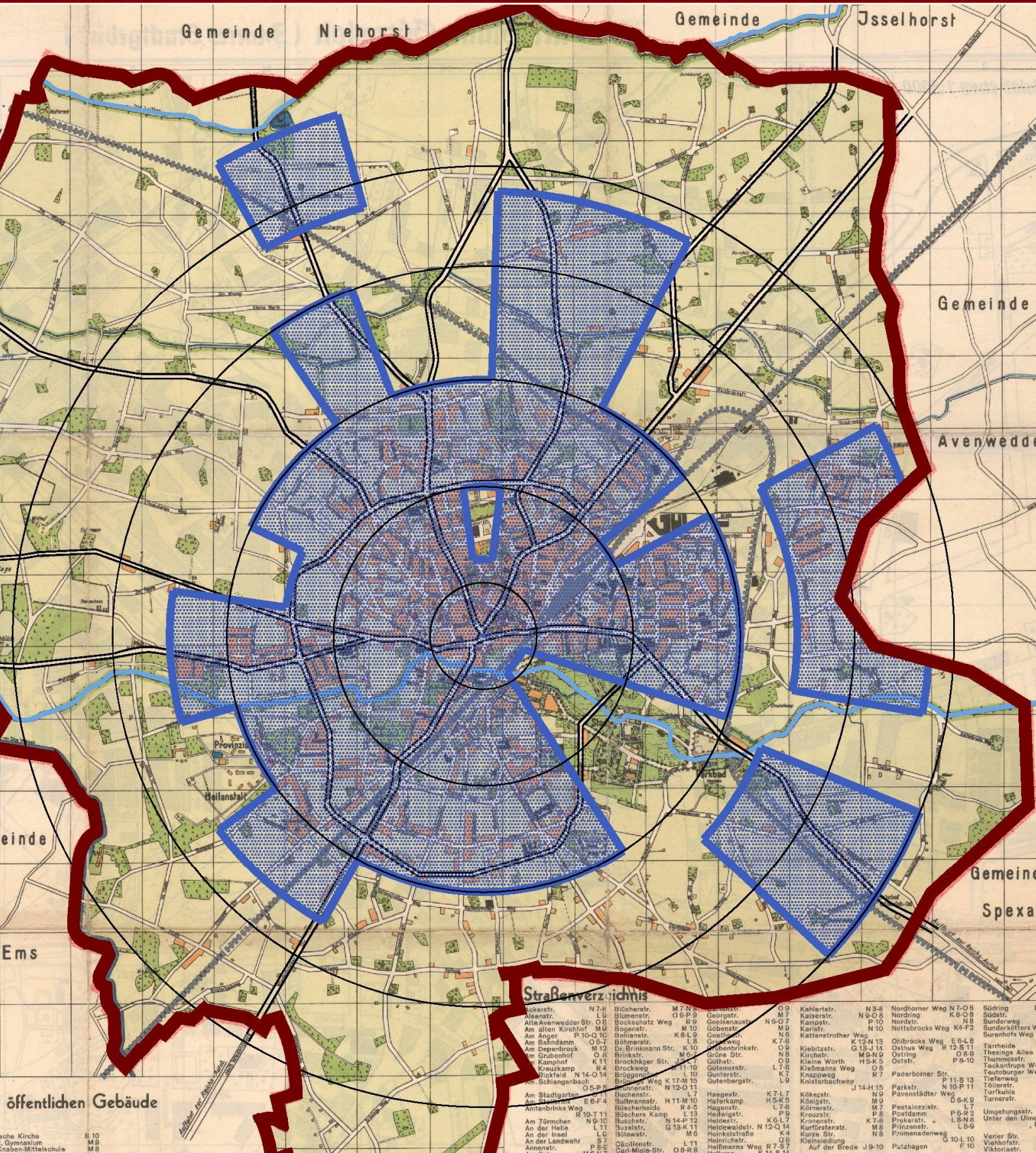


Auf der Suche nach dem Leitbild

Das situative Prinzip und die städtebauliche Entwicklung der Mittelstadt Gütersloh 1945-1969



Titel: Ausschnitt "Plan der Stadt Gütersloh. Angefertigt im Jahre 1949, Stadtbauamt Gütersloh", Quelle: Archiv der Stadt Gütersloh KAM 429/1. Überlagert: Siedlungsmodell der Stadt Gütersloh, s. Abschnitt 5.1 "Schwerpunkte der Stadtentwicklung".

Auf der Suche nach dem Leitbild

**Das situative Prinzip und die städtebauliche Entwicklung der
Mittelstadt Gütersloh 1945 - 1969**

**Dissertation
zur Erlangung des akademischen Grades
Doktor rerum politicarum
- Dr. rer. pol. -
an der Fakultät Raumplanung
der Technischen Universität Dortmund**

**vorgelegt von
Dipl.-Ing. Michael Zirbel**

**1. Gutachterin: Prof. Dr. Sabine Baumgart, TU Dortmund
2. Gutachterin: Prof. Dr. Ursula von Petz, TU Dortmund
Prüfer: Prof. Dr. Karl Jürgen Krause, TU Dortmund**

Disputation: 11.12.2012

Die deutsche Sprache bietet keine befriedigende Lösung für die gleichberechtigte Darstellung der femininen und maskulinen Schreibweise. Zur besseren Lesbarkeit wird überwiegend die maskuline Form verwendet.

Gliederung

1. Einleitung

1.1	Die vergessenen Städte	7
1.2	Auf der Suche nach dem Leitbild	10
1.3	Verständigung über die Mittelstadt	15
1.4	Das Beispiel Mittelstadt Gütersloh	22
1.5	Methodik und Aufbau der Arbeit	36

2. Städtebauliche Leitbilder

2.1	Forschungsstand, Klärung des Begriffes und Leitbilddiskussion heute	43
2.2	Die ideale Stadt als Utopie	55
2.3	Die kleine Stadt als Hoffnung	71
2.4	Die Großstadt als Bedrohung	81

3. Der Städtebau des Wiederaufbaus und der prosperierenden Jahre 1945 – 1969

3.1	Städtebauliche Entwicklung des 19. Jahrhunderts und des 20. Jahrhunderts bis 1918	92
3.2	Städtebauliche Entwicklung 1918 – 1933	107
3.3	Der nationalsozialistische Städtebau 1933 - 1945	117
3.4	Städtebauliche Entwicklung 1945 - 1969 Methodische Vorbemerkung zur Periodisierung	127
3.4.1	Orientierung: 1945 - 1949	131
	Skizze der gesellschaftlich-politischen Situation der unmittelbaren Nachkriegsjahre Gründzüge der städtebaulichen Entwicklung 1945 - 1949	
3.4.2	Wiederaufbau und Konsolidierung: 1950 - 1959	143
	Skizze der gesellschaftlich-politischen Situation des Wiederaufbaus und der Konsolidierungszeit Gründzüge der städtebaulichen Entwicklung 1950 - 1959	
3.4.3	Die Pestalozzi-Dörfer - gesellschaftlicher Auftrag und städtebauliche Bedeutung	163

3.4.4	Das prosperierende Jahrzehnt: 1960 - 1969	165
	Skizze der gesellschaftlich-politischen Situation des prosperierenden Jahrzehnts Grundzüge der städtebaulichen Entwicklung 1960 - 1969	
3.5.	Das gemeindliche Bau- und Planungsrecht 1945 – 1969	179
4.	Das Beispiel Gütersloh	
4.1.	Stadtgeschichte und städtebauliche Situation des 19. Jahrhunderts und des 20. Jahrhunderts bis 1945	190
	Die Entwicklung vom Dorf zur Stadt Bau der Reichsautobahn 1938 Bau des Flugplatzes und der Kaserne 1935	
4.2.	Unmittelbare Nachkriegszeit - Entwicklungszeit 1945 - 1949	203
	Gütersloh nach Kriegsende Volkszählung 1950 Regionale Identität und die wirtschaftliche Kraft von Gütersloh	
4.3.	Städtebauliche Entwicklung 1949 - 1969	219
4.3.1	Regionale Vorbilder	219
	Espelkamp - "Arbeit, Wohnung und eine neue Heimat..." Sennestadt - "Der Mensch im Mittelpunkt städtebaulichen Denkens..."	
4.3.2	Städtebauliche Planungen	229
	Bauzonenplan 1948	229
	Bewertung - Die Bedeutung des Bauzonenplanes 1948 für die städtebauliche Entwicklung	
	Leitplan 1960	232
	Planungsrechtliche Grundlagen, Aufstellungsverfahren und städtebauliche Zielsetzungen Ablösung des Leitplanes 1960 durch den Flächennutzungsplan 1975 Inhalte des Leitplanes 1960 Bewertung - Die Bedeutung des Leitplanes 1960 für die städtebauliche Entwicklung	
	Durchführungs- und Bebauungspläne 1955 - 1969	241
	Methodischer Hinweis Strukturanalyse der Durchführungs- und Bebauungspläne 1955 - 1969 Inhalte der Erläuterungen und Begründungen Bewertung - Die Bedeutung des Bauzonenplanes, des Leit- und Flächennutzungsplanes und der Durchführungs- und Bebauungspläne für die städtebauliche Entwicklung	

4.3.3 Schwerpunkte der Stadtentwicklung	261
I. Thematischer Schwerpunkt Wohnungsbau	262
Einführung	
Wohnungsbau in Gütersloh 1945 - 1969	
Der Wohnungsbau in Gütersloh in den Beratungen der Stadtverordnetenversammlung und des Rates 1949 - 1969	
Die Strukturen des Wohnungsbaus in Gütersloh 1949 - 1969	
Bewertung - Die Bedeutung des Wohnungsbaus von Gütersloh für die städtebauliche Entwicklung	
II. Thematischer Schwerpunkt Bodenwirtschaft	293
Einführung	
Bodenwirtschaft in Gütersloh 1945 - 1969	
Wirtschaftliche Kraft als Voraussetzung bodenwirtschaftlichen Handelns	
Neuvermessung der Innenstadt als Grundlage bodenordnerischer Maßnahmen	
Die Stadt Gütersloh als wichtiger Akteur in der Bodenwirtschaft	
Das Erbbaurecht als zentrales wohnungspolitisches Instrument	
Abbildung der Stadtentwicklung in den Bodenrichtwerten	
Bewertung - Die Bedeutung der Bodenwirtschaft für die städtebauliche Entwicklung	
III. Thematischer Schwerpunkt Verkehrsplanung	316
Einführung	
Verkehrsplanung - Erörterung in der Stadtverordnetenversammlung und im Rat 1945 - 1969	
Der Generalverkehrsplan 1957	
Bewertung - Die Bedeutung der Verkehrsplanung für die städtebauliche Entwicklung	
IV. Räumlicher Schwerpunkt Innenstadt	332
Einführung	
Die Durchführungs- und Bebauungspläne für die Gütersloher Innenstadt	
"Großkaufhaus an der Berliner Straße!" - Die Errichtung des Warenhauses Hertie	
Bewertung - Die Bedeutung der Innenstadtplanungen	
V. Räumlicher Schwerpunkt kommunale Projekte	351
Einführung	
Die Rathäuser von Gütersloh	
Entwicklung der Verwaltung seit der Stadtgründung	
Rathausumbau und Erweiterung 1936	
Der Rathauswettbewerb 1938	
Das Rathaus 1958	
Fertigstellung des Ensembles durch den Bau des Rathauses 1971	
Bewertung - Die Bedeutung des kommunalen Projektes "Rathaus" für die städtebauliche Entwicklung	

5.	Die städtebauliche Entwicklung von Gütersloh 1945 - 1969	
	Zusammenfassung und Fazit	
5.1.	Schwerpunkte der Stadtentwicklung	379
	Städtebauliche Planungen	
	Wohnungsbau	
	Bodenwirtschaft	
	Verkehrsplanung	
	Entwicklung der Innenstadt	
	Das Rathaus von Gütersloh	
5.2	Stadtentwicklung ohne Leitbild - Das situative Prinzip und die städtebauliche Entwicklung von Gütersloh 1945 - 1969	394
	Von der Kleinstadt zur großen Stadt - Verlust und Abschied	
	Autonome Entwicklung - Kommunale Identität	
	Konsens der Politik	
	Kongruenz der Ziele	
	Konsequenz der Hierarchien	
	Kontinuitäten und Diskontinuitäten	
	Das situative Prinzip - abschließendes Fazit	
6.	Ausblick	400
	Anhang	402
	Entwicklung der Stadt Gütersloh 1822 - 1949	402
	Literaturverzeichnis	408
	Abbildungsverzeichnis	429
	Abkürzungsverzeichnis	432
	Internet-Quellen	433
	Zeitungen 1945 - 1969	434
	Parteizugehörigkeiten der zitierten Stadtverordneten und Ratsmitglieder 1945 - 1969, Stadtbauräte 1945 - 1969	435
	Erklärung	435

1. Einleitung

1.1 Die vergessenen Städte

Gütersloh liegt im östlichen Teil des Landes Nordrhein-Westfalen und gehört zu jenen mittleren Städten, die unbeobachtet und von wissenschaftlichen Untersuchungen weitgehend unbemerkt nach dem Zweiten Weltkrieg eine beachtliche prosperierende Entwicklung hinter sich gebracht haben. Ihre Entwicklungsgeschichte liegt im Schatten jener Städte, die aufgrund ihrer besonderen Stadtgeschichte oder ihrer kulturellen Bedeutung größere Aufmerksamkeit genießen. War die Erforschung der Stadtgeschichte vor allem ein Thema des 19. und der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, so stagnieren ab da die Darstellungen oder sie betrachten in der Regel große Städte.

Es sind jene mittelgroßen Städte, die selten Assoziationen auslösen. Die Stadt Münster steht für Kirchengeschichte, Aachen ist Domstadt und das hochindustrialisierte Essen war der Standort von Kohle und Stahl. Kleinere Städte lassen nur Assoziationen zu, wenn sie Merkmale einer besonderen Geschichte aufweisen. Lemgo ist Hansestadt, Wiedenbrück das "Dinkelsbühl von Ostwestfalen" und Lippstadt das "Venedig Westfalens".

Zwischen diesen Polen liegen Städte wie Gütersloh. Viele dieser Städte haben sich parallel zur wirtschaftlichen Entwicklung mit den Insignien einer "großen Stadt" ausstatten, ihre hierarchische Stellung aber trotz aller Entwicklungsimpulse nicht grundsätzlich verändern können. Sind geschichtliche Defizite ohnehin nicht revidierbar, so entwickeln wirtschaftliche Prosperität und zunehmende infrastrukturelle Ausstattung keine ausreichende Kraft, sich gegen die mit den beschriebenen Assoziationen verbundenen Städte durchzusetzen.

Die scheinbar geringe Bedeutung der kleinen und mittleren Städte ist die eine Seite der Betrachtung. Die andere Seite zeigt, dass - in Anlehnung an HEPPNERS Suburbanisierungsuntersuchung über die Stadt Garbsen, die über ähnliche Symptome berichtet - auch Gütersloh "kein Nichts ist, im Gegenteil" und diese Städte unterschätzt werden.¹

Das aktuelle Gütersloher Kommunalprofil zeigt eine prosperierende Stadt mit einer stabilen wirtschaftlichen und demographischen Struktur:²

Die Landesbehörde *Information und Technik Nordrhein Westfalen* zählt Gütersloh zum Gemeindetyp "Große Mittelstadt" als Ober- oder Mittelzentrum mit mehr als 50 000 Einwohnern. Ihr sind noch die Typen "Kleinere Großstadt" (100 000 - 500 000 Einwohner) und "Große Großstadt" (mehr als 500 000 Einwohner) übergeordnet. Damit liegt Gütersloh genau auf der Entwicklungslinie zur kleineren Großstadt.

Auch weitere Zahlen sprechen für eine stabile Kommune mit teils großstädtischen Attributen: So liegt der Anteil der Siedlungs- und Freiflächen mit 36,1%

¹ Hoppner, Christian: Garbsen - Neue Mitte am Rand. Die Entstehung einer Stadt im suburbanen Raum 1945 - 1975, Hannover 2005; S. 13.

² Alle Angaben in diesem Abschnitt soweit nicht anders angegeben aus: <http://www.it.nrw.de/kommunalprofil/index.html> (Stichtag 31.12.2009) {2.4.2011} Bei allen Internet-Quellen Datum des letzten Zugriffs in {Klammern}.

über denen des Kreises (20,8%), des Regierungsbezirkes Detmold (18,2%) und des Landes Nordrhein-Westfalen (22,3). Er liegt sogar noch über den Anteilen der Städte gleichen Typs (31,7%). Mag man die damit verbundene Flächenversiegelung auch bedauern, so ist dies doch als urbanes Merkmal (Wohnbauflächen, Flächen für Industrie und Gewerbe) zu werten. Damit korreliert unmittelbar der Anteil der landwirtschaftlich genutzten Fläche, die mit 53,2% deutlich unter den Städten im Kreisgebiet (79,2%) und des Regierungsbezirkes (81,8%) liegt. Sie liegt aber leicht über den Städten im Land Nordrhein-Westfalen (49,1%) und den des gleichen Typs (44,4%).

Dynamisch hat sich die Bevölkerung zwischen den Jahren 1979 - 2009 entwickelt. Bis 1984 entsprach sie noch den Bevölkerungsentwicklungen des Landes und des Typs "Große Mittelstadt". Während ab diesem Zeitpunkt die beiden letztgenannten Entwicklungen im wesentlichen kongruent verliefen und nach einem Anstieg ab dem Jahr 1994 stagnierten, löste sich die Bevölkerungsentwicklung von Gütersloh davon und erreichte 2009 einen Index von fast 125 (1979 = 100), während der Index des Landes und des Typs "Große Mittelstadt" 105 betrug.

Wie die Bevölkerungsvorausberechnung für Gütersloh zeigt, wird Gütersloh - wie die meisten anderen deutschen Städte auch - an Entwicklungsdynamik einbüßen, die Bevölkerung aber bis 2035 immer noch um 0,3% zunehmen.³

Darüber hinaus ist Gütersloh eine Stadt mit junger Bevölkerung. So liegt der Anteil der unter 25-Jährigen über dem des Landes und dem des vergleichbaren Typs der großen Mittelstadt. Allerdings weisen die Zahlen bis 2035 - auch hier analog zu den meisten anderen Städten - eine älter werdende Bevölkerung nach. Der Demographiebericht 2008 resümiert deshalb: "Dabei wird es erwartungsgemäß zu deutlichen Veränderungen in den Altersgruppen kommen. Die Zahl der Hochbetagten wird um die Hälfte zunehmen, die Kinderzahl bis zur Primarstufe um durchschnittlich 14% abnehmen."⁴

Ein weiteres Indiz für eine Stadt mit städtischen Merkmalen ist die Bevölkerungsdichte. Sie beträgt für Gütersloh 860,1 Personen/km², in den Städten des Kreises 365,2, des Regierungsbezirkes 313,3 und des Landes 524,3 Personen/km². Selbst die Städte des gleichen Typs liegen mit 814,5 Personen/km² noch unter den Werten für Gütersloh. Die Siedlungs- und Verkehrsdichte - die Bevölkerungsdichte bezogen auf die besiedelte Fläche (Siedlungs- und Verkehrsfläche) - zeigt ähnliche Relationen.

Schließlich zeigen auch die Anteile der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort in den einzelnen Wirtschaftszweigen eine fortentwickelte Wirtschaft. Der Anteil der im produzierenden Gewerbe Beschäftigten liegt mit 28,7% unter denen des Kreises (45,7%), des Regierungsbezirkes (37,6%), des Landes (30,6%) und der Städte gleichen Typs (32,6%). Dagegen liegt der Anteil der in den sonstigen Dienstleistungen Beschäftigten mit 51,8% deutlich über denen des Kreises mit 32,2%, des Regierungsbezirkes (39,8%) des Landes (45,8%) und der vergleichbaren Städte (42,3%). Hier spielen die

³ Stadt Gütersloh: Demographiebericht 2008. Weniger - älter - bunter, Gütersloh 2008a; S. 26.

⁴ Stadt Gütersloh, 2008a; S. 28.

Beschäftigungszahlen der Bertelsmann AG mit seinem Dienstleistungsunternehmen Arvato AG eine große Rolle.⁵

Diese Zahlen sind ausreichend, um auf das markante Missverhältnis der Position der Stadt Gütersloh zwischen seiner Außenwirkung, seines Images und der tatsächlichen wirtschaftlichen Kraft der Stadt hinzuweisen, die weit über die Region hinausragt und Standort mehrerer Global Player ist. Eine Imagebroschüre formuliert deshalb fast trotzig: "Gütersloh ist eine Stadt für Kinder und ein Ruhepool für ältere Menschen mit all seinen herrlichen Anlagen und weiten ebenen Wegen. Gütersloh ist eine attraktive Einkaufsstadt und ein Ort zum Feiern. Gütersloh ist ein erstklassiger Wirtschaftsstandort und eine Fundstelle für alle diejenigen, die gerne nach versteckten Winkeln suchen."⁶ Mit Gütersloh hat sich ein Gemeinwesen entwickelt, das von einer hohen Lebensqualität für die Bürger geprägt ist.⁷



Abb. 1: Gütersloh als "Heidestadt" erklärt sich aus dem Landschaftstyp. Die Bodengüte ließ vor der Verwendung von Kunstdünger nur geringe Ernteerträge zu. Quelle: Bartels, Walter: Aus einer kleinen Heidestadt. Ernste und heitere Schulerinnerungen in Wort und Bild. Gütersloh 1922; nach Seite 30 (Darstellung: "Heideweg - Brockhäger Heide").

Die Arbeit geht der Frage nach, ob die Mittelstadt Gütersloh im Rahmen ihrer städtebaulichen Entwicklung einem Leitbild folgte. Ist ein Leitbild nicht zu erkennen ist, wird die Frage erweitert um die Suche nach anderen Prinzipien, die der Stadtentwicklung von Gütersloh zugrunde lagen. Untersucht werden die beiden für die Entwicklung von Gütersloh bedeutenden zweieinhalb Jahrzehnte 1945 - 1969.

⁵ Bertelsmann AG (nicht börsenorientierte Aktiengesellschaft), 2009: Beschäftigte weltweit 102 983, Konzernumsatz 15,364 Mrd. Euro, größter Umsatzanteil an Gesamtumsatz RTL Group mit 5,410 Mrd. Euro (34,4%), gefolgt von Arvato mit 4,826 Mrd. Euro Umsatz (30,7%). Aus: Bertelsmanns AG (Hg.): 175 Jahre. Eine Bertelsmann Zukunftsgeschichte, Gütersloh o.J. [2009]; S. 2 - 4.

⁶ Stadt Gütersloh: L(i)ebenswertes Gütersloh. Leben und Wohnen in einer facettenreichen Stadt, Gütersloh 2000; S. 3.

⁷ S. a. Abschnitt 1.4 Das Beispiel Mittelstadt Gütersloh, Merkmal 2: Bevölkerung, darin Ergebnisse des "Familienberichtes Gütersloh 2008. Lebenslage und Zufriedenheit von Familien", Gütersloh 2008c.

Trotz des breiten Ansatzes wird die fachlich-planerische Ausrichtung dieser Arbeit nicht verlassen. Sie wird ergänzt um die gesellschafts-politischen Hintergründe und Perspektiven, vor denen die städtebauliche Entwicklung stattfand. Dieser erweiterte Ansatz dient der methodischen Notwendigkeit und gleichzeitig der illustrativen Beschreibung jener Umstände, in denen die Stadt Gütersloh die Stadtentwicklung gestaltet hat. Dieses ergänzende methodische Element, das auf einer selektiven und nicht systematisch geführten Auswahl beruht, soll dazu beitragen, die im empirischen Teil getroffenen Aussagen und Erkenntnisse zu stützen.

Die Forschungsfrage (1.2), die Mittelstadt als Forschungsdesiderat (1.3), der Untersuchungsgegenstand Gütersloh (1.4) , sowie Methodik und Aufbau der Arbeit (1.5) sind Gegenstand der folgenden Abschnitte.

1.2 Auf der Suche nach dem Leitbild

Nach den in den unmittelbaren Nachkriegsjahren auch emotional geführten Auseinandersetzungen über die grundsätzliche Zukunft der deutschen Stadt stellten die Diskussionen in den späten 1940er und 1950er Jahren vor allem das "Wie" des Wiederaufbaus in den Vordergrund.

Mit den sechziger Jahren folgte ein Jahrzehnt der Revision der städtebaulichen Ziele mit dem Ruf nach Dichte und den vor allem im suburbanisierten Bereich heute erkennbaren und wiederum im Fokus der Kritik stehenden städtebaulichen Konsequenzen.⁸

Es waren vor allem die "großen Namen" in den "großen Städten", die die Diskussionen prägten: Stadtplaner und Architekten, die teils auch schon vor 1945 Pläne für den Wiederaufbau erarbeitet hatten.⁹ Wenige Akteure beherrschten die fachlichen und öffentlichen Diskussionen und die auch polemisch geführten Auseinandersetzungen: HILLEBRECHT in Hannover, GUTSCHOW in Hamburg oder TAMM in Düsseldorf. Sie prägten nicht nur für lange Jahre den Wiederaufbau ihrer eigenen Städte, sondern hatten auch wesentlichen Einfluss auf viele Fragen des Wiederaufbaus. So war es HILLEBRECHT, der das "Wunder von Hannover" begründete. Er versah Hannover als erste Stadt der Bundesrepublik mit einem System von Stadtautobahnen und war damit der "wohl einzige Bürger Hannovers mit einem internationalen Ruf... Der redefertige Stadtbaurat Rudolf Hillebrecht... ist begehrter Ratgeber von auswärtigen Stadtbaumeistern, die nun - zehn Jahre nach Hannover - unter dem Druck eines chaotisch anschwellenden Verkehrs

⁸ S. a. Heppner, 2005.

Erst Ende der siebziger Jahre begann die kritische Erörterung des Wiederaufbaus und der folgenden Nachkriegsmoderne, die bis heute anhält. In den letzten Jahren wurde der Diskurs um die sechziger Jahre erweitert, die noch weniger wertgeschätzt werden als die vorangegangenen Jahre. Ein großer Teil des Städtebaus und der Architektur dieser Zeit galt lange Zeit als urbanistische Fehlentwicklung. Unabhängig von den tatsächlich zu hinterfragenden Entscheidungen, zu denen die großmaßstäblichen Siedlungen in den späten 1960er Jahren gehören, sind die Defizite in der Wertschätzung der siedlungsstrukturellen Ansätze und der Architektur dieser Jahre bis heute nicht ausgeräumt. Zur Rehabilitation der Architektur der 1950er und 1960er Jahre: Boucsein, Benedict: Graue Architektur in Westdeutschland der Nachkriegszeit, Köln 2010. Darin wird anhand der Essener Innenstadt die Bedeutung der "grauen Architektur" für das Bild der deutschen Städte beschrieben.

⁹ Durth hat die biografischen Kontinuitäten maßstabssetzend beschrieben: Durth, Werner: Deutsche Architekten; Biografische Verflechtungen 1900 - 1970, München 1986.

gleichfalls bemüht sind, ihre von Kreislaufstörungen befallenen Städte nach Hillebrecht-Rezepturen zu kurieren. Da Hillebrecht Einladungen in der Regel wegen Arbeitsüberlastung absagen muss - 'ich möchte nicht ein Karajan des Städtebaus werden' -, ist sein streng funktionell eingerichtetes Büro im hannoverschen Stadtbauamt das Reiseziel von Abordnungen, die ihm Stadtplanungen und Verkehrsanalysen ratsuchend unterbreiten.¹⁰

Es ist naheliegend, dass vor allem große Städte diese Diskussionen beherrschten, Städte von wirtschaftlicher Bedeutung oder einer langen Geschichte. TENFELDE folgerte schon 1985, als sich die Sozialgeschichte von der Landes- zur Regionalgeschichte und die Stadt- zur Lokalgeschichte verschob: "Die Universitätsstädte und -landschaften sind gewiß die besterforschten."¹¹ Einschränkend äußert sich JAEGGI, der zumindest für die Soziologie und Stadtsoziologie feststellt, dass sie sich "an überschaubare Gemeinden und kleinere Städte geklammert" habe, da sie besser beobachtbar seien. Man könne dort besser recherchieren, es sei leichter, Daten zu erheben und Strukturen zu finden.¹²

Es nahmen nicht nur große Städte im Sinne ihrer tatsächlichen Größe, gemessen an Fläche, Einwohnerzahl oder wirtschaftlicher Kraft an den Diskussionen teil. Es waren auch Städte mit einer besonderen Bedeutung im geschichtlichen Kontext, wie die Residenzstädte in Süddeutschland. Freudenstadt - noch in den letzten Kriegswochen des Zweiten Weltkrieges durch Artilleriebeschuss zu großen Teilen zerstört, wobei der historische Kern vollständig abbrannte - wurde zum Modell der Auseinandersetzung um das "Wie" des Aufbaus.¹³

Es ist deshalb bezeichnend, wenn DURTH in seiner Monographie zum Wiederaufbau zerstörter Städte im Westen Deutschlands neben der Erneuerung der großen Städte wie Bremen, Hannover oder Stuttgart mit Freudenstadt nur ein einziges Beispiel des Wiederaufbaus einer kleinen Stadt beschreibt und resümiert: "So entsteht eine Stadt von außergewöhnlicher Geschlossenheit - ein 'Gesamtkunstwerk', das den Zeitgeist der frühen fünfziger Jahre so deutlich sprechen lässt wie in kaum einer anderen Stadt" und bedauert gleichzeitig: "Das Ergebnis des Wiederaufbaus blieb von der Fachpresse weitgehend unbeachtet. Die Zeitschrift Baumeister widmete Freudenstadt das Februarheft des Jahrganges 1955. Es sollte dreißig Jahre dauern, bis der Stadt erneut Aufmerksamkeit zuteil wurde."¹⁴

In den Diskussionen um das "Wie" des Wiederaufbaus lassen sich zwei Pole erkennen (weitere Erörterung in Abschnitt 3.4 "Städtebauliche Entwicklung 1945 - 1969"), die nicht nur als bloße Option diskutiert, sondern in den Städten auch umgesetzt wurden. Die Spanne reichte von einer vollständigen Neuordnung und vorausblickender Anpassung an die zu erwartende Motor-

¹⁰ Das Wunder von Hannover. In: Der Spiegel, 23/1959, 3.6.1959; S. 57.

¹¹ Tenfelde, Klaus: Landes- oder Regionalgeschichte, Stadt- oder Lokalgeschichte? In: Deutsches Institut für Urbanistik (Hg.): Informationen zur modernen Stadtgeschichte, 1/1986; S. 2.

¹² Jaeggi, Urs: Die Phantasie, der Sumpf und das Leben. In: Konter, Erich (Hg.): Wendezeiten in Architektur und Stadtplanung. Kontinuität oder Bruch in der Entwicklung nach 1945. Arbeitshefte des Institutes für Stadt- und Regionalplanung der Technischen Universität Berlin, Heft 36, Berlin 1986; S. 32.

¹³ Sie fiel hier zugunsten einer traditionalistischen Lösung aus und wurde maßgeblich von SCHWEIZER, einem Schüler von SCHMITTHENNER, in seiner Funktion als Stadtbaumeister bestimmt. Damit hatte sich die Heimatschutzarchitektur mit seinen Wurzeln aus dem beginnenden 20. Jahrhundert in Freudenstadt durchgesetzt.

¹⁴ Durth, Werner; Gutschow, Niels: Träume in Trümmern. Planungen zum Wiederaufbau zerstörter Städte im Westen Deutschlands 1940 - 1950, Braunschweig, Wiesbaden 1988; S. 578 und Fußnote 45, S. 582.

sierung wie in Hannover oder Pforzheim über die teilweise Beibehaltung des Stadtgrundrisses mit einhergehender "Vergrößerung", also der Zusammenlegung der überkommenen Parzellengliederung wie Dortmund, Köln oder Kassel, bis zur teilweisen Wiederherstellung mittelalterlicher Strukturen und der nachempfundenen Rekonstruktion stadtbildprägender Bauten wie Münster, Lübeck oder Nürnberg. Die Ideen des vollständigen Neubaus einer zerstörten Stadt an anderer Stelle scheiterten an den erheblichen Werten, die man in Form der vorhandenen Infrastrukturen (Versorgungsleitungen, Kanalisation, Straßen) zurückgelassen hätte. Stadtneubauten gab es als Ergänzung vorhandener Ansätze wie in Espelkamp, wo ein ehemaliges Munitionslager, die *Munitionsanstalt des Heeres (MUNA)* für Flüchtlinge als Wohnstandort erweitert wurde oder als Errichtung neuer Stadtteile wie Bielefeld-Sennestadt.

Das sich in Forschung und Literatur ergebende Gesamtbild der städtebaulichen Entwicklungen nach 1945 ist unvollständig: Es lässt jene Städte und Gemeinden unberücksichtigt, die sich im Kanon der großen Namen und der großen Städte nicht artikuliert haben. Entweder weil ihnen die Potentiale fehlten oder weil sie wegen vermeintlicher Geschichtslosigkeit oder geringer Bedeutung innerhalb des regionalen Gefüges sich wenig legitimiert fühlten, an den Diskussionen teilzunehmen. Zu vermuten ist auch, dass viele der kleineren Städte nur über geringe eigene Identitäten verfügten und sie sich über die Notwendigkeit oder Verpflichtung, Debatten über ihren Wiederaufbau zu führen, gar nicht bewusst waren.

Weiterer Hintergrund der Asymmetrie dieser Diskurse war die geringe personelle Besetzung der Planungsverwaltungen der kleinen und mittleren Städte, die sich neben dem notwendigen technischen Personal für Straßenbau, Kläranlagen und Wasserwerk häufig auf einen einzelnen "Stadtarchitekten" beschränkte.

Diese Defizite waren bereits nach Abschluss des Wiederaufbaus bekannt: "Wenn wir heute durch die deutschen Lande fahren, begegnen uns allerorten neue Wohnhäuser, Wohnzeilen, Wohnsiedlungen. Zum Teil sind diese recht unorganisch in die sie umgebende Landschaft einbezogen. Hier stehen sie wild durcheinander, dort in langweiliger, gleichförmiger Häufung; an wieder anderen Stellen sind sie hart und beziehungslos in die Landschaft gestellt. Man sieht vielen der neuen Stadt- oder Dorfzeilen an, daß irgendein zufällig vorhandenes und gerade greifbares Grundstück dazu herhalten mußte, bebaut zu werden... Offensichtlich fehlt es draußen, besonders bei den kleinen Gemeinden und Städten, an der Aufstellung guter Bebauungspläne und daran, daß gute Architekten herangezogen wurden."¹⁵

Zu berücksichtigen ist, wie die Bundesrepublik Deutschland noch 1958/59 räumlich strukturiert war. 69,7 % der Bevölkerung wohnten in Städten mit weniger als 100 000 Einwohnern, 45.6% in Städten unter 10 000 Einwohnern. Damit lebte fast die Hälfte der Bevölkerung noch in ausgesprochen kleinstädtischen Verhältnissen, fast drei Viertel wohnten in Städten mit weniger als 100 000 Einwohnern.¹⁶

In der weiteren Forschung ist diese Lücke inzwischen erkannt und die Mittelstadt als "Forschungsdesiderat" etabliert. SCHMIDT-LAUBER folgert: "Kurz-

¹⁵ Jaspert, Fritz: Vom Städtebau der Welt, Berlin 1961; S. 274.

¹⁶ Jaspert, 1961; S. 509 (Angaben dort aus dem Statistischen Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 1960).

um, mit ihrem nach wie vor starken Fokus auf große Städte zeigt die Aufmerksamkeit für urbane Lebensformen eine eklatante Schiefelage gegenüber der gesellschaftlichen Wirklichkeit. Es ist kaum bewusst und wird selten diskutiert, dass es noch ganz andere Formen *urbanen* Lebens gibt und längst nicht alle Städte Großstädter sind. Eine Auseinandersetzung mit mittelstädtischem Leben drängt sich somit allein statistisch gesehen auf."¹⁷ Die meisten Publikationen bezögen sich vor allem auf den Typus der Großstädte, die durchaus unterschiedlich gesehen werden, wobei die Spanne von der "Unwirtlichkeit" der Großstädte (Mitscherlich 1965) bis zur Großstadt als Chance für Individualität (Simmel 1903), Dynamik, Offenheit und Vielfalt reiche (Hanerz 1980, Wirth 1938).

Ein 2011 abgeschlossenes Forschungsvorhaben "Stadtkarrieren in peripherisierten Räumen" untersuchte die Prozesse in sechs Mittelstädten außerhalb größerer Agglomerationsräume und verwies ebenfalls auf die Defizite im Umgang mit Mittelstädten: "Obwohl weniger häufig im Zentrum der Aufmerksamkeit von Wissenschaft, Politik und Medien als die großen Städte und Metropolen, sind Mittelstädte als Wohnstandorte und Versorgungszentren von hoher Bedeutung: Rund ein Drittel der deutschen Bevölkerung lebt in ihnen."¹⁸

Es ist eine naheliegende Frage, welches städtebauliche Bewusstsein und welche städtebauliche Identität diese mittleren und kleineren Städte hatten und wie sie vor diesem Hintergrund ihre städtebauliche Entwicklung gestaltet haben. Haben sie gar nicht oder nur am Rande an den Debatten der Nachkriegsjahre teilgenommen? Profitierten Sie von den andernorts geführten Diskussionen, gab es einen regionalen Austausch?

Es sind wirtschaftlich und für ihre Region nicht immer unbedeutende Städte, die im Schatten der in den Großstädten und Metropolregionen geführten Diskussionen lagen. Nicht selten ist ein geradezu absurdes Missverhältnis zwischen der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und dem Selbstverständnis der kleineren Städte zu beobachten.

Hinzu kommt, dass ihre geringe geschichtliche Bedeutung ein nur geringes baukulturelles Erbe hinterließ, das allgemein anerkannt war. Dort vorhandene bauliche Zeugen der Industrialisierung wurden erst sehr viel später als kulturhistorisch bedeutsam akzeptiert.

Es ist zu fragen, ob diese Bescheidenheit, das geringe Geschichtsbewusstsein und die zum großen Teil die wirtschaftliche Entwicklung in den Vordergrund stellende Stadtentwicklung sich selbst genügen konnte, also eigene Kräfte zur autonomen Gestaltung entwickelte oder die "großen Leitbilder und Ideen" Einfluss auf die Stadtentwicklung gehabt haben. Zu fragen ist auch, ob der Einfluss mehr intuitiv wahrgenommen wurde oder dies auch im Sinne einer fachlich-intellektuellen Adaption und Auseinandersetzung geschah.

Daraus ergibt sich die erste zentrale Frage der Untersuchung:

¹⁷ Schmidt-Lauber, Brigitta: Urbanes Leben in der Mittelstadt: Kulturwissenschaftliche Annäherungen an ein interdisziplinäres Forschungsfeld. In: Schmidt-Lauber Brigitta (Hg.): Mittelstadt. Urbanes Leben jenseits der Metropole, Frankfurt 2010; S. 13.

¹⁸ Beißwenger, Sabine; Weck, Sabine: Zwischen Ankopplung und Erneuerung. Umgang mit Peripherisierung in Mittelstädten, in: trends, 3/2011; S. 1. Kurzfassung des Forschungsvorhabens "Stadtkarrieren in peripherisierten Räumen" (2009 - 2011), Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung (IRS) und Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS).

Frage I

Lag der städtebaulichen Entwicklung von Gütersloh in den Jahren 1945 - 1969 ein Leitbild zugrunde?

Mit Gütersloh steht ein Stadttyp im Mittelpunkt, der im übertragenen Sinne zu den "namenlosen" Städten gehört. Jene Städte, die nicht durch Geschichte oder Stellung in der Region ausgezeichnet wurden und die trotz wirtschaftlicher Kraft weder für sich selbst noch für die Region überregionale Identitäten haben entwickeln können.

Folgten diese Städte einem erkennbaren städtebaulichen Leitbild und wenn, welches Leitbild war Grundlage der Entwicklung? Angesichts der oben skizzierten Diskussionen um die Form des Wiederaufbaus und der großen Anzahl der Lösungsvarianten zwischen den beiden Polen wäre es naheliegend gewesen, sich einem städtebaulichen Leitbild anzuschließen, es gegebenenfalls auf die konkrete Situation auszurichten und als eigenes Leitbild an den Anfang der Stadtentwicklung zu stellen.

Wenn - und diese Vermutung ist angesichts der heute erkennbaren konkreten städtebaulichen Strukturen und Qualitäten dieser Städte durchaus anzunehmen - die Suche nach dem Leitbild ohne Ergebnis bleibt, so ist eine zweite zentrale Frage zu beantworten.

Frage II

Sofern in Gütersloh kein eigenes Leitbild erkennbar ist, welchem anderen Prinzip folgte die städtebauliche Entwicklung?

Diesen beiden zentralen Fragen, denen anschließende weitere Forschungsfragen folgen, wird am Beispiel der Stadt Gütersloh nachgegangen. Gütersloh entspricht wie anschließend dargestellt wird dem hier skizzierten Stadttypus der Mittelstadt und steht mit zwei Merkmalen im Mittelpunkt: Als Stadt mit durchschnittlicher wenig "spektakulärer" Stadtentwicklung und als durch ihre Größe bestimmte Mittelstadt.

Darüber hinaus füllt die Untersuchung drei Defizite:

- Sie ist ein Beitrag zur Geschichte von Gütersloh für die zweieinhalb Nachkriegsjahrzehnte 1945 - 1969.
- Sie ist ein Beitrag zum Städtebau der 1960er Jahre, der noch unzureichend beschrieben worden ist.¹⁹
- Sie ist ein Beitrag zur Erfüllung des "Forschungsdesiderats Mittelstadt".

¹⁹ Auch Heppner stellt fest, dass die "Suburbanisierungs- und Urbanisierungsprozesse der drei ersten Nachkriegsjahrzehnte historiographisch noch relativ wenig bearbeitet" worden sind. Heppner, 2005; S. 24.

In allen drei Bereichen sind Forschungslücken erkennbar, die gerade für Gütersloh als vermeintlich wenig relevanter Forschungsgegenstand gelten können, eine Stadt, die "...weitgehend als *terra incognita* gelten muß. Es fehlt eine moderne Geschichte der Stadt, die sich etwa der immer noch ungeklärten Frage annehmen sollte, wieso, warum und unter welchen Umständen Güterslohs Entwicklung so viel rascher verlief als die der Nachbarstädte Wiedenbrück, Rheda, Rietberg oder Warendorf?"²⁰

1.3 Verständigung über die Mittelstadt

Wie lässt sich Gütersloh als Mittelstadt erkennen und was sind die Kriterien für eine solche Einordnung? Mittelstädte als eigener Stadttypus definieren sich zunächst über ihre Einwohnerzahl. Bis heute gilt die Definition der Internationalen Statistikkonferenz von 1887, nach der Mittelstädte 20 000 bis 100 000 Einwohner und Großstädte mehr als 100 000 Einwohner haben.²¹ Die neuere Stadtforschung orientiert sich an den gewandelten gesellschaftlichen Verhältnissen und führt einen neuen Standard für Mittelstädte mit 50 000 bis 250 000 Einwohnern ein. Eine weitere Position stellt diese Einteilungen grundsätzlich in Frage, da zwischen gleichen Städten einer Größenordnung gravierende Unterschiede bestehen können.²² Eine allein auf den Einwohnerzahlen basierende Differenzierung versagt in der Tat bei einem Vergleich gleich großer Mittelstädte in den Ballungsräumen mit den solitär liegenden Mittelstädten in den dünn besiedelten Bereichen Nord- oder Ostdeutschlands. Diese Städte weisen aufgrund fehlender regionaler Konkurrenz Funktionen auf, die gleich große Städte in konkurrierenden Stadtregionen nicht haben.

Stadtforschung ist vornehmlich Großstadtforschung, die die Stadt als Ort der Moderne in den Mittelpunkt stellt. Zwar weist SCHMIDT-LAUBER eine Fülle von Fallstudien über mittelgroße Städte nach, die aber gerade nicht die Mittelstadt als eigentliches Untersuchungsfeld in den Blick genommen hätten und zieht den Schluss: "Eine generalisierbare Bestimmung der Mittelstadt und des mittelstädtischen Lebens ist bisher nicht erreicht worden, und ein breiter interdisziplinärer Dialog hierzu steht noch aus."²³

Auch ZIMMERMANN sieht zwar eine "kleine Tradition repräsentativer Mittelstadtstudien" und verweist auf die schon sehr frühe amerikanische Middletown-Studie von LYND/LYND von 1929 oder auf die Untersuchung zur Stadt Euskirchen von MAYNTZ 1958. Doch seien diese Studien eher der Soziologie zuzurechnen, während in der Urbanistik die Mittelstadt "in der Geschichtswissenschaft nur höchst selten explizit thematisiert" worden sei.²⁴

²⁰ Lindemann, Rolf: Sozial- und Wirtschaftsstruktur der Stadt Gütersloh. Entwicklung und gegenwärtiger Stand. In: Schöller, Peter; Wallthor, Hartlieb Alfred von (Hg.): Mitteilungen des Provinzialinstituts für westfälische Landes- und Volksforschung des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe, Münster 1985; S. 27.

²¹ Schmidt-Lauber, 2010; S. 18.

²² Schmidt-Lauber, 2010; S. 18.

²³ Schmidt-Lauber, 2010; S. 17 f.

²⁴ Zimmermann, Clemens: Die Mittelstadt - Normalfall oder Idealbild der Stadtentwicklung? In: Schmidt-Lauber, 2010; S. 279 f.

HALL und SCHNEIDER weisen auf die defizitäre Lage in der Stadtforschung hin und beziehen sich konkret auf den Schrumpfungsprozess der Städte, der einherginge mit der Deindustrialisierung und dem demografischen Wandel der Gesellschaft. Die behandelten Prozesse bezögen sich vor allem auf großstädtische Quartiere. Sie resümieren: "Kleine und mittelgroße Städte spielen bei diesen stadtentwicklungspolitischen Diskussionen dagegen eine eher unbedeutende Rolle, obwohl die Auswirkungen der o.g. Phänomene für diese Städte extremer, wenn nicht gar existentiell ausfallen." Im Weiteren verweisen sie auf die Konkurrenzsituation um Marktanteile, Käuferpotentiale, Gewerbesteuerereinnahmen und Einwohnerzahlen.²⁵

Teil des von SCHMIDT-LAUBER angeregten Dialoges ist die ausstehende Verständigung über den Typus Mittelstadt. Zu Recht wird die Frage gestellt, ob Klein- und Mittelstädte lediglich "Verkleinerte Blaupausen der Großstadt"²⁶ und nur die "kleinen Brüder" der Großstadt sind? Sind sie verkleinerte Oberzentren oder nur vergrößerte Abbilder der Kleinstädte? Und wie sind in dieser Hierarchie die großen Stadtteile der Metropolen zu sehen, die längst die anerkannte Größe einer Mittelstadt verlassen haben? Sie verfügen über alle Funktionen eines autarken eigenständigen Gemeinwesens, sind aber als eigenständiger Stadttypus bisher nicht erkannt worden. Bei sich vertiefender Betrachtung wird es offensichtlich schwieriger, klare Linien zwischen den Begriffen Kleinstadt, Mittelstadt, Stadtteil und Großstadt zu ziehen.

KUNZMANN kommt angesichts dieses Dilemmas für die Städte in Nordrhein-Westfalen zu einer ganz anderen an den Stadtfunktionen orientierten Klassifizierung und unterscheidet:²⁷

- Traditionell industriell orientierte Klein- und Mittelstädte.
- Zunehmend von Logistikaktivitäten dominierte Städte am Rande der Metropolregion Rhein-Ruhr.
- Rasch wachsende, aber wenig profilierte Kleinstädte am Rande der Verdichtungsregionen.
- Wohlhabende kleine Städte am Rand der großen Städte.
- Von Kultur- und Freizeitaktivitäten geprägte Städte im ländlichen Raum.
- Klein- und Mittelstädte in ländlich geprägten Räumen.

KUNZMANN stellt die grundsätzliche Frage nach der Notwendigkeit der Typisierung: "Macht es wirklich Sinn, Klein- und Mittelstädte zu typisieren? Wem soll es nützen? Welche Politik soll sich auf eine solche Typisierung abstützen?" Es mache zwar Sinn, Gemeinsamkeiten zu untersuchen, aber daraus müsse nicht gleich eine Handlungsmaxime abgeleitet werden. "Typisierungen, auf welcher Grundlage sie auch immer erfolgen, auf der Grundlage empirischer Clusteranalysen oder anhand subjektiver oder normativer Profilkategorien, kennzeichnen grundsätzlich nur zusätzliche Potentiale und Chancen. Die traditionelle infrastrukturelle Grundversorgung wird davon nicht berührt. Jedenfalls kann eine allgemeine Typisierung weder die gründliche SWOT-Analyse einer Stadt ersetzen, noch Grundlage für eine sinnvolle und erfolgreiche Marketingstrategie sein. Eine problemorientierte Typisierung von

²⁵ Hall, Oliver; Schneider, Enno: Die Zukunft der historischen Stadtkerne in Mittelzentren. Forschungsvorbericht, Detmold 2006; S. 5 f.

²⁶ Baumgart, Sabine et al. (Hg.): Klein und Mittelstädte - Verkleinerte Blaupausen der Großstadt? Dokumentation des Expertenkolloquiums am 29. April 2004 an der Universität Dortmund, Dortmund 2004.

²⁷ Kunzmann, Klaus: Zehn Anregungen zur zukünftigen Stadtpolitik in Nordrhein-Westfalen. In: RaumPlanung, 100/2002; S. 32 - 37.

Klein- und Mittelstädten kann allerdings helfen, die zukünftigen Schwerpunkte der Städtebaupolitik eines Landes zu definieren und politische und sachliche Prioritäten zu setzen."²⁸

Die heute erkennbare Diversifikation der Stadttypen und die sich daraus ergebende methodische Notwendigkeit neuer Klassifizierungen waren bis in das 19. Jahrhundert hinein gering. Die kleineren Städte haben alle Bedürfnisse ihrer Bürger befriedigen können. Wegen mangelnder Mobilitätschancen fragten alle Einwohner ihre Bedürfnisse unmittelbar vor Ort nach. So konnte eine ausreichende Struktur der Lebensmittelversorgung, der gesundheitlichen Versorgung oder der kulturellen Nachfrage entstehen. Auch Arbeitsplätze wurden vorgehalten, in den vorindustriellen Zeiten im Handwerk, danach in Kleinstbetrieben in teils integrierten heute undenkbaaren Lagen. Mit einem nie dagewesenen dynamischen Wachstum der sich entwickelnden Großstädten erhielten die kleinen und mittleren Städten ernsthafte Konkurrenz. Die großen Städte boten in jeder Hinsicht mehr als die kleinen Städte, mehr Arbeitsplätze, ein größeres kulturelles und konsumtives Angebot.

Die großen Städte wurden sehr bald Gegenstand wissenschaftlicher Betrachtung, die für die nächsten Jahrzehnte die Stadtforschung im Wesentlichen als Großstadtforschung etablierte. Schon früh setzte sich 1903 GEORG SIMMEL mit dem Phänomen der Großstadt auseinander: "Die psychologische Grundlage, auf der der Typus großstädtischer Individualitäten sich erhebt, ist die *Steigerung des Nervenlebens*, die aus dem raschen und ununterbrochenen Wechsel äußerer und innerer Eindrücke hervorgeht."²⁹

Der sich im 19. Jahrhundert im Rahmen der Industrialisierung entwickelnde vorher so nicht besetzte Stadttypus forderte die Wissenschaft heraus, sich mit den noch unbekanntem Phänomenen auseinanderzusetzen und für die Abbildung dieser Entwicklung geeignete Modelle zu entwickeln. Kleine Städte - wenn sie sich im Wege der Industrialisierung nicht zu großen Städten entwickelten - waren die Verlierer dieses Prozesses und nahmen an den Wachstumsgewinnen nicht teil. Im Wege des konkurrierenden Prozesses schwand ihre Bedeutung gegenüber den wirtschaftsstarken Mitbewerbern. Einen Teil ihrer Bedeutung konnten einige Städte als Garnisonsstädte oder als zentraler Sitz kirchlicher oder staatlicher Administration behalten. Auch diese Entwicklung trug dazu bei, dass die kleinen Städte - die "Verlierer" - zugunsten der "Gewinner" aus dem Fokus der wissenschaftlichen Betrachtung gerieten.

Bis heute ist Deutschland von den Städten vom Typus Mittelstadt und Kleinstadt geprägt. 2009 bietet sich nach den Zahlen des *Statistischen Bundesamtes* folgendes Bild.³⁰

²⁸ Kunzmann, Klaus: Der Typ macht Eindruck! Anmerkungen zur Typisierung von Klein- und Mittelstädten in Deutschland. In: Baumgart et al, 2004; S. 21 ff.

²⁹ Simmel Georg. Die Großstädte und das Geistesleben, Frankfurt 2006; S. 8 f.

³⁰ <http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Statistiken/Regionales/Gemeindeverzeichnis/Administrativ/AdministrativeUebersicht,templatelId=renderPrint.psml> {17.4.2011} und eigene Berechnung.

Anzahl der Groß-, Mittel- und Kleinstädte (Gemeinden mit Stadtrecht)

- 80 Großstädte > 100 000 Einwohner
- 575 Mittelstädte < 100 000 Einwohner
- 1 421 Kleinstädte < 20 000 Einwohner

In diesen Städten lebten:

Bevölkerung in den Städten mit Stadtrecht

- 80 Großstädte, Bevölkerung: 25 382 367
- 575 Mittelstädte, Bevölkerung: 21 539 320
- 1 421 Kleinstädte, Bevölkerung: 12 187 273
- 1 996 Mittel- und Kleinstädte, Bevölkerung 33 726 593

Nicht nur Großstädte bestimmen also das siedlungsstrukturelle Bild von Deutschland. Dabei erzeugen die unterschiedlichen Siedlungsstrukturen Ost- und Westdeutschlands Klein- und Mittelstädte mit unterschiedlicher regionaler Wirkung. So sind im ländlich geprägten Raum Ostdeutschlands die Städte in der Regel kleiner, während es in Westdeutschland viele große Mittelstädte gibt.

Mittelstädte haben allein aufgrund ihrer Größe Vorteile, die sie gegenüber den Großstädten und den Kleinstädten abgrenzen. Zunächst sind es die übersichtlichen Strukturen, die Entscheidungen beschleunigen können: "Die romantische Kleinstadt, wo jeder jeden kennt, stimmt ja zum Teil. Es glückt oft auf kurzem Weg, neue Akteure an einer Sache zu beteiligen. Und vor allem findet man viel schneller heraus, wen man vielleicht noch begeistern und mitnehmen könnte."³¹

SCHMIDT-LAUBER hat als Kulturanthropologin und Ethnologin eine besondere Sicht, das eigene Erleben als Quelle zu nutzen. Ihr neuer Wohnstandort Göttingen habe nicht nur ein neues Umfeld, sondern auch die Erfahrung eines neuen Stadtlebens mit sich gebracht: "Ein eindrucksvolles Erfahrungsfeld stellt dabei besonders die angesprochene starke soziale und räumliche Überschaubarkeit dar... Ein wenig fühlt sich das anfangs wie die Entprivatisierung des privaten Raumes an... Im Vergleich zu Kleinstädten ist die stärkere räumliche Trennung von Wohn- und Arbeits- beziehungsweise Geschäftsvierteln in der Mittelstadt Göttingen signifikant."³²

Die Aufgabe die "richtige" Größe einer Mittelstadt zu finden, ist die Bestimmung eines Optimums: Der Vorgang besteht darin, die optimale Größe einer Mittelstadt zu bestimmen, so dass sie ausreichende Infrastrukturen für die Befriedigung der Bedürfnisse Wohnen, Arbeiten und Einkaufen sowie Kultur, Freizeit und Bildung aufweist, gleichzeitig aber eine bestimmte Größe nicht überschreitet, damit ihre Vorteile wie Übersichtlichkeit oder Nachbarschaft

³¹ Gatzweiler, Hans-Peter: Mehr Ideen für weniger Menschen. Aktiv mit dem demografischen Wandel umgehen. In: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hg.): stadt:pilot 03. Das Magazin zu den Pilotprojekten der Nationalen Stadtentwicklung; Berlin, Bonn 2010; S. 9.

³² Schmidt-Lauber, 2010; S. 23.

nicht verlorengehen. Bei der Überlagerung dieser beiden Verhältnisse entsteht ein Optimum: Je höher die Einwohnerzahl ist, desto komplexer werden die Infrastrukturen und umso geringer wird die Übersichtlichkeit einer Stadt. Das Optimum wird bestimmt durch einen Punkt, in dem die Menge der Infrastrukturen und die Übersichtlichkeit einer Stadt denselben Wert erreichen. Die Operationalisierung eines solchen Zahlenwerkes ist eine Aufgabe, für deren Lösung die Stadtplanung weitere Disziplinen wie die Stadtsoziologie oder die Kultur-Anthropologie (s. SCHMIDT-LAUBER) hinzuziehen müsste.

Neu ist die Aufgabe nach der idealen Größe einer Stadt nicht: In seinen "Gedanken zum Wiederaufbau und zur künftigen Baupolitik" stellt WOLFF bereits 1947 die Frage, wo 15 Millionen Menschen außerhalb der kriegszerstörten Städte untergebracht werden können.³³ Seine Antwort ist ein klares Plädoyer für die Mittelstadt: "Wir schlagen vor, die neue Heimat der 15 Millionen dort zu suchen, wo schon ein großer Teil von ihnen behelfsmäßig untergekommen ist und wo noch heile städtische Organismen sind: In unseren kleinen und mittleren Städten. Sie sollen nach den Ideen erweitert und aufgebaut werden, die wir oben entwickelt haben. Hier kann billig wirkliches Neuland erschlossen werden, die Lösungen aus einem Guß möglich macht."³⁴ WOLFFS Schrift stand - zwei Jahre nach Kriegsende entstanden - unter dem Eindruck der zerstörten Städte. Für ihn ist der Wiederaufbau eine Aufgabe, die mit "bedingungsloser Hingabe" erfüllt werden muss und die Chance enthält, "tiefe und alte Wunden unseres Volkskörpers" zu heilen.³⁵ Sie ist zu großen Teilen geprägt von dem Ideal der kleinen und mittleren Stadt und von einem Abwehrgestus gegenüber der Großstadt.

Wenige Jahre später wurde im Rahmen der angestrebten Neuordnung der kommunalen Verfassungsgesetze des Landes Nordrhein-Westfalen zu Beginn der 1950er Jahre die Frage des Ausscheidens der größeren kreisangehörigen Städte aus den Kreisverbänden gestellt und Mittelstädte als Idealtyp definiert: "Großstädte, in welchen die menschlichen Zusammenhänge des persönlichen Lebens verloren gegangen und deren ökonomische, soziale und politische Tatbestände durch die Größe ihrer Bevölkerung unübersehbar geworden sind, haben vielfach das Optimum einer kommunalen Verwaltung überschritten. Großstädte über 300 000 Einwohner stellen heute keine ideale Verwaltungsgröße mehr dar... Wo als Verwaltungsraum die Schwäche der Großstädte, ist im allgemeinen die Stärke der Mittelstädte zu suchen. In einem kleinen, aber übersehbaren Raum, wie ihn die kreisfreien Mittelstädte darstellen sind die günstigsten Bedingungen gegeben, wo in einem im Maßstab begrenzten Kontakt sich die politischen, demokratischen und sozialen Kräfte gesund entwickeln können. Mittelstädte sind als 'Pflanzstätte der Persönlichkeit und des Gemeinschaftsgeistes' zugleich das wünschenswerte Modell für die Ausrichtung einer volksnahen Verwaltung."³⁶

³³ Wolff, Josef: Was unseren Städten nottut. Gedanken zum Wiederaufbau und zur künftigen Baupolitik, Dülmen 1947. Wolff: 1946 - 1947 Hessische Heimstätte in Rotenburg, 1948 - 1949 Leiter Stadtplanungsamt Münster (u.a. Erarbeitung des Wirtschaftsplanes für Münster noch auf Grundlage der "Verordnung über Neuordnungsmaßnahmen zur Beseitigung von Kriegsfolgen (1940), 1949 - 1951 Leiter Bauordnungsamt Münster, 1951 Bundesbauministerium, Mitarbeit am Bundesbaugesetz, anschließend Stadt Beul, nach: Durth, Gutschow, 1988; S. 952 f., S. 968.

³⁴ Wolff, 1947; S. 24 f.

³⁵ Wolff, 1947; S. 32.

³⁶ Heydenreich, F. A.: Das Auskreisungsproblem in Nordrhein-Westfalen. Seine Entwicklung, Bedeutung und Lösung, Gütersloh 1952; S. 171. In Nordrhein-Westfalen hatte der Landtag am 3.6.1948 die Frage der Auskreisung zunächst um fünf Jahre zurückgestellt, um die Währungsreform und die wirtschaftliche Stabilisierung der Verhältnisse abzuwarten.

Der Blick auf die heutige administrative Gliederung Nordrhein-Westfalens zeigt, dass es zu den mit diesen Argumenten begründeten Auskreisungen der größeren Mittelstädte nicht gekommen ist. Im Gegenteil, alle Gebietsreformen führten zu stärkeren Zentralisierungen, in dessen Folge viele der ehemaligen Mittelstädte ihre Selbständigkeit verloren und in die Kreise aufgingen.

Die bis heute praktizierte und anerkannte Hierarchisierung von den großen Städte über die mittleren und kleinen Städte hin zu den Dörfern (hier ist CHRISTALLERS Konzept der "zentralen Orte" erkennbar) ließ in einer Gegenreaktion Initiativen entstehen, um dem Abdrängen der kleinen Städte und Dörfer durch Globalisierung und zentralistische Entscheidungsstrukturen und der Bevorzugung der Metropolstrukturen zu begegnen. In 23 Ländern der EU wurden nationale Dorfbewegungen gegründet, denen sich als erstes Bundesland Brandenburg angeschlossen hat.³⁷

In den Mittelstädten sind die Entscheidungsabläufe durchaus beschleunigenden Kontakte zwischen Politik und Verwaltung schnell hergestellt. Die enge Verwobenheit über gemeinsame Mitgliedschaften, über nachbarschaftliche und freundschaftliche Kontakte sind Chance wie Risiko zugleich und können den Vorteil in einen Nachteil umgestalten. Die vor allem in sehr kleinen Verwaltungen fast "familiären" Verhältnisse verleiten zu einem Handeln, das nicht immer von sachlichen Erfordernissen geprägt ist.

Hinzu kommt, dass kleine Verwaltungen durch Personifizierungen von Entscheidungen und Entscheidungsstrukturen geformt sein können. Heben sich in großen Verwaltungseinheiten die Friktionen verwaltungsdynamischer Vorgänge manchmal auf, so können in Klein- und Mittelstädten bei geringer personeller Fluktuation jahrelang hindernde Blockaden entstehen. Auch können über lange Jahre von personeller Kontinuität geprägte Verwaltungen dazu führen, dass alte Entwicklungspfade und Handlungsmaximen nicht verlassen werden.

Nachteilig für Mittelstädte sind die im Verhältnis zu den Großstädten geringeren Ressourcen. Der kleinere Haushalt und die geringeren Personalressourcen können dazu führen, dass neben den Kernaufgaben die Teilnahme an weiterführenden Projekte (Beteiligung oder Initiierung von Forschungsprojekten, Beteiligung an nationalweiten Projekten) verwehrt ist. Der daraus resultierende mangelnde fachliche Input und der fehlende fachliche Austausch führen wiederum dazu, dass jahrelang geübte Routinen nicht aufgebrochen werden können.

Auch RÜDIGER bestätigt die Defizite in den Klein- und Mittelstädten, obwohl sie eigenständige Planungs-, Steuerungs- und Politikeinheiten darstellten. So würden die Förderungsstrategien der EU die kleinen und mittelgroßen Städte kaum erreichen, da diese nur begrenzt fähig seien, die komplexen Anforderungen der Förderbedingungen zu erfüllen.³⁸ Sie sieht aber auch Chancen: "Andererseits stellt sich die Frage, ob gerade in kleineren Verwaltungen Strukturen vertikaler und horizontaler Art in Ansätzen vorhanden sind, die hierarchische und organisatorische Hürden überwinden können."³⁹ Die hier skiz-

³⁷ S. a. Brill, Klaus: Über die Dörfer. Eine Berliner Konferenz fordert politischen Einfluss für die Region. In: Süddeutsche Zeitung 25.5.2011; S. 13.

³⁸ Rüdiger, Andrea: Die Aufgabe der Selbstverwaltung in Klein- und Mittelstädten. In: Baumgart et al., 2004; S. 42.

³⁹ Rüdiger, 2004; S. 43.

zierten Mittelstädte zeigen zum einen, dass es einen erkennbaren Typ der Mittelstadt gibt. Die noch vorhandenen Defizite hinsichtlich der Definition und der Abgrenzung gegenüber den Klein- und Großstädten werden mehrheitlich bestätigt und als "Forschungsdesiderat" erkannt.⁴⁰ Zum anderen ist der Stadttyp als Mittelstadt noch zu wenig erforscht. Dies gilt insbesondere seinen sehr unterschiedlichen Strukturen, die eine allgemein verbindliche Typisierung erschweren. Das Forschungsdefizit "Mittelstadt" insgesamt wird deutlich.

2009 fasste eine Tagung am *Institut für Kulturanthropologie und Europäischer Ethnologie* in Göttingen den aktuellen Diskussions- und Erkenntnisstand zusammen.⁴¹ Abschließend wurde festgestellt, dass sowohl die gesellschaftliche Notwendigkeit der Auseinandersetzung mit der Mittelstadt und der Befragung auch nicht-metropolitaner Stadttypen erkannt worden sei, wie auch vielversprechende Ansätze zur weiteren Forschung und zur Systematisierung von Begriffen vorhanden seien. Übereinkunft bestand darin, welche Merkmale eine Mittelstadt kennzeichnen und diese wurden wie folgt beschrieben:⁴²

- Eindeutiges, multifunktionales Zentrum, das von allen Akteursgruppen genutzt wird und das für die Lebensorganisation unerlässlich ist.
- Ansätze zur Bildung von Vierteln mit fragmentarischen Infrastrukturen.
- Prägung des alltäglichen Lebens durch räumliche Nähe beziehungsweise durch kurze Wege, soziale Überschaubarkeit und durch die Überschneidung von Aktionsradien.
- Plurales Angebot an kulturellen Veranstaltungen, Konsummöglichkeiten und Dienstleistungen.

Für Gütersloh treffen alle vier oben beschriebene Merkmale einer Mittelstadt zu:

- Das Zentrum von Gütersloh ist Einkaufsstandort und gesellschaftlicher und kultureller Mittelpunkt und wird regelmäßig von allen Bürgern in Anspruch genommen.
- In den Ortsteilen und ihren zentralen Bereichen sind die Kernstadt ergänzende infrastrukturelle Angebote vorhanden.
- Geringe Entfernungen innerhalb der Kernstadt und zu den Ortsteilen schaffen Nachbarschaften und soziale Überschaubarkeiten. Die Zentrierung auf den Stadtkern und auf die Kerne der Ortsteile führen zu vielen Überschneidungen in den Sozialkontakten.
- Vielfältiges Angebot an kulturellen Veranstaltungen und Dienstleistungen in der Kernstadt wie auch in den Ortsteilen.

Mit diesem Vergleich ist Gütersloh als Mittelstadt definiert.

⁴⁰ Schmidt-Lauber, 2010; S. 12.

⁴¹ Ergebnisse der Tagung in: Schmidt Lauber, 2010.

⁴² Schmidt-Lauber, 2010; S. 297.

1.4 Das Beispiel Mittelstadt Gütersloh

Mit den nachfolgenden Merkmalen wird die Stadt Gütersloh in seiner gegenwärtigen Situation und Lage charakterisiert und beschrieben.⁴³

Merkmal 1: Lage in der Region und Kerndaten

Die Stadt Gütersloh liegt westlich des Teutoburger Waldes, 17 km südwestlich des Oberzentrums Bielefeld. Sie ist Teil der Region Ostwestfalen-Lippe, die mit den Grenzen des Regierungsbezirkes Detmold identisch ist. Der Regierungsbezirk selbst besteht aus den Kreisen Gütersloh, Herford, Höxter, Lippe, Minden-Lübbecke, Paderborn und der kreisfreien Stadt Bielefeld. Ostwestfalen-Lippe wird gegliedert durch die Höhenzüge des Teutoburger Waldes, des Wiehen- und Eggegebirges und ist Teil der norddeutschen Tiefebene und der Mittelgebirgslandschaft des Lippischen Berglandes und des Weserberglandes. Weitere landschaftliche Gliederungen werden durch die Flusslandschaften von Weser, Ems, Lippe, Werre und Diemel gebildet. Der Regierungsbezirk besteht aus 69 kreisangehörigen Gemeinden und der kreisfreien Stadt Bielefeld.

In Ostwestfalen-Lippe leben 2 038 663 Einwohner (30.11.2010) auf einer Fläche von 6 518 km². Die Arbeitslosenquote beträgt 7,1% und liegt über dem Durchschnitt der alten Bundesländer mit 6,4%, aber unter der Zahl von Nordrhein-Westfalen mit 8,5%. Der Beschäftigungszuwachs von 2009 bis 2010 der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten liegt mit 1,2% über dem Durchschnitt des Landes, den höchsten Zuwachs wies der Kreis Minden-Lübbecke mit 2,2% auf. Von 2009 bis 2010 stiegen die Übernachtungszahlen um 5,1% - Ostwestfalen ist auch Urlaubsziel.⁴⁴ 170 Museen und museumsähnliche Einrichtungen haben eine überregionale Ausstrahlung (Kunsthalle Bielefeld; MARTa, Herford). Die vielen stadt- und themenorientierten Museen tragen zur regionalen Identität bei. Fachhochschulen und Hochschulen ergänzen die schulischen Ausbildungen.⁴⁵

⁴³ Es wäre zu wünschen, wenn die Lücke zwischen dem Betrachtungszeitraum dieser Arbeit 1945 - 1969 und der heutigen Zeit mit weiteren Forschungen gefüllt werden könnte. So würde sich ein geschlossenes Bild der städtebaulichen Entwicklung von Gütersloh ergeben. Die Untersuchung "Wirtschaft und kommunale Selbstverwaltung. Zur Bedeutungsallokation industrieller Großbetriebe im politischen Prozeß der Stadt Gütersloh" von Dieste bezieht sich auf den Zeitraum 1973 - 1990. Zwar ist der Forschungsgegenstand ein anderer, indem die Konsequenzen für die kommunale Selbstverwaltung untersucht werden. Dennoch lassen sich gewisse Kongruenzen zwischen ihrer Fragestellungen und denen, die dieser Arbeit zugrunde liegen, erkennen. Die dort beschriebenen Entscheidungsstrukturen und die kommunalen Machtstrukturen zwischen Politik, Verwaltung und den untersuchten Großbetrieben sind in nicht unerheblichem Umfang auch stadtentwicklungsplanerische Entscheidungen wie der Bau des Parkhotels 1978 - 1983 durch die Bertelsmann AG, die Verlagerung eines Teiles der Pfeleiderer AG 1982 - 1992 oder Planung und Bau der Stadtbibliothek durch die Bertelsmann-Stiftung 1977 - 1984. Insofern kann die hier vorliegende Untersuchung die Ergebnisse der Untersuchung von Dieste teilweise ergänzen. Dieste, Norbert: Wirtschaft und kommunale Selbstverwaltung: Zur Bedeutungsallokation industrieller Großbetriebe im politischen Prozeß der Stadt Gütersloh (1973 - 1990), Sinzheim 1996.

⁴⁴ Darin enthalten die Übernachtungen in den Vorsorge- und Reha-Kliniken mit 40,8%.

⁴⁵ Bezirksregierung Detmold: Monatsbericht Ostwestfalen-Lippe, Stand 31.3.2011.
In: http://www.bezreg-etmold.nrw.de/300_RegionOWL/080_Strukturdaten/monatsbericht/Monatsbericht.pdf {10.4.2011}.

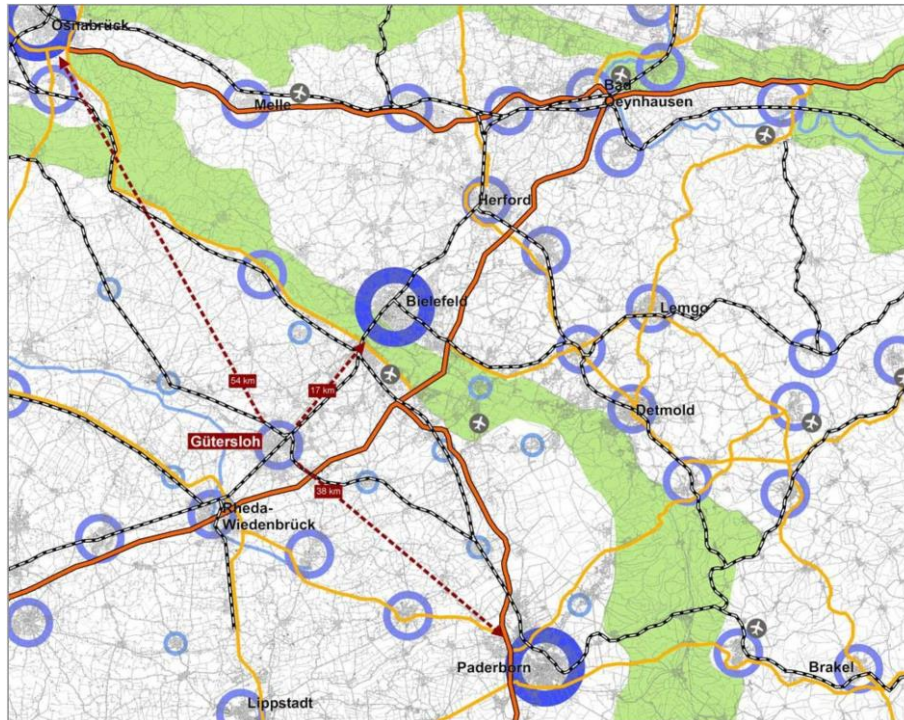


Abb. 2: Gütersloh: Lage im Raum. Aus: Stadt Gütersloh: Stadtentwicklung Gütersloh 2010, Gütersloh 2002; S. 5.

Zum Untersuchungszeitpunkt 2012 werden Landesentwicklungsplan und Landesentwicklungsprogramm überarbeitet. Nach den z. Z. noch gültigen landesplanerischen Festlegungen ist Gütersloh Mittelzentrum und Teil der Entwicklungsachse Ruhrgebiet-Bielefeld-Minden-Hannover. Dieses Städteband ist von Rheda-Wiedenbrück bis Minden fast durchgängig bebaut und grenzt sich städtebaulich von den beidseitig gelegenen Freiräumen deutlich ab.⁴⁶

Die wirtschaftlichen Verflechtungen mit der Region werden im Merkmal 3 "Wirtschaft" weiter erörtert.

Gütersloh grenzt im Osten an Verl und Schloss Holte-Stukenbrock, im Westen und Süden an die Städte Rietberg, Rheda-Wiedenbrück, Herzebrock-Clarholz und Harsewinkel. Gütersloh ist 112 km² groß, seine Bevölkerungsdichte beträgt 860,1 Einwohner/km² und ist dem Wert der Städte vergleichbaren Typs ähnlich (814,5).⁴⁷ Der Nord-Süd-Durchmesser beträgt 13,4 km, der Ost-West-Durchmesser 14,6 km, die Höhe über NN 78 m.

Die alte territoriale Gliederung des Kreisgebietes Gütersloh, der 1973 aus Teilen der Kreise Wiedenbrück und Halle gebildet wurde, lässt sich bis heute ablesen

⁴⁶ Gesetz zur Landesentwicklung (Landesentwicklungsprogramm - LEPro) vom 5. Oktober 1989, Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.): Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW), Düsseldorf 1995.

⁴⁷ Zur Definition s. Abschnitt 1.1 "Die vergessenen Städte".

- Ehemaliger Kreis Halle und Teile der Stadt Gütersloh: Grafschaft Ravensberg.
- Teile von Langenberg, Rheda-Wiedenbrück und Gütersloh: Bistum Osnabrück/Amt Reckenberg.
- Herzebrock-Clarholz, Teile von Rheda-Wiedenbrück und Gütersloh: Herrschaft Rheda.
- Rietberg, Verl, Teile von Schloß Holte-Stukenbrock: Grafschaft Rietberg.
- Harsewinkel, Benteler, Möhler: Bistum Münster.
- Stukenbrock: Bistum Paderborn.⁴⁸

Im Kreis Gütersloh leben 353 514 Einwohner. Mit einem Bevölkerungszuwachs zwischen 1979 und 2010 von +0,8 % im Jahresmittel setzt sich der Kreis deutlich von den Zahlen des Regierungsbezirkes Detmold mit +0,42% und dem Land Nordrhein-Westfalen mit +0,16% ab.⁴⁹

2002 wurden mit dem Bericht "Gütersloh 2010" die Grundlagen für die Stadtentwicklung von Gütersloh gelegt.⁵⁰ Unter den Zielbildern der "kompakten Stadt" und "Identität der Orte" wurde sowohl dem Primat der Funktionsstärkung von Gütersloh als Mittelzentrum und des Stadtzentrums Rechnung getragen wie auch den prägenden Ortsteilen in Funktion, Gestalt und Eigenständigkeit innerhalb eines gesetzten Rahmens Möglichkeiten der eigenständigen Entwicklung eingeräumt. Ein Zusammenwachsen soll vermieden werden, um die noch vorhandene Kompaktheit der Siedlungskörper zu sichern. Ausreichende infrastrukturelle Einrichtungen insbesondere im Nahversorgungsbereich folgen dem Ziel einer "Stadt der kurzen Wege".⁵¹

In den "3 mal 5 Zielen" wird der Rahmen für die Stadtentwicklung gesetzt. Sie sind unabhängig von den räumlichen Zusammenhängen und behalten auch bei sich verändernden räumlichen Voraussetzungen ihre Gültigkeit. Für die Bereiche Wohnqualität, Wirtschaftskraft und Freiraumpotentiale wurden die drei Ziele formuliert und ihnen jeweils weitere fünf Ziele zugeordnet.

Auf der Grundlage des Stadtentwicklungskonzeptes wurde 2007 nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB ein neuer Flächennutzungsplan erstellt, der den bis dahin wirksamen Flächennutzungsplan vom 25.11.1975 ablöste.⁵²

Auf der Grundlage der "3 mal 5 Ziele" wurden ein Bauflächenkonzept und ein landschaftsplanerisches Konzept erarbeitet. Diese wiederum wurden in den flächigen Darstellungen für Bauflächen, Flächen und Einrichtungen des Gemeinbedarfs, des Verkehrs, der Ver- und Entsorgungsanlagen, Grün- und Wasserflächen, Flächen für die Landwirtschaft sowie für Flächen zur Entwicklung der Landschaft und Natur konkretisiert. Fachliche Grundlagen lieferten vorhandene Fachpläne sowie ein eigens für den Flächennutzungsplan erstellter "Fachbeitrag Landwirtschaft". Der Flächennutzungsplan wurde durch einen Umweltbericht nach § 2 a BauGB ergänzt.

⁴⁸ Kreis Gütersloh: Der Kreis Gütersloh. Zahlen - Daten - Fakten, Gütersloh 2011; S. 5.

⁴⁹ Kreis Gütersloh, 2011; S 6.

⁵⁰ Stadt Gütersloh, 2002; Beschluss des Planungsausschusses des Rates 19.9.2002.

⁵¹ Stadt Gütersloh, 2002; S. 36 ff.

⁵² Feststellungsbeschluss des Rates der Stadt Gütersloh am 10.5.2007.

In einem Anhang zum Flächennutzungsplan werden die den Bauflächendarstellungen zugrunde gelegten Vorausberechnungen für die Wohnbau- und Gewerbeflächen erläutert und Umsetzungsprioritäten festgesetzt.

Merkmal 2: Bevölkerung

Von kleineren und temporären Rückgängen abgesehen ist die Einwohnerzahl Güterslohs seit 1818 stetig gestiegen. Große Bevölkerungsgewinne brachten auch die Neugliederung in den Jahren 1868, 1910 und 1970. Am 31.12.2009 lebten 96 320 Menschen in Gütersloh.⁵³ Nach dem Demographiebericht der Stadt Gütersloh zeigt die Bevölkerungsstruktur gegenüber den Zahlen für Nordrhein-Westfalen positivere Werte: Geringeres Durchschnittsalter, geringeres Median-Alter sowie eine jüngere und gleichzeitig etwas weniger ältere Bevölkerung. Anders sind die Daten im Verhältnis zum Kreis Gütersloh: Dort ist die Bevölkerung jünger. Hintergrund ist die regionale Verflechtung, da viele Arbeitsplätze in Gütersloh von Einpendlern aus den umliegenden Kreisstädten besetzt werden und so zur Bevölkerungsstatistik nicht beitragen können. "Dies macht sich auch in den Familienstrukturen und in den Haushaltsgrößen bemerkbar."⁵⁴

Eine vom Kreis Gütersloh an die *Interdisziplinäre Forschungsgruppe für Bevölkerungswissenschaft/Demographie* der Universität Bielefeld in Auftrag gegebene Vorausberechnung kam zu folgenden Ergebnissen:⁵⁵

Mit der geringsten Fertilitätsrate im Kreisgebiet (1,42 gegenüber Harsewinkel 1,83 oder Rheda-Wiedenbrück 1,51) und einem negativen Geburten- und Sterbefallsaldo 2001 bis 2006 (-77, neben Halle mit einem Saldo von - 22 einziges Saldo im Kreis) wurde die Bevölkerung von Gütersloh für die Jahre 2020 und 2035 vorausberechnet. Sie ist mit der Berücksichtigung von gemeindespezifischen Merkmalen wie Baugenehmigungen, Arbeitslosenquote, Potentiale der Flächennutzungspläne oder der kommunalen Familienförderung genauer als eine von der Bertelsmann-Stiftung 2007 erarbeitete Vorausberechnung, die einen deutschlandweiten Bezug hat und einen pauschaleren Berechnungsansatz zugrunde gelegt hat.⁵⁶

Nach den Berechnungen wird die Bevölkerung bis 2020 um 0,5% abnehmen und bis 2035 um 0,3% zunehmen. Die vergleichbaren Zahlen der anderen untersuchten 12 Kreisstädte liegen in der Regel bei beiden Zieljahren darüber.

Der Demographiebericht resümiert für die Entwicklung von Gütersloh eine grundsätzlich positive Entwicklungstendenz, deren absolute Zahlen zwar zu gering seien, um entwicklungsplanerische Konsequenzen abzuleiten, dies aber für die Anzahl der Älteren und der Hochbetagten über 80-jährigen nicht gelten könne. Hier müssten infrastrukturelle Konsequenzen geschaffen werden.⁵⁷

⁵³ <http://www.it.nrw.de/kommunalprofil/105754008.pdf> (Stichtag 31.12.2010: 96189) {2.4.2011}.

⁵⁴ Stadt Gütersloh, 2008a; S. 14.

⁵⁵ Die Ergebnisse sind in den Zahlen des Demographieberichtes der Stadt Gütersloh 2008 enthalten.

⁵⁶ Jeweils aktuelle Zahlen in: <http://www.wegweiser-kommune.de/datenprognosen/demographiebericht/> Demographiebericht.action.

⁵⁷ Stadt Gütersloh, 2008a; S. 28 und S. 26.

In Ergänzung dazu gibt der Familienbericht für den größeren Teil der Gütersloher Familien in Bezug auf die Lebensbedingungen ein positives Bild ab: "Fast ein Drittel der Familien kommt zu einer überwiegend positiven Einschätzung, d.h. mindestens fünf der vorgelegten neun Statements werden positiv bewertet. Der Anteil der Familien mit überwiegend negativen Bewertungen (mindestens fünf negative Bewertungen) ist mit 16 Prozent recht klein. Auch die Bewertung der Kinderfreundlichkeit der Stadt Gütersloh erreicht mit einer Zustimmungsrate von 45 Prozent der Familien einen vergleichsweise hohen Wert." Der Familienbericht kommt aber auch zu anderen Ergebnissen, zu denen u.a die Feststellung des segregierten Sozialraums Blankenhagen zählt, einem isoliert liegenden Suburbanisierungsprojekt aus den 1960er Jahren.⁵⁸

Merkmal 3: Wirtschaft

Im Rahmen des Fachbeitrages "Nordrhein-Westfalen: Raum für Wirtschaft" zum Landesentwicklungsplan NRW (LEP 2025) der Vereinigung der Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen aus 2009 wird die wirtschaftliche Entwicklung der 16 Wirtschaftsregionen seit Mitte der 1990er Jahre analysiert und die Tendenzen des wirtschaftlichen Strukturwandels erläutert. Unter Hinzunahme der Abgrenzungsmethode der Wirtschaftsregionen durch das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) wird die Region Ostwestfalen-Lippe zum Regionaltyp "Agglomerationsraum" gezählt. Ostwestfalen belegte 2007 Rang 4 aller 16 Wirtschaftsregionen des Landes NW beim Bruttoinlandsprodukt.⁵⁹

Der Fachbeitrag kommt für die Region im Rahmen der volkswirtschaftlichen Analyse zu einem positiven Gesamtbild::

- Wachstum der Wirtschaftsleistung 1993 - 2007 stärker als im landesweiten Durchschnitt. In den letzten fünf Jahren auch höhere Zuwächse als im Bundesdurchschnitt. Das Bruttoinlandsprodukt je Erwerbstätigen blieb 2007 hinter dem Landes- und Bundesdurchschnitt zurück.
- Nur mäßige Erhöhung der Arbeitskosten. Überdurchschnittlicher Anstieg der Erwerbstätigenproduktivität, Verbesserung der Wettbewerbssituation. Arbeitslosenquote 2007 deutlich unter dem Landesdurchschnitt.
- Hohes Gewicht des Verarbeitenden Gewerbes, aber vergleichsweise geringere Bedeutung des Dienstleistungssektors, der allerdings seine Bedeutung in den vergangenen Jahren vergrößert hatte.
- Entwicklung der Wertschöpfung 1993 - 2007 über dem Landesdurchschnitt, Verbesserung der Wettbewerbssituation vor allem des Verarbeitenden Gewerbes.⁶⁰

Ostwestfalen-Lippe ist Sitz bekannter Unternehmen: *Bertelsmann AG, Claas, Dr. Oetker, Melitta, Miele, Poggenpohl, Schüco, Storck* oder *Wincor/Nixdorf*.

⁵⁸ Stadt Gütersloh, 2008c. Lage und Grenzen der Ortsteile sind dargestellt in Abb. 104: Abgrenzung der Ortsteile.

⁵⁹ Vereinigung der Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen e.V. (Hg.): Nordrhein-Westfalen. Raum für Wirtschaft. Fachbeitrag der Wirtschaft zum Landesentwicklungsplan NRW (LEP 2015), Düsseldorf 2009; S. 40.

⁶⁰ Vereinigung der Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen e.V. (Hg.), 2009; S. 39 f., S. 140 f.

Hinzu kommen die "Hidden Champions", die in speziellen Märkten marktführende Positionen einnehmen wie *Ahlers* (Mode), *Kannegiesser* (Maschinenbau), *Optibelt* (Antriebselemente), oder *Mestemacher* (Backwaren).⁶¹

Die folgende Abbildung stellt vergleichend den Kreis Gütersloh in ein Verhältnis zur Region Ostwestfalen-Lippe, zu Nordrhein-Westfalen und zu Deutschland gesamt.

Merkmal ⁶²	Wert	Rang ⁶³	Über/ unter OWL	Über/ unter NRW	Über/ Unter D
Bruttoinlandprodukt je Erwerbstätigen in Euro	61 288	1	>	>	>
Umsatz im Verarbeitenden Gewerbe je SV-Beschäftigter in 1 000 Euro	285,98	1	>	>	>
Exportquote in Prozent	32	2	=	<	<
Ausbildungsplatzdichte (Werte < 100 zeigen Defizite auf dem Ausbildungsmarkt)	95,7	3	>	<	<
Anteil Hochqualifizierte (Fachhochschule, Hochschule, Universität in Prozent)	7,4	4	<	<	<
Anteil weiblicher SV-Beschäftigte an Gesamtbeschäftigten in Prozent	38,5	4	<	<	<
Anteil SV-Beschäftigter an Einwohnern in Prozent	39	1	>	>	>
Anteil geringfügig Beschäftigter	10,9	1	>	>	>
Arbeitslosenquote	6	1	>	>	>
Jugendarbeitslosenquote	12,6	4	>	>	>
Anteil Langzeitarbeitslose an allen Arbeitslosen	21,7	1	<	<	<
Gemeindeanteil an Einkommenssteuer je Einwohner	360,9	1	>	>	k.A.
Steuereinnahmekraft je Einwohner	1089,1	1	>	>	k.A.
Personalausgaben Kreis je Einwohner	338	1	<	<	k.A.
Verschuldung je Einwohner	621	1	<	<	<

Abb. 3: Wirtschaftliche Position von Gütersloh im Vergleich, eigene Darstellung. Quelle: pro Wirtschaft GT GmbH (Hg.): Statistikbericht Kreis Gütersloh, Gütersloh 2010.

⁶¹ Bei dem 1871 gegründeten Backunternehmen Mestemacher wird deutlich, wie ein besonderes Marketing trotz eines trivialen Produktes erfolgreich sein kann. Mestemacher firmiert als "the lifestyle-bakery", lobt einen Preis "Managerin des Jahres aus" und vertreibt sein Produkt in besonders gestalteten Blechdosen in der Reihe "Panem et Artes".

⁶² SV = Sozialversicherungspflichtig, k.A. = keine Angaben.

⁶³ Vergabe der Rangfolge nach Plausibilität, d.h. der ranghöhere Wert ist der die Wirtschaftskraft bestimmende. Beispiel: niedrigste Arbeitslosenquote Rang 1.

Die Zahlen zeigen im Vergleich die allgemein hohe Wirtschaftskraft des Kreises Gütersloh. Sie werden gestärkt durch die Entwicklung des Gewerbesteueraufkommens, das im Kreis Gütersloh zwischen 1998 - 2008 um 74% gestiegen ist. (Kreis Herford + 6%, Kreis Höxter +32%, Kreis Minden-Lübbecke +61%, Kreis Paderborn +45%).⁶⁴ Auch die Umsätze im Verarbeitenden Gewerbe je Beschäftigten liegen für den Kreis Gütersloh mit 285,979 Euro deutlich über den Zahlen aller anderen Kreise des Regierungsbezirkes Detmold (Kreis Herford 197,330, Kreis Höxter 187,453, Kreis Minden-Lübbecke 185,841, Kreis Paderborn 199,198). Mit deutlichem Abstand über allen Vergleichswerten liegt auch die Steuereinnahmekraft mit 1 167 Euro je Einwohner (Kreis Herford 876, Kreis Höxter 635, Kreis Minden-Lübbecke 844, Kreis Paderborn 800).

Die positiven Zahlen werden von einzelnen strukturellen Defiziten überdeckt, insbesondere die Zahlen im Ausbildungsbereich (geringe Ausbildungsplatzdichte, hohe Jugendarbeitslosigkeit und geringer Anteil an Hochqualifizierten) weichen von den Vergleichszahlen deutlich ab.

Die folgenden Kerndaten für Gütersloh spiegeln in einer weiteren Übersicht die wirtschaftliche Situation der Stadt Gütersloh wieder. Sie wurden in ein Verhältnis zu den übrigen 12 Kreisgemeinden gesetzt, um die wirtschaftliche Situation von Gütersloh innerhalb des Kreises im Vergleich zu erfassen.

Merkmal	Wert	Rang	Über/Unter Durchschnittswert Kreis Gütersloh ⁶⁵
Einzelhandelsrelevante Kaufkraft je Einwohner	104,3	2	>
Betriebe im Verarbeitenden Gewerbe (> 20 Beschäftigte)	51	1	X
Beschäftigte im Verarbeitenden Gewerbe (> 20 Beschäftigte)	11 286	1	X
Umsatz im Verarbeitenden Gewerbe in 1 000 Euro	225,65	2	<
Bruttolohn- und Gehaltssumme im Verarbeitenden Gewerbe in Euro/Beschäftigten	40 943	1	X
Auslandsumsatz im Verarbeitenden Gewerbe in 1 000 Euro	879 555	1	>
Exportquoten im Verarbeitenden Gewerbe in Prozent (> 20 Beschäftigte)	35	8	<
Einpendler	25 840	1	X
Auspendler	14 123	1	X
Pendlersaldo	11 717	1	X
Pendlersaldo je 1 000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten	253	1	X
Pendlersaldo je 1000 Einwohner	121	1	X

⁶⁴ Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld (Hg.): Strukturanalyse der Wirtschaft im Kreis Herford, Bielefeld, Januar 2011. In: <http://www.bielefeld.ihk.de/nc/german/main-navigation-bottom/home/aktuelles-details/browse/2/article/1302/strukturanal-1/{3.5.2011}>

⁶⁵ X = Vergleich nicht sinnvoll.

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort	46 233	1	X
Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am produzierenden Gewerbe	28,7	13	<
Anteil sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Dienstleistungsbereich an sozialpflichtig Beschäftigten	67,1	1	>
Anteil weiblicher Beschäftigter an gesamten sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Prozent	43,8	2	>
Beschäftigtendichte: Anteil sozialversicherungspflichtig Beschäftigte an Einwohnern in Prozent	47,9	1	>
Dichte der geringfügig Beschäftigten: Anteil an Einwohnern in Prozent	10,8	1	>
Anteil der arbeitslosen Jugendlichen unter 25 Jahren an allen Arbeitslosen in Prozent	12,5	7	<
Anteil Langzeitarbeitslose an allen Arbeitslosen in Prozent	23,8	2	>
Anteil der über 50-jährigen an allen Arbeitslosen in Prozent	10,7	1	<
Anteil weiblicher Arbeitslose an Arbeitslosen in Prozent	44,2	1	<
Gewerbesteuereinnahme je Einwohner in Euro	678	7	wie Kreis
Gemeindeanteil an Einkommenssteuer Euro/Einwohner	376,2	3	>
Steuereinnahmekraft Euro/Einwohner	930,2	8	<
Personalausgabe Kommune Euro/Einwohner	499	13	>
Investitionsausgabe der Kommunen, Euro/Einwohner	271	4	>

Abb. 4: Wirtschaftliche Kenndaten von Gütersloh im Vergleich zu den Städten des Kreises Gütersloh, eigene Darstellung. Quelle: pro Wirtschaft GT GmbH, 2010.

Der Vergleich zeigt, dass Gütersloh als größte Stadt im Kreis Gütersloh allein aufgrund ihrer Größe in vielen Merkmalen die stärkste Position einnimmt. Strukturell zeigen sich wenige abweichende Zahlen. So liegt Gütersloh bei der Exportquote des Verarbeitenden Gewerbes in der unteren Hälfte der Rangfolge und wird von deutlich kleineren Städten wie Halle (Exportquote 49%) oder Steinhagen (49%) überragt.⁶⁶ Auch die Steuereinnahmekraft liegt mit Rang 8 deutlich unter der der anderen Kreiskommunen.

Die Arbeitslosenquote beträgt 5,9%. Sie liegt damit über dem Durchschnittswert des Kreises mit 4,8% und unter den Werten für Nordrhein-Westfalen (8,1%) und Deutschland (7,2%).⁶⁷

⁶⁶ Die Exportquote in OWL (Verarbeitendes Gewerbe einschl. Bergbau) liegt seit 1993 unter dem Bundes- und Landesdurchschnitt (2008: Bund ca. 45%, Land NRW ca. 43%, OWL ca. 35% Aus: Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld: Industrie hat Zukunft, Bielefeld 2009; S. 10 (Zahlen aus Grafik interpoliert). Gründe liegen im überproportionalen Anteil an gering exportorientierten Branchen (Ernährung, Möbel) und in der kleinteiligen Industriestruktur, die eine internationale Präsenz erschwert.

⁶⁷ Kreis Gütersloh, 2011; S. 26.

Die Stadt Gütersloh verfolgt mit einem am 31.10.2008 vom Rat beschlossenen "Einzelhandels- und Zentrenkonzept" das Ziel, "ein auch weiterhin attraktives, konzentriertes und hinsichtlich der wohnungsnahen Grundversorgung engmaschiges Versorgungsnetz bereit zu halten und zu schaffen."⁶⁸ Es stellt einen Kompromiss zwischen den betrieblichen Notwendigkeiten und den städtebaulich wünschenswerten Entwicklungen dar."

Zum Erhebungszeitraum 2007 betrug die Gesamtverkaufsfläche in Gütersloh rund 295 600 m², davon 53 400 m² im innerstädtischen Hauptgeschäftsbereich. Eine als Gewerbegebiet vorgesehene und durch Planungsrecht gesicherte Fläche an der Hans-Böckler-Straße in Kattenstroth bildet einen weiteren Schwerpunkt. Eine städtebauliche Fehlentwicklung, die den früheren Fassungen der BauNVO zu schulden ist.

Die Struktur des Einzelhandels ergibt sich aus folgender Übersicht:

Einzelhandelsrelevantes Merkmal	Wert
Verkaufsflächenausstattung m ² /EW	2,23
Lebensmittelverkaufsfläche m ² /EW	0,38
Einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffer	107,71
Einzelhandelsrelevantes Kaufkraftpotential	525 Mio. Euro
Anteil großflächiger Einzelhandel an Gesamtverkaufsfläche	61%
Zentralitätswert über alle Warengruppen	116

Abb. 5: Struktur des Einzelhandels von Gütersloh, eigene Darstellung. Quelle: Stadt Gütersloh, 2008.

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept sieht über alle Warengruppen ein Potential von rund 12 000 m² bis 23 000 m².

Zur Steuerung des Einzelhandels wurden neun zentrale Versorgungsbereiche festgelegt, in denen als städtebauliches Ziel die Schwerpunkte der Sicherung und des Ausbau "des Einzelhandels im Sinne der stadtentwicklungspolitischen Zielvorstellungen zu befürworten ist... Daneben ergänzen Sonderstandorte und Grundversorgungsstandorte die Versorgungsstruktur in Gütersloh."⁶⁹

In einer Gesamtschau zeigt sich: Kreis Gütersloh und Stadt Gütersloh können in den wirtschaftskraftrelevanten Kenndaten im regionalen und überregionalen Vergleich gute bis sehr gute Werte nachweisen, vereinzelte Abweichungen etwa im Ausbildungsbereich sind erkennbar. Die strukturellen Defizite von Gütersloh werden von den anderen Kreisgemeinden teilweise ausgeglichen, so dass in einer Gesamtwertung eine wirtschaftsstarke Stadt Gütersloh in einem wirtschaftsstarken Kreis liegt.

⁶⁸ Stadt Gütersloh: Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Gütersloh, Gütersloh 2008b; S. 158.

⁶⁹ Stadt Gütersloh, 2008b; S. 164.

Merkmal 4: Städtebauliche Struktur

Die Geschichte von Gütersloh lässt sich an seinem heutigen Siedlungsbild ablesen: Der namensgebende Kern mit dem Dorf Gütersloh ist der heutige Geschäftsbereich und die Stadtmitte mit den zentrumsbildenden Nutzungen Einzelhandel, Dienstleistungen und Wohnen. Trotz der Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges und der Neugestaltung des Zentrums in den Nachkriegsjahren lassen sich die Entwicklungsringe mit dem historischen Kern mit der Apostelkirche (Unterbau aus dem 13. Jh.) und den sie als Kirchring umgebenden Häusern aus dem 17. bis 19. Jahrhundert erkennen. Durch den Bau der Martin-Luther-Kirche 1861 und des Rathauses 1864 verschob sich das Zentrum. Auch die weiteren Entwicklungsringe der Gründerjahre (Bereich Hohenzollernstraße), eines in derselben Zeit entstandenen Villenviertels (Parkstraße), der gewerblichen Flächen (in Anlehnung an Bahnlinie Köln-Minden), Siedlungen im Rahmen der fortschreitenden wirtschaftlichen Entwicklung und die Stadterweiterungen mit Suburbanisierungsbestrebungen nach dem Zweiten Weltkrieg lassen sich erkennen. Ebenso zeichnen sich alle Entwicklungsschübe der Einfamilienhausentwicklung ab, die heute einen großen Teil der Siedlungsfläche und des Siedlungsrandes prägen. An vielen Stellen ist der Siedlungstyp dem Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt folgend erkennbar. Siedlungsstrukturell überwiegt die Wohnform Einfamilienhaus.⁷⁰ Der Anteil an Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern liegt in Gütersloh bei 52,2%. Der Vergleich mit dem Kreis Gütersloh mit einem höheren Anteil von 62,3% zeigt wiederum die gegenüber den Kreisstädten urbanere Struktur, liegt aber immer noch über den Zahlen für NRW mit 42,8%.⁷¹

Die im Rahmen der Neugliederungen Güterslohs zugeordneten Bauerschaften und Dörfer haben einen Teil ihrer strukturellen und gesellschaftlichen Eigenart bewahrt. Sie können teils auf eine lange Geschichte zurückgreifen und begründen aus diesem Selbstverständnis heraus ihre bis heute anhaltende Eigenständigkeit. Sie wird bestärkt durch reges Vereinsleben, eine teils für die Nahversorgung ausreichende Infrastruktur und durch das Angebot an wohnortnahen Arbeitsplätzen.

In einer Gesamtschau bietet Gütersloh im Vergleich zu anderen Städten ein durchaus geschlossenes Siedlungsbild mit erkennbaren und abgegrenzten Ortsteilen. Die dazwischen liegenden Freiräume mit landwirtschaftlicher Nutzung grenzen die Siedlungsteile voneinander ab. Die Struktur der landwirtschaftlich genutzten Flächen ist im Verhältnis zum nördlichen Teil des benachbarten Münsterlandes noch kleinteilig und wird durch gliedernde Elemente von Baumreihen, Hecken, Bachläufen - teils noch mäandierend - und die die Hofstellen umgebenden Hofbäume geprägt. Großagrarisch genutzte Flächen oder große geruchsemittierende Mastbetriebe fehlen.

Einige Ortsteile wie Kattenstroth oder Pavenstädt sind dagegen siedlungsstrukturell kaum mehr erkennbar und werden eher als Teil von Gütersloh-Stadt wahrgenommen.

Der Waldanteil in Gütersloh ist mit 6,8% deutlich unterdurchschnittlich (Kreis Gütersloh 13,5%, Regierungsbezirk Detmold 22,2%, Land Nordrhein-

⁷⁰ Stadt Gütersloh, 2002; S. 14.

⁷¹ Gütersloh 2002; S. 14.

Westfalen 25,5%, Städte gleichen Typs 20,4%).⁷² Prägend sind die Ost-West verlaufenden Bachläufe, deren größten die Dalke, Wapel und Lutter sind.

Bedingt durch die Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges und dem anschließenden Neu- und Wiederaufbau sind vor allem in der Innenstadt größere bauliche Zeugnisse aus der Zeit vor den Zerstörungen nur noch vereinzelt vorhanden. DEHIO nennt für Gütersloh lediglich die "Ev. Apostelkirche, ehem. St. Pankratius", die "Ev. Martin-Luther-Kirche, ehem. Auferstehungskirche, 1857 - 1861" als "bemerkenswerte neugotische Hallenkirche mit Westturm in Formen des 14. Jh. ..., Kronleuchter mit Inschrift von 1659 - Chorfenster von Max Ingrand, Paris, 1958" und "im Ortskern einige Fachwerkhäuser, 17. - 19. Jh., zum Teil mit Schnitzereien und Inschriften oder verschiefert, vor allem um den alten Kirchplatz". Er erwähnt insbesondere das "Haus Am Domhof 4 (Standesamt), bez. 1730, mit stattlichem Rokokoportal."⁷³ Gerade dieses Gebäude ist dem verkehrlichen Ausbau der Innenstadt zum Opfer gefallen und wurde in das *Westfälische Landesmuseum für Volkskunde* in Detmold transloziert.

In den vor den Bombardierungen eher unberührten Ortsteilen und in den Einzellagen der Hofstellen ist ein reiches bauhistorisches Erbe erkennbar.

Verzeichnet oder in die Denkmalliste eingetragen sind archäologische Fundstätten der Ur- und Frühgeschichte, zehn Bodendenkmäler, die drei Denkmalbereiche "Am Depenbrock/Holzrichterstraße/Eichenallee", "Am Kamphof" und "Zumhagen Hof" sowie 294 Baudenkmale.⁷⁴ Der 2010 aufgestellte "Denkmalpflegeplan Gütersloh" resümiert: "Da Gütersloh erst relativ spät die Stadtrechte erhielt und sich zumindest bis zum Eintreffen der Eisenbahn nur als Dorf entwickelte, waren weder eine Stadtbefestigung noch ein Rathaus noch ein Marktplatz vorhanden, ebenso wenig Platz- oder Freiflächenanlagen. Die damalige Bausubstanz, zumeist giebelständige Ackerbürgerhäuser mit verputztem Fachwerk, ist weitestgehend verlorengegangen... Die Straßen- und Wegeführung aus der Mitte des 19. Jahrhunderts ist in Grundzügen noch vorhanden ... Allerdings hat das Straßenbild seinen ehemaligen Charakter durch die Ausrichtung der Gebäude an einer geraden Bauflucht, die Verwendung anderer Baumaterialien sowie die heute vorherrschende Traufständigkeit nahezu vollständig verändert. Wesentlich besser erhalten sind die Bausubstanz, das Straßen- und Wegenetz sowie die Grün- und Freiflächengestaltung des ausgehenden 19. und des beginnenden 20. Jahrhunderts."⁷⁵

Ein herausragendes Element der Freiflächengliederung bilden der denkmalgeschützte Stadtpark (1909) und der Botanische Garten (1912).

Merkmal 5: Infrastruktur und kulturelle Angebote

Gütersloh verfügt über alle eine Mittelstadt prägende infrastrukturelle Angebote. Mit 35 Schulen von der Grundschule bis zum Gymnasium sowie Ge-

⁷² <http://www.it.nrw.de/kommunalprofil/105754008.pdf> {2.4.2010}.

⁷³ Dehio, Georg: Handbuch der Deutschen Kunstdenkmäler. Nordrhein-Westfalen. Zweiter Band, Westfalen, o.O., 1969; S. 192.

⁷⁴ Stand 1.4.2011; s. <http://guetersloh.de/Z3VldGVyc2xvaGQ0Y21zOjUyOTU=.x4s>, {9.4.2011}.

⁷⁵ Stadt Gütersloh (Hg.): Denkmalpflegeplan, Gütersloh 2010; S. 26.

samtschule und Förderschule und den Berufskollegs sind alle Schulformen vorhanden, die von 17 436 Schülern besucht werden.⁷⁶

Das Angebot an Sport- und Freizeitangeboten umfasst 24 Sportplätze, 39 Sporthallen, zwei Hallenbäder und ein Freibad, Freizeitangebote für Jugendliche ergänzen die Sportangebote.⁷⁷

In Gütersloh bestehen das *Stadtmuseum Gütersloh*, das *Miele-Museum*, das *Westfälische Kleinbahn- und Dampflokmuseum* und das *Veerhoffhaus*⁷⁸ des *Kunstvereins Kreis Gütersloh e.V.* Hinzu kommen drei Galerien.

Das im April 2010 nach über 20-jähriger Planungs- und Bauzeit eröffnete Theater setzt mit seinem kubischen hohen Baukörper einen markanten Akzent in die Innenstadt. Die Angebote des Theaters werden rege nachgefragt. Weitere Spiel- und Konzertorte stehen für kulturelle Zwecke zu Verfügung (bspw. *Spexarder Bauernhaus*. Ältestes - wenn auch transloziertes - Gebäude in Gütersloh, 1536).

Die Freizeit- und Kultureinrichtungen werden ergänzt durch die *Stadthalle Gütersloh*, den Freizeitpark *Mohns Park* mit Freilichtbühne, das städtische Jugendzentrum *Bauteil 5*, das in privater Trägerschaft betriebene *Parkbad* (ein ehemaliges Freibad aus dem Jahre 1928) sowie das *Wapelbad*.

Partnerschaften werden unterhalten zu den Städten *Chateauroux* (Frankreich), *Broxtove* (Großbritannien), *Grudziadz* (Polen), *Falun* (Schweden) und *Rshew* (Russland).

Der überwiegende Teil der kulturellen Einrichtungen ist in der Innenstadt oder in Innenstadtnähe konzentriert und stützt die Funktion der Innenstadt als gesellschaftlichen und städtebaulichen Mittelpunkt Güterslohs.

Die medizinische Versorgung wird gewährleistet durch das *Klinikum Gütersloh*, das *St. Elisabeth-Hospital* und das *Klinikum des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe* mit dem *Rehabilitationszentrum Ostwestfalen* und der *Bernhard-Salzmänn-Klinik*.

Zu den 432 ha Grünflächen gehören 81 ha öffentliche Parkanlagen mit 170 000 Besuchern pro Jahr sowie 50 ha Sportanlagen. Kindern und Jugendlichen stehen 18 Bolz- und 90 Spielplätze zur Verfügung.⁷⁹

⁷⁶ <http://www.it.nrw.de/kommunalprofil/105754008.pdf> {25.3.2010}. 18 Grundschulen, 2 Hauptschulen, 3 Realschulen, 2 Gymnasien (eines in Trägerschaft eines Kuratoriums), 2 Gesamtschulen, 1 Förderschule mit Schwerpunkt soziale und emotionale Entwicklung, 2 Förderschulen mit Schwerpunkt Lernen und soziale und emotionale Entwicklung, aus: Stadt Gütersloh: Alles in Gütersloh, Gütersloh 2011; S. 13.

⁷⁷ Gütersloh, 2002; S. 21.

⁷⁸ Auszug aus der Denkmalliste der Stadt Gütersloh: "Zweigesch. Fachwerk-Traufenhaus aus dem Jahre 1708... Im Giebel zur Kirchstraße Torbogen, datiert 1708, OG an der Schwelle datiert 1779. Nördlich anschließend dreigesch. Fachwerk-Traufenhaus des 17. Jh, mit Fächerrändern im vorkragenden zweiten OG zur Berliner Straße. Zum Kirchplatz zweigesch. Fachwerkflügel mit Giebel angebaut, datiert 1790. Haustür des Traufenhauses datiert 1768." Tag der Eintragung 25.10.1984. In: <http://www.guetersloh.de/Z3VldGVyc2xvaGQ0Y21zOjUyOTU=.x4s> {19.6.2011}.

⁷⁹ Stadt Gütersloh: Güterslohs Grünes Herz, Gütersloh; o.J.

Merkmal 6: Mobilität

Gütersloh ist überregional eingebunden über die Bundesautobahn (BAB) 2 über Bielefeld in Richtung Osten und über Hamm/Ruhrgebiet in Richtung Westen. Östlich an Gütersloh verläuft die BAB 33 mit Anbindung an die Oberzentren Paderborn und Osnabrück. Die noch vorhandene Lücke zwischen der Anschlussstelle Borgholzhausen und dem Autobahnkreuz Bielefeld wird teilweise mit Anbindung an das Kreuz Bielefeld zur Zeit (2012) geschlossen, für die weitere Führung in Richtung Norden wurden die Planfeststellungsverfahren abgeschlossen (2012), der anschließende Bau steht noch aus.

Der Regionalflughafen Paderborn/Lippstadt ist 45 km entfernt, der internationale Flughafen Münster/Osnabrück 50 km. Ergänzt wird der Flugverkehr durch den Verkehrslandeplatz Bielefeld in Bielefeld-Windelsbleiche für den Geschäftsreiseverkehr in 7 km Entfernung von Bielefeld und 5 km Entfernung von Gütersloh. Ein bis 1993 von der *Royal Air Force* betriebener Flugplatz, 1937 gebaut für die damalige *Deutsche Luftwaffe*, wurde vom Geschäftsreiseverkehr ab 1996 genutzt. Die private Nutzung wurde 2003 aufgegeben, seitdem liegt die Flugplatznutzung für Starrflügler brach, das Gelände wird heute von britischen Einheiten des Heeres genutzt.

Gütersloh ist an den Bahnverkehr über die Ost-West-Verbindung Hamm - Rheda-Wiedenbrück - Gütersloh - Bielefeld - Hannover der Köln-Mindener-Eisenbahn angebunden und verfügt über einen IC- und mit einigen Stopps in den Morgen- und Abendverbindungen über eine ICE-Verbindung. Die Fahrzeit nach Berlin beträgt ca. 3 Stunden. Verbindungen bestehen nach Bielefeld und Münster (*Der Warendorfer*) mit der Verbindung Münster - Warendorf - Rheda-Wiedenbrück - Gütersloh - Bielefeld, überregionale nach Hannover und Düsseldorf. Ein weiterer Haltepunkt für den Regionalverkehr ist Gütersloh-Avenwedde-Isselhorst.

Der Personenverkehr auf der zwischen 1900 und 1903 erbauten ehemaligen Bahnverbindung der *Teutoburger-Waldeisenbahn (TWE)*, die mit einer Streckenlänge von 103,2 km in Nord-Süd-Richtung Hövelhof mit Ibbenbüren verbindet, wurde 1967 für die Verbindung Versmold - Ibbenbüren und 1978 für die gesamte Strecke eingestellt und verfügt nur noch über Güterzugverkehrsverbindungen.⁸⁰ Es besteht die Absicht, diese Strecke für den Abschnitt Hövelhof bis Harsewinkel für den Personentransport zu reaktivieren.⁸¹

Die regionale MIV-Verbindung wird gewährleistet durch die B 61 als Ost-West- und durch die B 513 als Nord-Süd-Verbindung. Beide Bundesstraßen werden durch Landes- und Kreisstraßen und die in städtischer Baulast befindlichen Straßen ergänzt. In den Hauptverkehrszeiten sind die genannten Hauptverbindungen erheblich belastet, die insbesondere in den Stadtdurchfahrten zu Schadstoff- und Lärmimmissionen führen.

Der ÖPNV besteht neben den Bahnverbindungen in Richtung Hamm, Münster und Minden mit wichtigen Pendlerbeziehungen auf dieser Strecke aus den städtischen von den *Stadtwerken Gütersloh GmbH (SWG)* mit 34 Bussen

⁸⁰ Högemann, Josef: Die Teutoburger Wald-Eisenbahn, Lübbcke 1986; S. 35. 1948 war mit 2,34 Mio beförderten Personen der Höhepunkt der Transportleistung erreicht, 1978 wurden noch 15 524 Personen befördert. Högemann, 1986; S. 271 f.

⁸¹ Beschluss des Rates der Stadt Gütersloh vom 8.10.2010 mit 27 Ja- und 26 Nein-Stimmen sowie einer Enthaltung.

und 9 betriebenen Linien im Tagesnetz⁸² sowie aus mehreren Regionallinien.⁸³ In den Tagesrandzeiten werden die Linien der Stadtwerke Gütersloh durch das *Anruf-Sammel-Taxi (AST)* ergänzt.

Der Modalsplit weist einen hohen Anteil an Radfahrern auf. Topographie und der fortgeschrittene Ausbau des Radwegenetzes sind die Gründe.⁸⁴ Es bestehen wenige Defizite im Ausbaustandard und im Lückenschluss.

Gesamtsicht

In einer regionalen Gesamtsicht und vor dem Hintergrund der einzelnen beschriebenen Merkmale zeigt die Stadt Gütersloh folgende Struktur.

Es sind zunächst die wirtschaftlichen Kenndaten, die ein positives Gesamtbild ergeben. Gütersloh ist stärkste Stadt des Kreises, nach Bielefeld und Paderborn drittgrößte Stadt in der Region, verfügt über eine starke Kaufkraft und über infrastrukturelle Einrichtungen ohne Defizite. Sie ist gut in die regionale und überregionale Verkehrsinfrastruktur eingebunden und weist mehrere starke Unternehmen als "Global Player" auf. Der Familienbericht zeigt eine hohe Zufriedenheit mit den Lebensverhältnissen.

Dazu liegt Gütersloh in einer Region, die sich in vielen wirtschaftlichen Merkmalen von Nordrhein-Westfalen und Deutschland positiv abhebt. Das wirtschaftlich starke Gütersloh ist in eine wirtschaftlich starke Region eingebettet und mit ihr verflochten.

Als Defizit ist die städtebauliche Struktur zu erkennen, die weitgehend ohne historisches Erbe auskommen muss und nur noch wenige Gebäude mit stadthistorischer Bedeutung aufweist. Auch zeigen das Stadtentwicklungskonzept und der Flächennutzungsplan, dass trotz des verhältnismäßig geschlossenen Siedlungsbildes aufgrund einer eher defizitären Steuerung der Stadtentwicklung in früheren Jahren sich ein insgesamt heterogenes Siedlungsbild ergibt und nicht verträgliche Nutzungen miteinander kollidieren. Die langjährige mehr als zehn Jahre vergebliche Suche nach zusätzlichen Gewerbeflächen ist ein Indiz für diesen Zustand. Gütersloh präsentiert sich als Stadttyp "Mittelstadt", wie er in den vorangegangenen Abschnitten skizziert worden ist: Städte, die in wirtschaftlich starken Strukturen leben, die ihren Bürgern alle Einrichtungen bieten, die von ihren Bürger als lebenswert beurteilt werden, mit großen Unternehmensnamen verbunden sind - und die dennoch im Kanon aller Städte gegen die Stimmen der die städtebauliche Diskussion beherrschenden großen Städte eine nur kleine Rolle spielen, die angesichts der wirtschaftlichen Kraft unangemessen ist.

⁸² Hinzu kommen 14 Linien mit besonderem Bedarf (Tagesrandzeiten, ausschließlich an Schultagen sowie Betriebstage des Unternehmens Miele).

⁸³ Beförderte Fahrgäste der Stadtwerke Gütersloh 2009: 3,582 Mio, aus: Stadt Gütersloh: Alles in Gütersloh, Gütersloh 2011; S. 14.

⁸⁴ MIV 68,4%, Fahrrad 15,1%, zu Fuß 13,1%, Stadt Gütersloh, 2002; S. 25.

1.5 Methodik und Aufbau der Arbeit

Methodik

Um die gestellten Fragen beantworten zu können, wurde die städtebauliche Entwicklung von Gütersloh im Zeitraum 1945 - 1969 methodisch erfasst. Die Integration der 1960er Jahre wird mit ihrem ambivalenten Verhältnis zum Urbanisierungsprozess des vorangegangenen Jahrzehnts begründet. Sie standen zum einen in der Kontinuität der prosperierenden Jahre und führten diese auf einem sich erweiternden Niveau vorerst weiter. Zum anderen machten sich Mitte der 1960er Jahre erste Anzeichen einer wirtschaftlichen Krise bemerkbar, denen zum Jahrzehntende die gesellschaftlichen Krisen folgten, die unter den euphemistischen Begriff der "68er Jahre" subsumiert wurden.

Konsequenz dieses methodisch erweiterten Ansatzes sind die der Beschreibung der städtebaulichen Entwicklung 1945 - 1969 vorangestellten Skizzen des gesellschaftlich-politischen Hintergrundes und der wechselseitigen Einflussnahmen von Literatur, Kunst, Architektur und Städtebau auf die fachlichen Diskussionen. Leitbilder sind immer Teil eines gesellschaftlich-politischen Kontinuums und abhängig von einer Vielzahl von Einflüssen, die unterschiedlich auf die Entwicklung eines Leitbildes wirken. Leitbilder und Stadtplanung spiegeln die Entwicklung der Gesellschaft wieder. "Das Ergebnis eines städtebaulichen Entwurfes ist nie zufällig, es ist immer eingebunden in das jeweilige Denken, das sich aus unterschiedlichen sozialen, kulturellen, wirtschaftlichen, politischen Kontexten der jeweiligen Zeit und des jeweiligen Ortes erklärt."⁸⁵ Die Einbettung der städtebaulichen Entwicklung in den gesellschafts-politischen Hintergrund ist ein zentrales Element der angewandten Methode.⁸⁶

Auch CURDES bestätigt die Bedeutung des Hintergrundes für das städtebauliche Handeln: "Kern des Planes sind Haltungen, Zielvorstellungen und Techniken. Haltungen entstammen einem ethisch-philosophischen Hintergrund. Haltungen sind die wichtigsten Orientierungsgrößen im Entscheidungsprozess. Sie geben die Richtung des Denkens und Entwerfens vor."⁸⁷ EFRAT beschreibt eine "Harmonie zwischen dem gesellschaftlich-politischen Zeitgeist und der Architektur" und weist auf ihre untrennbare Verbindung hin.⁸⁸ Ähnlich argumentiert auch PEHNT, der das Schreiben von Architekturgeschichte "ohne vorausgehende Meinungen, Wertungen, auch subjektive Erfahrungen..., sozusagen frei vom eigenen Standpunkt" für "eine Fiktion" hält. Selbst Darstellungen von SIEGFRIED GIEDION oder NIKOLAUS PEVNER lese man heute nicht mehr als aktuell gültige Darstellungen, sondern als historisches Quellenmaterial.⁸⁹

⁸⁵ Flecken, Ursula: Zur Genese der Nachmoderne im Städtebau. Entwürfe 1960 - 1975 in Westdeutschland, Berlin 1999; S. 17.

⁸⁶ Selbst Brückenbauwerke zeigen, dass sie nicht nur Produkte der jeweils technischen Möglichkeiten sind, sondern ihre Ästhetik immer auch zeitgebunden und hoch emotional besetzt sein können (s.a. Brückenbauten in Abschnitt 3.3 "Der nationalsozialistische Städtebau").

⁸⁷ Curdes, Gerhard: Stadtstrukturelles Entwerfen, Stuttgart 1995; S. 7.

⁸⁸ Efrat beschreibt mit diesem Zitat die Entwicklung der Architektur im wachsenden Staat Israel seit seiner Gründung 1948 bis 1973. Hubertus Adam bekräftigt im selben Zusammenhang die untrennbare Verbindung von gesellschaftlich-politischer Entwicklung und Architektur: "Aber es gibt wohl kein Land auf der Welt, in dem Architektur stärker mit Politik verwoben ist, als Israel." In: Beckerath, Verena von; Ballhausen, Nils: "Archiv, Bibliothek, Werkstatt und Infrastruktur für weitere Forschung", Gespräch mit dem Architekten und Kurator Zvi Efrat und dem Künstlerischen Leiter des Schweizerischen Architekturmuseums Hubertus Adam über die Ausstellung "The Object of Zionism. Architektur und Staat Israel 1948 - 1973", Bauwelt 4/2012; S. 22.

⁸⁹ Pehnt, Wolfgang: Architektur ist unentrinnbar. In: betonprisma, 94/2012; S. 8, S. 10.

Im Rahmen der Zusammenstellung des relevanten Archivmaterials wurde erkennbar, wie umfangreich und komplex das Zustandekommen von politischen Entscheidungen ist - selbst in einer Stadt mit zu Beginn des Untersuchungszeitraumes lediglich 43 000 Einwohnern.⁹⁰ So bestimmten in Gütersloh zwar die Stadtverordnetenversammlung und der Rat abschließend über städtebauliche Projekte, übertrugen aber die Vorbereitung ihrer Beratungen den zuständigen Ausschüssen oder den eigens für bestimmte Aufgaben gebildeten Kommissionen. So liefen einem Beschluss im Rat - wie bei dem Projekt Rathausneubau - die Beschlüsse von Verkehrsausschuss, Finanzausschuss und Rathausneubauausschuss vor. Teilweise - dies ist aus den Protokollen ersichtlich - konkurrierten die Ausschüsse untereinander und mussten den Beschlüssen der benachbarten Ausschüsse einzeln zustimmen. Im Verkehrsausschuss diskutierten aus der Verwaltung sogar der Fachdezent für den Bereich Ordnung und der Stadtbaurat miteinander und lieferten sich in öffentlicher Sitzung kontroverse Diskussionen.

Um das komplexe Zustandekommen von politischen Entscheidungen beschreiben zu können, muss das vorliegende Material reduziert werden. Hier wurde - soweit sinnvoll - auf quantitative Methoden zurückgegriffen. Wo dies nicht möglich war, wurden qualitativ-beschreibende Methoden genutzt.

Zur Erfassung und Analyse der Protokolle von Rat und Ausschüssen wurde die Methode der qualitativen Inhaltsanalyse angewandt.⁹¹ Sie besteht nach Bestimmung der Analyseeinheit im Wesentlichen auf einer "Paraphrasierung der inhaltstragenden Textstellen".⁹² Der zweite Schritt bestimmt das angestrebte Abstraktionsniveau, dem in einem oder mehreren aufeinanderfolgenden Schritten die Reduktion durch Selektion, Bündelung und der Integration von Paraphrasen folgt.

Einer solchen Textmenge wie die der Rats- und der Ausschussprotokolle mit der Methode der qualitativen Inhaltsanalyse zu begegnen (über 3 500 Protokollseiten), macht eine detaillierte Anweisung über die Form der Paraphrasierung erforderlich. Eine allein an Stichworten orientierte Textanalyse ist wenig sinnvoll, da - dies hat ein Testlauf an einigen Protokollen gezeigt - teilweise Irrelevantes erfasst wurde, gleichzeitig aber während eines streng formalisierten Vorgangs die Gefahr besteht, Sachzusammenhänge zu übersehen. Darüber hinaus enthalten Protokolle neben ihrer rein sachlichen Darstellung auch nur mittelbar mit dem Paraphrasierungsauftrag im Zusammenhang stehende Inhalte.

Angewandt wurde eine an MAYRING angelehnte Methode der Paraphrasierung. Zunächst wurde der Untersuchungsgegenstand eingegrenzt. Dazu wurden die Protokolle anhand der für die Entwicklungsschwerpunkte Wohnungsbau, Bodenwirtschaft, Verkehrsplanung, Innenstadt und kommunale Projekte relevanten Textstellen begrenzt. Da hier keine EDV-gestützte Methode genutzt werden konnte - die Protokolle liegt nicht digital, sondern im Original vor - wurden alle Protokollstellen mit Bezug zu den Entwicklungsschwerpunkten paraphrasiert. Im Zweifel wurde großzügig verfahren, um auf

⁹⁰ Volkszählung 1950: 43 111 Einwohner. In: Stadt Gütersloh: Statistischer Jahresbericht 1951. Die im folgenden verwendete Quellenangabe "Statistische Jahresberichte" bezieht sich - sofern nicht anders angegeben - immer auf die von der Stadt Gütersloh herausgegebenen Jahresberichte.

⁹¹ Mayring, Phillip: Qualitative Inhaltsanalyse; Weinheim, Basel, 2010.

⁹² Mayring, 2010; S. 68.

eine stabile empirische Basis zurückgreifen zu können.⁹³ In der Summe standen 165 Seiten Paraphrase der Protokolle der Stadtverordnetenversammlung und des Rates der Stadt Gütersloh für den Zeitraum 1945 - 1969 für die Analyse und Bewertung zur Verfügung. Sie bilden das Rückgrat der Untersuchung, das um die Paraphrasierung einzelner relevanter Ausschusstermine und Kommissionen ergänzt wurde.

Dieser umfangreiche empirische Prozess ist auch vor dem Hintergrund einer noch lückenhaften Geschichtsschreibung für Gütersloh nach 1945 zu sehen.⁹⁴ Die breite empirische Basis ist nicht nur für die Arbeit unverzichtbar, sondern hilft auch, diese Defizite zu füllen und weitere für eine zukünftige Geschichtsschreibung relevante Informationen zu liefern.

Erfassung, Analyse und Bewertung der komplexen städtebaulichen Entwicklung sind abhängig von der Menge der herangezogenen Daten und Quellen. Ihr notwendiger Umfang kann nicht mit letzter Bestimmtheit benannt werden. Die Empirie wurde deshalb weit gefasst und der Erkenntnisprozess durch schrittweise zunehmende Aggregation des Daten- und Quellenmaterials gesichert.⁹⁵

Die hier beschriebene Methodik hatte die Aufgabe, die Fülle des zugrunde gelegten Materials, die Wechselwirkungen und gleichzeitig ihre gesellschaftspolitische Einbindung zu sichern. Dieser Aufgabe wurde begegnet, indem die Arbeitsinhalte in einzelne Elemente aufgeteilt, separat bearbeitet und abschließend zu einem Gesamtbild wieder zusammengeführt wurden. Diesem Vorgehen diene auch die abschnittsweise Betrachtung der städtebaulichen Entwicklung vor 1945 und die Periodisierung in drei Abschnitte nach 1945. Auch die Beschreibung der städtebaulichen Entwicklung von Gütersloh ab 1945 wurde in einzelne Entwicklungsschwerpunkte zerlegt, ihre Bedeutung für die Entwicklung einzeln bewertet und anschließend wieder zusammengeführt. Abschließend wurden die konkreten Ergebnisse der Stadtentwicklung von Gütersloh mit den vorab erarbeiteten Hintergründen und Erkenntnissen übereinandergelegt und zu einem Gesamtergebnis vereint.

⁹³ In "Zur Genese der Nachmoderne im Städtebau" untersucht Flecken wie die Veränderungen im Städtebau sich vollziehen und stützt sich "auf städtebauliche Schriften der letzten 100 Jahre" (S. 7). Zur Methode ihrer Arbeit resümiert sie: "Eine rein objektive Auswertung der städtebaulichen Fachliteratur ist praktisch nicht möglich. Sie trägt darum zu großen Teilen interpretatorische Züge." (S. 7), Flecken, 1999.

⁹⁴ Teil dieses methodischen Ansatzes sind die in den Fußnoten enthaltenen zusätzlichen Informationen, die - auch wenn sie nur eine mittelbare Beziehung zur Aufgabenstellung haben - erste Ansätze für eine erweiterte Geschichtsdarstellung ab 1945 bieten sollen.

⁹⁵ Weiteres zu den methodischen Verfahren jeweils in den einzelnen Abschnitten.

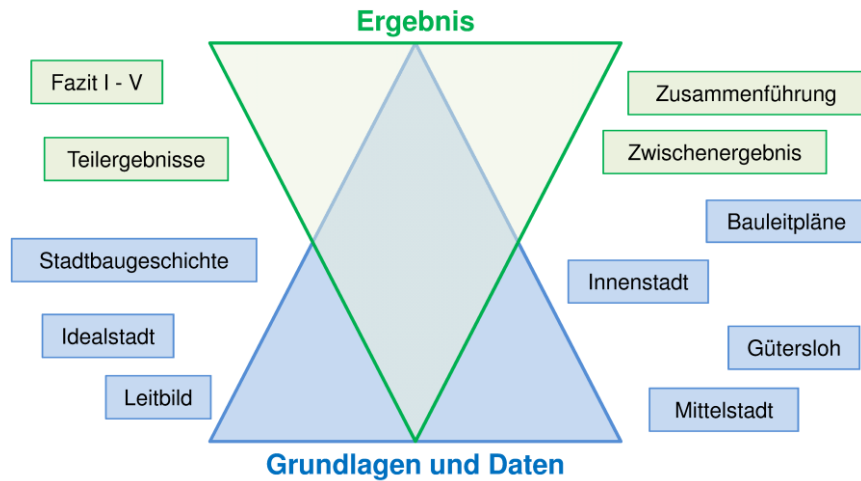


Abb. 6: Untersuchungsprozess: Im Laufe des Prozesses nimmt der Aufwand der Zusammenstellung von Daten und Grundlagen in dem Umfang ab, in dem die Erkenntnisse zunehmen und zu einem abschließenden Ergebnis führen. Eigene Darstellung.

Weitere Erläuterungen zur Methodik wurden den jeweiligen Abschnitten als "Methodische Hinweise" vorangestellt und an geeigneten Stellen die einzelnen Abschnitte durch Fazits abgeschlossen. In den Gütersloh betreffenden Abschnitten der Darstellungen der städtebaulichen Planungen (4.3.2) und der Schwerpunkte der Stadtentwicklung (4.3.3) wurden darüber hinaus die Schlüsse für die städtebauliche Entwicklung in ausführlicheren "Bewertungen" erörtert.

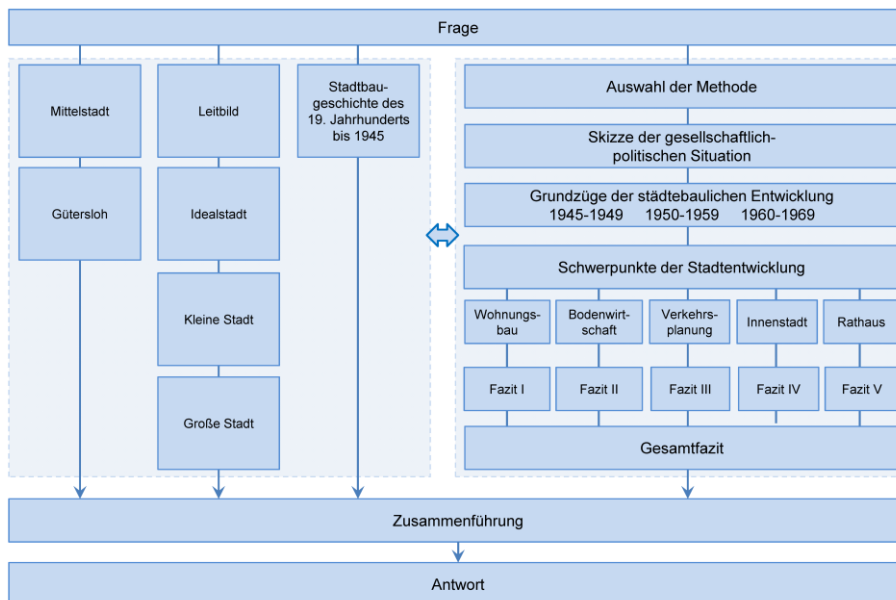


Abb. 7: Gliederung und Ablauf der Untersuchung. Eigene Darstellung.

Aufbau

Gegenstand der Arbeit ist die Suche nach dem Leitbild, das sich die Stadt Gütersloh für ihre städtebauliche Entwicklung zugrunde gelegt hat. Im Fall einer erfolglosen Suche wurde der Auftrag ergänzt um die Frage, welchem anderen Prinzip die städtebauliche Entwicklung folgte.

Zur Identifizierung eines Leitbildes ist die Auseinandersetzung mit dem Begriff notwendig. Leitbilder entwickeln sich in dem Maße, in dem sich die gesellschaftlich-politischen Verhältnisse ändern und eine ständige Anpassung des Begriffes erfordern. Die fachlichen Auseinandersetzungen ziehen kontinuierlich eine Revision des Begriffes nach sich und können sich in Kontroversen über eine zukünftige Stadtentwicklung ausdrücken. Die zeitgenössische Auseinandersetzung zwischen dem "Neuen Bauen" und der "Heimatschutzarchitektur" in den 1920er bis 1930er Jahren kann als Beispiel dienen.

Es wird gezeigt, in welchem Kontext der Begriff zum ersten Mal auftauchte. Sehr frühe Formen sind die Idealstädte, denen philosophische Entwürfe einer neuen Gesellschaft zugrunde lagen. Die Suche nach einer alternativen Staats- und Gesellschaftsform führte zu immer wieder neuen Idealentwürfen und lässt sich bis heute verfolgen.

Diese Betrachtung wird fortgesetzt mit dem Phänomen der "kleinen Stadt", die sich als eigene Utopie ab 1800 als Gegenentwurf zur "Großstadt" entwickelte. Die Entwicklung von Großstädten nach heutiger Definition setzte erst zur Mitte des 19. Jahrhunderts ein, um im Anschluss daran eine Dynamik aufzunehmen, die die Großstadtkritik in der ersten Hälfte noch gar nicht vorhersehen konnte. Diese Sehnsucht nach der kleinen Stadt und das Streben nach ihrer - vermeintlichen - Idylle sind auch in der zeitgenössischen Kunst und Literatur nachzuweisen.

Die städtebaulichen Entwicklungen des 19. Jahrhunderts führte zu einem Paradigmenwechsel: War die befestigte Stadt bis dahin noch der erstrebte Wohnort der Menschen - sie bot Schutz, andere Lebensformen, Arbeit und andere Formen der sozialen Sicherheit als das Leben auf dem Lande - so verlor sie den Charakter der Beschützenden und wurde zum Gegenstand heftiger Kritik. Die Stadt gab nicht mehr Schutz, sondern sie isolierte den Einzelnen in seiner wirtschaftlichen Abhängigkeit und verkehrte den Gewinn, in einer Stadt zu wohnen, in ihr Gegenteil. Die große Stadt wurde zum Gegenbild dessen, was mit ihr in den Jahrhunderten zuvor verbunden war. Die sprunghafte Entwicklung führte zu ungesteuerten städtebaulichen Entwicklungen, die mit dem vormaligen Ideal einer großen Stadt und der Lebensvorteile, die sie bot, nichts mehr gemein hatten.

Innerhalb des Abschnittes 3 "Der Städtebau des Wiederaufbaus und der prosperierenden Jahre 1945 - 1969" werden im Aufriss die Städtebaugeschichte und ihre Leitbilder erörtert, denen sie folgte oder ohne ein solches auskam.

Leitbilder speisen sich aus Wurzeln, die immer vor einem gesellschaftlich-politischen Hintergrund entstanden sind und auch nur vor diesem erklärt werden können. So verstanden grenzen sich städtebauliche Leitbilder von ihren jeweiligen Vorgängern kontinuierlich ab, in dem sie altes übernehmen, neues hinzufügen und in einen neuen gesellschaftlichen Zusammenhang stellen. Deshalb ist es methodisch notwendig, die dem Untersuchungszeitraum 1945

- 1969 vorangegangenen Entwicklungen und den sich daraus ergebenden Leitbildern nachzugehen, um den Untersuchungsgegenstand gesellschaftlich, politisch und ökonomisch einordnen zu können. Sie werden mit nachlassender Intensität beschrieben und die Zeiten vor 1800 nur cursorisch dargestellt. Methodisch begründet wird diese Zäsur mit dem Wechsel von einer in Form der Manufaktur betriebenen Wirtschaft zu einer industrialisierten Warenherstellung und der sich abzeichnenden Entwicklung anderer bis dahin nicht vorhandener Stadttypen.

Anschließend werden die Leitbilder - dieser Begriff ist für den Untersuchungszeitraum inzwischen etabliert - der Jahre 1945 - 1969 beschrieben und ihrer Bedeutung in diesen zweieinhalb Jahrzehnten nachgegangen. In der Literaturübersicht hierzu ist auffallend, dass die Nachkriegszeit bis etwa 1960 ausführlich gewürdigt worden ist.⁹⁶ Das nachfolgende Jahrzehnt 1960 - 1969 hingegen ist in geringerem Maße Gegenstand städtebaulicher Untersuchungen.

Für den Untersuchungszeitraum wird dieser wie folgt periodisiert und die Periodisierung in einer methodischen Vorbemerkung zu Abschnitt 3.4. "Städtebauliche Entwicklung 1945 - 1969" begründet:

- 1945 - 1949, Suchphase, Ratlosigkeit und baldige Orientierung.
- 1950 - 1959, Konsolidierung, Prosperität und weitgehender Abschluss des Wiederaufbaus.
- 1960 - 1969, Prosperität und Wandel, weiteres Wachstum und erste Zeichen von Krisen, Umbruchzeit.

Die Darstellung wird ergänzt durch Beispiele des Wiederaufbaus in anderen Städten und einzelnen typischen Entwicklungen jener Zeit. So wird am Beispiel der Pestalozzidörfer deutlich, dass diese nicht nur in einem architektonisch-städtebaulichen, sondern auch in einem gesellschaftlichen Kontext stehen.

Der vierte Abschnitt beschreibt die städtebauliche Entwicklung von Gütersloh 1945 - 1969. Voran gestellt wird ihre städtebaulich-wirtschaftliche Entwicklung der Stadtbildung ab dem 19. Jahrhundert.

Die städtebauliche Entwicklung von Gütersloh wird anhand ausgewählter Schwerpunkte der Stadtentwicklung nachgezeichnet. Die Auswahl ergibt sich aus den für die Entwicklung von Gütersloh bedeutenden Entwicklungsschwerpunkten, wie sie auch für ähnlich strukturierte Städte gelten dürfen.

Im Vordergrund stand angesichts der Kriegszerstörungen und des Zustromes der Flüchtlinge der Wohnungsbau, der - wie gezeigt wird - erfolgreich das Wohnungsdefizit bewältigte.

⁹⁶ Bspw.: Beyme, Klaus von: Der Wiederaufbau. Architektur und Städtebaupolitik in beiden deutschen Staaten, München 1987. Durth, Werner: Träume in Trümmern. Planungen zum Wiederaufbau zerstörter Städte im Westen Deutschlands 1940 - 1950, Braunschweig 1988. Glaser, Hermann; Pufendorf, Lutz von; Schöneich, Michael (Hg.): So viel Anfang war nie. Deutsche Städte 1945 - 1949, Berlin 1989. Beyme, Klaus von; Durth, Werner; Gutschow, Niels; Nerdinger, Winfried; Topfstedt, Thomas: Neue Städte aus Ruinen. Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit, München 1992. Akademie der Künste (Hg.): 1945 Krieg - Zerstörung - Aufbau. Architektur und Stadtplanung 1940 - 1969, Berlin 1995. Durth, Werner; Sigel, Paul: Baukultur. Spiegel gesellschaftlichen Handelns, Köln 2009.

Wichtig waren im Prozess des Wiederaufbaus die bodenwirtschaftlichen Maßnahmen und die städtische Verfügbarkeit über Grundstücke. Zum einen, um die mögliche Umgestaltung des Gütersloher Zentrums vornehmen zu können, zum anderen, um für die große Menge der zu errichtenden Wohnungen ausreichend Bauland zur Verfügung zu haben.⁹⁷

Im Rahmen der sich abzeichnenden Massenmotorisierung standen verkehrliche Belange - das geben die Protokolle eindeutig wieder - ebenfalls im Vordergrund der politischen Erörterungen. Gegenstand waren vor allem die großen Projekte der Orts- und Stadtkernumfahrungen, die Anpassung des vorhandenen Straßennetzes an die neuen Anforderungen des Verkehrs und die Neugestaltung der Innenstadt.

Beim Schwerpunkt Innenstadt wird die sektorale Betrachtung zugunsten einer räumlichen Sicht verlassen. Begründet wird dieses Vorgehen mit der Bedeutung der Innenstadt und den emotionalen Werten, die sie - in den Protokollen erkennbar - für das Gemeinwesen Gütersloh hatte. Darüber hinaus werden alle oben beschriebenen Entwicklungsschwerpunkte in der Innenstadt räumlich zusammengeführt.

Die Bedeutung städtebaulicher Prozesse in der Bürgerschaft bilden sich häufig in herausragenden einzelnen Projekten ab, im Bau von Theatern oder Bürgerhäusern, von Hallenbädern und - in kleineren Städten - auch von Gebäuden für die freiwillige Feuerwehr. Rathäuser sind seit Jahrhunderten in besonderem Maße Ausdruck von bürgerlicher Macht und des Strebens nach bürgerschaftlicher Repräsentation. Das Gütersloher Rathaus mit seinen zwei Gebäuden wurde in den Jahren 1958 und 1971 gebaut, also in der Mitte und am Ende des Untersuchungszeitraumes. In beiden Gebäuden spiegelt sich ein Teil der gesellschaftlich-politischen Entwicklung von Gütersloh ab, die hier einen markanten städtebaulichen Ausdruck im Stadtbild gefunden hat. Als ein Teil der Entwicklung werden die Entstehungshintergründe, der Entwurfsprozess und die Einbindung in den politisch-bürgerschaftlichen Prozess erörtert.

Die städtebauliche Entwicklung von Gütersloh zwischen 1945 - 1969 wird anhand der folgenden Entwicklungsschwerpunkte beschrieben und analysiert:

Thematische Schwerpunkte

- Schwerpunkt Wohnungsbau
- Schwerpunkt Bodenwirtschaft
- Schwerpunkt Verkehr

Räumliche Schwerpunkte

- Schwerpunkt Innenstadt
- Schwerpunkt kommunale Projekte, Rathausneubau

Vor dem zuvor erläuterten Hintergrund einschließlich der sachlich-methodischen Erörterung des Begriffes "Leitbild", seinen historischen Quellen und der aktuellen Verwendung sowie einer umfassenden Beschreibung des Untersuchungszeitraumes werden abschließend die gestellten Fragen beantwortet.

Ergänzt wird die Darstellung um einen Ausblick, der weitere Forschungsarbeit initiieren soll.

⁹⁷ Ein städtisches Ziel, das für fast alle Städte gegolten haben wird.

2. Städtebauliche Leitbilder

2.1 Forschungsstand, Klärung des Begriffes und Leitbild-diskussion heute

Wie konturenscharf und mit welchem Konsens lässt sich der Begriff des städtebaulichen Leitbildes eingrenzen? Welche Bedeutung hat er für die städtebauliche Diskussion?

Zunächst führten das Entsetzen und die Ungläubigkeit über die durch den Zweiten Weltkrieg erzeugten Verluste in den unmittelbaren Nachkriegsjahren in allen gesellschaftlichen Bereichen zu Fragen nach neuer gesellschaftlicher und moralischer Orientierung. Die nachfolgenden Jahrzehnte der 1950er und 1960 Jahre waren geprägt von einem gewaltigen Wirtschaftsboom und mit dem durch die Suburbanisierungsprozesse begleiteten Wachstum der Städte in ihr Umfeld. Unausgesprochenes Leitbild dieser Jahre war das Wachstum selbst bis die ersten Krisenerscheinungen ein Ende dieses wie selbstverständlich ablaufenden Wachstumsprozesses anzeigten. Vorläufiger Höhepunkt war die Mondlandung am 21.7.1969. Damit endete ein Jahrzehnt, in dem technologisch alles möglich schien und eine weltweite Jugendbewegung gegen die Konsum- und Wohlstandsgesellschaft neue Wertmaßstäbe zur Diskussion gestellt hatte.

Stadtforschung begann sich erst spät als eigenständige Disziplin zu entwickeln und wurde als Begriff erst Ende der 1950er Jahre üblich. ALBERS und PAPAGEORGIU-VENETAS führen dies auf eine Anregung einer Buchveröffentlichung aus dem Jahre 1950 zurück.⁹⁸ Gleichwohl wurden bereits in diesem Jahrzehnt Stadtforschung und Leitbild miteinander verknüpft: "Die wichtigste Aufgabe der pragmatischen Planungsforschung ist die Vorarbeit für die Formulierung des Leitbildes jeder einzelnen Stadt. Dies sollte nicht die kleinmütige Bestätigung der vorhandenen Situation und der sich daraus für die nähere Zukunft ergebenden Konsequenzen sein, sondern eine Vision von der gestalterischen und strukturellen Entwicklung der Stadt enthalten. Diese Vision soll die Synthese, soll die Ergebnisse des Planungsforschers und der schöpferischen Ideen des Planers darstellen."⁹⁹ Zwingende Grundlage dieser Exposition eines Leitbildes von PAPE ist die Stadtforschung, aber er verlässt die Grenze zur Utopie und lässt so Raum für über die Stadtforschung hinausreichende Entwürfe.

In den 1970er Jahre entstanden Stadtentwicklungsstrategien, die auf Krisensituationen und gesellschaftliche Umbrüche reagierten und das bisher geltende Wachstumsparadigma in Frage stellten. Vermehrte Nachfrage nach bürgerschaftlicher Teilhabe, die Warnungen des Berichtes des *Club of Rome* von MEADOWS u.a. 1972¹⁰⁰ und die neuen Forderungen nach Erhalt des bauhistorischen Erbes machten eine Neuorientierung notwendig. Die Stadtentwicklungskonzepte dieser Zeit waren von deterministischem Denken geprägt. Die zum ersten Mal in diesem Umfang ermöglichten Computerberechnungen erzeugten großvolumige Berichte, die eine Vielzahl von Szenarien

⁹⁸ Albers, Gerd; Papageorgiou-Venetis, Alexander: Stadtplanung. Entwicklungslinien 1945 - 1980, Tübingen 1984; S. 229. Sie beziehen sich auf: Pfeil, Elisabeth: Großstadtforschung. Fragestellungen, Verfahrensweisen und Ergebnisse einer Wissenschaft, die dem Neubau von Stadt und Land von Nutzen sein könnte. Bremen 1950.

⁹⁹ Pape, Siegfried: Stadtplanung und Planungsforschung. In: Stadtbauwelt 4/1964; S. 314.

¹⁰⁰ Meadows, Dennis et al.: Die Grenzen des Wachstums. Bericht des Club of Rome zur Lage der Menschheit, Stuttgart 1972.

und Alternativen gegenüberstellten und geringe Relevanz auf die planerische Praxis entfalteteten.

ALBERS setzte sich bereits früh kritisch mit dem Bemühen der Planung nach Vorausschau und präziser Erfassung der Lebenswirklichkeit auseinander: "Wenn sich Planungstheoretiker darüber streiten, ob der Planungsprozess seinen logisch richtigen Anfang mit der Aufstellung von Zielen oder mit der Identifizierung von Mißständen nimmt, so zeigt sich dahinter die grundsätzliche Auseinandersetzung mit dem Konzept einer umfassenden rationalen Planung, die aus gesellschaftlichen Grundwerten und Zielen schlüssig abzuleiten sei, und der Auffassung, daß es nur um die letztlich unzusammenhängende Behebung partieller Mißstände gehen könne, weil die Komplexität der Wirklichkeit nicht erfassbar sei. Für denjenigen, der vor einer konkreten Planungsentscheidung steht, wird die Antwort auf jene Grundsatzfrage kaum von zentraler Bedeutung für eben diese Entscheidung sein - so wichtig sie auf einer anderen Ebene sein mag."¹⁰¹

Mit den 1990er Jahren begann eine Renaissance der Leitbild Diskussion, die durch neue gesellschaftliche Entwicklungen ausgelöst wurde. Die bereits seit langem herrschende ökologische Krise wurde erweitert um die politischen Entwicklungen in Europa mit dem radikalen Umbruch des Ost-West-Verhältnisses und der deutschen Einheit. Hinzu kamen die global wirkenden wirtschaftlichen und sozialen Veränderungen, die demographischen Entwicklungen und die zunehmende gesellschaftliche Segregation. Darüber hinaus war auf der lokalen Ebene ein wachsender Legitimitätsverlust der öffentlichen Verwaltungen und der lokalen Politik zu erkennen.

Diesen ständigen - fast im Dekadenrhythmus auftauchenden - Wechsel führen FÜRST/HIMMELBACH/POTZ auf "...Unzufriedenheit mit den gegenwärtigen Verhältnissen zurück, die Vertreter verschiedener Disziplinen dazu veranlaßt, Konzepte zu erstellen, die eine Befreiung von den als Mißständen empfundenen Gegebenheiten der Gegenwart herbeiführen."¹⁰² Den rhythmischen Wechsel hat FEININGER bereits 1925 mit entspannter Ironie formuliert: "Es hat sich ausgeweimart, meine Herren, wir gehen jetzt dessauern."¹⁰³

In ihrer Untersuchung zum Verhältnis von städtebaulichen Utopien und Gesellschaft bestätigt SCHUMPP diese Einschätzung: "Relativ durchgängig läßt sich zeigen, wie sehr die jeweiligen geschichtlichen Konstellationen, in denen Utopien überhaupt und auch im engeren Sinne Stadtutopien entstehen, von krisenhaften Situationen geprägt sind, während im Zusammenhang mit den frühen Utopien soziale Krisen und Umbruchsituationen im Vordergrund standen, sind es heute nicht selten Anpassungskrisen an eine rasche technisch-ökonomische Entwicklung, die sich zu verselbständigen droht."¹⁰⁴

Aus diesen Gründen ist auch die Krisenfestigkeit von Leitbildern eine immer wiederkehrende gesellschaftliche Forderung, die sich aus dem Wunsch nach dauerhaften und zuverlässigen Strukturen und Hierarchien ergibt, um so der ewigen Suche nach neuen gesellschaftlichen Regeln und ihrer ständigen

¹⁰¹ Albers, Gerd: Was wird aus der Stadt? München 1972, S. 121 f.

¹⁰² Fürst, Franz; Himmelbach, Ursus; Potz, Petra: Leitbilder der räumlichen Stadtentwicklung im 20. Jahrhundert - Wege der Nachhaltigkeit? Berichte aus dem Institut für Raumplanung 41, Dortmund 1999; S. 4.

¹⁰³ Zitiert nach: Bisky, Jens: Wie man dessauert. Die Stadt des Bauhauses setzt auf Kultur - was sonst? In: Süddeutsche Zeitung, 17.11.2009; S. 11.

¹⁰⁴ Schumpp, Mechthild: Städtebau und Utopie. Soziologische Überlegungen zum Verhältnis von städtebaulichen Utopien und Gesellschaft, Göttingen 1970; S. 312.

Überprüfung zu entkommen. TINGUELY hingegen ist sich der Unbeständigkeit der Verhältnisse bewusst: "Wir hätten so gern Ewigkeit, Sicherheit, Dauerhaftigkeit, Unvergänglichkeit im Besitz, im Denken und im Sein. Doch unser einziger Besitz ist Veränderung".¹⁰⁵

1989 hatte STREICH die Frage nach den Anknüpfungspunkten für ein neues städtebauliches Leitbild gestellt und drei Bereiche ins Blickfeld gerückt: Der sozio-ökonomische Bereich mit den sich seinerzeit schon abzeichnenden Schrumpfungsprozessen, der ökologische Bereich mit neuer Sichtweise für städtebauliche Probleme und der technologische Bereich mit seinen räumlichen Konsequenzen und der strukturräumlichen Klärung des Verhältnisses von Stadt und Land. Wie weiter unten gezeigt wird, scheinen diese Vorstellungen in variiert Form konstituierende Elemente der Leitbild Diskussion zu sein.¹⁰⁶

Leitbilder bleiben in der Stadtentwicklung ein beherrschendes Thema, wenn auch mit wechselnder Intensität. Dabei wird die Diskussion über den Begriff selber geführt sowie darüber, ob Leitbilder für eine Stadtentwicklung überhaupt notwendig sind.

BECKER beschreibt Leitbilder, die aus verschiedenen Komponenten zusammengesetzt sein können, "die auf unterschiedliche Räume Bezug nehmen, über verschiedene Verfahren geregelt werden und deren Status sich erst im Prozess bestimmt."¹⁰⁷ BECKER nennt hier:

- Generelle Programme und Konzepte wie Zielformulierungen oder Leitstrategien auch als Argumentationshilfe.
- Umfassende Planwerke wie Bestandsanalysen oder Umsetzungsperspektiven.
- Projekte und Maßnahmen mit definiertem Leitbildbezug als einer Art exemplarischer Zielinterpretation der rahmensetzenden planerischen Leitprinzipien.
- Visuelle Darstellungen mit möglichst klaren und diskussionsfähigen Konturen.¹⁰⁸

Begründet wird dieser Ansatz damit, dass die Erarbeitung eines Leitbildes nicht mehr in einzelnen Schritten, sondern gleichzeitig und in Wechselwirkung abläuft. Der weitgefaste Ansatz wird zusätzlich mit dem Hinweis ergänzt, dass Leitbilder hinsichtlich Richtigkeit "nicht absolut beweisbare Positionen darstellen und sich in weiten Bereichen auf Plausibilität, Interpretation, Beobachtung und Prognose gründen."¹⁰⁹ Eine kontinuierliche Fortschreibung

¹⁰⁵ Zitiert nach: Bund Deutscher Architekten Niedersachsen: Jahrbuch 2008 - 2011. Architektur und Identität, Hannover 2011; S. 88.

¹⁰⁶ Streich, Bernd: Wandelbarer Konsens. Über Entstehung und Wandel von städtebaulichen Leitbildern seit dem Zweiten Weltkrieg. In: Der Städtetag 5/1989, S. 331 - 337. S. a.: Streich, Bernd: Grundzüge eines städtebaulichen Leitbildtheorie, Bonn 1988. 1987 als Habilitationsschrift bei der Landwirtschaftlichen Fakultät der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität (Bonn) eingereicht. Streich definiert dort städtebauliche Leitbilder als "dominierende und übergreifende, verdichtete und bildlich fassbare Zielkonzepte, die immer auf einem gewissen kollektiven Grundkonsens beruhen und mit utopischen, manchmal modischen Momenten durchsetzt sind." (S. 133) Leitbilder sollen sich "im Zuge eines allgemeinen Diskurses allmählich herausbilden und einen breiten demokratischen Konsens über derart wichtige städtebauliche Zielsetzungen" herstellen." (S. 137 f.)

¹⁰⁷ Becker, Heidede: Städtebau zur Sprache bringen - Leitbildentwicklung und -umsetzung in Deutschland. In: Becker, Heidede; Jessen, Johann; Sander, Robert (Hg.): Ohne Leitbild? Städtebau in Deutschland und Europa; Stuttgart, Zürich 1998; S. 473.

¹⁰⁸ Becker, 1998; S. 473.

¹⁰⁹ Becker, 1998; S. 473.

vor dem Hintergrund von Umsetzungserfahrungen sei genauso notwendig wie eine neue Justierung bei veränderten Bedingungen und Wertmaßstäben.

Dieser induktive Ansatz weicht deutlich von der Idee eines allumfassenden ewig gültigen Leitbildes ab und stellt ihm ein in jeder Hinsicht flexibles aus einzelnen Komponenten zusammengefügtes und sich ständig erneuerndes Leitbild entgegen. Hier wird das Prinzip einer Zielhierarchie mit einem Leitbild als oberste Zielinstanz verlassen und ihm eine klar integrative Funktion ohne besondere Selbständigkeit zugeschrieben.

Nach KRAUSE haben Leitbilder zwei Funktionen. Sie stellen einerseits "angestrebte Zustände" dar, andererseits zeigen sie das Prinzip auf, das der "Verwirklichung einer gebündelten, thematisch verdichteten Zielvorstellung dient."¹¹⁰ Neben weiteren Regeln müsse ein Leitbild ein "politisches Leitbild" sein und als Planungsmethode "im Kontext von Mensch-Umwelt-Beziehungen" stehen.¹¹¹ Eine "Leitbildneutralität" und ein "zielloses Planungshandeln" könne es nicht geben.¹¹² In den weiteren Thesen des Leitbildes als System, des Prinzips der generativen Streuung ("Scheinwerfersystem") und des Leitbildes als Zielsystem eines raumbedeutsamen Planungshandelns stellt KRAUSE hohe Ansprüche an die normativen und funktionalen Aufgaben von Leitbildern.

SIEVERTS unterscheidet drei Leitbildtypen:

- "Archetypen von Stadt, die wir fast alle als Stadtmythen mit uns herumtragen und die dauerhaft unter allen Zeitströmungen unsere Vorstellungen von Stadt im tiefsten Grund unserer Person prägen..."
- Grafisch einprägsame Diagramme als fachliche Verständigungsmittel in Planung, Verwaltung und Wissenschaft, die so etwas wie einen gemeinsamen räumlichen Nenner unterschiedlicher Interessen, Ressorts und Disziplinen bilden, zum Beispiel grafisch ablesbare Zentren-Achsen-Systeme.
- Populäre Muster zwischen stabilisierenden stereotypischen Klischees und mobilisierendem Diskussionsmedien, in einer Mischung aus Standardbildern und Werbeslogans, als bildhafte Kürzel und als Logos, die politisch aufklärend und werbend eingesetzt werden."¹¹³

Unter dem ersten Leitbildtyp wird Stadt als "Industriemaschine", als "Kosmos" verstanden, der dritte Typ bezieht Stadtwerbung und Werbe-Slogans mit ein. Der mittlere Typ hingegen fasst die Leitbilder der räumlichen Planung zusammen und ist am ehesten mit dem ursprünglichen Begriff verwandt.

Für SIEVERTS sind städtebauliche Leitbilder unverzichtbar und er begründet das mit dem "Zerfall der Stadt in die völlige Unanschaulichkeit und Unbegreifbarkeit."¹¹⁴ SIEVERTS folgt damit einem von BAHRDT bereits 1961 formulierten Urteil über die durch die Industrialisierung geprägten neuen Stadtstrukturen, die Bahrtdt als "ungeordnet, unübersichtlich, unanschaulich" bezeichnet hat.¹¹⁵

¹¹⁰ Krause, Karl-Jürgen: Berichterstattung der Arbeitsgruppe "Leitbilder" im Innovationsschwerpunkt "Community Development". Unveröffentlichtes Manuskript, S. I [Dortmund 2004].

¹¹¹ Krause [2004], S. V und S. VII.

¹¹² Krause [2004], S. VII.

¹¹³ Sieverts, Thomas: Was leisten städtebauliche Leitbilder? In: Becker et al., 1998; S. 23 f.

¹¹⁴ Sieverts, 1998; S. 28.

¹¹⁵ Bahrtdt, H.P.: Die Großstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau, Hamburg 1969; S. 97.

SIEVERTS stellt hohe Ansprüche an ein städtebauliches Leitbild und unterscheidet dabei in strukturelle und inhaltliche Anforderungen:

- Ein städtebauliches Leitbild muss ein politisches Leitbild sein.
- Ein städtebauliches Leitbild muss eine starke ökologische Komponente haben.
- Ein städtebauliches Leitbild darf auf archaische Stadtvorstellungen ebenso wenig verzichten wie auf an die Grenze des Utopischen reichende Zukunftshoffnungen.
- Ein städtebauliches Leitbild muss auch kulturelle, gesellschaftliche und wirtschaftliche Dimensionen einschließen.
- Ein städtebauliches Leitbild muss die Qualitäten eines Kunstwerkes haben.

Mit diesem umfassenden Ansatz ist für SIEVERTS ein städtebauliches Leitbild am besten "mit einer guten Verfassung vergleichbar, die ja auch die Grundzüge der Verfahren und Normen der Politik festlegt, ohne die Tagespolitik zu gängeln. Von einer solchen Qualität muß auch ein städtebauliches Leitbild sein. Es ist eine Art von städtebaulicher Verfassung."¹¹⁶ Hier wird der hohe Anspruch, den SIEVERTS den städtebaulichen Leitbildern zwingend zugrunde legt, deutlich.

Ähnlich argumentiert auch HOFFMANN-AXTHELM, der den Begriff "Leitbild" bewusst in der Einzahl gebraucht und dies auch begründet: "Wir befinden uns auf einer abstrakteren Ebene als auf der leichthändigen Summierung konkurrierender Leitbilder (Dienstleistungsmetropole des Südwestens, Stadt mit menschlichem Angesicht, Stadt im Grünen usw., usw.) in den Stadtentwicklungskonzepten, wo jede abstimmungsberechtigte Fraktion ihr Lieblingsfähnchen aufzieht, oder gar auf der des Rücksichtenkataloges im § 1 des Bundesbaugesetzes. Für das eigene fachliche Leitbild muß der Planer den Kopf hinhalten."¹¹⁷

Auch STREICH hat hohe Ansprüche und spricht von einem Phänomen, "dem im Städtebau mit dem Begriff des Leitbildes mittlerweile ein ziemlich fest umrissener Bedeutungsinhalt zugeordnet wird und der seit gut 30 Jahren zum terminologischen Standardrepertoire in Städtebau und Raumordnung gehört. Der Begriff wird vor allem dann verwendet, wenn eine bestimmte Art von Zielvorstellungen bezeichnet werden soll, deren wichtigste Qualitätsmerkmale darin bestehen, dass sich in ihnen dominierende und übergreifende, verdichtete und bildlich fassbare Zielkonzepte manifestieren, die immer auf einem gewissen kollektiven Grundkonsens beruhen und mit utopischen, manchmal auch modischen Momenten durchsetzt sind."¹¹⁸

Das utopische Moment wird auch dann nicht verlassen, wenn Leitbilder - wie häufig - als Medium der Kommunikation genutzt werden sollen. SCHNELL/WALSER verfassen eine umfassende Definition des Leitbildes, die engagiert versucht, alle Aspekte in einen Zusammenhang zu stellen: "Leitbilder sind Zielvorstellungen von besonderer Qualität. Sie sind themenübergreifende Ziele und dienen damit der Orientierung. Sie sind verdichtete Ziele, das heißt, in ihnen wird eine gewisse Anzahl von Zielen gebündelt. Sie haben visionären Charakter und beinhalten damit ein utopisches Moment.

¹¹⁶ Sieverts, 1998; S. 35 ff.

¹¹⁷ Hoffmann-Axthelm, Dieter: Anleitung zum Stadtumbau; Frankfurt, New York 1996; S. 224.

¹¹⁸ Streich, 1989; S. 331.

Sie sind bildlich fassbar und rufen damit beim Menschen hinreichend konkrete Vorstellungen hervor. Sie werden nicht nur einzelnen Individuen, sondern von einer ganzen Gruppe von Menschen angestrebt. Konkret übernehmen sie eine kollektive (Leit-)funktion und eine individuelle (Bild-) funktion. Durch beide Funktionen weben sich Leitbilder in die Wahrnehmungs-, Denk-, Entscheidungs- und Verhaltensmuster der am politischen Prozeß Beteiligten ein - unter Umständen, ohne dass sie dessen gewahr werden."¹¹⁹

Einen variierten, mehr essayistischen Ansatz eines utopischen Stadtmodells liefert HOFFMANN-AXTHELM in einem Beitrag, in dem er die Stadt seiner Wünsche beschreibt.¹²⁰ Er sieht gleich auch die Grenzen seiner "Wunschstadt". Weder sei sie die Summe aller Wünsche, das Ergebnis "sähe vermutlich aus wie eine Feriensiedlung der Côte d'Azur und würde wohl auch entsprechend schlecht funktionieren", noch sei das "Wie" ohne Peinlichkeiten des Elitären abzugrenzen. Das eine sei praktikabel, aber unergiebig, das andere ergiebig, aber unpraktikabel. HOFFMANN-AXTHELM entzieht sich dem Dilemma, indem er eine Antwort vorschlägt, die beides sein solle und nur eine Möglichkeit zulasse, "die, daß man die Frage persönlich stellt: In welcher Stadt möchte ich leben? Die Antwort kann nur kontrovers sein. Aber sie kann eindeutig sein, und damit öffnen sich die stillschweigenden Überschneidungen zwischen öffentlichen und privaten Wünschen, zwischen verantwortlichen und unverantworteten Wünschen, zwischen kostenlosen Postulaten und teuren Bildern. Es wird auch unüberhörbar, daß, wer die Frage stellt, eine Antwort erwartet, die ihn etwas sehen läßt, einen vorstellbaren Typus von Stadt, ein Wunschbild."¹²¹

In seinem Essay spannt HOFFMANN-AXTHELM einen weiten Bogen seines Wunschbildes an die Stadt. Er reicht vom Maßstab in der Stadt, ihrer "Gewöhnlichkeit", also ihrer Normalität, die noch vom "Volkstümlichen" geprägt sein soll, ihrer Dichte und geringen Entfernungen über ihre Polyzentrik und Zentralität, einer körperlich und geruchlich wahrnehmbaren Stadt bis zu einer Stadt, die altern kann.

Der Essay enthält darüber hinaus eine kurze Auseinandersetzung mit der Frage, in die Wunschstadt das zu übertragen, was man an anderen Städten liebt. Es sei zu erkennen, dass man diese Stadt nur noch als heute oder in der Zukunft zu bauende Stadt vor sich hat. HOFFMANN-AXTHELM'S Wunschstadt enthält Sequenzen der Idealstädte THOMAS MORUS'scher Prägung (s. a. Abschnitt 2.2 "Die ideale Stadt als Utopie"), einer Stadt, die ihren Bewohnern dient und von ihnen geprägt wird, eine Stadt der Toleranz, die mit Dichte auch körperliche, sensorische und kulturelle Dichte meint und mit der Chance, in Würde zu altern. Der im engeren Sinne gesellschaftskritische Ansatz, der Wunsch nach neuen Staats- und Gesellschaftsformen wie in MORUS' "Utopia" ist nicht vorhanden. Diese Wunschstadt enthält Leitbilder vor allem räumlicher Prägung.

Eine rigide Absage an allen Fortschrittsmodellen trifft THOMÄ.¹²² Er stellt drei Varianten der Theorie des Fortschritts vor, die sich nach der Verwendung der

¹¹⁹ Schnell, Klaus-Dieter; Walser, Manfred: Räumliche Leitbilder. Hilfestellung zur Kommunikation und Kooperation. In: RaumPlanung 70/1995, S. 267 - 272.

¹²⁰ Hoffman-Axthelm, Dieter: In welcher Stadt wollen wir leben? In: Neitzke, Peter; Steckeweh, Carl: Centrum. Jahrbuch Architektur und Stadt 1992, Braunschweig, Wiesbaden 1992; S. 8 - 21.

¹²¹ Hoffmann-Axthelm, 1992; S. 8.

¹²² Thomä, Dieter: Technokraten, Chiliasten, Utopisten. In: Süddeutsche Zeitung Nr. 93, 21./22. April 2011; S. 13.

Werkzeuge unterscheiden: Im "Schraubenzieher- Fortschritt" ist jeder Tag eine neue Umdrehung, es gibt einen Plan, nach dem die Menschheit unbeirrt arbeitet. Den "Fortschritt des Keils" habe schon ALEXIS DE TOCQUEVILLE Mitte des 19. Jahrhunderts beschrieben und die Geschichte in zwei Teile gespalten. Er teilt sie in das, was die Menschen bis dahin waren von dem, was sie in Zukunft sein wollen. Der "Pinsel-Fortschritt" schließlich malt eine harmonische Welt aus, in der die Geheimnisse der Harmonie bereits enträtselt worden sind. Eine Wunschwelt soll Wirklichkeit werden, Ernst Bloch habe den Begriff des "Glücksbaus" gefunden, sich aber wohlüberlegt nicht als dessen Architekt gesehen.

Zwar habe sich nach THOMÄ die Welt geändert, nicht aber die Modelle der Weltveränderung. Es gäbe immer noch die Technokraten mit einem festen Plan, die Chiliasten, die von einem neuen Anfang schwärmen, nach dem alles besser wird und die Utopisten mit ihrem einem Traumbilde gleichenden Weltbild.

Allen drei Konzepten spricht THOMÄ ihre Eignung ab, da sie vor allem eines gemeinsam hätten: "Ich glaube, dass jene drei alten Konzepte nicht mehr in die Welt passen, in der wir leben. Sie haben etwas gemeinsam, was gar nicht in die Zukunft führt, sondern eher nach hinten losgeht. Gemeinsam ist ihnen nämlich eine gewisse Selbstgefälligkeit oder Großmannssucht. Man hat einen Plan, man fängt ganz neu an, man malt sich eine Welt aus - so oder so gefällt man sich darin, am Drücker zu sitzen, so oder so hat die zukünftige Welt etwas von einer Kopfgeburt."¹²³ Eine deutliche Absage an allen konstruierten Zukunftsgedanken, auch an dem zuvor zitierten Wunschbild einer Stadt von HOFFMANN-AXTHELM. Diese entspricht dem Thomä'schen Modell des "Pinsel-Fortschritts", der von der Hoffnung geprägt ist, die Wunschstadt Wirklichkeit werden zu lassen.

Ebenfalls ein Kritiker der Brauchbarkeit und des Nutzens von Leitbildern ist CABANE, der u.a. das Zwischennutzungsprojekt *nt/Area1* in Basel verantwortete.¹²⁴ Er verzichtet ganz auf Bilder einer zukünftigen Stadt. Stattdessen führt er "Formate" ein, in deren strukturellen und inhaltlichen Rahmen Ideen kommuniziert werden und in denen sich die physische Stadt über aktives Handeln realisieren kann. Cabane fordert vom Städtebau eine elementare Umkehrung und das Gewicht auf diejenigen Akteure zu legen, die die Stadt machen. Umkehrung heißt für ihn, den Städtebau über das Subjekt Mensch in seinen raumwirksamen Handlungen und nicht über das Objekt Stadt zu betrachten. Nur dann sei es möglich, Entscheidungsprozesse, Interessen- und Machtstrukturen oder Ideologien kritisch zu betrachten. "Vor allem heute, wo alle von städtebaulichen Prozessen reden, müssen sich die Planer von starren objekthaften räumlichen Zielvorstellungen lösen und sich selbst nur als einen Baustein in einem Entwicklungsprozess verstehen."¹²⁵ CABANES apodiktische Konsequenz: "Die beste Stadtentwicklung ist die, welche stets daran arbeitet, sich selbst überflüssig zu machen."¹²⁶

CABANE unterliegt letztlich selber der Verführung, sich ein Bild vom Städtebau zu machen. Das Zurücknehmen der planerischen Instanz, das Atomisieren eines konsistenten Leitbildgedankens in viele nebeneinander existierende

¹²³ Thomä, 2011; S. 13.

¹²⁴ Cabane, Philippe: Kultur der Bewirtschaftung. Von einer Stadtentwicklung, die sich selbst überflüssig macht. In: polis. Magazin für Urban Development, 1/2/2009; S. 12 - 17.

¹²⁵ Cabane, 2009; S. 14.

¹²⁶ Cabane, 2009; S. 17.

Formate, dies lässt er in ein provozierendes alles ausschließende Dogma fließen, das letztendlich ein wiederum sehr einprägsames Bild ergibt. Die Fokussierung seines Stadtentwicklungsansatzes auf Akteure ist sicherlich auch geprägt durch die Besonderheiten des *nt/Areal*-Projektes in Basel.¹²⁷

Wie für BAHRDT und SIEVERTS ist auch für BAECKER die moderne Gesellschaft eine "höchst unanschauliche Angelegenheit".¹²⁸ Er zieht allerdings andere Konsequenzen und überformt - ähnlich wie CABANE - die räumlich orientierten Leitbilder, ohne aber sie ganz aufzugeben. Die "moderne und die nächste Gesellschaft" seien nur noch als Netzwerke denkbar, in denen sich Werte, Interessen und Belange zu immer neuen Konstellationen zusammenfinden würden. Die Herrschaftsstrukturen darstellende monumentale Stadt der Antike sei durch die funktionale Stadt der Buchdruckgesellschaft abgelöst worden. "Die nächste Stadt der Computergesellschaft ist die virtuelle Stadt."¹²⁹ BAECKER sieht in der "nächsten Stadt" einen urbanen Raum, der den territorial zwar noch sichtbaren aber nicht mehr funktionalen Unterschied zwischen Stadt und Land endgültig aufhebt. Letzte Konsequenz sei, dass der Begriff Stadt beginne, in die Irre zu führen.

Nach BAECKER befinden wir uns in einem Zwischenstadium, in dem der aktuelle urbane Raum von der antiken (monumentalen) Stadt und der nächsten Stadt überlagert wird. "Mit dem Verstand bewegen wir uns bereits in der modernen Stadt, doch unser Herz und unser Gemüt sind eher noch in der antiken, aristotelischen, anschaulichen Stadt zuhause, in der jedem Ding sein ihm 'angemessener' Platz (telos) gegeben ist."¹³⁰ In BAECKERS so definierter "hochgradig flüchtigen Gegenwart" ist die Idee der europäischen Stadt offensichtlich endgültig ausgeträumt.

Seine Konsequenz kann deshalb nur lauten, die "nächste Stadt" nicht mehr durch Herrschaft oder durch Funktionen zu ordnen, sondern durch Prozesse, die nun kontinuierlich definieren müssen, welche Art von Herrschaft und Funktionen sich bewähren. Den nächsten Schritt der Auflösung dessen, was als "Stadt" bezeichnet wird, sieht BAECKER in einer neuen "heterarchischen Ordnung", die ständig neue Ansätze der Selbstorganisation erzeugen müsse. In dieser nächsten Stadt sind die Menschen "Joker, Jongleure, Bastler und Hacker", die sich "kreativ in Räumen des Wissens und Nichtwissens" bewegen.¹³¹ An die "nächste Stadt" werden also hohe Ansprüche gestellt: "Sie ist hier umso mehr gefordert, als die Intellektualität, die Sensualität und die Emotionalität der Menschen kein Produkt bewusster Willensakte der angesprochenen Individuen sein können. Individuen wären überfordert, was nur an der Schnittstelle von Körperlichkeit, Bewusstsein und Kommunikation geleistet werden kann."¹³²

In den aktuellen Ansätzen von CABANE und BAECKER wird erkennbar, dass sich hier ein neuer Leitbildtypus entwickelt, der mit den tradionalistischen und (noch) am Ideal der europäischen Stadt orientierten Leitbildern, wie sie bei SIEVERTS oder HOFFMANN-AXTHELM vorherrscht, mehr oder weniger ra-

¹²⁷ In Basel wurden auf einem ehemaligen 19 ha großen Güterbahnhof seit dem Jahr 2000 Zwischennutzungen von Kunst, Kultur, Gastronomie und Quartierstreiffpunkte mit bürgerschaftlichen Engagement verbunden. Seit 2005 entsteht dort ein neues Wohn- und Geschäftsquartier, das die Zwischennutzungen sukzessive ersetzt (*nt* = non territorial), s.a.: <http://www.arenal.org/arenal/>

¹²⁸ Baecker, Dirk: Die nächste Stadt. In: *build*. Das Architekten-Magazin, 2/2011; S. 17 - 21.

¹²⁹ Baecker, 2011; S. 18.

¹³⁰ Baecker, 2011; S. 18.

¹³¹ Baecker, 2011; S. 21.

¹³² Baecker, 2011; S. 21.

dikal bricht. Eine Neuorientierung ist erkennbar, die als notwendig erachtet wird, weil neue vor wenigen Jahrzehnten noch völlig unbekannte Strukturen in die europäische Stadt vordringen und beginnen, sie zu überformen. Die globalen telematischen Strukturen haben unmittelbaren Einfluss auf alle Städte, die an diesem Prozess teilnehmen. 1994 wurde auf Initiative einiger Städte von der Europäischen Kommission das *Telecities-Netzwerk* gegründet, dem im Juli 1995 bereits 59 europäische Städte angehörten.¹³³

Diese notwendige Neuorientierung am zuerst technischen und anschließend gesellschaftlichen Fortschritt hat MUMFORD weitsichtig schon 1979 erkannt¹³⁴ als die hier skizzierten Entwicklungen noch gar nicht absehbar waren und auf die "mechanischen und elektronischen Erfindungen" hingewiesen, durch die die Welt geradezu "explodiere".¹³⁵ Insofern setzen CABANE und BAECKER diese frühen Gedanken MUMFORDS fort und ziehen angesichts des radikalen Wandels eine ebenso radikale Konsequenz, in dem sie die zukünftigen Stadtstrukturen komplett von den bisher bekannten Strukturen und ihrer bloßen Interpolationen in die Zukunft lösen.

Ob die Radikalität von CABANE und BAECKER die richtige Konsequenz ist oder sich in einen "vorausseilenden Gehorsam" gegenüber sich vermutlich oder auch tatsächlich entwickelnden Stadt- und Gesellschaftsstrukturen verwickelt, ist noch nicht feststellbar. Sowohl sind die Strukturen noch zu neu wie auch die Routinen mit ihr. Wie nie zuvor werden Versuche, in die Zukunft zu schauen von immer größeren Unwägbarkeiten bestimmt. So war die Vorhersage des weltumspannenden Austausches durch das Internet gar nicht möglich, ein Blick in die Vergangenheit zeigt, dass es diese Technologie nicht einmal als Idee gab - im Gegensatz etwa zur Raumfahrt, die schon von JULES VERNE visionär beschrieben wurde. Dass es trotz aller Unwägbarkeiten notwendig bleibt, diese Entwicklungen zu verfolgen und zu beobachten, um vorbereitet zu sein, hat MUMFORD bereits festgestellt. Leitbilddiskurse werden sich also immer an den erkennbaren Entwicklungen orientieren müssen.

Auch die Stadttheorien erleben derzeit einen Paradigmenwechsel und folgen den neuen Entwicklungen folgen. Statt des Bezuges auf Standortfaktoren oder die Bodenwirtschaft gerät nun das Wissen als "der Rohstoff der Städte" in den Fokus der neuen Theorienbildungen.¹³⁶ RICHARD FLORIDA hatte 2002 mit der *Creative Class-Theorie* ein neues Element in die Stadt- und Regionaltheorie eingebracht, sei dafür aber - so VON EINEM - zu Recht kritisiert. Die Argumente seien auf den ersten Blick zwar plausibel, im wissenschaftlichen Sinne aber eher Hypothesen.¹³⁷ Auch hier wird erst die Zukunft zeigen können, wie tragfähig die Fokussierung auf die Begriffe von Wissen und Kreativität im Zusammenwirken von weiteren neuen und nicht absehbaren Entwicklungstendenzen sein wird.¹³⁸

¹³³ S. a. Kreibich, Rolf: Leitziele und Nutzungskonzepte für die telematische Stadt. In: Pesch, Franz; Roters, Wolfgang: Stadt der Zukunft. Dokumentation des 5. Internationalen Kongresses für Altstadt und Baukultur, Düsseldorf, Herdecke 1996; S. 109 - 116.

¹³⁴ 1970 auch schon Schumpp: "...Anpassungskrisen an eine rasche technisch-ökonomische Entwicklung, die sich zu verselbständigen droht." Schumpp, 1970; S. 312.

¹³⁵ Mumford, Lewis: Die Stadt. Geschichte und Ausblick, München 1980; S. 38.

¹³⁶ Einem, Eberhard von: Wissen und Kreativität für Städte und Regionen. Zehn Gedanken. In: PlanerIn, 1/2011; S. 12.

¹³⁷ Einem, von, 2011; S. 12.

¹³⁸ Floridas These geht vom kreativen Potential einer Gesellschafts aus, die den wichtigsten Faktor des wirtschaftlichen Wachstums bilden. Florida, Richard: The rise of the creative class and how it's transforming work, leisure, community and everyday life, New York 2002.

Die Städtebaugeschichte ist eine Abfolge von Leitbildern, die die vorangegangenen jeweils ablösen, die sich überschneiden können, aber auch völlig neue Leitbilder ergeben und die über einen begrenzten Zeitraum auch nebeneinander bestehen können. Für die Bedeutung der zwischen den Wechselliegenden Zeiten des Nachkriegsstädtebaus bis etwa 1970 bietet JESSEN eine plausible Erklärung.¹³⁹ Im Leitbildwechsel sieht er einen in dieser Zwischenphase dominanten Innovationsmechanismus, dessen Kern "die Erneuerung des innerfachlichen Konsenses von Architekten und Stadtplanern" sei, die sich in einem komplexen Diskussionsprozess vollzögen.¹⁴⁰ Bei zunehmender Auseinandersetzung mit dem Bestand habe sich der Kontext und der Kreis der beteiligten Akteure geöffnet und einen allmählichen Übergang in das Leitbild der kompakten Stadt oder Europäischen Stadt gefunden. Das heute breit akzeptierte Leitbild sei aber nicht mehr ausschließlich innerfachliche Konvention. Vielmehr ließen sich in einem einzigen vertrauten Bild alle ökologischen, sozialen, politischen, ökonomischen und kulturellen Anforderungen unterbringen. "Statt Leitbildwechsel bilden *kollektive Lernprozesse* vor dem Hintergrund eines fixen Rahmens den Kern des Innovationsmechanismus in dieser Phase."¹⁴¹

Im Ansatz von JESSEN vereinen sich die auch in anderen Leitbilddefinitionen enthaltenen Ansätze der kontinuierlichen Kommunikation als konstituierendes Element eines Leitbildes (und damit verbunden der Zwang zu Auseinandersetzung und zum Konsens) sowie der notwendigen Orientierung an einer Bildhaftigkeit, die wie eine Klammer den Kommunikationsprozess zusammenhält und die beteiligten Akteure diszipliniert.

Vor dem Hintergrund der schweren Finanzkrise der Städte beschloss der *Deutsche Städtetag* 2003 auf seiner 32. ordentlichen Hauptversammlung ein "Leitbild für die Stadt der Zukunft", das angesichts der anstehenden Aufgaben und der dafür zu entwickelnden Strategien konkrete und pragmatische Grundsätze und Ziele für die politische Arbeit in den Städten entwickelte.¹⁴²

Der *Deutsche Städtetag* sah den zunehmenden Verlust der Handlungs- und Entscheidungsfreiheit und eine Aushöhlung des Wesens der kommunalen Selbstverwaltung, die durch die Entwicklungen auf der Bundes- und Landesebene und der Europäischen Ebene induziert seien. Zunächst werden Grundwerte der Politik dargestellt, die in der lokalen Autonomie, der Demokratie und Bürgerorientierung, der Partizipation und Integration, der ganzheitlichen Verantwortung und der Beschränkung der Aufgaben und der Gestaltungsansprüche gesehen werden.

Die Ziele der Stadtpolitik lägen in der Stärkung der Demokratie, der Sicherung und Verbesserung der Grundversorgung und der Dienstleistungen, der Integration und in der Förderung von Wirtschaft und Arbeit. Diesen Zielen werden fünf Strategien zugeordnet, von denen die dritte das Verhältnis von Stadt und Region neu bestimmen soll.

¹³⁹ Jessen, Johann: Stadtumbau - Blick zurück nach vorn. Die Bedeutung von Leitbildern bei Neuerungen der Stadtplanung. In: Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften, 1/2006; S. 23 ff.

¹⁴⁰ Jessen, 2006; S. 29.

¹⁴¹ Jessen, 2006; S. 31.

¹⁴² Deutscher Städtetag (Hg.): Die Stadt der Zukunft. Beschluss der 32. ordentlichen Hauptversammlung des Deutschen Städtetages am 15. Mai 2003 in Mannheim, Köln, Berlin 2003.

Hier werden besondere Anforderungen gestellt, um die Stadtregionen als Handlungsebene zu verankern, die Partnerschaft mit den Gemeinden des Umlandes auszubauen, die Kooperationsmodelle und -formen zu überprüfen und schließlich die Selbstverwaltung in der Stadtregionpolitik sicherzustellen.

Leitbilder - vor allem räumliche Leitbilder - bleiben bei aller Unbestimmtheit offensichtlich eine wichtige Grundlage des Städtebaus. 1999 verfügten nach einer Befragung von 110 Städten mit mehr als 50 000 Einwohnern 70% über ein aktuelles räumliches Leitbild, in 66% der Fälle waren frühere Leitbilder vorhanden gewesen.¹⁴³ Dabei ist die Existenz eines Leitbildes von der Stadtgröße abhängig: je größer die Stadt ist, desto wahrscheinlicher ist das Vorhandensein eines Leitbildes. Darüber hinaus ergeben sich räumliche Differenzierungen in Nord-Süd-Richtung. Städte im Norden und in der Mitte Deutschlands weisen etwas höhere Prozentwerte auf. Zwar würden fast alle Stadtplaner räumliche Leitbilder als notwendige Voraussetzung für die Stadtentwicklung anerkennen, jedoch teilen sie sich zu 40% in jene, die einen direkten Einfluss auf nachfolgende Planwerke sehen und zu 49% in jene, die den Kommunikations- und Diskurswert in den Vordergrund stellen. Damit wird die oben erwähnte Kommunikationsfunktion von Leitbildern teilweise bestätigt.

Defizite ergäben sich in der Umsetzung in Form von Implementierungsproblemen, die sowohl auf Interessens- und Zielkonflikte wie auch auf gegenläufige räumliche Strukturen zurückzuführen seien. Grundsätzlich hätten neue Leitbilder der räumlichen Stadtentwicklung wieder stark an Bedeutung gewonnen, nachdem in den 1980er Jahren nur sehr wenige Leitbilder definiert worden seien. Inhaltliche Schwerpunkte lägen gewöhnlich in den drei Zielbereichen Ökologie, Ökonomie und Gesellschaft, womit die in der Regel ein breites Spektrum umspannenden auch die gesellschaftliche Wirklichkeit mit einbeziehenden Leitbilder bestätigt worden sind. Ein gerechter Ausgleich kommt nach Aussagen der Städte relativ selten vor, die Partikularinteressen seien zu groß. Die alleinige Hoffnung auf einen Bewusstseinswandel reiche nicht aus, vielmehr müssten die Rahmenbedingungen im Bereich des Bodenrechtes und der Verkehrskosten mit dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung geändert werden.¹⁴⁴

An dieser Stelle soll den vielen kontroversen, sich gegenseitig ausschließenden oder in Teilen überdeckenden wie den kompromisslos ablehnenden Definitionen des Leitbildbegriffes nicht eine weitere hinzugefügt werden. Zu erkennen ist, dass es immer nur zu teilweisen mehr oder weniger großen Kongruenzen der Begriffsdefinition kommt. Trotzdem können wesentliche Merkmale erkannt werden:

¹⁴³ Spiekermann, Klaus: Leitbilder der räumlichen Stadtentwicklung in der kommunalen Praxis. Berichte aus dem Institut für Raumplanung, Dortmund 1999; S. 17.

¹⁴⁴ S. Spiekermann, 1999.

Merkmale städtebaulicher Leitbilder

- Leitbilder haben eine Konjunktur, sie reagieren in Abhängigkeit auf die gesellschaftlich-politischen Entwicklungen und werden durch sie induziert.
- Leitbilder beziehen sich nicht nur auf räumliche Ebenen, sondern sie enthalten auch Aussagen zum gesellschaftlichen Wandel.
- Leitbilder werden weit gespannt und umfassen alle Handlungsfelder der Stadtentwicklung.
- Leitbilder sind - in Abhängigkeit der gesellschaftlichen Entwicklung - unverzichtbare Grundlagen für planerisches Handeln.
- Leitbilder werden ambivalent gesehen, als Thema bloß akademisch-theoretischer Relevanz oder mit bestimmendem Einfluss auf die Steuerung der Stadtentwicklung.
- Leitbilder enthalten Elemente des Utopischen, den Wunsch nach einem bestimmten Bild von Stadt.
- Leitbilder haben den Archetyp Stadt vor Augen, der sich in Synonymen wie kompakte Stadt oder Europäische Stadt ausdrücken kann.
- Leitbilder sind Medium der Kommunikation und des Gestaltens planerischer Prozesse.
- Leitbilder stellen hohe Ansprüche an ihre Inhalte, können aber auch sehr pragmatische Formen annehmen.
- Leitbilder können einfache Bilder sein, aber auch komplexe integrierende Strukturen von Zielhierarchien und Konzepten.
- Leitbilder können "ewig-gültig" angelegt sein, als oberste Zielinstanz oder als flexibles Koordinations- und Kooperationsmedium dienen.
- Leitbilder nehmen den technologischen und den anschließenden gesellschaftlichen Wandel auf.
- Leitbilder können als geeignetes Instrument der Stadtentwicklung auch gänzlich abgelehnt werden.

Abb. 8: Merkmale räumlicher Leitbilder, eigene Darstellung.

Fazit: Mit dieser Skizze wird die große Spannweite der Definitionen des Leitbildbegriffes und seiner Anwendungsbereiche sowie der Aufgaben des Leitbildes deutlich. Der Begriff bleibt ambivalent in seiner mittigen Lage zwischen instrumenteller Aufgabe und oberster Zielinstanz.

Es verbleibt aber eine ausreichende Begriffskontur, um in der städtebaulichen Entwicklung von Gütersloh ein eventuell vorhandenes Leitbild identifizieren zu können oder bei einer erfolglosen Suche festzustellen, ob aus der

städtebaulichen Entwicklung von Gütersloh ein Leitbild abzuleiten ist, ob also eine - wenn auch nicht expressis verbis - verfasste städtebauliche Idee vorhanden war.

2.2. Die Ideale Stadt als Utopie

Vorbemerkung

Im folgenden wird die ideale Stadt als Gegenstand einer neuen Staats- und Gesellschaftsform beschrieben. Ihre Wurzeln reichen weit zurück in die Geschichte und sind bis heute Gegenstand gesellschaftlich-politischer Betrachtungen. Daran anschließend werden beispielhaft zwei verbreitete Stadtbilder erörtert:

- Die kleine Stadt als eigene Utopie.
Hier entstanden Gegenentwürfe zu den ersten erkennbaren Urbanisierungsprozessen, deren hauptsächliches Produkt - die Großstadt - als trügerisch und abwegig entlarvt wird.
- Die Großstadt als bedrohlicher Ort.
Mit dem Werden der Großstädte ab Mitte des 19. Jahrhunderts - ausgelöst durch die massiven Industrialisierungsprozesse - erfolgt ein Paradigmenwechsel von der Stadt, "die frei macht", also Schutz und Sicherheit bot, zu einer Stadt, die zu einem Synonym wurde für Verwahrlosung, Kriminalität und kulturellen Verfall.

Die Wahl dieser Stadtbilder ist begründet in dem dadurch erzeugten Spannungsverhältnis, das durch das konträre Bild von Klein und Groß erzeugt wird. Es handelt sich hier um weit verbreitete Bilder, die auch in der künstlerischen Adaption - Literatur, Malerei und Film - ihre Wirkung entfaltet haben. Schließlich wird die Auseinandersetzung bis heute geführt, die sich sowohl in der Ablehnung der kleinen Stadt als intellektuell wenig bewegliche Idylle wie auch in der Ablehnung der Großstadt als Ort äußert, der das Individuum intellektuell und mental permanent überfordert. Gleichzeitig aber üben beide Stadtbilder große Faszinationen aus, die die gescholtene Idylle der Kleinstadt zum eigenen das Leben bereichernden Wert erhöht und die abgelehnte Großstadt als Ort der Entfaltung und des Auslebens der eigenen Individualität betrachtet. In beiden Stadtbildern entstehen ambivalente Bezüge in Form einer "Überkreuzbeziehung": Die Ablehnung der Kleinstadt geht einher mit der Annahme der Großstadt, die Ablehnung der Großstadt bewirkt die Annahme der Kleinstadt.

Die ideale Stadt als Utopie

Die gesellschaftliche Entwicklung war immer verbunden mit der Suche nach einer gerechteren Gesellschaft und nach einem ihr adäquaten Ort. Religion, Mythen, Volksmärchen und -sagen enthalten eine Fülle von Bildern, die diesem sehnlichen Wunsch Gestalt verleihen. Die mythischen Idealstädte der Renaissance - geboren aus den gesellschaftlichen Umbrüchen - sind zu-

nächst die bekannteren, von denen MORUS' Land "Utopia" inzwischen als Synonym steht für alles nicht Erreichbare und Ferne.

Auch spätere gesellschaftliche Entwicklungen haben nie den Ehrgeiz verloren, den Weg zu einer idealen Gesellschaft und einer mit ihr verbundenen idealen Stadt zu suchen. Viele der nachfolgenden Stadtideale hatten nicht die visionäre Wucht und Würde von Utopia, vor allem, wenn sie keine gesellschaftlichen sondern städtebauliche Ideale verfolgten. Aber auch diese Ideale - wie die großen Utopien - reagierten auf veränderte gesellschaftliche Verhältnisse und versuchten, diese in einer neuen Stadt abzubilden.

Die Suche nach der "besten Stadt", der "Idealstadt", die für alle ihre Bürger die optimalen Lebensbedingungen bietet, sie wirtschaftlich fördert, ihre kulturellen Bedürfnisse befriedigt, gesundes Wohnen ermöglicht und sie sicher leben lässt, ist vermutlich so alt wie die Stadt selbst. Der "Stadt Bestes" zu suchen findet sich bereits in der Bibel:

"Suchet der Stadt Bestes, dahin ich euch habe lassen wegführen, und bete für sie zum Herrn; denn wenn's ihr wohl geht, so geht's euch auch wohl."¹⁴⁵

Das Zusammenführen vieler Menschen mit unterschiedlicher Herkunft, Sozialisation, Interessen und Lebenszielen führte zu Konflikten, die durch eigene (Stadt-)Regeln sanktioniert werden mussten. Diese Diskrepanz von tatsächlichem Stadtleben und dem Wunsch nach einem friedlichen Miteinander prägten Gesellschaftsphilosophie und Stadtphilosophie über die vergangenen Jahrhunderte.

In allen Gesellschaftsformen wurde die Frage nach der idealen Staats- und Stadtform immer wieder neu gestellt. Ausgelöst wurde die Suche mit einer komplexer werdenden Gesellschaft, mit Staatsgründungen, mit Gewaltausübung und der Verlorenheit des Einzelnen und die dadurch bedingten zunehmenden Konfliktpotentiale. Diese Konflikte werden in der Stadt räumlich erkennbar - die Geschichte der Stadt ist immer auch eine Suche nach der idealen Staats- und Gesellschaftsform.

Mit sehr frühen Erscheinungsformen beginnend beschreibt *MUMFORD* eine Entwicklungslinie, die weit in die "Vorboten und Antriebe aus animalischer Zeit" reicht.¹⁴⁶ Sie beginne beim Versteck, der Höhle und der Thingstätte und geht über den Weiler, das Heiligtum und das Dorf zur Stadt. Das Dorf, in dem ein neues Kapitel der Technik begann, war Voraussetzung für die Stadt. Die Jungsteinzeit sei eine Zeit der Behälter gewesen, eine "Epoche von Stein- und Tongeräten", die überhaupt erst eine Vorratswirtschaft und die Produktion von Nahrungsmitteln ermöglicht hätte.¹⁴⁷ Insofern verdanke die Stadt dem Dorf den technischen Fortschritt. Die Stadt rufe "einen umfassenden Wandel hervor, eine neue Konfiguration, welche die Eigenschaften verändert... Auf der neuen Ebene wurden die alten Bestandteile des Dorfes beibehalten und in die neue Einheit Stadt eingegliedert... Auch die Zusammensetzung der Menschen wurde in dieser neuen Einheit vergleichsweise mannigfaltiger."¹⁴⁸

¹⁴⁵ Jeremiah 29:7, Die Bibel oder die ganze Heilige Schrift des Alten und des Neuen Testaments nach der deutschen Übersetzung D. Martin Luthers, Stuttgart 1938; S. 744.

¹⁴⁶ Mumford, 1979; S. 3.

¹⁴⁷ Mumford, 1979; S. 17.

¹⁴⁸ Mumford, 1979; S. 32.

Mit zunehmender Größe entstanden in den Städten verschiedene Funktionen, die auch in einer räumlichen Segregation bspw. in den verschiedenen Handwerkervierteln erkennbar wurden. Handwerker waren nun vom Land separiert und mit der Stadt in ein gegenseitiges Abhängigkeitsverhältnis gestellt. Der Nahrungsüberschuss der frühen Städte in den Flussniederungen, "an denen überschießende, landwirtschaftliche Erträge aus fruchtbaren Gegenden gesammelt, gelagert und umgeschlagen" wurden, machte einen Teil der Bevölkerung unabhängiger von den bis dahin zum Überleben dominanten Tätigkeiten des Jagens, Schützens und Verteidigens.¹⁴⁹

So entstand schnell eine "außerordentliche Polarisierung im gesellschaftlichen und kulturellen Leben, grundlegender Faktor für die Zivilisationen...."¹⁵⁰ Diesen Vorgang bezeichnet MUMFORD als "Implosion". Die heutige Zeit dagegen explodiere geradezu "vor lauter mechanischen und elektronischen Erfindungen."¹⁵¹

Die Elemente des Gemeinwesen, die bisher "über weite Tallandschaften und gelegentlich noch weit darüber hinaus zerstreut gewesen waren, wurden in Anspruch genommen und hinter den Stadtmauern zusammengedrängt."¹⁵² Neben dem gewaltigen gesellschaftlichen Fortschritt, den das neue Gemeinwesen Stadt mit sich brachte, deuten sich hier die ersten Konflikte an.

Es entwickelten sich gesellschaftliche Schichten und Hierarchien. Damit waren die ersten Grundlagen für die Ungleichheiten im gesellschaftlich-ökonomischen Aufbau der Städte gelegt: Zwischen Freien und Unfreien, Wohlhabenden und Armen, eine Gesellschaft mit zunehmend komplexer werdenden Abhängigkeitsverhältnissen. Die Stadt musste sich neue eigene Regeln suchen. Sollte die Wohnform "Stadt" überleben, mussten für das Zusammenleben Regeln eingeführt werden. In dieser Hinsicht lebt der heutige Stadtbewohner in ähnlichen Verhältnissen: Mit dem Unterschied, dass die Regeln - ebenso wie die Strafen gegen regelwidriges Verhalten - im Laufe der Zeit umfangreicher und komplexer wurden. Das Leben nach einem festgelegten und für alle Bürger einer Stadt verbindlichen Reglement wurde damit zu einem die Stadtgeschichte konstituierenden Merkmal.

Zusammen mit der ökonomischen Entwicklung - verbunden mit der Vereinnahmung von Ländern und der Ausbeutung ihrer Ressourcen - und dem technologischen Fortschritt entwickelten sich immer mehr Städte, viele von ihnen zu für die damalige Zeit beeindruckender Größe. Höhepunkt des Städtebaus in der Antike war sicherlich Byzanz (später Konstantinopel, anschließend Istanbul), "die erfolgreichste und großartigste Festung in der Geschichte der Menschheit"¹⁵³ und für lange Zeit das "Paradigma der geschlossenen, uneinnehmbaren Stadt."¹⁵⁴

Mit den größer werdenden Städten wuchsen auch die Ungleichheiten. Quantitativ mit der zunehmenden Bevölkerungszahl und qualitativ, ausgelöst durch

¹⁴⁹ Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der europäischen Stadt, München 1999; S. 19.

¹⁵⁰ Alfonso, Juan Maestre: Das Elend der großen Städte. Ursachen und soziale Folgen urbaner Fehlentwicklung, Hamburg 1978; S. 15.

¹⁵¹ Mumford, 1979; S. 38. Mumford schrieb dies 1979. Seitdem haben sehr weitreichende Entwicklungen stattgefunden, die Mumford mit seinem Begriff der "elektronischen Erfindungen" nicht einmal erahnen konnte: Die Digitalisierung der Gesellschaft durch bis dahin unbekannte telematische Strukturen.

¹⁵² Mumford, 1979; S. 39.

¹⁵³ Schneider, Wolf: Überall ist Babylon. Die Stadt als Schicksal des Menschen von Ur bis Utopia, Düsseldorf, 1960; S. 183.

¹⁵⁴ Benevolo, 1999; S. 26.

neue Berufsgruppen, neue Machtverhältnisse und neue Hierarchien und damit auch das ambivalente Gepräge, das Leben in der Stadt sowohl als Vorteil schätzen zu können, wie auch mit den Ungleichheiten leben zu müssen.

Ausgeübte Sanktionen führten dazu, dass dieser Bevölkerungsteil die gesellschaftlich-ökonomische Schichtung akzeptierte. Hinzu kamen die beharrenden Kräfte der Kirche, die im Mittelalter ihr Pendant in der Lehre der Scholastik fand. "Sie hatte das, was der Glaube schon als unumstößliche Wahrheit besaß, vernunftmäßig zu begründen und verstehbar zu machen. Sie war in dieser ganzen Zeit 'ancilla theologiae', die Magd der Theologie."¹⁵⁵

In der Renaissance entstand in einer Gegenbewegung eine neue Philosophie, die auf Vernunft und Erfahrung aufbaute. Im Vordergrund standen nun das Individuum und die Auseinandersetzung ohne theologische Bindungen. Neues Wissen bereicherte die Gesellschaft, COPERNICUS (1473 - 1543), KEPLER (1571 - 1630) und GALILEI (1564 - 1642) stellten neue Gesetze der Planetenmechanik und ein neues Verständnis von Naturwissenschaften her und brachten damit die überlieferte Weltvorstellung der christlichen Kirche zu Fall.¹⁵⁶

Die beginnenden gesellschaftlichen Veränderungen wurden begleitet durch MARTIN LUTHER (1483 - 1546), der den dringenden Wunsch nach einer Reformation der Kirche aufnahm, die Alleinherrschaft der Kirche in alle Teile der Gesellschaft brach und um seine Lehre der Freiheit des Gewissens ergänzte.

Frühkapitalistische Produktionsweisen, das Wachstum der Städte, die Aufnahme neuer Länder in den Handel und steigender Reichtum, der vom Bürgertum als Repräsentant der neuen Wirtschaftsordnung getragen wurde und damit einen größer werdenden Einfluss in den Städten ausübte, führten zu umfassenden Veränderungen in der europäischen Gesellschaft.

Die mittelalterliche Ordnung war gesprengt, "der veränderte Zustand Europas erforderte ein ganz neues Rechts- und Staatsdenken."¹⁵⁷ Diese Zeit ist geprägt von den neuen Ideen MACHIAVELLIS¹⁵⁸, GROTIUS¹⁵⁹ und schließlich HOBBS¹⁵⁹, der dem Staat sehr weitgehende fast absolutistische Rechte einräumte, denen sich das Individuum unterzuordnen hatte. Sein "totaler" Staat bestimmte über Religion und sittliche Werte.

¹⁵⁵ Störig, Hans Joachim: Kleine Weltgeschichte der Philosophie, Stuttgart 1956; S. 196.

¹⁵⁶ Engels hat 300 Jahre später einen ähnlichen Emanzipationsprozess beschrieben, nach dem das emporkommende Bürgertum das revolutionäre Element der Städte bildete. Seine anerkannte Stellung hatte es sich in diesem nach ENGELS gesetzmäßig ablaufenden Prozess erobert. "Die freie Entwicklung des Bürgertums vertritt sich nicht mehr mit dem Feudalsystem, das Feudalsystem mußte fallen." Marx, Karl; Friedrich, Engels: Ausgewählte Werke, Moskau 1971; S. 404. Einleitung zur englischen Ausgabe der Schrift "Die Entwicklung des Sozialismus von der Utopie zur Wissenschaft" (1892).

¹⁵⁷ Störig, 1956; S. 244. Auch die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts waren Jahre grundlegender Wechsel: Politische Veränderungen (Auflösung des Ost-West-Verhältnisses), wirtschaftliche (Globalisierung) und technische Veränderungen (telematische Strukturen) führten zu aktuellen Auseinandersetzungen mit den zukünftigen Strukturen von Architektur, Stadt und Gesellschaft. So beschreibt Buckminster Fuller in seiner fantastischen Architekturutopie *Cloud Nine* (tensegrity sphere) einen schwebenden Lebensraum für eine autonome Gemeinschaft mit mehreren Tausend Bewohnern. Der Architekt und Künstler Tomás Saraceno greift die Idee in seinen *Cloud Cities* auf und verfolgt eine - eigentlich im Widerspruch zum Begriff der Utopie stehende - "realisierbare Utopie" (Ausstellung Tomás Saraceno: *Cloud Cities*, Hamburger Bahnhof - Museum der Gegenwart, Berlin, 15.9.2011 - 15.1.2012).

¹⁵⁸ Machiavelli, Niccolò: *Der Fürst*, Berlin 2011. Bis heute werden die Regeln der Machtspiele und die Maximen des Handelns gelesen.

¹⁵⁹ Für ihn stand das Recht über dem Staat. Grotius legte damit erste Grundsteine des Völkerrechtes.

FILARETES Stadt *Sforzinda* aus der Frührenaissance um 1664 (benannt nach FILARETES Bauherrn, dem Fürsten FRANCESCO SFORZA, in dessen Diensten er stand) gilt als das älteste erhaltene Werk, das eine Idealstadt beschreibt.¹⁶⁰ Die Schrift war vor allem eine literarische Utopie in Form eines Romans mit einer Fülle genauer Anweisungen über die Struktur der Stadt. *Sforzinda* enthielt eine Zusammenführung von bildlichen und textlichen Vorstellungen sowie Zeichnungen, die die grundsätzliche Konstruktion erläutern: Mit einfachen geometrischen Formen entsteht ein regelmäßiges Achteck mit einem gesellschaftlichen Mittelpunkt im Zentrum mit öffentlichen Plätzen und wichtigen öffentlichen Bauten, auf das 16 Straßenachsen zulaufen. Für jeden Gebäudetypus bietet FILARETE Beispiele, so sind die konstruktiven Merkmale des "Hauses der Tugend und des Lasters" genauestens beschrieben: "Den entwerferischen Ausgangspunkt bildet ein dreigeschossiger quadratischer Baublock, in dem sich ein zweischaliger, zehnstöckiger Turm erhebt... Inhaltlich beherbergen die ersten drei Geschosse beider Schalen die städtischen Laster wie Kneipen, Spielhöhlen und Bordelle. Die Polizei befindet sich als Ordnungsinstanz im Stockwerk darüber und vermittelt so zwischen Tugenden und Lastern. Die übrigen sieben Geschosse sind den sieben Wissenschaften der Renaissance gewidmet (von unten nach oben: Logik, Rhetorik, Zoologie und Botanik, Mathematik, Politik, Ethik und Astronomie), die schließlich auf dem Dach mit der überdimensionalen Figur der Tugend gekrönt werden."¹⁶¹ Das Zentrum *Sforzindas* verfügt über alle notwendigen Einrichtungen mit dem Ziel, ihre Bewohner mit allen ihren Bedürfnissen zu versorgen.

WITTHINRICH stellt dem ehrgeizigen Ziel FILARETES eine neuzeitliche kritische Position gegenüber: "Bewertet man die architektonische Seite des Traktates, dann fehlt ihr insgesamt die Stringenz eines einheitlichen Konzeptes. Sein architektonisches Denken scheint aus unterschiedlichen Ideen zu bestehen, die sich nicht zu einem befriedigenden Ganzen, zumindest nicht im Sinne einer zweckgerichteten Stadtplanung oder räumlich durchdachten Architektur, fügen... Was ihm aber inhaltlich nicht gelingt, ist die Komposition von Plätzen und Gebäuden mit der Stadt in ihrer Gesamtheit in Verbindung zu bringen."¹⁶² Witthinrich geht sogar weiter und sieht viele Widersprüche und Ungereimtheiten, die nicht durch die Abschrift von seinem Originalmanuskript erklärt werden könnten. Auch die mangelnden Lateinkenntnisse, die ihm den Zugang zur grundlegenden Werke verwehrt hätten, seien "keine überzeugende Erklärung für die Heterogenität des Traktates."¹⁶³

FILARETES Idealstadt ist weniger konkrete Bauregel, Schwerpunkt ist vielmehr das Bestreben der Schaffung einer idealen politischen und sozialen Gemeinschaft. Damit werden erste Ideen einer Sozialutopie aufgelegt, die von den Nachfolgern Filaretos vor ihren jeweils eigenen gesellschaftlichen Hintergründen und Zielsetzungen aufgegriffen und weiterentwickelt wurden.

¹⁶⁰ Filarete eigentlich Antonio Averlino, nach: Schumpp, 1970; S. 47.

¹⁶¹ Witthinrich, Jochen (Hg.): Utopie und Urbanität. Die Wechselbeziehung zwischen Architektur, Literatur und Philosophie, München 2009; S. 34 ff.

¹⁶² Witthinrich, 2009; S. 35 f.

¹⁶³ Die Einschätzung Witthinrichs fußt auf den Ergebnissen der Rekonstruktion der Idealstädte durch Architekten und Studenten der Technischen Universität München in Kooperation mit dem Lehrstuhl für Philosophie der Ludwig Maximilians Universität München auf der Grundlage der historischen Quellen in Form von maßstabsgenauen Zeichnungen, Animationen und Modellen. Neben Filarete wurden die Utopien von Platon (Atlantis), Morus (Utopia), Doni (Il mondo savio e pazzo - Die weise und die närrische Welt), Campanella (Città del sole. Die Sonnenstadt) und Andreae (Christianopolis) rekonstruiert. Die Ergebnisse sind in Witthinrich, 2009, enthalten.

Das Sehnen nach einer gerechten Gesellschaftsordnung nimmt auch bei THOMAS MORUS (lat., eigentlich THOMAS MORE, 1478 - 1535) die Gestalt einer idealen Stadt an, die er in seiner 1516 lateinisch verfassten Schrift, der damaligen Wissenschaftssprache, "Vom besten Zustand des Staates und der neuen Insel Utopia" beschreibt, ein symbiotischer Entwurf einer neuen Gesellschaft und einer neuen Stadt.¹⁶⁴ MORUS - für den der Frieden nur eine Pause war, in denen der Krieg Atem schöpfte - leitete Utopia von griech. ou-topos (Nicht-Land) oder eu-topos (Schön-Land) ab.¹⁶⁵ Die Alliteration beider Wörter ist in der englischen Sprache gleich und so überlässt MORUS es dem Urteil des Lesers von einem Nicht-Land oder einem Schön-Land zu träumen.

Sein Werk ist die Beschreibung einer Idealstadt und noch weniger als FILARETES Werk eine Anleitung zum Städtebau, auch wenn die Beschreibung der Hauptstadt Amaurote eine Fülle von Details enthält. In der eher episch angelegten Erzählung steckt der Kern einer revolutionäre Idee: "Bei Gott, wenn ich das alles überdenke, dann erscheint mit jeder der heutigen Staaten nur als eine Verschwörung der Reichen, die unter dem Vorwand des Gemeinwohls ihren eigenen Vorteil verfolgen und mit allen Kniffen und Schlichen danach trachten, sich den Besitz dessen zu sichern, was sie unrecht erworben haben, und die Arbeit der Armen für so geringes Geld als möglich für sich zu erlangen und auszubeuten. Diese sauberen Bestimmungen erlassen die Reichen im Namen der Gesamtheit, also auch der Armen, und sie nennen es Gesetz."¹⁶⁶

Neben dem revolutionär-philosophischen Ansatz enthält seine Schrift eine maßgenaue Beschreibung von Utopia: Die 54 Siedlungen liegen weniger als 40 Kilometer voneinander entfernt, um sie auch noch zu Fuß erreichen zu können. Die 20 Fuß breiten Straßen "sind gut geplant für den Verkehr und um dem Wind zu entgehen."¹⁶⁷ Die in Viertel eingeteilte Stadt enthält einen zentralen Marktplatz, um den sich Geschäfte gruppieren. Grundlage des Gemeinwesens sind die Nachbarschaften von je 30 Familien, die einen Gemeinderat wählen, die zusammen den Bürgermeister und diese wiederum die gesetzgebende Versammlung von Utopia wählen. Die Bewohner Utopiens arbeiten lediglich sechs Stunden, den Rest des Tages widmen sie der Muße und dem Lernen. Kein Platz war für die "große, müßige Gesellschaft von Priestern und sogenannten Gläubigen."¹⁶⁸

Die Ambivalenz der MORUS'schen Utopie, der kontinuierliche Wechsel zwischen Realität und Fiktion dient MORUS dazu, "die erfundene utopische Insel als Teil der Wirklichkeit erscheinen zu lassen, andererseits aber ihre Scheinheiligkeit selbst zu erkennen gibt."¹⁶⁹

Es gab den Versuch, dieses als "Utopie" (damit erlebte der Begriff seine Geburt) gedachte Bild einer neuen Gesellschaft in einer eigens dafür gebauten Stadt tatsächlich zu realisieren: In Mexiko beabsichtigte 1541 der Richter VASCO DE QUIROGA eine Stadt nach dem Vorbild von Utopia zu errichten.

¹⁶⁴ *De optimo rei publicae statu sive de nova insula utopia.*

¹⁶⁵ Witthinrich, 2009; S. 16.

¹⁶⁶ Kautsky, Karl: Thomas Morus und seine Utopie, Berlin 1947; S. 327, zitiert nach Störig, 1956; S. 248.

¹⁶⁷ Mumford, 1979; S. 378.

¹⁶⁸ Mumford, 1979; S. 379 f.

¹⁶⁹ Rahmsdorf, Sabine: Stadt und Architektur in der literarischen Utopie der frühen Neuzeit, Heidelberg 1999; S. 75.

In der von ihm gebauten Kathedrale fanden in den fünf sternförmig gruppierten Kirchenschiffen 30.000 Einwohner Platz.¹⁷⁰

Viele der in den Folgejahren entwickelten Stadtideale entbehrten des MORUS'schen gesellschaftskritischen Hintergrundes oder anderer literarischer Vorlagen.¹⁷¹ Die Renaissance, die eine Fülle von Idealstadtentwürfen hervorgebracht hat, waren häufig Radialanlagen und erlebten mit Aufkommen der Feuerwaffen eine Transformation in eine neue Funktion als Festungsstadt. Maßstabsprägend war die 1601 erschienene Veröffentlichung "Des Fortifications et Artifices Architecture et Perspective de Jaques Perret Gentilhomme Savoysien". Sie enthält Idealentwürfe von der kleinen Festung bis zur großen Stadt und war Vorbild für viele weitere Veröffentlichungen zum Festungsbau, denen im 17. Jahrhundert die real errichteten Festungen Vaubans folgten.¹⁷²

Das Gemeinsame der beiden Idealstadtentwürfe von MORUS und FILARETE sieht SCHUMPP in der "Ablösung von der religiös bestimmten Vorstellung des mittelalterlichen Stadtideals, das Einsetzen von Rationalisierungsprozessen, in verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen, die dadurch möglich gewordene, fast universalistische Planungsrationaltät, die sich ankündigende 'Eroberung' des Raumes durch geometrisierende, kalkulierende Planungsprinzipien enthaltene Elemente, auf deren Boden erst Vorgriffe, wie sie Utopien darstellen, entstehen können."¹⁷³

Damit wird der emanzipatorische Wert der beiden Werke unterstrichen, die die an der Nahtstelle von Mittelalter und Neuzeit bereits begonnenen gesellschaftlichen Entwicklungen begleitet und gefördert haben. Das religiös begründete Weltbild verlor in dem Umfang an Kraft, wie die Wissenschaft an Bedeutung gewann und feudale Produktionsverhältnisse durch frühkapitalistische Organisationsformen abgelöst wurden.

Auch CAMPANELLAS *Sonnenstaat* (*città del sole*, 1602) fußt wie MORUS' Utopie auf einer kommunistisch strukturierten Gesellschaft, in der das Privateigentum aufgehoben ist. Campanella geht aber weiter und löst auch den Familienverband auf, da dieser mit der Eigentumsidee unmittelbar verbunden ist. An seine Stelle setzt er - notwendigerweise und durch seine Zeit bestimmt - Ersatzregeln für die menschlichen Beziehungen in einer Mischung aus "obrigkeits-bürokratischen und kirchlichen Elementen."¹⁷⁴ Autoritäre Ordnung ist eines der Prinzipien des Sonnenstaates, die sich auch baulich zeigen:

Aufgebaut ist Campanellas Idealstadt um einen zentralen Tempel auf einer Bergspitze, der von sieben nach den Planeten benannten Ringen umgeben ist, die wiederum Straßen und Tordurchlässe in alle vier Himmelsrichtungen haben. Alle Ringe sind befestigt, im Inneren liegen die Wohnstätten und Pa-

¹⁷⁰ Benevolo, 1999; S. 140.

¹⁷¹ Zu unterscheiden ist zwischen den Begriffen der "Planstadt" und der "Idealstadt". Zwar existiert in der Forschung keine klare Definition und Trennung, doch gilt allgemein eine Planstadt als nach einem Plan tatsächlich errichtete Stadt, die Idealstadt hingegen als Entwurf, der ohne bauliche Konsequenzen blieb. So folgert auch Rahmsdorf für Utopia: "Von einem geometrisch durchbildeten Grundriss im Sinne von Planstadtentwürfen kann also für die Städte Utopias keine Rede sein. Stattdessen läßt Morus die Gestaltung der Stadt hinsichtlich einer Darstellbarkeit im Rahmen eines genauen Stadtplanes vollkommen offen." Rahmsdorf, 1999; S. 98.

¹⁷² Brinckmann, A. E.: Stadtbaukunst. Geschichtliche Querschnitte und neuzeitliche Ziele, Berlin 1920; S. 44 f.

¹⁷³ Schumpp, 1970; S. 52.

¹⁷⁴ Schumpp, 1970; S. 68.

läste. Die Stadtringe sind wie der zentrale Tempel mit Wandgemälden versehen, die der Erziehung, Bildung und Wissensvermittlung dienen.

KRUFFT sieht in diesem Aufbau Anleihen an das Neue Jerusalem und erinnert an SCHEDELS "Weltchronik" (1493) mit der Darstellung Jerusalems als Stadt mit dem zentralen Rundtempel Salomons und drei konzentrischen Mauerringen. Auch habe bereits zuvor STIBLIN (1526 - ca. 1597) einen hierarchischen Tugendstaat mit einer kreisförmigen Stadtanlage mit vier Toren sowie Kirche und Rathaus im Zentrum vorgesehen.¹⁷⁵ Auch RAHMSDORF stellt die Ähnlichkeit der Darstellungen von STIBLINS Idealstadt *Commentariolus* und FILARETS *Civitas Solis* fest und sieht im Wandel der beiden Stadtbilder STIBLINS und CAMPANELLAS die "allmähliche Herausbildung einer signifikanten und fassbaren Architektur- und Stadtgestalt in der frühneuzeitlichen literarischen Utopie..."¹⁷⁶

CAMPANELAS Stadtideal ist das einer Stadt ohne Nachbarstadt, ohne Bezug zur Landschaft und ausschließlich auf sich selbst bezogen, ein zentralistisches Stadtbild mit Ausrichtung auf den zentralen Tempel, der damit nicht nur die räumliche; sondern auch die ideelle Mitte bildet. Die Stadtgesellschaft ist gehalten, genau die Gesetze und ein religiös bestimmtes Tugendsystem zu befolgen.

In der Abgeschlossenheit der Idealstadt CAMPANELLAS sieht KÄHLER aktuelle Analogien zu den "Wunderwelten von heute, den Einkaufszentren und Disneyworlds", die ebenfalls alle außerhalb der Städte lägen und die die Stadt nicht durch Übernahme verändern, sondern durch Erstellung einer Gegenwelt. Selbst in den strengen Geometrien, die den Idealstädten in der Regel zugrunde lägen, glichen sich die Kunstwelten außerhalb der Städte. Diese Anlagen würden sich vor der Stadt verschließen und gleichzeitig den Anspruch haben anziehend zu sein. "Die hermetische Abriegelung gegenüber der Stadt wird als Bedingung des strahlenden Glanzes im Inneren verkauft... Die Liebe zu geometrischen Formen, die Lage außerhalb der Stadt, die Funktion des Gegenmodells zur Stadt und damit zu heutigen Realität - das sind Verbindungen zwischen den Utopien des 16. Jahrhunderts (aber auch späterer) und den heutigen Kunstwelten, die den Verdacht fördern, letztere könnten die Verwirklichung ersterer sein: das Einkaufszentrum mit seiner Gegenwelt als Himmel auf Erden, das Himmlische Jerusalem für diejenigen, die es sich leisten können."¹⁷⁷

Im Vergleich der beiden divergierenden Gesellschafts- und Stadtutopien von MORUS und CAMPANELLA schließt SCHUMPP: "Auch dürfte die eigentümliche Mischung von Denkmustern aus jeweils vergangenen Epochen (wie z.B. die mittelalterlichen Implikationen der Campanella'schen Utopie), der damaligen Gegenwart (wenn der Bezug auch oft negativ ist) und Vorgriffen, diese Mischung also aus reaktionären oder quasi reaktionären und progressiven Elementen, typisch für utopische Vorstellungen überhaupt sein, die sich von ihrer Zeit nur partiell lösen können."¹⁷⁸

¹⁷⁵ Krufft, Hanno-Walter: Städte in Utopia. Die Idealstadt vom 15. bis zum 18. Jahrhundert zwischen Staatsutopie und Wirklichkeit, München 1989; S. 51 und S. 154.

¹⁷⁶ Rahmsdorf, 1999; S. 152.

¹⁷⁷ Kähler, Gert: On the Sunny Side of the street: Die schöne neue Welt der verwirklichten Utopie. In: Neitzke, Steckeweh, (Hg.), 1992; S. 26.

¹⁷⁸ Schumpp, 1970; S. 73.

1619 entwarf der protestantische Theologe und Humanist ANDREAE mit dem lutherischen *Christianopolis* ein erstes deutsches Staatsideal als Stadt für religiös Verfolgte. Auch hier ist die Idealstadt von kräftigen geometrischen Strukturen geprägt: Die Stadt ist von "quadratischer Form, jede Seite siebenhundert Fuß lang. Durch vier Bollwerke und eine Mauer ist sie ausreichend gesichert... Auf den Straßenseiten befinden sich überwölbte Wandelgänge mit fünf Fuß breiten, zwölf Fuß hohen Säulen."¹⁷⁹ Im Zentrum des Marktes steht - ähnlich wie dem vorher entstandenen Entwurf von CAMPANELLA - ein runder Zentralbau, der Kirche und Rathaus aufnimmt.

Eine Stadt nach christlichem Ideal war etwas Besonderes und der Widerstand dagegen groß: "Trotz päpstlicher Mißbilligung wagte sich das Verlangen nach einer christlichen Stadt in den Orden frommer Laien immer wieder vorsichtig hervor... Unter den Wiedertäufern in Münster und anderswo schlug es zu revolutionärer Flamme empor. Aber die einzige Macht, die aus Christianopolis mehr als einen Traum hätte machen können, die Kirche selber, war entschieden dagegen."¹⁸⁰

In den Entwürfen von ANDREAE sind die Gestaltungsprinzipien von SCHICKHARDT für Freudenstadt erkennbar, dessen Entwürfe bei einem quadratischen Grundriss und einem mittigen Marktplatz ebenfalls von (fünf) regelmäßigen Häuserzeilen geprägt sind. Ein Entwurf, der nach KRUFFT wiederum auf den Idealstadtentwurf von DÜRER zurückgeht.¹⁸¹

Die Idealstadtentwürfe haben sich gegenseitig bis hin zu partiellen Kopien und Nachahmungen beeinflusst. So tauchen die CAMPANELLA'schen Wandgemälde, die der Erziehung und Erbauung dienen sollen, bei ANDREAE wieder auf: "Denn außer dem, daß die Stadt überall mit Gemälden, die die Hauptveränderungen der Welt vorstellen, ausgeziert ist, so wird die Malerei hauptsächlich zum Unterricht der Jugend und leichterem Begreifen der zu lernenden Dinge angewandt."¹⁸² Auch STIBLINS Idealstadt *Eudamon* (s.o.) ist besetzt mit Inschriften und Wandbildern moralisch-didaktischer Absicht und nehmen einen breiten Raum in seiner Darstellung ein.¹⁸³

MUMFORD findet in der Idealstadt ANDREAES hingegen auch sehr fortschrittlich-praktische Hinweise wie die Erwähnung eines Badezimmers als einer der drei Räume neben Küche und Schlafzimmer; ein Fortschritt insofern, als die vorangegangene mittelalterliche Stadt gesünder gewesen sei.¹⁸⁴

Die quadratische Stadt wurde zum Zeichen des Protestantismus und so weisen viele der Stadtgründungen von hugenottischen Glaubensflüchtlingen diese Grundrissform auf. Karlshafen beispielsweise - am 29.9.1699 gegründet und zur Besiedelung durch die "Refugiés" gedacht - verfügte über rechteckige Baublocks in einer streng achsensymmetrischen Anordnung, die um den zentralen Hafen gruppiert waren.¹⁸⁵

¹⁷⁹ Witthinrich, 2009; S. 52. Nach einer Übersetzung aus dem Lateinischen von Pape, Ingeborg; Leipzig 1977, S. 21 f.

¹⁸⁰ Mumford, 1979; S. 372.

¹⁸¹ Krufft, 1989; S. 74.

¹⁸² Krufft, 1989; S. 80.

¹⁸³ Rahmsdorf, 1999; S. 143 - 146.

¹⁸⁴ Mumford, 1979; S. 449.

¹⁸⁵ S. Fenner, Gerd (Hg.): Landgraf Karl und die Gründung von Karlshafen 1699 - 1999, Kassel 1999.

Auch den Idealstadtentwurf ANDREAES hat WITTHINRICH (s.o.) einer kritischen städtebaulichen Analyse unterzogen und erkennt "einige Unstimmigkeiten". So verzerre die Perspektive die wahren Proportionen und ließen markante Bauten wie Türme und Tempel zu hoch und zu schlank erscheinen. Auch seien Fehler enthalten, wenn die im Text beschriebenen Einzelhäuser in der Ansicht zu einer geschlossenen Bauweise zusammengefasst würden.¹⁸⁶

Ähnlich kritisch äußert sich auch RAHMSDORF und fragt, welche Gründe vorgelegen haben müssten, auf der einen Seite eine detaillierte mit präzisen Längenmaßen versehene Stadtbeschreibung zu liefern, die auf der anderen Seite dramaturgisch zur Steigerung der Fiktion gar nicht notwendig gewesen wäre. ANDREAES ginge hier in der Architekturbeschreibung zur Gestaltwerdung seiner utopischen Welt über das bisher Beobachtete hinaus.¹⁸⁷

Es ist zwar reizvoll, aber letztlich doch fraglich, die in einer Allegorie zusammengefassten Ideale einer protestantisch-christlichen Gesellschaft eines Theologen einer so detaillierten technisch orientierten Untersuchung wie von WITTHINRICH zu unterziehen. Diese Idealstädte waren weit von dem Ehrgeiz entfernt als tatsächliche Bauvorlage zu dienen. Die Intention der nachweislichen Unstimmigkeiten im Entwurf von Idealstädten gleicht ein wenig den ernsthaften Versuchen, den Garten Eden archäologisch nachzuweisen.¹⁸⁸

Die beginnende Industrialisierung und der dezidierte Glaube an den Fortschritt schufen - beginnend im 18. Jahrhundert - neue Stadtentwürfe, von denen als erster eines neuen Typus` der Salinenstadtentwurf *Chaux* von LEDOUX gilt (1763 - 1806). Ihm folgten GILLY (1772 - 1800) mit der Stadtidee als offenes Gebilde, die Frühsozialisten wie OWEN (1771 - 1858), der unmittelbar auf die Lebensverhältnisse der städtischen Arbeiterschaft reagiert, wie sie von ENGELS beschrieben wurden, die Gartenstadtplanungen des 19. Jahrhunderts wie die "Garden Cities of Tomorrow" von HOWARD (1850 - 1928) und schließlich die neuzeitlichen Stadtideale von TAUT (1880 - 1938), LE CORBUSIER (1887 - 1965) und den sich schnell ablösenden Stadtidealen der darauf folgenden Jahre.¹⁸⁹

Beispielhaft werden im Folgenden Literatur und Film als zwei Bereiche der künstlerischen Adaption herausgenommen, die sich ebenfalls der Suche und der Sehnsucht nach einer neuen gerechteren Gesellschafts- und Staatsform gewidmet haben. Teils mündeten die Ideale in einer Darstellung der genau entgegengesetzten Welt, um mit diesem dramaturgischen Mittel das eigentliche Ideal stärker konturieren zu können.

Stellvertretend für eine Vielzahl von literarischen Utopien steht CALVINOS "Die unsichtbaren Städte" (1972).¹⁹⁰ Darin lässt CALVINO (1923 - 1985) Marco Polo in einem fiktiven Dialog mit dem Mongolenkaiser Kublai Khan über

¹⁸⁶ Witthinrich, 2009; S. 56.

¹⁸⁷ Rahmsdorf, 1999; S. 207 - 209.

¹⁸⁸ Schüle, Christian: Die Mythen der Bibel (I) Der Garten Eden. In: National Geographic, 4/2008; S. 46 - 78. Darin wird den zahlreichen Vermutungen und Theorien zur konkreten geographischen Lage nachgegangen.

¹⁸⁹ Ausführliche Übersicht über die Idealstädte und Stadtmodelle seit der Französischen Revolution in: Schoof, Heinrich: Idealstädte und Stadtmodelle als theoretische Planungskonzepte. Beitrag zur räumlich funktionalen Organisation der Stadt, Karlsruhe 1965.

¹⁹⁰ Calvino, Italo: Die unsichtbaren Städte, München 2007.

die Städte berichten, denen er auf seiner Reise begegnet ist.¹⁹¹ Marco Polo berichtet in neun Kapiteln von 55 Städten, deren jeweilige Besonderheit er in ein poetisches Bild stellt und ihnen einen entsprechenden Frauennamen verleiht. Bestimmte menschliche oder geographische Eigenschaften oder historische und gesellschaftliche Gegebenheiten bündelt Calvino in kurz skizzierten Stadtbildern.

Diorima ist die Stadt der Erinnerung, in der der Neid auf diejenigen überkommt, die glauben, sie hätten diesen Abend bereits erlebt und seien damals glücklich gewesen (S. 15). Zora hat die Eigenschaft, dem Reisenden Punkt um Punkt im Gedächtnis zu bleiben (S. 23). Die Stadt Despina erscheint dem Reisenden auf zweierlei Weise, je nachdem, "ob man vom Land oder vom Meer zu ihr kommt." (S. 25) Bei der Stadt Armilla bleibt unklar, ob sie unvollendet geblieben ist oder ob sie demoliert wurde. Alles fehlt ihr, was eine Stadt ausmacht, es gibt keine Mauern, keine Decken und keine Böden. Armilla hat nichts, was sie wie eine Stadt aussehen lässt (S. 57).

Später versucht Kublai Khan selber die Städte zu beschreiben: Ottavia ist beschaffen wie ein Spinnennetz (S. 83), in Ersilia spannen die Bewohner verschiedenfarbige Schnüre von Haus zu Haus, um ihre Beziehungen zu regeln (S. 84) und Phyllis erfreut durch den Anblick der vielen verschiedenen Brücken, die über die Kanäle führen (S. 99).

CALVINOS Stadtutopien erwecken den Eindruck von leichten Skizzen, die die Stadttypen frei und losgelöst von allen bekannten Stadtbildern beschreiben, die aber letztlich einer Unbestimmtheit verfallen: Die unsichtbaren Städte sind keine Stadtträume, keine Fiktionen einer besseren und gerechteren Welt, es gibt stattdessen Städte wie Leonia, die sich jeden Tag neu erschafft, indem sie die Stadt des Vortages als Müll beseitigen lässt und nur deswegen längst nicht die Welt überdeckt hat, weil die Müllhaufen anderer Städte ständig dagegen drücken.

Offensichtlich sind Kublai Khan selbst die 55 beschriebenen Stadtutopien nicht ausreichend. Sein Atlas der "verheißenen Länder", die noch nicht entdeckt oder gegründet worden sind und den er zum Schluss der Erzählung aufschlägt, enthält noch das "Neue Atlantis, Utopia, die Sonnenstadt, Oceana, Tamoé, New Harmony, New Lanark, Icaria." Kublai Khan sieht noch die "Karten der Städte, die in Alpträumen und Verwünschungen drohen: Enoch, Babylon, Yahoo, Butua, Brave New World" und schließt resigniert: "Alles ist vergebens, wenn der letzte Anlegeplatz nur die Höllenstadt sein kann und die Strömung uns in einer immer engeren Spirale dort hinunterzieht."

Die Antwort Marco Polos: "Die Hölle der Lebenden ist nicht etwas, das erst noch kommen wird. Wenn es eine gibt, ist es die, die schon da ist, die Hölle, in der wir jeden Tag leben, die wir durch unser Zusammensein bilden. Es gibt zwei Arten, nicht unter ihr zu leiden. Die erste fällt vielen leicht: die Hölle zu akzeptieren und so sehr Teil von ihr zu werden, daß man sie nicht mehr sieht. Die zweite ist riskant und verlangt ständige Aufmerksamkeit und Lern-

¹⁹¹ Calvinos schriftstellerische Laufbahn begann unmittelbar in den Nachkriegsjahren mit Erzählungen aus der Widerstandsbewegung. Das italienische Volk lässt er 1956 durch eine Sammlung von Märchen zu Wort kommen, es folgen phantastische Erzählungen und 1957 eine Abrechnung mit den Mythen des Widerstandes, der "resistenza", angesichts des ökonomischen Aufstiegs Westeuropas und Italiens (La speculazione edilizia, Die Bauspekulation, 1957). Seine letzten postum veröffentlichten Werke sind "Warum Klassiker lesen?" (2004) und "Ein General in der Bibliothek" (2004).

bereitschaft: zu suchen und erkennen zu lernen, wer und was inmitten der Hölle nicht Hölle ist, und ihm Dauer und Raum zu geben." (S. 173 f.)

CALVINOS Stadtutopie hat eine gänzlich andere Wirkung als die zuvor beschriebenen früheren Utopien. Seine unsichtbaren Städte versöhnen nicht und bilden keine Klammer zwischen dem Heute und der Zukunft, wie sie sein soll. Sie enthalten keine Vision von Gerechtigkeit der Gesellschaft und der Zufriedenheit des Einzelnen. Die Städte vermitteln stattdessen ein Bild von Zerrissenheit, es sind unfertige Städte, Städte, die sich jeden Tag in Müll verwandeln, es ist die tote Stadt Adelma, in der man sterbend eintrifft.

CALVINOS unsichtbare Städte zeigen nicht, wie die Welt einmal aussehen soll, sie sind keine Projektion gesellschaftlicher Defizite auf die Zukunft. Es gibt auch keinen wirklich befriedigenden Ausweg, wie die Antwort Marco Polos zeigt: Der Entscheidung, die Hölle zu akzeptieren steht nur die riskante und größte Aufmerksamkeit erfordern Alternative gegenüber. Eine Entscheidung, die keinen Raum mehr lässt für eine beruhigende und wegweisende Utopie.

Auch KUBINS (1877 - 1959) Stadtutopie "Die andere Seite" ist von ähnlicher Ausweglosigkeit.¹⁹² Als Zeichner phantastischer Welten und dramatischer Visionen des Untergangs ist der Roman KUBINS einziges literarisches Erzeugnis. Darin folgt der Ich-Erzähler einer Einladung des Millionärs Patera, der in Asien die Traumstadt "Perle" geschaffen hat. In Perle herrscht beständiges Zwielicht, die Außenwelt ist von einem Kranz dunkler Wolken abgegrenzt. Beschrieben wird eine einem Ghetto ähnliche Atmosphäre, eine Stadt, die in ihrer Abgeschlossenheit einer Insel gleicht (s. Insel-Motiv in Utopia).

Der Erzähler - selbst Zeichner wie KUBIN - richtet sich mit seiner Frau in der Traumstadt "Perle" ein, in der eine unerklärliche düstere Atmosphäre herrscht (im Unterschied zu CAMPANELLAS *Sonnenstaat*). Nach dem Auftritt des Amerikaners Herkules Bell - ebenso reich wie der Herrscher Patera - wird dieser zu seinem Widersacher. Die Ereignisse verdichten sich, eine unwiderstehliche Schlafsucht senkt sich auf die Stadt, Tiere dringen in die Stadt ein, die Sittlichkeit zerfällt, die Gebäude leiden unter einem unerklärlichen Vorgang der "Zerbröckelung", die Häuser werden unbewohnbar, das wertvolle Archiv geht in Flammen auf, in einem Strudel geht die Stadt "Perle" unter, nur wenige überleben, die Utopie verzehrt sich selbst. In einer Heilanstalt schreibt der Erzähler die Geschichte auf.

Die Erstausgabe des Romanes enthält einen detaillierten "Situationsplan der Stadt Perle". Die in einem Bogen des Flusses Negro gelegene Stadt wird durch den Palast, das französische Viertel und das Fort beherrscht. Dazwischen liegt die Wohnstadt mit der Gartenstadt, der Vorstadt und allen notwendigen administrativen Einrichtungen wie Archiv, Post und Hospital sowie Caféhaus, Molkerei oder Mühle. Dem Bahnhof benachbart ist das "Bahnhofsviertel", darüber hinaus enthält der Plan alle Orte des Romans und hilft, die Handlung nachzuvollziehen.

Die Stadtkarte stellt nicht die Idealstadt dar, sondern illustriert lediglich die eigentliche Handlung. Der Roman selbst ist die Stadtutopie. Wie auch bei CALVINO war es nicht KUBINS Absicht, eine Idealstadt als Ort des Friedens

¹⁹² Kubin, Alfred: Die andere Seite. Ein phantastischer Roman, München 1990 (Reprint der Erstausgabe von 1909).

und der Sehnsicht zu beschreiben, also als Gegenentwurf zu einer ungerechten und unbefriedeten Welt. Es ist eine literarische Fiktion, die den Bogen spannt zu einem Millionär, der sich seine Traumstadt schaffen will und daran in einem apokalyptischen Zusammenbruch scheitert. Kubin beschreibt nicht die Hintergründe der ewigen Dunkelheit und auch nicht die Mechanismen, die letztlich zu dieser Entwicklung geführt haben. "Die andere Seite" ist eine Allegorie, in der menschliche Sehnsüchte durch eine diffuse gesellschaftliche Übermacht vernichtet werden.

Diese Allegorie des Scheiterns - einen Traum als nicht vollendbar und letztlich als nicht beherrschbar erleben zu müssen - ähnelt in vielen den Urbanisierungsprozessen, die mit einem engagierten - manchmal völlig neuem und bisher unbekanntem - Ziel initiiert wurden und danach scheiterten. Als Ikone eines solchen Scheiterns gilt *Pruitt Igoe* in St. Louis, ein Projekt mit Sozialwohnungen, das 1954 begonnen und 1972 durch Sprengung zerstört wurde. Zuvor hatten Leerstand, Mängel des Wohnumfeldes, fehlende Einkaufsmöglichkeiten und Defizite der Sozialinfrastruktur zu einem Verfall des Viertels geführt, das nach und nach seine Bewohner verlor. Durch die spektakuläre Sprengung und den Abriss sämtlicher 33 Wohnblocks war das gebaute Ideal der sozialen Integration beendet.

Wie die Literatur zeigt auch die Filmgeschichte die gründliche Auseinandersetzung mit den Phänomenen Stadt und ideale Gesellschaft. Bereits 1927 wurden die Bindungen und Beziehungen von Film und Architektur von BUÑUEL erkannt: "Von nun an wird für immer der Architekt den Set Designer ersetzen. Das Kino wird zum treuen Übersetzer der kühnsten Träume des Architekten."¹⁹³ Von POELZIG und der Bildhauerin MOESCHKE stammen die expressionistischen Filmbauten für WEGENERS *Der Golem, wie er in die Welt kam*. Eine neue Filmarchitektur wurde zum konstituierenden Merkmal einer Reihe von Filmen, die mit *Das Cabinet des Dr. Caligari* von WIENE einen Höhepunkt erreichte. Dort wie auch in *Der Golem* und in vielen anderen phantastisch-expressionistischen Filmen der frühen zwanziger Jahre wiederholte sich in Bühnenbauten die düstere Dekoration, wie sie KUBIN für seine Traumstadt "Perle" geschaffen hat.

Die nach dem Ersten Weltkrieg entstandenen Umwälzungen, das Ende der preußischen Monarchie, die permanente politische und gesellschaftliche Unruhe produzierten eine Reihe von Filmen, die neue Entwürfe für eine zukünftige Stadtgesellschaft zeichneten. Gleichzeitig bildeten sie die gesellschaftlichen Umbrüche nach, in deren Verlauf der Film sich - wie zuvor schon Literatur und Malerei - der Großstadtkritik annahm.

So schuf der Film sowohl unmittelbare Utopien wie er auch durch eine kräftige Zeichnung einer von Ausbeutung und gesellschaftlichem Verfall gekennzeichneten Gegenwelt diese Utopie wie mit einer Negativform konturiert.

In dem sowjetischen Film *Aelita* baut der Ingenieur Los heimlich an einem Mars-Raumerschiff. In Tagträumen reist er auf den Mars, auf dem er sich in die Mars-Königin Aelita verliebt. Zusammen mit seinem mitgereisten Freund Gussev, entfacht er eine Revolte, befreit die in unterirdischen Fabriken arbeitenden Sklaven und gründet auf dem Mars eine Sowjetrepublik. Als die Revolution verraten wird, erwacht Los aus seinem Traum, gibt seine Raketenbau-

¹⁹³ Zitiert nach: Neumann, Dietrich (Hg.): Filmarchitektur von Metropolis bis Blade Runner; München, New York 1996; S. 7.

träume auf und beschließt, sich ganz dem Aufbau der Sowjetunion zu widmen.¹⁹⁴

Mit dieser eher schlichten propagandistischen Handlung ist *Aelita* auch eine Zukunftsvision: Dem überfüllten durch ein anstrengendes Leben gekennzeichneten Moskau wird die modern-urbane Mars-Stadt gegenübergestellt: "Voll Erstaunen überblickte Gussev den belebten Platz, die Farbenpracht der verschiedenen Kleidung, das lebhaftes Flügelschlagen über den Köpfen, die massiven Bauten in grauem und rotem Stein und die transparenten Umrisse von Türmen jenseits der Berge. Was für eine Stadt! Das hier nenne ich eine Stadt!"¹⁹⁵

Metropolis von LANG (1927) steht stellvertretend - trotz künstlerischer Einwände vor allem aus heutigem Abstand - für viele Filme, die sich den Gedanken der Utopie widmen.¹⁹⁶ Nach einem Drehbuch von THEA VON HARBOU wird die Vision einer Zukunftsstadt entwickelt, die über und unter der Erde liegt. Über der Erde beherrschen monumentale Bauten das Stadtbild, die entsprechend dem Amerikanismus und der Begeisterung für Technik von der Stadtsilhouette New Yorks inspiriert wurde, sie aber noch übertreffen sollte. In der Unterstadt leben in ewigem Dunkel die Arbeiter, die den Wohlstand der oberen Wohnenden sichern. Ein Roboter - geschaffen nach dem Ebenbild der Arbeiterin Maria, in die sich der Sohn des Fabrikbesitzers verliebt hat - gerät außer Kontrolle und inszeniert den Aufstand der Unterstadt. Nach Zerstörung der Maschinen erkennt der Fabrikbesitzer seinen Irrtum, sein Sohn und die Prophetin Maria heiraten.

LANG hat mit *Metropolis* zwei futuristische Zukunftsstädte geschaffen: Die Unterstadt mit den Maschinenhallen und den Arbeiterwohnquartieren und die Oberstadt mit Hochstraßen, eine alles überragende Stadtsilhouette mit einem zentralen dem Turm von Babel ähnelndem Hochhaus¹⁹⁷ und die Stadt durchkreuzende Flugzeuge. Damit erscheinen zwar Klassengegensätze als gekennzeichnet, werden aber durch den versöhnlichen Schluss aufgehoben. Ein Ende, das durch die politischen Umstände und durch die wegen der hohen Produktionskosten notwendigen Marktgängigkeit des Filmes erzwungen worden war. *Metropolis* wurde mit einem bis dahin nicht erreichten Aufwand von fünf Millionen Mark gedreht und brachte durch das langsame Anlaufen des Films in Deutschlandsowie den schwachen Einnahmen in den USA die UFA in wirtschaftliche Schwierigkeiten.

Die Oberstadt ist hell, luftig und modern, die Unterstadt gleicht einer bedrohlichen düsteren Höhle. In *Metropolis* ist es offensichtlich, wem die Zukunft gehören und wie diese Zukunft zustande kommen soll. Maria rät den Arbeitern von einem Aufstand ab, da "ein Tag kommen wird, an dem das Hirn (das heißt das Kapital) und die Hände (das heißt die Arbeiter) über das Herz zusammengeführt werden... Trotz vieler Störungen, Komplikationen und Peripetien, die durch die Erschaffung einer künstlichen Maria verursacht worden sind, die einen Aufstand der Arbeiter auslöst, erringt die wirkliche Maria einen

¹⁹⁴ *Aelita*, UdSSR 1924, Regie Jakow A. Protazanow; nach: Neumann, 1996: S. 92.

¹⁹⁵ Tolstoi, Alexej: *Aelita*, 1922. Der gleichnamige Roman lieferte die Vorlage zu dem Film. Nach: Neumann, 1996; S. 92.

¹⁹⁶ Gegenstand der Kritik ist vor allem der versöhnliche Schluss, in dem der Fabrikbesitzer dem Arbeiterführer die Hand reicht.

¹⁹⁷ Gestalterische Analogien zu Pieter Brueghel d. Ä., *Der Turmbau zu Babel*, 1563, Kunsthistorisches Museum Wien.

vollen Sieg.¹⁹⁸ Damit siegt der Kapitalismus in einer grandiosen Versöhnungsgeste, die Oberstadt hat gewonnen. Der anfangs düstere Blick in die Zukunft weicht einer neuen heilversprechenden Zeit.¹⁹⁹

Nach einem Roman von H. G. WELLS entstand 1936 *Things to Come*.²⁰⁰ Eine Zukunftsvision, die einen alles zerstörenden Weltkrieg beschreibt, der durch ein Zeitalter der Vernunft abgelöst wird; 2036 wird ein neues unterirdisches London - "Everytown" - errichtet. WELLS Utopie lag in der Hoffnung eines ausschließlich dem Wohl der Menschen dienenden Weltstaates: "Unsere Hoffnung beim Streben nach der Verwirklichung der Weltplanwirtschaft ist die Überzeugung der Menschen, daß dieses Ziel erreichbar ist."²⁰¹

The Lost Horizon - 1937 uraufgeführt - führt in das nicht existierende Land Shangri La. Diese filmische Fiktion ist von einer besonderen Utopie geprägt: In Shangri La herrscht eine friedlich-religiöse und von Gewaltlosigkeit geprägte Gesellschaft, wegen des milden Klima altern die Bewohner langsamer. *The Lost Horizon* steht mit seiner offensichtlichen Sehnsucht nach endgültiger Harmonie in einem besonderen Zusammenhang mit den Jahren der amerikanischen Depression Nicht zuletzt deshalb war der Film auch wirtschaftlich ein großer Erfolg.²⁰²

Utopien haben damit immer auf einen Mangel, auf ein Defizit reagiert. Deshalb ist das Besondere an Utopien, dass sie nicht lange Bestand haben. Sie mögen in ihrer eigenen Zeit die Sehnsucht stillen während sie später niemanden mehr zu begeistern wissen. Das protestantische *Christianopolis* war eine willkommene Utopie, die heute ganz anders adaptiert werden würde.

Die Stadtutopien haben viele Gemeinsamkeiten. Beschrieben wird eine friedliche, glückliche Welt ohne Gewalt und ohne Auseinandersetzung. Bemerkenswert ist in vielen Stadtutopien die Übereinstimmung der geometrischen Formen: Kreis und Viereck, die - zentral gegliedert - einen Turm oder Tempel in der Mitte aufweisen und damit die kontemplative Wirkung des Stadtbildes verstärken. Das Bild von Symmetrie und Einheitlichkeit des Stadtbildes hatte seine Wurzeln in dem Bestreben nach Ordnung, die in einer aus den Fugen geratenen Gesellschaft notwendig wurde. "Auf alle diese Städte, seien es die Entwürfe der Theoretiker oder aber tatsächlich entstandene Planstädte, lassen sich die Begriffe der *Gleichförmigkeit, Einheitlichkeit, Ordnung* und *Symmetrie* als oberstes Gestaltungsideal anwenden."²⁰³

Die Schilderung einer idealen Gesellschaft kann auch in einer völligen Auflösung der bis dahin bekannten gesellschaftlichen Strukturen und der Loslösung von individuellem Eigentum münden. Mit derselben Konsequenz werden die Utopien an entlegene Orte verbracht, auf Inseln oder - in späteren

¹⁹⁸ Toeplitz, Jerzy: Die Geschichte des Films, München 1987; S. 425 f.

¹⁹⁹ Auch zeitgenössische Kritiken haben sich bereits mit dem aus heutigen Abstand so erratisch wirkenden Filmkunstwerk "Metropolis" auseinandergesetzt: Paul Ickes 1927 in der "Filmwoche": "Ihr Unglück, sehr geehrter Fritz Lang, ist es, daß Ihnen die Idee nichts gilt, sondern nur das Bild. Sie kleben am Gemälde." Ickes, Paul. In: Die Filmwoche, Nr. 3, 10.1.1927, zitiert nach Toeplitz, 1987; S. 436. Für den Regisseur war weniger die gesellschaftlich-kritische Aussage tragendes Element seines Films, sie diente vielmehr zur Komposition bis dahin nie gesehener Bilder, in denen selbst Menschengruppen zu ästhetisch wirkenden Arrangements zusammengestellt wurden.

²⁰⁰ Wells, Herbert George: *The Shape of Things to Come*, London 1935.

²⁰¹ Zitiert nach Toeplitz, 1987; S. 1144.

²⁰² Toeplitz, 1987; S. 1011.

²⁰³ Hahn, Stefanie: Eine Planstadt in Deutschland. In: Fenner, Gerd (Hg.): *Landgraf Karl und die Gründung von Karlshafen 1699 - 1999*; S. 69.

Science Fictions - auf fremde Planeten. In dieser Attitüde steckt sowohl demonstrative Distanz zu den alten Verhältnissen, von denen die Utopie sich trennen will, wie auch die Erkenntnis, dass sich nur in dieser abgeschiedenen Welt die Utopie ohne Schaden an sich selbst zu nehmen halten kann. Die Analogie zu den "Wunderwelten" (KÄHLER, s.o.) der abgeschotteten Welt, die alles, was mit der selbst definierten Struktur nicht verträglich ist, draußen hält, ist evident. Analogien dieser Eigenschaften sind in den *Gated Communities* erkennbar. Sie schaffen eine Welt - die der bürgerlichen oberen Mittelschicht - mit Sicherheit und Ordnung garantierenden Elementen: komfortables Wohnen, nahe Einkaufsmöglichkeiten, öffentliches Grün, verkehrsfreie Straßen. Im Gegenzug wird dafür gesorgt, nicht mit dieser Welt zu vereinbarende Fragen außen vor zu lassen (Unordnung, soziale Irritation und undefinierte Räume).²⁰⁴

Dieses Sich-Verschließen, die Distanzbildung und die Vermeidung der offensiven Auseinandersetzung, die den "Schutzwall" notwendig macht, bezeichnet BENJAMIN - er bezieht sich auf die utopische Gesellschaft von FOURIER - als "Stacheldrahtglück".²⁰⁵ Noch weiter in der Kritik geht DE BRUYN, der eine "Diktatur der Philanthropen" sieht: "Der antistädtische, zivilisationsfeindliche Zug des utopischen Denkens, den Fourier selbst auf die Spitze trieb, schien ihn gleichwohl als ein großes Problem zu beschäftigen..." CAMPANELLA habe das Problem individueller Bewegungsfreiheit "auf höchst erschreckende Weise gelöst, in dem er seinen Sonnenstadtbürgern die unterscheidenden Körpermerkmale und Charaktereigenschaften genetisch austreiben und zum Ersatz die 'Civitas' zur Individualität verbürgernden 'Signoria' verklären wollte."²⁰⁶

Die Suche nach der neuen Gesellschaft findet sich in Stadtbeschreibungen wieder. Aber auch andere Bereiche - hier wurden Literatur und Film beispielhaft herangezogen - machen sich auf die Suche nach der Utopie. Die Hintergründe ihrer Entstehung sind stets dieselben und unabhängig von den benutzten Medien oder den entstandenen Produkten.

Die Suche nach der neuen Welt hat eine lange Geschichte: ARISTOPHANES hat schon 414 v. Chr. in seiner utopischen Komödie "Die Vögel" den Begriff des "Wolkenkuckucksheimes" geprägt. Zwei Athener Bürger, müde des Lebens in ihrer Stadt, überzeugen die Vögel, eine Stadt in den Wolken zu gründen.²⁰⁷ Auch das biblische Paradies ist eine sehr frühe Form der Utopie.²⁰⁸ Später kennzeichnet das "Schlaraffenland" von BRANT (1457 - 1521) eine Wunschwelt ohne Sorgen und in Wohlstand.

²⁰⁴ S. Stadtgründung der Walt Disney Company "Celebration" 1994 in USA, Florida. S. a. Wehrheim, Jan: Gated Communities. In: RaumPlanung 87/1999, S. 248 - 253 sowie: Leggewie, Claus: Celebration - Eine Stad-
tutopie von vorgestern. In: Michel, Karl Markus; Karsunke, Ingrid; Spengler, Tilmann: Kursbuch 131. Neue
Landschaften, Berlin 1998; S. 119 - 128.

²⁰⁵ Zitiert nach: Hyatt, Millay: Von der Insel aufs Festland. Über das produktive Scheitern von Utopien. In:
<http://www.dradio.de/dlf/sendungen/essayunddiskurs/1441047/> {22.4.2011}.

²⁰⁶ Bruyn, Gerd de: Die Diktatur der Philanthropen: Entwicklung der Stadtplanung aus dem utopischen Denken,
Braunschweig, Wiesbaden 1996.

²⁰⁷ Aristophanes: Die Vögel, Stuttgart 2008.

²⁰⁸ S. 1. Mose/Genesis 3, 1 - 24. 23 - 24: "Da wies ihn Gott der Herr aus dem Garten Eden, daß er das Feld
baute, davon er genommen ist, und trieb Adam aus und lagerte vor dem Garten Eden die Cherubim mit
dem bloßen, hauenden Schwert, zu bewahren den Weg zu dem Baum des Lebens." In: Die Bibel, Stuttgart
1938; S. 8 Mit der *Paradieserzählung* werden der sogenannte *Zweite Schöpfungsbericht* und die Erzählung
über den *Sündenfall* zusammengefasst. Religionsgeschichtlich finden sich weltweit Vorstellungen von Stät-
ten der Ruhe und des Friedens in Abhängigkeit von Klima, Milieu und Entwicklung des Welt- und Naturbil-
des. "Paradies: Lehnwort aus dem Altiranischen: Umwallung, Baumgarten, Forst". In: Gallig, Kurt (Hg.):
Die Religion in Geschichte und Gegenwart, 5. Band; Tübingen 1961; S. 95.

Die Bilder einer besseren Welt erschließen sich in allen zeitlichen und gedanklichen Dimensionen und sie sind offenbar untrennbarer Bestandteil der gesellschaftlichen Entwicklung. Zwar sind wir durch "die politische Geschichte des zwanzigsten Jahrhunderts so nachhaltig ernüchtert, dass wir das Wort 'Utopie' kaum mehr aussprechen können, ohne ihm das obligatorische 'gescheitert' folgen zu lassen"²⁰⁹, die Notwendigkeit von Utopie aber bleibt erhalten. "In der Utopie müssen wir einen Vorgang, ein Problem zu Ende denken und uns damit auseinandersetzen, ob und wie wir mit seinen Konsequenzen leben wollen. Deshalb bleibt - meist - ein Bild, eine Zeichnung... Notwendig aber sind sie, um uns Veränderungen vorzuführen, mit denen wir bald leben werden."²¹⁰

Fazit: Der Überblick hat gezeigt, dass die Suche nach einer neuen gerechteren Gesellschaft immer neue Antworten findet und eine neue Gesellschaftsform häufig die konkrete Gestalt einer Stadt annimmt. Die Utopien reagierten auf gesellschaftliche Defizite, aber auch auf solche, die in den Städten des Mittelalters mit Enge, Schmutz und Gestank konkret vorhanden waren.²¹¹ Auch wenn Utopien das Scheitern in sich tragen, so bleiben sie unverzichtbar zur Reflexion des Bestehenden und zur perspektivischen Entwicklung des Zukünftigen. Der Blick in die Zukunft ist damit konstitutives Element der gesellschaftlichen Entwicklung. Eng verbunden mit den gesellschaftlichen Utopien ist die Sehnsucht nach der kleinen Stadt.

2.3 Die kleine Stadt als Hoffnung

Die Gartenstadt *Margarethenhöhe* in Essen (Baubeginn 1909, Planung von METZENDORF) gilt als Ikone jenes Stadttypus, den der Sozialreformer HOWARD in seinem wegweisenden Werk "Tomorrow" (1898) beschrieben hatte und die auch im Deutschen Reich große Aufmerksamkeit fand. Aus Anlass der Vermählung der Tochter Alfred Krupps gründete dessen Frau Margarethe eine Stiftung, die mit einer Million Mark und einem Grundstück von 50 ha ausgestattet wurde und "vor allem der Wohnungsfürsorge für die minderbemittelten Klassen dienen" sollte.²¹² Die Siedlung wurde vor allem vom arbeitenden Mittelstand bewohnt, Facharbeitern und mittleren Angestellten, Arbeiter fanden sich kaum unter den Siedlern.

CLARKE beschreibt die Siedlung als einen Ort, der bewusst eine Idylle schuf: "Verwinkelte Straßen, süddeutschen Kleinstädten ähnlich, kleine efeubewachsene Häuser mit romantischen Giebeldächern und Gärten, die an englische Vorstadtsiedlungen erinnerten. Straßennamen wie 'Schöngelgen', 'Am Gehölz' oder 'Trautes Heim' unterstrichen die Absicht der Erbauer, eine dörflich-kleinstädtische Idylle zu schaffen, die stark an vorindustrielle Wohn- und Lebensformen erinnerte."²¹³ Diese Idylle wird an anderer Stelle ergänzt um

²⁰⁹ Müller, Lothar: Die Krankheit A. und ihr Schrecken. In: Süddeutsche Zeitung, 13.5.2011; S. 13.

²¹⁰ Steinberger, Petra: Die gefährlich schöne Stadt in den Wolken. In: Süddeutsche Zeitung, 19.5.2011; S. 14.

²¹¹ Nicht zufällig verweist Mumford auf die Badezimmer in Andreaes Christianopolis (s.o.).

²¹² "Denkschrift über den Ausbau des Stiftungsgeländes". In: Clarke, Michael: Traumstädte? Die Kruppsche Gartenstadt Margarethenhöhe und die Anfänge des genossenschaftlichen Wohnungsbaus. In: Ruhrlandmuseum (Hg.): Vom Hausen zum Wohnen. Wohnungsbau für Arbeiter zur Zeit der Industrialisierung: Essen, ein Beispiel. Essen 1988, S. 71.

²¹³ Clarke, 1988; S. 74.

an mittelalterliche Vorbilder erinnernde Durchfahrten ("Am Brückenkopf") oder der um die zentral liegende Konsumanstalt, die städtebaulich die Stelle eines Rathauses einnahm. Mit diesen ergänzenden Elementen wird ein vermeintlich komplettes Stadtgebilde mit dörflichen und städtisch-bürgerlichen Attributen geschaffen.

Neben der Disziplinierung der Bewohner der Margarethenhöhe durch die Fokussierung auf das Private kritisiert GÜNTER die städtebauliche Qualität, die geprägt sei von einer "Mischung aus hoheitlich und kleinteilig genüsslich dekorativen Formen, einer Mischung von absolutistischer Herrschafts- und Ordnungsarchitektur mit kleinbürgerlicher Idylle gepaart."²¹⁴

Die hier sozialpolitisch motivierte Orientierung an der Übersichtlichkeit und dem baulichen-bescheidenen Ästhetizismus der kleinen Stadt findet sich bereits im 19. Jahrhundert, als die Städte im Rahmen der Industrialisierung begannen, sich aus den mittelalterlichen Städten, die ihre Expansion durch Festungsanlagen verhinderten, zu befreien. Die schon im 18. vor allem aber im 19. Jahrhundert entwickelten vorher unbekanntem Technologien (Dampfenergie, elektrische Energie) schufen innerhalb weniger Jahrzehnte ein neues Wirtschafts- und Gesellschaftssystem.

Die daraufhin massiv expandierenden Städte führten zu Stadtgebilden, die vorher so nicht bekannt waren. Die Übersichtlichkeit der kleinen Städte, die auch eine größere soziale Kontrolle garantierte, wurde durch Entwicklungen abgelöst, die großflächige neue Stadtstrukturen schuf und sie ersetzte durch die Unübersichtlichkeit der großen Städte, durch die offensichtlicher werdende soziale Segregation, durch nicht zu übersehende wirtschaftliche Gegensätze von Arm und Reich und das Auseinanderfallen von familiären und nachbarschaftlichen Strukturen, die zuvor der Ordnung, Stabilisierung und Orientierung des eigenen Lebensweges dienten.

Damit wurde die verschwindende kleine Stadt, in der alles vorhanden gewesen war, was ein überschaubares Leben garantierte, zum Objekt einer neuen Sehnsucht und zum Paradigma einer kleinbürgerlichen Fiktion: Die kleine Stadt wurde zur Antipode der Großstadt.

Bereits sehr früh - noch vor der eigentlichen Industrialisierungsphase, als das Wachstum der Städte erst begann, sich abzuzeichnen - finden sich literarische Zeugnisse, die sich mit dem Begriffsfeld kleine Stadt - große Stadt auseinandersetzen:

"Aus niedriger Häuser dumpfen Gemächern,
Aus Handwerks- und Gewerbebanden,
Aus dem Druck von Giebeln und Dächern,
Aus der Straßen quetschender Enge,
Aus der Kirchen ehrwürdiger Nacht
Sind sie alle ans Licht gebracht..."²¹⁵

GOETHE hat hier der Klarheit und Leuchtkraft eines Frühlingstages (Auszug aus dem Oster Spaziergang) und die freie offene Landschaft (die Szene spielt "Vor dem Tor. Spaziergänger aller Art ziehen hinaus") die Enge der Stadt, die

²¹⁴ Zitiert nach: Architektenkammer Nordrhein-Westfalen (Hg.): Spurensuche - Regionale Architekturphänomene in NRW, Düsseldorf 2007; S. 25.

²¹⁵ Goethe, Wolfgang von: Faust. Eine Tragödie, Leipzig o.J.; S. 34.

er hier als "dumpf und quetschend" beschreibt, gegenübergestellt. Vor diesem Hintergrund wird GOETHES wie befreiend wirkende Beschreibung der großräumigen Stadtanlage von Stuttgart verständlich: "Der Platz vor dem Schloß ist seit der Anwesenheit des Großfürsten schön planiert, und die teils auf Rasen, in großen regelmäßigen Partien, teils als Allee gepflanzten Kastanienbäume sind sehr gut gediehen. Das Schloß selbst ist vom Geschmack der Hälfte dieses Jahrhunderts, das Ganze aber anständig, frei und breit." ²¹⁶

RICHTER (1803 - 1884) war als Zeichner des malerischen und romantischen Deutschland für die Besonderheiten und Stimmungen deutscher Städte besonders empfänglich. Sie werden in einer Wanderbeschreibung nach Rothenburg ob der Tauber offensichtlich: "Der Abend dämmerte bereits, als ich in die engen holperigen Straßen trat. Die Häuser mit den hohen spitzen Giebel, die Stockwerke immer das darunter liegende überragend, altertümliche Schilder und Innungszeichen, gotische Kapellen und Kirchen, aber selten ein paar Menschen in den Gassen, alles so still in dieser Dämmerstunde. Ich glaubte, plötzlich ins Mittelalter versetzt zu sein, besonders als ich in die Herberge trat. Eine kleine gotische Türe, zwei Stufen abwärts in den Hausflur zu steigen, die Gaststube ein niedriger Raum mit kleinen Fenstern und runden Scheiben. An den Tischen saßen einige Männer in Kleidung, die auch aus Großvaters Zeiten zu sein schienen, bei ihrem Bier in hohen Zinnkrügen, wie ich sie nur aus Albrecht Dürer kannte." ²¹⁷

Der verklärte Blick auf die Vergangenheit geht mit dem verwünschten Stadtbild einher:

"Im Abendfrieden liegt die alte Stadt,
im Dämmerchein der Gassen traumversonnen.
Und wieder wie ein schönes Märchen hat
in ihren Zauber sie mich eingesponnen."²¹⁸

In den Umbruchzeiten ist das 19. Jahrhundert besonders sensibel für romantisch-verklärende Stimmungen, wie sie offensichtlich nur die kleine Stadt vermitteln konnte. Dabei wird die Wirklichkeit außen vor gelassen, die in den gesellschaftlichen Gegensätzen auch der kleinen Städte vorhanden war. "Das 19. Jahrhundert nahm Abschied von den Mauern und den Toren, die die Stadt wie ein Schneckenhaus umschlossen, so daß man sich wohligh geborgen fühlte vor jenem großen, wilden Teil der Erde, der nicht Nürnberg hieß."²¹⁹ Die Idylle der kleinen Stadt ist eine Fiktion, die es so nie gegeben hat und ihr Bild eine Projektion aller Sehnsüchte in einer sich zu rasch wandelnden Welt. SPITZWEG hat in seinen Stadtansichten und Szenerien dieser verklärten Welt seinen Spiegel vorgehalten. "Wie Gottfried Keller durch die Gassen der 'Leute von Seldwyla' spaziert, durch eine ungemein biedermeierlich gefärbte Kleinstadt von Gnaden dichterischer Phantasie und barocken Humors; so läßt Spitzweg seine Malerphantasien auf den altvertrauten Wegen und Abwegen sich ergehen und wird, was er ganz gewiß nicht werden wollte: zum Historienmaler der guten alten Zeit."²²⁰ In detaillierten Stadtszenerien hat Spitzweg die Attribute einer vermeintlichen Kleinstadtidylle skizziert. Ihre vertraute Winkeligkeit, in der schon das Nahen der Postkutsche ein

²¹⁶ Zitiert nach: Büchergilde Gutenberg (Hg.): Deutschland, Frankfurt o.J.; S. 16.

²¹⁷ Zitiert nach: Büchergilde Gutenberg, o.J.; S. 43.

²¹⁸ Ohne Titel (Über Emden), Johann Friedrich Dirks (1874 - 1949), zitiert nach: Der Wiederaufbau 3/1962; S. 5.

²¹⁹ Schneider; 1960; S. 223.

²²⁰ Kalkschmidt, Eugen: Carl Spitzweg und seine Welt, München 1945; S. 14.

Ereignis darstellt (*Die Post*, um 1880), das Mit- und Gegeneinander der Giebel und Dächer (*Die Dachstube*, um 1865/1870; *Der Hypochonder*, um 1865), die Honoratiorengläubigkeit der kleinbürgerlichen Gesellschaft (*"Er kommt"*, um 1870), den schläfrigen Glanz der Kleinstadt in der Nacht (*Ständchen im Mondschein*; 1872) oder die tragikomisch wirkenden Nachlässe der Kleinstaaterei (*Schlafender Wachtposten*, 1848; *Der strickende Vorposten*, um 1860; *Der Festungskommandant*, 1879).

VON SCHOENAICH-CAROLATH (1852 - 1908) beschreibt in "Mondschein und Giebeldächer" eine Stadt, die die einzelnen Schicksale ihrer Bewohner auffängt und sie behütet. Die kleine Stadt wird zu einem Ort, der dem Individuum ein Leben in einem gefestigten Rahmen und soziale wie mentale Sicherheit bietet.

"Mondschein und Giebeldächer
in einer deutschen Stadt -
ich weiß nicht, warum der Anblick
mich stets ergriffen hat.

...

Dort sitzt eine junge Mutter,
die wiegt ihr Kind zur Ruh,
sie lächelt und sinnt und betet
und singt ein Lied dazu.

...

Die Bäume rauschen, es funkeln
die Sterne ab und zu;
dort unten liegen die dunklen
Häuser in tiefer Ruh."²²¹

Der Nationalsozialismus vereinnahmte die im 19. Jahrhundert entstandene Verklärung der kleinen Stadt, deren häufig noch mittelalterlich geprägtes Stadtbild als besonders deutsch angesehen wurde: "Wie die tragische Zerrissenheit deutscher Stämme und eine leidvoll angefüllte Geschichte einmünden in des Großdeutschen Reiches erhabene Gegenwart, so lehrt der Blick in die deutsche Landschaft, erfüllt von der Lieblichkeit ihrer Fluren und Flüsse, der Herbheit ihrer Wälder, der Gewalt ihrer Berge, der kraft- und zuchtvollen Strenge der Bauten und der breiten Behaglichkeit ihrer Städte, daß diese Zerrissenheit immer nur zeitbedingtes Menschenwerk war..."²²²

Hier werden die kleinen deutschen Städte mit denselben Attributen beschrieben, wie sie bereits im 19. Jahrhundert angelegt worden sind. So zeige Bernau "alle Eigenheiten dieser abseits vom modernen Hasten beschaulich ruhenden Städte der norddeutschen Ebene: Mauern und Wehrtürme, schöne Backsteinkirchen mit interessantem Altarschrein ... alles noch aus dem Mittelalter..."²²³ Zu Brieg: "Besonders die aus spätgotischer Zeit stammenden Rathäuser, wie wir sie im architektonischen Zusammenhang mit nahgelegenen Kirchen in diesen Städten vielfach finden, wirken höchst malerisch."²²⁴ In den weiteren Stadtbeschreibungen der kleinen Städte wiederholen sich die immer ähnlichen Attribute und Eigenschaften: Soest erinnere mit seinen "wichtigen Mauern an westfälische Bürgerkraft", Mittenwald sei im Innern

²²¹ Wiechmann, Hermann (Hg.): Im Lande unserer Väter. Ein Buch von Heimat und Glück, München 1928; S. 36.

²²² Beumelburg, Werner: Deutschland - Ein Buch der Heimat, Berlin 1938; S. 5 f.

²²³ Beumelburg, 1938; S. 298.

²²⁴ Beumelburg, 1938; S. 299.

"von malerischen Feinheiten durch die breit hingetzten Häuser" geprägt, Chorin verfüge über "malerische Klosterruinen" und Goslar "macht auch heute noch den Eindruck einer mittelalterlichen Stadt."²²⁵

Große Städte werden im Nationalsozialismus nur geduldet, wenn sie sich nicht zu weit vom Stadtideal entfernen: "Überall, wohin man sieht, nimmt man das Walten der Geschichte optisch wahr... Alle diese Städte sind einander ähnlich, sind typisch und zeigen verwandte Artmerkmale; alle aber sind auch Individuen, die in einer bestimmten Umwelt einmalig entstanden sind... Sofern diese deutschen Städte nicht formlos großstädtisch entartet sind, offenbaren sie noch heute lebendige Funktionen."²²⁶

Nicht-nationale Einflüsse werden zwar erkannt, haben sich aber in die nationale Form zu integrieren: "Nordisches und Südliches, Westliches und Östliches nimmt Teil an der Stilbildung der deutschen Stadt, des deutschen Dorfes; alles aber ist in etwas Nationales umgewandelt, das Fremde scheint nur aufgenommen zu sein, um die eigene Art reicher und phantasievoller in hundert Möglichkeiten schillern zu lassen."²²⁷ Vehement wird argumentiert, dass trotz anderer Einflüsse "diese Häuser nur in Deutschland entstanden sein können. Die Anregungen, die über die Grenzen eindrangen, wurden eben von unseren Meistern derart verarbeitet und umgebildet, daß man ihre Werke, um einen Ausdruck der Sprachlehre zu gebrauchen, schon als völlig eingedeutschtes Lehngut betrachten muß."²²⁸

Geradezu ein Kompendium aller Vorzüge der kleinen Stadt ist KALTWASSERS vor 1945 erschienene Veröffentlichung "Kleine Stadt".²²⁹ Sie enthält 48 Abbildungen deutscher Städte, die teils nur mit *Kleine Stadt im Abendlicht*, *Stiller Platz in einer westfälischen Stadt* oder mit *Winternacht in einem fränkischen Städtchen* untertitelt sind. Offensichtlich reichen entsprechende konnotierte Wendungen aus, um ohne eine konkrete Ortsbezeichnung auszukommen und die "Liebe des Deutschen zur Kleinstadt" zu beschreiben.²³⁰ Die Nachteile der Großstadt werden den Vorzügen der kleinen Stadt gegenübergestellt und in dieser Polemik wird deutlich, wem die Sympathie KALTWASSERS gilt. Zunächst sind die neuen Straßen der großen Städte "stumm auf jede Frage nach dem Gewesenen" und diese Städte erst dann glücklich, "wenn sie in sich eine Kleinstadt bergen, die sie 'Altstadt' nennen."²³¹

Großstädte "erzählen nicht von dem Geschehen der Jahrhunderte" (S. 3), sie sind gefüllt vom "großstädtischen Lebensraum der ruhelos anwachsenden Zahlen, Umfänge und Anhäufungen" (S. 4), die Straßen der Großstadt haben "kein Gesicht, an dessen Zügen sie sich erkennen ließen, diese eintönigen Straßen, weil sie keine Geschichte haben, sondern nur eine Entstehungszeit

²²⁵ Beumelburg, 1938; S. 312, 308, 300, 302.

²²⁶ o.V.: Deutsches Land in 111 Flugaufnahmen, Königstein, Leipzig 1936; S. 5. Die Vokabel "entartet" kennzeichnete viele der Ideologie des Nationalsozialismus widerstrebende Entwicklungen. S. a. Ausstellung "Entartete Kunst", München, Eröffnung 19.7.1937.

²²⁷ Deutsches Land in 111 Flugaufnahmen, 1938; S. 6.

²²⁸ Rave, Wilhelm: Das westfälische Bürgerhaus. Erste Folge: Das klassische Haus, Dortmund 1937; S. 9.

²²⁹ Kaltwasser Karl: Kleine Stadt, Königstein, Leipzig, o. J. (vor 1945, die mehreren nach 1945 entstandenen Auflagen wurden nur in Königstein verlegt).

²³⁰ Kaltwasser, o.J.; S. 3.

²³¹ Kaltwasser, o.J.; S. 3. So sehr diese Veröffentlichung auch durch seine Entstehungszeit geprägt sein mag, so gilt bis heute das Vorhandensein einer "Altstadt" mit baulichen Zeugen der Stadtgeschichte als notwendige Voraussetzung, um eine Stadt zur touristischen Attraktion werden zu lassen,

und weil ihr Entstehen nicht ein wahres Bauen und Wachsen war, sondern nur ein Unternehmen und Machen." (S. 4 f.)

Ganz anders sei es etwa, in "den Zauber einer schönen alten Kleinstadt einzutauchen", dies sei "der Schritt aus einer Welt in eine andere." (S. 4) Im Gegensatz zur Großstadt hat die kleine Stadt Eigenarten, die sie von den großen Städten deutlich abhebt: "Eine märkische Kleinstadt aber, wenn man sie einmal erlebt hat, kann man nicht verwechseln mit einer hessischen, schwäbischen oder bayrischen... Die Geborgenheit der alten kleinen Landstadt fühlen wir, wenn wir aus dem vielfältig Bewegten unseres Daseins in ihren Bereich des Beharrenden kommen... Wir fühlen einen leisen Neid auf die, die hier wohnen, auf alle die Gestalten, die zuweilen als Fremdlinge durch die Straßen der großen Städte gehen: Der Bauer und der Fuhrmann, der Förster und der Schäfer, hier sind sie daheim" (S. 5). Dabei wird dem Missverständnis vorgebeugt, dass die kleine Stadt seine Bewohner nicht intellektuell bereichern könne, denn "einmal wohnten die größten Geister in diesen kleinen Häusern." (S. 7)

KALTWASSERS Darstellungen lesen sich wie einen Auftrag, die Strukturen der kleinen Stadt als Maßstab zu nehmen, die im Gegensatz zu den großstädtischen Elementen dem sozialen und kulturellen Leben weit mehr entsprächen und mehr Übersichtlichkeit sicherten: "Nur hier gilt der Begriff der 'Stadtgemeinde' noch in seinem alten Sinn und Recht, nur hier ist noch alles 'Gemeine' von jedem wirklich gekannt, gewußt und besessen." (S. 8)

Mit der Beschwörung der kleinen Stadt geht das Bedauern in den Verlust der vertrauten und übersichtlichen Strukturen einher, wie WIBBELT in seinen Lebenserinnerungen als über Siebzigjähriger beschreibt: "Aber die Heimat ist mit mir gealtert; mit schmerzlicher Wehmut mußte ich immer mehr und mehr wahrnehmen, daß so manche liebe und vertraute Züge aus dem mütterlichen Antlitz verschwanden, daß die Heimat, nicht zu ihrem Vorteile, sich wandelte und immer mehr von ihrer alten Schönheit verlor."²³²

Heimat ist an bestimmte Landschafts- und Stadtbilder gebunden, die immer wieder mit denselben Attributen versehen werden: "Dörfer schmiegen sich in sanfte Talfalten. Über einem alten mauergeschützten Städtchen liegt der Klang der Abendglocken. Langsam senkt sich die Dunkelheit in schmale spitzgiebelige Gassen und für den Wanderer wird es Zeit an eine Bleibe zu denken. Anheimelnd läßt ein Wirtshausschild über breitem Torbogen ein. Dankbar empfindet er das Trauliche, die beschauliche Geborgenheit - die Heimat."²³³

Der deutsch-baltische Schriftsteller BERGENGRUEN berichtet von seiner erstmals 1934 veröffentlichten "Deutschen Reise" mit ähnlichem Duktus: "Eine Schwermut der Vergänglichkeit, Schwermut des Herbstes tropft von allen Dächern... Befangen in Träumerei, fröstelnd und schläfrig streich ich durch die Straßen mit den lieben Namen..."²³⁴

Bis heute reicht die verklärende Romantik der kleinen Städte, die sich durchaus in andere Begriffe kleiden kann: Quartier, Kiez, Nachbarschaft und -

²³² Wibbelt, Augustin: Der versunkene Garten. Lebenserinnerungen von Augustin Wibbelt, Essen 1946; S. 13. Augustin Wibbelt (1862 - 1947), geboren in Vorhelm, heute Ortsteil von Ahlen, Kreis Warendorf

²³³ Beyer, Paul; Bessiger, Kurt: Deutschland - schöne Heimat, Leipzig 1955. S. VII.

²³⁴ Bergengruen, Werner: Deutsche Reise, München 1959; S. 44. Das Zitat beschreibt die Stadt Lüneburg.

sozusagen als "Reimport" der europäischen Stadt - "new urbanism", der weniger als stadtstrukturelle Anweisung sondern als ästhetische Affirmation kleinbürgerlicher Ideale verstanden werden muss.²³⁵

So verstanden bieten Kleinstädte ein offensichtlich kaum zu ersetzendes "wohliges Gefühl", das nichts anderes sei, als "das verklärte Gefühl der Zusammengehörigkeit mit jenen, die vor uns waren... Möge die Erhaltung dieser zum Glück noch in reichem Maße bestehenden Zeugen aus unserer Väter- und Vorväterzeit noch für recht lange gelingen; denn nicht zuletzt auch darin liegen die Wurzeln eines starken, lebenskräftigen Volkstums."²³⁶



Abb. 9: Die Idylle von Überschaubarkeit und Nähe: "Feierabend" von Ludwig Richter. Quelle: Wiechmann, 1928; S. 74.

Nur am Rande ist auf die Tragik hinzuweisen, die in dem zuletzt zitierten Satz steckt: Gerade in den Veröffentlichungen aus der nationalsozialistischen Zeit wird der hohe Wert der deutschen sich bescheiden gebenden kleinen Städte betont und es werden Stadtbilder und Stadtsilhouetten dokumentiert, die - in der zeitgenössischen wie heutigen Bewertung - höchste stadt- und bauhistorische Qualitäten aufweisen. Stadtbilder, die - wengleich in mehreren Zeitschichten entstanden - wie komponiert wirken.

Es war dieselbe nationalsozialistische Gesellschaft, die die Vorbereitungen dafür schuf, genau jene Stadtbilder zu zerstören, die wenige Jahre zuvor Gegenstand elegischer Beschreibungen waren. Dasselbe Denken pries eine städtebaulich-heimatliche Ästhetik und überantwortete sie wenige Jahre später der vollständigen Zerstörung.

Auch die westfälischen Städte, und mit ihnen Gütersloh, standen mit einer klaren Position zwischen Idylle und Großstadt im Fokus der städtebaulichen

²³⁵ Kritisch zu New Urbanism: New Urbanism: Ein Beitrag zur regionalen Identität? In: Architektenkammer Nordrhein-Westfalen (Hg.), 2007; S. 45 - 52. "Ob der New Urbanism hier [für innovative städtebauliche Leitbilder] einen Beitrag leisten kann, bleibt vorerst sehr kritisch zu hinterfragen. Die Suche nach dem perfekten Ort muss also weiter gehen." (S. 50).

²³⁶ Feuder, Joseph: Das deutsche Bürgerhaus in Wort und Bild, Reutlingen 1922; S. 64. 23 Jahre später waren die "Zeugen aus unserer Väter- und Vorväterzeit" durch die Bomben des Zweiten Weltkrieges beseitigt.

Würdigung: "Wer mit Bedacht das Reich der regen Arbeit durchwandert, wird Romantischem und ländlich Idyllischem noch so viel begegnen, daß er in Zweifel gerät, wenn er entscheiden sollte, ob in dem Lande zwischen Lippe und Ruhr die Reste der alten Zeit oder die grotesken Werke der Industrie... die reizvolleren sind."²³⁷ Selbst FREILIGRATH (1810 - 1876), zeitweise Mitglied im *Bund der Kommunisten* und Vertreter der Revolution von 1848, sehnte sich in das "stille, abgeschiedene Moor- und Eichen- und Heide- und Westfalen" zurück, denkend "an die eingehegten friedlichen Gehöfte, an die grauen, verwitterten Rokokostädte auf dem platten Lande, an die einsamen grasbewachsenen Wallgräben unter ihren Ringmauern, an das Kreuz am Wege. Das ist's still, da ist's friedlich, da saust kein Dampfschiff und da stöhnt keine Eisenbahn, da kann man sinnen und träumen."²³⁸

Die Stadtbilder des 19. Jahrhunderts, von denen viele aus heutiger Sicht höchste Qualitäten aufwiesen, werden schon aus einem geringen zeitlichen Abstand heraus als abstoßend angesehen: " Wenn man sich nur einmal etwas tiefer vergegenwärtigt, wie die alten Städte Westfalens ausgesehen haben, so überläuft es einen warm und kalt. Denn man muß sich gestehen, sie waren schon im 12. Jahrhundert Wunder, zu denen jedes neue Säkulum, bis hinan zum 18., neue häufte. Es waren in des Wortes wirklichstem Sinne Städte märchenhafter Schönheit, und man ist voll Ingrim über den Idiotismus des 19. Jahrhunderts, der, herzloser denn Henkersknechte, in diesen Märchen wütete..."²³⁹

Die hier zitierte Veröffentlichung von 1924 würdigt Gütersloh und die benachbarten westfälischen Städte als herausragende Orte und rühmt die kleine Stadt als die Hüterin des eigentlichen Stadtbildes:

Bünde ist ein "sauberes, breit gelagertes Städtchen", Herford das "westfälische Rom", die "frommen Altstadtgassen" von Rheda sind "malerisch durch und durch; sie haben etwas, das zur bizarren Vergeistigung reizt... Das Schloß ragt hoch über der sich duckenden Stadt", das Rathaus von Rietberg "gelungen wie ein zierliches Spielzeug... Das Städtlein selbst ist voller malerischer Höfe und Portale", der Himmel über Wiedenbrück ist "grandios gemäldehaft", die Stadt "voll überaus malerischer Straßen und Winkel, das westfälische Dinkelsbühl."²⁴⁰

Auch Gütersloh gehörte in dieser Darstellung zu den herausragenden der kleinen Städte in Westfalen und hatte alle deren Vorzüge: "Gütersloh muß eine der märchenhaftesten der alten Städte gewesen sein. Aber nur wenig ist gerettet. Um die alte Stadtkirche herum sammelt sich Häusergewinkel, einzelnes grotesk, anderes wertvoll durch Schnitzereien, alles aber in seiner Gesamtheit noch den einstigen Wert der Stadtschönheit erkennen lassend. Das spärlichste, was erhalten ist, lohnt über alle Maßen, in jeder Weise verhätschelt zu werden. Gütersloh, hüte deine Schätze! Der Blick durch die Kirchgasse ist einer der feinsten in Deutschland, und die Domhofecke mit ihrer Rokokotür ein Preziosum, ach so fein, daß schon deswegen die Stadt be-

²³⁷ Mielert, Fritz: Das schöne Westfalen, Dortmund 1924; S. 41.

²³⁸ Zitiert nach: Schulte, Wilhelm: Volk und Staat; Regensburg, Münster 1954; S. 9. Schulte war auch Geschäftsführer des *Westfälischen Heimatbundes*. Seine Schrift wird wegen ihrer Materialfülle bis heute genutzt und gilt als frühes gelungenes Beispiel für Regionalgeschichte zur Revolution 1848/49.

²³⁹ Mielert, 1924; S. 31.

²⁴⁰ Mielert, 1924; S. 19 (Herford), S. 31 (Rheda), S. 32 (Rietberg), S. 126 (Wiedenbrück).

neidenswert unter allen anderen ist. Welch anderes Bürgerhaus Westfalens und Deutschlands hat eine gleich schmuckhafte Tür?"²⁴¹

In dieser Schrift ist Gütersloh mit Abbildungen vertreten, die den Blick auf das kleinstädtische Idyll lenken: Dargestellt wird ein "Häuserwinkel in Gütersloh" (S. 87) und "Haus mit Rokokotür am Domhof in Gütersloh" (S. 87): "Um die romanische Pankratiuskirche sehr malerische Häuserpartien. Das Haus Domhof 99 hat Spätrenaissancefachwerk und eine Rokokotür von 1750."²⁴² Auch in einer weiteren Veröffentlichung, die herausragende westfälische Bürgerhäuser angesichts einer "grausige[n] Verwilderung unserer Baukunst" vorstellt, die sich "fortan unserer Pflege und unseres Schutzes erfreuen" und "vor mutwilliger und gedankenloser Verunstaltung" behütet werden sollten, ist Gütersloh mit zwei Bürgerhäusern vertreten.²⁴³ Hervorgehoben wird das Haus Kirchstraße 21 im Zusammenhang mit der Erörterung von Blendläden: "Sehr beliebt sind die äußeren Blendläden, die manchmal die einzige Belebung der Front ausmachen. Wir sehen in Seppenrade ganz geschlossene Brettafeln, in Milspe Zweifüllungsläden, die sich der Formgebung der Fenster anpassen, in Warendorf die praktischen Jalousieläden und bei den Erdgeschossfenstern in Gütersloh geschlossene, nur oben mit Luftschlitzen versehene Klappen."²⁴⁴

Das zweite Beispiel aus Gütersloh - das zweigeschossige fünfachsige Bürgerhaus Kökerstraße 23 - steht im Zusammenhang mit den Erläuterungen über die Einflüsse der Romantik in der Mitte des 19. Jahrhunderts, die trotz aller Einflüsse "die ruhige Linie der Tradition gewahrt" habe.²⁴⁵ Auch für die Zeit nach dem Wiederaufbau 1945 bleibt in Gütersloh die Sehnsucht nach dem Vergangenen erhalten, "wenn es ihn [den Betrachter] aus den verkehrsreichen Straßen der Innenstadt plötzlich in jene alten, verträumten Winkel verschlägt. Aber sie sind ja mit all ihrer Romantik noch mehr, als nur ein Bestandteil der Stadt, sie sind die Kernzelle, die das Leben spendete, aus der das erwuchs, was wir heute unter dem Namen Gütersloh, die Industrie- und Gartenstadt, kennen."²⁴⁶

Offensichtlich wird das immer wieder kehrende romantisierende Bild der kleinen Stadt in jenen Typen von Bildbänden, die bis heute paradigmatisch das Ideal des überschaubaren Maßstabes und der Heimat beschreiben. Sie zeigen einen Ausschnitt aus dem Stadtgefüge, der so stark konturiert wird, bis genau jenes Bild übrig bleibt, mit dem das Stadtideal verbunden wird.²⁴⁷

²⁴¹ Mielert, 1924; S. 31. Angesprochen wird hier die Eingangstür des sog. "Stahl'schen Hauses", Am Domhof 4, das auch Dehio erwähnt und ebenfalls auf das "stattliche Rokokoportal" hinweist. Dehio, 1969; S. 192. Das Gebäude wurde zum Landesmuseum für Volkskunde, Detmold, transloziert nachdem es den Verkehrsplanungen im Wege gestanden hatte.

²⁴² Mielert 1924, S 124. Domhof 99 meint wiederum das Stahl'sche Haus. Der Kirching um die Pankratiuskirche (der heutigen Apostelkirche) ist zu wesentlichen Teil erhalten.

²⁴³ Rave, 1937; S. 5.

²⁴⁴ Rave, 1937; S. 64 f. Kirchstraße 21 ist erhalten. Tag der Eintragung in die Denkmalliste 25.10.1984. Auszug aus der Begründung: "2gesch. elfachsiges schieferverkleidetes Fachwerk-Traufenhaus in offener Bauweise mit Krüppelwalmdach...Eingang in der Vorderfront zurückliegend über Stufen erreichbar, doppelflügelige Tür mit Oberlicht, geschweiften Gesimsen und beschnitzten Füllungen in späten Rokoko-Formen..." Denkmalliste der Stadt Gütersloh. In: <http://www.guetersloh.de/Z3VldGVyc2xvaGQ0Y21zOjUyOTU=.x4s> {20.6.2011}. Das Innere ist heute wesentlich verändert.

²⁴⁵ Nicht erhalten. Heutige Nutzung der Fläche durch das Restaurant "Schiffchen" und Hotel "Stadt Gütersloh" (2011).

²⁴⁶ Kraak, Hagen: Gütersloh, Gütersloh 1956; ohne Seitenzahl.

²⁴⁷ Zimmermann weist auf die "keineswegs erforschte Tradition visueller Klein- und Mittelstadtdarstellungen" hin, die bis in die 1950er Jahre verbreitet gewesen seien. Zimmermann, 2010; S. 282.

Schon in den frühen Diskussionen um das "Wie" des Wiederaufbaus ab 1945 wurde die Frage nach der richtigen Stadtgröße gestellt und in vielen Fällen zugunsten der kleineren Städte - bis zur maximalen Größe einer Mittelstadt - beantwortet.

Hier taucht die Stadt des 19. Jahrhunderts vor der Überformung durch die Industrialisierung als Ideal wieder auf und wurde erneut mit den bekannten Attributen von Überschaubarkeit und Idylle einprägsam gekennzeichnet. Ihre begrenzte Größe, der gegenseitige Austausch und die engen wirtschaftlichen Verhältnisse von Stadt und umgebendem Land kennzeichneten in dieser Sicht eine kleine selbständige Welt mit eigenem Wirtschafts- und Kulturleben. Das Wachstum der Städte wird als abwegige Entwicklung von geradezu biblischem Ausmaß gesehen: "Wie eine Vertreibung aus dem Paradies mag uns dieser Zustand des Gleichgewichtes und der Ordnung aller Kräfte heute vorkommen, ein Paradies, aus dem uns der Sündenfall der Technik unwiderruflich vertrieben hat."²⁴⁸

Kleinstädte werden auch distanziert gesehen, sie verfügten durchaus über "schlechte Eigenschaften, über Scheuklappen und Spießbürgerlichkeit, sogar Neid, Missgunst und üble Nachrede." Aber letztlich seien sie doch "näher am Ursprung der Dinge, und ihre Menschen wissen besser als die in den großen Städten, was diese Welt, dieses Leben letzten Endes in Bewegung hält... Ja, es ist ein eigen Ding um die Romantik der kleinen Stadt, weit mehr ist sie nur als Vergangenheit, die vom Zeitenlauf ins Pittoreske und Betuliche, Anheimelnde und Kauzige verwandelt worden ist. Sie ist voller Bezüglichkeiten. Ein gut Stück der antiken Polis lebt darin, die Stete, die das Bauernland in die Stadt strömen läßt, und dies vor allem: das Wohlgefühl der Seele, die sich behaut und aufgehoben weiß unter Nachbarn."²⁴⁹ Diesem Zitat wird ein Abbild der Stadt Soest gegenüber gestellt, der "heimlichen` Hauptstadt Westfalens".

Angesichts der flächenhaften Zerstörungen der deutschen Städte durch den Zweiten Weltkrieg wurde in der Wiederaufbaudiskussion die Großstadt mit ihren mächtigen Strukturen als Ort der Ballung von Menschen und Technik in Frage gestellt. Die Naturferne der Großstadt wurde als Fehlentwicklung angesehen, die - wo möglich - zu revidieren war: "Die großstädtischen Zweckgesetze haben die Naturgesetze verdrängt. Und so wurde das großstädtische Menschenleben eines ohne rechte Naturverbindung, beraubt aller jahrtausendealten Lebensgesetzmäßigkeiten. Die Großstadt begann, das naturwahre Leben zu leugnen. Ein künstliches Dasein, in dem nur Geist und Hand des Menschen regieren, des Schöpfers Atem aber vergiftet wird."²⁵⁰

Zwar werden wiederholt die Vorzüge der kleinen Stadt - auf der Grundlage der maßstabsbildenden Städte des 19. Jahrhunderts - beschrieben, aber es werden darüber hinaus konkrete Dimensionen entwickelt, um alle infrastrukturellen Einrichtungen vorhalten zu können. Dabei ist eine wichtige Voraussetzung in Bezug auf die Größe einzuhalten: "Als gemeinsame Forderung aller ernsthaften Reformvorschläge halten wir fest: a) Stadteinheiten müssen begrenzt sein..."²⁵¹

²⁴⁸ Wolff, 1947; S. 6.

²⁴⁹ Rehkopp, Alfons: Die Stadt und ihre Bürger, Köln 1959; S. 34.

²⁵⁰ Peter, Karl: Bekenntnis zur Natur. Ein deutscher Not- und Mahnruf, Stuttgart 1947; S. 6.

²⁵¹ Wolff 1947; S. 15.

Auf der Suche nach der optimalen Größe zitiert WOLFF verschiedene Untersuchungen mit dem Ziel, die richtige Stadtgröße zu benennen.²⁵² RIEHL habe 1939 eine Größe von 5 000 bis 6 000 Bewohnern als zweckmäßig erkannt, um mit allen notwendigen Einrichtungen versorgt sein zu können, MEYERSON und MITCHELL gingen von Nachbarschaften von 5 000 Personen aus²⁵³, der Groß-Londoner Bebauungsplan sei auf Gemeinwesen von 5 000 bis 10 000 Einwohnern aufgebaut, WAGNER nehme ein Optimum von 25 000 Einwohnern an, HOWARDS Gartenstädte sollte 30 000 Personen aufnehmen und TESSENOWS ideale Kleinstadt sei mit 20 000 bis 60 000 Einwohnern anzunehmen.²⁵⁴ TESSENOW in einer weiteren Veröffentlichung: "Das Großstädtische hat seine bestimmten Entwicklungsgrenzen, und die Grenzen aller speziell großstädtischen Entwicklungsmöglichkeiten liegen bereits greifbar nahe."²⁵⁵

Daraus ermittelte WOLFF eine Idealstadt mit höchstens 60 000 Einwohnern: "Was wir hier erkannt haben, ließe sich in ein Grundgesetz für neue Städte fassen, das so lauten könne:

- a) Städte sollen aus Grundeinheiten von 5 000 bis 6 000 Einwohnern bestehen, die alle Anlagen der Versorgung, Verwaltung und Kultur erhalten, um ein gemeindliches Eigenleben führen zu können.
- b) Nicht weniger als vier und nicht mehr als zwölf Grundeinheiten sollen zum Verband einer Stadt vereinigt werden.
- c) Kleinere Einheiten sollen planmäßig an den genannten Größen ergänzt, größere entsprechend aufgegliedert werden."²⁵⁶

Auch in einem Aufruf aus 1947 "Grundsätzliche Forderungen" steht unter den fünf Forderungen die zukünftige Stadtgröße und -struktur an erster Stelle: "1. Die großen Städte müssen beim Aufbau zu einem gegliederten Verband in sich lebensfähiger, überschaubarer Ortsteile werden; die alte Stadtmitte muss neues Leben gewinnen als kulturelles und politisches Herzstück..."²⁵⁷

Fazit: Das Ideal der kleinen Stadt als Metapher für Ausgleich und Idylle hat eine lange Tradition. Je weiter sich die Wirklichkeit der Städte von ihr entfernte, desto stärker wurde das Bestreben nach ihr. In diesem Denken nahm die Entwicklung der Großstädte nahezu bedrohliche Züge an.

2.4 Die Großstadt als Bedrohung

Den Begriff der großen Stadt als bedrohlicher "Moloch", der alles mit einer ihm nichts entgegensetzenden Gewalt verschlingt, wurde in der Bibel geprägt und bezeichnete im Alten Testament ein Opfer:²⁵⁸

²⁵² Wolff 1947; S. 15 ff.

²⁵³ Myerson, Martin; Mitchell, Robert: Städte von morgen. In: Amerikanische Rundschau 3/1946, nach: Wolff 1947; S. 16.

²⁵⁴ S. Tessenow, Heinrich: Handwerk und Kleinstadt, Berlin 1919.

²⁵⁵ Zitiert nach: Weiske, Christine; Schmitt, Jürgen: Metamorphosen der Stadt: Cities on the Move. Thesen zur Diskussion um das städtische Wachstum. In: RaumPlanung 91/2000, S. 163.

²⁵⁶ Wolf, 1947; S. 18.

²⁵⁷ Zitiert nach: Conrads, Ulrich (Hg.): Die Städte himmeloffen. Reflexionen über den Wiederaufbau des Untergegangenen und die Wiederkehr des Neuen Bauens 1948/49; Gütersloh, Berlin 2003; S. 46.

²⁵⁸ Der Begriff wird später als Name eines Gottes mißdeutet.

"Du sollst auch nicht eines deiner Kinder dahingeben, daß es dem Moloch verbrannt werde, daß du nicht entheiligst den Namen deines Gottes; denn ich bin der Herr..."²⁵⁹

Um wo das Volk im Lande durch die Finger sehen würde dem Menschen, der eines seiner Kinder dem Moloch gegeben hat, daß er ihn nicht tötet, so will ich doch mein Antlitz wider denselben Menschen setzen und wider sein Geschlecht und will ihn und alle, die mit ihm mit dem Moloch Abgötterei getrieben haben, aus ihrem Volk ausrotten."²⁶⁰

Der Moloch Großstadt kennzeichnet einen Paradigmenwechsel, der mit der Industrialisierung und der daraus resultierenden Entwicklung der Städte im 19. Jahrhundert begann. Über Jahrhunderte war die Stadt der Ort, der im Gegensatz zu dem Leben auf dem Lande Vorzüge versprach: Sie bot - sofern sie befestigt war - Schutz, sie verfügte - in Abhängigkeit von ihrer Größe - über kulturelle Angebote und besaß in einem gewissen Rahmen soziale infrastrukturelle Angebote wie Gesundheitswesen oder Armen- und Altenfürsorge. Gleichzeitig war sie übersichtlich strukturiert und trotz dieser Begrenztheit relativ autark.²⁶¹

Die "Eindimensionalität" jener Städte, die viele Vorzüge eines ausreichenden gesellschaftlich-wirtschaftlichen Lebens in sich bargen, wurde mit dem Ende des Absolutismus und der nachfolgenden Industrialisierung abgelöst durch ihre Mehrdimensionalität: Städte waren jetzt nicht nur Ort von Sicherheit oder Kultur, sondern darüber hinaus auch Stätten der Kriminalität, der Anonymität, der Ausbeutung und der Vermassung. Sie wurde "als die Inkarnation alles Bösen gesehen oder um bei der Begriffsbildung des amerikanischen Soziologen Louis Wirth zu bleiben, als anonym und entfremdend, den elementaren Zusammenhang der Sozialgruppe auflösend und die Persönlichkeiten des einzelnen zersetzend."²⁶²

Die explodierenden Städte des 19. Jahrhunderts entwickelten sich ungesteuert und gehorchten ausschließlich einem gewinnmaximierenden Imperativ: "Die eigentliche Quelle allen Übels bei Planung und Entwurf war nicht so sehr der Spekulationsgewinn selber als die Besessenheit, mit der dieser Gewinn allen anderen menschlichen Überlegungen vorangestellt wurde."²⁶³

Die sozialen Verhältnisse in den Industriestädten waren schon in den Augen von Zeitgenossen untragbar und entwickelten zusätzliche argumentative Kraft, um die Großstadt abzulehnen. Elberfeld und Barmen waren als expandierende Textilgewerbestädte von einer fast beispiellosen Bevölkerungsentwicklung betroffen. Wies Elberfeld 1816 noch 22 000 Einwohner auf, so verachtfachte sich die Bevölkerungszahl bis 1910 auf 170 000, Barmen verneunfachte im selben Zeitraum seine Einwohnerzahl von 19 000 auf 169 000.²⁶⁴

²⁵⁹ Die Bibel, 1938, 3. Mose 18.21 (S. 126).

²⁶⁰ Die Bibel, 1938, 3. Mose 20.4 und 20.5 (S. 128).

²⁶¹ Der Begriff "Stadt" muss immer im zeitlichen Zusammenhang gesehen werden. Von den 4 000 deutschen Städten um 1330 hatten 95% lediglich 200 bis 2 000 Einwohner, nur 0,5% hatten mehr als 10 000 Einwohner. Nach: Schädlar-Saub, Ursula; Weyer, Angela (Hg.): Mittelalterliche Rathäuser in Niedersachsen und Bremen, Petersberg 2003; S. 11.

²⁶² Gatzweiler, Hans-Peter; Kaltenbrunner, Robert: Raumentwicklung ist Stadtentwicklung ist Raumentwicklung. Zur Unteilbarkeit eines inneren Zusammenhanges. In: Raumforschung und Raumordnung 2/2008, S. 141.

²⁶³ Mumford, 1980; S. 498.

²⁶⁴ Reulecke, Jürgen: Geschichte der Suburbanisierung in Deutschland, Frankfurt 1985; S. 203.

Der in Gütersloh geborene und in der Nachbarstadt Rheda praktizierende Arzt und Frühsozialist LÜNING (1818 - 1868) hatte 1845 die beiden Städte Elberfeld und Barmen besucht und neben der ihn durchaus beeindruckenden Industriekulisse die unwürdigen Verhältnisse beschrieben, die die soziale Segregation hervorgerufen hatte:²⁶⁵ "Es wohnen leider in diesen besseren Wohnungen wenig oder gar keine Arbeiter. Aber zwischen den Häusern führen kleine, schmale Gassen, durch welche sich gerade ein Mensch hindurchquetschen kann, in die Höfe und Hinterhäuser, da wohnen die Arbeiter des gesegneten Wuppertales. und wie es da aussieht, darüber hat sogar die Elberfelder Zeitung einige furchtbare Beispiele mitgeteilt. Dem Fremden aber fallen diese Gässchen nicht auf, und die Bourgeoisie hütet sich, ihn darauf aufmerksam zu machen."²⁶⁶

Schon 1853 - mitten im explodierenden Industrialisierungsprozess - schrieb der Völkerkundler HEINRICH: "Aber es wird eine höhere und höchste Blütezeit des Industrialismus kommen und mit ihr und durch dieselbe wird die moderne Welt, die Welt der Großstädte zusammenbrechen..."²⁶⁷ Als Zivilisationskritiker und Antiimperialist formulierte MARK TWAIN 1883: "Die menschliche Natur kann man nicht in Städten studieren, das Dorf ist der Ort, dort lernst du einen Menschen von innen und außen kennen - in der Stadt kennst du nur seine Kruste, und die lügt gewöhnlich."²⁶⁸

Die Beschreibungen der realen Verhältnisse boten immer neue Beweise für das Unheil der großen Stadt, in denen Armut und Alkoholismus, Bettelei und Prostitution aus den versteckten Nischen, die sie auch in den kleinen Städten besetzt hatten, hervortraten und in den großen Städten nunmehr unübersehbar wurden. Die großen industrialisierten Städte wurden zum Spiegel eines tiefgreifenden sozialen Wandels, der sich völlig vom Bild der kleinen Stadtidylle gelöst hatte und viele Anlässe der Auseinandersetzung bot. RILKE beschrieb 1903 den *Fluch der großen Städte*:

Denn, Herr, die großen Städte sind
verlorene und aufgelöste;
wie Fluch und Flammen ist die größte, -
und ist kein Trost, daß er sie tröste,
und ihre kleine Zeit verinnt.

Da leben Menschen, leben schlecht und schwer,
in tiefn Zimmern, bange vor Gebärde,
geängsteter denn eine Erstlingsherde;
und draußen wacht und atmet deine Erde,
sie aber sind und wissen es nicht mehr.

²⁶⁵ Dr. Otto Lüning (1818 - 1868) war die führende Person der frühsozialistischen Bewegung in Westfalen, Herausgeber des "Weser-Dampfbootes" und des "Westphälischen Dampfbootes", in denen er sozialistisch geprägte Aufsätze und Gedichte veröffentlichte. Zu Lünings Freundeskreis in Rheda gehörten u.a. Friedrich Engels, Edgar von Westphalen und Hoffmann von Fallersleben sowie der Holter Eisenhüttenbesitzer Julius Meyer, dessen Schloss (heute Teil der Stadt "Schloß Holte-Stukenbrock") viele der im Zuge der Revolution von 1848/49 verfolgten Demokraten aufnahm. Zu seinen Gästen zählten auch Karl Marx und Ferdinand Freiligrath. S. a. Sängler, Jochen (Hg.): Die Arbeiterbewegung in Rheda und Wiedenbrück, Gütersloh 1987 sowie Sängler, Jochen: Dr. Otto Lüning. Frühsozialist und Arzt in Rheda. In: Kreis Gütersloh (Hg.): Heimatjahrbuch Kreis Gütersloh 1999, Gütersloh 1999; S. 38 - 40. Auch: Dressler, Helmut: Ärzte um Karl Marx, Berlin 1970.

²⁶⁶ Zitiert nach Reulecke 1985; S. 23 f.

²⁶⁷ Weiske, Christine; Schmitt, Jürgen, 2000; S. 161.

²⁶⁸ Zitiert nach: Wernicke, Christian: Blau, weiß, rot, grau und kunterbunt. In: Süddeutsche Zeitung 27./28.8.2011, S. V 2/4

Da wachsen Kinder auf an Fensterstufen,
die immer in demselben Schatten sind,
und wissen nicht, daß draußen Blumen rufen
zu einem Tag voll Weite, Glück und Wind, -
und müssen Kind sein und sind traurig Kind.
...²⁶⁹

In *Die Aufzeichnungen des Malte Laurids Brigge* (1910) zeichnet RILKE ein düsteres Bild der Großstadt Paris voller Bedrängnisse, Krankheit, Verfall und Tod, eine Stadt, die nur in der Abgeschlossenheit der *Bibliothèque Nationale* Rückzugsmöglichkeiten bot.²⁷⁰

Um die Großstadt herum und um den Versuch, sich mit dem bedrohenden Neuen in ihr auseinanderzusetzen, entwickelte sich eine eigene Literaturgattung, die früh mit der *Chronik der Sperlingsgasse* in Berlin von RAABE (1856) begann und einen weithin anerkannten Höhepunkt in DÖBLINS Großstadtroman *Alexanderplatz* (1929) fand.

In der *Sperlingsgasse* nutzte RAABE ein einfaches wie wirkungsvolles dramaturgisches Mittel, um die Dichotomie von Großstadt und Kleinstadt zuungunsten der Großstadt scharf zu konturieren: Er beschreibt in Berlin einen Ort, an dem Berlin sich von der Großstadt entfernt, zu einer Kleinstadt wird und erst dadurch an Sympathie gewinnt: "Ich liebe in großen Städten diese ältern Stadtteile mit ihren engen, dunkeln, krummen Gassen, in welche der Sonnenschein nur verstohlen hineinzublicken wagt; ich liebe sie mit ihren Giebelhäusern und wundersamen Dachtraufen... Ich liebe diesen Mittelpunkt einer vergangenen Zeit, um welchen sich ein neues Leben in liniengraden, parademäßig aufmarschierten Straßen und Plätzen angesetzt hat..."²⁷¹ Hier tauchen - nunmehr innerhalb der Großstadt - alle Attribute auf, die für die Kleinstadt reserviert worden waren.

1922 stellte SCHÄFER (1868 - 1952) in *Die dreizehn Bücher der deutschen Seele* dem "vordergründigen prahlenden Wohlstand" der Neuzeit die der grauen ärmlichen Vorstädte entgegen:

"Einförmiger wurden die schmalen Fassaden und enger die Straßen, kleine Geschäfte ahmten den größeren nach mit trüben Schaufenstern und trugreichen Schildern, schmutziges Pflaster löste den blanken Asphalt ab, bis endlich der schwarze Kohlenweg kam zwischen verödeten Fenstern... Da wohnten die Frauen und Kinder all der Fabrikler, die dem prahlenden Reichtum der Stadt der drohende Untergrund waren..."²⁷²

Auch SCHÄFER begegnet den neuen großen Städten mit äußerstem Argwohn: "Nicht mehr das krumme Gewinkel der Gassen und nicht mehr die engen Geschosse altmodischer Häuser sollten die Stadt sein; schnurgerade an breiten Straßen gerichtet wollten die Bauten der Neuzeit dastehen mit Erkern und Türmen an schmuckreichen Fassaden... Statt rauchiger Trinkstuben prahlten die Spiegelwände an schmuckreichen Fassaden."²⁷³

²⁶⁹ Zitiert nach: Rehkopp, 1959; S. 60.

²⁷⁰ Rilke, Rainer Maria: *Die Aufzeichnungen des Malte Laurids Brigge*, Berlin 1952.

²⁷¹ Raabe, Wilhelm: *Die Chronik der Sperlingsgasse*, Stuttgart 1997; S. 10.

²⁷² Schäfer, Wilhelm: *Die dreizehn Bücher der deutschen Seele*, München 1922; S. 374.

²⁷³ Schäfer, 1922; S. 374.

Deutlich wird die enge geistige Nachbarschaft der dispersen volkstümelnden Gedanken des 19. Jahrhunderts und des Nationalsozialismus zum Gegensatzpaar kleine Stadt - große Stadt. Diese anfangs romantisierenden Gedanken wurden vom Nationalsozialismus aufgegriffen, radikalisiert und in die eigene Ideologie integriert.

Wie im Nationalsozialismus die kleine Stadt mit mittelalterlicher Prägung als typisch deutsch galt, so wird mit derselben Konsequenz die Großstadt abgelehnt. Hitler äußerte sich in stakkatohafter Diktion mit ebenso schlichten wie deutlichen Worten zur großen Stadt: " Die Großstadt ist ein furchtbares Ding. Die Großstadt ist ein Gewirr von Altem und Neuem. Die Großstadt ist Kampf, brutaler Kampf. Alles gemütliche soll man draußen lassen... Wo Städtisches mit Bauern zusammenkommt, da geht das Bauerntum kaputt. Schade, man kann nicht mehr bäuerlich denken."²⁷⁴

Deutlich erkennbar im Nationalsozialismus ist die Angst vor den undurchschaubaren und die Gesellschaft bedrohenden Strukturen der Großstadt: "Über den Riesenstädten unserer Zeit lastet indessen in besonderem Maße alles Ungemach, alle Tragik unserer verworrenen und gefährlichen Übergangszeit. Sie sind den Gefahren der Proletarisierung und Landentfremdung in besonderem Maße ausgesetzt. Eintönige und ärmliche Viertel bedecken zahllose Quadratkilometer. Die Unsicherheiten und Schäden der Maschinenwirtschaft machen die Großstadt zu einem Herd des Aufruhrs, das Gleichgewicht zwischen Land- und Stadtbevölkerung ist verlorengegangen."²⁷⁵

Das die Großstadt ablehnende Gedankengut genoss bis weit in das 20. Jahrhundert hinein große Popularität. Höhepunkt wurde 1918 SPENGLERS Veröffentlichung mit dem apokalyptischen Titel *Der Untergang des Abendlandes*, in dem die Großstadt der Höhe- und Endpunkt der Menschheitsgeschichte ist. In seinem Werk taucht der Topos des alles verschlingenden Großstadtmolochs wieder auf, der das Land aussaugt, "...unersättlich, immer neue Ströme von Menschen fordernd und verschlingend, bis sie inmitten einer kaum noch bevölkerten Wüste ermattet und stirbt. Wer einmal in der ganzen sündhaften Schönheit dieses letzten Wunders der Geschichte verfallen ist, der befreit sich nicht wieder... Es ist der formlos durch alle Großstädte flutende Pöbel an Stelle des Volkes, die wurzellose städtische Masse... an Stelle des mit der Natur verwachsenen, selbst auf dem Boden der Städte noch bäuerlichen Menschentums einer Kulturlandschaft."²⁷⁶ Die Untergangsvisionen SPENGLERS sind nicht einzig in der Literatur des beginnenden 20. Jahrhunderts. Sie werden begründet durch eine subtile Beobachtung und Vorahnung des politischen Wandels und der Katastrophe des Ersten Weltkrieges: ELSE LASKER-SCHÜLER schrieb ihr Gedicht *Weltende*, PICARD verfasste 1913 sein expressionistisches Gedicht *Traum vom Weltuntergang*.²⁷⁷

Im Sinne eines Antitraditionalismus schuf eine neue - expressionistische - Lyrik Ausdrucksformen, die versuchten, das noch unbewältigte Phänomen

²⁷⁴ Zitiert nach: Speer, Albert: *Erinnerungen*, Berlin 1969; S. 31.

²⁷⁵ Diesel, Eugen: *Das Land der Deutschen*, Leipzig 1933; S. 249 f.

²⁷⁶ Spengler, Oswald: *Der Untergang des Abendlandes*, München 1950; S. 43 und S. 456 f. Zitiert nach: Häußermann, Hartmut; Siebel, Walter: *Stadtsoziologie - Eine Einführung*, FernUniversität Hagen, o.J.; S. 27 f.

²⁷⁷ Ginsberg, Ernst (Hg.): *Else-Lasker-Schüler. Dichtungen und Dokumente*, München 1951; S. 88. *Der Mistral. Eine lyrische Anthologie*. In: Lautensack, Heinrich.; Meyer, Alfred Richard; Ruest, Anselm.(Hg.): *Die Bücher Maiandros*, Band 4 und 5, Berlin 1913; S. 47.

Großstadt zu fassen.²⁷⁸ Herausragend in vielen literarischen Zeugnissen ist die Dämonisierung der Großstadt, eine Stadtszenerie mit düsteren und gespenstischen Zügen wie in GEORG HEYMS Gedicht *Berlin 5*:

Die Straßenbäume schwanken an den glatten
Pfählen, und zeigen weiß den Blättergrund.
Wie eine schwarze Schar von großen Ratten,
So stehn die Schirme vor des Bahnhofs Mund.²⁷⁹

In *Vorstadt im Föhn* beschwört TRAKL das Hässliche der Stadt:

Am Kehricht pfeift verliebt ein Rattenchor,
In Körben tragen Frauen Eingeweide,
Ein ekelhafter Zug voll Schmerz und Räude,
Kommen sie aus der Dämmerung hervor.²⁸⁰

Auch bei HAUPTMANN wird die Ablehnung alles Neuen und Großen zugunsten des Überkommenen offensichtlich: "Es gibt keine Instrumente, die den Seelengehalt eines Zimmers, einer Kathedrale zu messen vermöchten. Könnte man solche Messungen anstellen und etwa das Zimmer eines dreißigstöckigen Wohnturmes mit dem eines Nürnberger Patrizierhauses oder eines Türmerstübchens daraufhin vergleichen, man würde mit Schrecken den verschwindend geringen Seelengehalt des ersteren feststellen, welches doch, mit jenen verglichen, als Triumph der 'Neuzeit' betrachtet wird."²⁸¹

Plastisch schildert der Fotograf HEINRICH HAUSER seine Erfahrungen während einer Reise 1928 durch das Ruhrgebiet: "Die Verdauung ist nicht in Ordnung! Das Gedärm der Stadt ist verstopft, Wucherungen, Zellhaufen sind die meisten, kaum Organismus geworden. Primitive Wesen, schlauchförmig mit irgendwelchen Öffnungen Mund und After zugleich, Nervenknotten ohne Verbindung miteinander, Totes, das Lebendiges umschnürt. Planlose Ausbreitung um die Lebensquelle herum, die unter der Erde liegt. Dann wieder Zeichen, daß ein tüchtiger Arzt hier an der Arbeit ist; breite Landstraßen, Teer oder Stampfbeton, tapfere Schnitte in das Chaos hinein."²⁸² Erkennbar ist das Bild der "kranken" Stadt, die geheilt werden muss. Eine Metapher, die in den 1950er Jahren als "organischer Städtebau" wieder auftaucht.

Neben dieser so konnotierten Großstadt entstand auch eine Großstadtdichtung, die ihr neue und vorher unbekannte Reize abgewann und als Erweiterung des Daseins begriff. "Ohne die sozialen Probleme zu ignorieren, überwand die neuen Lyriker die monotone Akzentuierung des Elends in der naturalistischen Großstadtdichtung und entdeckten die Weltstadt als eine Sphäre ungeahnter Lebenssteigerung und Abenteuerlichkeit. Das brausende Leben der Stadt mit seinem Bewegungschaos und seiner Dynamik wird als faszinierendes Schauspiel, als Offenbarung modernen Lebens genossen."²⁸³

²⁷⁸ Der ursprünglich für die Malerei entwickelte Begriff des *Expressionismus* wurde fast gleichzeitig auf die Literatur übertragen.

²⁷⁹ Heym, Georg: Dichtungen und Schriften, Gesamtausgabe. Band 1; Hamburg, München 1960; S. 94.

²⁸⁰ Trakl, Georg: Die Dichtungen, Salzburg, o.J.; S. 59 f.

²⁸¹ nach: Hielscher, Kurt: Deutschland. Baukunst und Landschaft, Berlin 1924; S. VIII.

²⁸² Weidle, Barbara (Hg.): Heinrich Hauser. Schwarzes Revier, Bonn 2010; S. 6. Die Originalausgabe erschien 1930 bei S. Fischer.

²⁸³ Schneider, Karl Ludwig: Zerbrochene Formen. Wort und Bild im Expressionismus, Hamburg 1967; S. 44.

Wie das 19. Jahrhundert eine Großstadtliteratur schuf, so provozierten die gewachsenen Städte auch in der Malerei neue Formen der künstlerischen Adaption, eine Großstadtkunst, die auch hier zwischen den Polen Natursehnsucht und Großstadtleben pendelte. Die Malerei war von der Großstadt zugleich fasziniert und abgestoßen. Sie dokumentierte die großen Straßen, das nächtlich hell erleuchtete Berlin, die Dichte des gesellschaftlichen Lebens. Neben diesen optimistischen Stadtbildern gab es jene, die die dunklen Seiten der Großstadt nachzeichneten. Die Stadt der Cafés, Weinstuben und Trinkhallen (MEIDNER: *Grand Café Schöneberg*, 1913), die Großstadt als undurchschaubares Dickicht (GROSZ und BECKMANN), als Ort aller, die den gesellschaftlichen Kampf verloren haben (DIX: *Die Skatspieler (Kartenspielende Krüppel)*, 1920) und des Tingeltangels und ihren verlorenen Seelen (HUBBUCH: *Die Saaltochter*, um 1926).

KIRCHNERS Straßenbilder aus den Jahren 1913 und 1914 gelten als Höhepunkt der expressionistischen Großstadtmalerei, gekennzeichnet von "Aufgeregtheit und nervöser Vitalität...erotischer Spannung und ordinärer Eleganz."²⁸⁴

Die Stadt als Bedrohung nahm auch die Filmkunst in ihren frühen Werken auf. In *Die Straße* entflieht ein kleiner Beamter seiner Familie, stürzt sich in die Angebote, die ihm die nächtliche Großstadt bietet, um am nächsten Tag reumütig zu seiner Familie zurückzukehren, wo ihm seine Frau wortlos das Abendessen reicht. MEIDNER (s.o.), der einen besonderen Ruf als Gestalter von Großstadtszenarien hatte, wirkte an diesem Großstadtfilm entscheidend mit. Seine Kulissen zeigen eine Großstadt, die überall bedrohlich ist, dunkel, verwinkelt und gefährlich.²⁸⁵ In einer zeitgenössischen Rezension des Filmes in der Zeitschrift *Film-Kurier* wurde der Topos des "Molochs Großstadt" bemüht und die Großstadt interpretiert als "Vampir, der jeden in Stücke reißt, der in seine Klauen gerät...". Die prächtige Großstadt ist "nur Lockmittel für Abenteuer Suchende. Das wirkliche Leben der Metropole ist düster und tragisch. *Die Straße* ist ein Todestanz der Epoche, deren Lärm den Schrei der Verzweiflung ersticken will. Aber es ist nur ein Trugbild, das in der Morgendämmerung verblaßt."²⁸⁶

In *Berlin - Sinfonie der Großstadt* wird der morgendlich anschwellende und in der Nacht abschwelende Rhythmus der großen Stadt in eine sinfonische Form überführt, die auf sorgfältig arrangierten Bewegungsabläufen beruht. Soziale Gegensätze - der morgendliche Ausritt der Begüterten in den Grunewald und die in die Fabrik strömenden Arbeiterinnen und Arbeiter - werden zwar gezeigt, sind aber nicht eigentlicher Gegenstand des Films, sondern folgen lediglich seinem sinfonisch formalen Ablauf.²⁸⁷

Mon Oncle von TATI (1958)²⁸⁸ steht ebenfalls für die Ablehnung der Moderne und stellt die romantisch-chaotischen Wohnverhältnisse des Monsieur Hulot in seiner anarchisch verschachtelten Dachgeschosswohnung in der Pariser Vorstadt St. Maur dem modernistischen Neubauviertel gegenüber - kubisch, weiß und - unpraktisch. Auch hier wird im Film offensichtlich, wem die Sym-

²⁸⁴ Berlinische Galerie (Hg.): *Ich und die Stadt. Mensch und Großstadt in der deutschen Kunst des 20. Jahrhunderts*, Berlin 1987; S. 62 f.

²⁸⁵ *Die Straße*, Deutschland, 1923, Regie: Karl Grunde, nach: Neumann, 1996, S. 72.

²⁸⁶ *Film-Kurier* Nr. 263, 30.11.1923. Zitiert nach: Toeplitz, 1987; S. 227.

²⁸⁷ *Berlin - Sinfonie der Großstadt*, 1927, Regie: Walter Ruttmann. Nach: Bawden, Liz-Anne (Hg.): *rororo Filmlexikon*, Frankfurt 1978; S. 71

²⁸⁸ *Mon Oncle*, Frankreich, 1958, Regie: Jacques Tati. Nach: Bawden, 1978; S. 1397.

pathie gilt: Der Bewohner des Neubaus lernt zum Ende des Films vom Humor und der Unbekümmertheit des Helden.

Auch neuere Filme wie *Blade Runner* oder *Batman* stehen ebenfalls für die düsteren Zukunftsvisionen einer überbevölkerten und verseuchten Welt, die von monströsen Stadtstrukturen überwuchert wird. Ästhetische Vergleiche zwischen diesen Filmen und etwa *Metropolis* zeigen bei allem künstlerischem und technischem Fortschritt über die sechzig dazwischen liegenden Jahre eine verblüffend hohe Konsistenz und Kontinuität in den Filmszenarien und der Filmarchitektur.²⁸⁹

Es ist auffällig, dass in dem sich gegen die Großstadt wendenden Kulturpessimismus des 19. Jahrhunderts, in dem die Städte gewaltig expandierten und neue Stadtformen schufen, "sich keine einzige einflussreiche Theorie [fand], die der großen Stadt positive Seiten abgewonnen hätte! Während sich ringsherum die Welt fundamental veränderte, pflegten die damaligen Eliten ihre träumerische Sehnsucht nach der ländlichen Idylle. In den Schulbüchern und wissenschaftlichen Zeitschriften war allerorten vom Unglück der Veränderung, vom Niedergang der Kultur zu lesen."²⁹⁰

Diesem Kulturpessimismus stellte SIMMEL 1903 seinen paradigmatischen Essay "Die Großstädte und das Geistesleben" gegenüber.²⁹¹ Simmel sah die Entwicklung zur Großstadt mit ihrer Distanz zur kleinen Stadt und zum Dorf nicht als "Untergang des Abendlandes" der Zivilisation, sondern als dessen Gegenteil, als Fortschritt in der zivilisatorischen Entwicklung und begründete mit seinen Ausführungen die Stadtsoziologie als neue Wissenschaft. Simmel war als jüdischer Intellektueller in einer Zeit des offensiven Antisemitismus eher Außenseiter im wissenschaftlichen Betrieb, seine Forschungen wurden weder nach seinem Tode noch in der Weimarer Zeit und während des Nationalsozialismus weitergeführt und führte letztlich zur Stagnation in der deutschen Stadtsoziologie.

Eine der Grundlagen der Ausführungen von SIMMEL sind die psychologischen Befindlichkeiten, denen der Großstädter ausgesetzt ist, die zu einer "Steigerung des Nervenlebens" geführt hätten, die "aus dem raschen Wechsel äußerer und innerer Eindrücke" hervorgehe.²⁹² Es sei der andere Rhythmus der Großstadt, der einen ununterbrochenen schnellen Wechsel von Sineseeindrücken hervorrufe, ganz anders als das Leben in Kleinstädten, in denen ein langsamerer fließenderer und gleichmäßiger Rhythmus einen anderen Einfluss ausübe.

Kleinstadt sei mehr Gemüt und gefühlsmäßige Beziehung, Großstadt berühre mehr den Verstand, die "bewussten, oberen Schichte unserer Seele." (S. 10 im Essay) Daraus leitet Simmel die Eigenschaft der "Intellektualität" des Großstädters ab, die dazu diene, dieser Überfülle großstädtischer Ereignisse zu begegnen.

²⁸⁹ S. bspw. Neumann, 1996; S. 148 ff. Parallelen sieht er u.a. in den alten Strukturen, die "unter den mächtigen neuen Strukturen überlebt haben." (S. 150).

²⁹⁰ Häußermann, Siebel o.J.; S.28. Diese Sehnsucht ist offensichtlich ubiquitär und wird lediglich in neue Formeln gekleidet, S.o. Ausführungen zur "kleinen Stadt": New Urbanism etc.

²⁹¹ Simmel, Georg: Die Großstadt und das Geistesleben, Frankfurt 2006. Zuerst veröffentlicht in: Die Großstadt. Vorträge und Aufsätze zur Städteausstellung. Jahrbuch der Gehe-Stiftung zu Dresden. Hg. Th. Petermann, Band IX, Dresden 1903; S. 185 - 206.

²⁹² Simmel, 2006; S. 9.

Damit einher geht die Änderung des Geistes, die denselben seelischen Strömungen folge und ein "mehr und mehr rechnender geworden" sei, in der rechnerischen Exaktheit dem Ideal der Naturwissenschaften, "die Welt in ein Rechenexempel zu verwandeln, jeden Teil ihrer in mathematische Formeln festzulegen" vergleichbar (S. 15). Zusätzlich sieht SIMMEL die notwendige absolute Exaktheit großstädtischer Interaktionen, ohne die ein unentwirrbares Chaos ausbrechen würde: "Die Pünktlichkeit, Berechenbarkeit, Exaktheit, die die Komplikationen und Ausgedehntheiten des großstädtischen Lebens ihm aufzwingen, steht nicht nur in engstem Zusammenhange mit ihrem geldwirtschaftlichen und ihrem intellektualistischem Charakter, sondern muß auch die Inhalte des Lebens färben und den Ausschluß jener irrationalen, instinktiven, souveränen Wesenszüge und Impulse begünstigen, die von sich aus die Lebensform bestimmen wollen, statt sie als eine allgemeine, schematisch präzisiertere von außen zu empfangen." (S. 18)

Die zweite Eigenart des Großstädters ist seine "Blasiertheit". Der Bewohner der Großstadt hat alles bereits einmal gesehen, sein Unvermögen auf immer neue Reize zu reagieren erzeuge letztlich Abstumpfung und die Unfähigkeit, die Bedeutung und den Wert der Dinge und damit der Dinge selbst als "nichtig" zu empfinden (S. 20).

Die letzte den Großstädter kennzeichnende Eigenschaft ist die der "Reserviertheit". In der kleinen Stadt sei man jedem bekannt und habe zu jedem ein positives Verhältnis, in der Großstadt sei dies wegen des ständigen Umgangs mit einer Vielzahl von fremden Menschen gar nicht möglich, "ohne in eine ganz unausdenkbare seelische Verfassung" zu geraten (S. 23). SIMMEL nutzt das Gegensatzpaar Kleinstadt und Großstadt um die besonderen Mentalitäten des Kleinstädters gegenüber dem Großstädter, der nicht einmal mehr seinen Nachbarn kenne und dem Kleinstädter deshalb als kalt und gemütlos erscheine.

Das Geisteswesen in der Großstadt sieht SIMMEL aber auch bereichert durch die persönliche Freiheit, die weder das Mittelalter kannte noch die Kleinstadt bieten könne.

Neben den besonderen Eigenarten des Städters der Intellektualisierung, Blasiertheit und Reserviertheit sieht Simmel die besonderen ausschließlich der Großstadt vorbehaltenen und nur durch deren Entwicklung entstandenen besonderen Formen städtischen Lebens, die diszipliniertes Verhalten erfordert: "So ist die Technik großstädtischen Lebens überhaupt nicht denkbar, ohne daß alle Thätigkeiten und Wechselbeziehungen aufs pünktlichste in ein festes, übersubjektives Zeitschema eingeordnet würden." (S. 17)

Eine weitere spezifische Form der Großstadt sieht Simmel in ihrer besonderen auch hier sich von der Kleinstadt abhebenden ökonomischen Struktur mit der besonderen, das Verhalten des Städters bestimmenden und ihn formenden Eigenart: "Diese Seelenstimmung ist der getreue subjektive Reflex der völlig durchdrungenen Geldwirtschaft; in dem das Geld alle Mannigfaltigkeiten der Dinge gleichmäßig aufwiegt, alle qualitativen Unterschiede des Wieviel ausdrückt, indem das Geld, mit seiner Farblosigkeit und Indifferenz, sich zum Generalnenner aller Werte aufwirft, wird es der fürchterlichste Nivellierer, es höhlt den Kern der Dinge, ihre Eigenart, ihren spezifischen Wert, ihr Unvergleichbarkeit rettungslos aus."²⁹³

²⁹³ Simmel, 2006; S. 21.

SIMMELS das Phänomen Großstadt typisierender Essay ist etwas besonderes in der kontinuierlichen Großstadtfeindlichkeit, die im 19. Jahrhundert mit dem Wachsen der Städte begann, danach ihre verschiedenen ideologisch induzierten Höhepunkte hatte und bis heute erkennbar ist (s.o.). SIMMEL war nicht nur Soziologe, sondern auch Schriftsteller und Philosoph. "Simmel zeigt, daß diese objektiven Kulturbereiche [Kultur, Recht, Sittlichkeit, Wissenschaft, Kunst, Religion], obwohl sie ihre eigene Gesetzlichkeit haben und sich dem Leben gegenüberstellen können, doch aus dem Leben selber erwachsen. Denn Leben ist immer zugleich Mehr-als-Leben, oder, wie Simmel sagt: Die Transzendenz ist dem Leben immanent..."²⁹⁴ Die soziologische Diagnose SIMMELS war kein Plädoyer für die Kleinstadtromantiker sondern Fürsprache für einen Weg der Gesellschaft zur Großstadt.

SCHELISKY hat fünfzig Jahre nach SIMMEL in ähnlicher Weise den Großstädter als Phänomen beschrieben, der sich so weit dem Großstadtleben angepasst hat, dass ihm Nähe und Bekanntheit fremd werden und ausgetauscht werden gegen eine unverbindliche Isoliertheit seines Privatlebens. Nach SCHELISKY ist konsequenterweise der Rückzug des Städters in die Vorstädte kein Plädoyer für eine neue Nachbarschaft, sondern das genaue Gegenteil: "Es liegt also keine Rückkehr des Großstädters zum Ländlichen darin, daß sich die Wohnbereiche der Großstadt immer aufgelockerter in die umgebende Landschaft hineinziehen, sondern gerade eine Dokumentation des wahren Wesens des Großstädters."²⁹⁵

Eine ergänzende aktuelle Beschreibung der Rastlosigkeit der Gesellschaft des 19. Jahrhunderts, die durch den Maschineneinsatz beschleunigt worden sei, liefert RADKAU: "Wie selbst nüchterne Sozialkritiker bemerken, verschwand am Ende des 19. Jahrhunderts 'ein Teil der Behäbigkeit der alten Welt'... und schon früh gab es in der Technik einen ersten Schub von 'Schnell'-Komposita ('Schnellbleichen', 'Schnellgerberei', 'Schnellseifensiederei', 'Schnellpost', 'Schnellpresse')..."²⁹⁶ RADKAU schließt aus seinen Beobachtungen auf ein 19. Jahrhundert als ein Zeitalter der "Nervosität", die die Gesellschaft geprägt habe, die zuvor von Gewohnheiten und einem natürlichen Rhythmus bestimmt gewesen sei. Hier lassen sich erneut die Unterschiede von Großstadt und der kleinen Stadt erkennen, die noch nicht von den beschleunigenden Strukturen erfasst worden ist und in der noch längere Zeit die alten Gewohnheiten erhalten werden konnten. Auch daraus erklärt sich ein Teil der Sehnsucht nach der Kleinstadtidylle, die mit einem bedächtigen und gemächlichen Leben und einem langsamen Rhythmus verbunden wird.

Trotz des aufklärerischen Inhalts von SIMMELS Essay halten sich die großstadtfeindlichen und damit kulturpessimistischen Einstellungen bis heute. Sie gehen in der Regel einher mit einer bestimmten ideologischen Verhaftung. So stellte noch 1970 SCHOEPS als erklärter Monarchist wiederholt die alten funktionierenden Dorfstrukturen der "Vermassung der Bevölkerung"²⁹⁷ gegenüber. Die Proletarisierung liege weniger in der sozialen Verelendung der

²⁹⁴ Störig, 1950; S. 491.

²⁹⁵ Schelsky, Helmut. In: Süddeutsche Zeitung 1.12.1956, zitiert nach: Schneider 1960, S. 426 f. (ohne weitere Angaben).

²⁹⁶ Radkau, Joachim: Das Zeitalter der Nervosität. Deutschland zwischen Bismarck und Hitler, München, Wien 1998; S. 190. Sehr weit geht seine These, dass der Engländerhass und der Ausbruch des Ersten Weltkrieges letztlich eine Reaktion auf Nervenschwäche und die Zeitkrankheit Neurasthenie gewesen sei.

²⁹⁷ Schoeps, Hans-Joachim: Preußen und Deutschland seit 1763, Berlin 1970; S. 253.

Menschen, als vielmehr in ihrer Entwurzelung und Distanzierung von Herkunft und vom Boden. Folgen seien Abbau persönlicher Verantwortung, das Absinken des normalen Niveaus menschlichen Verhaltens und die Flucht in die Anonymität des Allgemeinen. Vermassung führe ferner zu einem Fortfall des Differenzierungsvermögens, zur Schwächung der allgemeinen Urteilskraft und steigere die Passivität und suggestive Beeinflussbarkeit. "In ihrem Handlungssich beeinträchtigte Menschen werden mithin anfällig für Kollektivhypnosen, die den unfreien Einzelnen dynamisieren und auf 'hohe Touren' bringen."²⁹⁸ Hier werden die apokalyptischen Visionen SPENGLERS wieder aufgenommen: SCHOEPS wiederholt fünfzig Jahre später dasselbe Orakel Spenglers: Zivilisation und Kultur sind einer Gesetzmäßigkeit unterworfen, die nach einer Übergangsphase der Erstarrung unweigerlich das Ende der Gesellschaft vorsieht. Die Großstadt wird zum Symbol des Scheiterns der menschlichen Gesellschaft und ihr Fortleben nur noch außerhalb der Großstädte in kleinen Städten und in Dörfern denkbar.²⁹⁹

Fazit: Ein großer Teil der Stadttheorien und ein großer Teil der Antworten auf die ab der Industrialisierung gestellten Fragen nach der zukünftigen Entwicklung der Stadt fußen auf der latenten Ablehnung der Großstadt und der Ausrichtung nach dem Ideal der kleinen Stadt. Die kontinuierlich notwendigen Reaktionen auf die vielfältigen Umwälzungsprozesse, die Widerstände gegen eine mächtige gesellschafts-politische und technologische Entwicklung, die Ablehnung der Großstadt und die Suche nach dem Ideal werden in den Entwicklungslinien für die Stadtentwicklung des 19. Jahrhunderts und der nachfolgenden Jahrzehnte offensichtlich.

²⁹⁸ Schoeps, 1970; S. 253. 1954 initiierte Schoeps mit weiteren konservativen Kräften ein "Monarchistisches Manifest" mit dem Ziel der Einführung der Monarchie mit Hilfe des Grundgesetzes, das seine Geltung nach Schoeps ohnehin auf eine Übergangszeit beschränkt habe. Die Ehre Preußens. In: <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-28955358.html> (Der Spiegel 10/1954, 3.3.1954) {17.3.2011}.

²⁹⁹ Letztlich schimmert hier die Erkenntnis von Jean-Jacques Rousseau durch, nach der nur in kleinen Gesellschaften menschliches Handeln möglich sei.

3. Der Städtebau des Wiederaufbaus und der prosperierenden Jahre 1945 - 1969

In den folgenden Abschnitten werden beginnend mit dem 19. Jahrhundert die Voraussetzungen und die Bedingungen beschrieben, unter denen sich ab 1945 der Städtebau in Deutschland entwickeln konnte.

3.1 Städtebauliche Entwicklung des 19. Jahrhunderts und des 20. Jahrhunderts bis 1918

Das 19. Jahrhundert war eine Zeit des umfassenden technischen, gesellschaftlichen, politischen und sozialen Wandels. Der Absolutismus war abgelöst und nur noch in Restformen in einigen Klein- und Kleinstterritorien erhalten. Die französische Revolution hatte neue Wege politisch-gesellschaftlicher Alternativen aufgezeigt. Der Humanismus der Renaissance, die Reformation und die aufklärerischen Schriften von ROUSSEAU und KANT hatten die Veränderungen vorbereitet, die im 19. Jahrhundert durch die großen technischen Innovationen beschleunigt wurden.

Die Frühindustrialisierung löste Frühkapitalismus und Merkantilismus ab und begann wie nie zuvor eine andere gesellschaftlich-politische Entwicklung das Bild der Landschaften und der Städte zu verändern.

Ausgelöst durch die Napoleonischen Kriege folgten im deutschen Reich eine Vielzahl von inneren Reformen, die Aufhebung der Zünfte und der Niederlassungsfreiheit der meisten Gewerbe, die Stärkung der Selbstverwaltung der Städte und die Entlassung der Bauern aus der Erbuntertänigkeit, die ein großes Potential an billigen Arbeitskräften für den sich beschleunigenden Prozess der Industrialisierung freisetzte. Die Bevölkerungszahlen wuchsen durch die Verbesserung der hygienischen Verhältnisse, durch den Geburtenüberschuss und durch Zuwanderung in die entstehenden Industrieregionen wie Oberschlesien, Berlin oder das Ruhrgebiet.

Die Landwirtschaft, die Deutschland im 19. Jahrhundert noch entscheidend prägte, profitierte durch den Einsatz von Düngemitteln und Maschinen vom technischen Fortschritt und erhöhte die Produktion von Fleisch und Getreide, die ihrerseits zur Zunahme der Bevölkerungszahlen beitrugen.

Die Nutzung der Dampfkraft war eine der wesentlichen Faktoren des technischen Fortschritts. Sie löste die unsichere und aufwändige Energieversorgung durch Wind- oder Wasserkraft ab und ermöglichte großmaßstäbliche Produktionsformen. "Sie vor allem veränderte den Maßstab und ermöglichte eine viel stärkere Konzentration der Industrie und der Arbeiter; dabei entfernte sie gleichzeitig den Arbeiter weiter von seiner ländlichen Basis, wo ihm seine Kate mit ihrem Garten zusätzliche Nahrungsmittel und ein bescheidenes Gefühl der Unabhängigkeit verschaffte."³⁰⁰

Geradezu wie eine Metapher des technischen Fortschrittes wirkt die Einrichtung einer *Mechanischen Werkstatt*, die HARKORT 1819 in den Räumen der ehemaligen Burg von Wetter an der Ruhr eingerichtet hatte: Ein neues Ge-

³⁰⁰ Mumford, 1980; S. 531.

werbe nutzt geschichtlich zwar wertvolle, baulich aber nutzlos gewordene Dokumente einer vorangegangenen Gesellschaft.

Die Eisenbahn wurde ein bedeutender Fortschrittsmotor. Ausreichendes privates Kapital und in einigen deutschen Staaten öffentliche Bauherren ließen in kürzester Zeit ein dichtes Eisenbahnnetz entstehen. Die Nachfrage nach Arbeitskräften für den Eisenbahnbau stieg, für die Produktion der Eisenbahninfrastrukturen entstanden neue Fabrikationsstätten, die wiederum neue Arbeitsplätze schufen. Das Eisenbahnnetz ermöglichte den Transport großer Mengen Güter über lange Strecken innerhalb kurzer Zeit.

Nach der Dampfmaschine gab die Erfindung des elektromotorischen Antriebs einen weiteren wichtigen Schub für neue industrielle Produktionsformen und ersetzte die mit größerem apparativen Aufwand zu betreibenden Dampfmaschinen. Energie lag jetzt unmittelbar am Arbeitsort und brauchte nicht über energieverbrauchende Transmissionstechniken von der zentralen Dampfmaschine an die einzelnen Arbeitsstätten verbracht zu werden. 1903 gab es in Deutschland in jeder Stadt über 50 000 Einwohner ein Elektrizitätswerk. Gütersloh erhielt im Februar 1914 durch das *Elektrizitätswerk Westfalen AG* eine eigene Versorgung.³⁰¹

Diese Skizze beschreibt die Voraussetzungen, die für den wirtschaftlichen Aufschwung Deutschlands nach der Revolution 1848/1849 und für den nachfolgenden Urbanisierungsprozess notwendig waren und ohne den Wegfall von traditionellen Schranken und einer höheren sozialen und räumlichen Mobilität nicht denkbar gewesen wären.

Schwerpunkt des wirtschaftlichen Aufschwunges war die Grundstoff- und Investitionsgüterindustrie, die Regionen wie das Ruhrgebiet zu Schwerpunkten der wirtschaftlichen Entwicklung machten. Innerhalb kürzester Frist wurde eine bis dahin agrarisch bestimmte Landschaft zu einem der führenden Industriekomplexe Deutschlands, an dem der Kohlebergbau als Voraussetzung für die Bildung einer Montanindustrie den größten Anteil hatte. Zwar gab es bereits am südöstlichen Rande des Ruhrgebiets im Raum Wetter - Witten - Herdecke erste Kohleförderungen. Die großmaßstäbliche Förderung wurde aber erst möglich, als die das Grubenwasser fördernden Dampfmaschinen die Bildung von Tiefenzechen zuließen. 1850 förderten 198 Zechen 2 Millionen Tonnen Kohle, wenige Jahre später 1857 produzierten 300 Zechen bereits mehr als 3,6 Millionen Tonnen Kohle.³⁰²

Mit der Industrialisierung und dem wirtschaftlichen Wandel wuchsen die Städte. Innerhalb von fünfzig Jahren erreichten sie ein Vielfaches ihrer ursprünglichen Größe. Folgende Zahlen dokumentieren das geradezu explosive Wachstum einiger Städte zwischen 1816/1819 bis zu den Gründerjahren 1870/1871.

³⁰¹ Häußermann, Läßle, Siebel 2008; S. 54.

³⁰² Fischer, Wolfram: Auf dem Weg zur Industrienation 1800 bis 1870. In: Richter, Gerd (Red.): Deutschland - Porträt einer Nation. Band 3, Wirtschaft; Gütersloh 1987; S. 103.

Stadt	1816/1819	1870/1871	Zunahme um ein ... Vielfaches
Berlin	198 000	826 000	4,17
Breslau	75 000	208 000	2,77
Dortmund	4 000	44 000	11,0
Duisburg	5 000	31 000	6,2
Gelsenkirchen	1 000	8 000	8,0

Abb. 10: Wachstum ausgewählter Städte 1819 - 1870/1871, eigene Darstellung.
Quelle: Reulecke, Jürgen: Geschichte der Suburbanisierung in Deutschland, Frankfurt 1985; S. 203 und eigene Berechnung.

Die Bevölkerung wuchs in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts in den Städten wie auf dem Lande noch in gleichem Maße. Erst gegen Ende des Jahrhunderts löste sich die Bevölkerungsentwicklung der Städte von der landesweiten Entwicklung ab: Im Deutschen Reich nahm die Bevölkerung um 58% zu, in den Gemeinden mit mehr als 5 000 Einwohnern aber um 229%. Im Jahr 1871 wohnten 4,8% der Bevölkerung in Großstädten mit mehr als 100 000 Einwohnern, 1910 stieg der Anteil schon auf 21,3%.³⁰³ Motoren dieser expansiven Entwicklung waren neben der am englischen Vorbild orientierten liberalen Wirtschaftsgesellschaft die Bildung des Deutschen Reiches und der Zufluss hoher Reparationszahlen nach dem deutsch-französischen Krieg 1870/1871. Der gesellschaftlichen Befriedung diente die Sozialgesetzgebung Bismarcks, die durch die politische Ruhigstellung der Arbeiterschaft mithilfe der Sozialistengesetze ergänzt wurde.

Das Wachstum vieler Städte war mit einem geradezu symbolischen Akt verbunden - dem des Niederlegens der Befestigungsanlagen, die wegen der fortgeschrittenen Kriegstechnologien überflüssig wurden, die Stadtentwicklung behinderten und die wertvoll gewordene Fläche für andere Nutzungen blockierten. Damit wurde ein neues Bild von Stadt geschaffen, das sich nicht mehr an der Dichotomie von Stadt und Land orientierte. Stadt konnte jetzt nicht mehr räumlich klar definiert werden als alles, was innerhalb der Mauern lag. Die Stadtgrenzen wurden diffus, definierten sich jetzt vor allem an den administrativen Grenzen und waren in der Örtlichkeit kaum noch erkennbar. Die ungeordnete Stadtentwicklung des 19. Jahrhunderts beschleunigte diesen Prozess der Auflösung der überkommenen Stadtstrukturen.

In der aufklärerisch-liberalen Zeit trug die Preußische Städteordnung vom 19. November 1808 entscheidend dazu bei, "Stadt" als bürgerliche Selbstverwaltung zu begründen und definierte dazu erstmals Begriffe wie Einwohner, Bürger und Bürgerrechte. Neben der führenden Person des FREIHERR VOM STEIN waren es der Provinzialminister FREIHERR VON SCHROETTER, der Königsberger Polizeidirektor FREY und der Oberpräsident der Provinz Westfalen FREIHERR VON VINCKE, auf die der Entwurf der neuen Städteordnung zurückzuführen ist. Durch die Emanzipierung der

³⁰³ Häußermann, Hartmut; Läßle, Dieter; Siebel, Walter: Stadtpolitik, Frankfurt 2008; S. 23.

Bürger von staatlichem Reglement wurden Hauseigentümer zu Trägern der kommunalen Selbstverwaltung.³⁰⁴

Es dauerte Jahrzehnte, bis sich die gemeindliche Selbstverwaltung - dies war das hauptsächliche Ziel der Verfasser der Städteordnung - durchgesetzt hatte. In Westfalen erhielten zwischen 1831 und 1834 zunächst nur die Städte Minden, Herford, Bielefeld, Höxter und Dortmund durch Kabinettsordre vom 18.3.1835 die Genehmigung zur Einführung der (zwischenzeitlich revidierten) Städteordnung, den übrigen 38 Städten Westfalens wurde die Städteordnung durch die *Landgemeindeordnung für Westfalen* vom 31.10.1841 genehmigt.³⁰⁵

Die Initiatoren der Preußischen Städteordnung hatten mit ihrem Werk ein Zeichen gegen die vergangene absolutistische Herrschaft der Landesherren gesetzt und gleichzeitig den Bürger zur Gestaltung des Staates verpflichtet. Ein zweiter Grund ihres Entstehens liegt im Zusammenbruch Preußens nach der Niederlage gegen Napoleon und dem Frieden von Tilsit. STEINS Reformpläne hatten nach eigener Aussage deshalb auch die Absicht, den "sittlich religiösen vaterländischen Geist in der Nation zu heben, ihr wieder Mut zu machen, Selbstvertrauen, Bereitschaft zu jedem Opfer, für Unabhängigkeit von Fremden und für Nationalehre einzuflößen."³⁰⁶

In einem engen Zusammenhang mit der Preußischen Städteordnung steht die Regierungsreform. Schon zwei Jahre vor der Städteordnung von 1808 setzte STEIN am 26./27.4.1806 in seiner Denkschrift "Darstellung der fehlerhaften Organisation des Cabinets, über die Nothwendigkeit der Bildung einer Ministerial-Konferenz" die Eckpunkte für eine neue Organisation der obersten Staatsbehörden.³⁰⁷ Die ehemaligen Kriegs- und Domänenkammern als damalige Mittelbehörden wurden zu "Regierungen", deren Leiter der "Regierungspräsident" war. In der Folge erhielt 1815 Preußen eine Gliederung in 10 Provinzen, die bis 1918 Bestand hatte.

Als zentrales Element verpflichtete die Preußische Städteordnung jeden Bürger zu öffentlichen Stadtämtern: "§ 191. Jeder Bürger ist schuldig, öffentliche Stadtämter zu übernehmen, und solche, womit kein Dienstehnkommen verbunden ist, unentgeltlich zu verrichten."³⁰⁸

Zwar hatte jeder Bürger das aktive Wahlrecht, doch nur wenn er - sofern er kein Gewerbe betrieb oder nicht über Grundbesitz verfügte - ein Mindestehnkommen besaß. Kein Wahlrecht hatten "Bürger weiblichen Geschlechts" (§ 74 c) der Städteordnung). Darüber hinaus sollten von den zu wählenden Stadtverordneten "wenigstens zwei Drittel mit Häusern in der Stadt angesessen sein." (§ 85 der Städteordnung).

Mit diesen einschränkenden Regelungen - in Bielefeld hatten nur 3,8% aller Bürger das Wahlrecht³⁰⁹ - erhielt das bürgerliche Besitztum umfangreiche

³⁰⁴ Mönninger, Michael: Als die Maurermeister noch das Sagen hatten. In: Süddeutsche Zeitung, 2.8.2011; S. 14. Rezension von: Hoffmann-Axthelm: Das Berliner Stadthaus. Geschichte und Typologie 1200 - 2010, Berlin 2011.

³⁰⁵ Deutscher Städtetag (Hg.): Die preußische Städteordnung von 1808, Bonn 1957; S. 19.

³⁰⁶ Stein in einem Brief an Hardenberg vom 8.7.1807. Zitiert nach: Deutscher Städtetag, 1957; S. 23.

³⁰⁷ Deutscher Städtetag, 1957; S. 23.

³⁰⁸ "Ordnung für sämtliche Städte der Preußischen Monarchie mit dazu gehöriger Instruktion, Behuf der Geschäftsführung der Stadtverordneten bei ihren ordnungsgemäßen Versammlungen Vom 19ten November 1808". In: Deutscher Städtetag, 1957; S. 45 - 96. Zitat S. 89.

³⁰⁹ Reulecke, 1985; S. 17.

Vollmacht über die Gestaltung ihrer Kommune. Damit und mit der ökonomischen Expansion und Stabilisierung der bürgerlichen Schichten entwickelte sich eine starke bürgerliche Gesellschaft - das 19. Jahrhundert ist ein Jahrhundert des Bürgertums.

Die in diesem Jahrhundert expandierende Verwaltung teilte sich in eine Fülle vorher nicht vorhandener Behörden auf allen Ebenen des Staates mit spezialisierten Aufgaben auf. Das streng hierarchische System und die sichere Entlohnung führte zur Bildung einer stabilen Gruppe loyaler Staatsbediensteter, die sich der Ausübung ihrer hoheitlich legitimierten Aufgaben sehr bewusst waren. Der Gendarm auf dem Lande als unterste Instanz der Polizeiverwaltungen wurde zum Inbegriff des preußischen selbstbewussten Beamten mit umfangreicher Anweisungsbefugnis und einer kaum zu erschütternden Autorität. Diese Figur wurde letztlich auch deswegen zum Gegenstand von zeitgenössischem Spott und Kritik, in denen sich der Widerstand gegen den anmaßenden Staat eine Nische schuf.³¹⁰

Die deutsche Verwaltung trug entscheidend zu den wirtschaftlichen Erfolgen des 19. Jahrhunderts bei, war aber auch geprägt durch Überbürokratisierung und Kompetenzwirrwarr, auch hier Anlass für beißende Kritik gebend. Ihre Ambivalenz liegt in ihrer Effektivität, Innovationsbereitschaft und im sachgerechten Handeln auf der einen Seite und in ihrem Konservatismus, ihrer Obrigkeitsstaatlichkeit und in ihrem reaktionären Verständnis auf der anderen Seite. "Auch das gehörte zu ihrem Janusgesicht. Bürger- und volksnah war sie in keinem Fall."³¹¹

Das nach Jahrhunderten des Absolutismus wieder erstarkende Bürgertum ist sowohl Ergebnis wie auch gestaltender Teil des Urbanisierungsprozesses des 19. Jahrhunderts.

Wie die Territorialherrscher zuvor schuf sich jetzt auch das Bürgertum eigene Insignien seiner Stärke und seines Selbstbewusstseins. Städtebaulich wirksam wurden diese Projekte vor allem in Form von repräsentativen Bauten, die sich Bürger leisteten, allen voran die Rathäuser. Diese waren ohnehin notwendig, da die wachsenden Bevölkerungszahlen und das unerwartete wirtschaftlich-technische Wachstum der Städte die kommunalen Verwaltungen mit immer neuen Anforderungen konfrontierte. "Von Mitte des 19. Jahrhunderts bis zu Beginn des Ersten Weltkrieges wurden [in Deutschland] etwa 200 neue Rathäuser errichtet, die vielen kleineren Objekte in den Dörfern und Gemeinden gar nicht mitgerechnet. Allein in den damals noch selbständigen Städten rund um Berlin entstanden zwischen 1890 und 1916 siebzehn neue zum Teil beeindruckende Rathäuser."³¹² Mit weiteren repräsentativen Bauten, wie Theater, Festsälen oder Gesellschaftsräumen prägte das Bürgertum die Innenstädte der schnell wachsenden Städte und schuf neue urbane Formen. Die Entwicklung des Bürgertums ist Teil des Urbanisierungsprozesses, der nicht nur räumlich zu sehen ist, sondern zum dem auch die Bildung einer neuen - städtischen - Lebensform gehörte.

³¹⁰ In seiner Tragikomödie "Der Hauptmann von Köpenick" hat Carl Zuckmayer dem unerschütterlichen und loyalen Glauben der treuen Staatsdiener ein dauerhaftes Denkmal gesetzt. Uraufführung 5.3.1931. Seit der Erstveröffentlichung mehrere Ausgaben, u.a.: Zuckmayer, Carl: Der Hauptmann von Köpenick. Ein deutsches Märchen in 3 Akten, Berlin 1931.

³¹¹ Nipperdey, Thomas: Deutsche Geschichte 1866 - 1918. Zweiter Band. Machtstaat vor der Demokratie, München 1992, S. 140.

³¹² Zirbel, Michael: Das Rathaus in Witten - Geschichte und Augenblick, Witten 1991; S. 10.

Es entstand eine neue urbane Lebensweise, die den "Städter" hervorbrachte und weiter zum Stadt-Land-Gegensatz und zur Trennung ihrer Gesellschaften beitrug.

Ein weiteres urbanes Indiz ist die Privatheit der Wohnung, die zu schaffen erst jetzt möglich wird, wo vorher in der vorindustriellen Gesellschaft noch Wohnen, Arbeiten und Konsumtion in einem Gebäude stattfanden. Es nahm nicht nur die Kernfamilie auf, sondern auch alle Verwandten und Dienstleute. Die Wohnung wird jetzt "zum Ort der Intimität, der Körperlichkeit und einer emotional aufgeladenen Atmosphäre, die sich um die Kernfamilie aufbaut und von beruflicher Arbeit weitgehend entlastet ist. Diese Entwicklung zeigt sich zunächst beim städtischen Bürgertum. Für die mittleren Schichten der Bevölkerung wird diese Lebensweise allenfalls nach dem Ersten Weltkrieg, für die Massen erst nach dem Zweiten Weltkrieg allmählich zur Normalität."³¹³

Weiteres Element des gesellschaftlichen Urbanisierungsprozesses sind die Chancen auf Entfaltung, die sich dem Städter anders als im dörflichen Umfeld bieten, wo das Eingebundensein in religiöse und gesellschaftliche Rituale wie Kirchengang oder die verpflichtende Teilnahme an gesellschaftlichen Ereignissen ein selbstbestimmtes Leben erschwerte und das Ausbrechen aus diesen Ritualen mit der Gefahr gesellschaftlicher Sanktion verbunden war. Das einzelne Netz der dörflichen Gesellschaft wird in den Städten abgelöst durch eine Vielzahl von Netzen, in denen sich der Städter bewegt, in denen er jeweils andere Identitäten findet und in denen er von familiären Strukturen und Bindungen unabhängig werden kann. Die Stadt - vor allem die Großstadt - führte zu anderem Verhalten und zu anderen Mentalitäten, die Simmel (s.o.) als das "Geistesleben" der Großstädter bezeichnet hat.

Diese gesellschaftlichen Urbanisierungsprozesse vollzogen sich in den Städten in unterschiedlicher Form. Nicht nur unterschieden sich die großen von sehr großen Städten. Auch untereinander boten sie verschiedene Voraussetzungen und Chancen, die diesen Urbanisierungsprozess, je nach Geschichte, intellektuell-akademischer Vergangenheit oder regionaler Identität unterschiedlich gestaltet haben.

Deshalb ist die Urbanisierung als Bildung einer besonderen städtischen Lebensform mit der Geschichte der bürgerlichen Gesellschaft verbunden. Sie stand jedoch immer vor der Gefahr, "von philiströser Enge und vom sprichwörtlichen 'Kirchturmblick' allzu sehr geprägt zu werden."³¹⁴

Der Herausbildung einer neuen von einer kleinen bürgerlichen Schicht geführten Stadtgesellschaft stand eine breite Schicht der Arbeiter und kleinen Angestellten gegenüber. Sie trugen die Hauptlast der wirtschaftlichen Prosperität. Der Urbanisierungsprozess war mit einem radikalen Wechsel der gesellschaftlichen Strukturen verbunden und hatte einschneidende Wirkung auf die wirtschaftlichen Verhältnisse. Die expandierende Industrie schuf eine große Nachfrage an Arbeitskräften, dessen Aufnahme die Städte zunächst überforderte.

Zwar waren auch schon zuvor die großen Städte von beklagenswerten hygienischen Verhältnissen und unwürdigen Wohnbedingungen geprägt, die sich

³¹³ Häußermann, Läßle, Siebel, 2008; S. 27.

³¹⁴ Reulecke, 1985; S. 17.

aus der sozial-wirtschaftlichen Schichtung ergab. Seit dem 16. Jahrhundert hatte sich eine Klasse von Arbeitern und Angestellten herausgebildet, die um den knappen Wohnraum in den städtebaulich häufig noch durch das Mittelalter geprägten engen Städte und ihren unmenschlichen Verhältnissen konkurrierten.

Dennoch waren diese Verhältnisse zunächst auf wenige große Städte oder Städte mit vorindustrieller Prägung bestimmt, für den Großteil galten weiterhin die städtebaulichen Strukturen als Ergebnis einer Jahrhunderte langen Entwicklung. Das änderte sich radikal, als in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts der Industrialisierungsprozess einher ging mit der endgültigen Ablösung der feudal-absolutistischen Verhältnisse zugunsten eines expandierenden und ungebremsten Kapitalismus.

Auch in Westfalen wurden die wirtschaftlich-gesellschaftlichen Verhältnisse des 19. Jahrhunderts durch die beginnende Industrialisierung geprägt und entsprachen keineswegs dem Bild einer bäuerlichen Idylle. Ohnehin war die Lage der Kleinbauern bei fehlendem Bargeld und hohen Zinslasten von drückenden Ablöselasten und Steuern geprägt. Die erbrechtlichen Bestimmungen des *Allgemeinen Landrechtes* erschwerten den Erhalt der Höfe und das nach wie vor geltende feudale Jagdrecht führte zu ständigen Konflikten. Zusätzlich wurde die prekäre Lage der Heuerlinge und Tagelöhner durch den Markteintritt Englands verstärkt, das Spinnen und Weben stark mechanisiert hatte. Er führte vor allem im Ravensberger- und Münsterland wegen des Wegfalls der Produktionsgrundlage zu dramatischen sozialen Folgen. Von einer Bereisung in die Bauerschaft Liemke, 15 km östlich von Gütersloh, berichtete der spätere Finanzminister BITTER: "...in kleinen, elenden Gemächern, vom Rauch geschwärzt, ohne Hausrat, ohne irgendwelche Zeichen eines Besitzes, erblickt man einen Kreis blasser Menschen, Frauen, Mädchen und Kinder, am Spinnrad sitzend, die Fäden von den Rocken durch die abgemagerten Hände ziehend."³¹⁵ 1845 veröffentlichte WEERTH im "Deutschen Bürgerbuch", das zu den ersten in Deutschland veröffentlichten sozialistischen Schriften gerechnet wird, seine Sozialreportage "Die Armen in der Senne".³¹⁶

Im Verlauf der Revolution von 1848/49 äußerten sich die sozialen Proteste in vielen spontanen und organisierten Aktionen in Warendorf, Werther, Borgholzhausen, Neuenkirchen, Brackwede und Beckum mit teils gewalttätigen Übergriffen und Plünderungen. Auch Kleinbauern in den Gemeinden Verl und Kaunitz führten einen organisierten Widerstand gegen den Besitzer der Standesherrschaft Rietberg, TENGE. Die Widerstände und Proteste in Westfalen und Lippe hatten wegen ihrer abseitigen Lage zwar nicht die nachhaltige Wirkung wie die Proteste in den großen Industriestädten und schufen nicht den Mythos eines Weberaufstandes wie in Schlesien, dennoch waren die Umstände ihrer Entstehung nicht weniger prekär.³¹⁷

³¹⁵ Zitiert nach: Schulte, 1954; S. 131.

³¹⁶ "Deutsches Bürgerbuch für 1845, hrsg. von Hermann Püttman, Verlag von C. W. Leske, Darmstadt". Georg Weerth (1822 - 1856) war von Engels zum Studium philosophischer und nationalökonomischer Werke angeregt worden und mit Marx und anderen Frühsozialisten vertraut. Weerth bezeichnete sich als "Proletarier" und "Kommunist". Nach: Gödden, Walter: Revolution auf dem Papier, Positionen der westfälischen Vormärz-Literatur. In: Reininghaus, Wilfried; Conrad, Horst: Für Freiheit und Recht. Westfalen und Lippe in der Revolution 1848/49, Münster 1999; S. 108.

³¹⁷ Ausführlich: Reininghaus, Wilfried: Die Revolution 1848/49 in Westfalen und Lippe, Münster 1999.

Im Stadtbildungsprozess gab es Gewinner wie Verlierer unter den Städten. So entwickelten sich große Städte mit ohnehin zentraler Bedeutung expansiv weiter, gefördert durch die Niederlegung der einengenden Wall- und Befestigungsanlagen. Daneben expandierten zunächst völlig unbedeutende Städte zu großen Industrieagglomerationen während andere durchaus wohlhabende Städte aufgrund ihrer fernen Lage von Handelswegen, des Fehlens von Roh- und Produktionsstoffen oder der ortsfernen Führung der neuen Eisenbahnlinien stagnierten. REULECKE beschreibt diesen Auftrennungsprozess anhand der beiden Städte Bochum und Witzenhausen in Hessen.³¹⁸ Beide Städte waren um 1820 ähnlich groß. Witzenhausen versuchte, durch die Ansiedlung kleinerer Fabriken am Industrialisierungsprozess teilzuhaben, dennoch stagnierte seine Einwohnerzahl. Die Stadt lag abseits von Verkehrsknotenpunkten, hatte keine Rohstoffvorkommen, lag weit entfernt von den Nordseehäfen und den Ballungsräumen und bot auch weiter keinen Anlass für Investitionen. Bochum dagegen - Teil des expandierenden Ruhrgebiets und diesen Prozess sowohl mitgestaltend wie auch von ihm profitierend - konnte bis 1890 seine Bevölkerungszahl verzehnfachen. Witzenhausen blieb auf seiner Funktion als Ackerbürgerstadt beschränkt, entwickelte aber eine Marktlücke und spezialisierte sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts auf Anbau und Vertrieb von Kirschen.³¹⁹ Auch eine Stadt wie Detmold konnte seine ferne Lage durch die Funktion als Garnisonsstadt kompensieren. Eine Situation, von der Detmold - zu großen Teilen unberührt durch den Zweiten Weltkrieg - städtebaulich profitierte und sie heute touristisch nutzt.³²⁰ Viele dieser im Windschatten der wirtschaftlichen Expansionsprozesse des 19. Jahrhunderts liegenden Städte wurden wegen fehlender Investitionsmittel über lange Zeit städtebaulich kaum verändert. Sie förderten bei gleichzeitig ungeordnet expandierenden großen Städte die bereits oben beschriebenen Projektion auf die kleinstädtische Idylle, die nicht nur bloßer Euphemismus sondern in diesen unberührten Städten auch materiell verfügbar war.

Dieser Fortschrittspessimismus wurde durch die planlose Entwicklung der Städte gefördert, die in direktem Nebeneinander Wohnen, Gewerbe und Industrienutzungen, Verkehrsanlagen, Abraum- und Rohstoffhalden entstehen ließ. Dazwischen blieben Restflächen, die nur noch übergangsweise landwirtschaftlich genutzt wurden, bis andere Nutzungen sie ebenfalls in Anspruch nahmen.

1845 beschrieb ENGELS das Stadtzentrum von Manchester: "Wir haben gesehen, wie in der Altstadt meist der reine Zufall über die Gruppierung der Häuser verfügte. Jedes Haus ist ohne Rücksicht auf die übrigen gebaut, und die winkligen Zwischenräume der einzelnen Wohnungen werden in Ermangelung eines anderen Namens (courts) genannt... Wenn die ganz planlose Bauart der Bewohner durch Verhinderung der Ventilation schon sehr nachteilig war, so ist es diese Art, die Arbeiter in Höfe einzusperren, die nach allen Seiten von Gebäuden umschlossen sind, noch viel mehr. Die Luft kann hier platterdings nicht heraus; die Schornsteine der Häuser selbst sind, solange Feuer angehalten wird, die einzigen Abzüge für die eingesperrte Luft des Hofes."³²¹

³¹⁸ Reulecke 1985; S. 48.

³¹⁹ Bis heute ist der Kirschenanbau Teil der touristischen Vermarktung durch saisonale Führungen oder besondere Angebote während der Zeit der Kirschblüte, s.a: <http://www.kirschenland.de/sites/gensite.asp?SID=cms270620111321284366113&Art=106>

³²⁰ S. <http://www.stadtdetmold.de/touristinfo.0.html>

³²¹ Engels, Friedrich, Marx, Karl: Werke, Band 2; Berlin 1961; S. 287.

Die Lebensbedingungen in den Industriestädten waren durch diese Nutzungsstrukturen bestimmt. Von Immissionen belastet waren die schnell und mit wenig Aufwand errichteten Mietwohnungen von schlechter Qualität. Die überforderten Städte waren nicht in der Lage und auch nicht willens - eine geordnete Stadtplanung fehlte zunächst noch - diese Entwicklung mitzugestalten. Dies übernahmen die Unternehmer, die nicht nur Interesse an Arbeitnehmern hatten, die in der Nähe der Fabrikation wohnten, demnach immer verfügbar waren und an den Betrieb gebunden wurden, sondern aus dem Wohnen als Spekulationsobjekt erneut Gewinn zogen.

Die entstehenden Werkwohnungen - teils schon in der Mitte des 19. Jahrhunderts aus fürsorglich-patriarchalischer Motivation entstanden - lösten einen nur sehr kleinen Teil des Wohnungsmangels, wenn auch nach diesen "in subtilerer Weise diszipliniert wirkenden Zechenbauten"³²² eine große Nachfrage herrschte.

Der durch Wohnungsbaunternehmen durchgeführte Mietwohnungsbau, "Mietskasernen" ohne städtebaulichen Ehrgeiz, war nicht nur technisch unzureichend, sondern auch Inbegriff für den Mangel an lebendiger Baukunst: "Man errichtete Mietskasernen und 'verzierte' sie mit Kunstformen, die zusammenhanglos an den Fassaden kleben. Zusammenhanglos auch leben, Stockwerk über Stockwerk, Tür an Tür, die Bewohner der Mietskasernen. Keine Gemeinschaft durch Religion, Kultur, Handwerk, verbindet sie."³²³ Sie entstanden in einer "unerträglichen Öde und Langweiligkeit, geboren aus Geldsucht, Bodenwucher und materiellen Notwendigkeiten... So wuchs die Stadt, unaufhaltsam, ungezügelt, ohne daß dieser beängstigende Strom in richtige Kanäle geleitet worden wäre."³²⁴

Die Folgen der Wohn- und Arbeitsverhältnisse waren hohe Kindersterblichkeit, geringe Lebenserwartung und beeinflussten die Entwicklung der jungen Menschen. Ein Umstand, der als erster den Rekrutierungsärzten auffiel und "vielleicht mehr als alles andere dazu beigetragen hat, die Wohnverhältnisse zu verbessern."³²⁵

Die negativen Folgen des ungesteuerten Wachstums konnten in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nicht mehr übersehen werden. Epidemien wie Cholera und Typhus und die zunehmenden medizinischen Erkenntnisse, ihnen durch Hygiene begegnen zu können, erforderten eine Reihe neuer technischer Infrastruktureinrichtungen und sanitäre Disziplin. Sauberes Wasser und die konsequente Abführung von Schmutzwasser durch lasierte und dichte Tonrohre waren wichtige Maßnahmen, die gerade in den eng bebauten Altstadtquartieren das seit Jahrhunderten vorhandene System der offenen Gruben und des unbedarften Umgangs mit Abfallstoffen ablöste. Damit einher ging die Übergabe von Bau und Unterhaltung dieser Infrastrukturen an die Städte, da in der Regel kein Gewinn zu erwarten war und der Betrieb nicht vom wirtschaftlichen Erfolg eines einzelnen Unternehmens abhängig gemacht werden durfte: Wasserwerke und Wasserspeicher, Rieselfelder oder Straßenreinigung. "Die Städte wurden zu Unternehmen. Sie verbanden damit aber nicht nur oder nicht vorwiegend Profitinteressen, sondern entwickelten eine gemeinnützige Orientierung... Unsoziale Konsequenzen des pri-

³²² Reulecke, 1985; S. 46.

³²³ Diesel, 1933; S. 211.

³²⁴ Jaspert, 1961; S. 51.

³²⁵ Mumford, 1980; S. 544.

vatwirtschaftlichen Systems sollten durch eine öffentliche Wirtschaft auf kommunaler Ebene ausgeglichen werden."³²⁶

Letztlich waren es die technischen Voraussetzungen der "unterirdischen Stadt"³²⁷ und des Straßenbaus, die erste Formen einer kommunalen Stadtplanung schuf: Sie bestimmte über Anlage und Führung der Straßen, der Ver- und Entsorgungsleitungen, über Bepflasterung und Beleuchtung. Das bis dahin geltende radikal freie Baurecht wurde dadurch aber erst zum Teil eingeschränkt. Eine der wenigen Regelungen war die Bauflucht, die Nutzung der Grundstücke, insbesondere der rückwärtige Teile blieb weiterhin in den Händen des Grundstückseigentümers mit ausgedehnter Entscheidungsbezugnis.

Ein weiterer wichtiger Schritt von der Entwicklung der umfassenden Baufreiheit zur städtischen Planungshoheit ist die Übernahme der Erschließungskosten durch die Bauherren: "Die Erschließungskosten waren insoweit ein Motor zur fortschreitender Stadtplanung. Ähnliches galt für die immer wieder nötigen Verkehrsdurchbrüche und für die Kanalisation."³²⁸ Im Wege dieser Entwicklungen übernahmen die öffentlichen Verwaltungen nach und nach immer mehr die Rolle von Steuerung und Gestaltung der Stadtentwicklung, auch wenn eine umfassendere Beteiligung noch Jahrzehnte dauern sollte.³²⁹

HOBRECHTS berühmter Bebauungsplan für Berlin (1863) hatte zwar seine Hoffnung auf eine soziale Mischung in den Häusern nicht erfüllt, war aber, vor allem für die privaten Grundstückseigentümer effektiv. Breite Straßen machten eine hohe Bebauung möglich, gleichzeitig wurde ein sehr weites Straßenraster angelegt, so dass Baugrundstücke mit großer Tiefe entstehen konnten. Der Vorteil des Bebauungsplanes lag für die Eigentümer im geringen Erschließungsanteil und damit in den reduzierten Kosten, für die Städte im verringerten Aufwand für den Straßenbau. Es entstanden Baugebiete von hoher Dichte und bedrückenden Wohnverhältnissen. Die Baufreiheit war immer noch weitgehend, trotz städtischer Teilnahme an infrastrukturellen Maßnahmen und zaghafter Bauregelungen. Gefördert wurden diese Entwicklungen durch die sogenannten "Terraingesellschaften". Eigentümer und Bauherr waren bis Mitte des 19. Jahrhunderts in der Regel eine Person. Die Terraingesellschaften lösten diese Verbindung zugunsten eines allein auf Rendite basierenden Bauens auf. "Die bürgerlich getragene und kontrollierte Stadtentwicklung wurde abgelöst vom kapitalistischen Städtebau - Städtebau wurde zum reinen Geschäft... Das Problem dabei war nicht in erster Linie, daß dieser Städtebau nach kapitalistischen Imperativen betrieben wurde, sondern die Tatsache, daß es der öffentlichen Verwaltung nicht gelang, ihn zu zügeln. So entstanden Wohnungen, in denen das Elend ein ständiger Gast war."³³⁰

Ausgelöst durch die beschriebenen sozialen und städtebaulichen Missverhältnisse entstanden schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts eine Reihe von Entwürfen, die sich mit den Formen einer zukünftigen gerechten und sauberen Stadt auseinandersetzten. Sie machen erneut deutlich, wie sich gesell-

³²⁶ Häußermann, Läßple, Siebel, 2008; S. 52.

³²⁷ Mumford, 1980; S. 557.

³²⁸ Nipperdey, 1995; S. 148.

³²⁹ Letztlich war auch das BBauG von 1960 Ergebnis eines Jahrzehnte dauernden schon im frühen 20. Jahrhundert begonnenen Prozesses. Zur Genese des Planungsrechts s. 3.5 "Das gemeindliche Bau und Planungsrecht 1945 - 1969".

³³⁰ Häußermann, Läßple, Siebel 2008; S. 45.

schaftlich-wirtschaftliche Umbrüche zu Projektionen von Idealstadtentwürfen führen (s. Abschnitt 2.2 "Die Ideale Stadt als Utopie").

1817 legte der vermögende Fabrikant OWEN (1771 - 1858) der englischen Regierung Pläne für eine Gemeinschaft für 1 200 Personen auf 500 ha Ackerland vor. Als Utopist hatte OWEN eine ideale Gesellschaft vor Augen: Seine Stadt *Harmony* verfügte über alle notwendigen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Einrichtungen, Gerichte und Gefängnisse fehlten jedoch, sie waren im Idealstadtentwurf OWENS nicht vorgesehen.³³¹ In England waren die Pläne ohne Erfolg und auch das in Indiana (USA) begonnene Projekt wurde nicht zu Ende geführt.

FOURIER (1772 - 1837) entwickelte 1822 Gemeinschaften (*Phalanx*) von 1 620 Bewohnern, die auf einer Fläche von 250 ha lebend in einem gemeinsamen Gebäude - dem *Phalanstère* - wohnen sollten. Neben verschiedenen Versuchen in Rußland und USA wurde die Idealstadt von dem Ofenfabrikanten GODIN 1859 in Guise am Westufer des Flusses Oise in kleinerem Umfang verwirklicht. Das noch von FOURIER verfolgte Prinzip der Auflösung der Familie - Kinder, Jugendliche und Erwachsene wohnten getrennt - gab er auf, ordnete jeder Familien eine eigene Wohnung zu und nannte seine Anlage *Familistère*. 1968 wurde das Projekt endgültig aufgelöst und die Gebäude als Miet- und Eigentumswohnungen vermarktet.

Auch die ab 1851 gebaute Arbeitersiedlung *Saltaire* in England begegnete den unwürdigen Lebensbedingungen der arbeitenden Massen. Der Tuchfabrikant SIR TITUS SALT gründete am Fluss Aire (Salt und Aire zu *Saltaire*) bei Bradford eine Gemeinschaft, "that would enjoy the beauties of the neighbourhood, and who would be a well fed, contented, and happy body of operatives.....nothing should be spared to render the dwellings of the operatives a pattern to the country".³³² Spätere Initiativen nahmen den Entwurf auf, entwickelten ihn weiter und bildeten die Grundlage für spätere Arbeitersiedlungen, wie Port Sunlight bei Birkenhead in der Nähe von Liverpool.³³³

In England hatte RUSKIN (1819 - 1900) bereits 1849 mit seinem Werk "Seven Lamps of Architecture" vorbereitend die Grundlagen einer neuen Moderne und einer Architekturreform gelegt.³³⁴ Die sich gegen die Folgen der Industrialisierung wendende Haltung wird in Ruskins Ideal einer auf christlichen Grundlagen beruhenden Gesellschaft evident, in die handwerkliche Orientierungen eingewoben werden: "Wir vermögen vielleicht keine schöne oder gedankentiefe Baukunst zu erzwingen, aber wir können immer eine ehrliche Baukunst haben; die Dürftigkeit der Armut kann entschuldigt werden, die Strenge der Zweckmäßigkeit Achtung beanspruchen, aber verdient die Niederträchtigkeit des Betrugers etwas anderes als Verachtung?... Im allgemeinen kann man behaupten: Architektur wird edel in dem Maße sein, wie alle falschen Auskunftsmittel vermieden werden."³³⁵

Die städtebaulichen Reformbewegungen des sozial engagierten individualisierten Städtebaus, die sich in derselben Zeit entwickelnden reformerischen Gedanken um das Bodenrecht sowie erste zaghafte Formen von Stadtpla-

³³¹ Benevolo, 1991; S. 805.

³³² Zitiert nach: <http://www.bbc.co.uk/legacies/work/england/bradford/> {3.7.2011}

³³³ Mumford, 1980; S. 758.

³³⁴ Ruskin, John: *Seven Lamps of Architecture*, London 1907.

³³⁵ Ruskin, John: *Die sieben Leuchter der Baukunst*, Dresden, 1900. Zitiert nach: Ruskin, John: *Der Leuchter der Wahrheit*. In: *der architekt* 2/2011, S. 26.

nung kulminierten in einer Schrift, die zum Paradigma für eine ganze Reihe von weiteren Entwürfen wurde: *Garden Cities of Tomorrow* von HOWARD, 1899 veröffentlicht.

HOWARD hielt die Zeit für gekommen, "um eine ganz neue Form der städtischen Entwicklung zu schaffen, welcher sich moderner technischer Mittel bediente, um die wachsende Kluft zwischen dem platten Land mit seinen schwindenden wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Möglichkeiten und der Stadt mit ihren ebenfalls schwindenden biologischen und natürlichen Vorzügen zu schließen."³³⁶ Grundlage der Idee Howards war ein organisches Gleichmaß, kein unvereinbarer Gegensatz mehr zwischen Stadt und Land, wie sie die Industrialisierung hervorgebracht hatte sowie ein Gleichgewicht aller Funktionen innerhalb der Stadt.

Erneut tauchte in HOWARDS Stadtanlage der Kreis als harmonisierende Metapher der Idealstädte des 17. Jahrhunderts auf. Mittelpunkt bildete ein Park mit einem Glashaus und den öffentlichen Gebäuden wie Rathaus, Theater, Bibliothek und Museum. Die weiteren Kreise nahmen Wohnviertel und zugeordnete Schulen auf, die Industrie, Landwirtschaft und die verkehrlichen Anbindungen an Bahn und Hauptstraßen.

HOWARDS Ziel war es, die Vorzüge der beiden Lebensformen von Stadt und Land zu koppeln und verband dies mit der Annahme, dass 32 000 Einwohner ausreichen würden. Seine Idee von der dezentralen Gliederung forderte - um sich nicht von den Metropolen abhängig zu machen - den bewussten Zusammenschluss von kleinen Städten, um Einrichtungen zu ermöglichen, wie sie sich sonst nur große Städte leisten konnten, ohne jedoch die Nachteile der großen Städte in Kauf nehmen zu müssen.

Es wäre voreilig, HOWARDS Begrifflichkeit der *Garden Cities* zu wörtlich und lediglich als städtebauliche Dichte-Vorstellung und städtebaulich-ästhetische Anweisung zu interpretieren, wie sie neun Jahre zuvor 1889 SITTE in seiner Schrift "Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen" veröffentlicht hatte.³³⁷ Im Gegenteil, HOWARD schlug eine Wohndichte von 175 - 250 Einwohnern pro ha vor, die deutlich über der von heutigen Einfamilienhausgebieten liegt. Gärten waren nicht das prägende Element der Gartenstadt, sie gehörten dazu und waren auch konstituierende Größe, doch wäre der unmittelbare Rückschluss von HOWARDS Namensgebung auf ein Stadtprinzip zu einseitig.

In England wurden nach HOWARDS Ideen 1902 die Stadt *Letchworth* (Hertfordshire, 65 km nördlich London, Architekten PARKER und UNWIN) und 1919 *Welwyn* (Hertfordshire, 40 km nördlich London) angelegt. Aus stadträumlicher Sicht hat die Planung "mit monumentalem Zentrum, gewundenen Wohnstraßen und Fußwegen als zusätzlichen Verbindungen und mit ihren alten Bäumen, die der Konzeption sensibel eingefügt sind, [hat] auch heute nichts von ihrem Charme verloren."³³⁸ Dennoch konnten diese Neugründungen wenig zum beherrschenden Wohnraummangel beitragen und spielten nach BENEVOLO für die Beseitigung des Defizites eine nur geringe Bedeutung: "Diese privaten Initiativen hatten eine zwar große kulturelle Bedeutung,

³³⁶ Mumford, 1980; S. 601.

³³⁷ S.a. Sitte, Camillo: *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*; Basel, Boston, Berlin 2002 (Reprint der 4. Aufl. Wien, Leipzig; 1909).

³³⁸ Pevsner, Nikolaus: *Europäische Architektur von den Anfängen bis zur Gegenwart*, München 1967; S. 514.

aber insgesamt waren sie zu spärlich, um die Entwicklung der immensen, sich ständig weiter ausdehnenden Peripherie entscheidend zu beeinflussen."³³⁹

1902 wird die *Deutsche Gartenstadtgesellschaft* gegründet - anfangs noch den utopischen Ideen einer "neuen Gemeinschaft" verhaftet -, in dessen Vorstand sich neben dem Bodenreformer DAMASCHKE auch Impfgegner, Vegetarier und Naturheilverkünder befanden. 1907 orientierte sich die Gesellschaft an konkreten Siedlungsprojekten, die mit Darlehen aus der Sozialversicherung gebaut werden konnten.

In Deutschland ist Hellerau bei Dresden die Ikone der Gartenstadtidee. Mit ihrem Bau wurde 1909 durch die *Gartenstadtgesellschaft Hellerau GmbH* nach Plänen von RIEMERSCHMIED begonnen. Sie standen unter der Leitung einer Kommission, der u.a. FISCHER, MUTHESIUS, SCHUMACHER und TESSENOW angehörten. Es war nicht nur der Gartenstadtgedanke, der dem Gesamtprojekt zugrunde lag, auch die Beschleunigung und Verbilligung von Bauprozessen war Teil des Konzeptes.

Beherrschender Mittelpunkt der Anlage ist bis heute die "Bildungsanstalt für rhythmische Gymnastik" (heute Festspielhaus Hellerau). Sie stellt "Teil, Zentrum und Scharnier einer exakt artikulierten Anlage dar, die sich im Süden städtisch, im Norden hingegen ländlich gebärdet."³⁴⁰ Das Kulturzentrum - 1911 mit Glucks Oper *Orpheus und Eurydike* eröffnet³⁴¹ - wurde bald ein Auführungsort europäischer Bedeutung, zu deren Gästen später auch SHAW, RILKE und WERFEL gehörten.

Ein weniger prominentes aber nicht weniger herausragendes Beispiel neben *Hellerau* oder *Margarethenhöhe* ist die Gartenstadt *Marga* in Brieske in der Niederlausitz. 1907 von der Wohlfahrtsgesellschaft der *Ilse-Bergbau-AG* gebaut, um "genügende Arbeitskräfte zu erhalten und zur Sicherung des erforderlichen Arbeiter."³⁴² Die im Grundriss kreisrunde Anlage (hier erneut die Harmoniemetapher) entstand nach einem vorangegangenen Wettbewerb auf der Grundlage eines Entwurfes von GEORG HEINSIUS VON MEYENBURG (1870 - 1930). Die um den zentralen Markt gelegenen Gebäude wurde 1913 fertig gestellt, die gegenüberliegende Kirche 1914 eingeweiht. Jedes Gebäude erhielt eigene Mietergärten, die Gebäude selbst waren typisiert, wirkten aber durch die Kombination einzelner Elemente individuell, ein häufiges Prinzip geschlossener Siedlungen jener Zeit. Bedingt durch den Ersten Weltkrieg wurden die begonnenen Arbeiten unterbrochen und in den 1920er Jahren fortgeführt, aber nicht abgeschlossen. In den 1960er Jahren wurde *Marga* (Namensgeberin war die Tochter des Generaldirektors) als Flächendenkmal unter Schutz gestellt, doch unterblieben die notwendigen Instandsetzungs- und Modernisierungsarbeiten. Ein Glücksfall im Nachhinein, so konnten wesentliche Architekturelemente (bis hin zu den mit geometrischen Motiven verzierten und scharrierten Betonpfosten) und die städtebauliche Gesamtanlage erhalten bleiben.

³³⁹ Benevolo, 1991; S. 976.

³⁴⁰ Deutsches Architektur-Museum Frankfurt am Main (Hg.): Heinrich Tessenow. 1876 - 1959, Frankfurt 1991; S. 13.

³⁴¹ Fischer, Eva-Elisabeth: Das tanzt sich weg. In: Süddeutsche Zeitung, 24.1.2011; S. 13.

³⁴² BIG-Städtebau in Brandenburg (Hg.): Gemeinde Brieske. Gartenstadt Marga, Städtebauförderung 1993 - 1999, Brieske, o. J.; S. 2.

Der *Deutschen Gartenstadtgesellschaft* ist auch die Gartenstadt *Falkenberg* in Berlin-Grünau zu verdanken. In drei Bauabschnitten zwischen 1913 und 1916 nach Plänen von TAUT gebaut entstanden 129 Wohnungen, mitbeteiligter Architekt war TESSENOW, *Falkenberg* ist eines seiner wichtigsten Frühwerke. Leitbild der Siedlung war "ein Gemeinwesen, in dem ohne Klassenschranken auf einer genossenschaftlichen Basis zusammengelebt und der Lebensunterhalt im Idealfall gemeinsam im Handwerk, in der Landwirtschaft und der Industrie erarbeitet wird." *Falkenberg* war nicht nur errichtet, um Wohnraum zu schaffen, die Siedlung verkörpert "zudem den der Gartenstadtidee zugrunde liegenden lebensreformerischen Gedanken."³⁴³ Der extremen Farbigkeit der Anlage, die der Typenbauweise eine gewisse Individualität entgegenstellen sollte, galt schon zur Bauzeit große Aufmerksamkeit ("Tuschkastensiedlung").³⁴⁴ Für TAUT sollte Farbe die Sinne der Bewohner ansprechen, zumal sie eine preiswertere Fassadengestaltung war als skulpturale Ornamentik: "Wir müssen die Farbe als absolut gleichberechtigt neben der Form anerkennen... Verachtet mir nicht dieses herrliche Gottesgeschenk, die reine, ungebrochene Farbe."³⁴⁵

Wie eng neben den gesellschaftlich-politischen Hintergründen auch die Disposition des Bauherren sein kann wird in der Genese des *Fagus-Werkes* in Alfeld an der Leine deutlich.³⁴⁶ Bauherr war CARL BENSCHIEDT, der dreiundfünfzigjährig das *Fagus-Werk* als Konkurrenzgründung zu seinem vorherigen Arbeitgeber schuf und die Bürogemeinschaft GROPIUS und MEYER mit dem Entwurf beauftragt hatte.³⁴⁷ BENSCHIEDT kam schon früh mit den Lehren der Lebensreformbewegung in Berührung. Nach erfolgreicher Behandlung durch einen Naturarzt brach er die Ausbildung zum Maschinenbauingenieur ab und absolvierte ebenfalls einen Lehrkurs zum Naturarzt. Nach langjähriger Tätigkeit für die Schuhleistenfabrik CARL BEHRENS gründete er 1911 sein eigenes Werk. In dessen Entwurf setzte er sein in den Vorjahren angeeignetes reformerisches Gedankengut um, das sich in der patriarchalischen Fürsorge für seine Arbeiterschaft und in umfassenden Sozialleistungen ausdrückte. Sie war erkennbar in einer bis dahin im Gewerbebau unbe-

³⁴³ Deutscher Werkbund Berlin e.V. (Hg.): Bruno Taut. Meister des farbigen Bauens, Berlin 2005; S. 57 f.

³⁴⁴ Die 1991 begonnene und 2002 abgeschlossene Sanierung gab den Gebäuden ihre Farbigkeit zurück. Erneuert wurden auch die ursprüngliche Putzart, die Mineralfarbenanstriche und die abstrakten Fassadenmalereien. Die Gartenstadt *Falkenberg* ist seit 2008 Teil der UNESCO-Liste des Kultur- und Naturerbes der Welt: "The property consists of six housing estates that testify to innovative housing policies from 1910 to 1933, especially during the Weimar Republic, when the city of Berlin was particularly progressive socially, politically and culturally. The property is an outstanding example of the building reform movement that contributed to improving housing and living conditions for people with low incomes through novel approaches to town planning, architecture and garden design. The estates also provide exceptional examples of new urban and architectural typologies, featuring fresh design solutions, as well as technical and aesthetic innovations. Bruno Taut, Martin Wagner and Walter Gropius were among the leading architects of these projects which exercised considerable influence on the development of housing around the world." In: <http://whc.unesco.org/en/list/1239> {12.7.2011}

³⁴⁵ Taut, Bruno: Architektonisches zum Siedlungswerk. In: Der Siedler 1/1918; S. 255. Zitiert nach: Landesdenkmalamt Berlin (Hg.): Siedlungen der Berliner Moderne. Nominierung für die Welterbeliste der UNESCO, o.O. 2007; S. 127.

³⁴⁶ Vollständig: Fagus-Werk Karl Benschmidt, heute Fagus-GreCon Greten GmbH & Co. KG. Würdigung des Fagus-Werkes als Teil des Gewerbebaus in den Umbruchjahren u.a. in: Jaeggi, Annemarie: Fagus. Industriekultur zwischen Werkbund und Bauhaus, Berlin 1998; Weber, Helmut: Walter Gropius und das Faguswerk. München, 1961.

Das Fagus-Werk wurde am 25.6.2011 in die UNESCO-Liste des Kultur- und Naturerbes aufgenommen. "Um 1910 geplant, stellt das Fagus-Werk in Alfeld einen Architekturkomplex dar, der die moderne Bewegung in der Architektur vorwegnimmt... Es bezeugt einen ungewöhnlichen Bruch mit den bestehenden und dekorativen Werten seiner Entstehungszeit." Beschlussvorlage der Vollversammlung des Welterbekomitees der UNESCO, zitiert nach: Netzwerk Baukultur Niedersachsen (Hg.): 5. Forum des Netzwerks Baukultur Niedersachsen. Alfeld, Fagus-Werk, 7. Oktober 2011, Wolfsburg 2012; S. 4.

³⁴⁷ Gropius war bei Beauftragung erst 28 Jahre alt.

kannten Ästhetik durch Auflösung der Wände in große Glasflächen und in den stützenlos ausgebildeten Ecken. Beide Elemente lösten den Baukörper auf und schufen neben der besonderen Außenwirkung gut belichtete Arbeitsplätze. Qualitäten, die in den überwiegend nach maximaler Gewinnerwartung gebauten Gewerberäume bis dahin weitgehend unüblich waren.³⁴⁸

Im *Fagus-Werk* wird deutlich, wie die aktuelle städtebauliche und architektonische Disposition, wie Positionen und Leitbilder nicht von den gesellschaftlich-politischen Verhältnissen und nicht von den Personen gelöst werden können, die in diesen Verhältnissen agieren. Nur in dieser Umbruchzeit, nur mit den neuen technologischen Möglichkeiten und nur mit diesen handelnden Personen, die in ihrem gesellschaftlichen Kontinuum lebten, von ihm geprägt wurden und wiederum prägend wirken, konnte eine Architekturikone wie das *Fagus-Werk* entstehen. Dies ist auch ein Grund dafür, dass der im Abschnitt 3 "Die Leitbilder des Wiederaufbaus und der prosperierenden Jahre 1945 - 1969" beschriebenen städtebaulichen Entwicklung jeweils eine "Skizze der gesellschaftlich-politischen Situation" vorangestellt wird. Nur so lässt sich die städtebauliche Entwicklung als Teil einer gesamtgesellschaftlichen Entwicklung begreifen.

Dem großen reformerischen Aufbruch des 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts lagen eine Vielzahl von gesellschafts-politischen, wirtschaftlichen und technischen Voraussetzungen und Umbrüchen zugrunde. Die Fortschritte über die rund einhundert Jahre Industrialisierung waren unübersehbar. Dem frühen "Manchester-Kapitalismus" waren durch reformerische Einsicht, durch politischen Druck und auch durch massive eigene Interessen Gegenkräfte erwachsen, die zu Einsichten in soziale Belange und zu verbesserten sozialen Verhältnisse sowie zu ersten Anfängen einer Stadtplanung führten. Eine grundlegende Umgestaltung der gesellschaftlich-politischen Verhältnisse des monarchistischen Deutschland war dies sicherlich nicht. NIPPERDEY schlussfolgert resigniert: "Im ganzen waren das gute Siedlungs- und Wohnformen, aber jenseits der vielen ideenpolitisch-utopischen Lebensreformidee; selbst das angestrebte Verbot von Untervermietung z.B. ließ sich nicht durchsetzen und schon gar nicht neues Gemeinschaftsleben. Die Utopien lebten bei den Intellektuellen des dezentralisierten Sozialismus, der inneren Kolonisation, des Zionismus fort."³⁴⁹

Fazit: Die Jahre des 19. Jahrhunderts bis 1918 waren von einem Bogen geprägt, der vom Fehlen jeder staatlichen Intervention über erste sozialreformistische Impulse bis zu ersten konkreten stadtplanerischen Forderungen und Strukturen führte. In diese Zeit fielen die ersten Konturen stadtplanerischer Leitbilder, die im Wesentlichen auf Reaktionen erkennbarer Missstände beruhten.

³⁴⁸ Herbote, Arne: Lebensreform und Amerikanisierung. Anmerkungen zum Bauherrn des Fagus-Werkes. In: *der architekt*, 4/2011; S. 31 - 35.

³⁴⁹ Nipperdey, 1992; S. 154.

3.2 Städtebauliche Entwicklung 1918 - 1933

Bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges am 28.7.1914 war der Urbanisierungsprozess der deutschen Städte weit fortgeschritten. Die hoch entwickelte kommunale Selbstverwaltung mit großem Gestaltungsspielraum trug zur Sicherung der notwendigen inneren Ruhe und Stabilität des Deutschen Reiches während der Kriegshandlungen bei. Der Oberbürgermeister Berlins WERMUTH stellte nach Kriegsende fest, dass das deutsche Gemeinwesen "seine urwüchsige Kraft" glänzend bewährt und "zum Segen des Ganzen... als treue[r] Helfer" des Staates gewirkt habe.³⁵⁰

Die oben beschriebene schon früh im 19. Jahrhundert begonnene divergierende Entwicklung der deutschen Städte setzte sich fort. Jene Städte, die über Industrien verfügten, die für die Kriegsproduktion wichtig waren - im wesentlichen die Schwerindustrie - waren die Gewinner des Ersten Weltkrieges, Städte, die auch schon vorher nicht über nennenswerte industrielle Ansätze verfügten, die Verlierer. Auch das Verhältnis Stadt - Land nahm an diesem strukturverändernden Prozess teil, zu großen Teilen ausgelöst durch die unterschiedlichen Ernährungslagen.

Der Erste Weltkrieg, der zum ersten mal in diesem Umfang die Zivilbevölkerung miteinbezog, wirkte sich massiv auf die seelische und intellektuelle Lage der Menschen aus, ein Umstand, der sich nach dem Zweiten Weltkrieg in fast beängstigender Identität wiederholte. "Die Architekturprogramme der Weimarer Republik schwelgen in Visionen des Klaren, Hellen, Kristallinen und in der Begeisterung für nicht organisches Material. Sie rufen zu einer Reform nicht nur der Bauweise, sondern auch der Wohnkultur und der Lebensstile auf. Letztlich betreiben sie, den Krieg im Rücken, ein anthropologisches Projekt."³⁵¹

Es entwickelten sich neue kulturelle Ansätze, in denen die Suche nach neuen Formen des künstlerischen Ausdrucks erkennbar waren. MONDRIAN forderte die Untrennbarkeit von Kunst und Technik, "... weil beide um die Herstellung eines Gleichgewichtes bemüht sind. Unsere Zeit (die Zukunft!) verlangt nach diesem Gleichgewicht, und es gibt nur einen Weg, es zu schaffen."³⁵² Die darstellende Kunst in Deutschland war von Namen wie KOKOSCHKA, SCHLEMMER, KLEE oder KANDINSKY geprägt.

Früh in diese Zeit fällt die Gründung des *Bauhauses*, das die neuen Kräfte absorbierte und eine ungeheure Wirkung auf die folgenden Jahre auslöste. Die Wirkungen des Weltkrieges waren unmittelbarer Auslöser gewesen, aber auch bereits davorliegende Entwicklungen hatten den Bauhaus-Gedanken angeschoben. MORRIS ließ schon in den 1860er Jahren alte Handwerkskünste wiederaufleben (auch dies eine Reaktion auf die Folgen der zunehmenden Industrialisierung) und entfaltete seinerseits Vorbilder für den Ju-

³⁵⁰ Geleitwort des Berliner Oberbürgermeisters Wermuth zum Kriegsband des *Kommunalen Jahrbuches*, 1919. Zitiert nach Reulecke, 1985; S. 150.

³⁵¹ Kokoschke, Albrecht: *Moderne als Wunsch, Krieg und Städtebau*. In: *Leviathan* 27/1999, S. 23 - 42. Zitiert nach Häußermann, Läßle, Siebel 2008; S. 57.

³⁵² Zitiert nach: Benevolo, 1991; S. 894.

gendstil. Auch die *Dresdner Werkstätten* (1898)³⁵³ und der *Deutsche Werkbund* (1907) waren Wegbereiter des Bauhauses.

1919 wird Walter GROPIUS Leiter der ehemaligen *Großherzoglich Sächsischen Hochschule für bildende Kunst* in Weimar, die mit der bereits 1915 aufgelösten Kunstgewerbeschule vereinigt und umbenannt wird in *Staatliches Bauhaus Weimar*. Grundlage der Lehre war die handwerkliche Ausbildung, da Kunst als nicht lehrbar galt. Eine Skizze von KLEE bemüht das Bild eines Kreises, um Idee und Struktur des *Bauhauses* zu kennzeichnen.³⁵⁴ Der äußere Ring gilt der Vorlehre, der Kern ist als "Bau und Bühne" bezeichnet, der sternförmig jeweils abwechselnd die Lehrinhalte (Stoffstudium, Grafiklehre...) und die Lehrmaterialien (Farbe, Stein, Holz...) zugeordnet sind.

Erst 1927 (das *Bauhaus* war 1925 bereits nach Dessau verzogen) wird eine Architekturabteilung unter Leitung des Architekten MEYER eröffnet. Ein Paradoxon insofern, als das *Bauhaus-Manifest* zwar den Bau als "Endziel aller bildnerischen Tätigkeiten" enthielt, die ersten Jahre aber vollständig von Malerei oder Druckgrafik, Möbel- und Metallwerkstatt geprägt waren. "Architekten, Bildhauer, Maler, wir alle müssen zum Handwerk zurück. Denn es gibt keine 'Kunst von Beruf'. Es gibt keinen Wesensunterschied zwischen dem Künstler und dem Handwerker. Der Künstler ist eine Steigerung des Handwerkers."³⁵⁵ Der Lehrplan wurde neu geordnet. Die "Architektur" wurde jetzt der "Bau- und Inneneinrichtung" untergeordnet.

Das in Dessau von GROPIUS errichtete Bauhausgebäude wurde weltweit zu einem zentralen Ort für eine neue Architektur, die zusammen mit ihren Vorläufern vor 1918 (s. *Fagus-Werk* von GROPIUS) und den Entwicklungen der dem Bauhaus nachfolgenden Jahre unter dem Begriff *Neues Bauen* das Baugeschehen über Jahrzehnte prägte. Internationale Wirkung zeigte die Ausstellung des *Deutschen Werkbundes* 1930 in Paris, für die GROPIUS zusammen mit BREUER und MOHOLY-NAGY verantwortlich zeichnete, dessen *Licht-Raum-Modulator*³⁵⁶ seinen von ihm gestalteten Saal schmückte.

Zu den weiteren prägenden Bauten des Bauhauses gehörten die in der Nähe gelegenen *Meisterhäuser*. Die luxuriöse Baugruppe bestand aus drei Doppelhäusern und einem aufwändigen Einzelhaus für Gropius, das er als Versuchshaus verstand: Der Luxus überraschte SCHLEMMER, der eine Doppelhaushälfte bewohnte: "Hatte die Vorstellung, hier stehen eines Tages die Wohnungslosen, während sich die Herren Künstler auf dem Dach der Villa sonnen."³⁵⁷

Zwischen 1926 und 1928 entstand die Siedlung *Törten* in Dessau, in der GROPIUS nach einem ambitionierten Zeitplan und im Wege rationalisierten Bauens unter Ausnutzung neuer Materialien und Bautypen preiswerten

³⁵³ Nach Umzug nach Dresden-Hellerau 1910 umbenannt in "Deutsche Werkstätten". Zusammen mit Riemerschmied wurde ein "Möbelstil aus dem Geist der Maschine" entwickelt und in Großserie hergestellt. Mit dem Umzug wurden zugleich die Grundlagen für die Gartenstadt gelegt (s.o.). Zu Zeiten der DDR hatten die Werkstätten ca. 1 000 Mitarbeiter, heute werden dort nach dem Verkauf durch die *Treuhandanstalt* mit 200 Mitarbeitern und einem Umsatz von 35 Millionen Euro Innenausbau und Yacht-Ausbau angeboten. Nach: Uhlmann, Steffen: Luxusyachten statt Schrankwände. In: *Süddeutsche Zeitung*, 19.1.2011; S. 21.

³⁵⁴ Der Kreis ist ein immer wiederkehrendes Motiv und Metapher für Harmonie und Ganzheitlichkeit.

³⁵⁵ *Bauhaus-Manifest*, 1919, unterzeichnet "Walter Gropius", zitiert nach: *Bauhaus-Archiv Berlin* (Hg.): Die Sammlung, Berlin 1999; S. 28

³⁵⁶ Populärer Titel, eigentlich: *Lichtrequisit einer elektrischen Bühne*.

³⁵⁷ *Bauhaus-Archiv* (Hg.): *bauhaus 1919 - 1933*, Köln 2006; S. 126. Klee versuchte sogar, wegen der hohen Heizkosten von der Stadt Dessau einen Mietzuschuss zu erhalten.

Wohnraum schuf. Insgesamt entstanden 316 Gebäude, von denen eines von den Bauhauswerkstätten als Musterwohnung eingerichtet wurde.

1927 wurde mit 63 Wohnungen im Rahmen der Ausstellung "Die Wohnung" die *Weißenhofsiedlung* errichtet, die vom *Deutschen Werkbund* initiiert worden war. Sie vereinte prominente Architekten wie LE CORBUSIER, GROPIUS, HILBERSHEIMER, TAUT, BEHRENS und SCHAROUN.

Nach der fristlosen Entlassung von MEYER, der 1928 GROPIUS abgelöst hatte, übernahm MIES VAN DER ROHE 1930 die Leitung des *Bauhauses* und vollendete die Umgestaltung zu einer Architekturschule. 1931 wird die NSDAP stärkste Partei im Dessauer Rat. 1933 wird das *Bauhaus* polizeilich durchsucht, am 20.7.1933 beschließt die Konferenz der Lehrkräfte, das *Bauhaus* aufzulösen. Eine große Zahl der Lehrer emigrierte, unter ihnen KANDISNKY, KLEE, MOHOLY-NAGY, BREUER und MIES VAN DER ROHE. Viele wurden als Juden verfolgt und ermordet - ein folgenschwerer Exodus und ein tragischer Verlust für die kulturelle Identität Deutschlands. 1952 wird unter BILL die *Hochschule für Gestaltung* in Ulm gegründet, die sich als Fortsetzung des *Bauhauses* verstand.

Das *Bauhaus* war etwas Ungewöhnliches und etwas Neues. Struktur, Lehrinhalte und Selbstverständnis waren mit herkömmlichen Hochschulen kaum zu vergleichen. Auch in seiner politischen Ausrichtung (viele der Studierenden waren Mitglied der KPD) war das *Bauhaus* schon früh von den Nationalsozialisten als "kulturbolschewistisch" diffamiert worden.

Die großen politischen Disparitäten in der Weimarer Republik zwischen den linken und rechten Kräften hatten ihr Pendant nicht nur im politischen oder kulturellen Bereich, sondern auch in Stadtplanung und Architektur. So vertrat die *Stuttgarter Schule* eine differenzierte Form des Historismus zugunsten einer konservativ-klassischen Form. Die *Kochenhofsiedlung* in Stuttgart ist gewissermaßen der Gegenentwurf zur *Weißenhofsiedlung*.

Erklärter Gegner des *Neuen Bauens* war SCHULTZE-NAUMBURG. Zu seinen Werken gehört neben Schlössern, Gutshäusern, Villen und Grabmalen der Cecilienhof in Potsdam (1914 - 1917) im Stil englischer Landsitze, der 1945 Sitz der Potsdamer Konferenz wurde. Zunächst erkannte der Nationalsozialismus die von SCHULTZE-NAUMBURG errichteten historisierenden Bauten an. Er zeige "innere Schönheit, die Gesinnung der alten Werke, indem er nicht dem Motiv nachging, sondern der wesenhaften Form der einfachsten volkhaften Baugebilde unserer Väter."³⁵⁸

SCHULTZE-NAUMBURG war Herausgeber der Buchreihe *Kulturarbeiten*. Im vierten Band "Das Gesicht des deutschen Hauses"³⁵⁹ setzte er klare - polemisch diktierte - Grenzen zum neuen Bauen: "Worin in aller Welt besteht denn nun die Neuheit, die Überlegenheit, die weltanschauliche Tat des 'Kubismus'? Indem man alle Gegenstände, deren natürliche Ausbildung kein Parallelepipeton ergeben würden, in die Form eines solchen preßt? Auch hierfür sei ein Beispiel eines Innenraumes gezeigt, der sich nur als Tat eines

³⁵⁸ Pfister, Rudolf: Bauten Schultze-Naumburgs, Weimar o.J. [ca. 1938]; S. VII. Enthält eine Auflistung seiner bedeutenderen Werke von 1900 bis nach 1930.

³⁵⁹ Schultze-Naumburg, Paul: Das Gesicht des deutschen Hauses, München 1929.

Halbirren [sic!] erklären läßt.³⁶⁰ Gegenstand seiner Kritik sind auch die Bauten der *Weißenhofsiedlung*, deren LE CORBUSIER-Bau er als "Modernes Haus" bezeichnet, das sich "in bewußtem Gegensatz zu allen einfachen, vernünftigen, haltbaren und wirtschaftlichen Bauformen setzt und deshalb als sehr unsachlich bezeichnet werden muß."³⁶¹ Rasse und Architektur waren für SCHULTZE-NAUMBURG untrennbar verbunden: "Da dieser deutsche Volkskörper ein Rassengemisch darstellt, in dem auch mongolides, negrides und anderes außereuropäisches Blut eine nicht unbeträchtliche Rolle spielt, so darf es nicht wundernehmen, wenn demzufolge auch die künstlerischen Triebe oft recht weit auseinandergehen. Denn sie sind nicht so sehr eine Angelegenheit der Erziehung als der Vererbung. So werden manche Persönlichkeiten im Umkreis des deutschen Volkstums auftauchen, die, ohne sich dessen notwendigerweise bewußt zu sein, sich ihrem Bluterbe nach nicht zu unserem nordischen Formenkreis hingezogen fühlen, sondern vielmehr ihr Blut befiehlt, davon loszukommen."³⁶² Es mutet wie Ironie der Geschichte an, dass SCHULTZE-NAUMBURGS Frage "Flaches oder geneigtes Dach?" bis heute Auslöser kontroverser Diskussionen sein kann.³⁶³

Neben diesen Kontroversen lebte der Gartenstadtgedanke weiter, der sich - weiterentwickelt und differenziert - in idealer Weise mit dem Wohnungsbau verband und einen Schwerpunkt der Stadtentwicklung der Weimarer Republik bildete. Flüchtlinge aus den abgetretenen Gebieten, Mietpreisstopp und steigende Einkommen hatten die schon vor dem Krieg herrschende Wohnungsnot verschärft.

In einem dramatischen Aufruf "Not - Bilder deutschen Lebens" wurde durch das *Deutsche Rote Kreuz* 1924 die soziale Situation in Deutschland und die Verarmung der Bevölkerung umfassend beschrieben.³⁶⁴ Im Dezember 1923 wurden bereits 50% der städtischen Bevölkerung aus öffentlichen Mitteln unterstützt, in Dortmund sogar 87% (zu 19% im Jahre 1913) und in Krefeld 79%. Die Einkommen von Arbeitern war zwischen 1913 und 1923 um 58,78%, das der Höheren Beamten um 57,5% zurückgegangen. In derselben Zeit waren die Preise für Kohle um 65% gestiegen, den 2 020 000 Wohnungssuchenden standen 625 000 leere Wohnungen gegenüber.³⁶⁵ Damit einher ging der rapide Verlust von Vermögen.

³⁶⁰ Schultze-Naumburg, 1929; S. 138. Die entsprechende Abbildung hierzu ist nicht zu identifizieren. Schultze-Naumburg beschreibt die dargestellte Innenansicht eines Hauses als mit "an den Haaren herbeigezogene[n] Formen" mit "vollkommen überflüssigen Betonbalken und Bretter[n],... Staubfänger, die man zudem nicht abwischen kann."

³⁶¹ Schultze-Naumburg, 1929; S. 144.

³⁶² Schultze-Naumburg, 1929; S. 15.

³⁶³ Schultze-Naumburg: Flaches oder geneigtes Dach? Mit einer Rundfrage an deutsche Architekten und deren Antworten, Berlin 1927. Inhalt: I. Darin wendet er sich gegen das "asiatische" Bauen und das "orientalische" Flachdach. Schultze-Naumburg konnte im Nationalsozialismus keine größeren Bauten mehr realisieren, da seine "biedermeierlich-klassizistische" Architekturauffassung und seine Ablehnung von großen Bauten im Widerspruch zu Hitlers "megalomanischen" Architekturauffassungen standen. In: Kirsten, Holm: Weimar im Banne des Führers. Die Besuche Adolf Hitlers 1925 - 1940. Köln 2001; S. 128

³⁶⁴ Deutsches Rotes Kreuz (Hg.): Not - Bilder deutschen Lebens, Berlin 1924.

³⁶⁵ Deutsches Rotes Kreuz (Hg.), 1924; S. 3, 5, 11.

Der Wohnungsnot zu begegnen waren außergewöhnlich gute Voraussetzungen gegeben, die vermutlich auch nur in diesem kurzen Zeitfenster die herausragenden Leistungen des Wohnungsbaus der zwanziger Jahre ermöglichten. Dazu gehörten:

- Technische Voraussetzungen (rationalisiertes Bauen)
- Wirtschaftliche Voraussetzungen (Hauszinssteuer)
- Politische Voraussetzungen (starke gestaltende Kräfte)
- Fachliche Voraussetzungen (neue Architekturlehren)

BENEVOLO bezeichnet diese kurzen Jahre - beginnend mit dem wirtschaftlichen Aufschwung 1924 und endend mit der Weltwirtschaftskrise 1929 - sogar als einen "Wendepunkt der europäischen Kultur".³⁶⁶ Der Wohnungsbau fußte auf massiven staatlichen Interventionen. Das "Heimstättengesetz" von 1920, das vor allem dem Wohnungselend auf dem Lande begegnen sollte, blieb ohne großen Erfolg. Der eigentliche Aufschwung begann 1924 mit der Einführung der Hauszinssteuer, die von den Mietern der Altbauwohnungen getragen wurde. Allein in Berlin wurden zwischen 1924 und 1931 mit 755,7 Millionen RM 146 598 Wohnungen gebaut.³⁶⁷ Die Rezession beendete 1929 die erfolgreiche und kurze Phase des Reformwohnungsbaus, in der vorbildhafte städtebauliche und funktionale Lösungen realisiert wurden. Die nachfolgenden Schwerpunkte der Stadtpolitik mussten wegen der hohen Arbeitslosigkeit wieder in der Wohlfahrtspflege liegen. Die in dieser Zeit realisierten Lösungen folgten den modifizierten Gartenstadtideen, den ästhetischen Prinzipien des *Neuen Bauens* und schlossen die Ideen eines kollektiven Wohnens in Form von gemeinsamen Infrastruktureinrichtungen mit ein.

Auf der *Städtebaulichen Veranstaltung* 1927 in Hagen³⁶⁸ beschrieb KÖNIG, sozialdemokratischer Regierungspräsident der Provinz Westfalen, die vorrangigen Aufgaben des Städtebaus: "Nicht mehr unsozial wirkende Zusammenballung der Bevölkerung, sondern Siedlungspolitik muß der Grundgedanke moderner städtebaulicher Arbeit sein. Es gilt, unter Anpassung an das Vorhandene Bebauungspläne aufzumachen, welche die für den Wohnungsbau vorgesehenen Flächen von dem unruhigen wirtschaftlichen Verkehr, insbesondere aus der lärmenden und verrauchten Betriebsfläche loslösen. Es bedarf hierzu eines breiten großzügigen Straßennetzes und Anlegung freier Plätze. Wenn so Wohnungen geschaffen werden, die der Luft und dem Licht ausreichenden Zutritt gewähren und dabei noch für jede Familie ein Stück Gartenland verfügbar machen, so werden die deutschen Städte der Zukunft besser aussehen, als die des vergangenen Jahrhunderts."³⁶⁹

Das Vorwort der die Ausstellung begleitenden Broschüre schrieb BRUNNER von der Technischen Hochschule Wien und Mitglied des *Deutschen Verbandes für Städtebau und Wohnungswesen*. BRUNNER unterscheidet "die Baupolitik als die Zusammenfassung der Aufgaben, die Städtebautechnik als den Bereich der Durchführung und die Stadtbaukunst als die Sphären der Veredlung. Der wahre Städtebau entwickelt sich stets aus engster Bindung an die

³⁶⁶ Benevolo 1999; S. 228.

³⁶⁷ Huse, Norbert: Siedlungen der zwanziger Jahre - heute. Vier Berliner Großsiedlungen 1924 - 1984, Berlin 1984; S. 210.

³⁶⁸ *Städtebauliche Veranstaltung vom 27. Mai bis 8. Juni 1927 in der Stadthalle zu Hagen (Westf.)*

³⁶⁹ Beiheft zu: *Städtebauliche Veranstaltung vom 27. Mai bis 8. Juni 1927 in der Stadthalle zu Hagen (Westf.)*, S. 20. Programm: "Sonntag, den 29. Mai vormittags 10,30 Uhr: Vortrag Prof. Gropius-Dessau vom Bauhaus in Dessau: 'Die Wurzeln der neuen Baukunst'". Weitere Vorträge von Jansen, Berlin: "Welche städtebauliche Gestaltung verlangt heute die Großstadt?"; Blum, Hannover: "Das Verkehrsproblem der Großstadt." Ein Teil der Veranstaltung war auch dem Thema "Baugewerbe und Rationalisierung" gewidmet.

Kulturgehalte seiner Zeit. Auch die Technik selbst dient nicht lediglich stofflicher Gestaltung; sie bekrönt das Reich der Naturwissenschaften im Geiste der Nutzbarmachung für Zwecke der menschlichen Gesellschaft und diese bedarf der Technik, um sich mit ihrer Hilfe zu den ethischen Zielen der materiellen Freiheit durchzusetzen".³⁷⁰ Städtebau war Teil eines umfassenden weit über die bloße Schaffung von Wohnraum und Infrastruktur hinausgehenden Ansatzes. Stadt- und Wohnungspolitik war gleichzusetzen mit Gesellschaftspolitik.

Berlin war die Hauptstadt der Entwicklung im neuen Siedlungsbau. Das 1920 aus Berlin und umliegenden Gemeinden neu gegründete Groß-Berlin bestand aus Bezirken, die eigene Entwicklungen förderten. So konnten eine Vielzahl von Architekten von TAUT, POELZIG und SCHAROUN über MIES VAN DER ROHE, GROPIUS und HÄRING bis zu HILBERSHEIMER und MENDELSON mit ihren unterschiedlichen gestalterischen Prinzipien das Baugeschehen in Berlin gestalten. "Kein anderes Zentrum in den 20er Jahren konnte sich rühmen, mehr als ein Dutzend progressiver Architekten zu haben mit mehr als durchschnittlichem Talent und Fähigkeiten, genügend beweglich in geistiger Hinsicht, um eine ästhetische Revolution vom Expressionismus zum Elementarismus hervorzubringen, und mit gleicher Energie und Sicherheit in beiden Richtungen zu arbeiten."³⁷¹

Die *Siemensstadt* in den Bezirken Charlottenburg und Spandau wurde zwischen 1929 und 1931 von der städtischen *Gemeinnützigen Baugesellschaft Berlin-Heerstraße* gebaut. Auf einer Fläche von 13,9 ha entstanden 1 370 Geschosswohnungen, 14 Läden, ein zentrales Heizwerk und eine Siedungswäscherei. Beteiligte Architekten waren SCHAROUN, GROPIUS, HÄRING, BARTNING, FORBAT und HENNING, die Gartengestaltung stammte von MIGGE.³⁷² Namensgebend waren die benachbarten *Siemenswerke*, die 1928 etwa 60 000 Menschen beschäftigte. Nach Baubeginn im Juli 1929 konnten die ersten Wohnungen schon im April 1930 bezogen werden. Dieser Baufortschritt war von der Baugesellschaft nur unter Nutzung erprobter Bautechniken zu erreichen gewesen: "Die Stellung der Bauherrin als gemeinnützige Baugesellschaft... schließt die Möglichkeit aus, in größerem Umfang neue Bauverfahren zu erproben. Das damit verbundene geldliche Risiko wäre zu groß und unverantwortbar."³⁷³

Auf der Fläche des ehemaligen Rittergutes Britz im südlichen Bezirk Neukölln wurden auf 32,9 ha Fläche in sechs Bauabschnitten 1 963 Wohnungen mit errichtet. Bauherr war die *Gemeinnützige Heimstätten-, Spar- und Bau-Aktiengesellschaft (GEHAG)*, eine Gründung von Sozialdemokraten und freien Gewerkschaften mit dem leitenden Architekten TAUT. Wahrzeichen der *Großsiedlung Britz* wurde die etwa mittig gelegene *Hufeisensiedlung*. Allein dort wurden 1 000 Wohnungen unter Verwendung von lediglich vier Grundrisstypen errichtet. Auch in Britz wurde wegen des nicht überschauba-

³⁷⁰ Beiheft zu: *Städtebauliche Veranstaltung vom 27. Mai bis 8. Juni 1927 in der Stadthalle zu Hagen (Westf.)*, S. 3. Brunner war Gegner historischer Architekturformen, wie schon seine Dissertation 1918 ausweist: "Es kann in unserem durchgeistigten Zeitalter nicht befriedigen, wenn historische Stile - losgelöst von allem ethischen Inhalt, von ihrem Lebensnerv - rein ihrer Architektur nach wiederkommen und nun ohne jeden innerlichen Bezug in unserem modernen Stadtkörper stehen."
In: <http://www.architektenlexikon.at/de/69.htm#top> {10.7.2011} Brunner, Leiter der Stadtplanung und des Wiederaufbaus von Wien 1948 - 1951.

³⁷¹ Banham, Reyner: *Theory and Design in the First Machine Age*, London 1960. Zitiert nach: Landesdenkmalamt Berlin (Hg.), 2007; S. 15.

³⁷² Huse, 1984; S. 159.

³⁷³ Zitiert nach Huse, 1984; S. 162.

ren Risikos auf neue Bauformen und rationalisiertes Bauen verzichtet, um keine unbekanntes Risiken einzugehen: "Wäre es doch die gefährlichste Art des Dilettantismus, ein Bauobjekt, das auf rund 7 Millionen Mark veranschlagt ist, zum Gegenstand unsicher auslaufender Experimente zu machen."³⁷⁴ Der Rationalisierungsgedanke lag in der Reduktion auf wenige Grundrisstypen, der Verwendung genormter Einzelteile und der straffen Bauorganisation. Auch die von TAUT errichteten 472 Einfamilienhäuser, die von der Hufeisensiedlung strahlenförmig nach Norden und Süden abgehen, basieren auf nur zwei Grundrisslösungen.

Farbe war nach wie vor ein wesentliches Gestaltungsmotiv des Siedlungsbaus. In Britz dominierten kräftige Farben: gelb, weiß und blau - und rot: Entlang der Ernst-Reuter-Allee setzte TAUT mit einer "provozierenden Geste"³⁷⁵ gegenüber der eher traditionalistischen *DeGeWo-Siedlung (Deutsche Gesellschaft zur Förderung des Wohnungsbau, gegr. 1924)* zwei langgestreckte dreigeschossige Hauszeilen mit vortretenden Treppenhäusern und geradezu wehrhaftem Eindruck. Wegen der kräftigen roten Farbgebung wurde das Gebäude als "Rote Front" oder "Chinesische Mauer" bezeichnet, Hinweise darauf, in welcher fragilen Zeiten und polarisierenden politischen Entwicklungen der Wohnungsbau steckte.³⁷⁶

Drittes Beispiel für den neuen Siedlungsbau ist die Waldsiedlung in Berlin-Zehlendorf *Onkel Toms Hütte*. Auf 73,9 ha wurden 1 915 Wohnungen (davon 809 Einfamilienhäuser) und ein Ladenzentrum am U-Bahnhof Onkel Toms Hütte (die U-Bahnlinie wurde eigens für die Siedlung verlängert) errichtet. Bauherrin war wiederum die *GEHAG*, beteiligte Architekten waren TAUT, HÄRING und SALVISBERG, die Gartengestaltung auch hier von MIGGE. Bedingt durch die bevorzugte Lage im beliebten Zehlendorf und den relativ hohen Grundstückspreisen war die Siedlung eher für mittlere Einkommen bestimmt. Auch dieses Projekt ist Teil eines politisch-gesellschaftlichen Umfeldes: "Wovon die GEHAG bei ihrem Grundplan ausgegangen ist, bleibt unverkennbar: ob von der Idee der Proletariervilla - jedes Zimmer ein Stockwerk - oder von der Idee einer Wohn-Gemeinschaft... Das erste wäre eine völlige Verkenning der Lebensumstände der Schichten, die hier als Konsumenten in Frage kommen."³⁷⁷ Für die im dritten und vierten Bauabschnitt entstandenen Einzel-, Gruppen- und Reihenhäuser waren Satteldächer vorgesehen und an zum größten Teil dem konservativen Lager entstammende Architekten unter der Leitung von TESSENOW vergeben. Die Diskussion über die unterschiedlichen Dachformen - ein großer Teil der Siedlung erhielt flache Dächer - wurde als "Zehlendorfer Dächerkrieg" auch international zur Kenntnis genommen.

³⁷⁴ Huse, 1984; S. 120.

³⁷⁵ Landesdenkmalamt Berlin (Hg.), 2007; S. 135.

³⁷⁶ Diese Formen der Konflikte gab es nicht überall im Siedlungsbau der Jahre nach 1918. In Frankfurt führte ein ausgeprägter Munizipalsozialismus als Zusammenschluss von proletarischer und bürgerlicher Bewegung zu einem Gleichgewicht von Tradition und Moderne. Unter Stadtbaurat May (Amtszeit 1925 - 1930) entstand - den Nachkriegsstädtebau ab 1949 vorwegnehmend - die Utopie des *Neuen Frankfurt* mit den Insignien von Licht, Luft und Sonne. (Populäres Produkt wurde die *Frankfurter Küche* der Wiener Architektin Margarete Schütte-Lihotzky), s.a.: Breidecker, Volker: *Leben wie in Bienenwaben*. In: *Süddeutsche Zeitung*, 1.8.2011, S. 11 sowie Reulecke, 1985; S. 123 - 131.

May war ab 1961 verantwortlich für die Siedlung *Klarenthal* in Wiesbaden (Bauherrin: Nassauische Heimstätte) mit hohen Dichtewerten, die dem Leitbild "Urbanität durch Dichte" folgte. Das erzielte städtebauliche Bild gab schon sehr früh Anlass zur Kritik, s. a. <http://www.museum-klarenthal.org/>.

³⁷⁷ Schwab, A.: Zur Gehagsiedlung Zehlendorf. In: *Die Form* 4/1929, S. 8 - 10, 14 f. Zitiert nach: Huse, 1984; S. 143.

Der ausgesprochen farbige fünfte Bauabschnitt von *Onkel Toms Hütte* provozierte Namen wie "Der Farbentopf" und "Papageiensiedlung". Für TAUT war die Farbgebung eine unverzichtbare Konsequenz seiner Architektur und der städtebaulichen Disposition. Es spricht für einen souveränen Umgang mit der offensiven Verwendung der farbigen Architektur, wenn die GEHAG mit dem der Siedlung versehenen Spitznamen warb: "Im 'Farbentopf' stehen in der II. Zehlendorfer Eigenheimsiedlung der Gehag noch einige Häuser... zum Verkauf."³⁷⁸

Der "schwarze Freitag" an der amerikanischen Börse am 25.10.1929 beendete diese besondere Zeit des Wohnungsbaus, die außergewöhnliche Entwicklungen mit sich gebracht hatte. Die nach dem Ersten Weltkrieg erstarkten Städte wurden durch Auflagen des Reiches in ihren Möglichkeiten wieder eingeschränkt. Sie verloren einen großen Teil ihrer Gestaltungsspielräume, die dem Wohnungsbau ihre Impulse verliehen hatte.

In diesen wenigen Jahren wurde der Wohnungsbau nicht nur städtebaulich und baufunktional weiterentwickelt, sondern er wurde auch herausgelöst aus dem Zustand der "Ware". Merkmal der vorangegangene Politik des monarchistischen Deutschland war das Fehlen jeglichen Gemeinnützigkeitsgedankens und die Alleinherrschaft des Marktes, der fast vollständig der Bauspekulation überlassen wurde. Die Weimarer Politik sah sich aber auch nicht in der Pflicht, den Wohnungsbau als öffentliche Aufgabe zu betreiben, sondern "suchte vielmehr nach einem Mittelweg zwischen Kapitalismus und Sozialismus. Durch die staatliche Teilfinanzierung sollte ein marktfernes Segment entstehen, in dem bezahlbare Wohnungen bereitgestellt würden."³⁷⁹ Dabei bediente sich der Staat der Hilfen von öffentlichen, zumeist kommunalen, Wohnungsbaugesellschaften und den Genossenschaften.

Die Eintragung von sechs Berliner Siedlungen in die Welterbeliste der UNESCO würdigt deswegen nicht nur die unmittelbar räumlich-städtebaulichen und architektonischen Qualitäten der in dieser Zeit entstandenen Siedlungen sondern auch die mit ihnen verbundenen sozialen Intentionen. Nicht zuletzt deshalb werden sie als die Nachfolger der Gartenstadtbewegung und des Reformwohnungsbaus - auch im europäischen Rahmen (s. Wien, Amsterdam und Rotterdam) - gesehen. Die weniger bemittelten Bewohner der Stadt sollten nun "sichtbar eigenen Raum erhalten, sowohl für die Privatheit ihrer Familien als auch für die öffentliche Repräsentation als gesellschaftliche Klasse und zur Veranschaulichung der Siedlungsgemeinschaften."³⁸⁰ Eine Revision der sozialen Segregation indes wurde nicht erfüllt. Trotz der vergleichbar billigen aber immer noch hohen Mieten konnten die Arbeiter als eigentliche Zielgruppe weder erreicht noch trotz des anzuerkennenden gewaltigen Bauvolumens die eigentliche Wohnungsnot beseitigt werden.

Das Defizit einer reichsweiten Baugesetzgebung bestand nach wie vor. Grundlage der Stadtplanung blieben die Rechte in den einzelnen Ländern,

³⁷⁸ Huse, 1984; S. 149.

³⁷⁹ Häußermann, Läßle, Siebel, 2008; S. 63.

³⁸⁰ Landesdenkmalamt Berlin (Hg.), 2007; S. 123 f. Eingetragen wurden die Siedlungen *Gartenstadt Falkenberg*, *Siedlung Schillerpark*, *Großsiedlung Britz*, *Wohnstadt Carl Legien*, *Weißer Stadt* und *Großsiedlung Siemensstadt (Ringsiedlung)*. Die *Waldsiedlung Zehlendorf (Onkel Toms Hütte)* wurde nicht berücksichtigt, da bei Aufnahme in die Tentativliste 1999 das "Erscheinungsbild der Waldsiedlung noch stärker gestört [ist] als heute." (S. 126). Hintergrund ist die Privatisierung der 809 Reihenhäuser bereits kurz nach ihrer Fertigstellung.

die jedoch keine Stadtentwicklung förderten, sondern - wie oben beschrieben - vor allem den Zielen des gesunden Wohnens verpflichtet waren und Sicherheit und Ordnung gewährleisten sollten. In dieser Situation steckten - wie HÄUSSERMANN, LÄPPLE, SIEBEL folgern - durchaus Chancen. Zwar fehlte immer noch eine umfassende und anerkannte nationale Stadtentwicklung mit in den Städten und Ländern divergierender Politik, doch hätten Städte in Hamburg, Berlin oder Frankfurt die weitgehenden Freiheiten und Gestaltungsspielräume genutzt.³⁸¹

Lediglich Ansätze zu Gesamtplanungen waren vorher vorhanden, wie HOBRECHTS Stadterweiterungsplan für die Hauptstadt Berlin, der in den Jahren 1858 - 1861 erarbeitet wurde. Seine Planungsziele - Zuwachs der Berliner Bevölkerung um das Zehnfache, großflächiger Einbezug des Berliner Umlandes - waren jedoch wegen des großen Planungszeitraumes wenig zweckmäßig, da ständig Korrekturen erforderlich waren. 1874 veröffentlichte der *Verband deutscher Architekten und Ingenieurvereine* "Grundsätze für Stadterweiterungen nach technischen, wirtschaftlichen und polizeilichen Beziehungen". 1893 schrieb die Stadt München einen öffentlichen Wettbewerb für einen Generalbebauungsplan aus. Dessen Ergebnis "bestätigte in beispielhafter Weise die Notwendigkeit, vor der Ausarbeitung verbindlicher Teilpläne die Stadtentwicklung auf lange Sicht in einer rahmensetzenden städtebaulichen Gesamtplanung in den Grundzügen vorzuklären."³⁸² 1907 folgte ein Wettbewerb für einen Generalbebauungsplan für Groß-Berlin.

Das Ruhrgebiet als größter europäischer Ballungsraum zeigte schon früh die Einsicht in die Notwendigkeit einer übergreifenden Planung. Zunächst sollte den nachteiligen Folgen der Industrialisierung des Raumes begegnet werden. Dies führte zur Gründung des Ruhrtalsperrenvereins 1899, der Emschergenossenschaft 1904 und des Ruhrverbandes 1913. Sie sind die technischen Vorläufer des 1920 gegründeten *Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk* (SVR). Hintergründe waren Pläne aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg über die Anlage eines "Nationalparkes", der auch die vorhandenen und projektierten Hauptverkehrsstrecken aufnehmen sollte.³⁸³ Daraus entwickelte sich - der Krieg unterbrach zunächst die Bemühungen - eine Gesetzesinitiative zur Gründung eines besonderen Verbandes. Unmittelbarer Anlass nach 1918 war die geplante Ansiedlung von 150 000 Bergleuten, um die Kohleproduktion zu steigern, die dem Deutschen Reich durch den Friedensvertrag auferlegt worden war. So ist auch der kurze Zeitraum bis zur Verkündung des Gesetzes zur Bildung des SVR am 5.5.1920 zu erklären. Im Sinn einer regionsübergreifenden Gesamtplanung wurden 17 Stadtkreise und 11 Landkreise mit 346 Kommunen zusammengefasst, die in zwei Provinzen und drei Regierungsbezirken lagen. Auf den 3 800 km² lebten 3,6 Millionen Menschen.³⁸⁴ Ziel des SVR war es, Aufgaben oberhalb der Kommunen im regionalen Zusammenhang zu lösen. Im Gegensatz zu den Planungen in Berlin, die das

³⁸¹ Häußermann, Läßple, Siebel, 2008; S. 60. Weiteres zur Genese Bau- und Planungsrecht s. Abschnitt 3.5 "Das gemeindliche Bau- und Planungsrecht 1945 - 1969".

³⁸² Umlauf, Josef: Die Entwicklung der regionalen Gesamtplanung des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk und ihre Auswirkungen auf das Ruhrgebiet. In: Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk (Hg.): Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk 1920 - 1970, Essen 1970; S. 35.

³⁸³ Die Planungen für einen Nationalpark entwickelte sich zu einem gesamtplanerischen "Generalsiedlungsplan", der letztlich der Gründung des SVR zugrundelag. Verfasser der Schrift (1912) war der Technische Beigeordnete der Stadt Essen Robert Schmidt, später erster Direktor des SVR. Sein Memorandum "Denkschrift betreffend Grundsätze zur Aufstellung eines General-Siedlungsplanes für den Regierungsbezirk Düsseldorf (rechtsrheinisch)" reichte Schmidt als Dissertation an der TH Aachen ein. Referent der Arbeit war Henrici, der 1909 einen Bebauungsplan für die Stadt Gütersloh erarbeitet hatte.

³⁸⁴ Umlauf, 1970; S. 37

Ziel hatten, aus vielen Gemeinden eine Großstadt zu entwickeln, blieb die polyzentrale Gliederung des Ruhrgebiets erhalten. Das Ziel einer Großstadt "Ruhr" war im Gesetz von 1920 nicht enthalten. Der SVR war der erste deutsche Verband auf regionaler Stufe mit Entscheidungsbefugnissen auf der Grundlage eigener ausgearbeiteter Pläne. Auch international wurde der SVR mit seiner regionalen Kompetenz anerkannt: "Im Jahre 1926 besuchte eine Gruppe von Persönlichkeiten aus Pittsburgh und dem Allegheny-County unter Leitung von F. Bigger den SVR. Wegen der dortigen 'stückweisen Planung, die nicht dazu angetan schien, eine helle Zukunft zu gewährleisten', wollte man 'etwas vom Ruhrgebiet lernen'. Nach Schilderung der Aufgaben und Befugnisse des SVR schließt der Bericht mit den Worten, daß das 'beim SVR Erlebte für alle denkenden Menschen von Pittsburgh von Interesse sein sollte'".³⁸⁵

Am Ende des hier beschriebenen Zeitabschnittes steht die *Charte d'Athènes*, die auf dem IV. *Congrès International d'Architecture Moderne (CIAM)* auf seiner Kreuzfahrt an Bord der *SS Patris II* von Marseille nach Athen 1933 aufgestellt worden war. Unter der Federführung des Schweizer Architekten LE CORBUSIER³⁸⁶ wurden Prinzipien der Funktionstrennung beschrieben, die auf Folgen der Industrialisierung in den Städten und die dadurch ausgelösten Konflikte reagierten. 1941 wurde in Paris eine anonyme Schrift *La Charte d'Athènes* veröffentlicht, die 1957 erneut aufgelegt wurde und 1962 auf Deutsch erschien.³⁸⁷ Über die Jahre eher unbeachtet entfaltete sie ihre eigentliche Wirkung erst im Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg. Dort bestand die historisch einmalige Chance, die Mängel der Stadtentwicklung, die in der *Charta* beschrieben worden sind, zu revidieren: Die - zu dichte - Besiedelung der historischen Kerne, das ständige Wachstum der Städte mit zunehmender Entfernung von der Natur oder die verkehrlichen Probleme aufgrund unzureichender Straßen mündeten in den Forderungen nach Funktionstrennung von Nutzungen und Verkehrsarten nach vertikaler Verdichtung zugunsten weiter Grünflächen. Der Erhalt des historischen Erbes der Städte (Ziel 65) war insoweit legitimiert, als ihre Erhaltung "nicht nur auf Kosten der dadurch weiterhin ungesunden Bedingungen lebenden Bevölkerung möglich ist..." und "... wenn es möglich ist, den Nachteilen ihres Vorhandenseins durch radikale Maßnahmen abzuwehren, z.B. durch die Umleitungen lebenswichtigen Verkehrs oder sogar durch das Verlegen von Zentren, die man bis dahin für unbeweglich gehalten hatte."³⁸⁸ Wegen der besonderen Bedeutung der Charta von Athen für den Städtebau im Wiederaufbau wird darauf im Ab-

³⁸⁵ Bericht aus: Issue of Progress, Vol. VI Nr. 36, Pittsburgh 1929. Zitiert nach: Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk, 1970; S. 139.

³⁸⁶ Künstlername, eigentlich Charles-Édouard Jeanneret-Gris.

³⁸⁷ Le Corbusier: *La Charte d'Athènes*, Paris 1957. Le Corbusier: *An die Studenten. Die 'Charte d'Athènes'*, Hamburg 1962. Nach Schoof (Schoof, 1965; S. 128) erschien die Charta von Athen 1942 in Boston nach einer weitgehend unbeachteten Veröffentlichung in der Zeitschrift des griechischen Architektenvereins "Technica Chronata" 1933 (ohne Nachweis). Die Veröffentlichungsangaben "Paris 1941" wurden direkt der Schrift Le Corbusiers 1962, S. 52 und S. 55 entnommen.

³⁸⁸ Le Corbusier, 1962; S. 110 f. Die Person Le Corbusier ist nicht unumstritten. Insbesondere seine Nähe zur Vichy-Regierung im besetzten Frankreich 1940 und die damit verbundenen Kollaborationsvorwürfe sind Gegenstand der Kritik. De Roulet zitiert Le Corbusier mit: "Hitler kann sein Leben mit einem großartigen Werk krönen: der Neugestaltung Europas." De Roulet, Daniel: *Le Corbusier - ein Nazi?* In: Cicero, 10/2009; S.132. Auch Reulecke spricht mit Verweis auf Lampugnani von den "präfaschistischen Dispositionen des bis heute von vielen Architekten verehrten Le Corbusier." Reulecke, 1985; S. 58. S. a.: Lampugnani, Vittorio Magnago: *Visionen und Kahlschlag. Le Corbusiers Städtebau 1920 - 1940.* In: Kursbuch 112. Städte bauen, Berlin 1993; S. 10 - 28.

Die Eintragung von 19 Bauten Le Corbusiers in das UNESCO-Weltkulturerbe ist im Juli 2011 auch im dritten Versuch gescheitert, da "kein zusammenhängendes Konzept vorliege und zudem die universale Bedeutung Le Corbusiers nicht eindeutig erwiesen sei." In: Deutsches Architektenblatt 9/2011, S 7.

schnitt 3.4 "Städtebauliche Entwicklung 1945 - 1969" besonderer Bezug genommen.

Fazit: Die Entwicklungsjahre 1918 - 1933 setzten wie die Jahre zuvor die Suche nach neuen städtebaulichen Antworten auf erneut entstandene Fragen und nach neuen städtebaulichen Leitbildern fort. Am Beispiel des Bauhauses wird erkennbar, wie offensiv diese Umbrüche waren, um neue Impulse zu initiieren. Die danach folgende Zeit des nationalsozialistischen Städtebaus unterbrach diesen Prozess.

3.3 Der nationalsozialistische Städtebau 1933 - 1945

Die vor 1933 offensiv geführten Auseinandersetzungen über die Ziele von Architektur und Städtebau fanden mit der Übernahme der Macht durch den Nationalsozialismus ein Ende. Mit dem Ermächtigungsgesetz vom 23.3.1933 wurden für Hitler diktatorische Vollmachten geschaffen, Gewerkschaften und Parteien wurden aufgelöst, Hitler nach dem Tode Hindenburgs am 2.8.1934 Reichskanzler und Führer und die Reichswehr auf ihn vereidigt. Die kommunale Selbstverwaltung - schon in der Weimarer Republik geschwächt (s.o.) - wurde 1935 durch das neue *Gemeindeverfassungsgesetz* vom 15.12.1934 und damit auch das Zweikammersystem (Magistrat und Stadtverordnetenversammlung) abgeschafft, die Bürgermeister nicht mehr gewählt, sondern durch die Landesregierung benannt. Mit diesen und weiteren Maßnahmen wurde das Führer- und Hierarchisierungsprinzip landesweit durchgesetzt.

Die schon in den Abschnitten 2.3 "Die kleine Stadt als Hoffnung" und 2.4 "Die Großstadt als Bedrohung" beschriebene Großstadtfeindlichkeit konnte sich nun vor dem Hintergrund einer allumfassenden Gestaltungsmacht des Staates voll entfalten. Vorbereitet wurden diese Diskussionen Ende des 19. Jahrhunderts mit dem Spannungsbogen von der konservativen Architektur (*Heimatschutzstil*) über die traditionalistische (bspw. TESSENOW) hin zu modernen Architektur (*Neues Bauen*). Sie setzte sich in der Weimarer Republik fort in der aus dem Abstand heraus absurd wirkenden aber erstaunlicherweise bis heute nicht vergangenen Auseinandersetzung im sogenannten *Dächerkrieg*. Gegner des *Neuen Bauens* waren nicht nur die konservativen Architektenschaft und die politischen Parteien sondern auch die Wirtschaft, die in dem industrialisierten Massenwohnungsbau eine Bedrohung sah.

Die Verwaltungsgliederungen, also auch die Zuständigkeiten der städtischen Baudezernate, blieben genauso erhalten wie die Aufgaben der Baupolizei für Baugenehmigungen. Eine Neuausrichtung der städtebaulichen und stadtegestalterischen Angelegenheiten erfolgte im Wesentlichen über die Neubesetzung der entscheidenden Dienststellen. Die Ablehnung des *Neuen Bauens* nach 1933 war weniger ein revolutionärer als vielmehr ein evolutionärer Schritt: "Die Architektur des 'Dritten Reiches' schloß sich anfänglich inhaltlich und formal nahtlos an die Entwicklung der Weimarer Republik an, obgleich der Nationalsozialismus mit dem Anspruch auftrat, das Bild der Baukunst von Grund auf neu zu formen. In Wahrheit offenbart sich die 'nationalsozialistische Architekturtheorie' als ein Konglomerat konservativer und reak-

tionärer Architekturströmungen, denn die Nationalsozialisten verfügten zu keiner Zeit über ein geschlossenes Architekturprogramm."³⁸⁹

Hitler hatte schon 1924 in *Mein Kampf* seine Programmatik für die zukünftige städtebaulichen Gestaltung und den Umbau der Städte offengelegt: "Was die neuere Zeit unserer Großstädte hinzugefügt hat, ist vollkommen unzulänglich. Alle unsere Städte zehren vom Ruhm und den Schätzen der Vergangenheit... Wenn man die Größenverhältnisse der antiken Staatsbauten mit den gleichzeitigen Wohnhäusern vergleicht, so wird man erst die überragende Wucht und Gewalt dieser Betonung des Grundsatzes, den Werken der Öffentlichkeit die erste Stelle zuweisen, verstehen... So fehlt unseren Städten der Gegenwart das überragende Wahrzeichen der Volksgemeinschaft, und man darf sich deshalb auch nicht wundern, wenn diese in ihren Städten kein Wahrzeichen ihrer selbst sieht. Es muß zu einer Verödung kommen, die sich in der gänzlichen Teilnahmslosigkeit des heutigen Großstädtlers am Schicksal seiner Stadt praktisch auswirkt."³⁹⁰

Ein Schwerpunkt des nationalsozialistischen Städtebaus war der Umbau der großen Städte in repräsentative und Macht dokumentierende Zentren. Grundlage war das "Gesetz über die Neugestaltung deutscher Städte" vom 4.10.1937 (RGBl. I S. 1054). Die Neugestaltung Berlins war unstrittig erstes städtebauliches Ziel, dem der Umbau von München zur Hauptstadt der Bewegung, Nürnberg zur Stadt des Reichsparteitages, Hamburg zur Stadt des Außenhandels, Graz zur Stadt der Volkserhebung und der Umbau der Gaustädte wie Weimar (GIESLER), Linz (FICK), Augsburg (GIESLER) oder Dresden (KREIS) folgen sollten.

Die Ziele konnten - zumindest solange die zur Verfügung stehende Zeit und die wirtschaftlich-politischen Verhältnisse dies zuließen - nach 1933 umgesetzt werden. Das Bauen orientierte sich an den "klassischen" antiken Vorbildern und wurde gleichzeitig megaloman auf den Grundlagen der Elemente Achse - Aufmarschstraße - Platz überhöht. Beispiele sind der *Königliche Platz* in München³⁹¹ mit Ehrentempel, Führerbau und Verwaltungsbau der NSDAP (TROOST 1933 - 1935), das Gauforum (ehem. *Adolf-Hitler-Platz*) in der "Gauhauptstadt" Weimar (GIESLER 1936, teilweise ausgeführt, Teil des Ausbaus zur Gauhauptstadt) und vor allem das 16,5 ha große *Reichsparteitagsgelände* in Nürnberg mit *Zeppelinfeld*, *Luitpoldhalle* und *Luitpoldarena* (SPEER 1934 - 1935), für das Kosten von 700 - 800 Millionen Reichsmark geschätzt worden waren.³⁹²

Das *Zeppelinfeld* war Ort nationalsozialistischer Selbstdarstellung und der von SPEER erstmals angewandten Lichtszenerie, die selbst ihn überwältigte: "Der Eindruck überbot bei weitem meine Phantasie... Ich nehme an, mit diesem 'Lichtdom' wurde die erste Lichtarchitektur dieser Art geschaffen, und für mich bleibt es nicht nur meine schönste, sondern auch die einzige Raumschöpfung, die, auf ihre Weise, die Zeit überdauert hat."³⁹³

³⁸⁹ Petsch, Joachim: Architektur 1933 - 1945. Bauaufgaben - Leitbilder - Kontinuitäten und Brüche in der Architektur von den 20er bis zu den 50er Jahren. In: Klueting, Edeltraud (Hg.): Denkmalpflege und Architektur in Westfalen 1933 - 1945, Münster 1995; S. 28.

³⁹⁰ Zitiert nach: Rittich, Werner: Architektur und Bauplastik der Gegenwart, Berlin 1938; S. 8 ff.

³⁹¹ So bezeichnet in: Rittich, 1938; S. 9, heute Königsplatz.

³⁹² Speer, 1969; S. 80. In seinen "Erinnerungen" vergleicht Speer den Entwurf seines Reichsparteitagsgeländes mit den Palästen von Persepolis, einer Kolossalfigur von Nero auf dem Capitol, der New Yorker Freiheitsstatue, dem Circus Maximus in Rom und der Cheopspyramide, S. 80 f.

³⁹³ Speer, 1969; S. 71 f.

Diese städtebaulichen Werke dienten der Selbstdarstellung des Staates und der Inszenierung seiner Macht, indem sie durch die Wahl des Maßstabes den einzelnen Bürger in diesen Dimensionen versinken ließ. Hitler wollte Berlin zur Hauptstadt Germania ausbauen: "In zehn Jahren soll niemand mehr von sich sagen können, er kenne die Wunder der Welt, wenn er das neue Berlin nicht gesehen hat."³⁹⁴

Die errichteten Bauten waren von tiefer symbolischer Bedeutung wie die Beschreibung der Ehrentempel am Königlichen Platz in München zeigt: "... in den Vertiefungen der Sockelblöcke stehen unter freiem Himmel die eisernen Sarkophage der sechzehn Blutzeugen des 9. November 1923, die hier ein gemeinsames Grab gefunden haben und nun mitten im Leben vor den Bauten der Partei die 'Ewige Wache' halten, mit ihrer Einsatzbereitschaft und ihrem Opfer einem ganzen Volk ständiges Beispiel und ständige Mahnung zur eigenen Pflichterfüllung, zum eigenen Einsatz und Opfer sind."³⁹⁵

Derselben pathetisch-heroischen Geste folgten auch andere Bauten von Partei und Staat. Hierzu zählen die als "Bauten des Glaubens" bezeichneten Ordensburgen der NSDAP *Vogelsang* (KLOTZ 1936), *Sonthofen* (GIESLER 1934) oder *Crössinsee* (KLOTZ 1936). Auch die Umgestaltung des *Reichsehrenmales Tannenberg* (1927) mit weitgehender Freilegung des Umfeldes und die Bauten des *Volksbundes Deutsche Kriegsgräberfürsorge* und zahlreiche öffentlich-repräsentative Bauten wie das *Reichsluftfahrtministerium* (SAGEBIEL 1935) und die *Neue Reichskanzlei* (SPEER ab 1934) waren die herausragenden Werke des nationalsozialistischen Städtebaus und dienten darüber hinaus der städtebaulichen Korrektur: "In Berlin stellt das Reichsluftfahrtministerium in deutlicher Ablehnung einer baulich schlechten Umgebung ganz klar das nationalsozialistische Wollen und Können der baulichen Verwahrlosung eines versunkenen Zeitalters entgegen."³⁹⁶

Mangels eigener Grundlagen nahm der nationalsozialistische Städtebau in Verbindung mit der Ideologie von "Blut und Boden" bereitwillig Anleihen an historischen Bauformen auf. Diese Architekturform war vor allem für eher untergeordnete nicht im unmittelbaren Sinne repräsentative Bauaufgaben vorgesehen, die im ländlichen Raum realisiert wurden. So waren Jugendherbergen (*Adolf-Hitler-Jugendherberge*, Berchtesgaden, ZIMMERMANN; *Joseph-Goebbels-Jugendherberge*, Düsseldorf, MUNTER/FRÜH; *Baldur-v.Schirach-Jugendherberge*, Urfeld, VESSAR) unmittelbar an den örtlichen Vorbildern orientiert und nahmen Höfe-Formen (Berchtesgaden und Urfeld) oder städtische Bauformen auf (Düsseldorf). Das *Haus des Bauern* in Wiedenbrück (1936, Landwirtschaftsschule und Beratungsstelle, heute Kreisarchiv und Landwirtschaftliche Buchstelle) war sowohl Teil der an der Region orientierten Architektur des Nationalsozialismus wie auch Träger seiner Ideologie, die Landwirtschaft durch entsprechende Beratungsangebote zu unterstützen.

Wenn auch der Nationalsozialismus in Städtebaubau und Architektur ohne eine fundierte Theoriebildung auskam³⁹⁷, so verfügte er doch über ein Bild der zukünftigen Stadt. das zu einem großen Teil in der reaktionären Ablehnung der Großstadt begründet war (s. a. SPENGLER). In dieser Sicht war das 19. Jahrhundert ein Jahrhundert des Verfalls und ein Auflösen der deut-

³⁹⁴ Zitiert nach: Schneider, 1960; S. 304.

³⁹⁵ Rittich, 1938; S. 32.

³⁹⁶ Rittich, 1938; S. 52.

³⁹⁷ S. a. Wolf, Christiane: *Gauforen. Zentren der Macht. Zur nationalsozialistischen Architektur und Stadtplanung*, Berlin 1999.

schen Kulturlandschaft: "Die Baukunst mußte notwendigerweise Ausdruck der geistigen Richtung werden, die Deutschland damals beherrschte: liberalistisch. Rassistisch gleichgültig, unvölkisch, unsozial, bar jeder tieferen Beziehung an die Gemeinschaft, im Bann von Geld und Maschine, von Juden gängelt und immer tiefer in das Verhängnis hineingetrieben - das war das Deutschland des Liberalismus und Marxismus. Seine Baukunst konnte nicht anders sein."³⁹⁸

Kritisiert wurde die Überformung der kleinen Städte mit Elementen des großstädtischen Städtebaus und die Aufgabe der kleinen Stadt als eigentliche Heimat, die Verwüstung der Landschaft durch ungesteuerte Entwicklung und die Willkür des Bauens, dessen Triebkräfte nur "die Suche nach Gewinn" seien. Das Jahr 1918 habe dann die "zügellose Entfesselung aller kulturfeindlichen Kräfte" mit sich gebracht, die Zerstörung der alten Heimat sei ein "äußeres Symptom einer schwersten völkischen Krankheit."³⁹⁹

Mit dieser Begründung fanden traditionalistische Bauformen wie der *Heimatschutzstil* eine weite Verbreitung vor allem im Wohnungsbau - im Einfamilienhausbau wie auch im Geschossbau. Der Wohnungsbau hatte dieselbe Aufgabe wie vor 1933, die Defizite in der Wohnungsversorgung zu beseitigen, legte aber den Schwerpunkt von den großen Städten in die kleinen und mittleren Städte. Dabei kamen am *Heimatschutzstil* orientierte Bauformen, das Ziel einer teilweisen Selbstversorgung und die Bindung durch Eigentum in der Maßnahme des kleinen Siedlungshauses auf großem Grundstück zusammen. Gerade die Eigentumsbindung war eine der Grundlagen der Politik Hitlers: "Haltet das Reich nie für gesichert, wenn es nicht auf Jahrhunderte hinaus jedem Sproß unseres Volkes sein eigenes Stück Grund und Boden zu geben vermag."⁴⁰⁰ Mit dem Ziel möglichst preiswerten Bauens entstanden erschwingliche Siedlungshäuser wie das *Nürnberger Kleinsthau*, das bei 42 m² Nutzfläche Platz für eine sechsköpfige Familie bot. Auch GUTSCHOW entwarf Kleinhäuser wie ein *Eigenheim in einem Elbevorort* mit ca. 100 m² und ein *Eigenheim für eine Arbeiterfamilie* mit ca. 90 m² Wohnfläche. Von SCHMITTHENNER stammt ein Entwurf für ein *Kleinhaus* mit 40 m² Wohnfläche.⁴⁰¹

In diesen und weiteren Entwürfen werden die Elemente, die das Bild eines "Heimes" entstehen lassen sollten, offensichtlich: Steile Dächer mit roten Dachdeckungen, Klapppläden, gegliederte Fensteröffnungen und Stallanbauten. Die Verwendung regionaler Materialien (Putz, Klinker, auch Verwendung von Holz als Blockbau oder als Fachwerk) trugen ebenfalls zur Verbundenheit mit den zugedachten Nutzern bei. Die Gebäude erfüllten "anständig und sauber ihren Zweck", zeigen den "ganzen poetischen Reiz jener schwäbischen Weinberghäuser", ihre "Ausführung ist ganz in der heimatlichen Art" geschehen", hervorgehoben wird die "ruhige und anspruchslose Gestaltung" und der Verzicht auf "unnötige teure Zierformen."⁴⁰²

³⁹⁸ Gauverlag Bayerische Ostmark, Troost, Gerdy (Hg.): Das Bauen im Neuen Reich, Bayreuth 1938; S. 9.

³⁹⁹ Gauverlag Bayerische Ostmark, Troost, Gerdy (Hg.), 1938; S. 9.

⁴⁰⁰ Zitiert nach: Eigenheim-Verlag der Bausparkasse der Freunde Wüstenrot, gemeinnützige G.m.b.H. (Hg.): Das Eigenheim des Bausparers, Stuttgart 1936; S. 2. Das Heft war an die "Bausparfreunde gerichtet". "Diese Menschen sind ein Bollwerk gegen zerstörerische Einflüsse, von welchen Gedanken her sie auch immer kommen mögen." (S.3).

⁴⁰¹ Entwurf Städtisches Hochbauamt München, Baukosten 2 370 RM, s. Eigenheim-Verlag der Bausparkasse der Freunde Wüstenrot, gemeinnützige G.m.b.H. (Hg.) 1936; S. 22, 25, 26, 32.

⁴⁰² Eigenheim-Verlag der Bausparkasse der Freunde Wüstenrot, gemeinnützige G.m.b.H. (Hg.), 1936; S. 21, 32, 35, 60.

Konsequent wird diese ideologisch geprägte Architektur auch auf die Innenräume übertragen: " Wer schön wohnen will, muß sich beschränken können. Sich beschränken und die Dinge, mit denen man sich umgibt, streng auswählen, ist unendlich schwerer als seine Wohnung pompös zu überladen. Wohnräume mit Dingen zu überladen, vermag jeder Barbar. Aber einer Wohnung mit schlichten Möbeln ein persönliches Gepräge ohne Aufdringlichkeit, Eitelkeit und Verkrampfung zu geben, das erfordert sogar mehr als bloßen Geschmack: dazu bedarf es eines vollwertigen Menschen."⁴⁰³

Der Siedlungsbau übernahm formal die Idee der Gartenstadt ohne den ursprünglich damit verbundenen sozialpolitischen Anspruch und bereitete schon 1938 die nach 1945 umgesetzten Ziele des "aufgelockerten und gegliederten Städtebaus" vor: "Für die Entwicklung der deutschen Stadt ergeben sich nicht allein aus künstlerischen Gesichtspunkten, sondern auch aus volksgesundheitlichen Überlegungen viele Richtlinien, die, wie alle Gesunde, auch eine kulturelle Wertsteigerung herbeiführen. So erfordert die Sorge für Licht, Luft und Sonne, die Wohnhäuser nicht zu überhöhen, ausreichende Abstände zu wahren, Grünflächen und Gartenanlagen einzustreuen."⁴⁰⁴ Es entstanden Siedlungen wie *Mascherode* (SCHULTE-FROHLINDE, heute Braunschweig-Südstadt) mit eingeschossigen Gebäuden, die Siedlung *Langenhorst* bei Velbert (FLIETHER/VOSS) oder die *Kochenhofsiedlung*.⁴⁰⁵ Die *Schottenheim-Siedlung* bei Regensburg (nach SCHOTTENHEIM, Oberbürgermeister 1933 - 1945, Stadt Regensburg, Amt für Stadterweiterung, heute *Konradsiedlung*) erhielt neben den Kleinsiedlungsflächen und Einfamilienhäusern ergänzend ein Gemeinschaftshaus, Schule, Kindergarten der *Nationalsozialistischen Volkswohlfahrt (NSV)*, Kirche und Gasthäuser. Damit sollte die Siedlung einen eigenen vom Zentrum unabhängigen Mittelpunkt erhalten.⁴⁰⁶

Auch die Siedlungen *Heddernheim* (Frankfurt/Main, 1936), die *Vierjahresplansiedlung* in Sontra (heute Land Hessen), die Siedlung *Schwarzheide* (heute Land Brandenburg) oder die *Kriegsopfersiedlung* in Potsdam zeigen, "wie auch mit bescheidenen Baumitteln sehr glückliche Lösungen erzielt werden können..." und das Eigenheim "für viele Zehntausende deutscher Menschen Heimat geworden" ist.⁴⁰⁷

Wie selbst die Weimarer Republik mit ihrem umfassend neu gestalteten Wohnungsbau und der beeindruckenden Bauleistung das Wohnungsdefizit nicht entscheidend verringern konnte (s.o.), so war dies dem nationalsozialistischen Wohnungsbau ebenso wenig gelungen. Kleinsiedlungen mit ihrem im Verhältnis zum geschaffenen Wohnraum größeren Aufwand waren nicht die geeignete Lösung. "Obgleich die Zahlenrealität ganz anders aussah, be-

⁴⁰³ Das schöne Heim. Monatshefte für Haus, Wohnung, Garten und Kunsthandwerk, München 1941; S. 6. Selbst in diesem banalem Zusammenhang finden sich die prägenden Vokabeln des Nationalsozialismus wie "Barbar" und "vollwertiger Mensch".

⁴⁰⁴ Gauverlag Bayerische Ostmark, Troost, Gerdy (Hg.), 1938; S. 151 f.

⁴⁰⁵ S. a. Plarre, Stefanie: Die Kochenhofsiedlung. Das Gegenmodell zur Weißenhofsiedlung. Paul Schmitthenners Siedlungsprojekt in Stuttgart von 1927 bis 1933, Stuttgart 2003.

⁴⁰⁶ Die nationalsozialistische Siedlungsästhetik galt auch für besondere Bauaufgaben: Stosberg - Beauftragter für die städtebauliche Planungen in Auschwitz (Oświęcim), plante zwischen der Stadt und einem neuen Lagerstandort eine neue Straße mit der "anheimelnden Wirkung intimer Wohnstraßenräume" und einer "in der Landschaft sauber abgesetzten Silhouette". Zitiert nach: Stimpel Roland: Tiefpunkt der Architekturgeschichte. In: Deutsches Architektenblatt, 12/2011; S. 29.

⁴⁰⁷ Gauverlag Bayerische Ostmark, Troost, Gerdy (Hg.), 1938; S. 157.

stimmte doch die Propaganda vom 'eigenen Haus' das Alltagsleben und be- stärkte das Kleinbürgertum in seinen Wohnvorstellungen."⁴⁰⁸

Der Wohnungsbau im Nationalsozialismus war ohnehin ein nachrangiges Feld seiner Politik und den Rüstungsbestrebungen untergeordnet. Während des Zweiten Weltkrieges wurde der Wohnungsbau mit Ausnahme der kriegswichtigen Projekte Salzgitter und Wolfsburg fast völlig unterbunden.⁴⁰⁹ Nach Abschaffung der Wohnraumbewirtschaftung 1933 ging der Anteil der öffentlichen Förderungen stetig zurück und sank von 20% im Jahre 1936 auf lediglich 10% 1940. Trotzdem ermöglichten die niedrigen Zinsen immer noch eine jährliche Leistung von rd. 300 000 WE/Jahr und erreichte 1937 mit 308 076 WE fast die Fertigstellungsrate von 1929.⁴¹⁰ Bedingt durch den Übergang zur Kriegswirtschaft ab 1936 wurde die Finanzierung des Wohnungsbaus bei gleichzeitig umfassender politischer und architektonischer Kontrolle privatisiert. Weiteres Merkmal des Wohnungsbaus in der Phase der Kriegsvorbereitung war der dadurch bedingte Rohstoffmangel, der zur Bewirtschaftung und Kontingentierung von Nichteisenmetallen 1936 und zu Vorschriften über die Stahlverwendung 1937 führten.

Der Eigenheimbau stagnierte ohnehin: Mitte der dreißiger Jahre waren die Zinssätze für die Hypothekendarlehen dieselben wie der der Bausparkassen so dass sich die jahrelangen Mitgliedschaften erübrigt hatten. Dies und die langen Wartezeiten für die Zuteilung der Bausparsumme von durchschnittlich 15 Jahren führten zu massiven Beschwerden der Bausparer beim Aufsichtsamt in Berlin und zur Stagnation der Neuzugänge. Erst nach 1938 konnte der Eigenheimbau wieder zunehmen, nachdem das Reichswirtschaftsministerium Neuordnungen bei den Bausparkassen durchgesetzt hatte - bis der Kriegsausbruch 1939 den Eigenheimbau erneut zum Erliegen brachte.

Neben der Umgestaltung der Städte und dem Wohnungsbau war der Gewerbebau ein weiterer Schwerpunkt des nationalsozialistischen Städtebaus. Er hatte dort die Chance genutzt, an die Moderne der 1920er Jahre anzuknüpfen, blieb aber Teil der aktuellen Architekturrezeption und Teil der nationalsozialistischen Ideologie. Auch war er eingebunden in den Vierjahresplan, der die Förderung der heimischen Rohstoffe und die Herstellung nicht vorhandener synthetischer Rohstoffe zum Ziel hatte. "Auch beim Industriebau liegt die sicherste Führung am Beispiel. Eine Reihe von technischen Bauten der Gemeinschaft, die seit 1933 errichtet wurden, haben durch die Tat den eindeutigen Beweis erbracht, daß aus der klaren, technischen Zweckbestimmung schöne Bauformen entwickelt werden können. Aus dem Wesen der Technik kann die Kraft einer einordnenden Weltanschauung sinngemäße Formen entwickeln. Bauten von Maß und Ordnung, wirksam durch sparsame und klare Linien, Sinnbild der präzisen sauberen Arbeit, die in ihnen geleistet wird, sind hier gestaltet worden. Sie ergeben eine schöne Gesamtwirkung. Beton, Stahl und Glas treten offen hervor."⁴¹¹ Beispiele für den zeitgenössischen Gewerbebau sind:

⁴⁰⁸ Petsch, Joachim: Baukunst und Stadtplanung im Dritten Reich. Herleitung/Bestandsaufnahme/Entwicklung/Nachfolge; München, Wien, 1976; S. 171.

⁴⁰⁹ Zur Gründungszeit trug Wolfsburg den Namen "Stadt des KdF-Wagens". Dort wurde der Vorläufer des *Volkswagens* produziert. Am 15.12.1938 waren im Rohbau die Hallen für fast 9 000 Beschäftigte nach anderthalb Jahren Bauzeit fertiggestellt.

⁴¹⁰ Häußermann, Läßle, Siebel; 2008, S. 71.

⁴¹¹ Gauverlag Bayerische Ostmark, Troost, Gerdy (Hg.), 1938; S. 87.

- *Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt*, Berlin-Johannistal, Bezirk Treptow-Köpenick, Montagehallen, 1936, BRENNER/DEUTSCHMANN. Ausführung in Stahlfachwerkkonstruktion mit Ausfachung in Ziegelmauerwerk.
Brennstofflaboratorium, BRENNER/DEUTSCHMANN.
Beide Beispiele sind die dominierenden Formen des Gewerbebaus.⁴¹² Sie erfüllen sowohl die gestalterische Forderung nach einer schlichten Bauauffassung wie auch nach sparsamer Verwendung kriegswichtiger Rohstoffe durch Stahlfachwerk oder durch ausschließliche Verwendung von Backstein.
Eingangsgebäude mit einem Relief von BREKER.
- *Schornsteinloses Kraftwerk*, Kraftwerk der Zeche Auguste-Viktoria I/II, Marl, FAHRENKAMP, 1939, Ausführung in Backstein.
- *Opelwerk Brandenburg*, 1935, BÄRSCH, Ausführung in Ziegelmauerwerk mit großen detailliert gegliederten Fensterflächen.
- *Heizwerk und Montagehalle Heinkel-Werke*, Oranienburg, RIMPL, 1938, parallel dazu Errichtung der Werkssiedlung *Weißer Stadt*.

Auch der Gewerbebau war bei aller Orientierung an sachlichen Erfordernissen und betrieblichen Notwendigkeiten nicht frei von symbolischer Prägung, so wie die Flugzeughallen der *Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt* "in ihrer landschaftsangepaßten dem Boden angeschmiegt Form einen sprung- und abwehrbereiten Ausdruck vermitteln."⁴¹³

Eine eigene Ästhetik entfaltete der Bau der Reichsautobahn. Auch er war nicht nur bloß funktional, sondern diente auch repräsentativen Bedürfnissen: "Wo es eben möglich ist, werden diese Brücken nicht aus Eisen oder Eisenbeton, sondern aus Stein erbaut, dem gleichen Material, das für die repräsentativen Bauten des heutigen Reiches ausschließlich bestimmt ist."⁴¹⁴ Der Autobahnbau - schon 1925 durch eine *Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau* begründet - war sowohl arbeitsmarktpolitisch wie militärisch motiviert und 1933 durch das Gesetz zur Errichtung des *Unternehmens Reichsautobahnen* gesichert, die Leitung des Projektes wurde TODT übertragen. Die durch Gütersloh verlaufende heutige BAB 2 ist eine von den sechs seinerzeit vorgesehenen Fernstraßen.⁴¹⁵ Der wirtschaftliche Effekt war groß, 1934 waren 250 000 Menschen im Autobahnbau beschäftigt. Dadurch konnte die Arbeitslosenquote um 30% gesenkt werden.⁴¹⁶

Der landschaftlich-ästhetische Wert der Reichsautobahn wurde so hoch bewertet, dass der *Verlag der deutschen Arbeitsfront* ihm eine eigene Veröffentlichung widmete.⁴¹⁷ Die Fernstraßen waren weit mehr als bloße verkehrliche Infrastruktur. In ihnen konnten - wie auch in den anderen Bauaufgaben - die gesamte Spannweite der nationalsozialistischen Ideologie transportiert werden. Mit pathetischer Wucht wird die eigentlich triviale Einrichtung einer Autobahn als Metapher für eine neue Zeit bemüht: "Sie [die Autostraßen] lassen sich allein vom Mittelpunkt unseres Seins her begreifen, sie stehen in der Achse unseres geistigen Lebens. Diese Straßen legen Zeugnis ab von der

⁴¹² S. Petsch, 1976; S. 157.

⁴¹³ Rittich, 1938; S. 73.

⁴¹⁴ Speer, Albert (Hg.): *Neue Deutsche Baukunst*, Berlin 1941; S. 14 (Einführender Text von Rudolf Wolters).

⁴¹⁵ Aachen - Köln - Magdeburg - Berlin. Weiteres zur Bedeutung des Autobahnbaus für den Raum Gütersloh s. 4.1 "Bau der Reichsautobahn 1938".

⁴¹⁶ Petsch, 1976; S. 145.

⁴¹⁷ Fritz, Georg: *Straßen und Bauten Adolf Hitlers*, Berlin 1939. ("Mit Geleitwort des General-Inspektors für das deutsche Straßenwesen Dr.-Ing. Fritz Todt").

machtvollen Einheit des Reiches, das sie und den Menschen auf ihnen mit singendem Motor ohne Aufhören in herrlichem Rhythmus dahinfliegen läßt von Osten nach Westen, von Norden nach Süden, durch Heide und Moor, Täler und Berge, vorbei an Städten und Dörfern. Sie sprechen das aus, was unser Herz beglückt und was sternenweit über das "ästhetische" Hochgefühl hinausgeht, das vielleicht früher einzelne 'Eingeweihte' beim Betrachten von Kunstwerken erfüllte. Sie atmen den Geist der ganzen Nation, der ein Leben der Ordnung, der Arbeit und Gläubigkeit verlangt. Sie sind für jeden von uns da und dienen der Volksgemeinschaft... Sie werden vom ganzen deutschen Volk verstanden und schenken uns deshalb von neuem das Erlebnis einer Gemeinschaftskunst, den großen gemeinsamen Stil, den wir geschlechterlang verloren hatten."⁴¹⁸ Diese wuchernde Rhetorik macht die große Bedeutung des Reichsautobahnbaus für die nationalsozialistische Ideologie erkennbar.

Die Veröffentlichung ist dreisprachig (Deutsch - Italienisch - Englisch), insofern an eine internationale Leserschaft gerichtet und enthält Zeichnungen des Verfassers FRITZ, der als Architekturmaler und Radierer tätig war. Die Autobahn wird nicht begriffen als Eingriff in die Landschaft, sondern sie erschließen "dem deutschen Menschen weite Gebiete seiner Heimat, von denen er bisher noch so gut wie nichts wusste. Sie erziehen ihn zum Schauen! Nicht umsonst laden Parkplätze, an denen man Bänke aufstellt, zur Unterbrechung der Fahrt ein, nicht umsonst führen die Straßen Adolf Hitlers immer wieder an Landschaftsbilder heran... Gebirge, Wälder, Büsche, Viehkoppeln, Mühlen, Seen tauchen auf, versinken, rufen und locken zum Halten, zu Einkehr, zur Sammlung... Das Herz muß leben! Wer so Ausschau hält, wird sich in jeder Schöpfung, auch der kleinsten, immer wieder selbst wiederfinden, wird sein Innerstes finden, das Innerste seines Volkes, Deutschland! - - "⁴¹⁹ Die suggestive vom Sog der Geschwindigkeit getragene Wirkung wird durch die sakrale Verwendung einzelner Begriffe ("Einkehr", "Sammlung", "Schöpfung", "Innerstes") mystisch überhöht. Die Grafiken tragen Titel wie *Landschaft an der Omazabrücke* (S. 29), *Einfallender Nebel im Bremer Moor* (S. 36), *Einfahrt in das Thüringer Land bei Eisenberg* (S. 85) oder *Dem Chiemsee entgegen* (S. 119).

Die Autobahnbrücken sind nicht nur Teil dieser Fernstraßen, sondern man fühlt in ihnen "... noch tiefer, daß der große Sinn der Verbindens von Landschaften und Stämmen in ihnen bauliche Gestalt gewonnen hat. Keine dieser Brücken ist nur vom nüchternen Zweck bestimmt. Sie sind alle mit großzügiger Kühnheit, mit Meisterschaft der Formensprache gestaltet. Viele von ihnen haben ein Ebenmaß erreicht, das sie unter die ewigen Werte deutscher Kunst einreihet."⁴²⁰ Autobahnbrücken stammen u.a. von BONATZ (*Waschmühltalbrücke*, heute BAB 6 Saarbrücken - Mannheim) und VOSS (*Adolf-Hitler-Brücke*, Krefeld, heute *Rheinbrücke Krefeld-Uerdingen*). Weitere Brücken wurden nach Entwürfen der *Obersten Bauleitung der Reichsautobahnen* gebaut (Talübergang bei Rüdersdorf, *Drackenloch-Brücke* südlich von Gosbach, heute BAB 8).

⁴¹⁸ Fritz, 1939; S. 8

⁴¹⁹ Fritz, 1939; S. 9

⁴²⁰ Gauverlag Bayerische Ostmark, Troost, Gerdy (Hg.), 1938; S. 99.



Abb. 11: "Heidelandschaft bei Hannover" (heutige BAB 2). Quelle: Fritz, 1939, S. 38.

Die bauästhetische Wirkung des Autobahn- und Brückenbaus blieb nach 1945 erhalten. In einer Veröffentlichung aus 1956 werden die Brücken als Bauten "eindrucksvoller Schönheit" beschrieben: "Streng und edel wie bei den Römern, aber größer im Schrittmaß. Alles harter Stein. Haltbar für Jahrtausende, wenn nicht menschlicher Zerstörungswahn Hand anlegt." Die Autobahnen werden (noch) begriffen als Teil der Landschaft und nicht als ihr Gegensatz: "Die Straße schlängelt sich an einem steilen Hang hinauf und überspringt die Schluchten mit Bögen. Die Brücken machen jede Bewegung der Straße mit. Die Brüstungen verbinden das Ganze zur Einheit."⁴²¹ Wie viele politisch-gesellschaftliche Kontinuitäten, die über 1945 fort dauerten, gilt dies offensichtlich auch für die visuelle Wirkung der Autobahnbauten des Nationalsozialismus.

Auch die Bauten der Wehrmacht und der Luftwaffe waren ideologisch begründet. Dies ist naheliegend, genoss doch das Militär im Rahmen von Aufrüstung und Kriegsvorbereitung besondere Förderung. "Eine einfache, gediegene Wohnkultur gibt den Soldaten das Gefühl, daß ihnen die Nation während ihrer Dienstzeit eine Heimstätte bieten will."⁴²² Dabei genoss die Luftwaffe als elitärer Teil des deutschen Militärs eine gewisse Bevorzugung: "So hat vor allem die Luftwaffe in die Landschaft ihre Fliegerhorste, Flugzeughallen und Werkstätten hineingesetzt. Auch bei diesen mehr technischen Bauten ist der Architekt tätig gewesen. So wurde verhindert, daß diese militärischen Bauten trotz der Schnelligkeit des Aufbaues das von früher bekannte trostlose Äußere bekam."⁴²³ Auch hier folgten die Entwürfe den Zielen der regionstypischen Einbindung (s.o.) und versahen eine *Gebirgsjägerkaserne* im Allgäu nach einem Entwurf von FICK, Heeresbauverwaltung, mit einem Zwiebelturm.

Zwei herausragende städtebauliche Projekte sind die Stadtneugründungen von Salzgitter und Wolfsburg. Die in der Nähe von Salzgitter 1937 gegründeten *Hermann-Göring-Werke* sollten im Sinne der Autarkiebestrebungen des Deutschen Reiches den Abbau der deutschen Eisenerzlager sichern und in Ergänzung der entstehenden Produktionsanlagen eine Stadt für 10 000 bis 20 000 EW entstehen. Die Planung lag in den Händen von RIMPL und sah

⁴²¹ Bonatz, Paul; Leonhardt, Fritz: Brücken, Königstein 1956; S. 8, 74 (Autobahnbrücke über das Saaletal bei Jena), S. 76 (Aufstieg der Autobahn in der schwäbischen Alb). Federzeichnungen von Paul Bonatz.

⁴²² Gauverlag Bayerische Ostmark, Troost, Gerdy (Hg.), 1938; S. 62.

⁴²³ Speer, 1941; S. 13.

einen kreisförmigen Stadtgrundriss (s.o. 2.2 "Die Ideale Stadt als Utopie") mit Hauptverkehrsachsen vor, die sich im Zentrum kreuzten und das politische Zentrum bildeten. Die Nutzungen waren klar voneinander getrennt und stehen insofern den Gedanken der *Charta von Athen* zumindest nahe. Bedingt durch Kriegsbeginn konnte nur ein Teil der Pläne realisiert werden.

Wolfsburg folgte ebenfalls einer industriellen Gründung, dem *Volkswagenwerk*. Nach den Planungen von KOLLER, einem Mitarbeiter im Stabe SPEERS, war Wolfsburg (den Namen erhielt die Stadt erst 1945) für 90 000 EW vorgesehen. Als erstes wurde die Siedlung *Steimker Berg* fertiggestellt, die für Führungskräfte vorgesehen war und mit ihren Accessoires wie Klappläden, Risaliten und den malerisch gebildeten Straßenräumen sowohl die Gartenstadtidee übernahm wie auch dem inzwischen eingeführten *Heimatschutzstil* entsprach. LEY, Führer der Deutschen Arbeitsfront, äußerte sich lobend über die Verwirklichung traditionalistisch-völkischer Vorstellungen, während die Bebauung SPEER, als Hitlers Generalbaudirektor verantwortlich für die bildhafte Inszenierung von Macht vor allem in Berlin, nicht zusagte.⁴²⁴ Auch Wolfsburg war Teil der nationalsozialistischen Expansions- und Repressionspolitik: Anfang 1944 lebten in der Stadt 11 000 dienstverpflichtete Deutsche, ausländische Zwangsarbeiter und KZ-Häftlinge.⁴²⁵

Neben den räumlichen Schwerpunkten nationalsozialistischen Städtebaus durchdrang er alle Teile des deutschen Reiches und hatte auch in den Regionen seinen ideologischen Auftrag zu erfüllen. So war in der Nähe zum *Hermannsdenkmal* nahe Detmold ein Forum zum "Gedenken an den Sieg der NSDAP in Lippe 1933" geplant, das an den Wahlsieg im Lande Lippe am 15.1.1933 erinnern sollte. Der Entwurf - zu einer Ausführung kam es nicht - sah neben einer Volks- und einer Erinnerungshalle einen Aufmarschplatz sowie Lehrstätten, Schulen und eine Freilichtbühne vor.⁴²⁶

In der Region Westfalen und im unmittelbaren Umfeld entstanden u.a.:

- *Hermann-Göring-Heim der Hitlerjugend* in Melle (Fachwerkbau im Heimatschutzstil, DUSTMANN 1937).⁴²⁷
- *Schulungsborg der DAF* (Deutsche Arbeiterfront) in Erwitte (Umbau und Ergänzung des Schlosses Erwitte. SCHULTE-FROHLINDE zusammen mit ROGLER, GÖRRES, KOCH, KORNOWSKY). *Horst-Wessel-Halle* mit Hoheitszeichen von MELLER, *Gefallenental* von SCHMID-EHMEN.⁴²⁸
- *Amthaus Bevergern* (heute Stadtteil von Hörstel).
- Umbau der *Wewelsburg* (heute Stadt Büren, Kreis Paderborn) durch die SS zur *Reichsführerschule und SS-Ordensburg*. Das eigens für den Bau errichtete Konzentrationslager Niederhagen-Wewelsburg mit 3 500 Gefangenen (davon starben 1 285 Menschen) wurde auch für den Bau des *SS-Stabsgebäudes* und für die Villa des von HIMMLER eingesetzten aus Münster stammenden Architekten BARTELS eingesetzt. Das Konzentrationslager war auch Hinrichtungsstätte.

Die *Wewelsburg* ist Beispiel für den Umnutzung vieler leerstehender

⁴²⁴ Kautt, Dietrich. In: http://www.dhm.de/ausstellungen/aufbau_west_ost/katlg11.htm {12.10.2009}

⁴²⁵ Kautt, 2009.

⁴²⁶ Lammers, Josef: Einheit von Politik und Baukunst. Zum Baugeschehen in Westfalen 1933 - 1945, S. 45 f. In: Klüeting (Hg.) 1995.

⁴²⁷ S. Rittich, 1938; S. 103 sowie Gauverlag Bayerische Ostmark, Troost, Gerdy (Hg.), 1938; S. 51.

⁴²⁸ S. Rittich, 1938; S. 36 - 39.

und verwahrloster Herrensitze, Schlösser und Burgen wie der Umbau von *Schloß Nordkirchen* zur Gauschulungsburg und des *Schlusses Holtfeld* zur Bauernschule durch den *Landesbauernstand*. Im *Schloß Bladenhorst* und in der *Burg Schnellenberg* wurden Arbeitsdienstlager eingerichtet.⁴²⁹

- *Haus des Bauern* in Wiedenbrück (1936), s.o.
- Zahlreiche Kasernenbauten v.a. in Münster als bedeutendstem Militärstandort Nordwestdeutschlands (u.a. *Generalkommando* am Hindenburgplatz, *Flak-Kaserne* an der Roxeler Straße, *Luftgau-Kommando* an der Manfred-von-Richthofen-Straße) und Gütersloh (*Flughafen* an Marienfelder Straße, *Nachrichtenkaserne* an Friedrich-Ebert-Straße).

SPEER und sein Stab hatten mit großen Machtbefugnissen den nationalsozialistischen Städtebau gestaltet und damit die Kriegsvorbereitungen und die Durchführung des von Deutschland ausgelösten Zweiten Weltkrieges unterstützt. Offensichtlich unberührt von den Opfern resümiert er in seinen *Erinnerungen* beim letzten Besuch der von ihm gebauten Reichskanzlei: "Noch einmal wollte ich durch die Hallen und Säle gehen... Es herrschte eine fast gespenstische Ruhe, wie sonst nur während einer Nacht in den Bergen... Es war mein letzter Besuch in der Reichskanzlei. Vor Jahren hatte ich sie gebaut - voller Pläne, Aussichten und Träume für die Zukunft. Jetzt verließ ich die Trümmerstätte nicht nur meines Bauens, sondern auch der wertvollsten Jahre meines Lebens." Als SPEER nach dem Tode Hitlers eine Kassette mit dem Bild Hitlers öffnete, überfiel ihn ein "...Weinkrampf. Da erst war das Ende meiner Beziehung zu Hitler, jetzt erst war der Bann gelöst, seine Magie ausgelöscht."⁴³⁰

Fazit: Mit dem Nationalsozialismus brachen die vorangegangenen Entwicklungslinien ab. Das pluralistische Nebeneinander verschiedener städtebaulicher Strömungen und Leitbilder wurde politisch und gesellschaftlich durch einen vom Nationalsozialismus beherrschten stark symbolbehafteten Städtebau abgelöst. Die enge Abhängigkeit von städtebaulichen Leitbildern und gesellschafts-politischem Hintergrund wird erneut erkennbar.

3.4. Städtebauliche Entwicklung 1945 - 1969

Methodische Vorbemerkung zur Periodisierung

Die folgende Darstellung der Stadtentwicklung in Deutschland und der voran gestellten Skizzen der gesellschaftlich-politischen Situation wird in drei Perioden gegliedert:

- 1945 - 1949: Suchphase, anfängliche Hilflosigkeit und baldige Orientierung.
- 1950 - 1959: Konsolidierung, Prosperität und weitgehender Abschluss des Wiederaufbaus.

⁴²⁹ Lammers, 1995; S. 50.

⁴³⁰ Speer, 1969; Bildunterschrift nach S. 480 und S. 491.

- 1960 - 1969: Prosperität und Wandel, weiteres Wachstum und erste Anzeichen von gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Krisen, Umbruchzeit.

Die Periodisierung folgt erkennbaren gesellschafts-politischen Zäsuren: Das Jahr 1945 ist - das ist häufig beschrieben worden - genauso wenig ein Bruch im Sinne eines Neuanfangs wie eine unmittelbare Weiterführung der politischen und gesellschaftlichen Verhältnisse. Eindeutig überwog der Wille zur Kontinuität. 1945 ist - dies muss im einzelnen nicht begründet werden - die untere Grenze des Untersuchungszeitraumes.

Die nächste Zäsur erfolgte mit der Gründung der Bundesrepublik 1949 nach erfolgter Währungsreform 1948. Beide Ereignisse begründeten erst die wirtschaftliche Prosperität Westdeutschlands, der Wohnungsbau nahm erst ab 1949 die Größe an, die für die Versorgung der heimischen Bevölkerung wie auch für die Vertriebenen und Heimkehrer erforderlich war.

Weniger formal ist dagegen der Wechsel in die 1960er Jahre zu sehen. Zu erkennen ist, dass bis etwa 1960 der Wiederaufbau zu großen Teilen abgeschlossen war, wenn auch die Folgen des Krieges in vielen Städten noch über Jahrzehnte hinaus in Form von Trümmerbrachen erkennbar blieben. Bemerkenswert sind auch die Konnotationen der 1950er Jahre, die fest mit dieser Dekade verbunden sind. Dieses Jahrzehnt steht für Wiederaufbau, die Adenauer-Ära, Wirtschaftswunder und neue Ästhetik aber auch für eine kleinbürgerliche selbstzufriedene Spießigkeit. Der "Gelsenkirchener Barock" war genauso vertreten wie neue Kunstformen des Tachismus, Action Painting oder des Informel.

Die Bundesrepublik setzte in den anschließenden 1960er Jahren ihre wirtschaftliche Prosperität zunächst fort. Die Jahre der Vollbeschäftigung mit ihren hohen Wachstumsraten - im vorangegangenen Jahrzehnt u.a. durch den Korea-Krieg 1950 - 1953 ausgelöst - waren zum Jahrzehntende vorbei. Die besonderen wirtschaftlich fördernden Bedingungen der Wiederaufbauzeit, ein "nicht zu entwirrendes Geflecht von Tüchtigkeit, Arbeitsamkeit, Auslandshilfe und Glück"⁴³¹ wurden zum ersten Mal durch eine Rezession 1966/67 abgelöst. In deren Folge sank das Bruttosozialprodukt um 0,1%, die Arbeitslosigkeit stieg auf 2,1%.

Eine neue politische Rolle übernahm die ab Mitte der 1960er Jahre gebildete Bewegung der *Außerparlamentarischen Opposition (APO)*, die neue Formen der politischen Beteiligung erfand und vermehrte Teilhabe an Entscheidungen einforderte. Auch waren erste Auseinandersetzungen über einen veränderten Umgang mit dem bauhistorischen Erbe zu erkennen.

Der Wechsel in die 1970er Jahre schließlich begann mit den besonderen innerdeutschen Beziehungen, die durch das erste Treffen des Vorsitzenden des Ministerrates der DDR, STOPH und Bundeskanzler BRANDT in Erfurt und in Kassel ausgelöst wurden. Die Ölpreiskrise 1973 und das *Europäische Jahr des Denkmalschutzes* 1975 markieren zwei weitere Ereignisse, die die 1970er von den 1960er Jahren trennen.

⁴³¹ Mayer, Otto: Die wirtschaftliche Entwicklung der Bundesrepublik. In: Richter, Gerd (Red.): Deutschland - Porträt einer Nation. Band 3, Wirtschaft; Gütersloh 1987; S. 238.

Veränderte Entwicklungsvoraussetzungen für viele Städte als vierte Zäsur - und auch Grundlage für diese Arbeit - waren die umfassenden Gebietsreformen zum 1.1.1970. Durch das "Gesetz zur Neugliederung des Kreises Wiedenbrück und von Teilen des Kreises Bielefeld" vom 4.12.1969 wurden die Gemeinden Avenwedde, Spexard, Isselhorst, Hollen, Ebbesloh, Niehorst, Friedrichsdorf und Teile von Nordrheda-Ems, Herzebrock und Senne I in die Stadt Gütersloh eingegliedert. Dadurch vergrößerte sich das Stadtgebiet auf 111,25 km², die Bevölkerungszahl stieg von 58 927 auf 80 468. Die Untersuchung endet deshalb mit dem Kalenderjahr 1969, da danach eine Vergleichbarkeit der Zahlen wegen der erheblich gestiegenen Größe der Stadt und der allein durch die Gebietsreform um 36% gestiegenen Bevölkerungszahl nicht möglich ist.

Wie ein Literaturvergleich zeigt, ist die Wahl des Zeitabschnittes 1945 - 1969 und ihre dreiteilige Periodisierung in die 1940er, 1950er und die 1960er Jahre weit verbreitet.

1981 stellte die Zeitschrift Arch+ die Frage nach den "50er Jahre[n] - oder warum es keine deutsche Architektur gibt."⁴³² WILTRUD und JOACHIM PETSCH periodisieren in ihrer Analyse "Bundesrepublik - eine Neue Heimat" jeweils in in den "Wiederaufbau nach 1945" und die "Fünfziger Jahre" sowie in den Stadtbau der "60er und 70er Jahre".⁴³³ Die Jahre bis 1960 umschreibt VON PETZ als "Nachkriegsplanung und Wiederaufbau".⁴³⁴

Die Architektur wird als "Architektur der 50er Jahre"⁴³⁵ oder als "Die Aktualität der Moderne und die 50er Jahre"⁴³⁶ beschrieben. Die Bedeutung von "Glas in der Architektur Unterfrankens" wird für die Dekade "1950 - 1960" untersucht.⁴³⁷ Die Empfangsgebäude der Bahnhöfe Heilbronn und Pforzheim aus 1958 werden als "Zwei Bahnhöfe der späten fünfziger Jahre" analysiert.⁴³⁸ NERDINGER beschreibt mit "Architektur der Wunderkinder" "Aufbruch und Verdrängung in Bayern 1945 - 1969".⁴³⁹ ULRICH BRINKMANN stellt die Architektur der "siebziger Jahre" den Bauten der "fünfziger Jahre noch mit handwerklichen Details und charmanter Sparsamkeit" und den Bauten der "sechziger Jahre mit formaler Stringenz" gegenüber.⁴⁴⁰

Der Wiederaufbau der Städte wird beschrieben als "Architektur und Stadtplanung 1940 - 1960"⁴⁴¹, für einen ähnlichen Zeitraum "zwischen 1945 und 1960, die den Charakter der deutschen Städte im Nachkriegsdeutschland darlegten" werden einzelne Städte erörtert.⁴⁴² Auch das Deutsche Nationalkomitee für Denkmalschutz periodisiert in die "Architektur und Städtebau der

⁴³² Arch+, 56/1981.

⁴³³ Petsch, Wiltrud; Petsch, Joachim: Bundesrepublik - eine Neue Heimat? Städtebau und Architektur nach '45, Berlin 1983.

⁴³⁴ Petz, Ursula von: Nachkriegsplanung und Wiederaufbau in Deutschland - Einige Anmerkungen zur Situation im Ruhrgebiet, Dortmund 1987.

⁴³⁵ Kier, Hiltrud: Architektur der 50er Jahre. Bauten des Gerling-Konzerns in Köln, Frankfurt 1994.

⁴³⁶ Architektursalon Kassel (Hg.): Die Aktualität der Moderne und die 50er Jahre, Kassel 2007.

⁴³⁷ Tomczyk, Leonhard: Bauen mit Licht. Glas in der Architektur Unterfrankens 1950 - 1960, Lohr 2004.

⁴³⁸ Stadt Heilbronn (Hg.): Zwei Bahnhöfe der späten fünfziger Jahre. Die Empfangsgebäude in Heilbronn und Pforzheim, Heilbronn 1994.

⁴³⁹ Nerdinger, Winfried: Architektur der Wunderkinder. Aufbruch und Verdrängung in Bayern 1945 - 1969, München 2005.

⁴⁴⁰ Brinkmann, Ulrich: Projekt Alltagsarchitektur. In: Bauwelt 46/2011, S. 17.

⁴⁴¹ Akademie der Künste (Hg.): 1945, Krieg - Zerstörung - Aufbau. Architektur und Stadtplanung 1949 - 1960, Berlin 1995.

⁴⁴² Beyme, Klaus von et al. (Hg.): Neue Städte aus Ruinen. Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit, München 1992.

fünfziger Jahre".⁴⁴³ Als herausgegriffenes Jahrzehnt untersucht VON PETZ den Wiederaufbau von Dortmund: "Wiederaufbau, Stadt- und Raumplanung - die 1960er Jahre: Reflexionen und Visionen für Dortmund."⁴⁴⁴ Unter dem Begriff "So viel Anfang war nie" werden deutsche Städte im Zeitraum 1945 - 1949 untersucht.⁴⁴⁵ Auch für DURTH und SIGEL ist mit dem Wandel der Leitbilder um 1960 eine Zäsur verbunden.⁴⁴⁶ Ebenso umschreibt RABELER den Wiederaufbau und die Expansion westdeutscher Städte 1945 - 1960.⁴⁴⁷ SIEVERTS sieht die Perioden "1945 - 1960" als die Zeit der "Beseitigung der Kriegszerstörungen und des Wiederaufbaus" und "1960 - 1975" als das Ende des Wiederaufbaus und als das "Zeitalter der großen Planungsgesetzgebungen... und der Entfaltung der Raumplanung."⁴⁴⁸ Ähnlich periodisiert STREICH in seiner Untersuchung über die "Grundzüge einer städtebaulichen Leitbildtheorie" in die Periode des "Wiederaufbaus 1945 - 1960 und die des "Wachstums" 1960 - 1975.⁴⁴⁹

BRAUM spricht von den Bauzeugnissen der 1950er bis 1970er Jahre, WEIZBACHER von "Architektur und Städtebau von 1945 - 1975". Auch Tietz erkennt "zwei Phasen der Nachkriegszeit" - die 1950er Jahre und die Zeit zwischen 1960 und 1970. Gleichzeitig stellt er dar, dass sich diese beiden Phasen deutlich voneinander unterscheiden, in sich heterogen seien und Raum böten für "unterschiedliche methodische und stilistische Ansätze", wie dies der unterschiedliche Aufbau von Münster, München oder Frankfurt gezeigt hätten.⁴⁵⁰

Dieser Literaturvergleich zeigt den Konsens über die Eckdaten 1945 und 1969 sowie die darin liegende Periodisierung mit den Zäsuren 1950, 1960 und 1970.⁴⁵¹

⁴⁴³ Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz: Architektur und Städtebau der fünfziger Jahre. Ergebnisse der Fachtagung in Hannover 1990, Bonn 1990

⁴⁴⁴ Petz, Ursula von: Wiederaufbau, Stadt- und Raumplanung - die 1960er Jahre: Reflexionen und Visionen für Dortmund. In: Bömer, Hermann et al. (Hg.): Stadtentwicklung in Dortmund seit 1945, Dortmund 2010.

⁴⁴⁵ Glaser, Hermann; Pufendorf, Lutz von; Schöneich, Michael (Hg.): So viel Anfang war nie. Deutsche Städte 1945 - 1949, Berlin 1989.

⁴⁴⁶ Durth, Sigel, 2009; S. 520.

⁴⁴⁷ Rabeler, Gerhard: Wiederaufbau und Expansion westdeutscher Städte 1945 - 1960 im Spannungsfeld von Reformideen und Wirklichkeit, Bonn 1990.

⁴⁴⁸ Sieverts, Thomas: Beyond Institutions? Versuch einer Positionsbestimmung der Stadtplanung. In: polis 2/2011, S. 7

⁴⁴⁹ Streich, 1988; S. 132. Streich fügt noch die Perioden "Konsolidierung" (1975 - 1985) und "Schrumpfung" (ab 1985) an. Seine grafische Darstellung lässt erkennen, dass das Ablösen eines Leitbildes und die Genese eines neuen Leitbildes fließend ineinander übergehen und sich über mehr als eine Dekade überdecken können. In diesem Ablöseprozess sind darüber hinaus die national-räumlichen Ungleichheiten zu berücksichtigen, die das "Überleben" eines Leitbildes in den von den führenden Städten und Universitätsstandorten entfernt liegenden Regionen über einen längeren Zeitraum ermöglichen.

⁴⁵⁰ Braum, Michael; Welzbacher, Christian (Hg.): Nachkriegsmoderne in Deutschland - Eine Epoche weiterdenken, Basel 2009, S. 7, 9 und S. 55 f.

⁴⁵¹ In seiner Untersuchung über die Stadtentwicklung von Bochum bildet Krupinski die ungewöhnliche Entwicklungsperiode "1929 - 1974". Er begründet dies mit der Kontinuität der Verwaltungsgrenzen über diesen Zeitraum, in der die Voraussetzungen für eine kontinuierliche Planungstätigkeit gegeben gewesen seien und in dem überwiegend die heute bekannten Planungsinstrumentarien verwendet wurden. In: Krupinski, Hans-Dieter: Der Einfluß planungsrechtlicher Vorschriften, Programme und Pläne auf die Stadtentwicklung und Siedlungsentwicklung im Ruhrgebiet von 1976 bis 1974 - untersucht am Beispiel der Stadt Bochum, Dortmund 1980; S. 19 f.

3.4.1 Orientierung: 1945 - 1949

Skizze der gesellschaftlich-politischen Situation 1945 - 1949

Am 8.5.1945 hatte Deutschland bedingungslos kapituliert. Genau vier Jahre später - am 8.5.1949 - wurde das Grundgesetz vom Parlamentarischen Rat mit 53 zu 12 Stimmen angenommen, die Hauptstadtfrage zugunsten Bonns entschieden und mit der Verkündung des Grundgesetzes am 23.5.1949 war die Bundesrepublik Deutschland entstanden.

Im dazwischen liegenden Interregnum hatten die vier alliierten Militärbefehlshaber die oberste Gewalt in Deutschland übernommen und die politische Stabilität garantiert. Damit waren die Voraussetzungen anders als nach dem Ersten Weltkrieg, in der schwache Kabinette und die politische Instabilität zusammen mit der inflationistischen Phase zum Ende der demokratischen Weimarer Republik geführt hatten.

Deutschland wurde in vier Besatzungszonen aufgeteilt und Nordrhein-Westfalen 1947 von der britischen Besatzungsmacht durch Entscheidung des britischen Oberbefehlshabers SIR DOUGLAS aus der preußischen Provinz Westfalen und dem nördlichen Teil der preußischen Rheinprovinz gegründet. Landeshauptstadt wurde Düsseldorf, von wo aus bis dahin die Nordrheinprovinz verwaltet wurde. 1949 wurde Nordrhein-Westfalen Bundesland der Bundesrepublik Deutschland. Hintergrund der Neugliederung war die Verbesserung der Verwaltungs- und Produktionsbedingungen gewesen, die zu Unzufriedenheiten in der Bevölkerung gesorgt hatten. SIR DOUGLAS: "In der britischen Zone und wahrscheinlich auch in den anderen Zonen ist das Leben für die Deutschen sehr hart. Daß diese Situation zu einer kritischen Haltung der deutschen Bevölkerung führt, ist natürlich."⁴⁵²

400 Millionen m³ Trümmerschutt bedeckten Deutschland⁴⁵³, allein in der britischen Besatzungszone waren 1 300 Eisenbahn- und 1 500 Straßenbrücken zerstört.⁴⁵⁴ Bei Kriegsende waren von den rd. 10,6 Millionen Wohnungen (Wohnungsbestand im heutigen Bundesgebiet) 20% unbewohnbar.⁴⁵⁵ Weitere 76 000 Wohnungen wurden von den damaligen Besatzungsmächten in Anspruch genommen. Eine im Verhältnis kleine Zahl, sie war aber von großer psychologischer Bedeutung, da sie Deutschland den Status als besetztes Land ständig vor Augen führte.⁴⁵⁶ Die tatsächliche Belastung indessen war gering, zumal sie durch eigens für die Besatzungsmächte gebauten Wohnungen ständig verringert wurde.

Der Verlust von Architektur und Kunst war ungeheuerlich, über Jahrhunderte gewachsene Städte mit beispielhaftem Stadtbild und herausragendem

⁴⁵² Neues Land: Nordrhein-Westfalen. In: Westfälische Rundschau, 20.7.1946; S. 1.

⁴⁵³ Wandersleb, Hermann (Hg.): Handwörterbuch des Städtebaus, Wohnungs- und Siedlungswesens, Stuttgart 1959, Dritter Band; S. 1607.

⁴⁵⁴ Trees, Wolfgang et al.: Stunde Null in Deutschland. Die westlichen Besatzungszonen 1945 - 1948, Bindlach 1989; S. 48.

⁴⁵⁵ Nicht abschließend beantwortet ist die Frage nach der völkerrechtlichen Bedeutung der Flächenbombardements. Sie haben weder die Rüstungsproduktion entscheidend beschnitten noch die Moral der Zivilbevölkerung beeinträchtigt. Eine unmittelbare militärische Folge hatte die Vernichtung der Innenstädte nicht. Die Begründung, die industrielle Kraft Deutschlands nicht zu sehr zu schwächen, um es als zukünftigen Bündnispartner im sich bereits abzeichnenden Ost-West-Konflikt zu erhalten liefert: Müller, W[...]: Bombenkrieg und Klassenkampf. Zum Krieg gegen die Zivilbevölkerung der deutschen Städte, Hamburg 2008.

⁴⁵⁶ Der Begriff des "besetzten Landes" wird im Sinne der damaligen Sprachgebrauches genutzt, unabhängig von den erst sehr viel später geführten Diskussionen über das Begriffspaar "Besetzung - Befreiung".

Kunstinventar zerstört: die Barockstädte Würzburg und Augsburg zu 72% und 50,1%, das noch mittelalterlich geprägte Nürnberg als Muster der "typischen deutschen alten Stadt" (s.o.) zu 49,3%.⁴⁵⁷ Mit der "vertikalen Kriegsführung" entstand das Konzept des "Kultur-Bombardements": "Ein Land sollte seiner kulturellen Identität beraubt werden, indem man die dinglichen Erscheinungsformen seiner Geschichte in Trümmer verwandelt, um zu vermitteln, dass es nichts gäbe, wofür es sich zu kämpfen lohne. Das 'moralische' Bombardement zielte auf die Bevölkerung in den dicht bebauten Arbeitervierteln der Städte, die überzeugt werden musste, dass Widerstand zwecklos war - was wiederum den Widerstand gegen die Regierung stärken sollte."⁴⁵⁸

1947 bereiste der Fotojournalist *STRACHE* Deutschland und widmet die daraus entstandene Veröffentlichung "...meinen Freunden im Ausland als ein Versuch, Verstehen anzubahnen."⁴⁵⁹ Seine Schrift beschreibt das Entsetzen über das zerstörte Deutschland: "Deutschland ist wieder unentdecktes Land geworden. Baedeker und Grieben gelten nicht mehr. Ihre Sternchen sind, die meisten wenigsten, ausradiert...Das verwandelte Antlitz dieser Städte zu enträtseln, habe ich mich auf den Weg gemacht. Oft genug glich diese Fahrt eher einer Expedition als einer Reise in Mitteleuropa."⁴⁶⁰ *STRACHE* beschreibt die zerstörten Städte, sieht aber auch Hoffnungen für einen Wiederaufbau:

"'Sie meinen', fragt der Archivar, 'Deutschland ist das Herz Europas?'"

'Ja.'

'Sie meinen, Europa lebt?'"

'Ja.'

'Also, meinen Sie, wird Deutschland leben?'"

'Ja.'

Wir gingen durch die Trümmer der Altstadt zurück durch den Mauerring, hinter dem das Leben flutete."⁴⁶¹

In diesem trotzig und apodiktisch hingeworfenem "Ja" wird der unbedingte Wille erkennbar, die aussichtslose Situation zu bewältigen. 1955 widmete sich *WALLICH* der Frage nach den "Triebkräfte[n] des deutschen Wiederaufstiegs."⁴⁶² Darin geht er der "wirtschaftlichen Bedeutung des deutschen Charakters" für die Aufbauleistung nach und sieht fünf Voraussetzungen: Die Einstellung zu materiellen Werten, in der "Arbeit aller Art einen fast religiösen Stempel trägt"⁴⁶³, den klaren, ethischen Gehalt des Begriffes Arbeit in Deutschland, die Fähigkeit zu unternehmerischen Leistungen und technischen Erfindungen, die Begabung zur Organisation und schließlich die Bereitschaft zum Sparen und zu Investitionen. Auch vor diesem Hintergrund ist das "Ja" und die Gewissheit einer Zukunft verständlich: "Sie [Stadt Pforzheim] hat begriffen, daß man das im Augenblick Notwendige tun kann, ohne die auf die Zukunft gerichtete Planung zu unterlassen. Sie kennt die große Spanne Zeit, über die sich Wiederaufbau und Neubau zwangsläufig erstre-

⁴⁵⁷ Lill, Georg: *Zerstörte Kunst in Oberbayern*, München 1948; S. 8.

⁴⁵⁸ Bosma, Koos; Wagenaar, Cor: *Die Luftangriffe im Zweiten Weltkrieg und das Leiden der Zivilbevölkerung*. In: Düwel, Jörn; Mönninger, Michael: *Zwischen Traum und Trauma, Stadtplanung der Nachkriegsmoderne*, Berlin 2011; S. 232.

⁴⁵⁹ Strache Wolf: *Verwandelt Antlitz. Deutsche Städteprofile*, Berlin 1947; S. 5. Zu Strache s. a. <http://www.fotoerbe.de/bestanzeige.php?bestnr=261>

⁴⁶⁰ Strache, 1947; S. 7.

⁴⁶¹ Strache, 1947; S. 53.

⁴⁶² Wallich, Henry: *Triebkräfte des deutschen Wiederaufstiegs*, Frankfurt 1955.

⁴⁶³ Wallich, 1955; S. 313.

cken müssen, aber sie packt die Sisyphusarbeit an, als ging es um heute und morgen. Sie nimmt den Zeichenstift und den Spaten und fängt an."⁴⁶⁴

Auch die Sicht von außen ist von einer Fassungslosigkeit angesichts der Zerstörungen geprägt. *MAX FRISCH* - zu der Zeit noch Inhaber eines Architekturbüros - bereiste zwischen 1946 und 1949 die deutschen Städte: "Das Dach ist ein schwarzes Gerippe. Und auch hier sieht man wieder auf der anderen Seite hinaus: Kamine sind stehengeblieben, eine Badewanne ganz in der Höhe, eine Wand mit verblaßten Tapeten... Wäre es ein Erdbeben gewesen, ein Werk der blinden Natur, man könnte es ebenso wenig begreifen; aber man könnte es hinnehmen ohne Begreifen."⁴⁶⁵ Das Ausmaß der Zerstörung in Frankfurt erlebt *FRISCH* als noch gewaltiger: "Wenn man in Frankfurt steht, zumal in der alten Innenstadt, und wenn man an München zurückdenkt: München kann man sich vorstellen, Frankfurt nicht mehr."⁴⁶⁶ Die Verwüstungen, *die FRISCH* erlebt, bleiben nicht auf die Städte beschränkt sondern umfassen das ganze Land: "Schönes deutsches Land! Nichts als ein Wogen von fruchtbarer Weite, Hügel und weiße Wolken darüber, Kirchen, Bäume, Dörfer, die Umrisse nahender Gebirge; dann und wann ein Flugplatz, ein Glitzern von silbernen Bombern, die in langen Reihen stehen... und wieder Baracken; ein Lager im gerodeten Wald, der Boden ist grau und kahl, pflanzenlos, es erinnert mich an eine Farm mit Silberfüchsen oder so, alles umzäunt und ordentlich und schnurgerade, ein Schachbrett helllichter Verzweiflung, Menschen, Wäsche, Kinder, Stacheldraht."⁴⁶⁷

BORCHERTS Theaterstück "Draußen vor der Tür" und das Bild seines bebrillten vor der Tür stehenden Protagonisten, des Kriegsheimkehrers Beckmann, wurde zum herausragenden Zeichen der Auseinandersetzung mit dem Krieg, der viele in ein traumatisiertes Leben entlassen hatte.⁴⁶⁸ In seiner Aufforderung "Dann gibt es nur eins!" diktiert *BOCHERT* dem deutschen Volk, "Nein" zu sagen und in "Das ist unser Manifest" fordert er trotz der Erlebnisse des Krieges zum Weiterleben auf.⁴⁶⁹

Die deutsche Literatur unmittelbar nach 1945 ist geprägt von den Kriegserlebnissen und den Erschütterungen der Nachkriegszeit. *EICH* beschreibt in "Frühling in der Goldenen Meil" das Leben im Gefangenenlager, *KROLOW* in "Im Leben" die Verunsicherungen des Nachkriegslebens und *HOFFMANN* betrauert in "Dein Grab" den Tod ihres 1943 in Auschwitz ermordeten Mannes.⁴⁷⁰ *EICH*s "Inventur", die seine Kriegserfahrungen und sein Leben als Kriegsgefangener beschreibt, wird als Höhepunkt der Nachkriegsliteratur bewertet, als Zeichen für ein verändertes Bewußtsein. Dieser Bruch war für *ADORNO* so gewaltig, dass er Dichtung nach den Geschehnissen in Auschwitz für nicht mehr möglich hielt.

Bald überwog eine apologetische Literatur, die in einer ich-bezogenen Demutshaltung lediglich die persönliche Schuld thematisierte. Nachgefragt wurde eine Literatur, die ein Entkommen ermöglichte. In einer Umfrage der Frauenzeitung *sie* wurden berufstätige Berlinerinnen nach ihren "Liebhabe-

⁴⁶⁴ Strache, 1947; S. 93.

⁴⁶⁵ Frisch, Max: Tagebuch 1946 - 1949, Berlin 1987; S. 24 f.

⁴⁶⁶ Frisch, 1987; S. 31.

⁴⁶⁷ Frisch, 1987; S. 36 f.

⁴⁶⁸ Borchert, Wolfgang: Draußen vor der Tür. Ein Stück, das kein Theater spielen und kein Publikum sehen will. Hamburg 1947.

⁴⁶⁹ Borchert, Wolfgang: Das Gesamtwerk, Hamburg 1959; S. 318 und S. 308.

⁴⁷⁰ Alle in: Abt Georg: Deutsche Gedichte der Gegenwart, Gütersloh 1954. Eich: S. 225, Krolow: S. 270, Hoffmann; S. 140.

reien" befragt: "Fast alle antworteten: lesen, lesen!... Viele wollen die Zeit vergessen... 'Wir wollen keinen Zeitroman, aber auch keine romantische Verlogenheit, wir wollen Romane, in denen große Seelen leben, die noch intakt sind, die uns ein Leben zeigen, das noch wirklich Leben genannt werden kann.'"471

Die Nachkriegsjahre wurden auch fotografisch dokumentiert. In den Bildern des Kölner Photographen *CLAASEN* wird weniger Entsetzen angesichts des völlig zerstörten Köln als vielmehr tiefe Trauer erkennbar. Dazu kommt das Bewusstsein einer neuen Zeit: "Ein Hauch von Freiheit, genauer, der Befreiung aus lang erduldeten Enge und zermürender Angst durchweht die fotografischen Aufnahmen, überträgt sich beinahe unwillkürlich auf ihre Betrachter. Ein Moment der erleichternden Aufatmens."472

CLAASEN konnte der zerstörten Stadt eine eigene Ästhetik abgewinnen: "Was Hermann Claasen angesichts der tiefen Temperaturen auf die Straßen Kölns trieb, ist damit schon gesagt: der Schnee bedeckte den allgegenwärtigen Staub und Schlamm und überzog die Schuttberge mit einer weißen Deckschicht. Aus dieser ragten nun Trümmer und Träger, Fenster und Säulen schwarz heraus. Sie gaben der chaotischen Situation eine neue Formsprache, eine Sammlung plastischer Zeichen." Trotz der Katastrophe entwickelte die Fotografie eine eigene "Ruinenästhetik", die die zertrümmerten Städte zum Gegenstand melancholischer Bildkompositionen machte und an die inszenierten Ruinenbilder *CASPAR DAVID FRIEDRICHS* erinnern. Nicht die Zerstörung im dokumentarischen Sinne wird festgehalten, nicht das Chaos des Zusammenbruches. Die Fotografie einer Ruine in Essen-Holsterhausen von *STOFFELS* trägt den pathetischen Titel "Ernste Stimmung in schwerer Zeit",473 eine Veröffentlichung Kölner Ruinenfotos von *CLAASEN* den Titel "Gesang im Feuerofen".474 Die Skulpturen im verwüesteten Berliner Tiergarten "träumen und trauern in einer kahlen Steppe" und erinnern an die "melancholischen, steinernen Kavalkaden in Chinas großartiger Landschaft."475

Später stellen die Fotos mit zunehmendem Abstand vom Kriegsende das Positive und Aufbauende in der Vordergrund und präsentieren Aufbauwillen und geleistete Arbeit. Spätestens ab der Währungsreform zeigen die Fotografien Bilder von zunehmender Normalität und großer Behaglichkeit.476

Auch die in den ersten Jahren produzierten Kinofilme haben einen ähnlich schnellen Wandel durchlaufen. *STAUDTES* 1946 entstandener Film *Die Mörder sind unter uns* stellt noch die Frage nach Gerechtigkeit und Rache. Auch *MAETZIGS* Trümmerfilm *Ehe im Schatten* setzt sich mit der Kontinuität des Verbrechens auseinander, sein Film endet mit dem Suizid des Paares. In der *Berliner Ballade* von *STEMMLE* (1948) dagegen triumphiert bereits die Normalität über Schieber und Schwarzhändler. Ausgeschlossen waren Kritik am Kapitalismus und an der Politik der Alliierten. Was folgten waren Filme,

471 Berliner Trümmer Zeitung. Nachdruck von Artikeln der Frauenzeitung "sie", Wochenzeitschrift für Frauenrecht und Menschenrecht, 1946 - 48. Erschien bis 1952. Beilage zur Ausstellung "*Ich und die Stadt - Mensch und Großstadt in der Deutschen Kunst des 20. Jahrhunderts*"; Berlin, Martin-Gropius-Bau, 15. August - 22. November 1987; S. 4

472 Sachsse, Rolf: Hermann Claasen: Werkverzeichnis, Band 2, Trümmer; Köln 1996; S. 7

473 Ruhrlandmuseum; Schneider, Sigrid (Hg.): Bildberichte. Aus dem Ruhrgebiet der Nachkriegszeit, Essen 1995; S. 169.

474 Claasen, Hermann: Gesang im Feuerofen. Köln - Überreste einer alten deutschen Stadt, Düsseldorf 1947.

475 Berliner Trümmer Zeitung, 1987; S. 4.

476 Ruhrlandmuseum; Schneider, 1995; S. 10 und S. 13.

die die nationalsozialistische Vergangenheit in persönliche Zusammenhänge stellte. "Daß es politische Ursachen und Wirkungen gab, daß das Dritte Reich und der Zweite Weltkrieg keineswegs nur durch Schuld und Versagen Realität wurde, wollte man damals genauso wenig wie heute wahrhaben... Zu kurz war noch der Abstand zu dem Geschehen, zu unmittelbar der Eindruck des Schreckens, um eine distanzierte Analyse zu ermöglichen."⁴⁷⁷ Höhepunkt dieser Art des Umgangs mit der eigenen Vergangenheit waren Filme wie *Grün ist die Heide* (1951, DEPPE) oder *Der Förster vom Silberwald* (1954, STUMMER), die die Sehnsucht nach Heimat bedienten, (s. a. Abschnitt 2.3 "Die kleine Stadt als Hoffnung"), die Trümmerkulissen vermieden und sich unverhohlen der Kompensation verpflichtet fühlten: "Je gehetzter das Leben und je lärmverseuchter der Alltag, um so größer ist die unstillbare Sehnsucht der Menschen nach einem Stück unberührter Natur und nach Tieren, die noch in freier Wildbahn leben."⁴⁷⁸

Für die Gestaltung des politischen Lebens der noch jungen Bundesrepublik fehlte diesen Filmen ihre identitäts- und demokratiestiftende Wirkung, die Trümmer waren, wenn sie überhaupt gezeigt wurden - den Fotografien nicht unähnlich -, lediglich Kulisse. "Die Trümmerlandschaften gaben keinen Anstoß zu filmischen Realismus, sondern zur ästhetischen Bebilderung einer Larmoyanz, die sich der Realität der Geschichte ebenso wie der Idee der Zukunft und Innovation verweigerte."⁴⁷⁹

Nur am Rande zu erwähnen - aber für die unmittelbaren Nachkriegsjahre hochsignifikant - reagierte auch die Werbung auf die neue gesellschaftliche Situation und stellte die "Heimstatt ungebrochenen Kaufmannsgeistes" (*Kaufhof*) und *Osram*-Leuchten als den "Lichtblick des Alltags" heraus. Normalität wird suggeriert, "endlich wieder" gibt es *Nivea-Zahnpasta* und *Sunlicht-Seife* in "Friedensqualität".⁴⁸⁰ Auch der *Sarotti-Mohr*, der *Erda-Frosch* und die *Odol*-Flasche waren wieder zu haben und erleichterten den Deutschen den Weg in die Normalität.

Die deutsche Gesellschaft in den vier Besatzungszonen wurde ab 1945 von den Vertriebenen mitgeprägt. Auslöser war der Beschluss des Alliierten Kontrollrates vom 21.11.1945, die verbliebenen Deutschen aus den ehemaligen deutschen Ostgebieten und den angrenzenden Ländern auszuweisen. In der Folge flohen mehr als 14 Millionen Menschen vorwiegend in die westlichen Besatzungszonen und mussten in die Gesellschaft integriert werden. 1950 betrug der Anteil der Vertriebenen an der Gesamtbevölkerung in Nordrhein-Westfalen 10%, in Schleswig-Holstein, das mit der überwiegend ländlichen Struktur sehr viel mehr Vertriebene aufzunehmen hatte, sogar 33%. Noch 1953 lebten 1,907 Mio. Menschen in Lagern, davon waren 65% Vertriebene.⁴⁸¹

Zerstörte Infrastrukturen, mangelnde Ernährung, fehlende Wohnungen und der extrem kalte Winter 1946/47 führten zu katastrophalen Verhältnissen, aus denen sich die Menschen erst mühsam befreien konnten. Die Flüchtlinge waren in dieser Situation unwillkommen, das sie die schwierigen Verhältnisse nur vergrößerten. Auch politisch wurde ihnen mit Misstrauen begegnet, da

⁴⁷⁷ Bawden 1978; S. 686.

⁴⁷⁸ Biedermann, Werner: Das Kino ruft. 100 Filme in Anzeigen und Texten, Dortmund 1986; S. 118.

⁴⁷⁹ Klippel, Heike: Irgendwo in der BRD. Ortlosigkeit im Nachkriegskino. In: der architekt 5/2009, S. 57.

⁴⁸⁰ Kriegeskorte, Michael: Werbung in Deutschland 1945 - 1965. Die Nachkriegszeit im Spiegel ihrer Anzeigen, Köln 1992; S. 11 (*Kaufhof*), S. 14 (*Osram*), S. 19 (*Nivea*), S. 15 (*Sunlicht*).

⁴⁸¹ Volkszählung 1950, nach: Kossert, Andreas: Kalte Heimat, München 2008; S. 59 und S. 67.

wegen des Verlustes von Heimat und Eigentum und der traumatischen Erlebnisse der Flucht politische Radikalisierung befürchtet wurde. "Hilflos, mit ihrer Umwelt hadern, ohne Hoffnung und ohne die Zuflucht eines richtigen Heims lagen diese Menschenmassen praktisch auf der Straße. Alle Voraussetzungen für den Erfolg eines neuen radikalen 'Führers' waren somit gegeben."⁴⁸² Das Gegenteil einer Radikalisierung hingegen trat ein, gerade ihre Erlebnisse machten die Vertriebenen "zu einem Bollwerk gegen den Kommunismus und raubten diesem jede Chance, wie in der Spätphase der Weimarer Republik als Massenbewegung parteipolitische Polarisierung zu verursachen."⁴⁸³ Diesen Prozess unterstützend war auch die Politik vor allem der US-Militärregierung von dem Ziel der vollständigen Absorption und Assimilation der Flüchtlinge geprägt, um jedwede Minderheitenproblematik gar nicht erst entstehen zu lassen und alle Bindungen an die Heimat zu unterbrechen.

Dabei konnten die Flüchtlinge - vor allem durch die Bildung des *Bundes der Vertriebenen (BdV)* - in den ersten Jahren nicht unerhebliche Wirkungen auf die bundesdeutsche Politik ausüben. Ihr großes Wählerpotential wurde von den etablierten politischen Parteien erkannt, auch waren die Vertriebenen in der politisch-administrativen Elite der Bundesrepublik deutlich überrepräsentiert.⁴⁸⁴ Die 1950 gegründete Partei *Bund der Heimatvertriebenen und Entrechteten (BHE)* konnte anfangs hohe Wahlerfolge erzielen, v.a. in den ländlich geprägten Regionen. In den Bundesländern mit hohem Vertriebenenanteil war der *BHE* auch an Länderregierungen beteiligt.

In den Kommunen entstanden Flüchtlingssiedlungen, deren Straßennamen wie *Breslauer Straße, Liegnitzer Straße oder Königsberger Straße* die Erinnerung an die Heimat wach halten sollten. Die Geschlossenheit solcher Siedlungen, der Erhalt und die ostentative Pflege von Bräuchen und Kultur der Flüchtlinge, der eigene Dialekt ihrer Bewohner und die noch lange gepflegte Aversion der einheimischen Bevölkerung gegen die Vertriebenen führten nicht selten zu Stigmatisierungen der Wohnsiedlungen. Für viele Vertriebene war die neue Wohnung aber auch der Start in Anerkennung und wirtschaftlichen Wohlstand.

Hinzuweisen ist auch auf die technischen und handwerklichen Fähigkeiten, die die Vertriebenen mitbrachten und - zusammen mit dem unbedingten Willen zu Wohlstand und Integration - ihren Teil zum wirtschaftlichen Erfolg der Bundesrepublik beitrugen.

Grundzüge der städtebaulichen Entwicklung 1945 - 1949

Mit den Bombardierungen der Alliierten kehrte der Krieg an seinen Ursprung zurück. Die Zerstörung der deutschen Städte im Zweiten Weltkrieg war gründlich und unumkehrbar. Die Fassungslosigkeit angesichts der aussichtslosen Lage, den materiellen und ideellen Verlusten und das Gefühl des Ausgeliefertseins, die weite Teile der deutschen Bevölkerung erfasst hatte, finden sich in den zeitgenössischen schriftlichen Zeugnissen der deutschen Architekten und Stadtplaner nur anfangs wieder.

⁴⁸² Wallich, 1955; S. 257.

⁴⁸³ Krockow, Christian Graf von: Der deutsche Osten. Besiedlung und Vertreibung. In: Richter, Gerd (Red.): Deutschland - Porträt einer Nation. Band 1, Geschichte, Gütersloh 1987; S. 58.

⁴⁸⁴ Kossert, 2008; S. 153.

Anders dagegen reflektierte noch lange nach dem Krieg 1988 der japanische Architekt ISOZAKI, der die Zerstörung der Städte miterlebt hatte und die ihn und seine Arbeit über die nachfolgenden Jahrzehnte geprägt haben, seine Erlebnisse: "Als Junge von vierzehn Jahren sah ich mit eigenen Augen die Städte Japans niederbrennen. Als ich wie ein gejagtes Tier durch die einstürzende Straßen rannte, entkam ich zwar den Brandbomben, aber nicht der auf die Bomben folgenden totalen Zerstörung aller mir bekannten Dinge."

Diese fast aussichtslose Situation hätten seine Auffassung von Architektur bis heute geprägt: "Die Wirkung war traumatisch. Der Augenblick, als die Zeit stillstand, war wie eingebrannt in meine Netzhaut und jedes Mal, wenn ich vor einem leeren, weißen Blatt Zeichenpapier sitze, kehren die verbrannten Ruinen zurück."⁴⁸⁵

Noch 15 Jahre nach Kriegsende erkannte SCHNEIDER in der Zerstörung der Städte ihren hohen Symbolwert: "Bis zu einem gewissen Grade war dieser Versuch [die Zerstörung der Städte aus der Luft] wohl militärisch richtig, denn Industrie, Verkehr und Macht sind in den Städten konzentriert. Aber darüber hinaus war unverkennbar ein Quantum Stadtmagie im Spiel - ein Glaube, daß der Gegner die Zerschmetterung seiner Städte einfach nicht überleben könne, daß ihre Vernichtung ihn für alle Zeit lähme, daß es besonders schmachvoll sei, keine Städte mehr zu haben, ja daß man jenseits aller Nützlichkeitsabwägungen schlechthin gut daran tue, seine Städte zu zerstören."⁴⁸⁶

Resümierte noch HAUPTMANN im Februar 1945 angesichts der Zerstörung Dresdens "Wer das Weinen verlernt hat, der lernt es wieder beim Untergang Dresdens"⁴⁸⁷, so veröffentlichte SCHMIDT schon zwei Jahr später 1947 als "erstes Architekturbuch in deutscher Sprache nach dem Krieg"⁴⁸⁸ mit "Ein Architekt geht über Feld" eine Veröffentlichung, deren Titel geradezu Programm war.⁴⁸⁹ Die Zerstörung der deutschen Städte wird mit einem "Hagelschlag" verglichen und ähnlich wie man einen "Landmann über Feld gehen [sieht], den Stand der Fluren zu besehen,... geht hier ein Architekt über das weite Feld der Architektur."⁴⁹⁰ Die Zeit des Nationalsozialismus war offensichtlich nur ein Unfall, eine temporäre Störung, nach der Deutschland lediglich nur wieder repariert werden müsse.

Erneut wird - wie schon Jahrzehnte zuvor - der Niedergang der Baukultur beschrieben - angesichts der zerstörten Städte und der der Not gehorchenden Stadtplanung eine geradezu blasphemische Erklärung: "Man muß sich fragen, wie es gekommen ist, daß frühere Zeiten so offenbar mühelos und in

⁴⁸⁵ Zitiert nach: Denk, Andreas: Überleben. In: *der architekt*, 2/2011, S. 1.

⁴⁸⁶ Schneider, 1960; S. 305.

⁴⁸⁷ Hauptmann, Gerhard: Zum Untergang Dresdens. In: Merian 6/1949 (Merian, Städte und Landschaften. Dresden), S. 94. Die Zeilen Hauptmanns *Zum Untergang Dresdens* stammen unmittelbar aus dem Nachlass und sind hier vermutlich zum ersten Mal veröffentlicht.

⁴⁸⁸ Durth, Werner: Wieder-Aufbau oder Neubeginn? Fragen an die Nachkriegszeit. In: *Stadtbauwelt* 71/1981, S. 347. Darin Zusammenfassung eines zweitägigen Gespräches mit Max Guther (Stadtbaurat Wismar 1945 - 1947 und Ulm 1947 - 1954, TH Darmstadt 1954 - 1974), Rudolf Hillebrecht (Stadtbaurat Hannover 1948 - 1975), Heinz Schmeissner (Stadtbaurat Nürnberg 1949 - 1970) und Walther Schmidt (Stadtbaurat Augsburg 1951 - 1966).

⁴⁸⁹ Schmidt, Walther: Ein Architekt geht über Feld, Ravensburg 1947. Schmidt, Walter, 1899 - 1993. 1919 - 1923 Architekturstudium bei Theodor Fischer, 1923 - 1936 Oberpostdirektion München, 1936 - 1945 Reichspostministerium, 1945 - 1950 freier Architekt, 1951 - 1966 Stadtbaurat Stadt Augsburg. Nach: Durth, 1981; S. 347. Buchtitel in in Anlehnung an Hölderlins "Wie wenn am Feiertag, das Feld zu sehn, ein Landmann geht...".

⁴⁹⁰ Schmidt, 1947; S. 7.

solcher Fülle Bauten von einer architektonischen Qualität entstehen ließen, die heute nur mit dem Aufwand einer hohen künstlerischen Kraft für jeden einzelnen Fall erreicht werden könnte."⁴⁹¹ Unter Ausblendung von Kriegsschuld und ihren Konsequenzen, werden emphatisch-pathetische Grundlagen des Bauens bemüht: "Der Sinn allen Bauens ist Abtrennung eines Teilraumes aus dem großen Erdenraum, als Gehäuse zur Ergänzung der menschlichen Physis", denn "Unsere Zeit ist verworren, die Gestalter haben es nicht leicht."⁴⁹²

Den Wiederaufbau der zerstörten Städte versteht SCHMIDT wörtlich, indem er das Wiederherstellen des Stadtbildes "in der alten Art..., mit seinen charakteristischen Bauten, dem gewohnten Gepräge seiner Straßenzüge, vor allem mit den alten Stimmungswerten, in der alten Atmosphäre" fordert.⁴⁹³

Viele Protagonisten der ersten Nachkriegsjahre sahen die Chancen, die sich durch den notwendigen Wiederaufbau und die dadurch ermöglichte Revision alter und der Umsetzung neuer städtebaulicher Leitbilder ergaben. SCHAROUN, der in der Zeit des Krieges 1939 - 1945 als Architekt in der Fliegerschadenbeseitigung tätig war, sah große Möglichkeiten: "Was blieb, nachdem Bombenangriffe und Endkampf eine mechanische Auflockerung vollzogen, das Stadtbild aufgerissen?... Das, was blieb, gibt uns die Möglichkeit, eine Stadtlandschaft daraus zu gestalten."⁴⁹⁴ Deutlicher war SCHAROUN in einem Vortrag vor dem Magistrat der Stadt Berlin am 4.4.1946 in seiner Unberührtheit angesichts der zerstörten Städte, die für ihn neue Chancen boten: "Grundsätzliches: Die mechanische Auflockerung durch Bombenkrieg und Endkampf gibt uns jetzt die Möglichkeit einer großzügigen organischen und funktionellen Erneuerung... Wir müssen aus den natürlichen Gegebenheiten, aus den sozialen Bedingungen und aus den menschlichen Unterlagen die 'Neue Stadt' bauen."⁴⁹⁵ Die vollständige Zerstörung der deutschen Städte mit dem Synonym "mechanische Auflockerung" zu versehen, ist eine eindeutige Wertung, die dem bauhistorischen und kulturellen Verlust die größeren Chancen der Neugestaltung gegenüberstellte. Auch ROTHENBURGER, (1919 - 1999) Baudirektor der Stadt Bamberg 1954 - 1982, formulierte ungerührt: "Der 'gleichwertige' Austausch von Gebäuden mit den 'Mitteln unserer Zeit' ist Illusion. Hin ist hin!"⁴⁹⁶

Trotz der großen materiellen und baukulturellen Verluste in den deutschen Städten werden die Zerstörungen eher als Chance denn als Katastrophe begriffen: "Die Bombenangriffe haben die sozial ungesündesten Wohnverhältnisse der Großstädte, die Mietskasernenquartiere und verbauten und verwohnten Altstädte getroffen. Daraus ergibt sich eine einmalige Chance für die Wohnreform, für eine Liquidierung des unseligen Erbes des 19. Jahrhunderts, das einen der Grundansprüche des menschlichen Daseins, das Woh-

⁴⁹¹ Schmidt, 1947; S. 15. Es fehlt auch nicht die Auseinandersetzung Flachdach - Steildach, die sich für Schmidt verhalten wie "...die brausende Harmonik nördlicher Musik zu der klaren Melodik der Südvölker." Schmidt, 1947; S. 70.

⁴⁹² Schmidt, 1947; S. 47 f.

⁴⁹³ Schmidt, 1947; S. 115. Hier ist wiederholt das Motiv der idyllischen, kleinen und übersichtlichen Stadt erkennbar.

⁴⁹⁴ Kunstverein Bremerhaven von 1886 e.V.: Hans Scharoun, Visionen und Modelle, Bremerhaven, 1993; S. 8 f.

⁴⁹⁵ Vortrag in der 9. Sitzung des Bauwirtschaftsausschusses der Abteilung Planungen des Magistrats der Stadt Berlin am 4. April 1947. In: http://www.bpb.de/themen/DYMKEN,0,0,Grundlinien_der_Stadtplanung.html {6.3.2011}

⁴⁹⁶ Rothenburger, Hans: Eine Stadt als Museum. Anstoß und Grundlagen zum "Bamberger Modell". In: Seifert, G. (Hg.): Die Altstadt als Denkmal. Probleme - Planungen - Maßnahmen, München 1981; S. 56.

nen, zum Gegenstand der Spekulation und der Kapitalanlage gemacht hat."⁴⁹⁷

Eine andere Sicht sieht dagegen die vertanen Chancen, die nicht für einen tiefgreifenderen Neubeginn genutzt würden. Stattdessen unterliege alles dem Diktat der Not, nach einer kurzen Zeit der Starre sei es ohne jede Reflexion weitergegangen: "Die Taten der nackten Selbsterhaltung, des krassen Egoismus, der unsozialsten Einstellung, die Reaktion auf allen Gebieten, die Bewahrung und Verteidigung alter Besitzpositionen, 'Wiederherstellung', und 'Wiederaufbau' um jeden Preis. Das sind die Gegebenheiten unseres Aufbaus, das ist die wirtschaftliche, das ist die moralische Lage, die bis in die letzte Verästelung des Bauens und des Städtebaus wirkt... Nach zwei Jahren der Enttäuschungen und des weiteren Niedergangs sind wir erheblich nüchterner und frei von Illusionen. Wir hegen weniger Erwartungen..."⁴⁹⁸

Anders hingegen hat DURTH, der 1981 vier herausragende Protagonisten des Nachkriegsstädtebaus zu einem Interview zusammengeführt hatte, deren Aussagen zu den ersten Nachkriegsjahren empfunden, die sich mit seinem Bild von "grenzenloser Not und dennoch fortbestehender Ungleichheit" nicht deckten: "...[Es] wurde übereinstimmend berichtet, daß im Nachkrieg-Deutschland zunächst, trotz Hunger und Elend, das fast euphorische Lebensgefühl einer Befreiung von Krieg und Faschismus bestimmend gewesen sei - das Lebensgefühl einer offenen Zukunft, in der nun vieles wieder möglich erschien."⁴⁹⁹

BARTNING hingegen - Mitglied des *Deutschen Werkbundes* und Mitgestalter des *Bauhauses* - stellte sich die Frage "Was also? Armut, Rückkehr zur Natur? Wir brauchen die Dinge nur laufen zu lassen, so bricht das alles übernacht auf uns herein."⁵⁰⁰

Trotz dieser unterschiedlichen Positionen deutscher Architekten und Stadtplaner, die zwischen großartiger Chance unter Ausblendung der gewaltigen kulturellen Verluste einerseits und der skeptisch-resignativen und abwartenden Haltung andererseits oszillierte, wurden 1947 gemeinsame "Grundsätzliche Forderungen" aufgestellt. Es muss zusätzlich als große Leistung gewertet werden, dass sich in den "Forderungen" nicht nur unterschiedliche Architektencharaktere wiederfanden, sondern auch Künstler und Wissenschaftler. Neben Architekten wie BARTNING, EIERMANN, RIPHAHN oder TESSENOW gehörten auch BAUMEISTER (Maler), RENNER (Typograph), WAGENFELD (Designer), PECHSTEIN (Maler) oder PASSARGE (Historiker) zu den 38 Unterzeichnern.⁵⁰¹

⁴⁹⁷ Neundörfer; Ludwig: Inventur des Zusammenbruchs. In: Conrads, Ulrich (Hg.): Die Städte himmeloffen. Reden und Reflexionen über den Wiederaufbau des Untergegangenen und die Wiederkehr des Neuen Bauens 1948/49; aus den ersten beiden Ausgaben der Vierteljahreshefte "Baukunst und Werkform"; Gütersloh, Berlin, 2003; S. 26. Neundörfer (1901 - 1975) Landesplaner Nordbaden, nach Zweitem Weltkrieg Leiter des soziographischen Institutes der Universität Frankfurt am Main. Dort auch Vorsitzender des Werkbundes, Nach Durth, 2003; S. 209.

⁴⁹⁸ Leitl, Alfons: Anmerkung zur Zeit. In: Conrads, 2003; S. 12. Leitl, (1909 - 1975), bis zur Einstellung Herausgeber von *Baukunst und Werkform*, nach Durth, 2003; S. 209.

⁴⁹⁹ Durth, 1981; S. 344. Interviewpartner Durths: Max Guther (Stadtbaurat Ulm 1947 - 1954, Rudolf Hillebrecht (Stadtbaurat Landeshauptstadt Hannover 1948 - 1975, Heinz Schmeissner (Stadtbaurat Nürnberg 1949 - 1970), Walther Schmidt (Stadtbaurat Augsburg 1951 - 1966).

⁵⁰⁰ Bartning, Otto: Mensch ohne Raum. In: Conrads (Hg.), 2003, S. 23. Bartning war 1926 - 1930 Leiter der Bauhochschule in Weimar. Viele seiner Kirchenbauten stehen unter Denkmalschutz.

⁵⁰¹ Ein Aufruf: Grundsätzliche Forderungen. In: Conrads 2003, S. 46 f. Einzige Frau unter den Unterzeichnern war Lilly Reich (1885 - 1947), Designerin und Mitglied im *Deutschen Werkbund*.

Die "Forderungen" sind geprägt von der großen Verantwortung, die gerade den "Schaffenden" auferlegt sei. Zwei Jahre nach Kriegsende ist ein großes Maß an Betroffenheit zu spüren und die Unterzeichner von einem Gefühl des politischen Zusammenbruchs geprägt. Sie sehen im sichtbaren Einsturz der Verhältnisse einen Ausdruck der geistigen Zerrüttung: "Wir sind auf den Grund der Dinge verwiesen, von da an muss die Aufgabe neu begriffen werden." Das aus lediglich fünf Punkten bestehende und mit wenigen Worten auskommende städtebauliche Credo bildete nicht nur den bis dahin erreichten Erkenntnisstand ab, sondern fasste die zukünftigen Aufgaben in einem konsistenten Leitbild zusammen:

- "1. Die großen Städte müssen beim Aufbau zu einem gegliederten Verband in sich lebensfähiger, überschaubarer Ortsteile werden; die alte Stadtmitte muss neues Leben gewinnen als kulturelles und politisches Herzstück.
 2. Das zerstörte Erbe darf nicht historisch rekonstruiert werden, es kann nur für neue Aufgaben in neuer Form entstehen.
 3. In unseren Landstädten mit ihren alten Bauten und Straßen - letzten sichtbaren Kräften deutscher Geschichte - muß eine lebendige Einheit aus dem alten Gefüge und modernen Wohnquartieren und Industriebauten gefunden werden.
 4. Die völlige Umschichtung verlangt auch für das deutsche Dorf den planmäßigen Aufbau.
 5. Für Wohnbauten und für unsere öffentlichen Gebäude, für Möbel und Gerät suchen wir statt Überspezialisierung oder kümmerlicher Notform das Einfach und Gültige.
- Denn nur das Gültig-Einfache ist vielfältig brauchbar.

Nur der gesammelten Mühe, nur der Arbeit in Werk- und Werkstättengemeinschaft kann der Bau gelingen.

Aus dem Geist der Opfer rufen wir alle, die guten Willens sind."⁵⁰²

In diesen "Forderungen" werden - zum wiederholten Male erkennbar wie in der in den vorigen Abschnitten skizzierten Städtebaugeschichte seit dem 19. Jahrhundert - die Vorbehalte gegenüber den großen Stadtgebilden deutlich. Zwar wird nicht die große Stadt abgelehnt, dies wäre angesichts des bis 1945 erreichten und danach zu erwartenden Urbanisierungsgrades auch gar nicht sinnvoll gewesen, sondern sie hat sich in einzelne überschaubare Elemente zu gliedern. Auch SCHUMACHER bekräftigte dies in einer Rede im Hamburger Rathaus am 10.10.1945: "Das bedrückende Wesen der Großstadt lag nicht nur an der Lieblosigkeit und Unnatürlichkeit ihrer Wohnmaschinen, es lag auch an dem wuchernden Charakter ihres Wachstums, der sich nur selten benennen ließ... Das eine Ziel ist, dies Wachstum vor sich gehen zu lassen in Form klarer *in sich geschlossener Einheiten*, - das andere ist, diese Einheiten soviel wie möglich in die gegebene Landschaft einzubetten und doch untereinander in eine lebendig durchpulste Verkehrsverbindung zu bringen."⁵⁰³

Auch WOLFF hatte sich im Rahmen seines Wiederaufbaukonzeptes für eine obere Grenze von 60 000 Einwohnern ausgesprochen (als "Bestgröße" sogar

⁵⁰² Conrads, 2003; S. 46 f.

⁵⁰³ Schumacher, Fritz: Zum Wiederaufbau Hamburgs. Rede im Hamburger Rathaus am 10. Oktober 1945, Hamburg 1945; S. 24.

nur 20 000 bis 30 000 Einwohner), deren Größe ausreiche, "alle wichtigen städtischen Inhalte zu umschließen."⁵⁰⁴

In den oben zitierten "Forderungen" ist auch der distanzierte Umgang mit dem baukulturellem Erbe erkennbar: Statt um Rekonstruktion geht es um Neubau für neue Aufgaben, auch die teils noch vorhandenen historischen Strukturen in den weniger zerstörten "Landstädten" und "Dörfern" müssen sich den Platz im Wiederaufbau mit "modernen Wohnquartieren und Industriebauten" teilen.

Die letzte Forderung nach dem "Einfachen und Gültigen" muss unter zwei Aspekten verstanden werden. Zum einen spielte die Sehnsucht nach verbindlichen "gültigen" Werten angesichts der vollständigen Auflösung der bis 1945 gültigen Gesellschaftsordnung eine große Rolle. Darüber hinaus war 1947 noch unklar, wie sich die politischen und gesellschaftlichen Verhältnisse in Deutschland entwickeln würden. Ähnlich wie nach dem Ersten Weltkrieg war diese Situation geprägt von der Suche nach neuen Wegen.

Viele der Unterzeichner waren Mitglied des *Deutschen Werkbundes* oder des *Bauhauses* gewesen oder hatten in dessen Umfeld gewirkt (BARTNING, DÖCKER, MARCKS oder VÖLCKERS). Die Mehrzahl von ihnen war vor 1900 geboren und hatte ihre Ausbildung und die ersten Berufsjahre in den neue Impulse verleihenden 1920er Jahren erlebt. Deshalb tauchen in den "Forderungen" die Ideen des *Werkbundes* in verkürzter aber erkennbarer Form wieder auf. Viele der Bauten des Wiederaufbaus - vor allem in den frühen Jahren - haben in ihrer zurückhaltenden Form die Forderung nach Einfachheit eingelöst, bei "Möbel und Gerät" allerdings wurden sie bald durch organisch-spielerische Formen ersetzt, der berühmte "Nierentisch" ist die Metapher der Formgebung dieser Jahre.

Die "Forderungen" drücken in ihrer Gesamtheit auf der einen Seite zwar ein Bewusstsein von Zusammenbruch und Zerstörung aus, auf der anderen Seite ist aber der Appell an die Notwendigkeit einer vollständigen Revision des bis dahin Geschaffenen verbunden mit einem deutlich erkennbaren Schwerpunkt auf Neu-Aufbau erkennbar.

Die Chancen nach neuen umfassenden Wiederaufbau- und Neuaufbauplänen wurden gründlich genutzt: TAUTS Pläne sahen die Umgestaltung Berlins in eine "Stadtlandschaft" vor, denen weitere Pläne für Berlin von HEYER, SCHAROUN (die nur den Stadtkern um die Museumsinsel als historischen Ort übrig gelassen hätten) oder BONATZ folgten.⁵⁰⁵ Die Pläne für Mainz als Hauptstadt der französischen Besatzungszone waren den Prinzipien der *Charta von Athen* unterworfen und in Hannover legte HILLEBRECHT 1949 auf der Grundlage vorangegangener Pläne einen Plan "Aufbau Innenstadt Hannover" vor. An eine Ausführung dieser Pläne war vorerst nicht zu denken. Im Vordergrund standen die Räumung der Trümmernmassen und die Bewältigung der unmittelbaren Not, insbesondere des Wohnungsproblems.

Ein Wiederaufbau in größerem Umfang war erst möglich im Wege der Währungsreform 1948 und den damit verbundenen Umstellungsmaßnahmen sowie durch die Förderungsmaßnahmen des I. und WoBauG. Bis dahin verhin-

⁵⁰⁴ Wolff, 1947; S. 18.

⁵⁰⁵ Karl Bonatz (1882 - 1951), Bruder von Paul Bonatz, Stadtbaurat Berlin 1949 - 1951, Übersicht seiner Planungen für Berlin ("Bonatzplan") in: Durth, 2009; S. 387 - 405.

dernten auch ein fehlendes modernes Boden- und Planungsrecht den zielgerichteten Wiederaufbau der Städte, vor allem der Innenstädte.

Dabei waren die deutschen Städte in sehr unterschiedlichem Maße zerstört, die größeren Städte in wesentlich höherem Maß betroffen.

Zerstörungen nach Gemeindegrößenklassen	Wohngebäude insgesamt	absolut	in v.H.
> 500 000	358,0	173,7	49
100 000 - 500 000	584,9	312,7	53
50 000 - 100 000	212,0	93,4	44
20 000 - 50 000	407,2	116,7	29
< 20 000	3 692,2	466,1	13
alle Gemeinden	5 254,3	1 162,6	22

Abb. 12: Zerstörte Wohngebäude (in Tausend) nach Gemeindegrößenklassen, eigene Darstellung. Quelle: Wandersleb (Hg.), 1959; S. 1608.

Bis zum durch umfangreiche Förderungsmaßnahmen ausgelösten Wohnungsbau ab 1950 entstanden in kleinen weniger von den Zerstörungen betroffenen Städte bis 20 000 Einwohner 64% der Wohngebäude, in den großen Städten über 500 000 Einwohnern dagegen nur 13%.⁵⁰⁶ Der Wohnungsbau in den kleinen Städten war echter Neubau, während er in den größeren Städte vornehmlich Ersatz für die zerstörte Gebäudesubstanz darstellte. Dabei war die weit überwiegende Zahl der bis 1950 entstandenen Neubauten in privater Initiative entstanden (89% aller Wohngebäude), während 7% von Gemeinnützigen Wohnungsunternehmen und 4% von Behörden und öffentlich-rechtlichen Körperschaften erstellt wurden.

Noch zu ergänzen sind die Darstellungen um die städtebaulich-historischen Kontinuitäten, die von vielen schon vor 1945 tätigen Stadtplanern und Architekten Personen gesichert wurden. Eine Vielzahl von ihnen wirkten über 1945 hinaus, ein Teil von ihnen hatten schon in SPEERS Arbeitsstab für den Wiederaufbau bombenzerstörter Städte mitgearbeitet. Die Biografien der handelnden Personen waren auch schon während ihrer Wirkungszeiten in den Wiederaufbaujahren bekannt. Sie standen ohne jede Beschädigung wieder ganz vorne, wie NEUFERT oder GÖDERITZ aus dem Arbeitsstab SPEERS oder HILLEBRECHT, der dort beratend tätig war. Die Biografien von SCHMITTHENNER (Mainz), SCHULTE-FROHLINDE (Bonn und Düsseldorf), POELZIG (Münster), RIMPL (Wuppertal) oder GUTSCHOW (Hamburg) und weiteren Personen sind zwar nicht zum ersten Mal, aber - und dies ist die Leistung - von DURTH systematisch und umfassend beschrieben worden.⁵⁰⁷

⁵⁰⁶ 100 000 - 500 000 Einwohner 11%, 50 000 - 100 000 Einwohner 4%, 20 000 - 50 000 Einwohner 8%, Wandersleb (Hg.), 1959; S. 1609.

⁵⁰⁷ Durth, 1986. Unter anderen vorher auch schon: Hackelsberger, Christoph: Die aufgeschobene Moderne. Ein Versuch zur Einordnung der Architektur der Fünfziger Jahre; München, Berlin; 1985, bes. S. 22 ff. S. a. Beyme, Klaus von: Der Wiederaufbau. Architektur und Städtebaupolitik in beiden deutschen Staaten, München, Zürich 1987; S. 47 - 59.

Fazit: Die städtebaulichen Leitbilder und Impulse der Jahre 1945 - 1950 fußen auf der schnell ergriffenen Chance, die zerstörten Städte neu wiederaufzubauen. Die Bedeutung des baukulturellen Verlustes trat sehr bald in den Hintergrund, das Entsetzen über den Verlust wich den übergeordneten Werten des Neu- und Wiederaufbaus.

3.4.2 Wiederaufbau und Konsolidierung: 1950 - 1959

Skizze der gesellschaftlich-politischen Situation des Wiederaufbaus und der Konsolidierungszeit

Die Geschichte der Bundesrepublik beginnt schon mit der Währungsreform vom 20.6.1948. Zwar blieben einzelne planwirtschaftliche Restriktionen erhalten wie die Kontrolle über die Grundnahrungsmittel, Rohstoffe und Mieten, dennoch war sie notwendige Grundlage für den wirtschaftlichen Erfolg des Wiederaufbaus. Schwarze und graue Märkte schrumpften, Konsumwaren wurden wieder erhältlich, das Geld nahm seine ursprüngliche Funktion wieder auf. Verlierer waren die Inhaber von Sparguthaben und Barbeträgen, deren Vermögen im Verhältnis 10:1 abgewertet wurde. Vorteilhaft war der Besitz materieller Werte wie Produktionsanlagen oder Grundstücke.

Am 23.5.1949 wurde das Grundgesetz verkündet und Deutschland in rascher Folge zu einem starken wirtschaftlichen und verlässlichen Partner für die westliche Allianz. Dies war Ziel vor allem der amerikanischen Politik, die das wirtschaftliche Potential in dem sich abzeichnenden Ost-Westkonflikt (*Kalter Krieg*) einbeziehen und Westdeutschland als verlässlichen Partner gewinnen wollte.

Mittel hierfür war der *Marshallplan* von 1948, der die europäische Wirtschaft wiederaufbauen sollte, nachdem der sogenannte *Morgenthauplan*, der die Abschaffung der deutschen Industrie zum Ziel hatte, als absurd und wirtschaftlich-strategisch unklug erkannt worden war: "Der Marshallplan ist nicht allein wegen der ungewöhnlichen Höhe der darin investierten Mittel von historischer Bedeutung, sondern vor allem deshalb, weil hier zum erstenmal in der Geschichte der Menschheit der über Völker und Kontinente greifende Gedanke konstruktiver Friedensarbeit verwirklicht worden ist."⁵⁰⁸ Unter Leitung der *OEEC (Organization for European Economic Co-operation)* erhielt die Bizone (amerikanische und britische Zone) im ersten Jahr 1948 von den für Europa insgesamt zur Verfügung gestellten Mitteln von 4,875 Mrd. \$ direkte Hilfen von 414 Mio. \$ und an indirekter Hilfe über den europäischen Hilfsfond weitere 10,2 Mio. \$. Auf die französische Zone entfielen 100 Mio. \$ an direkter Hilfe und 0,8 Mio. \$ aus dem Hilfsfond.⁵⁰⁹ Die Erfolge traten unmittelbar ein: Die Einfuhren in die Bizone an Lebensmitteln sanken zugunsten der Einfuhr von Wirtschaftsgütern von 70:30 auf 20:80. Ziel war es, bis 1952 die Importe durch Exporte zu decken. Teils wurden die Ziele vorher herreicht: So sollte nach Schätzungen der *Economic Cooperation Administration (ECA)*⁵¹⁰ aus 1948 der westdeutsche Produktionsindex 1952/53 110% des Vorkriegs-

⁵⁰⁸ o.V.: *Wir bauen auf! Wesen und Ziel des europäischen Wiederaufbauprogramms*, Hamburg o.J. [ca. 1949]; S. 64. Namensgeber war der damalige amerikanische Außenminister Marshall, offizieller Titel *European Recovery Program*.

⁵⁰⁹ o.V., [ca. 1949]; S. 21, S. 41.

⁵¹⁰ Die ECA war das amerikanische Pendant zur OEEC.

standes erreichen, betrug aber tatsächlich 150%. Auch die Nettoagrarerzeugung hatte mit 111% den Vorkriegsstand übertroffen.⁵¹¹

Der *Marshallplan* war finanzielle Grundlage für die 1949 gegründete *Kreditanstalt für Wiederaufbau* und für das 1953 geschaffene *ERP-Sondervermögen (European Recovery Program)*. Als zentrales Instrument der Wirtschaftsförderung wurden zinsgünstige Kredite für die Energieversorgung und den Wohnungsbau, später auch für die Mechanisierung der Landwirtschaft zur Verfügung gestellt. Wichtiges wirtschaftsstrategisches Instrument wurde 1950 die Exportfinanzierung.

Innerhalb kurzer Zeit hatte sich eine Wirtschaftsverfassung als eine auf der "Basis des Privateigentums an den Produktionsmitteln fungierende kapitalistische Wirtschaftsordnung" entwickelt, deren Auswüchse "durch soziale Leistungen des Staates und durch eine begrenzt wirksame Politik der Vermögensstreuung nach Möglichkeit korrigiert werden."⁵¹²

Die Hoffnungen der amerikanischen Politik erfüllten sich in vollem Umfang: Gleich nach Konstituierung von Bundestag und Bundesrat am 7.9.1949 setzte sich Bundeskanzler ADENAUER in einer Regierungserklärung am 20.9.1949 für eine Politik der Stärke und für ein Zusammenwirken mit den Westmächten ein. 1950 übernimmt BLANK die *Dienststelle des Bevollmächtigten des Bundeskanzlers für die mit der Vermehrung der alliierten Truppen zusammenhängenden Fragen (Amt Blank)*, die 1955 in Bundesverteidigungsministerium umbenannt wurde. 1952 trat die *Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl* in Kraft und Deutschland wurde ein großer Teil seiner Verbindlichkeiten im *Londoner Schuldenabkommen* 1953 entlassen. Am 6.5.1955 trat die Bundesrepublik der NATO bei, am 1.1.1956 rückten wieder deutsche Soldaten in ihre Standorte ein.

Die unter dem emphatischen Gründungsmythos des "Wirtschaftswunders" subsumierte Entwicklung war ohne das weitgehende Wohlergehen der Gewerkschaften, die mehr an der Entwicklung der Einkommen und der Reduktion der Arbeitszeiten und weniger an der Umverteilung des Vermögens interessiert waren und ohne eine hochmotivierte, an der Verbesserung der materiellen Existenzgrundlagen arbeitenden Bevölkerung nicht möglich gewesen. Dabei spielten die vorher als Belastung empfundenen Vertriebenen und Flüchtlinge in der wirtschaftlichen Entwicklung eine positive Rolle, da deren Arbeitskraft dringend benötigt wurde. Gerade diese Bevölkerungsgruppe galt als besonders diszipliniert und fleißig, da sie durch persönliches Engagement ihre Verluste kompensierte.

Innerhalb weniger Jahre hatte Deutschland den Wandel von einer verwüsten Landschaft ohne politische und wirtschaftliche Perspektive in eine wohlhabende führende Industrienation vollzogen. Schon 1953 lag Deutschland nach den USA und England im Weltexport an dritter, 1960 hinter den USA an zweiter Stelle. Der Anteil der im Tertiären Sektor erwerbstätigen Menschen stieg von 1950 - 1960 von 33% auf 38%, in der gleichen Zeit sank der Anteil der im Primären Sektor Beschäftigten von 22% auf 13%.⁵¹³

⁵¹¹ Wallich, 1955; S. 140 f.

⁵¹² Sontheimer, Kurt: Grundzüge des politischen Systems der Bundesrepublik Deutschland, München 1971; S. 46.

⁵¹³ Hardach, Gerd: Die Wirtschaft der fünfziger Jahre: Restauration und Wirtschaftswunder. In: Bänsch, Dieter (Hg.): Die fünfziger Jahre. Beiträge zu Politik und Kultur, Tübingen 1985; S. 52.

Nach den Kriegs- und unmittelbaren Nachkriegsjahren war in Deutschland der mächtige Wunsch, nach Kompensation, nach einem übersichtlichen, beaglichen und komfortablen Leben nicht zu übersehen. Ein Benimmbuch des *Bertelsmann-Verlages* (Gütersloh) wird zum Maßstab gesellschaftlichen Verhaltens: Das "Einmaleins des guten Tons", ein "... verlässlicher Begleiter... auf dem Wege zum Glück im Familienkreis und zum beruflichen Erfolg" mit Empfehlungen zum Verhalten auf Cocktail-Partys, zum Handkuss und zu Hausangestellten, zu Tischsitten, Verlobung und Wohnkultur.⁵¹⁴

Eine Fülle von Accessoires begleitete die Deutschen auf diesem Wandel, der sich prägnant in der neuen Wohnkultur präsentierte: "Die ganze Wohnung bildet einen lebendigen Organismus, der aus verschiedenen großen, in ihrer Wirkung aufeinanderbezogenen Räumen besteht... Die Möbel sind gleichfalls beweglich. Sie sind nicht mehr starre Teile einer kompletten Garnitur, lösen sich vielmehr mit ihren Formen aus jedem festgelegten Typ, wirken durch ihre Konstruktion fast schwerelos und sind von Raum zu Raum beliebig auszuwechseln... Das Wesentliche des neuen Raumes liegt im schönen Rhythmus der Linien, in der Anwendung eigener Farbwerte, im Reiz der Stoffstrukturen, in der Wahl des Geräts."⁵¹⁵

Die deutsche Gesellschaft umgab sich mit Motiven eines bescheidenen Wohlstandes: Kunstdrucke mit klassischen oder modernen Motiven ("Zigeunerin" oder "abstrakte Kunst" mit Anlehnung an Motiven von Picasso oder Miró), Keramikreliefs und Craquelé-Vasen und Gegenstände aus eloxiertem Metall, das wertvolleres Messing imitierte. Kunststoffe fanden wegen ihrer Robustheit und des geringen Pflegeaufwandes breite Verwendung. Das schon seit den 1930er Jahren verwendete *Resopal* konnte jede Oberfläche annehmen und wurde zum beliebten modernen Material für Küchen und Blumenbänke. "Wie ein unbekanntes Märchenland breitet sich das Gebiet der Kunststoffherstellung und -verarbeitung vor den Hausfrauen aus. Man hat im Stillen Wünsche gehegt, die unerfüllbar schienen, und plötzlich werden sie über Nacht von einer Feenhand in die Schaufenster der Läden und die Auslagen der Warenhäuser gezaubert."⁵¹⁶

Daneben wurden Möbel produziert, die bereits in den 1930er Jahren entworfen worden waren, da weiterhin kleinbürgerlich-ästhetische Bedürfnisse bedient werden mussten und viele Haushalte - von der ästhetischen Erziehung des Nationalsozialismus geformt und von der "Moderne" überfordert - die "Schrankwand" als repräsentatives Einrichtungsideal ansahen. Maschinen und Werkzeuge waren noch vorhanden, um Möbel des "Gelsenkirchener Barock" zu bauen, die in den kleinen Wohnungen zum beherrschenden und bewunderten Gegenstand wurden. Auch Plattenspieler, Radios und die ersten Fernseher wurden in "Phonomöbel" als traditionelles Schrankmöbel mit furnierten Oberflächen integriert. Die zeitgenössische Kritik war schon seinerzeit vernichtend: "Die an sich so nützliche Sperrholztechnik wird weiterhin schwer missbraucht für bauchige Formen. Vorderwände und Profile werden noch mehr mit schreienden Furnieren überzogen, hochglanzpoliert und - ganz neu - mit blinkenden Metallstreifen eingefasst, von den auffällig bemalten und geätzten Glasschiebetüren ganz abgesehen... Man könnte sagen:

⁵¹⁴ Oheim, Gertrud: Einmaleins des guten Tons, Gütersloh 1955.

⁵¹⁵ Geyer-Raack, Ruth; Geyer, Sibylle: Möbel und Raum, Berlin 1958. Zitiert nach: Kulturamt der Stadt Pforzheim (Hg.): Formen der 50er Jahre, Pforzheim 1992; S. 23 (Dort ohne Seitenzahl).

⁵¹⁶ Wehrenalp, Erwin Barth von, Saechtling, Hans-Jürgen: Jahrhundert der Kunststoffe in Wort und Bild, Düsseldorf 1952; S. 72.

Schlimmer geht's nimmer."⁵¹⁷ Eine stilistische Offenbarung dagegen war eine Radio- und Plattenspielerkombination der Firma *Braun AG* von 1961 ("Schneewittchensarg"). Dennoch blieb die Moderne den meisten Deutschen suspekt, wie H. P. BAHRDT schon zu Beginn des Jahrzehntes 1952 feststellte: "Es scheint so, als ob die modernen Möbel nicht die Bedürfnisse der meisten Menschen befriedigten... Sie sind zu streng... Der Mensch von heute, der sich mit seinem diffus gefärbten Sakko in einen Sessel lümmeln möchte, ist in einem streng modernen Raum ein unglückliche Erscheinung."⁵¹⁸

Mitte der 1950er Jahre war Wohnen mehr als nur Behausung geworden. Wer es sich leisten konnte, der wohnte "modern" und setzte sich von der tradierten Ästhetik ab. Wohnen sollte Optimismus und Fortschritt ausdrücken: "Unsere 'heutige Moderne' ist für uns nicht in erster Linie eine formalistische Angelegenheit, sondern eine Erwartung, eine Hoffnung, eine Suche nach befriedigenden Lösungen für das Bauen allgemein, für die Innenausstattung von Räumen, die Gestaltung von Einrichtungsgegenständen, Gebrauchsdingen usw... Sie ist also nicht eine modische Angelegenheit, sondern das ernsthafte Bemühen um eine Zeitaussage, um einen Ausdruck dessen, was wir denken, fühlen, glauben möchten... *Der Grundsatz des Modernen heißt: Nur kein Schema.*"⁵¹⁹

Auch die ästhetischen Kriterien in der Werbung vollzogen den Wechsel in die Moderne mit. KRIEGESKORTE weist in der zeitgenössischen Werbung mit der Verwendung von kinetischen Lichtornamenten, Collagen aus Foto- und Formelementen oder mit der Dynamisierung von Flächen eindeutige Rückgriffe auf *Bauhaus*-Traditionen nach, wo sie Teil der Übungen der *Bauhaus*-Fotoklassen waren.⁵²⁰ Im Lauf der Dekade wandelte sich die Werbung vom bloßen Hinweis der Wieder-Verfügbarkeit ("Endlich wieder: Nivea-Zahnpasta. Und dazu in Friedensqualität"⁵²¹) hin zur Werbung, die neue Bedürfnisse wecken sollte ("Borgward Isabelle de Luxe repräsentiert in stilvoller Eleganz den kultivierten Geschmack des Besitzers."⁵²²) In diesem Wandel ist auch eine zunehmende Internationalisierung der Werbung zu erkennen, die der erfolgreichen Integration und der wachsenden wirtschaftlichen Stärke Deutschlands folgte.

Die Filmindustrie hingegen stand in der Kontinuität des nationalsozialistischen Filmschaffens, ein These, die schon früh belegt worden ist. 1966 stellte der Filmkritiker KOCHENRATH fest: "Während in den anderen Künsten versucht wurde, die Barbarei der NS-Kunst zu eliminieren und neu zu beginnen, trat der Film ungeniert das Erbe jener dunklen Zeit an. In Westdeutschland gab es lediglich in den ersten Jahren nach 1945 einige wenige gutgemeinte Versuche, die 'Vergangenheit zu bewältigen', die Gegenwart zu bewältigen ist nicht versucht worden... Die personale Verflechtung zwischen den Schöpfern des NS-Films und des westdeutschen Nachkriegsfilmes ist so

⁵¹⁷ Zitat anlässlich der Kölner Möbelmesse 1952. Nach: Bangert, Albrecht: *Der Stil der 50er Jahre*, München 1983; S. 37.

⁵¹⁸ Bahrdt, Hans Paul: *Der erschöpfte Mensch kann nicht mehr wohnen*. In: *Baukunst und Werkform 1/2 1952*, S. 30 - 34. Zitiert nach Borngräber, Christian: *Nierentisch und Schrippendale. Hinweise auf Architektur und Design*. In: Bänisch, 1985; S. 252.

⁵¹⁹ Lutz, Artur: *Geschmack ist erlernbar: Grundlagen für die Gestaltung von Raum + Fläche*, München 1956; S. 12.

⁵²⁰ Kriegeskorte, 1992; S. 18 - 26..

⁵²¹ Kriegeskorte, 1992; S. 19. Mit eigenem Nachkriegshumor warb 1951 das Unternehmen Heinrich Frederking, Dortmund, für seine "Bombenstabile Sitzmöbel in formschöner Ausführung". In: *Stadt Dortmund (Hg.): Von der toten zu lebendigen Stadt. Fünf Jahre Wiederaufbau in Dortmund*, Dortmund 1951; S. 262.

⁵²² Kriegeskorte, 1992; S. 111.

stark, daß man ohne Übertreibung von einer kontinuierlichen Fortführung des Films im Dritten Reich in Westdeutschland sprechen kann."⁵²³ Eine *Gruppe 47*, vergleichbar dem Literaturgeschehen, gab es unter den Filmschaffenden nicht. Wie bereits zu den Jahren 1945 - 1949 ausgeführt standen auch in dieser Dekade wenigen herausragenden Filmwerken wie *Der Untertan* (1951, STAUDTE) oder *Die Brücke* (1959, WICKI) eine Fülle politisch-stabilisierender Filme (*Stresemann*, 1957, BRAUN) gegenüber. Arzt-Filme bedienten das Dogma Autorität (*Dr. Holl*, 1951, HANSEN), Heimatfilme und Filme, die im Milieu von Anwälten und Unternehmern spielten, waren Surrogate für den trotz wirtschaftlichem Wachstum noch beschränkten Lebensstil.

Der zunehmende Wohlstand wurde auch im Konsumverhalten offensichtlich: Der Begriff der "Fresswelle" wurde zum Synonym für den wachsenden Luxus. Mit dem *Grünen Plan* (1955) förderte der Bundesregierung die Industrialisierung der Landwirtschaft, um den deutschen Agrarmarkt wettbewerbsfähiger zu machen. Die vormals teuren Lebensmittel wie Fleisch wurden billiger, der Konsum von Schweinefleisch stieg zwischen 1950 und 1969 von 19 auf 30 kg, der Verbrauch von Geflügel verdreifachte sich.⁵²⁴ Die Technisierung der Haushalte (Kühlschränke, Küchenmaschinen) löste traditionelle Methoden der Konservierung und der Zubereitung der Speisen ab. Auch die in Deutschland völlig neue Verkaufsform der SB-Märkte, die zu neuem Kaufverhalten und zu neuen Stadtstrukturen beitrug und die spätere Reisewelle führten zu einem Wandel des Konsums und zu einer Abkehr von Vergangenheit und Tradition.⁵²⁵

Die Dekade der 1950er Jahre war in Deutschland eine Zeit der Dissonanzen. Neben der traditionellen Ästhetik existierte die *Hochschule für Gestaltung* in Ulm unter MAX BILL. In Stuttgart unterhielt WAGENFELD sein *Atelier für industrielle Formgebung* und AICHER leitete ab 1955 den Fachbereich *Visuelle Kommunikation* der *Hochschule* in Ulm. Den Maximen "Einordnen, Fleiß und Optimismus" und der Achtung von Hierarchien und Autoritäten standen erneute Kriegsangst (Korea-Krieg 1950 - 1954), Proteste gegen die atomare Bewaffnung Deutschlands und revoltierende Jugendliche gegenüber. Das politisch-gesellschaftliche Bild der 1950er Jahre war also keineswegs homogen.

Grundzüge der städtebaulichen Entwicklung 1950 - 1959

Die Jahre bis zu Währungsreform und bis zur Konstituierung der Bundesrepublik 1948/49 waren der Enttrümmerung, einfachster Reparatur und der weitgehend behelfsmäßigen Erstellung von Wohnraum gewidmet. Die Diskussion über Leitbilder, über das "Wie" der Planungen zum Wiederaufbau wurden in diesen Jahren geführt und waren zu Beginn des fünfziger Jahre weitgehend abgeschlossen. Es waren unterschiedliche Leitbilder und Aufbaumodelle, die sich die Städte zugrundegelegt hatten. Doch bei aller Verschiedenheit der von den örtlichen Gegebenheiten geprägten Wegen bewegten sich die Modelle letztlich zwischen den Polen, die von GÖDERITZ schon 1946 als "Wiederaufbau des Gewesenen" und "radikale Beseitigung des Be-

⁵²³ Kochenrath, Hans-Peter: Kontinuität im deutschen Film. In: Bredow, Wilfried von; Zureck, Rolf: Film und Gesellschaft in Deutschland, Hamburg 1975; S. 286 ff. Zitiert nach: Kreimeier, Klaus: Der westdeutsche Film in den fünfziger Jahren. In: Bänsch 1985, S. 286.

⁵²⁴ Hirschfelder, Gunther: Wer bestimmt, was uns schmeckt? In: Slow Food, 4/2010; S. 51.

⁵²⁵ S. a. Uttke, 2009; S. 29 ff. zur Geschichte des Lebensmitteleinzelhandels im Kontext des Städtebaus.

stehenden" umrissen worden waren. Vor dem Kompromiß, dem "goldenen Mittelweg", warnte er ausdrücklich, da es hierfür nur wenige überzeugende Beispiele gebe.⁵²⁶

VON BEYME präzisiert diesen frühen Ansatz von GÖDERITZ, indem er sie durch adjektivische Zusätze ergänzt. Er unterscheidet:

- Rekonstruktiver Wiederaufbau
- Neubau
- Traditioneller Anpassungsneubau⁵²⁷

Einen Wiederaufbau im engeren Sinne habe es in den Städten nicht geben können, wohl aber einen vereinfachten Wiederaufbau zur Erhaltung des lokalen Symbolwertes. Der Neubau nutzte Chancen eines eigenen Weges, der den Verzicht des regionalen Baustiles und selbst den Verlust des überkommenen Stadtgrundrisses ermöglichte. Der traditionelle Anpassungsneubau dagegen bewahrte den Grundriss unter Beibehaltung von Maßstab, Proportionen und Materialgerechtigkeit und unter Anerkennung von Kern- und Vorstadt. Gerade der letztgenannte Weg war - das hatte GÖDERITZ schon vorausgesagt - derjenige, der zu den meisten Kontroversen führte.

Breite Übereinstimmung hingegen lässt sich in den Zielen von "Gliederung" und "Auflockerung" erkennen. Bereits vor 1945 entwickelte Leitbilder wurden in prägenden Veröffentlichungen wie "Organische Stadtbaukunst" und "Die gegliederte und aufgelockerte Stadt" wiederholt.⁵²⁸ Motiv für das neu entwickelte Leitbild war nicht nur das Ziel, der Großstadt, ihrer Dichte und Enge zu begegnen, sondern wurde auch mit der Entstädterung für einen luftschutzgerechten Städtebau begründet.

Bereits 1948 - also fast zehn Jahre vor der "gegliederten und aufgelockerten Stadt" - veröffentlichte RAINER die programmatische Schrift "Städtebauliche Prosa", in der er seine Ideen für den Aufbau der Städte darlegte und damit sehr früh die Grundlagen für den darauffolgenden Städtebau in Deutschland legte.⁵²⁹ Auch RAINER sah die großen Chancen, die in der Vermeidung der alten Fehler liegen: "So schwer es ist, verlorene Kulturgüter zu 'ersetzen', so leicht könnte es geschehen, daß die zerstörten Städte als Ganzes, als Umwelt für das tägliche Leben ihrer Menschen, ähnlich fehlerhaft wieder erstehen, wie sie bisher waren; und so erfreulich die sehr unwahrscheinlich erste Möglichkeit wäre, so katastrophal die wahrscheinlich zweite." (S. 3) Die Stadt wird als "künstliche, mechanisierte Welt" (S. 8) gesehen, unter deren Mängeln die Bürger zu leiden haben, sie sei geprägt von der "Verkümmerng des menschlichen Empfindens für den Nächsten, - der 'Menschlichkeit'!" (S. 17). Eine Fehler sei es nun, dies als unabwendbar hinzunehmen, sondern: "Hier liegt die große Gefahr des gegenwärtigen Augenblicks. Er gäbe uns die

⁵²⁶ Zitiert nach von Beyme, 1987; S. 175.

⁵²⁷ von Beyme, 1987; S. 176.

⁵²⁸ Reichow, Hans Bernhard: Organische Stadtbaukunst, Organische Baukunst, Organische Kultur, Braunschweig 1948. Göderitz, Johannes; Rainer, Roland; Hoffmann, Hubert: Die gegliederte und aufgelockerte Stadt, Tübingen 1957.

⁵²⁹ Rainer, Roland: Städtebauliche Prosa. Praktische Grundlagen für den Aufbau der Städte, Tübingen 1948. Trotz des Veröffentlichungsjahres zum Ende der 1940er Jahre wird Rainers Schrift innerhalb dieses Abschnittes erörtert, da mit dieser (und den weiteren Schriften mit ähnlichen Leitbildauseinandersetzungen) die programmatischen Grundlagen für den Städtebau der 1950er Jahre gelegt werden. Rainer (1910 - 2004), Architektur TH Wien, 1937 - 1938 Deutsche Akademie für Städtebau, nach 1945 TH Hannover und Graz, Stadtplaner von Wien, Rektor der Akademie der bildenden Künste in Wien. Nach: Durth, Gutschow, 1988; S. 221.

einzigartige, noch nie dagewesene Chance, statt der alten eine andere, bessere, neue Umwelt zu schaffen, unvergleichlich glücklichere Lebensbedingungen vorzubereiten." (S. 9) Dabei ließe sich dies nur um den Preis einer völlig neuen Orientierung des Städtebaus erreichen, dies sei "letzten Endes nur durch eine andere Form der Städte, nur durch einen grundlegenden Umbau oder Neubau des städtischen Lebensraumes zu lösen..." (S. 17)

Für RAINER ist es konsequent, Stadtstrukturen zu entwickeln, die aus eigenständigen Einheiten bestehen und eine geringe Dichte aufweisen, dabei aber - RAINER bemüht das Bild einer organischen Zellstruktur - funktionell verbunden sind: "Nur die gegliederte, aufgelockerte Stadt kann das Wesen unserer Zeit verkörpern. Diese Stadtform ist nicht zuletzt die einzig mögliche praktische Konsequenz aus unserer heutigen wirtschaftlichen und sozialen Aufgabe und den technischen Mitteln, die uns zu ihrer Lösung zur Verfügung stehen." (S. 19 - 21) Aus 6 - 12 Nachbarschaftseinheiten mit je 5 000 - 10 000 Einwohnern wird ein "selbständig lebensfähiger Stadtorganismus" für 30 000 bis 80 000 Menschen gebildet. (S. 51) RAINER ist ein unbedingter Verfechter des EFH und weist nach, dass für eine Stadt mit 50 000 Einwohnern eine Fläche von 5 km² ausreichend sei. Dabei erreicht er eine relativ hohe Dichte von 100 EFH/ha. Sie war nur zu erzielen bei hoher Wohndichte von 4 - 5 Personen/EFH, kleinen Hausgrundrissen und kleinen Grundstücken.⁵³⁰ Das Ziel RAINERS ist der Gegenentwurf zur Großstadt und ihren "städtischen Massenanhäufungen" (S. 17) und nicht eine flächendeckende Bebauung. Wie WESTPHAL nachweist, kann auch die "gegliederte und aufgelockerte Stadt" hohe Dichtewerte von 160 - 240 EW/ha Nettowohnbauland erreichen, wenn hohe Belegungsziffern und damit geringe Wohnflächen vorausgesetzt werden. Trotzdem bleiben diese Werte für lange Zeit unter den Werten des Leitbildes "Urbanität durch Dichte" der 1960er bis Beginn der 1970er Jahre bis diese wiederum durch geringere Dichten mit den Leitbildern der behutsamen Stadterneuerung und Innenentwicklung ab 1975 und dem Leitbild der europäischen Stadt der 1990er Jahre abgelöst wurden.⁵³¹

Im Abschnitt "Die Behausungsfrage" (S. 65 - 90)⁵³² wird das EFH als allen anderen Wohnformen überlegen herausgestellt: "Jedenfalls wird das Einfamilienhaus grundsätzlich auch dann, wenn es zwei oder mehr Geschosse hat, und gleichgültig, ob es Eigentum oder gemietet ist, der Etagenwohnung wohnungspolitisch eindeutig überlegen sein." (S. 75 f.) Gegenstand der Erörterungen ist nicht das freistehende EFH - RAINERS Dichtewerte wären so auch gar nicht erzielbar - sondern eine dichte Bebauung in Form sehr kleiner Gebäude und kleiner Grundstücke im Gegensatz zu den "früheren Villen und ihnen nachgeahmten 'Eigenheimen'" (S. 79 sowie S. 152. Dort stellt RAINER sehr plastisch den durch "Geschoßhäufung erzielbaren Flächengewinn" dar, der mit zunehmender Geschoßzahl immer geringer werde). So könnten auf einem ha ebenso 10 Eigenheime wie auch 100 zweigeschossige EFH-Reihenhäuser entstehen (RAINER führt als Beispiel die Siedlung Kiefhoeck bei Rotterdam an, S. 80 f.) Voraussetzung für den Wohnungsbau als soziale Aufgabe "größter Tragweite" (S. 85) sei ein geeignetes Bodenrecht: "Wir können erst dann zu einem gesunden, sparsamen Wohnungsbau kommen, wenn der Boden auch für das Bauen in der Stadt grundsätzlich zum landwirt-

⁵³⁰ Der Rechengang von Rainer: 4 - 5 Personen/EFH auf 300 m², 10 000 Grundstücke = 300 ha, weitere 200 ha für Infrastruktur, Versorgung, Grün etc. = 5 km². Daraus ergibt sich eine Dichte von 100 EW/ha.

⁵³¹ Westphal, Christiane: Dichte und Schrumpfung. Kriterien zur Bestimmung angemessener Dichten in Wohnquartieren schrumpfender Städte aus Sicht der stadttechnischen Infrastruktur, Leipzig 2008; S. 63; S. 91.

⁵³² Als eigene Veröffentlichung bereits vorher erschienen: Rainer, Roland: Die Behausungsfrage, Wien 1947.

schaftlichen Wert zur Verfügung steht, bzw. wenn alle Wertsteigerungen, die durch die städtische Entwicklung - also durch die Arbeit der Allgemeinheit, nicht durch die des einzelnen Grundbesitzers - entstehen, wieder der Allgemeinheit zugeführt werden." (S. 85) Wie die anschließende Entwicklung des Boden- und Planungsrechtes gezeigt hat, war dies eine Hoffnung, die sich nicht erfüllt hat. Erst 1960 - der Wiederaufbau war weitgehend abgeschlossen - wurde das BBauG erlassen (Weiteres zum Bau- und Planungsrecht in Abschnitt 3.5 "Das gemeindliche Bau- und Planungsrecht 1945 - 1969").

In der siedlungsstrukturellen Konzeption sind wieder die Prämissen von Übersichtlichkeit und menschlichem Maßstab erkennbar, letztlich erscheint hier zum wiederholten Male das Bild der kleinen Stadt: "Wer aus den gleichförmigen Baulücken an den endlos geraden Fluchten der Großstadtstraßen, in denen Wohnung über Wohnung geschichtet ist, in eine solche Stadt treten würde, in der die vielen kleinen Häuser an vielen, verschiedenen Wegen ins Grün gebettet sind, der würde sich zwar in einer ganz anderen, aber in einer weit menschlicheren, wohnlicheren, abwechslungsreicheren und naturverbundeneren Welt finden." (S. 90)

Der Abschnitt "Verkehr" (S. 113 - 137) setzt bereits deutliche Zeichen für eine Neuordnung des Verkehrs und für eine Trennung der Verkehrsarten. Ortsdurchfahrten sind die "wunden Punkte des Überlandverkehrs. Ihre Beseitigung ist viel nötiger und viel billiger als der Bau von Autobahnen." (S. 121) Nicht zuletzt deshalb müssen "alle Verkehrslinien aus ihrer konzentrischen Richtung in eine tangential" gebracht werden (S. 125). Auch der integrative Ansatz späterer Verkehrsentwicklungsplanungen wird bereits vorweggenommen: "Alle Verkehrswege einer Stadt - von den Schienensträngen der Fernbahn bis zum letzten Gehweg - müssen als einheitliches Ganzes betrachtet werden..." (S. 122) Für RAINER ist die Verkehrsplanung nicht nur infrastrukturelle Maßnahme, sondern sie dient auch dazu, die Stadt zu gliedern, in "weite grüne Räume, die im raschen Tempo der Verkehrsmaschinen erlebt werden, in die kleineren und größeren Zentren des geschäftlichen Lebens und schließlich in jene großen Bezirke rein menschlichen Maßstabes, in denen der Fußgänger die Skala der ruhigen Wirkungen vom Intimen bis zum Feierlichen erlebt." (S. 133) Verkehrsplanung ist auch Stadtgestaltung, denn "...auch Feierlichkeit und 'Monumentalität' gehören selbstverständlich in seinen Bereich." (S. 133)

In allem sieht RAINER eine große Verantwortung der handelnden Architekten angesichts der Not "zahlloser heimat- und wohnungsloser, hungernder und frierender Familien, viele Millionen kranker Kinder - sie stellen eine soziale und humane Gesinnung auf eine Bewährungsprobe von unabsehbarer Tragweite." (S. 196)

Mit der erneuten Behauptung, dass die Krisen unserer Zeit "nicht zuletzt durch die massenhafte Zusammendrängung unübersehbarer Menschenmassen in zu engen, steinernen Großstädten verursacht sind", ist oberstes Ziel, "Städte von menschlichem Maßstab und menschlicher Atmosphäre" zu schaffen, die "den Bewohnern ausreichenden und geeigneten Raum geben, um sich menschlich nahe zu kommen und zu verstehen." (S. 197)

In RAINERS "Städtebauliche[r] Prosa" sind alle Elemente für das Leitbild der städtebaulichen Planungen der nachfolgenden Jahre bereits gelegt:

- Stadt und Land fließen ineinander über. Der Gegensatz von abweisender, steinerner Großstadt und unbelasteter Natur wird aufgelöst. Die Stadt selbst bleibt als politisches und gesellschaftliches Zentrum erhalten.
- Den "Auswüchsen" der Großstadt wird begegnet, indem Nachbarschaften gebildet werden. Vorbilder aus der Vergangenheit (Gartenstadtidee) werden dem überarbeiteten Leitbild zugrunde gelegt.
- Das Prinzip des "organischen Städtebaus" wird Grundlage vieler Entwürfe. Gleichzeitig kann dem Verdacht einer Fortführung des nationalsozialistischen Städtebaus begegnet werden.

Die sich hierarchisch um einen Kern aufbauende Siedlungsstruktur ist kein originärer Siedlungsansatz der 1950er. Bereits 1939 hatte FEDER einen Stadtorganismus zum Ziel, der "sich zusammensetzt aus einer ganzen Reihe von Zellen, die dann zu Zellverbänden innerhalb verschiedener Unterkerne zu einem Zellverband höherer Ordnung zusammentreten" können.⁵³³ Untere Größe ist der Schuleinzugsbereich, der sich zur nächst höheren Größe von 20 000 bis 30 000 EW entwickelt. Nach SCHOOF ist diese in Nachbarschaften gegliederte Struktur von der politischen Gliederung des nationalsozialistischen Staates zu lösen, da sich in diesen Zeiten auch internationale Entwicklungen von ähnlichen Entwicklungsprinzipien haben leiten lassen.⁵³⁴

UMLAUF nutzt in seiner 1951 erschienenen Schrift "Vom Wesen der Stadt und der Stadtplanung" die zerstörten Städte zu einer Reflexion über das Verhältnis Stadt - Land, die zwar die Träger von Zivilisation und Kultur seien, bei Übergewicht die Entwicklung aber wegführe "von der Naturhaftigkeit des Landes zur menschlich-künstlichen Stadtkultur, die zuletzt in der einseitigen Übersteigerung der späten großstädtischen Zivilisation biologisch zu sterben" beginne.⁵³⁵ UMLAUF ist in seiner Zivilisationskritik nah an SPENGLERS Schrift "Untergang des Abendlandes" (s.o.).

Auch hier taucht das Bild der Stadt als "Organismus" wieder auf, mit einer "Art von Stoffwechsel, ähnlich der Zelle im lebendigen Organismus", dessen "Wunden heilen" können; die Stadt ist kein "starrer anorganischer Baukörper, sondern ein lebendig-bewegliches Gebilde." (S. 15)⁵³⁶

⁵³³ Feder, Gottfried: Die neue Stadt. Versuch der Begründung einer neuen Stadtplanungskunst aus der sozialen Struktur der Bevölkerung, Berlin 1939; S. 19. Zitiert nach Schoof, 1965; S. 180.

⁵³⁴ Schoof, 1965; S. 180.

⁵³⁵ Umlauf, Josef: Vom Wesen der Stadt und der Stadtplanung, Düsseldorf 1951; S. 8. Umlauf (1906 - 1989), Studium Architektur, 1934 - 1936 Reichsheimstättenamt, 1940 - 1943 Planungsamt für eingegliederte Ostgebiete, 1959 Verbandsdirektor SVR, 1965 TH Stuttgart. Nach: Durth, Gutschow, 1988; S. 39. Zur Rolle der Planung im Nationalsozialismus s. a.: Bongards, Martin: Raumplanung als wissenschaftliche Disziplin im Nationalsozialismus, Marburg 2004.

⁵³⁶ Göderitz, Rainer, Hoffmanns Schrift "Die gegliederte und aufgelockerte Stadt" (1957) endet mit dem abgewandelten "Wahlspruch": "Mens sana civium in urbis corpore sano". (S. 92)

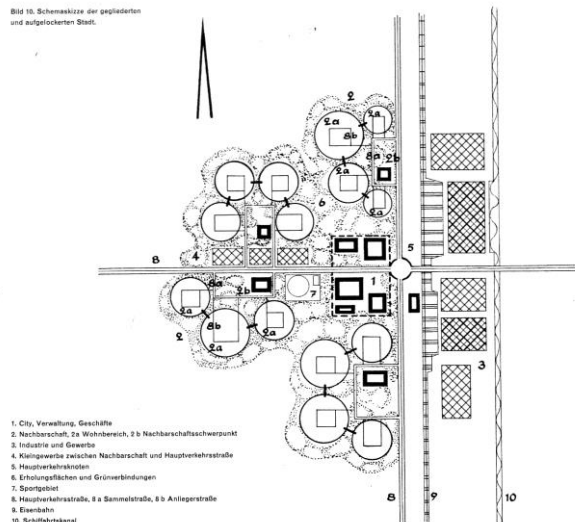


Abb. 13: Die gegliederte und aufgelockerte Stadt, idealtypische Darstellung: Trennung der Nutzungen, Bildung von Nachbarschaften, Trennung und Hierarchisierung der Verkehrsarten. Quelle: Göderitz, Rainer, Hoffmann, 1957; S. 26.

UMLAUF sieht in der Raumordnung eine wichtige Voraussetzung für eine funktionierende Stadtplanung, die übergeordnete Belange und eine zusammenfassende gemeinsame Planung der Bodennutzungen sichert. Vor dem Hintergrund der Erfahrungen des Nationalsozialismus wird von UMLAUF die Notwendigkeit von Raumplanung unabhängig von den politischen Organisationsformen nachdrücklich argumentativ gesichert. Er verweist auf die Unentbehrlichkeit von Beschränkungen, die nicht als solche aufgefasst werden dürfen, sondern denen "die größtmögliche Summe an Freiheit und Leistung abgewonnen" werden soll. (S. 23)

Einem eigenen Kapitel widmet UMLAUF der Ausbildung für Stadtplaner. Zunächst wird das Defizit in den Verwaltungen beschrieben, die gerade in den kleinen Städten mit erhaltenem Stadtbild und anspruchsvollen Aufgaben erkennbar sei, ein Hinweis, der in der Literatur häufiger erscheint.⁵³⁷ Er sieht darüber hinaus den "Ingenieur" auf der einen Seite und den "Architekten" auf der anderen Seite, denen beide "das für die Stadtplanung so charakteristische Denken in langen Zeiträumen und in verschiedenen Zeitstufen, auf das notwendige Zusammenwirken der künstlerischen Gestaltung mit dem Bauingenieurwesen, mit der Volkswirtschaftskunde und der Soziologie, mit dem Bau- und Bodenrecht und mit der Verwaltung hinweist und die auch den Anschluß an die Landesplanung aufnimmt." (S. 57) Die Stadtplanerausbildung in England wird nicht als Vorbild gesehen, da diese zu sehr in die Breite statt in die Tiefe ginge und die Gefahr, in Theorie zu enden, zu groß sei. Die Ausführungen enden mit dem Vorschlag, einen Schrifttumsnachweis der inzwischen reichhaltigen Literatur über Städtebau anzulegen und in der Schaffung einer bedeutenden Zeitschrift für Städtebau. Tagungen und Fortbildungen schließlich sollten dem fachlichen Austausch und der Weiterentwicklung der städtebaulichen Diskussion dienen.

⁵³⁷ S. Jaspert, Fritz: Vom Städtebau der Welt, Berlin 1961; S. 274.

Die so häufig zitierte und als Grundlage geltende Veröffentlichung von GÖDERITZ, RAINER, HOFFMANN⁵³⁸ muss relativiert werden. Vor allem das Veröffentlichungsjahr 1957 reicht in eine Zeit, in der sich - wenn auch in ersten Schritten - eine neue Leitbilddiskussion begann, sich abzuzeichnen ("Urbanität durch Dichte", s. nachfolgender Abschnitt). Die längst bekannten und in den wiederaufgebauten Städten baulich bereits umgesetzten Leitbilder wurden lediglich aufgegriffen und zu einem plastischen Konzept zusammengeführt. Insofern ist SCHOOF nur zuzustimmen, wenn er feststellt, dass das Leitbild der "gegliederten und aufgelockerten" Stadt von GÖDERITZ, RAINER, HOFFMANN "mit noch weniger tatsächlich neuen Gedanken..." ausgekommen ist und lediglich "allgemein wirksame Tendenzen und Vorstellungen hier noch einmal zu einem leicht verständlichen Programm zusammengefaßt wurden."⁵³⁹ 1981 unterstrich HILLENBRECHT mit eigenem Selbstbewusstsein diese Einschätzung: "Dieses Buch wurde erst 1957 veröffentlicht, es ist im Grund post festum gekommen, als sich eigentlich schon neue Vorstellungen bildeten. Das bedeutet, daß unsere Gedanken, die drin steckten, schon vorher da waren."⁵⁴⁰



Abb. 14: B-Plan Bremen-Süder-Vorstadt, Lehrstuhl für Städtebau und Wohnungswesen an der Technischen Hochschule Hannover, 1955. Überwiegend Hausgruppen, Hierarchisierung der Erschließung in Geh- und Fahrverkehr, dominanter Mittelpunkt, hohe Wohndichte. Quelle: Göderitz, Rainer, Hoffmann; 1957, nach Seite 88.

Auch WOLFF hatte bereits 1955 sehr ähnliche Ideen entwickelt.⁵⁴¹ Für ihn war der Wendepunkt die Währungsreform, die drei ihr vorangegangenen Jahre hätten den deutschen Städtebauern Zeit gegeben, "um sich nach Kriegsende in ihren Wünschen und Vorstellungen neu zu orientieren." (S. 24) Nach dem "anachronistischen Zwischenspiel", in dem "das Motiv der Nord-Süd- und Ost-West-Achsen zum bevorzugten für die Neugestaltung deutscher Städte geworden" sei, gelte es nun, "neue Ziel- und Leitbilder zu suchen." (S. 24 f.)

⁵³⁸ Göderitz, Rainer, Hoffmann, 1957. Durth, Gutschow sprechen sogar von "Standardwerk", s. Durth, Gutschow, 1988; S. 217.

⁵³⁹ Schoof, 1965; S. 197.

⁵⁴⁰ Durth, 1981; S. 377.

⁵⁴¹ Wolff, Josef: Zeitfragen des Städtebaus, München 1955. Wolff, 1949 Leiter Stadtplanung Rotenburg, bis 1951 Leiter Bauordnungsamt Münster, anschl. Bundesbauministerium, Mitwirkung an Erarbeitung BBauG. Nach: Durth, Gutschow, 1988; S. 39.

WOLFF entwickelt Nachbarschaften mit 5 000 Einwohnern, die für eine ausreichende Infrastruktur genügen und fasst sie zu Städten mit 20 000 bis 60 000 Einwohnern zusammen. Erneut wird die Großstadt als Bedrohung bemüht, die sich dem Menschen nicht angemessen entwickelt hätten: "Die Städte wurden zu groß, um als Gesamtwesen erfaßt, als Gestalten geprägt werden zu können. Unverbunden, beziehungslos reiht sich in ihnen Haus an Haus, lebte Mensch neben Mensch." (S. 26) Die neue Zeit sei deshalb die "Stunde der kleinen Städte" (S. 35), die darüber hinaus als "heile Organismen" besondere Chancen böten, zur Heimat für die 15 Mio. Flüchtlinge zu werden.

Die Zerstörungen gäben die Gelegenheit zu einer "grundlegenden Neugestaltung" (S. 29), um auch die Belange des Verkehrs und seine veränderten Anforderungen neu zu ordnen. Leider sei die Chance, die durch das "erschütternde Erlebnis des Luftkrieges" (S. 33) ermöglichte grundsätzliche Revision der städtebaulichen Ziele nicht genutzt worden. WOLFFS Ausführungen sind ein klares Plädoyer für eine Bebauung mit geringer Dichte. Um dieses Ziel umzusetzen, sind aus seiner Sicht sogar die *Richtlinien für den Luftschutz im Städtebau* des Bundesministers für Wohnungsbau von 1952 hilfreich, diese "lesen sich deshalb wie eine Sammlung von elementaren Grundsätzen für den Städtebau überhaupt und insbesondere für Art und Maß der baulichen Grundstücksnutzung." (S. 35)

Im weiteren setzt sich WOLFF mit der Bürgerbeteiligung auseinander ("Wer ist der Bauherr der Stadt?", S. 39), die er als notwendig bezeichnet: "Immerhin bleibt anzumerken, daß dadurch [durch das Auslegungsverfahren] wohl eine bessere Abstützung und Erhärtung der Planung, ein näheres Heranführen an das Wirkliche und Mögliche geschieht." (S. 43)

Deutlich kritische Anmerkungen macht WOLFF zu den *Aufbaugemeinschaften*, die ursprünglich als Zusammenschluss von Bürger entstanden waren, um Planung und Ausführung mitzugestalten. Die Beschränkung auf die Grundstückseigentümer habe zur Bildung von reinen Interessensgemeinschaften geführt, von "Planungsgeschädigten... mit dem eindeutigen Ziel, ihre Interessen gegen die Ansprüche der Behörden zu wahren." (S. 44)

Ausführlich wird das Planungsrecht und seine zukünftigen Aufgaben erörtert ("Der Mythos und das Baurecht", S. 71 - 104), in denen erste Konturen des zukünftigen BBauG von 1960 erkennbar werden.

Schließlich werden Forderungen an die "Ausbildung des Planers" gestellt (S. 111 - 116). Beschrieben werden Defizite in der Lehre, Städtebauer seien ausschließlich als Autodidakten tätig: "Was heute über Städtebau gelehrt wird, das erfaßt dieses Tätigkeitsgebiet nicht in seiner Gesamtheit und nicht in den Bezirken, die es zu einem eigenen und selbständigen Beruf machen." (S. 111 f.) Zudem fehle es an geeigneten Lehrbüchern, die vorhandenen würden entweder zum wiederholten Male "die zwar an sich schönen und unbestreitbaren Ideen von der aufgelockerten, gegliederten und durchgrünten Stadt [aufgreifen], die aber inzwischen in ewiger Wiederholung so breit wie nur möglich getreten und daher für den normalen Leser vorläufig ungenießbar geworden sind." (S. 115)⁵⁴² Die erst viele Jahre später 1969 mit der Gründung des Studienfaches *Raumplanung* an der *Universität Dortmund*

⁵⁴² Auch hier wird erkennbar, dass diese Leitbilder bereits 1955 - also schon zwei Jahre vor Göderitz, Rainer, Hoffmann (1957) - bekannt und akzeptiert waren.

(heute *Technische Universität Dortmund*) vollzogenen Forderungen nach einem eigenständigen Stadtplanerstudium und der Ausbildung von "Generalisten" hat WOLFF teilweise vorweggenommen. Möglichkeiten sieht er in einem dem Hochbaustudium nachgeschalteten Studium, in einem eigenen Planerstudium nach erfolgter praktischer Tätigkeit als Hochbauer oder in Lehrstellen für Planung, "gleichsam in Form der Meisterlehre." (S. 113) Den Generalisten hat WOLFF bereits im Blick: "Der Städtebauer, hervorgegangen aus dem Hochbaufach, als Dirigent eines Orchesters von Fachleuten, mit Verständnis für die Technik der anderen Instrumente, ohne sie als Solist zu spielen. Dieses Berufsbild könnte die Überlegungen über die künftige Planer-Ausbildung leiten." (S. 116) Stadtplaner müssten den Fachplaner in sich überwinden und sich "als Bürger, als Zeitgenosse, als Mensch... mit der Gesamtheit des Lebens" auseinandersetzen. Dies sei "wohl die eigentliche Antwort auf die Frage, was der Städtebauer hier und heute tun soll." (S. 118 f.)

Zum Ende der Dekade 1959 legte der Deutsche Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung unter dem Verbandspräsidenten MAY und dem Generalsekretär HALSTENBERG schon unter Erwartung des BBauG den Stand des Städtebaus in einer "aufklärerischen" Schrift dar.⁵⁴³ Eine Besonderheit insofern, als sie den damals 73-jährigen MAY und den 39-jährigen Halstenberg zusammenführte. MAY begann seine Tätigkeit bereits 1914 als selbständiger Architekt, die sich als Stadtbaurat von Frankfurt 1925 - 1930 fortsetzte. Es folgten Planungen für die UdSSR 1930 sowie Kampala 1952 und die Arbeit als freischaffender Architekt nach 1957.⁵⁴⁴ HALSTENBERG hatte Rechtswissenschaften studiert und war von 1951 - 1962 Referent und Beigeordneter des Deutschen Städtetages. Seine Karriere zum Minister für Bundesangelegenheiten und Chef der Staatskanzlei 1972 - 1975 und zum Finanzminister des Landes Nordrhein-Westfalen 1975 - 1978 stand ihm noch bevor.⁵⁴⁵

Die Veröffentlichung stellt nach der Verurteilung der Stadt des 19. Jahrhunderts ("übervölkerte Wohngebiete mit den berüchtigten Schlitzbauten", S. 28) sehr konkrete Anweisungen auf der Grundlage der bis dahin weit anerkannten Regeln des Städtebaus vor: Die Gliederung in Nachbarschaften, Trennung der Nutzungen Wohnen und Arbeiten, konsequente Anpassung an die neuen Bedürfnisse des Verkehrs ("Die baulichen und städtebaulichen Folgerungen aus dieser Revolution des Verkehrswesens sind bisher noch nicht mit der erforderlichen Entschiedenheit gezogen worden." S. 39), Begrenzung der Bevölkerungsdichte auf 300 EW/ha, in den Innenstädten auf 500 EW/ha (S. 43) und die Gliederung durch Grünflächen werden ergänzt durch konkrete Erläuterungen zur Stadtplanung in den öffentlichen Verwaltungen. Teile der Ausführungen werden bereits durch Auszüge aus dem Entwurf des BBauG gestützt. Diese Darstellung steht in der Mitte zwischen einem anerkannten, weit akzeptierten und umgesetzten Leitbild der "gegliederten und aufgelockerten" Stadt einerseits und dem diesem Jahrzehnt nachfolgenden Leitbildern, denen das BBauG ab 1960 neue Chancen bot.

⁵⁴³ Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung (Hg.): Was ist - was will - wie arbeitet Städtebau, Hamburg 1959.

⁵⁴⁴ Nach: Durth, Gutschow, 1988; S. 224.

⁵⁴⁵ Halstenberg, Friedrich (1920 - 2010), Honorarprofessor an der TU Hannover ab 1962, 1962 - 1965 Ministerialdirigent und Leiter der Abteilung Städtebau und Raumordnung im Bundeswohnungsbauministerium, 1965 - 1966 Verbandsdirektor des SVR, 1966 - 1975 Staatssekretär und Chef der Staatskanzlei, Mitglied des Landtages NW 1972 - 1980, 1969 Honorarprofessor Universität Dortmund (heute TU Dortmund). Nach: http://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/Webmaster/GB_/I.1/Abgeordnete/Ehemalge_Abgeordnete/details.jsp?k=00059 {25.9.2011}.

Ausgesprochen hilfreich in der Suche nach dem richtigen Weg des Wiederaufbaus waren die Ergebnisse der vierten CIAM-Tagung in Athen, die überarbeitet von LE CORBUSIER als *Charta von Athen* ("*Charte d'Athènes*") veröffentlicht wurden.⁵⁴⁶ Die strikte Trennung der Stadtfunktionen war der Gegenentwurf zu den unübersichtlichen sich über Jahrhunderte entwickelnden europäischen Städten gewesen, die im 19. Jahrhundert zusätzlich die ungeordnete durch die industrielle Entwicklung induzierte Stadtentwicklung verkraften mussten. Dieses Ziel passte nun gut in die Zeit: Ein kompletter Neubau von Städten auf unbebautem Gelände nach einem dezidierten Ziel war in der Städtebaugeschichte nur wenigen Einzelfällen vorbehalten gewesen. Das galt auch für den Abriss ganzer Stadtviertel und anschließendem Neubau. Die teils komplette Vernichtung deutscher Städte bot nun die einmalige Chance, das, was vorher wirtschaftlich wenn überhaupt nur vereinzelt möglich gewesen wäre, nun flächendeckend zu realisieren.

Auch in der *Charta von Athen* kommt erneut jene Großstadtkritik zum Ausdruck, die die Städtebaugeschichte seit ihrem Entwicklungsimpuls des Industrialisierung im 19. Jahrhundert begleitete: "Die Einführung der Maschine hat die Arbeitsbedingungen auf den Kopf gestellt. Sie hat ein jahrtausendaltes Gleichgewicht zerstört, in dem sie dem Handwerk einen verhängnisvollen Schlag versetzte, das Land leer machte, die Städte verstopfte und, jahrhundertalte Harmonien preisgebend, die natürlichen Beziehungen zerrüttete, die zwischen dem Zuhause und den Arbeitsstätten bestanden hatten."⁵⁴⁷

Für die jeweiligen Bereiche Wohnen, Freizeit, Arbeit und Verkehr, die als "Stadtfunktionen" begriffen werden sowie für das historische Erbe der Städte werden die Mängel der augenblicklichen Zustände beschrieben und darauf aufbauend "Forderungen" formuliert, um diese Mängel zu beseitigen:

- Zu dichte Besiedelung der historischen Kerne der Städte, ungenügende Abstände der Wohnungen und fehlende Grünflächen.
- Ungerechte Aufteilung der Stadt in "weniger begünstigte und begünstigte Gebiete".
- Suburbanisierung ohne Bezug zur Stadt.
- Unzureichende, falsch gelegene oder fehlende Flächen für Freizeit.
- Hemmendes und ungesundes Nebeneinander von Gewerbe und Wohnen, weite Wege zu den Arbeitsplätzen, unkontrollierte Stadtentwicklung.
- Unzureichende und der aktuellen Entwicklung unangepasste verkehrliche Infrastrukturen.

Eine erkennbar zurückhaltende Position wird für das "historische Erbgut der Städte" eingenommen. Zwar sollen "architektonische Werke... erhalten bleiben" (Ziel 65, S. 110), doch ist auch der Abriss unter Beibehaltung einzelner Zeugnisse als Beleg für eine Epoche legitim (Ziel 66, S. 110). Vorrang hat wiederum die Beseitigung ungesunder Lebensbedingungen, "in keinem Fall darf der Kult des Malerischen und Historischen wichtiger sein als die gesunde Beschaffenheit der Wohnung, von der das Wohl und die moralische Gesundheit des Individuums so innig abhängen." (Ziel 67, S. 111) Insofern kann erst die Beseitigung der "Elendsquartiere" ermöglichen, Grünflächen zu schaffen. (Ziel 69, S. 112).

⁵⁴⁶ Le Corbusier, 1962.

⁵⁴⁷ Le Corbusier, 1962; S. 71 f.

Die *Charta von Athen* ist durchdrungen von einem Bild der Städte als Chaos und von der Hoffnung, diesem Chaos durch Ordnung und Übersichtlichkeit zu begegnen. Unübersehbar ist der apodiktische Anspruch, der insbesondere in der Funktionstrennung als konstituierendem Element der *Charta* offensichtlich wird: "Die Planungen werden die Struktur jedes den vier Schlüssel-funktionen zugewiesenen Viertels bestimmen, und sie werden deren entsprechende Lokalisierung innerhalb des Ganzen fixieren." (Ziel 78, S. 119) Der Mensch wird der in der *Charta* entwickelten Stadt angepasst und ihm werden entsprechend ihrer Disposition bestimmte Funktionen zugewiesen: "Die wöchentliche Freizeit muß sich an liebevoll eingerichteten Orten abspielen: in Parks, in Wäldern, Sportanlagen, Stadien, Strandbädern etc." (Ziel 38, S. 94) Genaue Regeln gehören ebenfalls zur neuen Stadt: "Unumstößliche Verordnungen werden den Bewohnern die Behaglichkeit der Wohnung, eine möglichst weitgehende Erleichterung der Arbeit und den beglückenden Gebrauch der freien Stunden sichern. Die Seele der Stadt wird aufleben durch die Klarheit der Planung." (Ziel 86, S. 124) Auch die Verwendung von "Stilarten der Vergangenheit" hat zu unterbleiben: "Das Festhalten an solchen Gepflogenheiten oder ihre Neueinführung sollte in keiner Form geduldet werden." (Ziel 70, S. 112) DURTH, GUTSCHOW sprechen hier sogar von "Kommandoton" mit dem das architektonische Bild der Stadt verordnet werde.⁵⁴⁸

Es ist davon auszugehen, dass die *Charta von Athen* nicht diese Wirkung erhalten hätte, wenn die zerstörten Städte ihr nicht die Chance zur Umsetzung gegeben hätten. Nicht umsonst blieb die *Charta* über lange Jahre nicht nur unbeachtet, sondern sie entfaltete auch nirgendwo eine unmittelbare Wirkung. Mit ihrer Apodiktik und ihrem rigiden Umgang mit historischer Bausubstanz, die auf das "noble Erbe" als "Verkörperung des menschlichen Genius auf höchster Stufe" begrenzt wird (Ziele 66 und 65, S. 110 f.), schuf die *Charta von Athen* einen geeigneten Argumentationspool für die Gestaltung des Wiederaufbaus. Es waren also die Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges, die der *Charta von Athen* überhaupt erst die Chance ihrer Umsetzung bot.

Diese Ausschließlichkeit und die letztendlich verheerende (Mit)Wirkung am Wiederaufbau ist allgemein anerkannt.⁵⁴⁹ Dennoch dürfen Kritik an den herrschenden Zuständen in den Städten und der reformatorische Gedanke der *Charta von Athen* nicht übersehen werden. So werden Dominanz der Privatinteressen und der "Köder des Gewinns" kritisiert (Ziel 73, S. 116) und die Bereicherung "einiger Egoisten" (Ziel 10, S. 74) für die Stadtentwicklung verantwortlich gemacht. Es bleibt aber bei den bloßen Beschreibungen. In den "Forderungen", die sich aus der Analyse heraus jeweils ergeben, werden ausschließlich städtebauliche Lösungen angestrebt. Darüber hinaus gehende Ansätze - wie bodenreformerische Impulse - gingen von der *Charta von Athen* nicht hervor. Die in der *Charta* erhobenen Forderungen sind ausschließlich pragmatisch-technokratischer Struktur. Sie gehen davon aus, dass allein durch eine neue städtebauliche Struktur basierend auf Ordnung und Funktionstrennung, durch Beseitigung des Alten und durch Ersatz von Neuem, die Mängel der bisherigen Stadtentwicklung beseitigt und mit der neuen Stadt ein neuer Mensch geschaffen wird. Insofern bot die *Charta von Athen* mit der Ausblendung eines gesellschaftlich-reformatorischen Ansatzes alle Voraussetzungen, um zur Grundlage für die städtebaulichen Ziele des

⁵⁴⁸ Durth, Gutschow, 1988; S. 205.

⁵⁴⁹ S. Schoof, 1965; S. 128 f. Durth, Gutschow, 1988; S. 202 - 206, auch: De Roulet, 2009.

Wiederaufbaus zu werden. Sie passte sich damit hervorragend an die restaurative gesellschaftliche Entwicklung der jungen Bundesrepublik an.⁵⁵⁰

Die in den deutschen Städten etwa ab 1950 entstehenden Schriften, die die ersten Erfolge des Wiederaufbaus dokumentieren und bilanzieren, zeigen, dass die hier skizzierten Leitbilder des Wiederaufbaus - mit lokalspezifischen in der Regel aber geringen Abweichungen - Grundlage für die Stadtplanung waren. Sie zeigen ferner Optimismus und einen Stolz auf das Geleistete.⁵⁵¹

So betitelte die Stadt Dortmund ihre 1951 erschienene Veröffentlichung mit "Von der toten zur lebendigen Stadt".⁵⁵² Auch in Dortmund sieht Stadtbaurat DELFS⁵⁵³ die Chancen des Wiederaufbaus, "wiederauszugleichen, was das überstürzte und planlose Anwachsen gerade unserer Ruhrstädte verdorben hatte." Es soll die Gelegenheit genutzt werden, "die Wünsche nach Auflockerung, Herabzonung, Durchgrünung und Durchlüftung in die Tat umzusetzen." Auch dem Verkehr wurde eine neue Priorität eingeräumt: "Vor allem aber erschien es möglich, all die dringenden Verkehrswünsche, die in der Vergangenheit als unerfüllbar immer wieder zurückgestellt worden waren, nunmehr zu verwirklichen." (S. 139) Mittel hierfür waren die "Verbreiterung von Tangential- und Querverbindungen", die Heraufsetzung der Leistungsfähigkeit durch Begradigungen und Verbreiterungen" und die Entlastung der Innenstadt von Durchgangsverkehr. (S. 140 f.)

Im stark zerstörten Dortmund (38% der Wohnungen waren völlig zerstört, S. 152) war der Wohnungsbau eine wichtige Aufgabe und der soziale Wohnungsbau "Kernstück des Wiederaufbaus" (S. 157): "Ohne eine befriedigende Lösung des Wohnungsproblems - und zwar in absehbarer Zeit - ist jede politische Erziehungsarbeit im Sinne einer echten Demokratie zwecklos." (S. 157) Dabei wurden die "Baugenossenschaften" als wesentlicher Grundpfeiler für die zukünftige Wohnungsversorgung gesehen. Bis zur Währungsreform, vor der im wesentlichen Tauschhandel herrschte, waren sie die einzigen, die Wohnungsbau in nennenswerten Umfang betrieben.

In einer späteren Bilanz der Stadt Dortmund wird erneut offensichtlich, dass die Folgen des Bombenkrieges als Chance begriffen wurden, nach dem man sich mit Krieg und Zerstörung als unvermeidliches Ereignis schnell abgefunden hatte: "Es bot sich eine sinnvolle Ausnutzung der Zerstörung an: die schon lange als notwendig erachtete Neuordnung von Grund und Boden auf der Grundlage einer umfassenden Neuordnung."⁵⁵⁴ Mit fast blasphemisch wirkenden Bedauern habe der Krieg zwar vieles zerstört, aber nicht mit der letzten nötigen Konsequenz: "Was die Bomben nicht vernichten konnten, und womit man sich nach der Beseitigung der Trümmer auseinandersetzen mußte, waren die alten Grundstücksgrenzen... Ja, selbst auf einzelne, mitten im

⁵⁵⁰ Vgl. hier auch Abschnitt 3.4.2 "Skizze der gesellschaftlich-politischen Situation des Wiederauf und der Konsolidierungszeit".

⁵⁵¹ Ausführliche Darstellungen der Wiederaufbaupolitik deutscher Städte u.a. In: Beyme, Klaus von: Der Wiederaufbau. Architektur und Städtebaupolitik in beiden deutschen Staaten, München 1987. Akademie der Künste (Hg.): 1945, Krieg - Zerstörung - Aufbau. Architektur und Stadtplanung 1949 - 1960, Berlin 1995. Durth, Gutschow, 1988; S. 331 - 1059, einschl. Abdruck einschlägiger Dokumente. Durth, Sigel, 2009; S. 387 - 629. Darüber hinaus zahlreiche Monographien der (größeren) Städte. Die Dokumentation und Erörterung des Wiederaufbaus in den kleinen und mittleren Städten ist unterrepräsentiert.

⁵⁵² Stadt Dortmund (Hg.): Von der toten zur lebendigen Stadt, Dortmund 1951.

⁵⁵³ Delfs, Dr. Wilhelm (1885 - 1958). S. a. Delfs, Wilhelm: Neue Stadtbaukunst Dortmund, Berlin 1928.

⁵⁵⁴ Stadt Dortmund (Hg.): Die Ordnung von Grund und Boden in der Stadtgeschichte von Dortmund, Dortmund 1962; S. 27.

Trümmerfeld erhalten gebliebene Gebäude darf keine Rücksicht genommen werden." (S. 27)

Die Stadt Hagen bilanzierte 1954 unter der Schriftleitung von Stadtbaurat KNIPPING den Wiederaufbau mit der Veröffentlichung "Hagen baut auf".⁵⁵⁵ Auch hier stand die "vorsorgliche Pflege für eine Regelung der Verkehrsverhältnisse" im Vordergrund. "Die alten, engen Straßenfluchten konnten und durften beim Wiederaufbau nicht übernommen werden." (S. 13) Darüber hinaus wurde der "Grünflächenplanung besondere Aufmerksamkeit geschenkt" und ein Wettbewerb zur Gestaltung des innerstädtischen Grüns ausgelobt (S. 13). Der Innenstadt von 1939 mit den Merkmalen "schmale Straßenschläuche, dichte und hohe Bebauung, unzusammenhängende Grünflächen" (S. 15) wurde der "Neuordnungsplan der Innenstadt 1959" mit den Charakteristika "Breite Verkehrsstraßen, übersichtliche Platz- und Straßenräume, zusammenhängende Grünflächen" gegenübergestellt. (S. 17) Mit diesen wenigen Worten ist praktisch die gesamte Programmatik der Verkehrsplanung im Wiederaufbau dargelegt.

Der Duktus der Hagener Schrift ist deutlich nüchterner als der der Dortmunder Veröffentlichung und mehr eine Beschreibung der Zerstörungen und des seitdem an öffentlichen Maßnahmen realisierten Wiederaufbaus (Verwaltungsbauten, Kultur- und Schulbauten, städtische Betriebe, Tiefbau. Einen erkennbar geringen Anteil nimmt der Abschnitt "Wohnbauten" ein (S. 107 - 115). Von den 46 000 Wohnungen Ende 1939 waren rund 22 000 Wohnungen (47%) zerstört. Auch hier erschöpft sich die Darstellung im wesentlichen auf die Bilanzierung von Bestand und weiterem Bedarf, der gegenüber 1939 noch bei 3 800 Wohnungen (bei 172 400 EW) lag.

Mit dem sich langsam abzeichnenden vorläufigen Abschluss des Wiederaufbaus veröffentlichte die Stadt Essen 1957 die Schrift "Baugrundordnung und Stadtaufbau".⁵⁵⁶ In ihr formulierte der Beigeordnete HOLLATZ sehr bestimmt: "Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß die Städte in ihrer heutigen Form neuzeitlichen städtebaulichen Anforderungen in technischer, wirtschaftlicher, hygienischer und sozialer Hinsicht nicht in hinreichendem Maße entsprechen. Es muß deshalb das Ziel des Städtebaues sein, diese Mängel grundlegend zu beseitigen und Vorkehrungen zu treffen, um Fehlentwicklungen in der Zukunft zu vermeiden." (S. 13) In unmittelbarer Übernahme des allgemein gültigen Leitbildes waren die städtebaulichen Ziele der Stadt Essen (S. 13):

- Auflockerung des Stadtkerns und "Herausnahme aller ihrem Wesen nach nicht zur City gehörenden Anlagen".
- Herabstufung von Bebauungs- und Wohndichte.
- Neuordnung und Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die zu erwartenden zusätzlichen Belastungen.
- Bildung von "überschaubaren, lärmgeschützten Wohngebieten" in angemessener Ausrichtung zu Arbeitsstätten und Erholungsflächen.

Geradezu mustergültig wurde der Anforderungskanon des Leitbildes mit Entdichtung, Auflockerung, Neuordnung der Nutzungen und Anpassung der Verkehrsinfrastruktur erfüllt. Als wichtige und unabdingbare Voraussetzung wurden bodenordnerische Maßnahmen gefordert.

⁵⁵⁵ Stadt Hagen: Hagen baut auf, Hagen 1954.

⁵⁵⁶ Bonczek, Willi: Baugrundordnung und Stadtaufbau, gezeigt am Beispiel Essen, Essen, o.J., [1957].

Die Reduktion der Bauflächen zugunsten der Verkehrsflächen wurde als Erfolg im Wiederaufbau der Innenstadt gesehen. Am Viehofer Platz betrug die Verkehrsflächen 1939 noch 5,12 ha, nach dem Wiederaufbau 7,59 ha (+ 48%), die Bauflächen gingen von 6,55 ha auf 4,08 ha zurück (-37%), am Limbecker Platz nahm die Verkehrsflächen sogar um 112% zu, die Baufläche im Gegenzug um mehr als die Hälfte ab (12,02 ha zu 5.56 ha).⁵⁵⁷

Zum Ende des Jahrzehnts 1960 stellt die von der Stadt Hannover herausgegebene Schrift "Die Stadt in der wir leben" eine rückblickende Erfolgsbilanz auf.⁵⁵⁸ Es ist nicht mehr eine Stadt, "die aufbaut" (wie die Stadt Hagen), sondern eine Stadt, die bereits alle Merkmale für ein vollständiges Stadtgebilde erfüllt. Der Wiederaufbau ist zu großen Teilen abgeschlossen und in einer rückschauenden Bilanz finden sich alle Merkmale des städtebaulichen Leitbildes, Hannover ist nun eine "moderne, helle, fortschrittliche und vorausschauend aufgebaute Stadt." (S. 9) Die Stadt wird - hier wird der organische Städtebau bemüht - mit einem Lebewesen verglichen, das "eigenen Wachstumsgesetzen" folgt (S. 14). Eine der wichtigsten Zielsetzungen ist die "aufgelockerte, gegliederte Großstadt im Grünen" (S. 14), hier den Buchtitel von GÖDERITZ, RAINER, HOFFMAN "Die gegliederte und aufgelockerte Stadt" fast wörtlich übernehmend. Der Erfolg der Entdichtung der Innenstadt wird auch hier mit Zahlen belegt. Das Netto-Bauland nahm um 14% ab, die bebaute Fläche um 52%. Die Überbauung sank von 77% auf 42%, die Anzahl der Grundstücke um 48%. Die Durchschnittsgröße der Grundstücke nahm um 66% zu, die realisierte Wohnfläche wurden um 57% reduziert.⁵⁵⁹

Die Gliederung des "großen amorphen Stadtkörpers" - weiteres Element des Leitbildes - wurde erreicht, indem, "wo immer sich Möglichkeiten boten, zwischen den einzelnen Stadtteilen trennende Grünstreifen" angeordnet wurden (S. 16).

Wohnungsbau steht wiederum oben in der Priorität. "Seit 1945 haben die Männer und Frauen im Rat ihre Sorgen und Mühen in allererster Linie darauf gerichtet, den Menschen in der zerstörten Stadt wieder Obdach zu geben..." (S. 19) In Hannover waren von 147 222 Wohnungen lediglich 7 655 unversehrt geblieben, mit 169 943 Wohnungen war der Vorkriegsstand um 22 721 Wohnungen 1959 weit übertroffen (S. 19).

In dem von HILLEBRECHT maßgeblich gestalteten Aufbau Hannovers zur autogerechten Stadt wird die Verkehrsplanung zwar erst nach den Entwicklungsschwerpunkten Wohnungen, Schulbauten und Ausbildung erörtert⁵⁶⁰, doch werden auch hier alle Elemente des herrschenden Leitbildes offensichtlich: Verbreiterung von Straßen, Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus dem Zentrum, ein "System von Schnellstraßen, die als 'Tangenten' das geschlossene, bebaute Stadtgebiet umgehen." (S. 45) Der Verkehr soll auf "moderne, leistungsfähige und verkehrssichere Hauptverkehrsstraßen" verlagert werden (S. 45). Für die am stärksten belasteten Knoten wird die Option einer "zweiten Ebene" vorgesehen, für die es in Hannover bereits Vorbilder

⁵⁵⁷ Stadt Essen: Essen. Aus Trümmern und Schutt wächst eine neue Stadt, Essen 1956; S. 44 f.

⁵⁵⁸ Hauptstadt Hannover (Hg.): Die Stadt in der wir leben, Hannover 1960.

⁵⁵⁹ Hauptstadt Hannover (Hg.), 1960; S. 14 und eigene Berechnung.

⁵⁶⁰ Hannovers Stadtbaurat Hillebrecht zählte nicht mit zu den Verfasser der Schrift, die lediglich von Oberbürgermeister Holweg (im Amt seit 1956) und Oberstadtdirektor Wiechert (im Amt seit 1949) unterzeichnet wurde (s. dagegen Dortmund oder Hagen mit Zeichnung durch die Stadtbauräte). Hillebrecht gestaltete als Stadtbaurat von Hannover 1948 - 1975 den beispielhaften Wiederaufbau und die Neuordnung der Landeshauptstadt zur autogerechten Stadt. Das System der Stadttangenten und des Innenstadtrings und der Bau der Stadtbahn gehen auf ihn zurück.

gibt: "In elegantem Schwung mündet der Zubringer vom Schwanenburgkreisel auf den Königsworther Platz... Der Südschnellweg - auf seiner gesamten Länge von 5,5 km kreuzungsfrei." (S. 50) Die Notwendigkeit der Realisierung von 12 000 Parkplätzen ist "von größter Bedeutung", damit "der lebensspendende [sic!] Verkehr an die Geschäfte der Innenstadt herankommen kann." (S. 51)

Im Weiteren wird die geleistete Wiederaufbauarbeit beschrieben: Krankenhäuser, Sportstättenbau, Begegnungsstätten, Schwimmbäder, Fürsorgeeinrichtungen und Grün- und Freizeitflächen. Das bauhistorische Erbe ist in knapper Form unter "Vielfältiges Kulturleben" subsumiert (S. 111). Ziel war es die "wenigen alten Fachwerkhäuser wiederherzurichten" und "einzeln stehengebliebene, kulturhistorisch wertvolle Altstadthäuser" abzutragen und in einer "geschlossenen Zeile wieder" wieder aufzubauen. Es ging nicht um die Erhaltung und Rekonstruktion eines Stadtbildes, wenige vereinzelte Bauten reichten aus, um die Erinnerung an ein verlorenes Stadtbild aufrecht zu erhalten.

Darüber hinaus wird lediglich der Wiederaufbau von Markt- und Neustädter Kirche und die Ausgestaltung der Ruine der Aegidienkirche erwähnt - die einzigen Aussagen, die sich in der 152 Seiten starken Veröffentlichung mit dem bauhistorischen Kontext einer ehemals reichen Innenstadtbebauung auseinandersetzen.

In der Reflexion in diesen hier beispielhaft erläuterten und vielen weiteren Schriften, die Bilanz ziehen, wird der ungeheuere bauhistorische und kulturelle Verlust in den deutschen Städten kaum noch thematisiert. Das Entsetzen der ersten Jahre - und dort schon verbunden mit den ersten Umschreibungen von Verantwortung und Folgen - hatte sich sehr bald aufgelöst. Zu bemerken sind der - verständliche - Wille nach Wiederherstellung der zerstörten Städte. Für die Reflexion auf die Auslöschung der meisten deutschen Städte, auf die nie wieder gut zu machenden Verluste und auf die Verantwortung des deutschen Volkes war kein Platz. Statt dessen herrschte der Blick nach vorne, die Erreichung der Ziele der "gegliederten und aufgelockerten Stadt" wurde erfolgreich bilanziert. Die Städte haben in der zweiten Hälfte der 1950er Jahre den Wiederaufbau zu großen Teilen abgeschlossen, die wirtschaftliche Entwicklung ist stabil, der Stolz auf das Geleistete wird in den bilanzierenden Veröffentlichungen offensichtlich.

Neu ist deshalb die Diskussion über die Reaktion auf diese Verluste, die über die vergangenen Jahrzehnte unterblieb und mit immer wieder neuen Euphemismen ersetzt worden ist, die sich alle um das Bild der "nie dagewesenen Chance" gruppieren. Die Zerstörung wurde als gegebenes Schicksal angenommen (s.a die Metapher des "Hagelschlages" von SCHMIDT 1947), dem nun wie nach einem Naturereignis der Wiederaufbau zu folgen hat. Genausowenig wie die traumatischen Erlebnisse der den Luftkrieg Überlebenden und der Flüchtlinge über Jahrzehnte kaum Gegenstand wissenschaftlichen Interesses war, genauso wenig wurde das Ungeheure des baukulturellen Verlustes erörtert. Die Zerstörung der deutschen Städte ist von der Gesellschaft in den vergangenen Jahrzehnten schlichtweg übergangen und durch einen ausdauernden Enthusiasmus des Neu- und Wiederaufbaus ersetzt worden.

SEBALD spricht sogar von "seelischer Krankheitsgeschichte" der Deutschen in der Nachkriegszeit: "Die in der Geschichte bis dahin einzigartige Vernichtungsaktion ist in die Annalen der neu sich konstituierenden Nation nur in der

Form vager Verallgemeinerungen eingegangen, scheint kaum eine Schmerzensspur hinterlassen zu haben im kollektiven Bewußtsein, ist aus der retrospektiven Selbsterfahrung der Betroffenen weitgehend ausgeschlossen worden.⁵⁶¹ Nach SEBALD sei es letztendlich die "Selbstanästhetisierung" gewesen, die Wiederaufbau und Wirtschaftswunder ermöglicht hätten: "Der Katalysator [des Wirtschaftswunders] aber war eine rein immaterielle Dimension: der bis heute nicht zum Versiegen gekommene Strom psychischer Energie, dessen Quelle das von allen gehütete Geheimnis der in den Grundfesten unseres Staatswesens eingemauerter Leichen, das die Deutschen in den Jahren nach dem Krieg fester aneinander band und heute noch bindet, als jede positive Zielsetzung im Sinne etwa der Verwirklichung von Demokratie, es jemals vermochte."⁵⁶² Trauer über die monströsen Verluste der Städte wurde nicht zugelassen.

Nach dieser These SEBALDS wird das lange Ausbleiben von Reflexion und der Ruf nach Rekonstruktion verständlich, ein Ruf, der - lange unterdrückt - nun mit umso größerer Leidenschaft geführt wird. "Da wir erst mit großer Verspätung zu ahnen beginnen, was die Zerstörung fast aller deutschen Städte wirklich bedeutet - nicht nur die Vernichtung einer sinnlich erfahrbaren, geschichtsträchtigen Umwelt, sondern auch aus der Abwehr Existenz bedrohender Erfahrungen herrührende, innere Verheerungen - ist auch das Aufflammen der Rekonstruktionsdebatte verständlich und legitim."⁵⁶³

Von SCHWARZ wird die These BÜRGERS - Rekonstruktion als Reaktion einer traumatisierten Generation - als "nicht besonders glaubwürdig" abgelehnt: "Ich bin, wie gesagt, kein dezidiertes Gegner der Wiederaufnahme traditioneller Bauformen, nur darf man nicht glauben, man könne einen verlorenen Zustand wiederherstellen - das ist blanker Unsinn."⁵⁶⁴

Abschließend anzumerken ist noch die Prägung der Nachkriegsgeneration, die diese durch ihre Eltern als Kriegskinder oder als Kriegsteilnehmer erfahren haben. Es ist diese Generation, die nach erfolgter Ausbildung als neue Stadtplanergeneration ab der 1970er Jahre mit zur Städtebaugeschichte beigetragen haben. Diese Generation wuchs in der 1950er und 1960er Jahren auf, in den Wiederaufbau- und Konsolidierungsjahren und wurde in der Nachkriegsgesellschaft mit ihrer Ausblendung den Wiederaufbau störender Analysen sozialisiert.⁵⁶⁵ Es wäre unwahrscheinlich, wenn ihre Disposition nicht Eingang in ihre Wertehierarchie und letztendlich in ihr berufliches Wirken gehabt hätte.

Fazit: Die in den vorangegangenen Jahren entstandenen Impulse setzten sich in den 1950er Jahren mit aller Kraft fort. Geeignete gesellschaftspolitische Grundlagen förderten und unterstützten nachdrücklich die neuen städtebaulichen Leitbilder. Die ambivalenten Werte von kleiner Stadt und

⁵⁶¹ Sebald, W.G.: Luftkrieg und Literatur, Frankfurt 2011; S. 11 f. Zitiert nach: Bürger, Peter: Moderne - Identität - Rekonstruktion, S. 26. In: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hg.): Identität durch Rekonstruktion? Berlin 2009.

⁵⁶² Zitiert nach Bürger, 2009; S. 26.

⁵⁶³ Bürger, Peter: Moderne - Identität - Rekonstruktion, in Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hg.): Identität durch Rekonstruktion? Berlin 2009, S. 28.

⁵⁶⁴ In: Braum, Michael; Baus, Ursula (Hg.): Rekonstruktion in Deutschland, Basel 2009; S. 109.

⁵⁶⁵ Die Gruppe der Vertriebenen ist dadurch in doppeltem Maße geprägt, da sie zusätzlich noch Ablehnung und Verachtung der ansässigen Bevölkerung zu verkraften hatte. Die daraus resultierende Reaktionen von Anpassung und besonderem Fleiß sind Teil des Erfolges des deutschen Wiederaufbaus. Auch diese Prägungen der Kriegs- und Nachkriegsgeneration sind zu großen Teilen noch nicht untersucht, s.a Kossert, 2008; S. 332 - 335.

Großstadt, Stadt und Land werden aus früheren Diskussionen wieder aufgegriffen und zugunsten von Nachbarschaft und Übersichtlichkeit entschieden. Die überwiegende Geringschätzung des geringen baukulturellen Erbes, die lediglich die vom Denkmalschutz geforderte Herausbildung von "Traditionsinseln" als pars pro toto zur Dokumentation der Reste des baugeschichtlichen Erbes zuließ, öffnete der Gestaltung des Wiederaufbaus der Innenstädte und dem Leitbild der autogerechten Stadt einen großen Raum.

3.4.3 Die Pestalozzidörfer - gesellschaftlicher Auftrag und städtebauliche Bedeutung

Wie städtebauliche Entwicklungen vor einem gesellschaftlich-politischen Hintergrund gesehen werden müssen, machen die *Pestalozzi-Dörfer* deutlich. Sie sind Zeitdokumente für neue pädagogische Konzepte und für den Wiederaufbau.

Namensgeber war der Schweizer Pädagoge JOHANN HEINRICH PESTALOZZI (1746 - 1827), der in verschiedenen Einrichtungen (die wirtschaftlich allesamt scheiterten, zuletzt das *Knabeninstitut* in Iferten, 1805 - 1825) Jugendlichen eine Heimat mit neuen pädagogischen Konzepten bot. Darüber hinaus veröffentlichte er eine Vielzahl pädagogischer Schriften.

Konkreter wirtschaftlicher Hintergrund der Errichtung der *Pestalozzi-Dörfer* war der Mangel an jungen Fachkräften im Bergbau, einer Schlüsselindustrie des Wiederaufbaus. Der Bergbau im Ruhrgebiet hatte einen jährlichen Ausbildungsbedarf von bis zu 15 000 Jugendlichen, der nur zu zwei Dritteln aus der Region selbst gedeckt werden konnte. 1952 standen dem Bedarf lediglich 3 000 Unterkunftsplätze zur Verfügung.⁵⁶⁶ Gleichzeitig - dies war der sozialpolitische Anspruch - sollte den durch Kriegsereignisse verwaisten oder desorientierten jungen Menschen eine Heimat geboten werden.⁵⁶⁷ Im Gegensatz zu den Lehrlingsheimen, deren Heimleiter für bis zu 80 Jugendliche verantwortlich waren, knüpfte das neue Konzept unmittelbar an PESTALOZZI an, der selbst Waisenkinder in seine Familie aufgenommen hatte. Nach diesem Vorbild entstand in Trogen (Schweiz) 1944 das erste *Pestalozzi-Dorf*.

1950 gründeten die Bergbauindustrie zusammen mit mehreren Wohnungsbaugesellschaften das *Jugendheimstättenwerk e.V., Pestalozzi-Vereinigung*. Bis 1957 wurden im Ruhrgebiet 22 Dörfer mit 3 254 Betten errichtet. Als erstes Dorf entstand 1949 das *Pestalozzi-Dorf Lohberg* in Dinslaken der *Hamborner-Bergbau AG*, ein zweites 1950 in Bochum-Weitmar.

⁵⁶⁶ Zahn, Erich: Sozialer Wohnungsbau im Ruhrgebiet. Abhängigkeit der Industrieproduktion vom Wohnungsbau. In: Institut für Raumforschung (Hg.): Ordnung und Planung im Ruhrraum, Dortmund 1951; S. 94.

⁵⁶⁷ Für die Ruhrgebietsstädte war die Förderung von Nachwuchskräften für den Bergbau eine bedeutende Aufgabe, da der wirtschaftliche Erfolg des Wiederaufbaus von einer funktionierenden Industrie abhängig war. So entstand in Essen neben zahlreichen Einrichtungen von Unternehmen und Verbänden der Wohlfahrtswege ein eigenes "Ledigenheim" mit 40 Plätzen. Stadt Essen, 1956; S. 126. Typische Einrichtungen mit ähnlichem sozialen Auftrag, die bis Mitte der 1950er Jahre eine Bedeutung hatten, waren die sogenannten "Durchwandererheime" für die temporäre Aufnahme von durchreisenden arbeitssuchenden Menschen. In Gütersloh wurde 1947 die ehemalige Wäschefabrik Lepper & Oesterhelweg (Kaiserstraße 27) als "Hospiz" für Durchreisende umgebaut. Statt des Hospizbetriebes wurde nach erneutem Umbau das Gebäude als Altenheim genutzt (Eröffnung April 1950, bis 2010, heute (2012) leer stehend).

Das Konzept bestand in der Betreuung von sechs Lehrlingen durch die Pestalozzieltern (in der Regel einem Bergwerksehepaar) in einem gemeinsamen Haus, das von den Gasteltern im EG, von den Lehrlingen im DG bewohnt wurde.⁵⁶⁸ Der Gastvater gab als Bergmann Wissen und Disziplin weiter, die Gastmutter übernahm die traditionelle Rolle der Hausfrau. So wurden neben der wünschenswerten emotionalen Stabilisierung der Jugendlichen diese auf die erwarteten Geschlechterrollen vorbereitet. Im EG lag der gemeinsam genutzte Wohn- und Essraum. Unterstützung erfuhren die Pestalozzi-Eltern durch die Dorfleiter, dessen Aufgabe es war, das Gemeinschaftsleben in den *Pestalozzi-Dörfern* zu gestalten. Der mit den Dörfern verbundene staatsbürgerliche Auftrag einer demokratietauglichen Erziehung wurde durch die hierarchische Gliederung - gebildet durch den Vertrauensmann, den Jungenbeirat und den Dorfsprecher - gesichert.

Siedlungsform war - der Dorfidee angemessen - die Kleinsiedlung mit 15 bis 50 WE, die sich um einen "Dorfanger" gruppierten, häufig verbunden mit einem Gemeinschaftshaus mit großem Saal und Kegelbahn im Keller. Die Zusammenführung des Typs der Kleinsiedlerstelle (große Nutzgärten mit Hühner- und Schweineställen, Grundstücksgrößen ca. 600 m²) mit dem städtebaulichen Konzept mit bewahrender und schützender Wirkung schuf idyllische Anlagen, die bereits in ihrer Entstehung ausgezeichnet wurden.⁵⁶⁹



Abb. 15: Pestalozzidorf Essen-Katernberg, 2001. Quelle: Denkmalliste der Stadt Essen, Lfd. Nr. 919.

Die Errichtung der *Pestalozzi-Dörfer* war auf die 1950er Jahre beschränkt. Zum einen konnte trotz der großen Zahl der geschaffenen Wohnstellen nicht genügend Wohnraum geschaffen werden, zum anderen wurde durch die

⁵⁶⁸ Die Verhältnisse waren bescheiden. Für die Gasteltern standen 48,6 m², für die sechs Lehrlinge 38,1 m² zu Verfügung, Gebäudemaße 9,9 m x 7,25 m.

⁵⁶⁹ *Pestalozzidorf Lohberg*: Silberplakette im Bundeswettbewerb "Hilfe durch Grün" 1955/56; bronzene Plakette für das *Pestalozzidorf Essen-Katernberg* im selben Bundeswettbewerb.

Bergbaukrise ab 1958 vermehrt Bergleute entlassen, der wirtschaftliche Hintergrund der *Pestalozzi-Dörfer* hatte sich damit aufgelöst.⁵⁷⁰

Neben dem unmittelbaren wirtschaftlichen und sozial-pädagogischen Hintergrund darf die politisch-stabilisierende Bedeutung für die wachsende Bundesrepublik nicht übersehen werden.⁵⁷¹ Die *Pestalozzi-Dörfer* wurden zu einer Einrichtung, die "offensichtlich Früchte getragen [hat]. Bei der Arbeit und in der Schule werden diese Jungen als sehr ordentlich und pünktlich bezeichnet. Befragungen haben ergeben, daß sie eine geordnete Freizeitbeschäftigung und vor allem regelmäßige Nachtruhe haben. Das bleibt auch nicht ohne Auswirkungen auf die Leistungen in der Berufsschule... Die Stärkung der Berufstreue und die Erweckung des Verständnisses für ein gesundes Familienleben in den Pestalozzidörfern sprechen dafür, daß diese sozialpädagogischen Einrichtungen auch in Zukunft gefördert werden."⁵⁷²

Auch HANKE schreibt den *Pestalozzi-Dörfer* eindeutige stabilisierende und gesellschaftlich lenkende Funktionen zu: "Die Pestalozzidörfer sind zweifellos ein humaner Beitrag zur Erziehung der deutschen Nachkriegsjugend. Sie sind ebenso ein extremes Beispiel für den zeittypischen Versuch zur Umerziehung der Deutschen hier nach Schweizer Vorbild. Zeittypisch ist die Rekonstituierung der Familie als Keimzelle des Staates, die Förderung des Eigentumgedankens und die antikommunistische Grundausrichtung."⁵⁷³

3.4.4 Das prosperierende Jahrzehnt : 1960 - 1969

Skizze der gesellschaftlich-politischen Situation des prosperierenden Jahrzehnts

Die 1960er Jahre waren wie das Jahrzehnt zuvor Jahre des Umbruchs. Zunächst stiegen weiterhin Lebensstandard und Vollbeschäftigung und mit den steigenden Ausgaben des Staates die Möglichkeiten der Gestaltung seiner Aufgaben. Zwischen 1955 und 1966 wuchsen die Ausgaben für Verteidigung von 8,3 Mrd. DM auf 25,2 Mrd. DM, die Ausgaben für Schulen, Hochschulen und Forschung von 4,4 Mrd. DM auf 17,3 Mrd. DM und die Mittel für Wirtschaftsförderung und Wohnungswesen von 15,6 Mrd. DM auf 39,2 Mrd. DM. Verstärkte soziale Sicherheiten vermittelten die Rentenreform 1957 und ein

⁵⁷⁰ Einige der Pestalozzi- Dörfer haben sich in ihrer originären Fassung erhalten, wie das Pestalozzidorf "Im Grund" in Essen-Katernberg, das in die Denkmalliste der Stadt Essen eingetragen worden ist (BauD 0919, 22.11.2001): "Aufgrund der architektonischen Umsetzung der pädagogischen Ziele bezüglich Siedlerstätte, Freiräumen und gemeinschaftlicher Einrichtungen, die bis heute anschaulich erhalten blieben, der Seltenheit vergleichbarer Anlagen, weil nach Lösung der dringendsten Probleme dieses Konzept aufgegeben wurde, ist das Pestalozzidorf 'Im Grund' als ein Denkmal gem. § 2 DschG NW aus städtebaulichen, regional- und sozialgeschichtlichen Gründen zu erhalten und zu nutzen." (Auszug aus der Denkmalliste der Stadt Essen, Stadtbezirk VI, Katernberg, BauD 0919, Eintragung 22.11.2001.)

⁵⁷¹ In Gütersloh hatte die 1954 errichtete "Jugendheimstatt Kolping" der 1895 gegründeten Kolpingsfamilie eine ähnliche Funktion. Im Gegensatz zu anderen Kolpingwohnheimen, die der Aufnahme fahrender Handwerker gesellen diente, war die Gütersloher Einrichtung sozialen Zwecken der "pädagogischen Begleitung und Förderung sowie der Heimatfindung für benachteiligte junge Menschen" vorbehalten. Auch sog. "SBZ-Flüchtlinge" und junge Arbeitslose aus dem Emsland fanden Aufnahme. Heutige Nutzung Berufsförderungszentrum. Nach Musch, Hans-Dieter: Das Kolpinghaus wurde 50 Jahre alt. In: Heimatverein Gütersloh e.V. (Hg.): Gütersloher Beiträge zur Heimat- und Landeskunde. Nr. 78, März 2005, S. 19 - 22.

⁵⁷² Steinberg, Wilhelm (Hg.): Wohnstätten an Rhein und Ruhr. Aus der Arbeit der Wohnstätten-Gesellschaften für Kohle und Stahl, Düsseldorf 1958; S. 216.

⁵⁷³ Hanke, Hans: Eigenheime - bewohnte Bollwerke der Demokratie. In: Clemens, Gabriele: Kulturpolitik im besetzten Deutschland 1945 - 1949, Stuttgart 1994; S. 9 - 38.

neues Urlaubsgesetz mit dem Recht auf einen Mindesturlaub sowie verschiedene vermögensbildende gesetzliche Maßnahmen. Hierzu zählen insbesondere die Wohnungsbaugesetze, die den Erwerb von Wohneigentum fördern sollten.⁵⁷⁴

Diese positive wirtschaftliche Entwicklung wurde nur kurz und ohne unmittelbar weiterreichende Folgen durch die Rezession 1966/67 unterbrochen. Sie reichte allerdings aus, das Denken der wirtschaftlichen und politischen Eliten zu beeinflussen und veränderte Wege einer anderen Wirtschaftspolitik zu beschreiben.

Die Beschäftigungsstruktur begann sich zu wandeln. Zwar bestimmten immer noch industrielle Arbeitsplätze v.a. in den Montanregionen wie Rhein-Ruhr das Bild, vermehrt wurden aber Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich geschaffen - gefördert durch zunehmende Bedeutung der Digitalisierung der Arbeitswelt. Auch die Landwirtschaft war vom Strukturwandel betroffen, der bereits lange vorher eingesetzt hatte. Die Anzahl der Betriebe und der Beschäftigten nahmen ab während gleichzeitig Produktivität und Leistung stiegen. Darüber hinaus wurde die Beschäftigungsstruktur zunehmend durch angeworbene ausländische Arbeitskräfte verändert. Auch der Anteil der arbeitenden Frauen nahm insbesondere bei den Teilzeitarbeitsplätzen zu.

Begleitet wurde die wirtschaftliche Entwicklung von der Kohlenkrise an der Ruhr 1958 - 1969. Zunächst hatte die Kohleindustrie - auch befördert durch die Korea-Krise 1950 - massiv in Erweiterungen investiert, zumal Kohle fast der einzige Energieträger war. Bis 1957 wurden noch 50 neue Tagesschächte errichtet, während schon 1960 sieben, bis 1969 weitere 62 Zechen geschlossen wurden und 280 000 Arbeitsplätze verloren gingen.⁵⁷⁵ Der Strukturwandel wurde von massiven Protesten von Menschen begleitet, die noch wenige Jahre zuvor selbstbewusst einen großen Teil des wirtschaftlichen Aufschwunges mitgetragen hatten.

Trotz dieser auch räumlich begrenzten Krise setzte die erste Hälfte der 1960er Jahre die Ära des "Wirtschaftswunders" fort. Politisch führte diese Entwicklung zur Ablösung des Gestalters des "Wirtschaftswunders", Bundeskanzler Ludwig Erhard, und zur Bildung der Großen Koalition. Das 1967 in Kraft getretene *Stabilitätsgesetz* schuf ein umfangreiches Instrumentarium der Wirtschaftsförderung bei gleichzeitiger und erstmaliger Koordinierung der Finanzpolitik von Bund, Ländern und Kommunen. Teil der Maßnahmen waren staatliche Ausgaben für Bahn und Post sowie für den Straßenbau, während Sonderabschreibungen private Investitionen massiv förderten. Die Maßnahmen wirkten sofort. Das Bruttosozialprodukt stieg bis 1969 um 7,9% und mit einer Arbeitslosenquote von 0,9% war die Vollbeschäftigung praktisch wieder erreicht.⁵⁷⁶

In dieser Zeit hatte die Große Koalition weitere soziale Leistungen zur Stabilisierung der gesellschaftlich-politischen Situation in Form von Rentenanpassungen, Lohnfortzahlung und einer umfassenden Arbeitsförderung geschaffen.

⁵⁷⁴ S. Mayer, Otto: Die wirtschaftliche Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland. In: Richter, Gerd (Red.): Deutschland - Porträt einer Nation, Band 3, Wirtschaft, Gütersloh 1987; S. 246.

⁵⁷⁵ Gilhaus; Ulrike: Schichtwechsel. Die Kohlenkrise an der Ruhr von 1958 - 1969. In: industrie-kultur, 1/2008; S. 32.

⁵⁷⁶ Mayer, 1987; S. 248.

Ein erster Auslöser der sich abzeichnenden Veränderungen der 1960er Jahre war die Spiegel-Affäre, die mitten in der Kuba-Krise am 26.10.1962 mit der Verhaftung des Herausgebers und mehrerer Redakteure des *Spiegel* begann und in dessen Folge das gesamte Bundeskabinett zurücktrat. Der durch die massive Intervention von Verteidigungsminister STRAUSS ausgelöste Angriff auf die Presse lösten "eine ungeheure moralische Entrüstung aus. Demokratie und Rechtsstaat wurden in bisher nie gekannter Weise beim Wort genommen. Das machten zahlreiche Veranstaltungen in Universitätsstädten deutlich."⁵⁷⁷

Zur Debatte über die Pressefreiheit kamen die Auseinandersetzungen über Wiederaufrüstung und atomare Bewaffnung, die bereits in den 1950er begonnen hatten und nun verstärkt geführt wurden. Schon 1960 hatte es nach britischem Vorbild in Hamburg den ersten Ostermarsch gegeben, der von christlichen und pazifistischen Atomwaffengegnern organisiert worden war. Begleitet und gefördert wurden diese Proteste durch neue Formen des Protestes, zu denen das politische Lied gehörte, die von "Liedermachern" - eine Wortschöpfung BIERMANNS, um die nicht-artifizielle, handwerkliche Seite dieser Kunst hervorzuheben - vorgetragen wurden. So entwickelte sich ein "links-kultureller Protest", der fest im politischen Protest verankert war.

Dies ging einher mit der Politisierung der Literatur, die mit der Gründung der *Gruppe 61* im Jahre 1961 (in Anlehnung an die *Gruppe 47*) ihren Anfang nahm. Sie nahm die Missachtung der Arbeitswelt in den Fokus, die von WALSER kritisiert worden war: "Arbeiter kommen in ihr [der Literatur] vor wie Gänseblümchen, Ägypter, Sonnenstaub, Kreuzritter und Kondensstreifen."⁵⁷⁸ Mit ihren bekanntesten Vertretern VON DER GRÜN, WALLRAFF oder PETER-PAUL ZAHL erreichte die *Gruppe 61* Mitte der 1960er Jahre den Höhepunkt ihrer Popularität, 1968 kam es nach Auseinandersetzungen über bürgerliche und proletarisch-revolutionäre Literatur zur Spaltung.

Die politischen Entwicklungen fokussierten sich zum Ende des Jahrzehnts in den gewalttätigen Auseinandersetzungen, die mit dem Tod von BENNO OHNESORG 1967 einen dramatischen Höhepunkt fanden und der Auslöser für weitere Proteste wurde. Die im Zuge der politischen Proteste gebildete *Außerparlamentarische Opposition (APO)* wurde ohne geschlossenes Programm und ohne feste Organisationsstrukturen zum Sammelbecken von Kommunisten, Sozialisten, Friedenorganisationen, Feministinnen und Atomkraftgegnern.

Die restaurierenden Kräfte, die sich schon in den 1950er Jahren etabliert hatten und entscheidend mit zur gesellschaftlichen Konstitution Deutschlands beigetragen hatten, blieben weiterhin auch in den 1960er Jahren politisch relevant. SCHOEPS resümierte 1970: "Die Wohlstandsgesellschaft jedoch vermag immer nur Ersatzbefriedigungen anzubieten. Nichts ist so, daß bereits Jugend sich begeistern könnte. Es wehen keine Fahnen. [sic!] Ich fürchte aber, daß das Dynamit unbefriedigter Wünsche der heutigen Gesellschaft einmal gefährlich werden könnte. Die 'Außerparlamentarische Opposition' gibt hier nur einen ersten Vorgeschmack."⁵⁷⁹ In diesem politischen Span-

⁵⁷⁷ Ellwein, Thomas: *Krise und Reformen. Die Bundesrepublik seit den sechziger Jahren*, München 1993; S. 35.

⁵⁷⁸ Gödden, Walter: "Wir Stören? Das ist unsere Absicht!". In *Westfalenspiegel*, 1/2011; S. 30.

⁵⁷⁹ Schoeps, 1970; S. 269.

nungsbogen, der sich zu Ende des Jahrzehnts hin zunehmend öffnet, müssen die politisch-gesellschaftlichen Verhältnisse gesehen werden.

Zum Ende des 1960er Jahre sahen die Verhältnisse in Deutschland deutlich anders aus als zu Beginn. Deshalb wird dieser Dekade auch die Funktion eines Scharnierjahrzehnts zugesprochen, eine "Transformationsperiode, ... in deren Verlauf Tendenzen einer postindustriellen Zivilgesellschaft immer deutlichere Züge annahmen. Begriffe wie 'Westernisierung' oder 'Lernprozesse' einer tief greifenden Liberalisierung markieren hierbei sowohl die entscheidenden Bezugspunkte der 'Selbstanerkennung' einer sich in vielen Lebensbereichen 'umgründenden bundesrepublikanischen Gesellschaft, die in ihren Forderungen nach und in neuen Formen von Partizipation, Toleranz und Pluralität ihren Abschied von der Nachkriegszeit einleitete, wie auch deren endgültige gesellschaftliche und mentale Trennung von der DDR."⁵⁸⁰ Die 1960er Jahre sind geprägt von Gegensätzlichkeiten und damit verbunden von einer breiten Politisierung, die das vorangegangene Jahrzehnt klar in den Hintergrund stellt.

Dieses "Scharnierjahrzehnt", die "Transformationsperiode" weisen eine Fülle von einschneidenden politischen, gesellschaftlichen und technischen Ereignissen auf, die die 1960er Jahre klar vom vorangegangenen Jahrzehnt trennen. Der Bau der Berliner Mauer 1961, die Kuba-Krise 1962 und der Eintritt der USA in den Vietnam-Krieg 1965 waren weltpolitische Ereignisse, die zu den hier skizzierten gesellschaftlichen Entwicklungen hinzukamen. Technische Erfolge wie der erste bemannte Raumflug 1961 und die erste Landung von Menschen auf dem Mond 1969 waren wissenschaftliche und technische Höhepunkte.

Auch die sogenannte "sexuelle Revolution" als Teil eines gesellschaftlichen Wandels war ein Element dieses Transformationsprozesses. In ihr wurde der bereits in den 1920er Jahren begründete Zusammenhang von Sexualität und Herrschaft wiederaufgegriffen. REICHES 1968 veröffentlichtes Buch "Sexualität und Klassenkampf" machte der kapitalistischen Gesellschaft den Vorwurf, sie stelle Sexualität "in den Dienst der Herrschenden."⁵⁸¹ Zu einem großen Teil hat auch die "Pille", 1960 zugelassen, zusammen mit den politischen Veränderungen zu einer Veränderung des Sexuallebens und damit zur Veränderung der Gesellschaft geführt.

Modelle der "antiautoritären Erziehung" und die Gründung des ersten "Kinderladens" 1968 in Berlin hatten das Ziel, eine neue Gesellschaft in der noch existierenden alten Gesellschaft zu etablieren. Die neue Wohnform der "Kommunen" mit teils hohem gesellschaftlich-politischem Anspruch sollte ebenfalls zu Veränderungen beitragen.

Der politische und kulturelle Wandel schuf neue ästhetische Grundlagen. Sie setzten sich von der bürgerlichen Spießigkeit ("Gelsenkirchener Barock") und des intellektuell geprägten Ästhetizismus der 1950er Jahre (absurdes Theater) ab und spiegelten mit ihren bunten, von jeder herkömmlichen farblichen Konvention sich absetzenden Farben und den schrillen Formen den gesellschaftlichen Wandel wieder. In den futuristisch konturierten Möbeln war die

⁵⁸⁰ Frese, Matthias; Paulus, Julia: Geschwindigkeiten und Faktoren des Wandels - die 1960er Jahre in der Bundesrepublik. In: Frese, Matthias; Paulus, Julia; Teppe, Karl: Demokratisierung und gesellschaftlicher Aufbruch. Die sechziger Jahre als Wendezeit der Bundesrepublik, Paderborn 2003; S. 8 f.

⁵⁸¹ Reiche, Reimut: Sexualität und Klassenkampf. Zur Abwehr repressiver Entsublimierung, Frankfurt 1968; S. 42.

Begeisterung für die Raumfahrt erkennbar: Einem Raumfahrerhelm nachgebildet war das TV-Gerät *Videosphere* von JVC. 1965 entwarf ARNE JACOBSON den *Egg-Chair*, 1966 entstand der Kugelsessel von EERO ARNIO aus Glasfaserpolyester und Aluminium. Eine Vielzahl von Accessoires, Leuchten, Keramik und Glaswaren in auffälligen Farben und markanten Mustern ergänzten die sich massiv gegen herkömmliche Konventionen richtende ästhetisch neue Welt der 1960er Jahre.⁵⁸²

Auch die in den 1950er Jahren begonnene Technisierung der Haushalte (s.o.) setzte sich fort. Mit zunehmenden Wohnungsgrößen wurde die Wohnküche durch die getrennte Arbeitsküche ersetzt. Haushaltsgeräte bestimmten neue Arbeitsabläufe wobei die Schichtenspezifität ihrer Nutzung abnahm und sich vom Einkommen löste. In diesem die unmittelbare Lebenswelt betreffenden Zusammenhang stellt WAGNER-KYORA die Frage, welche Wirkungen die Nachkriegsmoderne auf die gesellschaftlich-kulturelle Entwicklung der Deutschen gehabt hat: "Wenn die Masse der Wohnbevölkerung nach Selbstbestimmung verlangte, wurde vielfach die eigene Mietwohnung zum Ankerpunkt von Sicherheit und Konsensstiftung... Die Moderne ermöglichte eine breite Varietät von Lebensstilen, ja gerade sie war es, die in den großen Neubausiedlungen des Sozialen Wohnungsbaus mit der selbstaugesuchten Wohnzimmerschrankwand in Eiche rustikal auch die Nostalgie als alltagskulturelle Massenbewegung stimulierte."⁵⁸³

Die Werbung hingegen verfolgte noch lange Jahre andere Bilder der gesellschaftlichen Wirklichkeit und stellte - das Bild des älteren soignierten Herrn als Träger des wirtschaftlichen Aufschwungs in den 1950er Jahren wurde abgelöst - den jungen mit Krawatte, Anzug und akuratem Haarschnitt versehenen Herrn in den Vordergrund. Dabei folgte die Werbung dem steigendem Wohlstand und stellte das Automobil als Symbol dieser Entwicklung in den Mittelpunkt ihrer Werbeanzeigen. Die Orientierung am Auto und seine Position in der Hierarchie der gesellschaftlichen Erfolgsindikatoren ist in allen Anzeigen aus den 1960er Jahren evident.⁵⁸⁴ Wie eng das Verhältnis zur Kfz-Mobilität war, zeigt ein Beitrag im *Hagener Heimatkalender*, der die Bedeutung der Straßen für die wirtschaftliche Entwicklung der Region hervorhebt, "deren großräumiges Netz und zweckmäßige Linienführung die einzelnen Wirtschaftsgebiete zusammenrücken läßt." Der Beitrag endet mit einer Skizze, die ein junges Paar beim Picknick neben ihrem mit Heckflossen versehenen Wagen zeigt, das sich unmittelbar neben die stark befahrene Autobahn niedergelassen hat.⁵⁸⁵ Sogar Parkhäuser wurden in der Autoverliebtheit der 1960er Jahre als "Oasen im Verkehr" bezeichnet.⁵⁸⁶

Das sich selbst rasch wandelnde Jahrzehnt der 1960er Jahre als eine "sozialpolitische und ideelle Modernisierung" folgte einer "technischen und infrastrukturellen Modernisierung", die bereits in den 1950er Jahren begonnen hatte. "Sie schloss den Durchbruch der ideellen Verwestlichung, der Wester-

⁵⁸² Eine Fülle von Beispielen in: Miller, Judith: *Die Sixties. Design der 60er Jahre*, München 2007.

⁵⁸³ Wagner-Kyora, Georg: *Nachkriegsmoderne als Spiegel der Kultur- und Sozialgeschichte der Nachkriegszeit*, S. 15. Unveröffentlichtes Manuskript. Tagung der Evangelischen Akademie Loccum "Zwischen Denkmalschutz und Abrissbirne: Wie gehen wir verantwortungsvoll mit der Nachkriegsarchitektur um? 6.5. - 8.5.2011.

⁵⁸⁴ Werbung für den Opel Kapitän: "Ein vertrauter Anblick vor den Portalen internationaler Hotels: Opel Kapitän... groß breit, langgestreckt, mit dem Ausdruck selbstbewusster Überlegenheit." In: *Kriegeskorte*, 1992; S. 136.

⁵⁸⁵ Gustav Butz-Verlag (Hg.): *Hagener Heimatkalender 1962*, Hagen 1962, S. 87 f.

⁵⁸⁶ BP Benzin u. Petroleum AG (Hg.): *Parkhäuser - Oasen im Verkehr*, Hamburg 1970. BP Aktiengesellschaft: *British Petroleum Company*.

nisierung in sich und formte die Gesellschaft der Bundesrepublik in Politik und Öffentlichkeit dergestalt um, dass seit 1965/70 das Erscheinungsbild Westdeutschlands dem westeuropäischer Länder oder den USA ähnlicher geworden war als dem der DDR... Das heißt: Ohne die Anfänge in den Fünfzigern sind die sechziger Jahre nicht zu verstehen."⁵⁸⁷

Grundzüge der städtebaulichen Entwicklung 1960 - 1969

Im Städtebau markieren die 1960er Jahre den Abschluss des Wiederaufbaus und das Ende der großen Wohnungsnot und grenzen sich so vom vorangegangenen Jahrzehnt ab. Auch in der städtebaulichen Entwicklung kann der oben verwendete Terminus des "Scharnierjahrzehnts" übernommen werden: Das folgende Jahrzehnt der 1970er Jahre wird von einer erneuten Wende geprägt, die von Entwicklungen ausgelöst wurde, die u.a. der *Club of Rome* eingeleitet hatte und in dessen Folge Wachstum aus ökologischen Gründen in Frage gestellt wurde. Vermehrte Bürgerbeteiligung, deren gesellschaftliche Notwendigkeit nicht zuletzt durch die massiven Proteste gegen die Kernenergie als unverzichtbar für den gesellschaftlichen Frieden erkannt worden war und das *Europäische Denkmalschutzjahr 1975* kennzeichnen beispielhaft den Wechsel der 1960er in die 1970er Jahre.

Die Erfolge des wissenschaftlich-technischen Fortschritts, der nahezu ungebändigt eine allumfassende Machbarkeit suggerierte, fand in der Stadtplanung ihr Pendant. SIEVERTS, dessen Berufsanfänge in dieser Zeit lagen, resümiert: "Es war eine Zeit der Machbarkeitsvorstellungen (manche sagen auch des 'Machbarkeitswahn') durch umfassende, integrierte Stadtentwicklungsplanungen in eigens gegründeten Planungsstäben, angesiedelt bei den Oberbürgermeistern. Es war auch eine Zeit der Verwissenschaftlichung, bis hin zu mathematischen Modellen und ihrer Abstraktheit, die sich auch in Städtebauformen ausdrückte."⁵⁸⁸

Internationales Beispiel für den Paradigmenwechsel ist die Wohnsiedlung *Habitat*, die anlässlich der Weltausstellung mit dem Schwerpunkt Wohnen 1967 in Montreal errichtet worden ist. Nach Plänen von MOSHE SAFDIE entstanden auf einer Halbinsel gegenüber dem alten Hafen aus 254 Betonkuben 158 verschiedene Wohnungen in 12 Geschossen, die ein Maximum an Sonneneinstrahlung zuließen. Fünf Meter breite Brücken verbanden die einzelnen Elemente. Prägender Gedanke war die Rationalisierung des Bauens aus vorgefertigten Elementen, ein Anspruch, der angesichts der Kosten (54 Mio. DM) nicht erfüllt wurde. Die Anlage steht bis heute, ihr hoher Wohnwert wird durch eine Fülle von Serviceleistungen (einschl. privater Busverbindung in das Zentrum) ergänzt.⁵⁸⁹

Geradezu erratisch auf der Schwelle zum Wechsel des Jahrzehnts steht die *11. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages* vom 1.6. - 3.6.1960 in Augsburg, auf der sich ein Perspektivwechsel in der Städtebaupolitik andeutet. In den Beiträgen werden sowohl das vorangegangene Jahrzehnt kritisch resümiert wie auch versucht wird, den dort beschriebenen Defiziten mit neu-

⁵⁸⁷ Doering-Manteuffel, Anselm: Politik und Öffentlichkeit. In: Frese, Paulus, Teppe, 2003; S. 145 f.

⁵⁸⁸ Sieverts, 2011; S. 7. Auch die Hoffnungen einer - gebauten - sozialen Integration wie bei der Großsiedlung Pruitt-Igoe (s.o.) ist Teil eines solchen Machbarkeitsleitbildes.

⁵⁸⁹ S. a. <http://www.habitat67.com/home.html>

en städtebaulichen Ansätze zu begegnen.⁵⁹⁰ Nach WESTPHAL habe das dort zeichnensetzende Referat von SALIN sogar "unbeabsichtigt die Diskussionen in Richtung dieses die Stadtplanung der 1960er Jahre bestimmenden Leitbildes angestoßen..." Leider fehlt hierfür die Begründung, es stellt sich die Frage, ob SALIN tatsächlich eher beiläufig ein neues städtebauliches Leitbild beschrieben hat.⁵⁹¹

SALIN beschreibt zunächst den Verlust an Urbanität der deutschen Städte 1933 und die Folgen, die die anschließende vollständige Zerstörung für die Stadtgesellschaft mit sich gebracht hätten.⁵⁹² Die bis dahin noch erkennbare Tradition eines städtischen Patriziats sei vorbei, der Humanismus der Goethe-Zeit habe an Kraft verloren. SALIN schlägt vor, auf den Begriff der *Urbanität* zu verzichten und statt dessen den der *Stadtformung* zu verwenden. Angesichts der großen Aufgaben sei dieser Begriff fruchtbarer, da *Urbanität* Fragen aufwerfe, die aktuell und auf lange Sicht nicht relevant seien.

SALINs Vorstellungen des zukünftigen Städtebaus werden sorgfältig und konkludent dargelegt. Die Zeit des langsamen organischen Städtebaus sei vorbei, schon das 19. Jahrhundert habe die alten Stadtgrenzen gesprengt und die Unterschiede zwischen Stadt und Land verwischt. Notwendig sei nun, die Stadt als solche neu zu gründen und neu zu begründen. In dieser Entwicklung hätten die Stadtkerne zunehmend ihre Bedeutung als kultureller, wirtschaftlicher und politischer Mittelpunkt verloren. Nicht die "Entballung" der Städte sei notwendig, sondern es gelte, ihre "Aushöhlung" zu verhindern. SALIN spricht auf die trotz der Zerstörungen noch vorhandenen dichten innerstädtischen Wohnquartiere an, die nach damalig herrschender Meinung durch neuzeitliche städtebauliche Formen ersetzt werden müssten. Zunächst sei es wichtig, die Kerne zu stärken.

Diese zunächst sehr fortschrittliche Position - v.a. angesichts des noch gar nicht eingeleiteten großflächigen Abrisses historischer Quartiere - wird relativiert durch die Forderung nach Anpassung an die Erfordernisse des Verkehrs, die durch die Stadt Hannover vorbildlich erfüllt worden sei: "Die Anpassung wird durch 'Verkehrspläne' gesucht, und tatsächlich scheint mir, daß z.B. in Hannover und in Frankfurt beim Wiederaufbau der Stadt den neuen Bedürfnissen der neuen Zeit ganz ausgezeichnet Rechnung getragen worden ist... Hannover hat durch Zerstörung [sic!] und Wiederaufbau ein zeitgemäßes und schöneres Gesicht erhalten."⁵⁹³

SALIN stellt beim Neubau der Stadt weitere Forderungen nach der Etablierung einer kulturellen Tradition. Als für ihn wichtigsten Punkt ist ein "Bewußtsein von Zusammengehörigkeit" zu schaffen, in heutiger Terminologie die Schaffung stadteigener Identität und als Forderung hochaktuell. "Nur über den Stadtbürger führt der Weg über den Staatsbürger... Woraus es letztlich ankommt, ist die aktive Beteiligung, ist *das tätige politische Leben*."⁵⁹⁴

⁵⁹⁰ Deutscher Städtetag (Hg.): Erneuerung unserer Städte. Vorträge, Aussprachen und Ergebnisse der 11. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages, Augsburg, 1.- 3. Juni 1960; Stuttgart, Köln 1960, Westphal, 2008; S. 65.

⁵⁹¹ Salin, Edgar: Urbanität. In: Deutscher Städtetag (Hg.), 1960; S. 9 - 34. Salin, Edgar (1892 - 1974) Emeritierung Universität Basel 1962, Mitbegründer der Prognos AG, Basel.

⁵⁹² Salin, 1960; S. 27.

⁵⁹³ Salin, 1960; S. 33. Daß auch Salin bei aller Präzision beim Blick in die Zukunft der Städte nicht frei von Fehlurteilen war, zeigt seine Einschätzung über die Zukunft der Kernenergie: "Man kann davon ausgehen, daß es in vielleicht längstens zehn Jahren möglich sein wird, kleine Atomkraftwerke auch in Gemeinden aufzustellen. Ich glaube, daß... man sogar fahrbare kleine Atomkraftwerke konstruieren werde." In: Salin, 1960; S. 77 f.

Auch SCHMIDT - Stadtbaurat der gastgebenden Stadt Augsburg - sieht die Stadt als notwendige Voraussetzung für die Bildung von Kulturen. Er stellt angesichts der in den USA vorherrschenden und in Deutschland im Sinne der gegliederten und aufgelockerten Stadt vollzogene Auflösung der Stadt die Frage, was unter Stadt zu verstehen sei. Er beantwortet sie - anders als SALIN - mit dem Begriff der "Urbanität", die auch bei "den von uns erstrebten aufgelockerten Außenviertel ... ihren Charakter erst durch die *Beziehung auf eine städtische Mitte*, die auch in der baulichen Erscheinung ihren Ausdruck gefunden hat."⁵⁹⁵ Auch SCHMIDT sieht wie SALIN die Notwendigkeit, auf die vorhandenen und zu erwartenden Verkehrsverhältnisse zu reagieren. Auch ist für ihn Stadterneuerung Ersatz alter Wohnviertel durch neue wobei man nicht "am einzelnen Haus ansetzen kann, sondern ganze Straßenzüge, Stadtviertel anpacken muß." ⁵⁹⁶ Für ihn ist der Widerspruch, Städte in ihrem bauhistorischen Bild zu erhalten und gesundes Wohnen in den mittelalterlichen Häusern zu ermöglichen, nicht lösbar: "Die alte Stadt soll ihren Anwalt nicht nur in den Denkmalpflegern, sondern auch in denen finden, denen ihre Erneuerung aufgetragen ist."⁵⁹⁷ Ein vermeintlich pragmatischer Ansatz, der dennoch den argumentativen Boden für die diesen Jahren folgenden Flächensanierungen gelegt hat.

SCHLIENZ, Stadtbaudirektor der Stadt Regensburg, sieht "Sanierung als Vorstufe der Stadterneuerung". Sein Ansatz ist ganz auf die Bedrohung von "Leben, Gesundheit und Moral [sic!] der Bewohner" in Städten mit "überalterter Bausubstanz" ausgerichtet und entspricht der herrschenden Meinung der Notwendigkeit der "Behebung derartiger Krankheitserscheinungen".⁵⁹⁸ In einem Diskussionsbeitrag von FÜRLINGER, Baudirektor der Stadt Berlin, wird die vorherrschende Meinung über den Umgang mit den alten Stadtquartieren noch deutlicher: "In diesen Gebieten wohnen die Menschen mit niederm Einkommen, die Erfolglosen und die Alten... Übersehen wir nicht, daß sich hinter den abgewirtschafteten Fassaden der gesellschaftliche Verfall eines Teils der Bevölkerung vollzogen hat."⁵⁹⁹

Die in einem "Arbeitskreis III - Flüssiger und sicherer Verkehr" dargelegten Ergebnisse der Diskussion sehen zur Reduktion der "innerstädtischen Verkehrsnot" die Notwendigkeit "einer entscheidenden Veränderung des Verhältnisses von Bau- und Verkehrsfläche", der "Entflechtung des Verkehrs", des Ausbaus von Tangential- und inneren Umgehungsstraßen und des Vorrangs des fließenden Verkehrs vor dem ruhenden.⁶⁰⁰

Die 11. Hauptversammlung des *Deutschen Städtetages* versammelte die führenden Lokalpolitiker und Stadtplaner Deutschlands und führte - zaghaft - eine Wende in der Beachtung bauhistorischer Stadtstrukturen und einen - erst noch als Suche oder Frage zu umschreibenden - Weg für einen neuen Städtebau ein. Vor allem SALIN, aber auch SCHMIDT setzten sich ausführlich - wenn auch mit unterschiedlicher Konsequenz - mit der historischen Stadt auseinander. Es darf aber nicht übersehen werden, dass die Expositionen der Beteiligten zu den Stadtkernen, besonders aber zur Verkehrsplanung mit

⁵⁹⁵ Schmidt, Walther: Stadterneuerung. In: Deutscher Städtetag (Hg.), 1960; S. 37.

⁵⁹⁶ Schmidt, 1960; S. 44.

⁵⁹⁷ Schmidt, 1960; S. 48.

⁵⁹⁸ Schlienz, Paul: Sanierung als Vorstufe der Stadterneuerung. In: Deutscher Städtetag (Hg.), 1960; S. 93.

⁵⁹⁹ Nach: Deutscher Städtetag (Hg.), 1960; S. 108.

⁶⁰⁰ 1962 beschloss der Stadtrat von Koblenz den "Abschied von Mauern und Türmen" und forderte "Platz für den modernen Verkehr". Zitiert nach: Thein, Florian: Zentralplatz Koblenz. In: *Bauwelt* 1-2/2012, S. 31.

einem starken Schwerpunkt auf den MIV den Boden für die großflächigen Stadtanierungen und für die großen Verkehrsplanungsprojekte gelegt haben. Die baulichen und kaum revidierbaren Ergebnisse dieser Stadtplanung haben erst im nachfolgenden Jahrzehnt - die 1960er Jahre haben dies insofern baulich-physisch vorbereitet - zu den massiven Protesten und in der Folge zur Einräumung erweiterter Bürgerbeteiligung geführt.

Dennoch stehen die Ergebnisse der Hauptversammlung des *Deutschen Städtetages* für den Beginn einer Wende im Städtebau, in der der zuvor praktizierte Städtebau und dessen Leitbilder massiv in die Kritik geriet. KEVIN LYNCH veröffentlichte 1960 "Image of the City", JANE JACOBS schrieb 1961 "The Death and Life of Great American Cities" und ALEXANDER MITSCHERLICH gab 1965 "Die Unwirtlichkeit unserer Städte" heraus.⁶⁰¹ Eingeleitet wurde ein Wechsel der Paradigmen. Auch ERNST MAY - Stadtbaurat von Frankfurt 1925 - 1930 - konstatierte 1963: "Da wohnt jemand an der Peripherie, in eine der großen Außensiedlungen, und fährt zur Arbeitstelle - anderthalb bis zwei Stunden eventuell. Das heißt, er verbringt drei bis vier Stunden pro Tag im Auto. Dann ist der Sinn der dezentralen Wohnung im Freien hinfällig geworden... Das ist alles mit ein Resultat der Zersiedelung. Unsere Städte sind krank."⁶⁰²

FLECKEN hat in ihrer Untersuchung anhand veröffentlichter städtebaulicher Entwürfe für die Jahre 1960 - 1975 diesen Wechsel nachvollzogen und die 1960er Jahre in die Abschnitte 1960 bis 1965 und 1965 bis 1970 eingeteilt.⁶⁰³ Der erste Abschnitt sei von drei Aspekten geprägt:

- Ablehnung der Nachbarschaftseinheit als Gliederungselement der Stadt.
- Auseinandersetzung mit dem vorhandenen baulichen Bestand, Anerkennung der kontextuellen Auffassung der Gebäude und Anerkennung der räumlichen Fassung des Außenraums.
- Anlaufzeit neuer Regeln für unbebaute Flächen hinsichtlich Nutzungsmischung, räumlicher Fassung des Außenraumes und Verwendung des Baublocks als städtebauliches Muster.

Im zweiten Fünfjahresabschnitt 1965 - 1970 sei eine Festigung und Wende hinsichtlich einiger Entwurfsregeln zu erkennen. Erstmals entstünden Entwürfe mit kleinteiliger Nutzungsmischung, die Arbeitsplätze miteinschließt und über die unmittelbare Versorgung des Gebietes hinausgeht. Zu erkennen sei auch die Anlage gemeinsamer Wegesysteme für Fuß- und Radverkehr sowie die nun konsequente Anwendung der Entwurfsregel der kontextuellen Auffassung der Gebäude. Die Entwicklungen würden in dieser Zeit mit hohen baulichen Dichten in Bestandsgebieten und auf unbebauten Flächen begleitet.

Die Zeit bis 1975 schließlich sei geprägt von der Fortsetzung einiger Regeln wie Nutzungsmischung, Bürgerbeteiligung, stadtverträglicher Umgang mit dem MIV sowie kleinteiliger Bebauung in Bestandsgebieten.

⁶⁰¹ Deutsche Ausgaben: Jacobs, Jane: Tod und Leben großer amerikanischer Städte. Berlin, Frankfurt, Wien 1963. (In Deutschland erschien die erste Rezension durch Müller-Ibold in "Der Städtetag" 7/1962.) Lynch, Kevin: Das Bild der Stadt, Berlin 1965. Mitscherlich, Alexander: Die Unwirtlichkeit unserer Städte - Anstiftung zum Unfrieden, Frankfurt 1965.

⁶⁰² Unsere Städte sind krank. Spiegel-Gespräch mit dem Städtebauer Professor Dr. Ernst May. In: <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-46173250.html> (Der Spiegel 52/1963, 25.12.1963) {27.3.2011}

⁶⁰³ Flecken, 1999. Der Arbeit liegen 15 Entwürfe aus den Jahren 1960 - 1974 zugrunde.

FLECKEN kommt zum Ergebnis, "daß sich der überwiegende Teil der modernen Entwurfsregeln in den 15 Jahren zwischen 1960 und 1975 in nachmoderne Entwurfsregeln gewandelt hat. Einige nachmoderne Entwurfsregeln kommen früher, einige später zur Anwendung. Die Hinwendung zu nachmodernen Entwurfsregeln geschieht nicht auf einen Schlag, sondern geht langsam vonstatten."⁶⁰⁴

Damit wird der oben beschriebene Vorgang der Kontinuität von Leitbildern im Städtebau bestätigt. Gleichzeitig ist erkennbar, dass dieser Wechsel sich in relativ kleinen Zeitabschnitten vollziehen kann (s. Einteilung FLECKENS in zwei Fünfjahresabschnitte) und diese verhältnismäßig kurze Periode im Nachhinein als plötzlicher und tiefgreifender Paradigmenwechsel erscheint.

Den stetigen Wechsel der Leitbilder beschreibt WESTPHAL in Bezug auf die Zieldichtewerte für die Leitbilder der gegliederten und aufgelockerten Stadt (GÖDERITZ et al. 1957) bis zur Neuzeit. Demnach schwanken sie sehr stark und verfolgen in Umkehrung der jeweils vorangegangenen Verdichtung das andere Extrem. So betrug die GFZ in den 1950er Jahren max. 0,6, in den 1960er Jahren zwischen 1,3 und 2,0, also eine Verdoppelung bis Verdreifachung des Wertes. Mitte der 1990 Jahre sank sie mit dem Leitbild der "Kompakten Stadt" erneut auf bis 0,6.⁶⁰⁵

Die nach 1945 mit dem Ziel der "gegliederten und aufgelockerten Stadt" im Sinne einer "Stadtlandschaft" mit einhergehender Entwertung der Innenstädte für die Nutzung Wohnen begonnene Suburbanisierung setzte sich nun mit dem Leitbild der "Urbanität durch Dichte" in einem deutlich größeren Maßstab fort.⁶⁰⁶ Damit wurde nach JESSEN die Suburbanisierung zum "strukturbestimmenden Prozess der Stadtentwicklung" in der Bundesrepublik Deutschland.⁶⁰⁷

Nach HEPPNER ist für diesen Prozess ein ganzes Bündel von Faktoren verantwortlich:

- Trotz weitgehendem Abschluss des Wiederaufbaus nach wie vor vorhandener Wohnungsmangel.
- Sich fortsetzender Siedlungsdruck durch wirtschaftliche Prosperität.
- Bessere Erschließbarkeit von Flächen am Stadtrand mit gleichzeitig innerstädtischem Defizit an Bauflächen.
- Verdrängung der Wohnbevölkerung, Umbildung der Innenstädte zu reinen Geschäftsquartieren.
- Reaktion auf den Mangel an Arbeitskräften.

⁶⁰⁴ Flecken, 1999; S. 345.

⁶⁰⁵ Westphal, 2008; S. 91 f.

⁶⁰⁶ S. a. Boeddinghaus, Gerhard (Hg.): Gesellschaft durch Dichte. Kritische Initiativen zu einem neuen Leitbild für Planung und Städtebau 1963/64, Braunschweig 1995.

⁶⁰⁷ Zitiert nach Heppner, 2005; S. 55. Mit analytischer Präzision wird auch in "Asterix", Band XVII "Die Trabantenstadt" der Suburbanisierungsprozess beschrieben: Neben dem von "unbeugsamen Galliern" bevölkerten Dorf errichtet Julius Cäsar eine "Trabantenstadt", bei deren Bezug das Einkaufszentrum fehlt (ein Problem vieler neuer Stadtrand siedlungen sind fehlende oder zu spät errichtete Infrastrukturen). Schnell verändert sich das benachbarte Dorf zur historischen Kulisse für die neureichen Römer, der Schmied wird zum Antiquitätenhändler, der Hinkelstein zum "reizenden Accessoire für das Atrium". Anschaulich wird hier der Prozess der Umbildung einer Altstadt zur bloßen historisierenden Kulisse beschrieben, in deren Folge die überkommene Struktur lediglich als Hülle tourismusorientierter Nutzungen dient und die alten Nutzungen verdrängt. Delta Verlagsgesellschaft (Hg.): Die Trabantenstadt, Großer Asterix- Band XVII, Stuttgart 1994.

- Rationalisierungserwartungen der Wohnungswirtschaft.⁶⁰⁸

Den Abschnitt des Nachkriegsstädtebaus in den 1960er Jahre resümiert KLOTZ mit dem programmatischen Titel "Die Ökonomie triumphiert": "Die sechziger Jahre - Zeit des Aufbruchs und der vorausweisenden Neuerungen - waren für die Architektur eine Zeit der triumphierenden Ökonomie: Der Bau wurde zum bloßen Renditeobjekt... Die Aufbruchstimmung und der Optimismus der sechziger Jahre führten in der Architektur zu einem vehementen Drauflos, kaum noch kontrolliert von zügelnden Gedanken."⁶⁰⁹

Stellvertretend für die Fülle der in diesen Jahren entstehenden Projekte steht das *Märkische Viertel* in West-Berlin. Bei seiner Entstehung 1968 bereits kritisiert gelang es nicht, mit den teils bis zu zwanzigeschossigen Gebäuden städtebauliche Räume und damit soziale Identitäten zu bilden. Die in der Planung ursprünglich noch als Grünflächen vorgesehenen Zwischenräume werden für Stellplätze genutzt. Dennoch scheinen sich stabile allem äußeren Anschein und vereinfachenden Zuschreibungen widersprechende Wohnzufriedenheiten gebildet zu haben.⁶¹⁰

Die Siedlung *Neue Vahr* bei Bremen wurde nach den Planungen von MAY und REICHOW ab 1957 für 30 000 Einwohner errichtet, konnte sich jedoch trotz infrastruktureller Folgeeinrichtungen und eines Einkaufszentrum nie als eigenständiger Stadtteil entwickeln und blieb immer auf Bremen mit ihren zentralen kulturellen und kommerziellen Angeboten ausgerichtet.

Mit großen Hoffnungen begannen 1961 die Planungen für die *Neue Stadt Wulfen*. Sie war für die Unterbringung von 8 000 Beschäftigten vorgesehen, die der Nordwanderung des Bergbaus folgen mussten und sollte ein Beispiel geben "für die weitere städtebauliche Entwicklung im Ruhrgebiet, in dem Beispielhaftes besonders not tut; darüber hinaus sollten die Erfahrungen allen ähnlichen Bestrebungen zugute kommen."⁶¹¹ Das Besondere in diesem Planverfahren lag in der Übergabe der Aufgabe an eine Entwicklungsgesellschaft ohne öffentlich-rechtlichen Charakter. Die Stadt war für 50 000 Einwohner vorgesehen, die ganz im Sinne eines allumfassenden Planungsansatzes aufgeteilt wurde in Bevölkerungsanteile für die Landwirtschaft (2%), des Bergbaus (36%), der sekundären Berufe ("Ausgleichsindustrie", 29%) und der tertiären Berufe (33%).⁶¹² Im Hinblick auf die zukünftigen Bewohner war fast ausschließlich öffentlich geförderter Wohnungsbau vorgesehen. Passend in diese Entwicklungseuphorie entstand in der *Neuen Stadt Wulfen* die *Metastadt*, eine experimentelle, aus vorgefertigten Stahlbauteilen gefertigte Wohnanlage mit 100 WE, die wegen baustruktureller Mängel schon 1987 wieder abgetragen wurde.

Die 1969 - 1974 errichtete Wohnsiedlung *Chorweiler* in Köln gehört zu den größten dieser Projekte in Deutschland. Die Aufteilung der Bauaufgaben auf verschiedene Architekten sollte Vielfalt garantieren. Farblich herausragend ist ein in Sichtbeton ausgeführtes Ensemble von GOTTFRIED BÖHM mit aufwändigen Wohnungsgrundrissen wie eine frei aufgestellte Küche, das ein

⁶⁰⁸ Heppner, 2005; S. 161.

⁶⁰⁹ Klotz, Heinrich: Die Ökonomie triumphiert. In: Hoffmann, Hilmar; Klotz, Heinrich: Die Sechziger, Düsseldorf, Wien, New York, 1987. S. 133.

⁶¹⁰ S. Mathewson, Casey: Vom Funktionalismus zum urbanen Design. Zum Städtebau des Wiederaufbaus in Deutschland, 1945 - 1962. In: Feldmeyer, Gerhard: Die neue deutsche Architektur, Stuttgart 1993; S. 41.

⁶¹¹ wettbewerbe aktuell, Juli 1965; S. 4.

⁶¹² wettbewerbe aktuell, Juli 1965; S. 6.

Engagement kennzeichnet, das üblicherweise nicht mit diesen Siedlungsprojekten in Verbindung gebracht wird. Es ist der Versuch, dem Vorwurf der Monotonie zu begegnen, die den ersten Siedlungen der "Urbanität durch Dichte" gemacht worden war. "Mit einer geradezu zwangsläufigen Folgerichtigkeit offenbarte sich der neue Stil, offenbarte sich das, was schön sein sollte, als unzweideutig aggressiv, und alle die prismatisch geschnittenen Betongewände, die dekorativ-spröden Verschalungsspuren und die schweren Treppentürme zeigen ihr wahres Gesicht: muskelprotzende Formenakrobatik ohne einen sinnstiftenden Inhalt... An die Stelle des gläsernen Rechkants traten zerklüftete Betongebirge, die nach allen Seiten anwuchsen... Der Brutalismus war erfunden."⁶¹³

Diese ältere Position weicht zwischenzeitlich einer neueren, die - bei aller angemessenen Kritik an den Ergebnissen des Leitbildes "Urbanität durch Dichte" - einer differenzierten nicht pauschal ablehnenden Haltung Platz macht.⁶¹⁴ So steckt in diesen Projekten, wie RAUTERBERG anerkennend anmerkt, noch die Idee der Entschlossenheit. Sie zeugten von dem Wohlstand eines Jahrzehnts wie auch von der Zuversicht, der man der Zukunft begegnete. Auch sei das "Wir-Gefühl" der Städte in der Errichtung von Rathäusern und Kultureinrichtungen angesichts der heute gängigen Überlassung öffentlicher Investitionen in private Hand, ausgeprägter gewesen.⁶¹⁵ Auch ADAM begründet das wachsende Interesse an der "Architektur der 50er und 60er Jahre" damit, "dass diese Architektur mit einer Utopie verbunden war, die wir heute vermissen und wir das Gefühl haben, etwas von ihr lernen zu können."⁶¹⁶

Bei genauerer Sicht lässt sich eine Fülle von qualitätvollen Bauten aus den 1960er Jahren erkennen.

- Wallfahrtskirche *Maria Königin des Friedens* (1964 - 1968, GOTTFRIED BÖHM), Neviges. Der expressionistisch anmutende Bau zeigt die kompromisslose Verwendung von Beton, eines Baustoffes, der als Sinnbild für die abschreckenden Ergebnisse von Städtebau und Architektur galt, hier aber mit großer Kunst zu einer monumentalen Skulptur aufgeschichtet wurde.
- *Kanzlerbungalow* (1963 - 1964, SEP RUF), Bonn. Geprägt von kühler Eleganz, Leichtigkeit und Transparenz entstand ein Bau, der das neue, moderne Deutschland repräsentieren sollte und als Nachfolger der klassischen Moderne erkennbar ist.
- *Kunsthalle Bielefeld* (1966 - 1968, PHILIP JOHNSON, CÄSAR PINNAU), Bielefeld. Ein kubischer aus rotem Mainsandstein beste-

⁶¹³ Klotz, 1987; S. 137. Der Begriff "Brutalismus" verleitet durch seine Alliteration mit dem deutschen Begriff "brutal" zu fahrlässig-missbräuchlicher Verwendung; Herleitung von béton brut (frz.), roher Beton. Wie - auch durchaus provozierend - akzeptiert der Begriff des Brutalismus war, zeigt eine zeitgenössische Buchankündigung: "Mit 'Brutalismus' wird eine Auffassung bezeichnet, die eine Alternative zur Architektur Mies van der Rohes darstellt. 'Brutalismus' bedeutet eine Erneuerung der Prinzipien der Moderne. Architektur in einer für unsere Zeit spezifischen Art. Eine Erneuerung der moralischen Imperative. Und eine Absage an die Fassadenkosmetik. Brutalismus bedeutet Ursprünglichkeit. Ein Appell an das Schöpferische." In: *architektur wettbewerb*, 7/1965; S. 70 f.

⁶¹⁴ Der Begriff der "Dichte" und die Gleichsetzung von "Dichte = Urbanität" ist eine bis heute geführte Diskussion. Der Automatismus, dass Dichte unmittelbar urbane Strukturen erzeugt, ist widerlegt - letztlich durch die baulichen und sozialen Ergebnisse der hochverdichteten Wohnviertel selbst. Auch ist der Missbrauch dieses Begriffes erkennbar, wenn das städtebauliche Ziel lediglich zum Vorwand höchstmöglicher Ausnutzung der Grundstücke genutzt wird.

⁶¹⁵ Rauterberg, Hanno: Die Zukunft war heute. Über Traum und Trauma der sechziger Jahre. Eine Annäherung. In: Hnilica, Sonja; Jäger, Markus; Sonne, Wolfgang (Hg.): *Auf den zweiten Blick. Architektur der Nachkriegszeit in Nordrhein-Westfalen, Bielefeld 2010*, S. 31.

⁶¹⁶ Zitiert nach: Beckerath, Ballhausen; 2012, S. 25.

hender Bau mit geschlossenem obersten Geschoss, das auf die beiden unteren Geschosse zusammenfassenden Stützen ruht. Dadurch wird dem neben einem Skulpturenpark liegenden Gebäude trotz der verhältnismäßig geringen Größe (Quadrat von ca. 25 m x 25 m) eine monumentale Wirkung verliehen.

- *Abgeordnetenhaus des Deutschen Bundestages ("Langer Eugen", 1965 - 1969, EGON EIERMANN), Bonn.* Die Offenheit für Nachfolgenutzungen des Gebäudes sollte dem Provisorium Bundeshauptstadt Bonn entsprechen. Der weithin sichtbare Solitär (32 Geschosse) repräsentierte Bonn als Regierungssitz und das Regierungsviertel. Von EIERMANN stammt im Sinne eines Gesamtkunstwerkes auch die Inneneinrichtung.
- *Ruhr-Universität Bochum (1963 - 1984, Hentrich-Petschnigg und Partner - HPP), Bochum.* Zu Beginn der 1960er Jahre studierten in NRW 50 000 Studenten mehr, als in den bestehenden Hochschulen eigentlich aufgenommen werden konnten. Neue Universitäten sollten sowohl Entlastung schaffen wie auch zum Strukturwandel (Kohlekrise, s.o.) beitragen. 1961 wurde durch Beschluss des Landtages Bochum als Sitz der Ruhr-Universität bestimmt. Ausschlaggebend war u.a die Verfügbarkeit von 500 ha verkehrsgünstig gelegener Fläche. Tragende Idee war die Zusammenfassung aller wissenschaftlichen Disziplinen an einem Standort und ihr fachlicher Austausch über Institute und Arbeitsgemeinschaften. 1962 gewann in einem internationalen Wettbewerb der Entwurf von HPP den ersten Preis.⁶¹⁷ Zunächst waren 18 Studiengänge vorgesehen, die in 15 neugeschossigen Gebäuden (125 m x 25 m) untergebracht werden sollten, dazwischen lagen drei- bis viergeschossige Institute. Freizeiteinrichtungen, Wasserflächen und ein botanischer Park ergänzten die Universität.

Die topographisch das Ruhrtal beherrschende Anlage liegt wie auch die benachbarte *Universität Dortmund* außerhalb eines städtischen Zusammenhangs, weit außerhalb des Stadtkerns und wird über die eigens angelegte Universitätsstraße sowie die Stadtbahn mit dem Zentrum Bochums verbunden. Die städtebauliche Figur ist durch eine vom Audimax und der Universitätsbibliothek gebildete Achse mit den beidseitig in zwei Reihen angeordneten Fakultätsgebäuden geprägt. Lange Zeit galt die die amerikanischen Campus-Universitäten zum Vorbild nehmende *Ruhruniversität* als Metapher für einen überdimensionierten, den Menschen als Maßstab negierenden Wissenschaftsbetrieb. Die Machtbarkeitsideologie dieses Jahrzehnts, von Technikbegeisterung und Fortschritts- und Planungseuphorie geprägt, tritt in Entwurf und Umsetzung der Universität deutlich vor Augen.⁶¹⁸ Kennzeichnend für den städtebaulichen Entwurf ist die unpräzise Architektur, die verglichen mit früheren Universitätsbauten etwa des wilhelminischen Deutschland ohne jedes Pathos auskommt.

Ergänzt wurde die *Ruhruniversität* durch die gleichzeitig für 6 500

⁶¹⁷ Öffentlicher, internationaler Ideenwettbewerb, 86 Teilnehmer, darunter Gropius und Jacobsen.

⁶¹⁸ Wie weit der umfassende Gestaltungswille der Planungen der 1960er Jahre ging, zeigen die Vorbereitungen für die "Neue Stadt Wulfen": Neben Zielwerten für Wohnformen und Verteilungsschemata enthält die Planung darüber hinaus eine detaillierte Liste der "Wünschenswerten Tiere... der Stadtlandschaft", darunter: "Mauswiesel:... anzustrebende Anzahl... 1 Paar je 5 - 10 ha, Spitzmaus... soviel wie möglich." In: architektur wettbewerbe, 7/1965, nach S. 27.

WE geplante im Norden liegende Universitätsstadt (Bochum-Hustadt). Sie war konzipiert für die Aufnahme der Universitätsbediensteten, Studenten und der "Mantelbevölkerung" und wurde durch eine Kirche, Sporteinrichtungen und einen Einkaufsbereich ergänzt. Von den seinerzeit geschätzten Kosten von einer Mrd. DM verblieben bei der Stadt Bochum zur Mitfinanzierung rd. 350 Mio. DM.

Gestalterisch vergleichbar mit der oben beschriebenen *Habitat*-Wohnanlage entstand im universitären Umfeld das terrassierte Wohnhaus *Girondelle* (ALBIG HENNIG, 1967) als häufig in den 1960er Jahren verwendeter Bautypus. Die 200 öffentlich geförderten Wohnungen sind unterschiedlich strukturiert und bieten verschiedenen Lebensformen Platz.

Die Hustadt wurde schnell zum begehrten Wohnstandort, der durch die autofreien Bereiche, Quartiersplätze und durch die Freiraumgestaltung mit einem Freizeitsee erreicht wurde. Als Großwohnsiedlung befindet sich die Hustadt zur Zeit (2012) in einem Prozess der energetischen Sanierung und der Aufwertung der Außenräume.

Beim Beispiel der *Ruhr-Universität*, die von Inbetriebnahme an massiver Kritik ausgesetzt war, wird ein beginnender Wandel und ein sublimerer Ansatz der städtebaulichen und architektonischen Würdigung erkennbar. "Die Fülle der unterschiedlichen Ebenen eröffnet nicht nur neue Erfahrungen und Wahrnehmungen, sondern läßt ein großes und lustvolles Spiel der Architekten und Ingenieure erahnen, die Dank neuer Technik schier unendliche Raumphantasien erschließen wollten."⁶¹⁹

Die sich verändernden Rezeptionen von Städtebau und Architektur der 1960er Jahre sind notwendig, um durch Vernachlässigung bis hin zum übereilten Abbruch von Gebäuden nicht Gefahr zu laufen, bauliche Zeitzeugen endgültig zu verlieren.⁶²⁰

Der Campusgedanke war auch für die Neugründung der Universität Bielefeld maßgebend. 1965 erhielt der Soziologe SCHELSKY den Auftrag der Universitätsgründung, die auf die Studentenrevolten als "Reformuniversität" reagieren sollte. Diesem Geist folgend sollte die bauliche Struktur die neue Idee erkennen lassen und statt einzelner Gebäude alle Einrichtungen unter einem Dach konzentrieren. Auch die Universität Bielefeld liegt außerhalb des Stadtzentrums auf der Freifläche *Am Voltmannshof* und ist in seiner Konzeption Teil des städtebaulichen und architektonischen Leitbildes der 1960er Jahre.

⁶¹⁹ Museum für Architektur und Ingenieurkunst NRW (M:AI) (Hg.): Nordrhein-Westfalen - 60 Jahre Architektur und Ingenieurkunst, Essen 2007; S. 108.

⁶²⁰ Wie die veränderte Rezeption beginnt, umstrittene Verkehrsprojekte zu erfassen, zeigte die aktuelle (2011) Diskussion um den sogenannten "Tausendfüßler" in Düsseldorf, eine Hochstraße, die 1961 von Stadtbaurat Tamms errichtet worden ist. Als Nord-Süd-Verbindung führt sie am "Dreischeibenhaus" (HPP 1965) und am kontrastierenden Schauspielhaus (Pfau 1970) vorbei und verteilt von dort den Verkehr auf die innerstädtischen Straßen. Sie ist eine Zäsur, gilt aber gleichzeitig aufgrund ihrer ingenieurtechnischen und ästhetischen Merkmale als Zeitdokument und als seltenes Beispiel eines aus den USA übernommenen innerstädtischen Straßentyps (Eintrag in die Denkmalliste 1993). Nicht zuletzt die geringe konstruktive Bauhöhe von einem Meter gibt dem Brückenbau eine "entmaterialisierte" Leichtigkeit (Tamms, nach: Bauwelt; 34/2011, S. 11). Die Auseinandersetzungen zwischen der Obersten Denkmalbehörde und der Stadt Düsseldorf sind im Juni 2012 durch eine Entscheidung der Obersten Denkmalbehörde nach § 21 (4) DSchG zugunsten eines Abrisses entschieden worden. s. <http://www.mwebwv.nrw.de/Presse/Pressemitteilungen/Tausendfuessler12-6-2012/index.php> {14.6.2012}. Abriss 2013.

Ein weiterer Begriff prägte den Städtebau der sechziger Jahre und wurde zum Menetekel jener Zeit: Beton. Ein nachhaltiger Werkstoff, der das Pantheon in Rom oder die Jahrhunderthalle in Breslau erst möglich werden ließ und auch im großen Maßstab elegantes Bauen mit sinnlichen Formen und haptisch körnigen oder seidig-glatten Oberflächen überhaupt erst zuließ, wurde zum Sinnbild eines verantwortungslosen Städtebaus. Zu welcher Eleganz Beton Gebäude dagegen befähigen kann, zeigt beispielhaft die *Zentrale der Landesbausparkasse der Westdeutschen Landesbank* in Münster (DEILMANN, 1969 - 1975, heute *LBS Westdeutsche Landesbausparkasse*). Die stark terrassierte Gliederung diente der Integration in die umliegende Wohnbebauung und in die Grünflächen des benachbarten Zoologischen Gartens. In seiner gebänderten offensiv horizontalen Gliederung durch Brüstungen aus Leichtbeton, die mit Weiß-Zement und Titanoxid aufgehellt wurden, ähnelt es mit seinen abgerundeten Kanten dem 1930 - 1932 entstandenem Shell-Haus von FAHRENKAMP in Berlin (heute Sitz des Energieversorgungsunternehmens GASAG).

Zur Ablehnung des Baustoffes Beton kamen Vorbehalte aus baubiologischer Sicht, Betonbauten würden magnetische Felder abschirmen oder radioaktiv strahlen. Vorwürfe, die nicht belegt worden sind und mehr dem Motiv dienten, dem zunehmenden Unbehagen an der städtebaulichen Entwicklung zu begegnen. Beton, ein in den 1960er Jahre viel verwendeter und in der Tat häufig unreflektiert angewandter Baustoff mit manchmal geradezu fortifikatorischem Ergebnis bot sich der allgemeinen Kritik geradezu an. Seine visuelle Wirkung, die graue Farbgebung, seine raue und kalte Oberfläche und sein Vermögen, jede Form anzunehmen, machten Beton zum idealen Stellvertreter für die umfassende Kritik am aktuellen Städtebau und zum willfährigen Begriff vielfältiger Denunziationsvarianten ("Betonkiste", "zubetonieren" usw.). Dagegen spricht HACKELSBERGER sogar vom "Beton als Stein der Weisen": "Unsinnige Verwendung, Einfallslosigkeit und Geschäftemacherei habe die Krise und die Verurteilung des Baustoffs bewirkt. Das eigentliche Versagen, das man nun aber einem Baustoff zuschiebt, liegt aber in der Ideologisierung rational bestimmter Vorgänge. Eine sorgfältige Industrialisierung des Bauwesens hätte sicherlich sämtliche physiologischen und psychologischen Ziele erfüllen können, ohne Verletzung der Gestaltsphäre."⁶²¹

Fazit: Die 1960er Jahre führten sowohl gesellschafts-politisch wie auch städtebaulich zu einem erneuten Paradigmenwechsel mit dem Leitbild der Urbanität durch Dichte bei gleichzeitiger Kontinuität des Leitbildes der autogerechten Stadt. Der triumphierende Liberalismus und der umfassende Machbarkeitsgedanke wird durch erste gesellschaftliche und ökonomische Krisen begleitet.

3.5 Das gemeindliche Bau- und Planungsrecht 1945 - 1969

Wie die städtebauliche Entwicklung ist auch die Genese des Bau- und Planungsrechtes Teil einer gesellschaftlich-politischen Entwicklung. Für das Verständnis der Baurechte ab 1945 ist die davor liegende Entstehungsgeschichte zu umreißen, da einige Rechtsgrundlagen auch nach 1945 lange

⁶²¹ Hackelsberger, Christoph: Beton: Stein der Weisen, Braunschweig 1988; S. 110.

Zeit fortgalten und in den Bundesländern unterschiedliche Regelungen bestanden (teils sogar innerhalb eines Landes). Erst so wird verständlich, welchen Fortschritt das einheitliche Bundesrecht in Form des BBauG 1960 darstellte.

Eine Wende der Rechtsentwicklung in der neueren Zeit ist die beginnende Ablösung des Feudalismus durch die bürgerliche Gesellschaft, ausgelöst durch die französische Revolution 1789. Das 1804 eingeführte Zivilgesetzbuch ("code civil") garantierte neue bürgerliche Rechte.

In Preußen wurde eine neue Rechtsqualität durch das "Allgemeine Landrecht für die Preußischen Staaten" vom 5.2.1794 geschaffen, das die aufklärerische Zeit widerspiegelt und die grundsätzliche Baufreiheit garantierte:

§ 65 I 8: "In der Regel ist jeder Eigentümer, seinen Grund und Boden mit Gebäuden zu besetzen oder seine Gebäude zu verändern, wohl befugt."

Weitere Regelungen schränkten das Recht der Baufreiheit zugunsten des Allgemeinwohls ein.

§ 66 I 8: "Doch soll zum Schaden oder zur Unsicherheit des gemeinen Wesens oder zur Verunstaltung der Städte und öffentlichen Plätze kein Bau und keine Veränderung vorgenommen werden."

§ 74: "Einzelne Rechte und Vorteile der Mitglieder des Staates müssen Rechten und Pflichten zur Förderung des gemeinschaftlichen Wohles, wenn zwischen beiden ein wirklicher Widerspruch eintritt, nachstehen."⁶²²

Trotz des gesellschaftlichen Fortschritts stand das Gesetz mit Bezug auf die Dreiteilung der Gesellschaft in Adel, Bürger und Bauer der Machtexpansion des aufstrebenden Bürgertums während der voranschreitenden Industrialisierung im Wege. Gestärkt wurde der bürgerliche Einfluss zunächst durch den 1855 geschaffenen "Erlaß des Preußischen Ministers für Handel und Gewerbe über die Aufstellung städtischer Bebauungspläne respektive Reetablisementspläne (für den Wiederaufbau ganzer durch Feuer zerstörter Städte)" vom 12.5.1855 (PrMBI. S. 100). Darin wurde die Bearbeitung der Pläne dem Gemeindevorstand übertragen. Allerdings hatte dieser sich mit der Polizeibehörde zu verständigen und die Pläne beim Ministerium genehmigen zu lassen. Die Verantwortung der Polizeibehörde war zu dieser Zeit noch durch das "Allgemeine Landrecht" von 1794 geregelt:

§ 10 II 17: "Die nötigen Anstalten zur Erhaltung der öffentlichen Ruhe, Sicherheit und Ordnung und zur Abwendung der dem Publico oder einzelnen Mitgliedern desselben bevorstehenden Gefahren zu treffen, ist das Amt der Polizei."⁶²³

Für die Expansion der Städte und die Prozesse der Großstadtbildung, denen die Kommunen zunächst hilflos gegenüberstanden, reichte das vorhandene Recht bei weitem nicht mehr aus. Abhilfe schuf zunächst das sogenannte "Fluchtliniengesetz" ("Gesetz betr. die Anlegung und Veränderung von Stra-

⁶²² Zitiert nach: Kabel, Erich: Baufreiheit und Raumordnung. Die Verflechtung von Baurecht und Bauentwicklung im deutschen Städtebau, Ravensburg 1949; S. 53.

⁶²³ Letztlich ist diese Regelung bis heute in die Aufteilung in Bundesrecht (BBauG, BauGB) und in die Bauordnungen der Länder und der Aufteilung in "Gemeinde" und "Genehmigungsbehörde" erkennbar.

ßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften" vom 2.7.1875, PrGS. S. 561). Damit konnten sich die Gemeinden erstmals von den Ortspolizeibehörden teilweise lösen und eigene Pläne erstellen. Das Fluchtliniengesetz regelte die Planung und Herstellung der öffentlichen Straßen und Plätze und überließ den Gemeinden alle weiteren damit zusammenhängenden Aufgaben, die diese im Rahmen von "Baupolizeiverordnungen" (also durch die Ortspolizeibehörden) regeln konnten. Dennoch war das Gesetz nicht geeignet, zur Lösung der großen städtebaulichen und letztlich sozialpolitischen Konflikte der expandierenden Städte beizutragen. Eine ausschließlich der optimalen Ausnutzung der Grundstücke folgendes Bebauung der privaten - vom öffentlichen Bereich geteilten - Fläche konnte das Fluchtliniengesetz (ohnehin eher als Straßenrecht zu sehen) weiterhin nicht verhindern. Die als *Lex Adickes* bekannt gewordene Regelung zur Umlegung von Grundstücken in Frankfurt/Main durch den Oberbürgermeister Franz Adickes wurde erst am 28.7.1902 als Gesetz erlassen ("Gesetz betr. die Umlegung von Grundstücken in Frankfurt a. M." PrGS. S. 273).⁶²⁴

Bis zur ersten grundlegenden Erneuerung durch das "Wohnungsgesetz" vom 28.3.1918 (PrGS. S. 23) folgten dem Fluchtliniengesetz lediglich eine Reihe von ergänzenden Regelungen. Selbst das "Gesetz gegen die Verunstaltung von Ortschaften und landschaftlich hervorragenden Gegenden" vom 15.7.1907 (PrGS. S. 260) konnte wegen der umständlichen Regelungen eine nur geringe Wirkung entfalten und schränkte die Baufreiheit nur teilweise ein.

Das "Wohnungsgesetz" hingegen - wenige Monate vor Kriegsende noch in Kraft getreten - ist als Versuch zu werten, Baulanderschließung, Enteignung, Wohnungsfürsorge sowie Heimatschutz und Baupflege in einem Gesetz zu vereinen und den durch den Ersten Weltkrieg unterbrochenen Wohnungsbau zu fördern. Mangel des Gesetzes war dennoch, dass nicht ein grundsätzlich neues Städtebaurecht geschaffen wurde, sondern in das Gesetz Elemente vorangegangener Regelungen wie die Regelungen aus der *Lex Adickes* zur zwangsweisen Veränderung der Grundstücksverhältnisse für die Schaffung geeigneter Baugrundstücke aufgenommen wurden.

Das Wohnungsgesetz war durch eine fortschrittliche staatsrechtliche Diskussion vorbereitet worden, die auf die Konsequenzen aus dem ungesteuerten Urbanisierungsprozess im 19. Jahrhundert reagiert hatte. Die Kommune hatten nun für ihre Einwohner zur Lösung der Wohnungsfrage zu sorgen: "Es kann keinem Zweifel unterliegen, dass die Aufgabe der Besiedelung des Grundes und Boden, da es sich bei der Gemeinde um eine gemeinschaftliche Besiedelung handelt, schlechthin zu den Gemeindeaufgaben gehört."⁶²⁵ Die Kommunen waren die ersten, die über Grunderwerb und eigene Wohnbautätigkeit oder über die Vergabe von Rechten an Grundstücken für die Versorgung mit Wohnraum zu sorgen hatten, wobei auch Zwangsmaßnahmen nicht ausbleiben sollten: "Wo der Absicht der Gemeinde, planmäßige Besiedelung stattfinden zu lassen, Privateigentumsrechte sich entgegenstellen, muss ihr die Möglichkeiten gegeben sein, im Wege der Enteignung den Widerstand zu brechen."⁶²⁶

⁶²⁴ Das Fluchtliniengesetz war in allen preußischen Ländern die städtebauliche Rechtsgrundlage bis diese vom Bundesbaugesetz 1960 abgelöst wurde.

⁶²⁵ Laband, Paul et al. (Hg.): Handbuch der Politik, Erster Band: Grundlagen der Politik, Berlin, Leipzig 1912/13; S. 226.

⁶²⁶ Laband et al., 1912/13; S. 227.

1928 wurde im Entwurf eines neuen Städtebaugesetzes der Städtebau des 19. Jahrhunderts als eine fehlgeleitete und zu korrigierende Entwicklung resümiert: "An den Schäden der Vergangenheit hat die städtebauliche Wissenschaft und Praxis gelernt, welche Wege gegangen werden müssen. Will der Staat nicht schwere Verantwortung auf sich laden, muß er seinerseits das Erforderliche tun, damit sich die Schäden nicht verewigen oder nochmals wiederholen. Die Zeit drängt."⁶²⁷ Der Gesetzentwurf stellte sich gegen den liberalen Städtebau und schlug vor, eine zweistufige Planung in Form eines "Flächenaufteilungsplanes" und "Fluchtlinienplanes" im Gesetz festzulegen. Zu einem Abschluss des für seine Zeit fortschrittlichen Gesetzgebungsverfahrens kam es nicht.

Unabhängig von diesen Entwicklungen wurden in einzelnen Ländern Gesetze erlassen, die die Idee der zweistufigen Planung des Gesetzentwurfes aufnahmen: So die "Landesbauordnung für Thüringen" vom 2.9.1929 (Thür. GS. Nr. 187) oder die "Neufassung des Baugesetzes für den Freistaat Sachsen" vom 20.7.1932 (Sächs. GBl. S. 133).

Die Gesetzgebung im nationalsozialistischen Städtebau diente den neuen politischen Zielen durch eine Reihe von Einzelgesetzen und Verordnungen, die dem vorangegangenen Städtebau eine Absage erteilten: "Auf kaum einem anderen Gebiet haben sich die Folgen und Auswirkungen liberalistischer Grundsätze so verhängnisvoll gezeigt, wie auf dem des Städtebaus; nirgends ist die unbedingte Notwendigkeit staatlicher Führung nach großen staatspolitischen Gesichtspunkten so sichtbar geworden wie hier."⁶²⁸

Die gesetzgeberische Initiative ging von den Ländern auf das Reich über und schuf das notwendige Durchsetzungspotential für die weitreichenden Ziele des nationalsozialistischen Städtebaus. Von der weitgehenden gesetzlichen Gestaltungsvollmacht der staatlichen Führung (hier: Reichsarbeitsminister) wurde durch Schaffung zahlreicher "z. T. revolutionierender Verordnungen auf dem Gebiet des Baurechts ausgiebig Gebrauch gemacht. Alle diese Rechtsordnungen waren als *Bausteine zu einem reichseinheitlichen Baugesetzbuch* gedacht, deren Inkraftsetzung aber an politischen Schwierigkeiten scheiterte."⁶²⁹

Die bauplanungsrechtliche Gesetzgebung des Nationalsozialismus war vom Siedlungsgedanken geprägt, also noch in der Tradition der vorangegangenen Versuche einer einheitlichen Gesetzgebung ("Gesetz über die Aufschließung von Wohnsiedlungsgebieten vom 22.9.1932", RGBl. I S. 659) wie auch vom Schutz der in den Fokus geratenen Kulturlandschaft und des als "typisch deutsch" empfundenen "mittelalterlichen" Stadtbildes bestimmt (bspw. "Reichsnaturschutzgesetz" vom 26.6.1935, RGBl. I S. 821, mit Regelungen für Naturschutz und Landschaftspflege sowie "Gesetz über die Neugestaltung deutscher Städte" vom 4.10.1937, RGBl. I S. 1054, mit Vollmachten über städtebauliche Maßnahmen der Neugestaltung. Die Neuordnungsbereiche unterlagen eigenen bau- und bodenrechtlichen Regelungen). Eine reichsweit einheitliche Grundlage für Baugebiete und den Schutz des Außenbereiches

⁶²⁷ Begründung zum Gesetz. Zitiert nach: Kabel, 1949; S. 166.

⁶²⁸ Heilmann, Georg: Gesetz über einstweilige Maßnahmen des deutschen Siedlungswesens, Leipzig o.J. [1935]; S. 5. Mit dieser Absage an die Ziele des vorangegangenen Städtebaus wird die in Abschnitt 2.1 erläuterte Erkenntnis, dass städtebauliche Leitbilder häufig in Abkehr oder sogar Umkehr der vorangegangenen Leitbilder entwickelt werden bestätigt.

⁶²⁹ Oelker, Wilhelm: Bauaufsichtsrecht. Ein Leitfadens für die Praxis; Berlin, Köln 1954; S. 4.

schuf die "Verordnung über die Regelung der Bebauung" vom 15.1.1936 (RGBl. I, S. 104).

Spätere Gesetze bereiteten schon die Folgen des (gerade erst begonnenen Krieges) auf: "Erlaß zur Vorbereitung des deutschen Wohnungsbaus nach dem Kriege" vom 15.11.1940, RGBl. I S. 1495, mit Regelungen zur Durchführung des Wohnungsbaus wie Erschließung, Gemeinschaftseinrichtungen und Rationalisierung des Bauens, "Erlaß über Durchführung eines 'Deutschen Wohnungshilfwerkes'" vom 9.9.1943, RGBl. I S. 535, mit Regelungen zur Unterbringung der vom Luftkrieg betroffenen Bevölkerung in Behelfsheimen in besonderen Siedlungen.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges und der Auflösung des nationalsozialistischen Staates setzten sich Uneinheitlichkeit und Unzulänglichkeit des Bau- und Planungsrechtes zunächst fort. Einen Beitrag dazu lieferte auch die fehlende Angleichung der Rechtsmaterie unter den neu gebildeten Ländern, die sogar innerhalb eines Landes unterschiedlich sein konnte. Zur verwirrenden Situation trugen die neuen Rechtssetzungen der Besatzungsbehörden ebenso bei wie gänzlich neue Gesetze und Rechtsnormen der Bundesländer und des Bundes. Auch verfahrensrechtlich lagen Unstimmigkeiten vor. So lag die baupolizeiliche Zuständigkeit bei den Kreisbehörden, für öffentliche Bauten hingegen wie auch für Bauten der Bundesbahn oder Autobahnen gab es eigene Regelungen. Die deutschen Städte standen vor einem Rechtskonvolut, das aus drei politisch ganz unterschiedlichen Epochen stammte: Der Gesetzgebung vor 1933, den teils weitergeltenden Reichsgesetzen und neuen Gesetzen des Bundes und der Länder.

Insofern waren die Voraussetzungen für den Wiederaufbau der deutschen Städte aus materiell-rechtlichen und verfahrens-rechtlichen Gründen denkbar schlecht. Noch 1954 - also im laufenden Wiederaufbau - resümierte OELKER: "Daß es in den 8 Jahren nach dem Zusammenbruch nicht gelungen ist, diesem den Aufbauwillen lähmenden Rechtschaos ein Ende zu bereiten, ist ein besonderes Kapitel deutscher Tragik."⁶³⁰ Mit witzig-mutigem Pathos warb schon 1951 die *Constructa* in Hannover als erste repräsentative Bauausstellung in der Halle "Städtebau" mit: "Parlamentarier aller Länder, vereinigt Euch! Schafft neues Baurecht!"⁶³¹

Die Defizite des vorhandenen schlecht überschaubaren Bau- und Planungsrechtes waren durch folgende Merkmale gekennzeichnet:

- Zahllose Einzelgesetze und Verordnungen.
- Fehlen eines gesamtordnenden Planes für die Ordnung von Grund und Boden.
- Fehlende Verbindung von Fluchtlinienplan und Bauzonenplan.
- Ungeklärter Umgang mit den durch die kommunale Planung ausgelösten Bodenwertsteigerungen.
- Fehlende Regelungen für städtebauliche Umlegungen.
- Fehlende Regelungen über Baupflichten unbebauter Grundstücke.

⁶³⁰ Oelker, 1954; S. 5.

⁶³¹ Zitiert nach: Wolff, 1955; S. 71. Der unübersehbare Schriftzug (8 m x 6 m) stammte von Hillebrecht (zusammen mit Karl Otto). Text nach Aussage von Hillebrecht selbst: "Parlamentarier aller deutschen Länder, vereinigt Euch und schafft ein neues Bau- und Bodenrecht." Zitiert nach: Durth, 1981, S. 367.

- Mangel an Handhaben für die Inanspruchnahme von Grundstücken für im Plan vorgesehene Zwecke.⁶³²

In Nordrhein-Westfalen war gesetzliche Grundlage für den Wiederaufbau bis zum Aufbaugesetz 1950 die "Verordnung über Neuordnungsmaßnahmen zur Beseitigung von Kriegsfolgen" vom 2.12.1940 (RGBl. I S. 1575), die durch die "Verordnung über vorläufige Neuordnungsmaßnahmen" vom 25.5.1947 durch die britische Militärregierung auf Westfalen ausgedehnt war und - obwohl ehemals für die ländlichen Gemeinden des westlichen Reichsgebietes als Sonderregelung des Kriegsschadenrechtes geschaffen - sich auch für die städtischen Bereiche als brauchbar erwies.⁶³³

Am 13.4.1950 beschloss der Landtag des Landes Nordrhein-Westfalen das "Gesetz über Maßnahmen zum Aufbau in den Gemeinden (Aufbaugesetz)" vom 29.4.1950 (GV. NW. 1950 S. 78 ff.), da die baurechtlichen Vorschriften weder für den Wiederaufbau noch für die Neugestaltung der Städte ausreichten. Das ehemalige *Zentralamt für Arbeit* in Lemgo hatte vorher 1949 unter Mitwirkung des *Deutschen Städtetages* von GÖDERITZ einen Gesetzentwurf erarbeiten lassen, der als *Lemgoer Entwurf* den Ländern zu Beschlussfassung empfohlen wurde. Die Länder der britischen Besatzungszone und Rheinland-Pfalz übernahmen die Empfehlung, während Hessen und später Baden-Württemberg eigene Entwürfe verfolgten und Bayern sowie Bremen ohne Aufbaugesetz auskamen.

Die Ablösung der Verordnungen aus der Zeit vor 1945 durch das Aufbaugesetz geschah auch vor dem Hintergrund, "daß ein demokratisches Staatssystem der Bewährungsprobe gerade auf diesem wichtigen Gebiet des öffentlichen Lebens nicht durch Übernahme formellgültiger Verordnungen des Dritten Reiches ausweichen kann."⁶³⁴

Im nordrhein-westfälischen Aufbaugesetz wurden zwei Jahre nach dem Erlass durch eine Änderung des Gesetzes der Bezug auf die "Beseitigung unmittelbarer oder mittelbarer Kriegsfolgen" (§ 1 Aufbaugesetz 1950) schon wieder gestrichen und das Gesetz damit auf alle städtebauliche Maßnahmen von Neubau, Erweiterung sowie Umbau und Wiederaufbau der Gemeinden bezogen (GV. NW. 1952 S. 73 ff.).

Das Aufbaugesetz für Nordrhein-Westfalen verzichtete - hier in der Tradition vorangegangener Gesetzesinitiativen - auf eine umfassende Neugestaltung der Rechtsmaterie, da die Zeit hierfür angesichts der Aufgaben fehlte. Das Gesetz sah eine zweistufige Planung vor. Der "Leitplan" umfasste das gesamte Gemeindegebiet (§ 5) und legte die "künftige Gliederung des Gemeindegebietes, die Führung des Durchgangs- und Ortsverkehrs, grundsätzliche Angaben über die Aufschließung, die Wohndichte und die beabsichtigte Art der Bebauung sowie über die vorgesehene Verteilung der öffentlichen Gebäude" fest (§ 6 (1) a) Satz 2). Er war vier Wochen offenzulegen (§ 7, Satz 1). Der "Durchführungsplan" wurde für Teile des Gemeindegebietes aufgestellt und legte - in Zusammenfassung und Ausweitung der vorangegangenen Fluchtlinien- und Bauzonenpläne - die erforderlichen Inhalte wie

⁶³² In Anlehnung an: Ernst, Werner: Kommentar zum Aufbaugesetz von Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf 1953; S. 12 ff.

⁶³³ Ernst, 1953; S. 12.

⁶³⁴ Ernst, 1953; S. 13. Es zeigen sich erneut die Verknüpfungen von fachlicher Auseinandersetzung und gesellschaftlich-politischem Hintergrund.

Nutzungen, Nutzungsgrad, Höhe und Gliederung der Baumassen für die Baugrundstücke oder Infrastrukturmaßnahmen fest (§ 10 - § 13).

Umfangreiche Regelungen für die Bodenordnung - vor dem Hintergrund der anstehenden Aufgaben und den durch die überkommene Grundstücksstruktur geprägten Innenstädten verständlich - enthielt Teil III des Gesetzes "Ordnung von Grund und Boden" mit sechs verschiedenen Verfahren, nach denen Grund und Boden entsprechend der Durchführungspläne geordnet werden konnte:

- Grenzausgleich (§ 15), bei unerheblichen Änderungen im Wert der betroffenen Grundstücke.
- Überführung von Grundeigentum an die Gemeinde einschließlich Ausgleich bei Wertsteigerungen (§ 16).
- Umliegung (§ 17 - § 34), unter der Voraussetzung eines aufgestellten Durchführungsplanes.
- Zusammenlegung von Grundstücken (§ 35 - 42) entsprechend der Angaben eines Durchführungsplanes.
- Grundstückneuordnungsverfahren (§ 43), liegenschaftsrechtliche Bildung eines gemeinschaftlichen Eigentums, Durchführung bei Antrag von zwei Dritteln der Eigentümer möglich.
- Enteignung (§ 44 - § 47), dabei grundsätzlicher Beibehalt allgemeiner enteignungsrechtlicher Vorschriften nach dem "Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum" vom 11.6.1874 (GS. S. 221) und nach dem "Gesetz über ein vereinfachtes Enteignungsverfahren" vom 26.7.1922 (GS. S. 211).⁶³⁵

Teil IV (§ 48 - § 53) enthielt Maßnahmen zur Ordnung der Bebauung entsprechend der Pläne wie die Anordnung von Baumaßnahmen (§ 49) oder die Bildung von Bauverbänden durch die Grundeigentümer (§ 53).

Teil V (§ 54 - § 58) enthielt Schlussvorschriften, insbesondere die Überleitungsbestimmungen für eingeleitete Verfahren nach früheren Rechtsvorschriften (§ 56). Mehrere Durchführungsverordnungen regelten die Umsetzung des Aufbaugesetzes.

In der Geltungszeit des Aufbaugesetzes wurde wiederholt die überkommene nicht aufgelöste Trennung zwischen dem Baupolizeirecht und dem städtebaulichen Planungsrecht als den Anforderungen des Wiederaufbaus in jeder Hinsicht widersprechendes Erbe vorangegangener Rechtsauffassung vorgebracht. "Diese enge Verflechtung der beiden Aufgabengebiete verlangt, daß die städtebauliche Planung und ihr Vollzug ein einheitliches Ganzes bilden müssen. Damit kommt dem Bebauungsplan im System der städtebaulichen Planung eine besondere Bedeutung zu. In einer künftigen Baugesetzgebung wird daher im Gegensatz zur unverbindlichen Bauleitplanung (Flächennutzungsplan, Gesamtaufbauplan) der Bebauungsplan für seinen Geltungsbereich wie bisher mit rechtsverbindlichen Wirkungen für und gegen Jedermann ausgestattet werden müssen."⁶³⁶

⁶³⁵ Hier wird zum wiederholten Male deutlich, in welchem Maße selbst das Aufbaugesetz sich auf andere teils wesentlich ältere Rechtsnormen mangels Alternativen stützen musste - soweit sie nicht durch das Gesetz außer Kraft gesetzt werden konnten.

⁶³⁶ Wandersleb (Hg.), 1959; S. 1201.

Die Terminologie der Länder war sehr uneinheitlich. Der vorbereitende Bauleitplan hieß "Flächennutzungsplan" (Berlin, Hessen, Niedersachsen, Saarland), "Übersichtsplan" (Baden-Württemberg), "Aufbauplan" (Hamburg, Schleswig-Holstein), "Leitplan" (Nordrhein-Westfalen) oder "Wirtschaftsplan" (Bayern, Rheinland-Pfalz, Bremen). Der verbindliche Bauleitplan hieß in Hamburg, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Schleswig-Holstein "Durchführungsplan", in Bayern, Baden-Württemberg, Hessen, Bremen, Saarland und Berlin "Bebauungsplan".

Eine Zwischenstufe auf dem Weg zu einem bundesweiten Baugesetz ist das "Baulandbeschaffungsgesetz (BaulBeschG)" vom 3.8.1953 (BGBl. I S. 720).⁶³⁷ Es war das erste Enteignungsgesetz des Bundes und diente dem Ziel, die Schwierigkeiten in der Baulandbeschaffung vor allem für den Wohnungsbau aufzuheben. Gleichzeitig sollte auf dem Gebiet des Baurechtes eine Vereinheitlichung des Rechtes im Bundesgebiet erreicht werden. Voraussetzung für die Enteignung waren das Wohl der Allgemeinheit (§ 1 (2)), die Notwendigkeit des Eingriffes mangels Alternativen (§ 1 (1)) sowie der Nachweis des ernsthaften vergeblichen Bemühens um den Erwerb (§ 5 (1)). Darüber hinaus waren die Enteignungszwecke (Beschaffung von Bauland für Wohnzwecke, Erschließungsflächen oder zur Sicherung des Rechtsfriedens) beschrieben (§§ 2, 6, 15, 51 und 56).

Sowohl das Aufbaugesetz wie auch das Baulandbeschaffungsgesetz haben die in sie gesetzten Hoffnungen nicht erfüllen können: "Zwei Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes [Baulandbeschaffungsgesetz] ist dasselbe zu beobachten, was schon für die Aufbaugesetze festgestellt werden konnte. Die Baulandnot hat es nicht gemildert, den Hunger der Praxis auf Gesetze nicht gestillt, die Hoffnung auf ihre Wirkung nicht zerstört. Der Ruf nach dem Bundesbaugesetz als der Hilfe aus aller Not ist ungeschwächt... Es ist sicher an der Zeit, hier Klarheit zu verschaffen, damit sich nicht ein weiteres, ein drittes Mal Enttäuschung und Missverständnis wiederholen, die schon zwei Gesetzgebungsakte der Nachkriegszeit begleitet haben."⁶³⁸

Der Ruf nach einer neuen Baugesetzgebung war in den 1950er Jahren allgegenwärtig: "Dieser frische Wind, der sich in der Baukunst bemerkbar macht, berechtigt zu der Hoffnung, daß auch im Städtebau die letzten Chancen noch nicht verloren sind, daß die gegenwärtige Entwicklung doch noch revidiert und daß neue Gesetz verlangt werden. Dies gilt besonders für das Bau- und Bodenrecht und für eine vernünftige Bewertung des Bodens, die eine Durchführung der städtebaulichen Gesundung ermöglicht."⁶³⁹ Auch GÖDERITZ/RAINER/HOFFMANN forderten in ihrer Schrift der "gegliederten und aufgelockerten Stadt" eine gesetzliche Grundlage, denn sonst "besteht die Gefahr, daß die Planung nur auf dem Papier oder Stückwerk bleibt und das Ziel praktisch nicht erreicht werden kann."⁶⁴⁰

1950 wurde als Referentenentwurf der "Entwurf eines Baugesetzes für die Bundesrepublik Deutschland" vorgelegt. Den Auftrag eines neuen bundes-

⁶³⁷ Der Interimscharakter des Baulandbeschaffungsgesetzes war vom Bundesministerium für Wohnungsbau klar intendiert: "Das Baulandbeschaffungsgesetz besitzt lediglich den Charakter einer vorläufigen Lösung. Es regelt einen Teil des Planungs-, Bau- und Bodenrechtes, das im ganzen einer Sichtung und Anpassung an die heutigen Verhältnisse sowie einer entsprechenden Neufassung bedarf." In: Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (Hg.): Deutschland im Wiederaufbau. Erfahrungsbericht für das Jahr 1952, Bonn 1952; S. 192.

⁶³⁸ Wolff, 1955; S. 78.

⁶³⁹ Werner, Bruno: Neues Bauen in Deutschland, München 1952; S. 19.

⁶⁴⁰ Göderitz, Rainer, Hoffmann; 1957; S. 85.

einheitlichen Baugesetzes nahm die Bundesregierung an und ließ durch das Bundesverfassungsgericht vorab die Befugnisse des Bundes und der Länder prüfen. Demnach fielen in die Zuständigkeit des Bundes nach Art. 74 Nr. 18 GG die städtebauliche Planung, die Umlegung, der Bodenverkehr und die Erschließung (BVerfGE 3, S. 407 - 439).

Der der Bundesregierung am 26.7.1956 daraufhin vorgelegte Gesetzesentwurf lehnte der Bundesrat ab. Am 26.4.1958 wurde dem dritten Bundestag ein überarbeiteter Gesetzesentwurf vorgelegt, der über 17 Monate vom zuständigen Ausschuss beraten wurde und dessen Bericht Grundlage des Beschlusses des Bundestages vom 20.5.1960 und des Bundesrates (mit denkbar knapper Mehrheit von 21 zu 20 Stimmen) über das BBauG war, das am 29.6.1960 verkündet wurde (BGBl. I S. 341). Damit lag zum ersten Mal ein einheitliches Baugesetz vor. Die Notwendigkeit eines neuen Gesetzes wird in der Aufhebung von 67 Gesetzen und Verordnungen deutlich (§ 186), die - mehrere Staats- und Regierungsformen umfassend - aus den Jahren 1919 - 1958 stammten.

Das Bundesverfassungsgericht hatte durch seinen Bericht die Gesetzgebungskompetenz des Bundes definiert, die in das BBauG aufgenommen wurde. Die nicht übernommenen Regelungen blieben als ehemaliges Baupolizeirecht in den Befugnissen der Länder, die daraus ihre Landesbauordnungen (LBO) entwickelten. Die Kompetenzüberschneidungen in einzelnen Rechtsfragen waren - und sind es bis heute - nicht überwunden. So können Bebauungspläne die Grenzabstände über die Festsetzungen der Bauweise oder von Baulinien und Baugrenzen regeln, dennoch liegen die Einzelheiten der Grenzabstandsregelungen in den bauplanerischen Befugnissen der Länder, die ordnungsrechtliche - nämlich v.a. feuer- und gesundheitspolizeiliche - Gründe für die entsprechenden Regelungen haben.

Das BBauG wurde in Teilen aus den vorangegangenen Rechtsentwicklungen heraus gestaltet (s. bspw. Zweistufigkeit der Planung) und hatte die konkreten Aufgaben des Wiederaufbaus und des Wohnungsbaus vor Augen, der zu überwiegenden Teilen durch Entwicklung neuen Baulandes außerhalb der alten Siedlungskerne bestand (s. hierzu auch die Erläuterungen zu den Perioden 1945 - 1949 und 1950 - 1959, vgl. Abschnitte 3.4.1 "Orientierung: 1945 - 1969 und 3.4.2 "Wiederaufbau und Konsolidierung 1950 - 1959").

Als "großer Wurf" wurde das BBauG schon unmittelbar nach Inkrafttreten nicht gesehen, da Defizite - wie die Thematik des Planwertausgleiches - außen vorgeblieben seien: "Viele Fachleute üben daran [Bundesbaugesetz] Kritik, da nicht alle Wünsche erfüllt wurden, die die Fachwelt erwartet hatte, doch darf das Gesetz als Schritt vorwärts betrachtet werden... Man hätte in manchen Punkten mehr erreichen können, doch wäre dazu eine Änderung des Grundgesetzes notwendig gewesen. Die Politiker waren indessen nicht bereit, solche einschneidenden Maßnahmen zu treffen."⁶⁴¹

Die im 10. Teil des BBauG eingeführte Baulandsteuer, mit der gestalterisch in den Bodenmarkt eingegriffen werden sollte (Abschöpfen der Planungsgewinne, Bebauung baureifer Grundstücke) wurde bereits 1965 ohne Aufhebens wieder abgeschafft.

⁶⁴¹ Jaspert, 1961; S. 250.

Schon unmittelbar nach Verabschiedung des BBauG wurde erkennbar, dass für die neue Aufgabe der Erneuerung der Innenstädte, die ab 1960 in den Fokus der Städte geriet (vgl. Abschnitt 3.4.4 "Das prosperierende Jahrzehnt: 1960 - 1969"), die Regelungen des BBauG nicht ausreichten. Neue Planungsaufgaben - wie soziale Fragen der Stadtsanierung oder die Regelungen der Verhältnisse zwischen Kommune, Planungsträger und Investor - entstanden, für die neue Befugnisse geschaffen werden mussten.

Ein erster Entwurf eines dazu geeigneten Gesetzes wurde von der Bundesregierung am 24.3.1965 vorgelegt, im Bundestag aber wegen bevorstehender Wahlen nicht beraten. Zu dem von der Bundesregierung dem Bundesrat anschließend übergebenen überarbeiteten Entwurf erhob dieser im Mai 1966 Bedenken, so dass eine Weiterberatung im Bundestag unterblieb. Die große Koalition aus SPD und CDU/CSU führte den Entwurf weiter, der - nachdem der Bundesrat Änderungsvorschläge gemacht hatte - im Bundestag erneut beraten wurde, bis auch dieser im Juni 1969 wegen der Wahlen nicht weitergeführt wurde.

Zum Abschluss kam das Gesetzgebungsverfahren erst in der sechsten Legislaturperiode 1971 nachdem der Bundesrat Änderungsvorschläge gemacht hatte und nach zahlreichen Vorschlägen der Opposition und nach heftigen Beratungen und erst nach Einschaltung eines Vermittlungsausschusses der Bundestag am 19.7.1971 und der Bundesrat am 23.7.1971 zustimmten. Nach Veröffentlichung trat das neue Städtebauförderungsgesetz (StBFG) am 1.8.1971 in Kraft (BGBl. I S. 1125) und schuf - auf dem BBauG aufbauend (s. § 86 StBFG "Anwendung des Bundesbaugesetzes") - ein eigenes zeitlich und räumlich begrenztes Sonderrecht für städtebauliche Sanierungsmaßnahmen (§§ 3 ff.) und städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen (§§ 53 ff.). Prägend für das neue Gesetz war die stärkere Beteiligung der Betroffenen (vgl. hier erneut Abschnitt 3.4.4 "Das prosperierende Jahrzehnt: 1960 - 1969") mit deckungsgleicher Beschreibung der Forderungen nach mehr politischer Teilhabe) entsprechend § 1 (4) Satz 3 und die gesellschaftspolitisch motivierte Forderung nach Förderung der Eigentumsbildung im Wohnungswesen nach § 1 (4) Satz 4.⁶⁴²

Dem BBauG von 1960 folgte zur näheren Ausführung seiner Regelungen 1962 die Baunutzungsverordnung (BauNVO, BGBl. I S. 429), für deren Erlass das BBauG den zuständigen Bundesminister ausdrücklich ermächtigt hatte (§ 1 (5)). Die BauNVO unterschied vier Bauflächen, die je nach Erforderlichkeit im Flächennutzungsplan darzustellen sind sowie zehn Typen von Baugebieten für den Bebauungsplan und steht damit klar in der Tradition der Funktionstrennung (auch hier wieder die aktuellen städtebaulichen Leitbilder widerspiegelnd). Schon Vorläufer vor 1945 hatten das Prinzip der Trennung der Funktionen, Wohnen, Arbeiten, Erholung und Verkehr verfolgt.⁶⁴³

Die Funktionstrennung in der städtebaulichen Planung muss auch als Planungs- und Ordnungsinstrumentarium wahrgenommen werden: Die Konse-

⁶⁴² Da das StBFG für den Untersuchungszeitraum nicht relevant ist (sieht man von seinem Wechselverhältnis zu den gesellschaftlich-politischen Verhältnissen während der Entstehungszeit ab), wird das Gesetz hier nicht weiter vertieft. Letztendlich hat nur die Nicht-Anwendung des StBFG die Wende zur erhaltenden und behutsamen Stadterneuerung vorbereiten können.

⁶⁴³ "Verordnung zur Regelung der Bebauung" vom 15.2.1936 (RGBl. I S. 104). Demnach konnten durch bau- polizeiliche Verordnung "Kleinsiedlungsgebiete, Wohngebiete, Geschäftsgebiete und Gewerbegebiete" mit der Maßgabe ausgewiesen werden, dass Betriebe mit erheblichen Immissionsbelastungen für die Nachbarschaft oder die Allgemeinheit nicht zugelassen werden dürfen. Insofern wurde von der BauNVO 1962 diese Gliederung weiter verfeinert und der Funktionstrennung weiter Vorschub geleistet.

quenz, in der die städtebauliche Praxis die Funktionstrennung in diesen Jahren umsetzte, lässt sich zwar in den beiden tragenden Säulen des BBauG und der BauNVO erkennen, ein anderer planerischer Umgang allerdings - d.h. andere städtebauliche Entwürfe - wären auf den beiden Grundlagen ebenso möglich gewesen. Erst weitere Regelungen wie das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG 1974 (BGBl. I, S. 721, 1193) und die Verordnungen hierzu) und vor allem die Fülle der Verwaltungsrechtsprechung erzwangen Entwürfe, die zwar städtebaulich nicht immer so gewollt, aber durch die beschriebenen Umstände in dieser Form erstellt werden mussten.⁶⁴⁴

In der BauNVO von 1968 ist das Leitbild "Urbanität durch Dichte" erkennbar, die sich aus der Kritik am Städtebau des davor liegenden Jahrzehnts entzündet hatte (s.o. BAHRDT, SALIN). Die Anhebung von Dichtewerten und die dadurch bewirkten städtebaulichen Defizite führten zur erneuten Novellierung der BauNVO 1977, die bei weitgehender Kontinuität eine zurückhaltende Verdichtung vorsah. Eine erneute Kurskorrektur erfuhr die BauNVO 1990 mit den Zielen von Innenentwicklung und Bestandpflege.

Die Frage, ob der BauNVO ein Leitbild zugrunde liegt, wird unterschiedlich beantwortet. Für HENCKEL et al. ist sie fraglich, "wenn nicht sogar zu verneinen". Dies gelte auch für die These, mit der Typisierung sei eine "Übernahme der sog. Charta von Athen" verbunden. Schließlich böte die BauNVO mit den Typen "Dorf-, Misch- und Kerngebiet selbst Baugebietstypen mit Nutzungsmischung" an.⁶⁴⁵ Für FICKERT, FIESELER hingegen entsprach die BauNVO 1962 "städtebaulichen Leitbildern früherer Jahrzehnte... und 'hinkte' hinter der tatsächlichen Entwicklung her."⁶⁴⁶

⁶⁴⁴ Wegweisend hier das sog. Flachglas-Urteil des BVerwG vom 5.7.1974, das eine klare räumliche Trennung von emittierendem Gewerbe und Wohnnutzung gefordert hatte (BVerwG, 5.7.1974 - IV C 50.72).

⁶⁴⁵ Henckel, Dietrich et. al. (Hg.): Planen - Bauen - Umwelt, Wiesbaden 2010, S. 61.

⁶⁴⁶ Fickert, Hans; Fieseler, Herbert: Baunutzungsverordnung, Stuttgart 2008, S. 3. Ausführliche Erörterung des Verständnisses von städtebaulichen Leitbildern im Kontext von Funktionstrennung und Nutzungsmischung: Kuder, Thomas: Nicht ohne: Leitbilder in Städtebau und Planung, Berlin 2004.

4. Das Beispiel Gütersloh

4.1. Stadtgeschichte und städtebauliche Situation des 19. Jahrhunderts und des 20. Jahrhunderts bis 1945

Gütersloh, zur Stadt ernannt 1825 durch König Friedrich Wilhelm III. von Preußen, ist eine jener Städte, die aus dörflichen Anfängen - diesen Charakter über Jahrhunderte bewahrend - erst durch die Industrialisierung wirtschaftliche Prosperität erlangte.⁶⁴⁷ Zuvor war die "kleine Heidestadt", wie man sie im 19. Jahrhundert noch nannte (und mit diesem Begriff bis heute kokettiert) vor allem vom Getreideanbau bestimmt. Wegen der sterilen Sandböden wurde vor allem Roggen angebaut, der 67% der Fläche einnahm, gefolgt von Buchweizen mit 36%, die anspruchsvolleren Getreidesorten Weizen und Gerste dagegen fehlten völlig.⁶⁴⁸

Das Kirchdorf begann Mitte des 18. Jahrhunderts sich zu verändern und seinen dörflichen Charakter zu verlieren. Die baulichen Erweiterungen jener Zeit (heutige Hohenzollernstraße, Blessenstätte, Busch) folgten einem steilen Bevölkerungsanstieg (1738 945 Personen, 1803 2 300 Personen⁶⁴⁹), der sich aus dem umliegenden ländlichen Raum rekrutierte. Aus ihm zogen die nicht erbberechtigten Söhne und Töchter nach Gütersloh. Ein Haupterwerbszweig war die Feingarnspinnerei, die ersten gewerblichen Verdichtungen im ländlichen Raum, Vorläufer der Industrialisierung. Im Jahre 1800 berichtete der Staatsmann JUSTUS VON GRUNER über Gütersloh: "Der rhedaische Flecken Gütersloh treibt den stärksten Garnhandel und hat äußerst reiche Kaufleute... Alles, alles ist hier mit Spinnen beschäftigt, und die Fertigkeit der Landleute, ihr Fleiß in dieser Kunst, ist zu einer unglaublichen Höhe gestiegen."⁶⁵⁰ Diese Erwerbschancen ermöglichten den Nichtvermögenden erst eine Familiengründung.

Die Entwicklung induzierte ihrerseits eine sich erhöhende Nachfrage nach Konsumgütern, die wiederum weitere gewerbliche Gründungen nach sich zogen. So entstand eine neue soziale Schicht der Kaufleute, die vorher im dörflichen Zusammenhang nicht vorhanden war. Sie waren die eigentlichen Gewinner dieses wirtschaftlichen Entwicklungsprozesses und profitierten von der durch Not bedingten Zuwanderung in das Kirchdorf Gütersloh.

Die Kaufleute waren in der Regel zugezogene Bürger, die allein schon dadurch, durch Vermögen und Einkommen und durch einen anderen Bildungsstatus sich von der heimischen Bevölkerung unterschied. Sie stellten den neuen Typ des Dorfbürgers dar, der bereits in der Lage war, sich vom dörflichen Umfeld abzusetzen und beeindruckende Bürgerhäuser zu schaffen (*Amtsvogtei*, am 10.11.1938, dem Höhepunkt des antijüdischen Pogroms abgebrannt, *Krönig'sche Apotheke*, *Stahl'sche Haus*, *Haus Bartels*).

⁶⁴⁷ Das Suffix -loh bezeichnet ein Gehölz, ein Wäldchen oder eine lichte Stelle im Wald und findet sich in weiteren Städtenamen wie Eschenlohe, Wiesloch oder Iserlohn. In: Helbock, Adolf: Die Ortsnamen im Deutschen, Berlin 1939, S. 85. -loh wurde umgangssprachlich auch verkürzt zu Verl(oh), Lintel (Lintlo) oder Werl(a).

⁶⁴⁸ Freitag, Werner (Hg.): Geschichte der Stadt Gütersloh, Bielefeld 2001; S. 69 ff. Diese Veröffentlichung ist das bisher einzige aktuelle Standardwerk (2012) der Geschichte Güterslohs.

⁶⁴⁹ Freitag, 2001; S. 97.

⁶⁵⁰ Richter, (o. Vorn.): Aus der Vergangenheit Güterslohs, in: Magistrat der Stadt Gütersloh: Gütersloh, Berlin 1925; S. 15.

Diese neuen Schichtungen ließen ein Phänomen sichtbar werden, das es so vorher nicht gab: Die Armut der Nichtvermögenden. Vorher weit verstreut und im wesentlichen unsichtbar auf dem Lande lebend wurde ihre wirtschaftliche Notlage durch die Konzentration ihrer Wohnstätten allgemein sichtbar.

Die starke Stellung gegenüber Bielefeld und die Zunahme von Kenntnissen und Erfahrungen, die die zuwandernden Kaufleute mitbrachten, waren Grundlagen, die Gütersloh den nächsten Schritt auf dem Weg zu Stadtbildung ermöglichten.

Bereits in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts kamen die Flachsspinnerei als Haupterwerbszweig und das Frachtfuhrwesen zum Erliegen. Parallel dazu entwickelten sich industriell geprägte gewerbliche Produktionen, wenngleich auch Gütersloh noch lange im "verhängnisvollen Erbe der Protoindustrie" verhängen blieb.⁶⁵¹ Erste Hinweise auf eine "Fabrikation" sind 1846 belegt wenngleich diese noch stark der handwerklichen Produktion verhaftet waren: eine Seifen- und Lichterfabrik von Gustav Oldermann und Moritz Strenger, später 1848 eine Salmiak- und Beinschwarzfabrik von Ludwig Schlüter.⁶⁵² In das Jahr 1835 fiel die Gründung des Verlages von CARL BERTELSMANN, dessen Anfänge in der von seinem verstorbenen Bruder ARNOLD BERTELSMANN gegründeten Buchbinderei lag, die schon 1824 um eine Steindruckerei erweitert wurde.⁶⁵³

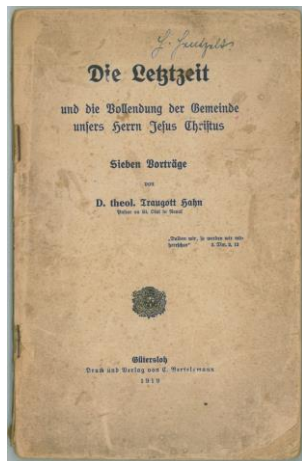


Abb. 16: Mit preiswerten Ausgaben christlich-konservativer Literatur hatte der Bertelsmann-Verlag großen Erfolg.⁶⁵⁴

⁶⁵¹ Vieregge, Heike: Eine Stadt im Aufbruch - Wirtschaftswachstum und urbanes Profil. In: Freitag, 2001; S. 124.

⁶⁵² Vieregge, 2001; S. 126.

⁶⁵³ Schwerpunkt der Verlagstätigkeit waren in den ersten hundert Jahren Schriften in protestantischer Tradition, denen später Philologie, Geschichte und Jugendliteratur und Ende der 1920er Jahre Belletristik folgten. Große Marktanteile erwarb Bertelsmann im Zweiten Weltkrieg mit der Lieferung von 19 Mio. Feldpostheften. "In der Herausgabe von völkisch-nationaler, teils auch antisemitischer Literatur zeigte sich die Kompatibilität der christlich-konservativen Tradition des Hauses mit der NS-Ideologie." Bertelsmann AG (Hg.), [2009]; S. 12. Die Expansion des Verlages zu einem Medienkonzern begann 1950 mit der Gründung des Leseringes, dem Aufbau von Sonopress 1958 (Schallplattenproduktion), dem Einstieg in weitere Verlage (Gruner + Jahr) und in das Privatfernsehen. S. a. Bertelsmann AG (Hg.), [2009].

⁶⁵⁴ Abbildung zeigt: Hahn, Traugott: Die Letztzeit und die Vollendung der Gemeinde unsers Herrn Jesus Christus, Gütersloh 1919 (Sammlung der 1919 in Gütersloh gehaltenen Predigten).

Wie überall in den sich entwickelnden Industrieländern profitierte auch Gütersloh von einer der wichtigsten Innovationen des 19. Jahrhunderts: der Dampfmaschine und der Erschließung des Raumes durch die Eisenbahn. 1828 wurden erste Pläne für eine Verbindung von Köln nach Minden aufgestellt. Nachdem eine Bahntrasse zwischen Dortmund und Bielefeld, die über Lippstadt und Rietberg nach Bielefeld geführt hätte, gegen starkes Engagement von Gütersloh gescheitert war (für die Alternative über Gütersloh wurden 7 500 Taler aus freiwilligen Zeichnungen und einer städtischen Anleihe zur Verfügung gestellt⁶⁵⁵), entschied am 9.3.1845 König Friedrich Wilhelm IV. über den Streckenverlauf von Hamm nach Bielefeld über Ahlen, Oelde, Wiedenbrück und Gütersloh. Die Strecke wurde am 15. Oktober 1847 eröffnet und bot allen an der Strecke gelegenen Städten neue Chancen der wirtschaftlichen Prosperität.

Diese wurden von Gütersloh anfänglich nur zurückhaltend genutzt. "Obwohl die Stadt Gütersloh ab 1847 einen Anschluß an eine Hauptbahn mit direkter Verbindung zum Kohlerevier besaß, wurde die Chance von der Industrialisierung nur in geringem Maße ergriffen."⁶⁵⁶ Die eigentliche "nachholende" Industrialisierung fällt in die Zeit ab 1873 bis zum Ersten Weltkrieg. Hier war es vor allem die Fleischwarenindustrie, die diese Entwicklung prägte und vom Krieg 1870/71 von der Lieferung großer Mengen Speck an das Heer profitierte. Dampfmaschinen - und damit erweiterte Produktionsformen - kamen in diesem Industriezweig erst ab 1880 zum Einsatz.

Der Fleischindustrie folgte mit Erfolg die Textilindustrie, die im Gegensatz von Anfang an mechanisiert war. Diese verhältnismäßig späte Industrialisierung hatte zugleich den Vorteil, dass sie ab 1880 in eine Zeit fiel, in der sich die wirtschaftlichen Verhältnisse wieder stabilisiert hatten.

Der Textilindustrie folgte als drittes Standbein der Industrialisierung die Metallindustrie. Sie trug mit dazu bei, dass sich die Lohnverhältnisse der in der Fleisch- und Textilindustrie Beschäftigten nachhaltig verbesserten. Dabei lag noch bis 1909 die Anzahl der dort Beschäftigten über denen der Metallindustrie. Erst in den unmittelbaren Jahren vor dem Ersten Weltkrieg konnte diese die anderen Industriezweige überholen und ihre Vorrangstellung nach dem Krieg weiter ausbauen. Damit einher ging der Wandel von der Herstellung von Stoffen zur Bekleidungsindustrie, mit dem ein weiteres Kapitel im Fortschritt der Industrialisierung von Gütersloh eröffnet wurde. Zuerst stellte *Niemöller & Abel* später *Greve & GÜth* Berufskleidung her.⁶⁵⁷

1920 war die Vorherrschaft der Metallindustrie mit über 2 200 Beschäftigten und mit 2 500 PS gesamter Betriebskraft eindeutig dokumentiert.⁶⁵⁸ Allein *Miele & Cie.* hatte 1921 bereits 1 500 Arbeitsplätze.⁶⁵⁹ Den zögerlichen Start in die Industrialisierung hatte Gütersloh mit dieser Entwicklung längst kompensiert.

Gleichzeitig wuchsen die Anforderungen an die verschiedenen Formen der Daseinsvorsorge, die durch das stetige Wachstum von Gütersloh ausgelöst wurden.

⁶⁵⁵ Richter, 1925; S. 20.

⁶⁵⁶ Vieregge, 2001; S. 133.

⁶⁵⁷ Magistrat der Stadt Gütersloh (Hg.), 1925; S. 67.

⁶⁵⁸ Vieregge, 2001; S. 145.

⁶⁵⁹ Miele & Cie. gegründet 1899, hatte 1907 mit 11 Arbeitern seinen Standort von Herzebrock nach Gütersloh verlegt. Nach: Magistrat der Stadt Gütersloh, 1925; S. 68.

Die Armenpflege entwickelte sich von der Aufgabe der Kirche zur kommunalen Aufgabe, die durch eine neue *Armen-Ordnung für die Stadtgemeinde Gütersloh* vom 13.12.1871 geregelt wurde.⁶⁶⁰ Hinzu kam die Einrichtung eines ersten Krankenhauses, das durch eine Spende des Gütersloher Kaufmannes BARTH ermöglicht wurde. Die Aufgabe lag allerdings weniger in der Pflege und Behandlung kranker oder verletzter Patienten, sondern ist eher als Alters- oder Pflegeheim zu verstehen.

In der Tradition der Armenpflege lag auch die Gründung der *Sparkasse* 1863, die vor allem den nicht-bürgerlichen Schichten die Verwaltung ihrer kleinen Vermögen ermöglichte.

Bedingt durch den zunehmenden Anteil der Industriearbeiter geriet auch bald die Wohnsituation in den Aufgabenbereich einer 1884 neu gegründeten *Sanitätskommission*, die die teils unwürdigen Arbeiterwohnungen vor allem auf dem sogenannten Busch in den Mittelpunkt ihrer Kritik stellte. Vor dem Hintergrund der Erkenntnis, dass der Bau von Arbeiterwohnungen noch nicht als gewinnbringendes Geschäft erkannt wurde und nur vereinzelt Werkswohnungen gebaut wurden, übernahm die Stadt Gütersloh diese Aufgabe. Sie wurde bald in die Hände des am 3.12.1909 gegründeten *Bauvereins* gelegt, der 1912 seine Tätigkeit aufnahm. Der damalige Bürgermeister Mangelsdorf machte dabei keinen Hehl daraus, dass "die Sozialdemokratie mit ihren unklaren aber verführerischen" Ideen keinen Widerhall bei hausbesitzenden Arbeitern finde.⁶⁶¹

Die Inbetriebnahme des Gaswerkes 1862 auf den ehemaligen Flächen des *Barkeyschen Hofes* an der Herzebrocker Straße, des Wasserturmes 1888 und des städtischen - zuvor privat betriebenen - Elektrizitätswerkes im Jahre 1913 waren weitere wichtige Entwicklungsimpulse für das wachsende Gütersloh.

Bürgermeister MANGELSDORF warb für die Errichtung eines Wasserwerkes mit dem wirtschaftlichen Argument eines zu erwartenden Überschusses. Der Betrieb wurde 1888 nach kurzem politischen und technischen Vorlauf aufgenommen.

Dagegen erforderte der Bau der städtischen Kanalisation einen wesentlich längeren Zeitraum, da die Stadtverordneten vor den hohen Kosten zunächst zurückschreckten. Erst durch die nachdrücklichen Ermittlungen der Verwaltung auf Hinweise über Missstände im Umgang mit den privaten Abwässern wurde die Kanalisation 1914 fertig gestellt. Bedingt durch den Ausbruch des Ersten Weltkrieges konnte die dazugehörige Kläranlage erst 1915 in Betrieb genommen werden.

1885 scheiterte der Versuch, einen städtischen Schlachthof zu errichten, um die 29 Schlachthöfe mit teils unzureichenden sanitären Standards zu ersetzen. Hier konnte sich die Verwaltung, vertreten durch Bürgermeister MANGELSDORF, nicht durchsetzen und verlor gegen den von der Fleischindustrie deutlich dominierten Magistrat. Im Gegenzug ging MANGELSDORF rigoros gegen die sanitären Missstände in den Schlachtereien vor. 1915 scheiterte ein zweiter Versuch, einen Schlachthof einzurichten.

⁶⁶⁰ Vieregge, 2001; S. 149.

⁶⁶¹ Vieregge, 2001; S. 158.

"Infolgedessen entspricht das Stadtkernbild nicht der Größe der Stadt." - Die Entwicklung vom Dorf zur Stadt⁶⁶²

Die Industrialisierung machte die Stadt Gütersloh bald zu dem bedeutendsten Ort im Kreis Wiedenbrück. Ihr Wachstum erforderte eine Vergrößerung des Stadtgebietes, das 1869 lediglich 174 ha groß war.⁶⁶³ Grundlage einer ersten Eingemeindung waren Anträge von "Landbewohnern", die sich dadurch wirtschaftliche Vorteile versprachen. 1869 erfolgte auf Anweisung von KÖNIG WILHELM I. der Übergang von Flächen der Bauerschaften Nordhorn und Sundern. Damit wurde das Stadtgebiet um 91 Morgen größer (22,75 ha).

Der Mangel an Bauland war Anlass dafür, dass viele Gewerbestandorte in das Umfeld von Gütersloh verlegt wurden, ein Grund für die bis heute erkennbare disperse Siedlungsstruktur, in der isolierte Nutzungen Grundlage für weitere Siedlungsansätze bildeten. Dieselbe Entwicklung vollzog auch der Wohnungsbau, der sich wegen des fehlenden Baulandes in den Bauerschaften Kattenstroth, Sundern und Nordhorn entwickelte. Auch diese Siedlungsansätze sind als solitäre Entwicklungen in der Landschaft teilweise bis heute erkennbar.

Hier sind wiederum die unterschiedlichen Motive von Verwaltung und Stadtverordneten zu erkennen. Während die Verwaltung in einer Eingemeindung vor allem die Chancen erkannte, sahen die Stadtverordneten vor allem die hohen Kosten. Dennoch konnte Bürgermeister MANGELSDORF 1903 die Zustimmung des Magistrats über die Eingemeindung der gesamten Landgemeinde und Bauerschaft Kattenstroth erreichen.

Initiator für die Vergrößerung des Stadtgebietes waren auch die Gewerbetreibenden mit ihrem wirtschaftlich motivierten Wunsch der Eingliederung nach Gütersloh. 1910 erfolgte durch Erlass König Wilhelms II. die Eingemeindung der Landgemeinde Kattenstroth, 1909 der Bauerschaft Kattenstroth-Spexard. Damit hatte sich das Stadtgebiet von 174 ha auf 4 312 ha vergrößert und bot mit der um das vierundzwanzigfache vergrößerten Fläche ungleich bessere Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung.

Mit der wachsenden Prosperität begannen sich urbanere Stadtformen zu entwickeln. Zwar war der sogenannte "Busch" noch bis zum Ende des 19. Jahrhunderts das Quartier der ärmsten Stadtbevölkerung. Es reichte im Süden von der Strengerstraße bis zur Kahlertstraße und zum Grünen Weg im Norden. Dagegen hatte sich im Bereich Hohenzollern-, Moltke- und Bismarckstraße auf großen Grundstücken eine Villenbebauung etablierte. Eine Entwicklung in die Randbezirke, wie sie viele Städte in den Industrialisierungsprozessen vollzogen haben. Diese Entwicklungsphase lässt sich an den erhaltenen Gebäuden ablesen.

Auch in Nachbarschaft zum Bahnhof entstanden Villen begüterter Gütersloher (heutige Eickhoffstraße, Kirchstraße). Später entstanden Villen außerhalb der Stadt (Thesings Allee, *Haus Miele*, Arch. SCHIERBAUM; Lindenstraße, *Haus Ww. Ruhenstroth*, Arch. Oldermeyer; *Haus Spreen*, Arch. Viemann;

⁶⁶² Zitat aus: Statistischer Jahresbericht 1955, S. 72.

⁶⁶³ Vieregge, 2001; S. 173.

Neuenkirchener Straße, *Haus Wilking*, Arch. Stüssel)⁶⁶⁴. Dass diese Entwicklungen zwar der wirtschaftlichen Prosperität von Gütersloh entsprachen, aber ohne Plan erfolgten, kritisierte sogar Bürgermeister MANGELSDORF und stellte fest, dass es "nicht einmal vom Gebiet der Villenkolonie" einen Bebauungsplan gebe.⁶⁶⁵

Entsprechende Siedlungsschwerpunkte der arbeitenden Bevölkerung lassen sich anfangs nicht feststellen, da ein großer Teil im Umland wohnte und nach Gütersloh einpendelte, ein weiterer Teil in eigenen Häusern mit Garten wohnten, aus denen sie sich teilweise verpflegten.

Erst das städtische Engagement, später das des *Gemeinnützigen Bauvereins*, führten zur Gründung von Arbeiterwohnquartieren durch die Bereitstellung von preisgünstigem Bauland und günstigen Krediten. Ein frühes Beispiel sind 24 städtische Gebäude in der Friedenstraße und die Siedlungen des *Gemeinnützigen Bauvereins* auf Bockschatz Feld, an der Rhedaer Straße und an der Georgstraße. Später bildeten sich weitere Wohngebiete für Arbeiter wegen der günstigeren Bodenpreise vor allem an den Stadträndern heraus (Bereich Kattenstroth, Georg- und Pestalozzistraße, Doheermanns Höhe, Zum Spellbrink, Zum Stillen Frieden).

Die soziale Differenzierung ging einher mit einer funktionalen Gliederung des Stadtgebietes, bei der sich räumliche Schwerpunkte der industriellen Produktion entwickelten. So wurde der Osten des Stadtgebietes wegen der Standortvorteile zum bevorzugten Ort der gewerblichen Entwicklung und zu einem ersten Industriegebiet

Auch das ursprünglich vor allem dem Wohnen dienende Gebiet der Innenstadt begann sich entsprechend der Wandlung von Gütersloh zu entwickeln. Die Baudichten nahmen durch Abriss der alten Fachwerkhäuser zugunsten von mehrgeschossigen Gebäuden aus Mauerwerk zu, der Einzelhandel entwickelte sich zu einer prägenden Innenstadtnutzung, der bald Banken, Versicherungen, Verwaltungen, Hotels und Gastronomie folgten und damit den Stadtbildungsprozess von Gütersloh sowohl gestalteten wie auch von ihr profitierten.

Die repräsentativen Bankgebäude (*Städtische Sparkasse, Dresdner Bank, Deutsche Bank*), die neue Post am Stohlmannplatz, die großen Hotels in der Stadtmitte oder das evangelische Vereinshaus in der Moltkestraße schufen um 1900 ein Stadtbild, das sich wesentlich vom Dorfcharakter des 1825 zur Stadt erhobenen Gütersloh unterschied. Diesem Urbanisierungsprozess folgend wurde am 3.3.1910 der "Ladeninhaberverein" gegründet, der Vorläufer des Einzelhandelsverbandes. Ziel war es, die Interessen des Einzelhandels gegenüber Wirtschaft und Politik zu vertreten.⁶⁶⁶

Dass dabei gerade die Innenstadt ein städtebaulich ausgesprochen heterogenes Stadtbild aufwies, ist den zwar starken, aber genauso ungeordneten Entwicklungsimpulsen zu verdanken, die dazu führten, dass neue "moderne"

⁶⁶⁴ Schluckebier, 1925; S. 60 f.

⁶⁶⁵ Vieregge, 2001; S. 183.

⁶⁶⁶ Gründungsmitglieder: Uhrmachermeister Aloys Pütt und Buchhändler August Goldstein sowie Kaufleute Clemens Müller, Friedrich Schrewe sen., Hans Sager, I.F. Zumwinkel, A.H. Diekötter, Christoph Behrens, I.H. Manecke. Zum ersten Vorsitzenden wurde am 11.5.1910 Aloys Pütt gewählt (Amtszeit bis 1912). Nach: Einzelhandelsverband Ostwestfalen-Lippe: 100 Jahre Einzelhandelsverband Gütersloh. In: *contacte* 4/2010, S. 10.

in der Regel mehrgeschossige Gebäude neben die alten Fachwerkhäuser gestellt wurden, eine Stadtsilhouette, die sich trotz der Kriegszerstörungen bis weit in die 1960er Jahre hielt. "Die Quartiers- und Citybildung vollzog sich seit Ende des 19. Jahrhunderts, ohne daß ihr Bebauungs- oder Bauzonenpläne zugrundelagen. Einzig die Entstehung der Wohngebiete für Arbeiter wurde durch die Wohnungsförderung der städtischen Verwaltung und des Gemeinnützigen Bauvereins gelenkt."⁶⁶⁷ Eine Gebäudegruppe "Am alten Kirchhof" wurde nach einem 1909 aufgestellten Fluchtlinienplan beseitigt. Ihr bescheinigte Stadtbaurat SCHLUCKEBIER 1925: "Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß diese Häuserreihe mit der alten Küsterwohnung außerordentlich malerisch war. Es ist darum auch der Stadtverwaltung nicht leicht geworden, sie zu beseitigen."⁶⁶⁸ Die Veränderung des Stadtbildes geschah im Bewusstsein ihrer stadthistorischen und stadtbildprägenden Werte. Auch eine am bereits am 2.6.1915 erlassene Satzung aufgrund des "Gesetzes gegen die Verunstaltung von Ortschaften und landschaftlich hervorragenden Gegenden" vom 15.7.1907 (PrGS. S. 260), mit der die Häusergruppe am alten Kirchhof geschützt werden sollten, konnten dies offensichtlich nicht verhindern.

Dieser Stadtbildungsprozess führte - auch hier in Analogie zu den industriellen Entwicklungen vergleichbarer Städte - zum Bau des Stadtparks nach den Plänen des Gartenarchitekten SCHÖDDER aus Iserlohn. Der erste Stadtgärtner in Gütersloh ROGGE ergänzte den Stadtpark um den Botanischen Garten.

Die Stadt Gütersloh hatte lange Zeit - trotz mehrfach vorgetragener Kritik von Seiten der Stadtverwaltung⁶⁶⁹ - die Stadtentwicklung kaum gesteuert, obwohl das Instrumentarium vorhanden war. Der Versuch, 1866 und 1877 zwei Bebauungspläne aufzustellen, scheiterte.

Erst durch die Bildung eines Stadtbauamtes⁶⁷⁰ entstand - wenn anfangs auch eher zögerlich - eine geordnete städtebauliche Entwicklung. So musste das erste Ortsstatut drei Mal beraten werden bis es schließlich am 12.8.1896 erlassen werden konnte und erstmals die Verwaltung ermächtigte, mit Bebauungsplänen die städtebauliche Entwicklung zu lenken.

Der erste Plan des zuständigen Spezialkommissars der Kreisverwaltung stieß im Magistrat auf heftige Kritik, die sich an den wenig sensiblen Lösungen für Gütersloh entzündete.⁶⁷¹ Trotzdem wurde dieser Plan von 1901 in den später entstandenen Bebauungsplan des Geheimen Regierungsrates Prof. Dr.-Ing. HENRICI integriert. In der Beauftragung von HENRICI wurde außerdem die Chance gesehen, die "wilde" Bebauung in der Landgemeinde und der Bauerschaft Kattenstroth nachträglich zu ordnen.

KARL FRIEDRICH WILHELM HENRICI (1842 - 1927) war seit 1875 Dozent an der Aachener Hochschule im Fach Architektur, wurde 1877 zum planmäßigen Professor berufen und behielt diesen Lehrstuhl bis zu seiner Emeritierung 1919 bei. HENRICIS Städtebau verzichtete nicht auf die inzwischen er-

⁶⁶⁷ Vieregge, 2001; S. 188.

⁶⁶⁸ Schluckebier, Ludwig: Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Gütersloh: In: Magistrat der Stadt Gütersloh (Hg.), 1925, S. 35.

⁶⁶⁹ Bürgermeister Mangelsdorf selbst sprach von "wilder Bebauung". Nach: Vieregge, 2001; S. 191.

⁶⁷⁰ 1891 - 1903 Techniker Gustav Jörgens, 1903 - 1907 Architekt Gerhard Balke, 1907 - 1937 Architekt Schluckebier.

⁶⁷¹ Vieregge, 2001; S. 193.

reichten technischen Vorzüge der Stadt, auch sollte sie nicht aussehen wie "eine mittelalterliche Stadt... Aber in meiner Stadt soll sich wieder Bild an Bild reihen, geeignet, um vom Maler gemalt und vom Dichter besungen zu werden."⁶⁷² Sein städtebauliches Leitbild - HENRICI war SITTE freundschaftlich verbunden - sah überschaubare Siedlungsansätze vor, die über den bloß ingenieurhaften Umgang mit dem Städtebau hinausgehen sollten. HENRICIS Städtebau befriedigte die Ängste des verunsicherten Bürgertums. Sein statisches, der Vergangenheit verhaftetes Städtebauprogramm bot hierfür geeignete Voraussetzungen: "Rechte deutsche Gedanken, deutsche Empfindung, deutsche Selbstlosigkeit, deutscher Gemein- und Familiensinn, deutsche Sinnigkeit, deutsche Gemütlichkeit, deutsche Pietät und deutscher Humor sollen uns leiten bei dem Ausbau unserer Städte."⁶⁷³

Für Gütersloh schlug er eine Gliederung vor, die durch ein Verkehrsnetz gesichert werden sollte. Der für die wirtschaftliche Entwicklung zwar wichtigen, die städtebauliche Entwicklung aber auch störenden Bahnlinie Köln - Hamm - Berlin sollte mit Unterführungen entgegengewirkt werden.

Die Nutzungsteilungen des Stadtgebietes für Gewerbe und Industrie, für Arbeiterwohnquartiere und Villenbereiche waren weitere Elemente des Bebauungsplanes, der dem Zentrum als Geschäftsviertel eine klare Priorität gab. Radial erstreckende Grünanlagen sollten die bebauten Bereiche mit dem Umland verbinden.

HENRICIS Plan war Grundlage für den 1924 entstandenen Bauzonenplan, der - den Bebauungsplan von 1909 weiter detaillierend - Bauweisen, Abstände und Nutzungsquartiere festlegte. Damit waren wesentliche Grundlagen für eine geordnete städtebauliche Entwicklung des sich bis dahin wenig planmäßig entwickelnden Gütersloh gelegt.

Im Rückblick zeigen sich auch in der Gütersloher Stadtentwicklung die Entwicklungsringe, die viele Städte geprägt haben: Der Stadtgründung selber als Entwicklungskeim - als sich aus den Umständen ergebende Gründung oder als planvoll angelegte Stadtgründung - folgten im Rahmen der Industrialisierung der zweite Ring, der wiederum ergänzt wurde durch die Prozesse der Suburbanisierung. Im Zentrum der Stadt - auch in Gütersloh trotz der Kriegsschäden und der danach erfolgten Abrisse in Teilen noch erkennbar - der historische Kern. Der zweite Ring ist geprägt von Gewerbebauten, den Untermervillen und den Arbeiterwohnquartieren. Die gründerzeitliche Stadterweiterung ist in Gütersloh nur in kleinem Maßstab zu erkennen, großflächige Stadterweiterungsgebiete finden sich hier nicht. Umso deutlicher ausgeprägt der Suburbanisierungsbereich, der vor allem in den Zeiten nach 1945 entstanden ist.

Die bis zum Bauzonenplan von 1924 teils zögerliche Stadtentwicklung führt VIEREGGE unter anderem auf die die bürgerliche Honoratiorengesellschaft zurück. Sie hätten weniger die Interessen der gesamten Gemeinde im Blick gehabt, vielmehr als Vertreter einzelner sozialer und politischer Interessen gehandelt. Die starken Egoisten hätten der Verwaltung Grenzen aufgezeigt, wie dies an der Verhinderung der Ansiedlung neuer metallverarbeitender Be-

⁶⁷² Zitiert nach: Fehl, Gerhard: Kleindach, Steildach Volksgemeinschaft. Zum 'reaktionären Modernismus' in Bau- und Stadtbaukunst, Braunschweig, Wiesbaden 1995; S. 103. Dort auch weiteres zu Henrici: S. 99 - 131.

⁶⁷³ Zitiert nach Fehl, 1995; S. 127.

triebe deutlich geworden sei, die zu neuen Lohnverhältnissen geführt hätten. "Das ehemals fortschrittliche Wirtschafts- und Bildungsbürgertum wirkte sich am Ende des 19. und beginnenden 20 Jahrhunderts daher zunehmend hemmend auf die Stadtentwicklung aus. Motor waren nun die neuen Unternehmer und eine vorausschauende städtische Verwaltung."⁶⁷⁴

Diese Entscheidungsstrukturen und die Majorisierung der städtischen Politik durch Unternehmerentscheidungen hielten sich erstaunlich lange, wie DIESTE 1995 in seiner Untersuchung nachweist: "Die ersten zwei Drittel des Berichtszeitraumes sind von einer überwiegend reaktiven Politik und stetigen Zustimmungsbereitschaft des Rates gegenüber den Projekten und allen damit verbundenen Anforderungen der Großunternehmen gekennzeichnet." Es sei dem utilitaristisch-pragmatischen Verständnis der Ratsmitglieder zu verdanken, dass diese "die künstliche Verengung auf diesen Verfahrensweg entweder nicht hinterfragen oder aber mit einer kommunalen 'Kosten-Nutzen-Analyse' rechtfertigen" würden.⁶⁷⁵

Anschluss an der überregionalen Verkehr - Bau der Reichsautobahn 1938 (heutige BAB 2)

Gütersloh konnte bereits früh durch den Bau einer "Autostraße" (wie sie vor dem Begriff der "Autobahn" genannt wurde) profitieren. Nach den Vorbereitungen durch die *HaFraBa* (*Verein zur Vorbereitung der Autostraße "Hansestädte-Frankfurt-Basel"*, gegr. 1926) nahm die 1933 eingerichtete *Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen e. V. (GEZUVOR)* die Arbeiten auf und entwarf ein 6 000 km langes Grundnetz, dessen Planungen für die Linie Ruhrgebiet-Berlin bis Ende 1934 fertiggestellt worden waren. Geplant und gebaut wurde gleichzeitig an mehreren Stellen, für den Abschnitt Gütersloh-Berliner Ring wurde die *Oberste Bauleitung Reichsautobahnen (OBR)* in Hannover am 1.2.1934 gegründet.

Reichsautobahnen sollten sich in die Landschaft einfügen. Dabei galt es, "eine Linie aufzufinden, die technisch die günstigste war und die sich zugleich möglichst vollkommen in die Felder und Wiesen der niedersächsischen Flachlandschaft einfügte, ohne daß hier der Eindruck entstehen konnte, daß hier mit rauher Hand durch harte, geometrische Linien landschaftliche Reize zerstört würden."⁶⁷⁶

Der überwiegende Teil der Strecke galt als "Flachlandstrecke", die sogenannte "Weststrecke" zwischen Gütersloh-Ost und Hannover war wegen der Querung von Teutoburger Wald und Wesergebirge der topographisch schwierigere Abschnitt. Die Autobahnen hatten eine Kronenbreite von 24 m mit je zwei Fahrstreifen von 7,50 m und einem Mittelstreifen von 4,20 m, die Ausbaugeschwindigkeit betrug 160 km/h. Bis 1937 war nach dreijähriger Bauzeit die 225 km lange Strecke von Hannover bis Berliner Ring fertig gestellt. Nach der Freigabe am 15.12.1938 konnte der Abschnitt von Gütersloh bis Bad Salzuflen befahren werden. Die letzte Lücke zwischen Bad Salzuflen und Bad Nenndorf wurde am 23.9.1939 geschlossen.

⁶⁷⁴ Vieregge, 2001; S. 200.

⁶⁷⁵ Dieste, 1996; S. 426.

⁶⁷⁶ Zitiert nach: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen et al.: Sechsstreifiger Ausbau der A 2 Ruhrgebiet - Berlin, o. O., 2000; S. 9.

Die Brückenbauwerke entstanden mit hohem gestalterischem Aufwand. Für die Region Gütersloh lässt sich dies an der Talbrücke *Lämershagen* westlich der Anschlussstelle Bielefeld erkennen. In Richtung Osten bis Bad Eilsen wurden weitere Brücken in klassischer Viaduktbauweise und mit Vorsatzsteinen errichtet: Talbrücke *Finnebach* (158 m) bei Herford, sowie die *Exertalbrücke* (227 m, Verblendung aus Muschelkalk als bossiertes Mauerwerk) und die Talbrücke *Steinegge* (255 m) bei Vlotho.⁶⁷⁷

Zusammen mit der Autobahn wurden die Nebenanlagen errichtet. Bis 1939 entstanden Rasthof und Tankstelle in Hamm-Rhynern, die erhalten sind. Durch ihre symmetrische Anordnung beidseits der Autobahn wirken sie wie eine Torzufahrt in das Ruhrgebiet, steile Satteldächer dokumentieren die Nähe zum westfälischen Bauernhaus. Der nächste Rasthof war *Magdeburger Börde* bei Magdeburg. Nach dem Zweiten Weltkrieg am 31.10.1954 eröffnete die Autobahnraststätte Gütersloh bei km 351 ihren Restaurant- und Hotelbetrieb.



Abb. 17: In den frühen 1950er Jahren hatte die BAB 2 noch das Aussehen ihrer Entstehungszeit. Aufnahme ca. 1956, Blick Fahrtrichtung West mit Raststätte Gütersloh Nord. Quelle: Kraak, Hagen: Gütersloh, Gütersloh 1956; ohne Seitenzahl.

Architekten des nördlich der Autobahn gelegenen Rasthofes Rhynern war GSAENGER aus München, des südlich gelegenen HENTRICH, Düsseldorf.⁶⁷⁸ Auch weitere Zweckbauten übernahmen regionale Bauweisen wie die nahegelegene Autobahnmeisterei bei Oelde, die einer westfälischen Hofanlage nachempfunden wurde: "Die Autobahnmeisterei soll dem Autobahnbenutzer schon äußerlich als ein Bestandteil der Autobahn kenntlich gemacht

⁶⁷⁷ Bei km 371,9 zwischen den Anschlussstellen Beckum und Oelde entstand 1938 die weltweit erste Brücke aus Spannbetonfertigteilen, eingetragen als technisches Denkmal in die Denkmalliste der Stadt Beckum. Am 30.9.2012 abgebaut und auf einen neuen Standort auf der Raststätte Vellern transloziert.

⁶⁷⁸ Nach: Hoebel, Christian: Die Geschichte des Autobahnbaus im Deutschen Reich zwischen 1933 und 1945. In: Denkmalpflege in Westfalen-Lippe, 2/2011; S. 60.

werden. Die Bauvorhaben sollen nicht typisiert, sondern den heimischen Bauweisen angepasst und in die Landschaft eingefügt werden."⁶⁷⁹

Die Wirkung der Autobahnen allgemein wie auch der Reichsautobahn bei Gütersloh blieb bis 1945 begrenzt. Es waren ohnehin keine unmittelbaren strukturwirtschaftlichen Gründe, die zu ihrem Bau führten, sondern militärstrategische und arbeitsmarktpolitische Gründe. Sowohl der unmittelbare Kriegsausbruch nach Fertigstellung wie auch der geringe Motorisierungsgrad machten die Autobahnen zu einer noch nachrangigen Verkehrsinfrastruktur. Die Funktion eines wirtschaftlichen Impulses erfüllte sie erst nach dem Zweiten Weltkrieg und vor allem in der Massenmotorisierung in den 1960er Jahren und der zunehmenden Bedeutung des LKW-Transportes gegenüber der abnehmenden Bedeutung von Bahn und Binnenschifffahrt.

Gegenüber der ursprünglichen Situation ist die wirtschaftliche Bedeutung der unmittelbar an Gütersloh vorbeiführenden BAB 2 heute unbestritten. Sie gehört - letztlich auch vor dem Hintergrund anderer geowirtschaftlicher Bedingungen (Öffnung der Märkte Osteuropas) - inzwischen zu den wichtigsten West-Ost-Verbindungen.

Gütersloh wird Garnisonstadt - Bau des Flugplatzes und der Kaserne 1935

Die Nachrichtenkaserne an der Verler Straße auf dem früheren Stadtwaldgelände des Hofes Osthus wurde am 15.11.1935 von der 1. Kompanie des Luftnachrichten-Regiments Nr. 6 und der im Nordwesten gelegene Flugplatz am 24.4.1937 durch das Kampfgeschwader III/254 bezogen.⁶⁸⁰ Am 1.3. 1937 nahm die erste Buslinie der Stadtwerke von der Nachrichtenkaserne über den Bahnhof bis zum Flugplatz ihren Betrieb auf, die 1938 in Richtung Spexard und Marienfeld verlängert wurde.

Durch Eingemeindungen aus der Gemeinde Herzebrock (1.10.1938 93,76 ha; 1.12.1943 8,7 ha) und aus der Landgemeinde Marienfeld, Kreis Warendorf (1.4.1939 7,6 ha) wurden weitere Flächen für den längst fertig gestellten Flugplatz erworben, der bei Kriegsende eine Größe von ca. 300 ha hatte. Für Bau- und Grunderwerb waren Kosten von 646 465 Reichsmark aufgewendet worden.⁶⁸¹ Die Gütersloher Wirtschaft hatte nur zu einem geringen Teil vom Bau profitiert, ein großer Teil der Bauleistungen wurden von Unternehmen aus ganz Deutschland ausgeführt, für deren Arbeitnehmer Wohnbaracken auf dem Flugplatz geschaffen wurden.⁶⁸² Teile des ehemaligen Hofgebäudes der Hofstelle Pavenstädt Nr. 29 "Wixförtchen", deren Existenz dort ab 1150 nachgewiesen werden kann, wurden als Vorraum in das Gebäude des Offizierskasinos integriert.

Der Flugplatz Gütersloh wurde von Beginn an in die Kämpfe des Zweiten Weltkrieges einbezogen. Schon vorher im Herbst 1938 war das Geschwader

⁶⁷⁹ Zitiert nach: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen et al., 2000; S. 35.

⁶⁸⁰ Zur Belegung des Flugplatzes während des Nationalsozialismus s. Tessin, Georg: Verbände und Truppen der deutschen Wehrmacht und Waffen-SS im Zweiten Weltkrieg 1939 - 1945, Osnabrück 1996. Dritter Band; S. 319 sowie Sechzehnter Band, Teil I, Wehrkreise I - VI, Osnabrück 1996; S. 305 und S. 334.

⁶⁸¹ Büscher, Wolfgang: Der Flugplatz Gütersloh im Wandel der Zeit, Rheda-Wiedenbrück 1994; S. 11.

⁶⁸² Nach: Lewis, G. J.: Flugplatz Gütersloh 1937 - 1987 - A Short History, Gütersloh 1987; S. 13

im Zusammenhang mit der "Sudetenkrise" nach Schlesien abgezogen worden. Während der ersten Kriegstage 1939 diente der Flugplatz als Tank- und Serviceplatz für die in Polen eingesetzten Verbände.

Einen Namen trug der Flugplatz während dieser Zeit nie. Erst die britische Luftwaffe baute in den Nachkriegsjahren den Flugplatz zu seiner jetzigen Größe und strategischen Bedeutung aus, der heute den Namen "Princess Royal Barracks" trägt.

Die Kaserne an der Verler Straße im Süden von Gütersloh für 2 500 Soldaten beherbergte 1941 darüber hinaus die größte Ausbildungsstätte für "Luftwaffenhelferinnen" und weibliche Büro- und Schreibkräfte in Deutschland für bis zu 600 Frauen. Darüber hinaus wurde in Zusammenarbeit mit dem Flugplatz das sogenannte *Lichtenstein-Gerät* der Firma Telefunken erprobt, eine Radaereinrichtung für die am Flugplatz stationierten Nachtjäger.⁶⁸³

Die beiden Einrichtungen des Flugplatzes und der Nachrichtenkasernen waren für Gütersloh ein großer Prestigegewinn. In den militarisierten Zeiten des Nationalsozialismus mit seinen politisch gesetzten Schwerpunkten und Ausrichtungen auf Streitkräfte und die Partei der NSDAP wurden die beiden Einrichtungen auch in Gütersloh begrüßt. "From the tone and content of the many speeches on occasions to mark the various developments in Gütersloh's military status 1935 - 1937 there seems to be little doubt that the civic authorities were enthusiastic in their welcome of the Luftwaffe ... The station was a matter of local pride and the town basked in the improved status it brought."⁶⁸⁴ Für die *Westfälische Zeitung* war die Eröffnung des Flugplatzes das "Schönste Geburtstagsgeschenk" und "Ein Festtag für die Garnisonstadt Gütersloh" (21. April 1937): "Von der Stadt her schallt frischer Marschgesang - die Rekrutenkompanie der Luftnachrichten-Ersatzabteilung marschiert auf den Platz. Noch sieht man es ihnen an, daß sie das graublaue Ehrenkleid erst seit kurzer Zeit tragen - ein paar Wochen noch und auch aus ihnen sind wieder stramme Fliegerjunker geworden... Der feierliche Einzug der Truppe am Sonnabend wird den Fliegern das Bewusstsein geben, daß auch diese neue Formation in Gütersloh herzlich willkommen ist."⁶⁸⁵

Im Zweiten Weltkriege wurde der Flugplatz zwar bombardiert, erfüllte jedoch bald wieder seine Aufgabe, nachdem er am 6.4.1945 von der *US-Army* besetzt worden war. Am 9.5.1945 übernahm die britische *Royal Air Force* den Flugplatz. In den Folgejahren wurden Start- und Landebahn und dazugehörige Einrichtungen wie Munitionslager, Hangars, Bunker, Abfertigungsgebäude und die Kläranlage ständig ausgebaut und erweitert und Unterkünfte sowie Wohnungen für 2 500 Personen geschaffen.⁶⁸⁶

⁶⁸³ Lewis, 1987; S. 23 f.

⁶⁸⁴ Lewis, 1987; S. 15, 17.

⁶⁸⁵ Mit dem Geburtstagsgeschenk wird offensichtlich der Geburtstag Hitlers am 20.4.1889 angesprochen.

⁶⁸⁶ Büscher, 1994; S. 30.



Abb. 18: Das 1944 stationierte Nachtjagdgeschwader nutzte die in der Nachrichten-kaserne an der Verler Straße erprobten Bordradargeräte. Quelle: Archiv Paul G. Stipdonk, Spotting Group Gütersloh.⁶⁸⁷

Zeitweise war der Flugplatz der weltweit größte für Fluggäste und Fracht der *Air Force*. Heimatflüge, Urlaubsflüge und die Verlegung von Kampfgruppen brachten 1973 186 000 Passagiere und 3 700 to Fracht. Eine regelmäßige Verbindung nach London-Luton wurde von der *Britannia Airways* durchgeführt.⁶⁸⁸

1993 gab die *Royal Air Force* die Nutzung auf, bis dahin waren seit 4.1.1977 *Harrier* auf dem Flugplatz stationiert.⁶⁸⁹ Nachfolger wurde die *British Army* mit Hubschraubereinheiten. Eine zivile Mitbenutzung für 3 500 Starts und Landungen/Jahr wurde 1996 genehmigt, ist heute aber (2012) wegen fehlender fliegerischer Infrastruktur eingestellt. Die "Luftverkehrskonzeption des Landes Nordrhein-Westfalen" (2000) unterstützt die Konversion zu einem zivilen Sonderflughafen für den Geschäftsreiseverkehr. Einschränkend stellt das "Flughafenkonzept der Bundesregierung" (2009) klar, dass solche Konversionsprojekte nur bei Feststellung des Bedarfes und der wirtschaftlichen Tragfähigkeit realisiert werden sollen.⁶⁹⁰

Die städtebauliche Wirkung des Flugplatzes besteht in seinem exterritorialen Charakter, der ihn aufgrund des besonderen völkerrechtlichen Status` unzugänglich macht und der Planungshoheit der Stadt Gütersloh entzieht. Bis heute (2012) bestehen Einschränkungen aufgrund der formal weiterhin bestehenden Flugplatzeigenschaften (Bauhöhenbeschränkungen, Lärmschutz-zonen). Im Regionalplan sind die Flächen als "Flughafen/-platz für den zivilen Luftverkehr" und als "Militärflughafen" sowie als "Allgemeiner Siedlungsbe-reich für zweckgebundene Nutzung - Militärische Einrichtungen" dargestellt. Der FNP stellt beide Militärflächen als Sonderbaufläche mit den Zweckbe-stimmungen "Flugplatz" und "Kaserne" dar.

Zu den beiden Standorten gehören ca. 1 000 Wohnungen in verschiedenen Formen sowie Sportplätze und ein Schulstandort im Ortsteil Blankenhagen. Die wirtschaftliche Bedeutung der rund 6 000 Angehörigen der British Army

⁶⁸⁷ Ju-88G-1 5./NJG 2, 1944, nach: <http://sg-etuo.de/Luftwaffe/NJG2?userlang=de> {3.3.2012}

⁶⁸⁸ Die Glocke, 6.8.1974.

⁶⁸⁹ Einsitziger Jagdbomber und taktischer Aufklärer mit STOL- und VTOL-Fähigkeit, dessen besondere Flugfähigkeiten zu hohen Lärmemissionen führte. Nach: <http://sg-etuo.de/Main/DatenHarrierGR3> {3.4.2012}

⁶⁹⁰ Stadt Gütersloh: 1. Konversionsbericht für die Stadt Gütersloh, Gütersloh 2011; S. 17.

und der rund 360 zivil Beschäftigten (2011) wird in der Kaufkraft von 120,9 Mio. Euro offensichtlich.⁶⁹¹

Mit einer Entscheidung des britischen Finanzminister OSBORNE über Einsparungen von insgesamt 93 Mrd. Pfund (95 Mrd. Euro) im Oktober 2010 ist der Rückzug der gesamten britischen Truppen zu erwarten. Davon sind deutschlandweit 18 000 militärisch Beschäftigte und 20 000 Familienangehörige betroffen. Der Rückzug soll bis 2020 abgeschlossen sein.

Der exterritorialen Lage des Flugplatzes entspricht das geringe Maß der gesellschaftlichen Integration der britischen Truppen und der sozialen Bindungen mit der Gütersloher Bevölkerung. Erste Kontakte 1946 führten zur Gründung des *Anglo-German-Clubs*, ihr folgte 1978 die Neugründung der *Deutsch-Britischen Gesellschaft*. Die geringen Dienstzeiten vor Ort mit häufiger Versetzung des Personals und die separierende Wirkung der in den 1950er und 1960er Jahren eigens für die britische Truppen gebauten Siedlungen sowie eigene Infrastrukturen wie der *NAAFI-Shop (Navy-Army-Air Force-Institution)*, SB-Markt ausschließlich für Militärangehörige, zu Beginn in Roonstraße 1) sorgten für eine relativ isolierte soziale Lage der britischen Truppen, die nur von Offiziersrängen in offiziellen Begegnungen regelmäßig durchbrochen wurde. Diese Verhältnisse gelten bis heute.⁶⁹²

Belastend waren über lange Jahre die hohen Lärmimmissionen, denen die Bevölkerung vor allem der nördlichen Stadtgebiete ausgesetzt waren. Schon 1947 wurden die Kolbenmotorflugzeuge (*Mosquito*) durch Turbinenstrahlflugzeuge (*Vampire*) mit deutlich höheren Schallemissionen abgelöst. 1959 wurde ein "Martyrium des Höllenlärms" beschrieben (*Gütersloher Nachrichten* 21.4.1959), das die Verlängerung der Start- und Landebahn - die 1961 tatsächlich durchgeführt wurde - mit sich bringen würde. Trotz vieler selbst auferlegter Beschränkungen der *Air Force* (keine Nachtflüge, Tiefflugverbot, Installation eines Triebwerkschalldämpfers) konnten in Gütersloh die Konflikte und die Konsequenzen auf die Stadt- und Siedlungsentwicklung bis zur Einstellung des Flugbetriebes nicht beseitigt werden.

4.2. Unmittelbare Nachkriegszeit - Entwicklungszeit 1945 - 1949

Gütersloh nach Kriegsende

Rund fünf Wochen vor der Kapitulation Deutschlands am 8.5.1945 war für Gütersloh bereits am 2.4.1945 der Zweite Weltkrieg mit dem Einmarsch amerikanischer Truppen beendet. Nach dem Abzug der Armee in die amerikanisch besetzte Zone in Süddeutschland folgten britische Truppen und Angehörige der *Royal Air Force*, die die militärischen Liegenschaften Flugplatz und Nachrichtenkasernen besetzten und die bereits beschlagnahmten Wohnungen und Häuser übernahmen.

Durch Luftangriffe und Kampfhandlungen hatten über 300 Gütersloher Zivilpersonen ihr Leben verloren. Darüber hinaus waren große materielle Verluste

⁶⁹¹ Stadt Gütersloh, 2011; S. 6.

⁶⁹² S. Büscher, 1994; S. 67 - 69.

zu verzeichnen, die vor allem durch die zwischen dem ersten Angriff am 3.7.1940 und Kriegsende durchgeführten 40 Luftangriffe ausgelöst worden waren. Der letzte Luftangriff erfolgte noch am 28.3.1945 wenige Tage vor dem Einmarsch. Schwere Luftangriffe wurden fast über die gesamte Kriegszeit und verstärkt zu Kriegsende durchgeführt.⁶⁹³

- 10.7.1941
- 8.8.1941
- 31.5.1944
- 22.10.1944
- 26.11.1944 (betroffen: u.a. Apostelkirche)
- 28.1.1945 (betroffen: u.a. Firma Miele, Blessenstätte, Evangelisch-Stiftisches Gymnasium)
- 24.2.1945 (betroffen: u.a. Flächen nördlich der Umgehungsstraße, Kahlertstraße)
- 14.3.1945 (betroffen: u.a. Innenstadt, Berliner Straße, Eickhoffstraße, Blessenstätte)
- 28.3.1945

Eine Zusammenfassung über die Zerstörungen ergibt folgendes Bild:

- Zerstörung der Apostelkirche (einzige im Kreis Wiedenbrück zerstörte Kirche) und der Volksschule in Kattenstroth. Beschädigung der Handelsschule, des Evangelisch-Stiftischen Gymnasiums und des Hauptbahnhofs.⁶⁹⁴
- Vollständige Zerstörung von 33 Gewerbebetrieben.⁶⁹⁵
- Verluste im Wohnungsbau: 3 230 Wohngebäude wurden beschädigt, davon 510 zu mehr als 60%, unbeschädigt blieben lediglich 663. 5 656 Wohnungen wurden beschädigt, 897 zu über 60%, unbeschädigt waren 1 280 Wohnungen.⁶⁹⁶ Der durchschnittliche Schadensgrad betrug für Gütersloh 24,92%. Damit lag die Stadt im Bereich der Bezirksregierung Detmold nach Bielefeld und Paderborn an dritter Stelle der Schadenshöhe.⁶⁹⁷ Im einzelnen waren die Wohnungen wie folgt beschädigt.⁶⁹⁸

bis 15%	2 852 WE
von 16 - 40%	1 139 WE
von 41 - 60%	768 WE
von 61 - 100%	897 WE

⁶⁹³ Statistischer Jahresbericht 1951, S. 3.

⁶⁹⁴ Die Apostelkirche wurde bei einem Angriff am 26.11.1944 zerstört, bei der 19 Menschen, die in der Kirche Zuflucht gesucht hatten, ums Leben kamen. Der Südflügel des Hauptbahnhofs war durch einen Angriff am 13.4.1945 schwer beschädigt worden. Zwar begann die Reichsbahn noch am 1.4.1945 (also noch vor dem Einmarsch der amerikanischen Truppen) mit dem Wiederaufbau, doch wurden Eingangshalle und Südflügel von der amerikanischen Armee im April 1945 gesprengt. Die erstellten Provisorien blieben bis zur Fertigstellung der neuen Empfangshalle 1953 stehen.

⁶⁹⁵ Hallen der der *W. Ruhenstroth G.m.b.H* (ab 1959 *WIRUS-Werke W. Ruhenstroth GmbH*) an der Holzstraße dienten auf Anweisung der britischen Militärbehörde als Transitlager für "DP's" (displaced persons). 4 000 ehemalige sowjetische Kriegsgefangene fanden dort von Juni 1945 bis Oktober 1945 bis zur Überführung in die Sowjetunion Aufnahme.

⁶⁹⁶ Erläuterungsbericht zum Leitplan der Stadt Gütersloh 1959, Stadtarchiv Gütersloh, DS 5596, S 12. Zu mehr als 60% geschädigt galten Gebäude, die bis zur Kellerdecke zerstört waren.

⁶⁹⁷ Bereits 1937 hatte die Stadt Gütersloh eine von Johannes Mohn (1856 - 1930) 1904 als private Grünanlage hergerichtete 3,8 ha große Fläche im Nordwesten des Stadtgebietes erworben und zur öffentlichen Erholungsfläche umgestaltet. Dort wurde auf Anregung von Stadtbaurat Herbert Möller 1945 - 1948 mit 50 000 m³ Trümmerabraum die bis heute bespielte Freilichtbühne aufgeschüttet.

⁶⁹⁸ Statistischer Jahresbericht 1954, S. 63 ff. Im Winter 1945/46 wurden in den Kaufhäusern Wiesenhöfer (Berliner Straße) und Schmidts (Königstraße) sowie im Hotel Barkey (Kökerstraße) Wärmehallen eingerichtet.

Belastend waren auch die Beschlagnahmen von Wohnungen, eine Angelegenheit, die sich bis in die 1950er Jahre erstreckte und zu kontinuierlichen Erörterungen in der Stadtverordnetenversammlung und später im Rat der Stadt Gütersloh führte.⁶⁹⁹ Besetzt und beschlagnahmt waren auch das Parkbad, das erst 1956 zurückgegeben wurde, teilweise das Wannens- und Brausebad in der Friedrichstraße, das Städtische Krankenhaus sowie sieben Hotels und Restaurants vollständig oder teilweise (u.a. Hotel Barkey, Hotel Scheck, Christliches Hospiz).

Bereits in seiner Sitzung am 5.8.1946 setzte sich die Stadtverordnetenversammlung ausführlich mit der "durch die Beschlagnahme von Wohnraum geschaffenen Lage" auseinander. Bürgermeister THÖNE, der von der amerikanischen Behörde am 16.4.1945 und nach kurzem Interregnum des Bürgermeisters WEINAND von den britischen Behörden am 9.6.1945 erneut zum Bürgermeister bestimmt wurde, referierte gegenüber den Stadtverordneten über einen Bericht an den Regierungspräsidenten. Darin bat er ihn, den zuständigen Kommandeur für den Regierungsbezirk zu veranlassen, ihn rechtzeitig zu unterrichten und Wohnraum nur in dem Umfang in Beschlag zu nehmen, der unbedingt erforderlich sei. Dabei trennte die Stadtverordnetenversammlung die Wohnungen ehemaliger Nationalsozialisten und verlangte, "endlich Maßnahmen zu ergreifen, die zu einem sichtbaren Erfolg führen müssten. Erforderlich sei, von den Aktivisten, die den Krieg verschuldet hätten, nicht nur vollwertige Ersatzwohnungen, sondern ganze Häuser zu beschlagnahmen."⁷⁰⁰

Nach einem Bericht der Außenstelle Gütersloh der Kreisverwaltung Wiedenbrück waren im März 1949 126 Gebäude beschlagnahmt ("Requisitionsfälle"):

- 56 Einfamilienhäuser mit 105 Wohnungen
- 41 Mietwohnhäuser
- 1 Gewerbebetrieb
- 5 Hotels und Restaurants
- 6 Gebäude und Räume der öffentlichen Hand
- 14 Landwirtschaftliche Betriebe und Grundstücke
- 3 sonstige Gebäude⁷⁰¹

Wie dringlich der Wohnungsbau im zerstörten Gütersloh unmittelbar nach Kriegsende war, macht ein Antrag der CDU in derselben Sitzung deutlich: "Stadtverordnetenversammlung ersucht die Stadtverwaltung, mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln zu versuchen, eine fühlbare Wohnungsbauegenehmigung zu erwirken, da nur ein Neubau von Wohnungen die einzig wirkliche Hilfe für die bestehende und kommende Wohnungsnot bedeutet." Ein geordneter Wohnungsbau, der die Versorgungslage nach Jahren nachhaltig verbesserte, war bei fortschreitendem Verfall der Währung schwierig und kam erst nach der Währungsreform 1948 und verstärkt nach dem I. und II. Wohnungsbaugesetz zustande (s.a. Abschnitt 4.3.3 "Schwerpunkt Wohnungsbau"). Hindernis war zunächst das geringe zur Verfügung stehende Material, das durch die britische Militärregierung verwaltet wurde. Darüber

⁶⁹⁹ Weitere Ausführungen zum Themenbereich Wohnungsbau in Abschnitt 4.3.3 "Schwerpunkt Wohnungsbau".

⁷⁰⁰ Stadtverordnetenprotokoll vom 3.8.1946, Stadtarchiv Gütersloh.

⁷⁰¹ Lageberichte des Bürgermeisters, 5.3.1949, Stadtarchiv Gütersloh, D 638.

hinaus wurden bis 1947 nur Wiederherstellungsmaßnahmen beschädigter Gebäude genehmigt, der Neubau blieb ausgeschlossen. Schließlich galt die Verpflichtung, alle Maßnahmen zwischen 1 000 RM und 10 000 RM dem Bauausschuss vorzulegen, von diesem die dringlichsten Maßnahmen aufstellen zu lassen und sie der Militärbehörde vorzulegen.⁷⁰² Das Recht auf Streichungen offensichtlich nicht notwendiger Maßnahmen wurde von der Behörde auch wahrgenommen und die Genehmigung des Umbaus einer ehemaligen Sporthalle in ein Kino nach Vorlage vor dem *Education Control* verweigert.⁷⁰³ Die Regelung wurde im Februar 1947 wieder aufgehoben und die Bewirtschaftung des Baumaterials, die aufgrund des weiterhin bestehenden Mangels erhalten blieb, von der deutschen Verwaltung übernommen.

Um ein Mindestmaß an Bauvolumen zu sichern, waren beschädigte Gebäude mit der ursprünglichen Geschosshöhe wiederaufzubauen.⁷⁰⁴ Die aufgrund fehlender Baumaterialien auszusprechenden Ausnahmen und die so entstandenen Provisorien hielten sich bis weit in die 1960er Jahre. So wurde in der Ratssitzung am 25.8.1964 (der Beratungen am 19.10.1959 und 1.10.1959 vorangegangen waren) der einstimmige Beschluss gefasst, die als "Behelfsbauten" bezeichneten Provisorien endgültig zu beseitigen. Als Frist wurde das vorab vom Bauausschuss benannte Datum 1.10.1964 benannt und dies mit der Notwendigkeit der Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse begründet. Im Beschluss enthalten war auch die Feststellung, den eingegangenen Widersprüchen nicht abhelfen zu können und die Verfahren entsprechend weiterzuführen. Mit diesem Beschluss legte der Rat nachdrücklich sein Interesse an einer angemessenen Gestaltung der Innenstadt im Sinne einer modernen Stadt fest, die nicht mehr an die Zerstörungen erinnern sollte.⁷⁰⁵

In der 1. Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 20.11.1945 beschrieb der von der britischen Militärregierung eingesetzte Bürgermeister THÖNE die Grundlagen der zukünftigen Arbeit. Im sei daran gelegen, "in diesem Augenblick nicht mit der Vergangenheit" abzurechnen, sondern sich vielmehr "dem Jetzt und dem Morgen" zuzuwenden. THÖNE appellierte zwar, den "tiefgreifenden Veränderungen Rechnung" zu tragen, meinte damit aber lediglich die durch den Krieg verursachten materiellen Verluste, die "Existenz- und Berufslosigkeit von Tausenden durch die Zerstörung von so vielen Wohn- und Arbeitsstätten" und "die sehr hohen Anforderungen für die Wiedergutmachung" und schließlich die "Besatzung". Er erkannte auch die "tiefgehenden Meinungsverschiedenheiten" bei den Stadtverordneten, sah aber gleichzeitig die Notwendigkeit, sich den Aufgaben zu widmen, um "in sachlicher Zusammenarbeit brauchbare Lösungen herbeizuführen." Die Ausrichtung auf das "Gesamtwohl" sei "der Ausdruck politischer Reife eines Volkes".

In diesen Worten wird die unmittelbar nach Kriegsende erkennbare Kontur der gesellschaftlich-politischen Programmatik der Wiederaufbaujahre deut-

⁷⁰² Bauausschussprotokolle vom 21.6.1946 und 22.7.1946, Stadtarchiv Gütersloh

⁷⁰³ Bauausschussprotokoll vom 31.7.1946, Stadtarchiv Gütersloh. Die Stadtverordnetenversammlung hatte zuvor am 11.3.1946 insgesamt 60 000 RM für den "Umbau des Brauereigebäudes" zu einem Kino und weitere 40 000 RM für den Umbau der Kellerräume zu einem Ratskeller bewilligt. Erste Beratung in der Stadtverordnetenversammlung am 25.2.1946, die eigens hierfür die Erweiterung des Bauausschusses "durch Hinzunahme von Baufachleuten" beschloss.

⁷⁰⁴ Bauausschussprotokoll vom 31.7.1946, Stadtarchiv Gütersloh.

⁷⁰⁵ Vgl. auch die in Abschnitt 3.4.2 Grundzüge der städtebaulichen Entwicklung 1950 - 1959 vorgestellten Schriften einzelner Städte, in denen ebenfalls der Aufbau einer modernen Innenstadt (und der Stolz auf das erreichte) im Vordergrund standen. Weiteres zur Entwicklung der Innenstadt von Gütersloh in Abschnitt 4.3.3 Schwerpunkt Innenstadt.

lich: Die Zeit des Nationalsozialismus 1933 - 1945 wird ohne Reflexion abgeschlossen und stattdessen der programmatische Blick nach vorn gewählt, bei dem ausschließlich (vermeintlich) sachliche Erwägungen in den Vordergrund rücken dürfen und gegensätzliche Interessen im Sinne der großen Aufgabe zurückzutreten haben.

SCHMUHL bestätigt in seiner Beschreibung von Gütersloh in den Zeiten des Nationalsozialismus die Befindlichkeit der örtlichen Bevölkerung: "Hatte die Masse der Bevölkerung bis zuletzt loyal hinter dem Staat Hitlers gestanden, so fügte sie sich nun ebenso willig dem Besatzungsregiment. Dieser Bruch wurde kaum zum Gegenstand bewussten Nachdenkens, sondern spielte sich zumeist auf der unbewußten Ebene ab, überlagert von der durch die physische Erschöpfung herrührenden Apathie. Zudem drängten die Alltagssorgen, die das Leben und Überleben in einer 'Zusammenbruchsgesellschaft' aufwarf, bald alles andere in den Hintergrund."⁷⁰⁶

Auch in einem Lagebericht von THÖNE an die Militärregierung werden schon im September 1945 die politischen Dispositionen dieses und vor allem des darauffolgenden Jahrzehntes der 1950er Jahre offensichtlich und die politischen Verhältnisse klar sortiert: Unter den "Evakuierten und Ausgebombten" sei eine "gewisse radikale Propaganda bemerkbar, die von linksradikalen Kreisen ausgeht und mit weit und unbestimmt gefassten antifaschistischen Schlagworten Boden zu gewinnen versucht... Von sozialdemokratischer Seite wird unter der Arbeiterschaft und dem durch die Kriegereignisse hart mitgenommenen Teil des Mittelstandes politische Sammlung versucht."⁷⁰⁷ Das politische Kräfteverhältnis spiegelte sich auch in den ersten Wahlen wider, bei der die am 10.2.1946 neu gegründete CDU bereits eine große Rolle spielte.

	Wahl in bzw. zu				
	Gemeinde 13.10.1946	Landtag 20.4.1947	Gemeinde 17.10.1948	Bundestag 14.8.1949	Landtag 18.6.1950
CDU	56,3	48,4	41,9	38,0	37,0
SPD	38,2	37,6	50,7	39,5	35,9
FDP	-	6,8	5,3	8,9	16,0
KPD	4,7	4,3	0,3	2,1	1,2

Abb. 19: Ergebnisse der Nachkriegswahlen 1946 - 1950, eigene Darstellung. Quelle: Statistischer Jahresbericht 1954, S. 58.

Auch die Straßen in Westfalen als wichtigste verkehrliche Infrastruktur - die Schifffahrtskanäle waren zu großen Teilen noch unbenutzbar - waren erheblich zerstört. Die Bahnlinien wurden sehr schnell wenn auch eingeschränkt für den Verkehr wiederhergestellt. In dem ab Hamm westlich gelegenen stärker industrialisierten Teil Westfalens waren viele regionale und überregionale Straßen zerstört oder unbefahrbar, insbesondere in der Nähe von Dortmund-Ems-Kanal und Mittelland-Kanal sowie im Umfeld von strategisch wichtigen

⁷⁰⁶ Schmuhl, Hans-Walter: Die Stadt unter dem Hakenkreuz. Zustimmung, Resistenz und Ausgrenzung. In: Freitag, 2001; S. 439.

⁷⁰⁷ Lagebericht des Bürgermeisters, 9.9.1945, Stadtarchiv Gütersloh, D 638.

Eisenbahnknotenpunkten und Viadukten. Selbst im eher ländlich geprägten Westmünsterland mussten die Durchfahrten von Dülmen, Coesfeld, Ahaus, Stadtlohn und Rheine gesperrt werden. In Westfalen waren rund 450 - zu meist die größeren - Brücken über Ruhr, Lippe, Ems und Weser zerstört. Wie im gesamten Wirtschaftsleben wurde wegen des Mangels an Baumaterialien auch im Straßenbau von der Militärbehörde verfügt, dass lediglich militärisch wichtige Versorgungsstraßen in einer Gesamtlänge von 2 673 km bearbeitet werden durften (*Priority-Netz A und B*). Für die übrigen Straßen war der Einsatz von Unternehmen nicht gestattet, ein Umstand, der nachteilige Konsequenzen für den Rest des Straßennetzes hatte.⁷⁰⁸ Auch hier konnten sich die wirtschaftlichen Verhältnisse erst nach der Währungsreform normalisieren und die Leistungen im Straßenbau wieder gesteigert werden. So betrug 1950 die Ausgaben für Instandsetzung und laufende Unterhaltung im Straßenbau für die Bundesstraßen in Westfalen (2074 km, ehemalige Reichsstraßen) 6.1 Mio DM, für die Landstraßen I. Ordnung (4 178 km) 8,5 Mio DM. Bis 1950 konnten alle Bundesstraßen wieder in einen befriedigenden Zustand gebracht werden. Dagegen waren im selben Jahr von den 450 zerstörten Brücken erst 298 wiederhergestellt. Selbst der Bau der Porta-Brücke über die Weser bei Minden - eine der wichtigsten Brücken in der Region - konnte erst ab 1951 finanziert werden.

Die Verwaltung der durch Westfalen verlaufenden ehemaligen Reichsautobahn (heutige BAB 2) wurde durch Anordnung der Militärbehörde dem Provinzialverband Westfalen übertragen nachdem die Reichsautobahnen und Reichsstraßen nach Art. 90 GG in das Eigentum des Bundes übergegangen waren.⁷⁰⁹ 1950 wurden für die Unterhaltung der Autobahn rund 1,4 Mio DM ausgegeben.⁷¹⁰

In der Region um Gütersloh war der Straßenzustand 1945 durchaus befriedigend. Sowohl die heutige BAB 2 wie auch die Gütersloh durchquerende B 61 mit Verbindungen nach Bielefeld und Hamm und die regional bedeutsamen Verbindungen Richtung Münster und Paderborn (heute Bundesstraße B 64), Richtung Osnabrück und Paderborn (heute B 68) und Richtung Lippstadt (heute B 55) waren durchgehend befahrbar. Lediglich die Verbindung von der B 64 aus Herzebrock in Richtung Gütersloh war gesperrt (im Stadtgebiet Gütersloh Herzebrocker Straße). Dagegen waren 1945 vor allem südlich der BAB 2 wichtige Landesstraßen I. Ordnung schlecht oder gar nicht befahrbar wie die Verbindungen von Paderborn nach Altenbeken, zwischen Schloß Holte und Oerlinghausen (heute L 751) und die Verbindung Bad Meinberg - Detmold (heute B 239).⁷¹¹

Volkszählung 1950

Die erste Volkszählung in der Bundesrepublik am 13.9.1950 beschreibt die Situation Güterslohs zu dem Zeitpunkt, an dem die Entwicklung der neu gegründeten Bundesrepublik Deutschland und Gütersloh von der unmittelbaren Nachkriegs- und Besatzungszeit in die "Wirtschaftswunderzeit" begann. Die *Vereinten Nationen* hatten den 67 Mitgliedstaaten einen Zensus zu einem

⁷⁰⁸ Naunin, Helmut (Bearb.): Wiederaufbau in Westfalen 1945 - 1951, Dortmund o.J. [1951]; S. 167 f.

⁷⁰⁹ Zuvor unterlag der Bau der Autobahnen dem Generalinspektor der Gesellschaft Reichsautobahn, einem Zweigunternehmen der Deutschen Reichsbahn.

⁷¹⁰ Naunin, [1951]; S. 175.

⁷¹¹ Naunin, [1951]; Anhang, Karte Nr. 1.

einheitlichen Zeitpunkt vorgeschlagen. Die 1,75 Mrd. Menschen der Mitgliedstaaten stellten drei Viertel der Weltbevölkerung dar.

Der Volkszählung gingen erste Erhebungen einer Gebäudezählung im September 1945 und einer Personen- und Berufszählung im Dezember 1945 voraus. Sie waren die erste Bestandsaufnahme im zerstörten Deutschland.

Nach den vorangegangenen Erhebungen der *Entnazifizierungskommissionen* war das Misstrauen der deutschen Bevölkerung groß und die Bereitschaft, erneut Fragen zu beantworten gering, so dass Bundespräsident HEUSS in einer Rundfunkansprache für die Zählung werben musste, daneben aber auch darauf hinwies, dass der Staat die Antworten "im Weigerungsfall erzwingen" könne. Gleichzeitig beruhigte er die Bevölkerung, dass "keine polizeiliche, steuerliche oder wohnungswirtschaftliche Zwecke verfolgt" würden und die Haushaltslisten "weder der Polizei noch dem Finanzamt noch dem Wohnungsamt zu Gesicht" gegeben würden. HEUSS appellierte an die Deutschen, dass jeder mit "gutem Willen und redlicher Gelassenheit seine Aufgabe erfüllen" solle.⁷¹² Nach den Ergebnissen der Volkszählung 1950 lebten 47 695 672 Menschen in Deutschland.

Eine Zusammenfassung der wichtigsten Daten der Volkszählung für Gütersloh enthält der Statistische Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1951.⁷¹³

Die Übersicht zeigt, dass sich Gütersloh mit einer positiven Bevölkerungsentwicklung bereits unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg von der regionalen Entwicklung löste.

	1939	1946	1950	Zu-/Abnahme 1950 zu 1946
Stadt Gütersloh	32 841	36 082	43 111	19,5 %
Landkreis Wiedenbrück	96 534	116 524	130 126	11,7 %
Reg.Bezirk Detmold	114 037	1 381 062	1 499 526	8,6 %
NRW	11 934 434	11 682 624	13 196 176	12,9 %

Abb. 20: Bevölkerungsentwicklung Stadt Gütersloh, Landkreis Wiedenbrück, Regierungsbezirk Detmold, NRW 1939 - 1950, eigene Darstellung. Quelle: Statistischer Jahresbericht 1951, S. 58.

Zum Erhebungszeitraum waren in Gütersloh 43 111 Personen gemeldet, die in 14 222 Haushaltungen lebten. Davon waren 6 927 Personen in 2 631 Haushaltungen "Heimatvertriebene." Ihr Anteil mit 16% aller Gütersloher entsprach fast genau dem Bundesdurchschnitt (15,7%), lag aber deutlich über

⁷¹² Rundfunkansprache Prof. Dr. Theodor Heuss, nach: <http://www.podcast.de/episode/1356442/13.9.1950:%20Erte%20Volksz%C3%A4hlung%20in%20der%20Bundesrepublik.%20{27.11.2011}>

⁷¹³ Alle Angaben zur Volkszählung in diesem Abschnitt soweit nicht anders angegeben aus: Statistischer Jahresbericht 1951.

dem von NRW (10,0%).⁷¹⁴ Die durchschnittliche Haushaltsgröße lag mit 3,03 Personen/Haushalt deutlich unter den Zahlen des Landkreises mit 3,62 und des Regierungsbezirkes mit 3,25 Personen/Haushalt. In der Differenz werden die unterschiedlichen Strukturen des gewerblich orientierten Gütersloh mit seinem eher ländlich geprägten Umfeld offensichtlich. Dagegen lag die Größe der Haushalte der Heimatvertriebenen mit 2,63 noch unter der Zahl von Gütersloh. Ein Umstand, der die besondere Situation dieser neuen Bevölkerungsgruppe kennzeichnet. Diese wies in Bezug auf die Religionszugehörigkeit eine fast identische Struktur wie Gütersloh auf.⁷¹⁵ Die in vielen Teilen Deutschlands entstandenen Konflikte zwischen vorherrschender Religion und der neuen Bevölkerung mit einer anderen Religion konnte so in Gütersloh nicht entstehen.⁷¹⁶ Die besondere Prägung des protestantischen Gütersloh in einer römisch-katholisch dominierten Region wird im Vergleich zu den Zahlen des Landkreises Wiedenbrück erkennbar, deren Verhältnis genau spiegelbildlich ist.⁷¹⁷

Auch die Zahlen der Bevölkerungsdichte 1939 - 1950 zeigen eine sich vom regionalen Umfeld abzeichnende Entwicklung und verdeutlichen die gewerbliche Orientierung von Gütersloh.

	1939	1946	1950
Stadt Gütersloh	688,9	754,8	904,4
Landkreis Wiedenbrück	191	233	260,2
Regierungsbezirk Detmold	172	213,3	231,6
NRW	351,6	344,1	388,7

Abb. 21: Entwicklung der Bevölkerungsdichte 1939 - 1950, EW/km², eigene Berechnung. Quelle: Statistischer Jahresbericht 1951, S. 12.

Die Erhebung der Pendlerzahlen zeigt die regional bedeutsame Stellung von Gütersloh. So pendelten nach Gütersloh 5 914 Personen ein (davon aus dem Landkreis Wiedenbrück, also dem näheren Umfeld 4 795, aus den übrigen Kreisen 1 119 Personen). Der weit überwiegende Teil der Einpendler aus dem Landkreis Wiedenbrück war den "Wirtschaftskreisen" Eisen- und Metallverarbeitung (1 274 Einpendler) und dem verarbeitenden Gewerbe einschließlich Baugewerbe zuzuordnen (2 459 Einpendler, Summe 3 733 Einpendler, 63,12%), ein erneuter Hinweis auf die gewerbliche Prägung von Gütersloh. Zur selben Zeit pendelten 594 Personen aus Gütersloh aus, davon der größere Teil (378 Einpendler) über den Landkreis Wiedenbrück hinaus nach Bielefeld (207 Einpendler).

⁷¹⁴ Kossert, 2008; S. 59. Die Vertriebenen konnten ihren Verbleib nicht selber bestimmen, vielmehr hatte der Alliierte Kontrollrat am 20.11.1945 Kontingente für die einzelnen Besatzungszonen festgelegt. Daraufhin mussten v.a. die ländlich geprägten Räume wie Schleswig-Holstein (33,0% Vertriebenenanteil), Niedersachsen (27,2%) oder Bayern (21,0%) den Großteil der Vertriebenen aufnehmen.

⁷¹⁵ Gütersloh: "Angehörige der evgl. Landeskirche und Freikirchen" 67,1%, der "röm.-kath. Kirche" 30,0%. Heimatvertriebene: "Angehörige der evgl. Landeskirche und Freikirchen" 68,6%, der "röm.-kath. Kirche" 28,7%. Regierungsbezirk Detmold: "Angehörige der evgl. Landeskirche und Freikirchen" 66,9%, der "röm.-kath. Kirche" 30,7%.

⁷¹⁶ Zum Themenfeld der Vertriebenen s.a. Abschnitt 3.4.1 "Skizze der gesellschaftlich-politischen Situation der unmittelbaren Nachkriegsjahre".

⁷¹⁷ Landkreis Wiedenbrück: "Angehörige der evgl. Landeskirche und Freikirchen" 34,9%, der "röm.-kath. Kirche" 63,8%. In der Binnenstruktur von Gütersloh lässt sich dennoch die protestantische Prägung im Norden (ehem. Herrschaft Rheda und Ravensberger Land) von der katholischen Prägung des südlichen Stadtgebietes trennen.

Wichtig für die zukünftige Wohnungsbaupolitik waren Zahlen der Versorgung mit Wohnraum und deren Struktur. Die Zahlen für Gütersloh zeigen deutlich, wie stark die Wohnsituation des Jahres 1950 noch von den Folgen des Krieges geprägt war:

Bewohnte Notwohngebäude und Notwohnungen
239 Notwohngebäude mit 379 Notwohnungen, davon:
141 Behelfsheime mit 143 Wohnungen
72 Baracken mit 210 Wohnungen
8 Wohnlauben
15 Gebäudereste mit 15 Wohnungen
3 Wohnwagen

Abb. 22: Bewohnte Notwohngebäude und Notwohnungen, eigene Darstellung. Quelle: Stadt Gütersloh: Statistischer Jahresbericht 1951, S. 18.

Darüber hinaus waren von den sogenannten "Nichtwohngebäuden" (bspw. Gewerbebauten) 99 Gebäude mit 141 Wohnungen belegt, ein Umstand, der die Wohnungsnot betont. Auch spielte die Untermietersituation eine noch große Rolle. Untermieter bewohnten 7 726 Zimmer und Küchen in Normalwohnungen und 235 in Notwohnungen. Ein Teil von ihnen war lediglich mit Kochnischen oder Notküchen ausgestattet, 348 Räume in den Normalwohnungen hatten eine Größe von unter 6 m². 202 Räume wurden sogar als "nur notdürftig benutzbar" bezeichnet.

Die Volkszählung weist für Gütersloh eine Fläche von 47,67 km² nach, eine Zahl, die seit 1910 fast gleich geblieben war. Davor war Gütersloh lediglich 1,74 km² groß und ist erst durch Eingemeindungen aus der Landgemeinde Gütersloh und der Bauerschaft Kattenstroth des Amtes Reckenberg am 1.4.1910 auf 44,87 km² vergrößert worden. Ein Umstand, der die wirtschaftliche Entwicklung nachhaltig förderte (s. Abschnitt 4.1, Stadtgeschichte und städtebauliche Situation Güterslohs des 19. und 20. Jahrhunderts). Ein Flächengewinn von rund 110 ha ergab sich später aus den Eingemeindungen aus der Gemeinde Herzebrock und aus der Landgemeinde Marienfeld, die für den Bau des Flugplatzes Gütersloh für die Deutsche Luftwaffe erforderlich waren.

Regionale Identität und die wirtschaftliche Kraft von Gütersloh

Das Territorium des späteren "Westfalen" hat eine lange Geschichte und war früh Ort der Auseinandersetzung zwischen dem damaligen römischen Reich und den ansässigen Völkern.⁷¹⁸ Auch in den nachfolgenden Jahrhunderten fokussierten sich viele territoriale Konflikte in diesem Raum. 1180 entstand

⁷¹⁸ Als herausragendes Ereignis wurde die "Schlacht im Teutoburger Wald", die die Expansion des römischen Reiches an die Elbe stoppte, Grundlagen vieler populärer Legenden und Mythen. und vieler Erklärungsversuche über den tatsächlichen Ort der Schlacht. S. a.: Kracht, Peter: Als die Römer frech geworden. In: Kreis Gütersloh (Hg.): Heimatjahrbuch Kreis Gütersloh 2009, Gütersloh 2009; S. 22 - 29.

das Herzogtum Westfalen aus der Teilung des sächsischen Herzogtums und wurde dem Kölner Erzbischof übertragen.⁷¹⁹ Um 1300 gliederte sich Westfalen u.a in die Fürstbistümer Minden und Paderborn und die Grafschaften Ravensberg und Rietberg.

Im 18. Jahrhundert war Westfalen ein in viele einzelne Teile zerklüftetes Territorium mit den Kleinststaaten Amt Reckenberg, der Herrschaft Rheda und der Grafschaft Rietberg mit eigener Währung, Gewichten und Rechten sowie eigenen Zollschränken. Verhältnisse, die die territoriale Beweglichkeit und die wirtschaftliche Entwicklung einschränkten. Die französische Revolution und die anschließenden Entwicklungen führten zu neuen Teilungen, die einen wirtschaftlichen Gewinn nach sich zogen: Das nördliche Westfalen einschließlich Münster wurde Teil des Kaiserreiches Frankreich, der östliche Teil mit Bielefeld und Paderborn wurde zum "Königreich Westfalen" (1807 - 1813) mit der Hauptstadt Kassel unter JÉROME BONAPARTE, dem Bruder NAPOLEONS, der unter dem Spottnamen "König Lustik" in seiner Residenz Kassel eine verschwenderisch höfische Pracht inszenierte. Die Herrschaft Rheda mit Gütersloh gehörte 1808 - 1813 zum Großherzogtum Berg mit der Hauptstadt Düsseldorf.

1815 wurde Westfalen preußische Provinz mit dem Sitz des Oberpräsidenten in Münster, 1822 mit der Rheinprovinz eine der beiden Provinzen Preußens und in die Regierungsbezirke Münster, Minden und Arnsberg gegliedert. Dadurch entstand das Westfalen im heutigen Sinne. Für den Regierungsbezirk Minden wurden als nächste Verwaltungsebene die Kreise Minden, Rahden, Herford, Bünde, Bielefeld, Halle, Wiedenbrück, Paderborn, Büren, Höxter, Warburg und Brakel gebildet.⁷²⁰ Hier beginnt sich allmählich eine "Sub-Region" Westfalens - der Bereich Ostwestfalen - abzuzeichnen. 1832 wurde Brakel mit Höxter und Bünde mit Herford vereinigt. Zu dieser Zeit war Minden mit rd. 7 000 EW die größte Stadt, gefolgt von Bielefeld, Paderborn und Herford mit je rd. 6 000 EW.⁷²¹

Mit der politisch neuen Gliederung wurden quer über alle bisherigen Grenzen Landesteile zusammengefasst, die bis dahin eine unterschiedliche Geschichte gehabt hatten. Der Regierungsbezirk Minden bildete zwar eine Verwaltungseinheit, die aber kaum von einer gemeinsamen politischen oder kulturellen Entwicklung geprägt worden war. Westfalen zeigte "noch um die Mitte des [19.] Jahrhunderts ein sonderbar verschnörkeltes und zersplittertes Dasein, ein unausgeglichenes Gefüge landschaftlich u. örtlich, kirchlich wie gesellschaftlich bestimmter Institutionen..."⁷²² Ähnlich beurteilte auch EICKHOFF die Region, "die ein stilles behagliches Dasein, den Welthändeln jener Tage weit entrückt und nur mit sich selbst beschäftigt," führte.⁷²³

Durch die kleinteilige territoriale Gliederung Westfalens (fast 30 einzelne Territorien) über drei Jahrhunderte hinweg und durch die Herrschaft der Territorien durch entfernte Mächte (Bischofssitze in Paderborn und Münster wurden lange Zeit in Personalunion durch den Kölner Erzbischof eingenommen) konnte ein herausragendes Zentrum in Westfalen nicht entstehen. Westfalen

⁷¹⁹ Kolbow, Karl Friedrich: Geschichte Westfalens, Bochum 1941; S. 20.

⁷²⁰ Wixforth, Harald: Ostwestfalen, Streifzug durch die Wirtschaftsgeschichte, München 1999; S. 10.

⁷²¹ Heydenreich, 1952; S. 21.

⁷²² Schulte, 1954; S. 13.

⁷²³ Zitiert nach: Hilbk, Hans: Gütersloh und Preussen - Eine Wahlverwandtschaft. Gütersloh, 1988; S. 13. Dort ohne weitere Quellenangabe.

teilte sich in "viele Westfalen", also einzelne westfälische territoriale Einheiten, mit eigener Sprache und Gebräuchen auf.

Insbesondere die unterschiedlichen Religionszugehörigkeiten, verfestigt durch die Glaubensspaltung des 16. Jahrhunderts (vorherrschend evangelischer Glaube in Minden-Ravensberg, dominierender katholischer Glaube in Paderborn), verhinderten über lange Zeit die Bildung einer regionalen Identität, die über die große Klammer "Westfalen" hinausging.⁷²⁴

Die sich daraus ergebenden unterschiedlichen gesellschaftlich-kulturellen Identitäten sind bis heute in den Städten und Landesteilen erkennbar.⁷²⁵ So sah sich Gütersloh seit dem 19. Jahrhundert - mit abnehmender Prägnanz in den nachfolgenden Jahren - als protestantisch geprägte Stadt von Städten und Gemeinden umgeben, die römisch-katholischen Glaubens waren. Eine lange Amtszeit hindurch hatte der Pfarrer CHRISTIAN LUDWIG SCHLÜTER (1769 - 1826), dessen religiöse Wurzeln tief im Pietismus lagen, das Christentum in Gütersloh geprägt. Sein Nachfolger, JOHANN HEINRICH VOLKENING, setzte sein Werk mit engen Beziehungen zur Barmer und Elberfelder Mission für weitere elf Jahre als "bewegene[r], gottbegnadete[r] Prediger" fort.⁷²⁶ Darüber hinaus habe VOLKENINGS Wirken den "aus solcher Haltung erwachsenden wirtschaftlichen Aufschwung als auch das reich wie arm verbindende wohlthätige Wirken" gefördert.⁷²⁷

Es sei nicht zutreffend - so GÄBLER -, die Erweckungsbewegung als "rückwärtsgewandt oder als antirationalistisch" zu bezeichnen, doch sei ein "deutlicher Zug zum Konservatismus, der restaurative Tendenzen" gefördert habe, erkennbar gewesen.⁷²⁸ Die Zeiten des Nivellements sozialer Ungleichheiten und ein pietistisch geprägter Geist habe die Gesellschaft von Gütersloh und damit die Entwicklung der Stadt geprägt. Teile dieser Prägung sind bis heute erhalten.⁷²⁹

Nicht zuletzt in diesem Zusammenhang wurde mit Begeisterung Gütersloh als besonders geeigneter Gymnasialort begründet: "Generationen hindurch hat G. sich ausgezeichnet durch vortreffl. Geistliche u. dadurch ein Gepräge f. s. Bevölkerung erhalten, daß sie f. eine Anstalt, wie sie hier beabsichtigt ward, das geeignete Heim darbot. Nicht leicht ist ein anderer Ort gl. Größe so allseitig u. tiefgehend sowohl i. d. höhern als niedern Schichten d. Bevölkerung v. kirchl. Geiste durchdrungen, nicht leicht eine Gemeinde so beflissen, bei allen christl. Bestrebungen sich vorne an zu stellen, als gerade G. Die vielgenannten Ravensb. Missionsfeste haben hier ihr Ursprung genommen u.

⁷²⁴ 1850 rechneten sich in den Kreisen Bielefeld, Herford, Lübbecke 98% dem evangelischen Glauben, in den Kreisen Paderborn, Büren oder Warburg 94 - 96% dem katholischen Glauben zu, s. Wixforth 1999, S. 11.

⁷²⁵ So spielt bspw. Karneval - ohnehin eher Brauchtum der römisch-katholisch geprägten Landesteile - in Gütersloh überhaupt keine Rolle, während im südlich gelegenen Rietberg mit 28.805 Einwohnern (30.6.2010; aus: http://www.it.nrw.de/statistik/a/daten/amtlichebevoelkerungszahlen/rp7_juni10.html {4.3.2011}) mit nicht einmal einem Drittel der Einwohner Güterslohs ein regional bedeutender Karnevalsumzug durchgeführt wird. In der katholisch geprägten Bauerschaft Kattenstroth in Gütersloh dagegen existiert seit 1952 der Kattenstrother Karnevals-Club e.V.

⁷²⁶ Hilbk, 1988; S. 32.

⁷²⁷ Hilbk, 1988; S. 33.

⁷²⁸ Gäbler, Ulrich: Pietistische Erweckung um 1820 als europäisches Phänomen. In: Schöller, Peter; Wallthor, Alfred Hartlieb von (Hg.): Westfälische Forschungen - Mitteilungen des Provinzialinstitutes für Westfälische Landes- und Volksforschung des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe, Münster 1985; S. 10 f.

⁷²⁹ Für diese besondere Prägung erhielt Gütersloh im 19. Jahrhundert den Beinamen "Nazareth", auch "Die Stadt auf dem Berge", in Anlehnung an Hebräer 12, 22: "Sondern ihr seid gekommen zu dem Berg Zion und zu der Stadt des lebendigen Gottes." Die Bibel, 1938, S. 272.

von da aus sich wie ein Netz allmählich über das ganze Land gelegt. Kurz, G. war d. *christl. Vorort Ravensbergs*".⁷³⁰

Wie stark diese religiös-gesellschaftliche Prägung von Gütersloh war, zeigte sich während der Revolution von 1848/1849. Die Stadtverordnetenversammlung strebte unter der Leitung liberaler Mitglieder eine Petition an den König an, in der verstärkte parlamentarische Mitwirkungsrechte und die Religionsfreiheit verlangt wurden. Die Petition wurde erwartungsgemäß abgelehnt und die Ablehnung durch tumultuarische Proteste der Gütersloher Bürger gegen die liberalen Kräfte verstärkt. "Gütersloh bleibt der seltsame Ruhm, den einzigen gegenrevolutionären Tumult in Minden-Ravensberg erlebt zu haben."⁷³¹ Der Besuch des Königs Friedrich Wilhelm IV war da besondere Gelegenheit hervorzuheben, "daß die königstreue Gesinnung, welche die Gütersloher in der Revolutionszeit gezeigt hätten, heute noch die gleiche sei."⁷³²

Diese besondere Situation von Gütersloh - und die sich fast "trotzig" gebärende Haltung gegenüber dem katholisch geprägten Umland - verhinderte über lange Jahre den gesellschaftlichen Austausch mit den Nachbargemeinden. Bis weit in die 1950er Jahre war die Eheschließung von Menschen unterschiedlichen Glaubens vom Misstrauen bis Missachtung der sie unmittelbar umgebenden Gesellschaft geprägt und erschwerte auch dadurch die regionale Mobilität.

Wie bedeutend für die wirtschaftliche Entwicklung die Verflechtung mit der Region bis heute ist, zeigt ein Vergleich von sieben europäischen Regionen.⁷³³ Untersuchungsgegenstand war das Zusammenspiel von Unternehmens- und Regionalkultur. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass ein regionales Agieren eher dann erkennbar ist, wenn der Orientierungsrahmen unternehmerischer und regionaler Akteure zusammenfällt. Für die Region Ostwestfalen-Lippe (OWL) wurde besonders bei den Familienunternehmen eine starke regionale Bindung festgestellt, die durch Merkmale wie langfristige Orientierung und durch kontinuierliche verlässliche Arbeitnehmerbeziehungen gekennzeichnet sind. Grundlagen sind eine starke regionale Identität und die besondere Kultur der Familienunternehmen.

Die Untersuchung bestätigt die oben stehenden Ausführungen zur Bedeutung der territorialen Geschichte für die wirtschaftliche und gesellschaftlich-politische Entwicklung. Die Region OWL ist keine historisch gewachsene Region, sondern wurde nach dem Zweiten Weltkrieg als Regierungsbezirk Detmold konstituiert und umfasst mehrere frühere Territorien. Bei einem Vergleich der administrativen Räume innerhalb des Regierungsbezirkes mit den von den Unternehmen tatsächlich wahrgenommenen Räumen wird erkennbar, dass diese offensichtlich besser zu den historischen Räumen passen.⁷³⁴ Die Untersuchung schlägt darüber hinaus vor, die herrschende Lehrmeinung

⁷³⁰ Schulte, 1954; S. 597. Das Gymnasium wurde am 17.6.1851 eröffnet.

⁷³¹ Vogelsang, Reinhard: Minden-Ravensberg im Vormärz und in der Revolution von 1848/49. In: Reininghaus, Wilfried (Hg.): Die Revolution 1848/49 in Westfalen und Lippe - Tagung der Historischen Kommission für Westfalen am 18. und 19. Februar 1999 in Iserlohn, Münster 1999; S. 155.

⁷³² Bartels, Walter (Hg.): Aus einer kleinen Heidestadt, Gütersloh 1911, S. 9.

⁷³³ CURE: Corporate Culture and Regional Embeddedness. Untersucht wurden die Regionen Südost-Niederlande, Region Basel, Ostwestfalen-Lippe, Steiermark, Wales, Südwest-Brandenburg und die Region Győr (Ungarn), die repräsentativ für Europa standen. In: <http://www.iat.eu/forschung-aktuell/2010/fa2010-04.pdf> {26.3.2011}

⁷³⁴ So wird bspw. eine enge Verbindung der Raumbeziehung Bielefeld - Gütersloh erkennbar, eine Figur, die den ehemals vorherrschenden Pietismus abbildet, während der ebenfalls bis heute als Einheit erkannte Raum Paderborn (ehemaliges Fürstbistum Paderborn) römisch-katholisch geprägt ist.

zu modifizieren, nach der "footloose companies" ohne territorialen Bezug sich ausschließlich nach den besten Standortbedingungen richten. Dagegen spräche vielmehr, dass eine beachtliche Zahl von Unternehmen regional eingebunden sei. Die Bedeutung der Regionsgeschichte sei vor diesem Hintergrund ein unterschätzter Faktor für die Konstruktion städtischer Identitätswürfe, die ihrerseits in "den Tiefenschichten des Selbstgefühls und der Selbstwahrnehmung der Bevölkerung" verankert ist.⁷³⁵ Es sei darauf hinzuweisen, "dass die Identität eines Großsubjektes einer wie auch immer gearteten geschichtlichen Fundierung bedürfe."⁷³⁶

Mit diesen Ergebnissen wird eine frühere Studie zur lokalen Identität bestätigt, nach der eine "gewisse Homogenität der Bevölkerung" ein Kriterium für eine lokale Identität sei. Eine Schichthomogenität könne Verhaltenssicherheit gewährleisten und zu einem "Identifikationsmoment" werden. Die Studie weist weiter auf die latenten Veränderungsprozesse hin, denen die Regionen ausgesetzt sind und die auf sie wirken.⁷³⁷ Umso erstaunlicher ist die lange und kontinuierliche Identität des historischen Raumes Gütersloh und der angrenzenden Räume, die mit großer Kraft bis heute wirkt.

Auch DIESTE sieht in der kommunalen Abgrenzung und autarken Entwicklung, im günstigen Zeitpunkt der Stadtgründung 1825 mit der Entwicklung neuer Gesellschaftsformen, der besonderen Religiosität, der Identität von Unternehmertum und kommunaler Entwicklung, der Konsistenz der Unternehmerfamilien und der Nähe von Industrie und Kommune historische Interdependenzen, die bis heute ihre Wirkung nicht verloren hätten.⁷³⁸

Die besonderen regionalen Verhältnisse haben damit zu einem großen Teil zum wirtschaftlichen Erfolg von Gütersloh in der Region beigetragen. Schon vor dem Zweiten Weltkrieg nahm Gütersloh nicht nur im Vergleich zu seinen Nachbarstädten sondern auch im Landesvergleich in vielen Merkmalen eine führende Position ein.

Im Rahmen einer vergleichenden Analyse der "historischen und bevölkerungsmäßigen, ökonomischen und finanziellen Strukturelementen[n] der Landkreise sowie der kreisfreien Städte und kreisangehörigen Städte des Landes" zur Vorbereitung der "Auskreisung" von Städten aus den Landkreisen⁷³⁹ wurden 1952 Zahlen zusammengestellt, die plastisch die besondere Stellung von Gütersloh im regionalen und interregionalen Vergleich vor und nach dem Zweiten Weltkrieg zeigen:⁷⁴⁰

⁷³⁵ Deutsches Institut für Urbanistik (Hg.): Zukunft von Stadt und Region, Wiesbaden 2006, S. 18. Zitiert nach: Kuder, Thomas: Wer sind wir? - Zur Identitätsfrage in der integrierten Stadtentwicklung. In: Forum Wohnung und Stadtentwicklung, 3/2011; S. 143.

⁷³⁶ Kuder, 2011; S. 143.

⁷³⁷ Institut für Stadt- und Regionalplanung der Technischen Universität [Berlin] (Hg.): Auswirkungen von Planungsentscheidungen auf die lokale Identität, Berlin 1991; S. 11 f.

⁷³⁸ Dieste, 1996; S. 183 f.

⁷³⁹ Heydenreich, 1952. Hintergrund der Analyse war der Auftrag, eine argumentative Grundlage für die Auskreisung (also das Lösen aus dem Verband des Landkreises) von größeren kreisangehörigen Städten zu bilden. Dabei war die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit - neben den demographischen und geschichtlichen Verhältnissen - eine entscheidende Größe.

⁷⁴⁰ Untersucht wurden die 16 Städte Ahlen, Bad Godesberg, Dinslaken, Düren, Eschweiler, Gütersloh, Herten, Homberg, Leverkusen, Marl, Minden, Mörs, Paderborn, Rheine, Rheinhausen, Velbert. Die Nachbarstädte Bielefeld und Herford waren zum Erhebungszeitraum kreisfrei.

Gütersloh - Gesamtumsatz der Wirtschaft 1935	
3 700 RM/EW, Rang Güterslohs im Vergleich aller Städte	1
Ranghöhere Städte	-
Gütersloh - Einzelhandelsumsatz 1935 (ohne Nahrungs- und Genussmittel)	
246,9 RM/EW, Rang Güterslohs	3
Ranghöhere Städte	Minden (446,1 RM/EW) Paderborn (269,1 RM/EW)
Gütersloh - Veranlagtes Gesamteinkommen 1935 (Körperschaften und natürliche Personen)	
526,7 RM/EW, Rang Güterslohs	5
Ranghöhere Städte	Düren (692,4 RM/EW) Bad Godesberg (666,8 RM/EW) Homberg (613,9 RM/EW) Velbert (572,8 RM/EW)
Gütersloh - "Zuschußbedarf für Wohlfahrt" 1935	
35,82 RM/EW, Rang Güterslohs	1
Ranghöhere Städte	-
Gütersloh - Anteil der mittleren und höheren Schulen im Verhältnis zu den Volksschülern 1937	
27,4%, Rang Güterslohs	2
Ranghöhere Stadt	Minden (56,9%)

Die regional und landesweit führende Rolle behielt Gütersloh nach dem Zweiten Weltkrieg ohne Bruch bei:

Gütersloh - Gesamtsteuerkraft 1949 (Gewerbsteuer und Grundsteuer)	
58,8 DM/EW, Rang Güterslohs	2
Ranghöhere Stadt	Minden (60,0 DM/EW)
Gütersloh - Gewerbesteuerkraft 1949	
41,7 DM/EW, Rang Güterslohs	1
Ranghöhere Städte	-
Gütersloh - Verhältnis der eigenen Bevölkerung zur Bevölkerung des "natürlichen Einzugsgebietes"⁷⁴¹	
3,0-fache der eigenen Bevölkerung, Rang Güterslohs	2
Ranghöhere Stadt	Minden (3,3-fach)

Abb. 23: Gütersloh im regionalen und interregionalen Vergleich vor und nach dem Zweiten Weltkrieg, eigene Darstellung. Quelle: Heydenreich, 1952; S. 113 ff.

⁷⁴¹ Bevölkerung im Radius bis 10 km um die jeweilige Stadt, Berechnung der so erfassten Bevölkerung über mittlere Wohndichte. Nicht-konzentrische Stadtstrukturen (Entwicklungen längs Entwicklungsachsen) wurden so nicht erfasst.

Mit dieser starken Position beanspruchten die Stadtverordneten der Stadt Gütersloh den Rang einer kreisfreien Stadt. Stadtdirektor DIESTELMEIER betonte in der Sitzung am 3.2.1953, dass das Ausscheiden der Stadt aus dem Kreisverband Wiedenbrück von "weittragender Bedeutung" sei. Gütersloh solle die "verwaltungsmäßige Selbständigkeit und Stellung" gegeben werden, die "ihr nach ihrer Bedeutung, Leistungsfähigkeit und äusseren und inneren Strukturen zukomme". Die Kriterien seien in jedem Fall gegeben. Sein Dank galt der oben erwähnten Analyse von HEYDENREICH der "in der Vorbereitung und Durcharbeitung der Auskreisungsmaterie der Stadt Gütersloh den Weg gebahnt habe". Der Auftrag an die Verwaltung, den "Antrag auf Auskreisung der Stadt Gütersloh aus dem Kreisverband zu stellen" wurde einstimmig erfasst. Die Vorlage der Verwaltung hob hervor, dass Gütersloh bei 47 000 EW die Grenze von 50 000 EW längst überschritten hätte, wenn die Zuzugssperre die demographische Entwicklung nicht behindert hätte.⁷⁴² Die wirtschaftliche Kapazität gegenüber der Vorkriegszeit läge "um 100 % höher". Mit der Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft hätten die "mangelfaltigen kommunalen Einrichtungen und Anstalten nicht Schritt gehalten, so daß auf fast allen Gebieten kommunaler Betätigung zukünftig Großaufgaben unter Einsatz ungewöhnlich hoher Finanzmittel zu erfüllen sind. Sie können nur gelöst werden, wenn der Stadt ihre eigenen Finanzquellen ungeschmälert durch Kreisabgaben, soweit letztere nicht zwangsläufig anderen Zwecken dienen, erhalten bleiben." Gütersloh stehe nach kommunaler Leistungskraft an der Spitze aller größeren kreisangehörigen Städte und übertreffe "zahlreiche Städte, die seit Jahrzehnten kreisfrei sind." Sorgen um dem verbleibenden Kreis Wiedenbrück machte sich die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Gütersloh mit dem Hinweis nicht, er gehöre zu den wirtschaftlich gesunden Landkreisen des Landes, das Ausscheiden von Gütersloh sei bei seiner ausreichenden Leistungsfähigkeit unbedenklich.

Auch die Gütersloher Presse trug die Begeisterung mit: Stadtdirektor DIESTELMEIER habe "den Geist des Freiherr vom Stein, des Verfechters der echten Selbstverwaltung" beschworen (Gütersloher Morgenblatt 4.2.1953). "Die Gütersloher haben noch nie viele Worte gemacht, sondern stets gehandelt." Gütersloh habe in seiner "stillen und zielstrebigem Art schon praktisch heute aus eigener Kraft die Aufgaben übernommen... und sie gemeistert, die einer kreisfreien Stadt zufallen." (Gütersloher Morgenblatt 5.2.1953) "Eine denkwürdige Tagung des Gütersloher Stadtparlamentes:... In atemloser Stille vernahm das Stadtparlament, das unter dem Vorsitz von Bürgermeister Dr. Kaufhold tagte, die sehr fundierte Begründung des Stadtdirektors Diestelmeier, der zur beantragten Auskreisung der Stadt Gütersloh und zur Gründung eines Finanzamtes in Gütersloh ausführlich sprach und den Standpunkt der Verwaltung überzeugend begründete." (Die Glocke 4.2.1953).

In der Tat hatte die Analyse von HEYDENREICH ein umfassendes argumentatives Gerüst geliefert, das die losgelöste Position von Gütersloh in der Region vielfach begründete: "In keinem Landkreis von Nordrhein-Westfalen ist die Trennungslinie zwischen der größten kreisangehörigen Stadt und dem übrigen Kreis so vielseitig und stark entwickelt wie in dem Verhältnis der

⁷⁴² Vorschriften über Zuzugsbeschränkungen für die deutschen Städte galten aufgrund des Besatzungsrechtes, die durch das "Gesetz Nr. A-9" der AHK (*Alliierte Hohe Kommission*) 1950 aufgehoben wurden (ABl AHK 1950 S. 414). Neue Zuzugsbeschränkungen konnten nur noch bei Vorliegen der Voraussetzungen nach Art. 11 (2) GG durch Gesetz eingeführt werden (Art. 11 (2) GG: "Dieses Recht [Freizügigkeit] darf nur durch Gesetz oder aufgrund eines Gesetzes... eingeschränkt werden.)

Stadt Gütersloh zu dem übrigen Kreisgebiet."⁷⁴³ Gütersloh war u.a. Sitz einer evangelischen Synode, des Ev.-Stift. Gymnasiums, des Bertelsmann-Verlages und Sitz zahlreicher Behörden (Arbeitsamt, Amtsgericht, Schöffengericht, Zweigstelle Landeszentralbank, Zollamt, Veterinäruntersuchungsamt, A.O.K.). Ein Teil dieser Behörden arbeitete in angrenzenden Gemeinden wie im Amt Harsewinkel (Landkreis Warendorf), im Amt Versmold (Landkreis Halle) und in weiteren Gemeinden des Landkreises Bielefeld und versorgte dadurch eine zusätzliche Bevölkerung von 30 000 EW.

HEYDENREICH argumentierte mit der Erfüllung besonderer Aufgaben, die die Stadt Gütersloh in der nahen Zukunft zu bewältigen habe und die durch eine hohe Kreisumlage belastet würden. So würde das "Spannungsverhältnis von Stadt und Kreis auch auf finanziellem Gebiet" vergrößert. Die Aufgaben wurden in den Bereichen des Wohnungsbaus, in der Anpassung der Versorgungs- und Verkehrseinrichtungen, der Schaffung von kulturellen Einrichtungen "für die eigene und stadtfremde Bevölkerung" und in der wirtschaftlichen und verkehrlichen Integration von Gütersloh mit der Region ("den vorgelagerten ländlichen Siedlungsgebieten") gesehen.⁷⁴⁴

Damit lag das wirtschaftliche Zentrum des Kreises Wiedenbrück in Gütersloh. In seiner Analyse schließt HEYDENREICH: "Die Stadt Gütersloh ist heute auf zahlreichen Lebensgebieten über den Landkreis Wiedenbrück hinausgewachsen bzw. von ihm abgesondert. Die Entwicklung zur Ablösung vom Kreis ist weiter im Gange; eine Einzwängung der Stadt in den verwaltungsmäßigen Rahmen des Kreises ist auf die Dauer nicht haltbar. So bleibt die Auskreisung als einzige Lösung der gegebenen kulturellen, verwaltungsmäßigen und wirtschaftlichen Verhältnisse."⁷⁴⁵

Auch DIESTE sieht im Rahmen seiner Untersuchung besondere Identifikationsmerkmale der Gütersloher Stadtgeschichte. So habe die besondere Geschichte eine "kommunale Abgrenzung von der näheren Umgebung sowie eine relativ autarke Entwicklung nach 1815 begünstigt."⁷⁴⁶ Dabei habe die von der Erweckungsbewegung beeinflusste Religiosität der Gütersloher Bevölkerung "einige für den wirtschaftlichen Erfolg nur schwer zu fassende *Charaktereigenschaften* wie Fleiß, Arbeitsamkeit, asketisches Verhalten sowie soziales Engagement" ausgebildet. Mit der fortschreitenden Prosperität in der Stadtentwicklung habe sich so ein "sozioökonomisches Erfolgsmodell" konstituiert, dessen Wurzeln in der späteren Entwicklung zwar nicht mehr zu erkennen gewesen seien, die aber mit einer neuen Funktion "als besondere Wirtschaftsethik" fortwirkten.⁷⁴⁷

In einem frühen "Situationsbericht" von Bürgermeister THÖNE 1945 wird das Bewusstsein einer besonderen Gütersloher Prägung offensichtlich: "Der hier arbeitende Menschenschlag ist ruhig, besonnen und arbeitsfreudig. Der Gütersloher will es im Leben zu etwas bringen: der rührige Kaufmann und Industrielle, der, dem Bürokratismus abgeneigt, in freier Initiative jede anständige Chance wahrzunehmen sucht; der fleissige Handwerker, der durch seine Geschicklichkeit und Kunstfertigkeit bekannt ist; der strebsame Arbeiter, dem ein wirtschaftliches Ziel ein Eigenheim mit Gartenland und Kleintierzucht vorschwebt; der wortkarge, selbstbewusste Bauer, der unserem Sandboden -

⁷⁴³ Heydenreich, 1952; S. 129.

⁷⁴⁴ Heydenreich, 1952; S. 131.

⁷⁴⁵ Heydenreich, 1952; S. 131 f.

⁷⁴⁶ Dieste, 1996; S. 183.

⁷⁴⁷ Dieste, 1996; S. 183.

ursprünglich Heideland - mit anhaltender Zähigkeit gute Erträge abringt... In weltanschaulicher Sicht hat in unserer Stadt stets das christliche Element dominiert... Die Konfessionen verfügen noch über eine grosse Zahl gläubiger Anhänger; die christliche Glaubenskraft erlahmte in unserer Stadt nicht in so hohem Maße wie in vielen anderen Gebieten Deutschlands."⁷⁴⁸

Fazit: Vor dem Hintergrund der hier skizzierten gesellschaftlich-politischen Situation und der Kontinuität seiner wirtschaftlichen Entwicklung war Gütersloh in der starken Lage, nicht nur den Wiederaufbau der zerstörten Stadt offensiv zu gestalten, sondern auch die durch den Zweiten Weltkrieg unterbrochene Prosperität fortzusetzen und sogar noch zu steigern. Die Bestrebungen, die Auskreisung von Gütersloh zu betreiben, ist ein Indiz für das Bewusstsein der eigenen wirtschaftlichen Stärke.

4.3 Städtebauliche Entwicklung 1949 - 1969

4.3.1 Regionale Vorbilder Espelkamp und Sennestadt

In der regionalen Nachbarschaft von Gütersloh entstanden nach 1945 zwei städtebauliche Projekte, die bundesweit große Aufmerksamkeit erzielten. Dabei steht Espelkamp neben den städtebaulichen Aspekten auch als Beispiel für eine sozial gelungene Integration von Flüchtlingen und Aussiedlern, Sennestadt steht für den vollständigen Neubau einer Stadt. Beide Projekte spielten trotz der Nachbarschaft und trotz der Vorbildwirkung in den Erörterungen in der Stadtverordnetenversammlung und im Rat der Stadt Gütersloh überhaupt keine Rolle. Sie sind dennoch als beispielhafte Projekte hervorzuheben, deren Besonderheit in ihrer Nachbarschaft, ihren gleichen Entstehungsbedingungen und in ihren unterschiedlichen städtebaulichen Ansätzen besteht. Gleichzeitig konnten sie als Vorbilder in der Region wirken und waren Gegenstand überregionalen fachlichen Interesses, das durch zahlreiche Besuche dokumentiert wurde.

Espelkamp: "Arbeit; Wohnung und eine neue Heimat..."⁷⁴⁹

Namensgebend war das 1229 erstmals urkundlich erwähnte "Aspelecampe", das als Espelkamp 1910 selbständig wurde.⁷⁵⁰ Für die heute aus den Ortsteilen Fabbenstedt, Fiestel, Frotheim, Gestringen, Isenstedt, Schmalge und Vehlage sowie dem namensgebenden Ortsteil Alt Espelkamp - die ebenfalls auf eine lange Geschichte zurückblicken können - bestehende Stadt begann mit dem Ende des Zweiten Weltkrieges eine eigene städtebauliche Entwicklung.

Grundlage war die 1938 - 1939 gebaute *Munitionsanstalt des Heeres (MUNA)* in der Gemarkung "Mittwald". Auf einer Fläche von 250 ha entstand eine Anlage mit 133 massiven eingeschossigen Gebäuden und einem 20 km langen Straßennetz. Ergänzt wurde die Anlage durch ein eigenes Wasser-

⁷⁴⁸ Lageberichte des Bürgermeisters, 9.9.1945, Stadtarchiv Gütersloh, D 638.

⁷⁴⁹ Oberpennig, Hannelore: Arbeit, Wohnung und eine neue Heimat... Espelkamp - Geschichte einer Idee, Essen 2002.

⁷⁵⁰ Stadt Espelkamp: Espelkamp - Information, Espelkamp 2010; S. 8.

werk und eine Kläranlage.⁷⁵¹ Aufgabe dieser Einrichtung war die Herstellung von Granaten aus Halbfertigwaren (Sprengstoff sowie Giftgasfüllungen) durch zwangsverpflichtete Frauen und sowjetische Kriegsgefangene und der anschließenden Lagerung. Die abgelegene und durch die Waldvegetation geschützte Lage bot eine hervorragende Tarnung. Noch vor der Kapitulation Deutschlands besetzte die britische Armee am 4.4.1945 Espelkamp und übernahm die unzerstörte Munitionsanstalt.

Die beginnende Demontage und die Sprengung der Bunker durch die britische Besatzungsmacht wurden bald zugunsten des Umbaus des Komplexes als Flüchtlingslager eingestellt. Neben dem schwedischen Pastor FORELL waren es amerikanische Mennoniten, die sich für den Aufbau Europas verpflichtet hatten und die Einstellung der Abbrucharbeiten bewirkten.⁷⁵²

Am 29.10.1948 beschlossen die *Landeskirche von Westfalen*, das *Zentralbüro des Evangelischen Hilfswerkes* (heute *Diakonisches Werk*) und Vertreter der Wirtschaft, für die ehemalige Munitionsanstalt eine systematische Gesamtplanung durchzuführen. Zuvor gab es verschiedene Ideen für die Nachverwendung des Areals. Sie reichte von einem Erholungslager für Soldaten der britischen Stellen, über die Verwendung als Ausbesserungswerk der Reichsbahndirektionen Hamburg und Münster bis zum Vorschlag des Regierungspräsidenten DRAKE, eine Freiluftschule einzurichten, um "Kinder aus den gesundheitlich und sittlich gefährdenden überfüllten Notwohnungen" zu befreien.⁷⁵³

Ein nächster Schritt war der Zusammenschluss der *Evangelischen Kirche in Deutschland*, mit der *Westfälischen Landeskirche* und dem Land Nordrhein-Westfalen zur *Aufbaugemeinschaft Espelkamp GmbH* am 4.10.1949. Zweck und Umfang der Gesellschaft war nach Absatz I des Gesellschaftsvertrages: "...die bisherige Wehrmachtsliegenschaft Espelkamp durch Maßnahmen des Wohnungs- und Siedlungswesens, durch Ansetzung von gewerblichen Unternehmen und Förderung sozialer und caritativer Anstalten zu einem gesunden, dem Allgemeinwohl dienenden Gemeinwesen zu machen, das den Flüchtlingen und Heimatvertriebenen eine neue Heimat..." bietet.⁷⁵⁴

Damit waren die Grundlagen für die Weiterentwicklung gelegt, die unter dem Motto "Erst Arbeitsplatz, dann Wohnung"⁷⁵⁵ sowohl die Fülle der leer stehenden Gebäude⁷⁵⁶ als Produktionsgebäude nutzte wie auch auf eine große Zahl von Arbeitskräften - den zugezogenen Flüchtlingen - zurückgreifen konnten. Mit diesen Voraussetzungen waren die Grundlagen für eine Integration der Flüchtlinge und für eine stabile wirtschaftliche Entwicklung gelegt. 1950 arbeiteten bereits - unterstützt durch Darlehensangebote des Landes Nordrhein-Westfalen und anderer Wirtschaftsförderungsmaßnahmen wie *ERP-Kredite* - 13 Betriebe in der Produktion von Möbeln, Metallwaren, Zigarren, Zementwaren und Autopolstern sowie im Baugeschäft. Ergänzt wurde die wirtschaftliche Basis durch elf Handwerksbetriebe und acht Einzelhandelsgeschäfte⁷⁵⁷.

⁷⁵¹ Stadt Espelkamp (Hg.): *Espelkamp - Gemeinsam auf neuen Wegen*, Espelkamp, 1998; S. 88.

⁷⁵² Scheele, Franziska: *Entwicklung und neue Wandlung der Stadt Espelkamp*; Bachelorarbeit, Vechta 2010; S. 4.

⁷⁵³ Simon, Ruby: *Espelkamp. Geschichte Lebendig 1945 - 1959. Es begann in Hallen und Baracken*, Lübbecke 1995; S. 47 f.

⁷⁵⁴ Stadt Espelkamp, 1999; S. 103.

⁷⁵⁵ Scheele, 2010; S. 5.

⁷⁵⁶ An Hallenflächen standen 30.000 m² Grundfläche zur Verfügung. Nach: *Das Aufbauwerk Espelkamp. Zehntausend bauen eine Stadt*. In: *Christ und Welt*, 10.2.1949; S. 4 - 5.

⁷⁵⁷ Simon, 1995; S. 107 f.

Der Wirtschaftsstandort Espelkamp wurde durch den wirtschaftlichen Boom der 1950er Jahre begünstigt. Zum Ende des Jahrzehnts hatte Espelkamp 5 200 Arbeitsplätze, davon waren 2 100 Einpendler.⁷⁵⁸ Einige der als "Flüchtlingsindustrien" gegründeten Unternehmen produzieren noch heute.⁷⁵⁹ Sie hatten die wirtschaftlichen Grundlagen für die heutige Prägung Espelkamps als Standort mit hohem Anteil an Industriearbeitsplätzen gelegt. "Wenn denn das Wort vom 'Wirtschaftswunder' irgendeine Berechtigung haben sollte, dann wäre nicht zuletzt Espelkamp sein Schauplatz."⁷⁶⁰

1950 wurden 175 Wohnungen bezogen, 123 waren als Rohbau fertiggestellt und weitere 202 Wohnungen im Bau, Espelkamp wies zu der Zeit 1 170 Arbeitsplätze auf.⁷⁶¹ Dieser Entwicklung förderlich war die Aufnahme Espelkamps 1959 als Pilotprojekt in den *Marshall-Plan*. Neben der Aufbaugemeinschaft selbst waren an der Entwicklung die *Gemeinnützige Bau- und Siedlungsgenossenschaft Lübbecke* vor allem im westlichen Bereich und die *Westfälische Heimstätte GmbH* im östlichen Bereich tätig.⁷⁶²

1952 wurden Straßennamen und Hausnummern eingeführt⁷⁶³ und Espelkamp 1959 die Stadtrechte verliehen, seitdem entfiel der Namenszusatz "Mittwald", mit dem bis dahin zwischen der Altgemeinde Espelkamp und der neuen Flüchtlingsiedlung unterschieden werden konnte. Im selben Jahr hatte Espelkamp nach zehn Jahren Aufbau 2 493 Wohneinheiten und 5 230 Arbeitsplätze.⁷⁶⁴ 1973 wurden die o.g. Ortsteile eingemeindet und die Einwohnerzahl auf 23 600 erhöht.⁷⁶⁵ 1974 hatte Espelkamp 4 132 Wohneinheiten.⁷⁶⁶

Bis heute ist das ehemals zu Tarnungszwecken angelegte sehr großräumige Erschließungssystem im Siedlungsgefüge zu erkennen. Der für eine Stadt dieser Größe großzügige zentrale Bereich um Breslauer Straße und Wilhelm-Kern-Platz mit dem städtebaulichen Abschluss durch die Thomaskirche (1960 - 1963, LANGMAAK) ist darauf zurückzuführen. Auch die bereits in den fünfziger Jahren angelegte Geschäftsbebauung ist zu großen Teilen noch zu erkennen und wird ergänzt um das Rathaus (1962) und ein Kulturzentrum sowie Dienstleistungen.

Für die Neugründung von Städten auf ehemaligen militärischen Anlagen aus den Jahren 1933 - 1945 gibt es weitere Beispiele. Bei der Fülle der nach dem Zweiten Weltkrieg nutzlos gewordenen militärischer Infrastrukturen und der großen Zahl der Flüchtlinge, die nach 1945 dringend mit Wohnraum versorgt werden mussten, bot sich diese Möglichkeit an. So wurden neben Espelkamp von Norddeutschland (Trappenkamp, Wahlstedt) über Deutschlands Mitte (Neuenheerse, Allendorf) bis nach Süddeutschland (Waldkraiburg, Traun-

⁷⁵⁸ Oberpennig, 2002; S. 157.

⁷⁵⁹ Bspw. *Naue GmbH & Co. KG*, hervorgegangen aus einer Rosshaarspinnerei in Thüringen, vertreibt heute u.a. weltweit Geotextilien. Die *Harting Technology Group* begann 1945 mit der Produktion von Kochplatten und Bügeleisen, heute werden u.a. Steckverbindungen, Kabelkonfektionen und Verbindungstechnologien hergestellt. Der Spielgerätehersteller *Gauselmann AG* wurde 1957 gegründet, Umsatz 2010 981,9 Mio. Euro; s. <http://www.gauselmann.de/gag/Navigate.do?path=/Webseiten/Homepage/Content/01%20%C3%9Cber%20Uns/07%20Zahlen%20und%20Fakten> {22.7.2011}

⁷⁶⁰ Jander, Petra-Monika: Wohlstand aus dem Nichts: Vom Flüchtlingslager zum High-Tech-Standort. In: Stadt Espelkamp 1998; S. 56 - 65.

⁷⁶¹ Stadt Espelkamp, 1998; S. 105.

⁷⁶² Klohn, Werner: Exkursionen zur Siedlungs- und Wirtschaftsgeographie in Norddeutschland. Vechtaer Studien zur Angewandten Geographie und Regionalwissenschaften, Band 1; Vechta 1990, S. 75.

⁷⁶³ Simon, 1995; S. 124.

⁷⁶⁴ Stadt Espelkamp, 1998; S. 119.

⁷⁶⁵ Klohn, 1990; S. 77.

⁷⁶⁶ Stadt Espelkamp, 1998; S. 136.

reut, Steinfeld) neue Städte gegründet.⁷⁶⁷ SCHMIDT führt auf dem Gebiet der Alt-Bundesrepublik 15 neue Städte auf, davon 6 mit mehr als 10.000 Einwohnern. Ein Beispiel aus der Zeit des Ersten Weltkrieges ist Greven-Reckenfeld. Auf dem Gelände eines 1916 errichteten Kampfmitteldepots entstand ab 1923 auf 130 ha Fläche der heute zu Greven zählende Vorort mit 8 100 EW.

Der Entwicklung von Espelkamp lagen städtebauliche Zielvorstellungen zugrunde, die in Form mehrerer Entwicklungspläne die Stadtentwicklung über Jahrzehnte hinweg steuerte, sieht man von den ersten durch Mängelbewirtschaftung bestimmten Jahren ab.

Schon der erste Entwicklungsplan von 1947 überplante die gesamte Anlage, in dem er sie in insgesamt 9 Nutzungskategorien aufteilte und umfassend alle Flächen und infrastrukturelle Einrichtungen ordnete, die für eine vollständige Siedlungsentwicklung Voraussetzung waren. Damit wurden in die deutlich agrarisch geprägte Region erste städtische Siedlungselemente implementiert. "Die Praxis der Ausweisung zeigt, daß trotz der durch die Notsituationen gegebenen Bedingungen ein differenziertes Entwicklungsschema bei dieser Planung angewendet wurde."⁷⁶⁸ Dieser Plan beschränkte sich auf den Bestand, neue Siedlungsansätze sah er noch nicht vor.

Dies war der Planung unter dem Planungsstab von ILLGNER vorbehalten, der die Chancen des baulichen Erbes erkannte und die weiteren Planungen ganz auf eine wirtschaftliche Entwicklung ausrichtete.

Bereits 1948 hatte der Architekt HETSCHOLD den Entwurf eines "Städtchens" vorgelegt, das in *Christ und Welt* 1949 veröffentlicht wurde: "Auf sauber gezeichneten Plänen sieht man die künftige Stadt, die sich bei Ihrem Aufbau an die schon vorhandenen Grundzüge anlehnen wird... Wenn einmal alles soweit gediehen ist, wie es vorerst die Pläne aufzeigen, werden hier zehntausend Menschen Arbeit und Wohnung gefunden haben. Espelkamp wird ihnen neue Heimat sein. Der Charakter Espelkamps soll der einer bewusst christlichen Siedlung sein, die erste große soziale Städtegründung der Kirche. Espelkamp soll einen sozialen und caritativen Charakter tragen, der beispielsweise in der Beschäftigung einer höchstmöglichen Zahl von Kriegsverwehrten zum Ausdruck kommen wird."⁷⁶⁹ Den Planungen HETSCHOLDS folgend erhielten alle Mietwohnungen einen Garten in der Nähe der Wohnung, der der Integration und Identifizierung der Flüchtlinge mit ihrer neuen Heimat dienen sollte.

Ein Planungsgutachten des Landesrates NIEMEYER "Bebauungsplan 1949 - Flüchtlingsstadt Espelkamp" sieht in Anbetracht des ausgedehnten Straßennetzes mit einer je nach Entwicklung lockeren oder engeren Bebauung eine "ausgesprochene Waldstadt mit neuzeitlichem Charakter."⁷⁷⁰ Auch dieser Plan stellte vor allem die Chancen einer wirtschaftlichen Entwicklung in den Vordergrund. Gleichzeitig wurden neue Bauflächen festgesetzt und mit den vorhandenen Strukturen räumlich-gestalterisch geordnet. Diese beiden Entwicklungsansätze - die der christlich-karitativen Orientierung und des an einer

⁷⁶⁷ Schmidt, Alois: Neue Städte in der Bundesrepublik Deutschland auf ehemaligen militärischen Anlagen. In: *Geographie im Unterricht*, 6/1981; S. 481 - 492.

⁷⁶⁸ Institut für Entwicklungsplanung und Strukturforschung GmbH, 1988; S. 18.

⁷⁶⁹ *Christ und Welt*, 10.2.1949; S. 4.

⁷⁷⁰ Nach: Institut für Entwicklungsplanung und Strukturforschung GmbH, 1988; S. 21.

wirtschaftlichen Entwicklung geprägten Ansatzes - beeinflussten im Wechselverhältnis die weitere Stadtentwicklung Espelkamps.

Die Aufbaugemeinschaft legte 1952 einen vorläufigen Bebauungsplan vor, der die Entwicklungen fortführte. Die Gliederung in einzelne Baugebiete, trennende Grünzüge, Standorte für Einrichtungen der Infrastruktur und die beginnende Hierarchisierung des bis dahin neutralen Straßennetzes waren Ziele der Planwerkes. "Wenige Jahre nach Ende des Zweiten Weltkrieges war das städtebauliche Konzept eher vorsichtig und zurückhaltend. Die schnellen Schübe der Wirtschaftsentwicklung der Wiederaufbauzeit waren noch nicht vorhersehbar."⁷⁷¹

NIEMEYER - er war als Landesrat zugleich Landesplaner - legte 1953 ein weiteres umfangreiches Gutachten vor. Niemeyer war schon 1940 als Präsident der SPEER unterstellten *Deutschen Akademie für Städtebau, Reichs- und Landesplanung* Mitglied des Stabes Wiederaufbauplanung gewesen.⁷⁷² Er stellte konkrete Planungen vor und entwickelte für Espelkamp das Bild eines neuen, unabhängigen Gemeinwesens mit Wohn- und Arbeitsstätten unter der Führung einer übergeordneten Organisation wie Staat, Kirche oder Wirtschaft. Auch in seinen Plänen zeichnete sich das Primat der wirtschaftlichen Entwicklung bei gleichzeitiger Mitführung der christlich-karitativen Ziele ab.⁷⁷³

Bis dahin hatte sich Espelkamp soweit entwickelt, dass 1954 in einem eigenen Werbefilm die Aufbauleistung gewürdigt werden konnte. In "Denn wo ein Wille ist, ist auch ein Weg..." gerät ein Reisender per Zufall nach Espelkamp und resümiert: "Ja, das ist ja beinahe wie im Film... Ich habe gesehen, dass es für jedes Problem auch eine Lösung gibt..."⁷⁷⁴

1953 wurde für den zentralen Bereich der Breslauer Straße der "Ideen-Wettbewerb Espelkamp-Mittwald" durchgeführt. Unter dem Vorsitz von Ministerialdirigent Büge wurden in der Sitzung des Preisgerichtes am 14. und 15.9.1953 von den 27 eingegangenen Entwürfe drei Preise verliehen.⁷⁷⁵

Den ersten Preis erhielt "Dipl.-Ing. Oberbaurat Wragge für die Einheitlichkeit und Großzügigkeit des Entwurfes", dessen Architektur "von erfreulicher Einheitlichkeit" sei. Der zweite Preis wurde an die Architekten GIELE, GUTHKNECHT, ECKARDT, MATTHIAS, PATZELT und SIMON "bei weitgehender Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten" verliehen. Der dritte Preis ging an RIESENBECK und STAHR, deren Entwurf nach Ansicht des Preisgerichtes bei der Höhe des Rathauses "die Grenze des hier Wün-

⁷⁷¹ Institut für Entwicklungsplanung und Strukturforschung GmbH, 1988; S. 41.

⁷⁷² Durth, Sigel; 2009; S. 377.

⁷⁷³ Institut für Entwicklungsplanung und Strukturforschung GmbH, 1988; S. 49, 55.

⁷⁷⁴ "Denn wo ein Wille ist... Ein Film über die Flüchtlingssiedlung Espelkamp-Mittwald". Drehbuch: Wolf Lorenz, Regie: Alexander Treleani, 13 Min., 1954, DIDO-Film (Hauptrolle: Horst Tappert, 1974 - 1997 Hauptdarsteller der Serie "Derrick" des ZDF). In: Landschaftsverband Westfalen Lippe: Aufbau West - Neubeginn zwischen Vertreibung und Wirtschaftswunder, DVD, Münster 2006.

In Zitat wie im Filmtitel werden der gesellschaftlich-politische Hintergrund offensichtlich und dokumentieren den Optimismus im Wiederaufbau.

Das damalige nordrhein-westfälische Ministerium für Wiederaufbau hatte - die besondere Wirkung des Mediums Film im Blick - eine Reihe von städtebaulichen "Aufklärungs- und Dokumentationsfilmen" aufgelegt (s. Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung (Hg.), 1959; S. 6: "Mit bemerkenswertem Erfolg hat das nordrhein-westfälische Ministerium für Wiederaufbau mit seinen städtebaulichen Aufklärungs- und Dokumentationsfilmen Pionierarbeit auf diesem Gebiet geleistet."

⁷⁷⁵ Espelkamper Nachrichten, Jahrgang 2, Nr. 7, Oktober 1953 (ohne Seitenzahlen, ohne Autor).

schenswerten“ überschritt.⁷⁷⁶ In den Beurteilungen des Preisgerichtes wird deutlich, welcher Wert auf Einbindung, Anerkennung und Orientierung der örtlichen Situation gelegt wurde.



Abb. 24: Filmstill aus "Denn wo ein Wille ist, ist auch ein Weg..." Der spätere Fernsehkommissar Horst Tappert lässt sich durch Espelkamp führen. Quelle: Landschaftsverband Westfalen Lippe, 2006.

1958 vergab der Landkreis Lübbecke an KÜHN von der Technischen Hochschule Aachen ein Planungsgutachten, das die Fragen nach weiteren Entwicklungspotentialen beantworten sollte. Die die Planung prägenden Leitbilder waren Gliederung in kleine nachbarschaftliche Bereiche, die weitere Flächenentwicklung für Wohnen und Arbeiten, die Trennung der Nutzungen durch Grünstreifen und der Ausbau des Stadtzentrums.⁷⁷⁷ Heute erkennbarer Ausdruck dieses Planwerkes sind die vier- bis fünfgeschossige Zeilenbauten im Osten von Espelkamp.

Ein Flächennutzungsplan nach den Grundsätzen des 1960 geschaffenen BBauG wurde 1962 aufgestellt. Er orientierte sich im wesentlichen am Bestand und den mittelfristigen Entwicklungszielen und war das einzige Planwerk in diesem Jahrzehnt. Weitere grundlegende Planwerke waren ein Planungsgutachten der Freien Planungsgruppe Berlin (1972), der Flächennutzungsplan (1978) sowie ein Planungsgutachten zur Neuordnung der Stadtmitte (1980).⁷⁷⁸

Fazit: In einer Gesamtschau mit dem Schwerpunkt auf den 1950er Jahren - also der eigentlichen Gründungs- und Entstehungszeit Espelkamps - lassen sich folgende Entwicklungsprinzipien erkennen:

- Zurückhaltende, an der näheren Zukunft orientierte Planung.
- Durchführung von Wettbewerben als städtebauliches Planungsinstrument.
- Kleinteilige Planungen, die Eigeninitiative zuließen und sich an den Bewohnern orientierte.

⁷⁷⁶ Espelkamper Nachrichten; 1953.

⁷⁷⁷ Institut für Entwicklungsplanung und Strukturforchung GmbH, 1988; S. 60.

⁷⁷⁸ Zlonicky, Peter & Partner, Stadtplanung + Stadtforschung: Stadtmitte Espelkamp, Ergebnisbericht zum Neuordnungskonzept im Rahmen der vorbereitenden Untersuchung, September 1980.

- Offene Planungen, die noch nicht erkennbare Entwicklungen zuließen.
- Orientierung am Bestand, der erst abschnittsweise mit wachsender wirtschaftlicher Stabilität durch neue Strukturen ersetzt wurde.
- Kleinteilige Nutzungsmischung von Siedlungsbeginn an, die sich aus der Entwicklungsgeschichte ergab.
- Konsequente Bodenpolitik mit der Aufbaugesellschaft als der mit Abstand größten Eigentümerin, die die Stadtentwicklung steuerte.
- Orientierung an städtebaulichen Standards von der "aufgelockerten" Stadt zu Entwicklungsbeginn bis zum Ziel der "Verdichtung" durch mehrgeschossige Wohnbauten in den Folgejahren ab 1960.
- Konsequentes Festhalten an den gesetzten Entwicklungszielen.
- Systematische Steuerung in den Entwicklungsschwerpunkten Zuwanderung und Stadtentwicklung.

Sennestadt - "Der Mensch im Mittelpunkt städtebaulichen Denkens..."⁷⁷⁹

Die erste urkundliche Erwähnung des Ortes stammt aus dem Jahr 1001, in der die Sennelandschaft als "Desertum Sinethi" bezeichnet wurde. In der Bezeichnung wird bereits der unfruchtbare für die Landwirtschaft wenig geeignete Boden mit geringsten Bodenertragswerten und gleichzeitiger höchster Grundwasserergiebigkeit gekennzeichnet. Erste Siedler tauchten um 1500 auf, 1702 wird die Bauerschaft "Senne" erstmalig erwähnt und 1813 durch ein Dekret des Königs von Westfalen mit der Bezeichnung "Senne II" dem Amt Brackwede zugeordnet.

Der Bau einer Papiermühle von 1934 kennzeichnet den Beginn der Industrialisierung, 1939 erfolgte der Bau der Reichsautobahn, die der Region weitere wirtschaftliche Impulse verlieh (s. a. Abschnitt 4.1 "Stadtgeschichte und städtebauliche Situation des 19. Jahrhunderts und des 20. Jahrhunderts bis 1945").⁷⁸⁰

Die Anlässe der Stadtgründung von Sennestadt Anfang der 1950er Jahre waren dieselben wie in ähnlichen städtebaulichen Projekten: Der Mangel an Wohnraum durch die Zerstörungen der Städte (Bielefeld war zu 35% zerstört⁷⁸¹), der Zuzug zu den Arbeitsstätten aus anderen Teilen Deutschlands und der Strom der Flüchtlinge aus dem Osten des ehemaligen Deutschen Reiches sowie die geringen Baulandreserven, die zu einem großen Wohnungsbedarf führten.

Sennestadt war die erste selbständige Stadtgründung nach dem Zweiten Weltkrieg und ging im wesentlichen auf die Initiative des Landkreises Bielefeld zurück, der in seiner ersten Sitzung am 1.4.1953 den Standort bestimmt hatte. Dafür sprachen der unrentable Sandboden, die nahegelegene Autobahn BAB 2 Köln - Berlin und die Bundesstraße 68 sowie die Anbindung an das Bahnnetz (Strecke Bielefeld - Paderborn).

⁷⁷⁹ Gekürzt nach einem Zitat von Reichow: "Der Mensch und seine Gesundheit, die Einheit und Ganzheit seines Daseins steht über allem im Mittelpunkt unseres städtebaulichen Denkens und Handelns." Zitiert nach: Sennestadtverein e.V. (Hg.): Wagnis Sennestadt, Bielefeld-Sennestadt, 2005; S. 14.

⁷⁸⁰ Sennestadtverein e.V. (Hg.), 2005; S. 232 sowie Sennestadt GmbH (Hg.): Sennestadt. Geschichte einer Landschaft, Bielefeld, 1980; S. 454.

⁷⁸¹ Sennestadt GmbH, 1980; S. 225.

In der von der Stadt Bielefeld, dem Landkreis Bielefeld und dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe gegründeten *Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Bielefeld-Stadt und -Land GmbH* bestanden zunächst unterschiedliche Auffassungen über den Charakter der zukünftigen Siedlung: Den einer reinen Wohnstadt oder eines selbständigen mit Infrastruktur und Arbeitsplätzen ausgestatteten Stadtgefüges. Wegen der nicht zu vereinbarenden Zielsetzungen löste sich die Arbeitsgemeinschaft auf. Es erfolgte die Gründung einer neuen Gesellschaft, in der sich die Absicht, eine "Stadt", eine "mit Hoheitsrechten ausgestattete Körperschaft des öffentlichen Rechts im Gebiet der Dorfgemeinde Senne II" zu bauen, durchsetzte.⁷⁸²

Auf dieser Grundlage wurde im April 1954 ein "Ideenwettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine Großsiedlung in der Gemeinde Senne II" nach vorangegangenen Untersuchungen des Kreisbauamtes WIDMANN ausgelobt. Bei 24 eingegangenen Entwürfen erhielt der Entwurf von REICHOW den ersten Preis. Der Wettbewerb war offen für alle Architekten des Regierungsbezirkes Detmold, zugelassen waren neben REICHOW, Professor SCHWENNICKE, Berlin, Professor PFEIFFER, Bayreuth und OP GEN ORTH, Bensberg⁷⁸³. Das Preisgericht empfahl, die Arbeit von REICHOW zur Grundlage für die weitere Erarbeitung des Bebauungsplanes zu machen. Danach wurde REICHOW 1956 mit der technischen und künstlerischen Oberleitung beauftragt.⁷⁸⁴

Der Bewilligungsbescheid des Ministers für Wiederaufbau WEYER zur Errichtung der Sennestadt von 1955 legte die Grundlagen für den projektierten Bau von 2 000 Wohnungen in Abschnitten von je zweimal 700 und einmal 600 Wohneinheiten.⁷⁸⁵ Am 4.2.1955 stimmte der Gemeinderat von Senne II der Stadtgründung auf dem Gemeindegebiet zu und im darauffolgenden Jahr wurde die Sennestadt GmbH gegründet.⁷⁸⁶ Damit waren die Grundlagen für den Bau einer neuen Stadt geschaffen.

In REICHOWS Beschreibung seines Entwurfes reflektieren sich seine städtebaulichen Ziele, die er 1948 in seiner Trilogie "Organische Stadtbaukunst, Organische Baukunst, Organische Kultur" bereits dargelegt hatte.⁷⁸⁷

Prägend für seinen städtebaulichen Entwurf waren der Bullerbachgrund und eine ehemalige Kiesgrube "als grünes Kreuz zur Gliederung des Stadtganzen" (S. 231).⁷⁸⁸ Der Bullerbach wurde gestaut und "so gestaltete man planvoll aus den natürlichen Gegebenheiten und ihrer künstlichen Ergänzung eine 'Stadtinsel' zur Aufnahme der übergeordneten Gemeinschaftsbauten wie Rathaus, Volkshochschule und Jugendheim, die zusammen mit einem Hotel das Herz und die Krone des Stadtganzen bilden... So erhält die neue Stadtlandschaft ihre eigene Gesamtform mit den für unsere Zeit typischen Gliedern und Organen, dabei zu einer Einheit führend, die letztlich immer das

⁷⁸² Engler, Otto: Die Durchführung - die Organisation - das Gelingen. In: Sennestadt GmbH (Hg.): Sennestadt - Geschichte einer Landschaft, Bielefeld, 1980; S. 229.

⁷⁸³ Schütz, Helmut: Vom Entschluss zur Wirklichkeit. In: Sennestadt GmbH (Hg.), 1980; S.227.

⁷⁸⁴ Sennestadtverein e.V., 2005; S. 20.

⁷⁸⁵ Westing, Stefanie: Siedlungsstadt mit Industriegebieten. In: Westfalenblatt (Ausgabe Brackwede, Sennestadt, Senne, Quelle, Ummeln) 29.12.2005.

⁷⁸⁶ Sennestadt GmbH, 2005; S. 20.

⁷⁸⁷ Reichow, Hans Bernhard: Organische Stadtbaukunst, Organische Baukunst, Organische Kultur; Braunschweig 1948.

⁷⁸⁸ Alle folgenden Zitate von Reichow aus: Reichow, Hans Bernhard.: Planung und Bau der Sennestadt. In Sennestadt GmbH (Hg.), 1980; S. 231 ff.

Formproblem aller Kunst und Kultur ist.“ (S. 231) Die Freiflächen waren für REICHOW "Ort der Regeneration“ und "ein Geschenk der Natur“. (S. 232)

Geradezu ikonographisch für sein städtebauliches Ziel war das Erschließungssystem. Es war "auf die Ansprüche und technischen Möglichkeiten des Autos einerseits und das natürliche Verhalten des Menschen am Steuer andererseits gerichtet“. (S. 232) REICHOW ging es bei der Verkehrserschließung von Städten "vornehmlich darum, mit dem Auto 'menschenswürdige Umgangsformen` zu finden.“ (S. 232)

Getrennte Fahr- und Fußwege, kreuzungsfreier Ausbau des vom Stadtring ausgehenden Straßensystems waren Merkmale seiner Erschließungsansätze. Gerade in diesem Teil der städtebaulichen Aufgabe wird seine "organische Stadtbaukunst“ offensichtlich: "So erhält denn das organische Verkehrssystem der Sennestadt ein sinnfälliges Richtungsgefälle vom Stadtrand zur Stadtmitte... Diesem sinnfälligen Ordnungselement folgend, gelangen wir von der Peripherie einer noch so ausgedehnten Großstadt mit derselben Zwangsläufigkeit, mit der ein Hölzchen, das an der Quelle ins Wasser geworfen wird, über Bach, Fluß und Strom zum Meer gelangt, zum Herzen der Stadt.“ (S. 236)

Konsequent gerät bei REICHOW auch der Wohnungsbau "in eine lebendige Bewegung und Auflockerung“ (S. 241), die die starre Zeilenbebauung - REICHOW zitiert hier Karlsruhe-Dammerstock und Berlin-Karlshorst - ablösen sollte. Aber er sieht in der großzügigen Struktur auch Grenzen, da "...eine zu weit getriebene Auflockerung der Bebauung zur Vermeidung einer grenzenlosen Zersiedelung der Landschaft unerwünscht“ sei. (S. 241) Immerhin sollten auf derselben Fläche, für die der Wettbewerb ausgelobt worden war, statt der angestrebten 2 000 Wohneinheiten nun 6 000 Wohnungen entstehen. Dies relativiert die häufig unreflektierte Kritik am Städtebau der 1950er Jahre, der mit seinem Ziel der aufgelockerten Bebauung massiv zu einem ständigen Hinauswachsen über die Siedlungsränder beigetragen habe. REICHOW war bei seinen Planungen für Sennestadt offensichtlich bewusst, dass sein städtebauliches Ziel der "Auflockerung" Grenzen haben musste.

Sein Wohnungsbau verzichtete auf "willkürliche Formen“ zugunsten "organischer, das natürliche Verhalten und die Wohnlichkeitsansprüche des Menschen“ befriedigender Strukturen. (S. 241) Konsequent wie sein Erschließungssystem ist die städtebauliche Struktur und Anordnung seiner Wohnhäuser: "Von der kleinen intimen Raumbildung in Gärten- und Wohnhöfen führt der Weg neuer Raumbildung über mancherlei Zwischenstufen, etwa der zusammenhängenden Grünräume zwischen benachbarten Wohnbauten zum städtebaulichen Großraum, etwa dem des Sportgeländes, der Maiwiese mit dem Rathausvorplatz, den Märkten der Stadtteile u.a.“ (S. 242)

REICHOW war mit dem Ergebnis seiner Planung zufrieden: "Die Stadt ist zu einem lebendigen 'zentralen` Ort am Südrand des Teutoburger Waldes geworden... Sie wird durch die Pflege nationaler und internationaler Kontakte belebt und durch den Besuch vieler Studien-Kommissionen und Touristen zu einer vielseitigen lebendigen Stadt... Das Leben und Treiben auf dem Wochenmarkt, die Veranstaltungen in den Schul- und Kirchgemeinden, in den Vereinen und Gaststätten, nicht zuletzt im Kulturring fördern den Gemeinsinn und Bürgerstolz, ohne die eine Stadtgemeinde weder gedeihen noch leben kann.“ (S. 242) REICHOW resümiert geradezu apodiktisch: "Unter soziologi-

schem Aspekt wurden alle Erwartungen an die Stadt nach wissenschaftlichen Erhebungen weit übertroffen.“ (S. 242)

Am 27.4.1965 erhält Sennestadt Stadtrechte, wird aber schon wenig später im Zuge der Kommunalreform am 1.1.1973 nach Bielefeld eingemeindet. Trotzdem bleiben REICHOWS Pläne auch noch für die nachfolgenden Jahrzehnte Grundlage für die Erweiterungen von Sennestadt wie die Bebauung der Flächen Quakernacks Hof und Verler Dreieck (1969 - 1974) sowie Am Sprungbach (1975 - 1982) zeigt. Die Entwicklungen von Sennestadt werden heute von der Sennestadt GmbH auf der Grundlage des REICHOW'schen Entwurfes weitergeführt.

Sennestadt ist nicht der Idee der Gartenstadt verpflichtet wie REICHOW rückblickend 1969 selbst betonte: "Die STADTLANDSCHAFT folgt weder historischen Gartenstadtideen noch dem zufälligen Zusammenwachsen städtischer und landschaftlicher Elemente, sondern offenbart sich als bewußt geplante NEUE STADTFORM, in der die Natur als gleichberechtigtes Gestaltungselement sich mit den gebauten Stadtgliedern zu harmonischer Einheit verbindet... Wird doch urbanes Leben unter dem Aspekt des Ausufers aller vorhandenen Städte und der Urbanisierung des flachen Landes nur in Stadtlandschaften möglich sein, die historische Städte neben neu geschaffenen Zentren enthält und alle Wandlungen der Elemente und Glieder in ihrer Weiträumigkeit aufzunehmen vermag."⁷⁸⁹

Noch zehn Jahre nach der Gründung wird die neu gebaute Sennestadt euphorisch aufgenommen: "Es war für uns eine Erholung, über die kreuzungsfreien Straßen dieser Wohn-Oase zu fahren. Strahlenförmig gehen sie um den Ring um den Stadtweiher und die Rathausinsel aus, verästeln sich in den Stadtteilen - den 'Nachbarschaften' - wie das Geäder eines Blattes, bis sie schließlich im sandigen Senneboden enden... Die Stadt ist organisch geplant, überall spürt man die in das Stadtbild einbezogene Natur."⁷⁹⁰

Aus heutiger Sicht erfüllt ein solch konsistenter bis ins Detail entwickelter städtebaulicher Entwurf über die Jahre offensichtlich nur seine Funktionen, wenn die Rahmenbedingungen, unter denen er entstanden ist, sich nicht ändern. Dies aber ist angesichts der gesellschaftlich-politischen Entwicklungen nicht der Fall. So stellt sich der fein abgestimmte Entwurf als unflexibles städtebauliches Konzept dar. Die städtebauliche Ordnung der kleinteiligen Einzelhandelsflächen aus dem REICHOW'schen Entwurf stimmt mit der heutigen Situation der Einzelhandelsstrukturen der großen Verkaufsflächen, der MIV-Orientierung und dem veränderten Kaufverhalten nicht mehr überein.⁷⁹¹ Auch wurden in einer aktuellen Umfrage des Sennestadtvereins Konflikte mit der StVO ("Rechts vor links"), Inanspruchnahme der öffentlichen Räume durch parkende Pkw (anderer Verteilschlüssel bei Gründung der Sennestadt mit einem Stellplatz/4 WE), fehlende Anbindung nach Bielefeld, leer stehende Läden und ein wenig attraktives Zentrum vorgetragen.⁷⁹²

Fazit: Für Sennestadt können folgende Entwicklungsprinzipien beschrieben werden:

⁷⁸⁹ Sennestadtverein e.V., 2005; S. 32.

⁷⁹⁰ Aden, Menno: Ostwestfalen-Lippe im Spiegel seiner Wirtschaft, Essen 1965; S. 37.

⁷⁹¹ Uttke, Angela: Supermärkte und Lebensmitteldiscounter. Wege der städtebaulichen Qualifizierung, Dortmund 2009; S. 91 ff.

⁷⁹² Sennestadtverein e.V., 2005; S. 30 ff.

- Gründung einer Entwicklungsgesellschaft, in der alle Aktivitäten gebündelt werden konnten.
- Entwicklungsmaßnahme in der Hand eines Eigentümers, die freies ohne an Eigentumsrechten gebundenes Handeln ermöglichte.
- Durchführung eines Wettbewerbes, der ein breites Angebot der aktuellen städtebaulichen Ideenansätze zur Verfügung stellte.
- Konsequentes Beibehalten des städtebaulichen Entwurfes, das die Konsistenz des Entwurfes bis in die neuere Zeit sicherte und städtebauliche Konflikte vermied.

Mit dem Bau von Sennestadt ist ein Phänomen solcher Planstädte erkennbar, die BRAUNFELS als "Städte für vorübergehende Aufgaben" bezeichnet hat und deren Besonderheit ihre Zweckgebundenheit sei.⁷⁹³ Ihre Funktionen entsprächen meist nur einem augenblicklichen Bedürfnis, von dem aus im Laufe der nachfolgenden Jahre eine Stadt sich immer weiter weg entwickele, denn "...jede Stadt ist ein Kind des Augenblicks und vermag nicht, sich im Wandel der Geschichte fortzuentwickeln."⁷⁹⁴

4.3.2 Städtebauliche Planungen

Bauzonenplan 1948

Die "Bauzonenordnung über die Ausweisung und Ausnutzung der Baugebiete im Stadtgebiet" wurde als erste umfassende Planung nach dem Zweiten Weltkrieg von der Stadtverordnetenversammlung am 3.9.1948 erlassen und von der Bezirksregierung am 2.6.1949 genehmigt. Zur ihr gehörte ein Bauzonenplan, aus dem die Abgrenzungen und die Lage der Baugebiete hervorging.⁷⁹⁵

Er gliederte das Stadtgebiet in Wohngebiete, Mischgebiete und Gewerbegebiete. Die Wohngebiete wiederum wurden - im wesentlichen in Abhängigkeit vom Zentrum und in konzentrischer Gliederung - in Bereiche mit dreigeschossiger geschlossener Bauweise (Kern) bis zur eingeschossigen offenen Bauweise unterteilt. Dabei hatten die noch nicht ausgebaute B 61 und der Südring zäisierende Wirkungen, die die Bereiche unterschiedlicher Nutzungen scharf voneinander trennte (in der Wirkung ähnlich niedergelegter Festungsanlagen). Hinzu kam die Kategorie "Kleinsiedlungsgebiet", die sowohl vorhandene im Außenbereich liegende Siedlungsansätze übernahm und ergänzte wie auch neue Siedlungsansätze schuf:

- Siedlung Bahnhof Blankenhagen.
- Siedlung Kahlertstraße (beidseits, sowie nördlich des Schlangenbaches).

⁷⁹³ Braunfels, Wolfgang: Abendländische Stadtbaukunst. Herrschaftsform und Stadtgestalt, Köln 1991; S. 130.

⁷⁹⁴ Braunfels, 1991; S. 130.

⁷⁹⁵ Die gesetzlichen Grundlagen der Verordnung zeigt die herrschende Rechtszersplitterung, die erst durch das Aufbaugesetz 1959 und das BBauG 1960 beseitigt werden konnte. Grundlagen waren: Art 4 des Verwaltungsgesetzes vom 1.7.1931, Wohnungsgesetz vom 28.3.1918, Gesetz über einstweilige Maßnahmen zur Ordnung des deutschen Siedlungswesens vom 3.7.1934 und der dazu erlassenen Verordnung über die Regelung der Bebauung vom 15.2.1936 sowie § 37a der Bauverordnung für den Regierungsbezirk Detmold.

- Siedlung Zum stillen Frieden (westlich und östlich der Straße "Zum stillen Frieden").
- Siedlung Bockschatzfeld (Straßen "Zum Spellbrink" und "Doheermannshöhe").
- Siedlung Kattenstroth (zwischen "Wiedenbrücker Straße" und "Südring").
- Siedlung Reilmann (südlich "Herzebrocker Straße", westlich des "Westrings").
- Siedlung Westernfeld (zwischen "Herzebrocker Straße" und "Pavenstädter Weg").
- Siedlung Grenzweg (zwischen "Holzheide" und "Grenzweg").
- Siedlung Loerpabel (zwischen "Grenzweg" und "Marienfelder Straße").

Im Stadtgebiet waren die Grünflächen "Haus Buchwald", "Mohns Park" und die Fläche des Hofes Nordhorn (der später die Funktion des Freibades übernahm) dargestellt. Mischgebiete waren vereinzelt in Zentrumsnähe festgesetzt.

Das Gewerbegebiet lag zwischen der TWE-Strecke und den östlich angrenzenden Wohngebieten und war gegenüber dem Bauzonenplan vom März 1925 verkleinert worden. Die zunächst überraschend geringe Fläche des Gewerbegebietes muss im Zusammenhang mit den Festsetzungen in den Wohngebieten gesehen werden, die je nach Dichte "kleinere Betriebe des Nahrungsmittelgewebes, soweit sie geräuschkwacher Natur sind (dreigeschossige, geschlossene Bauweise, § 8 (1)) oder "Gärtnereien, Läden und Werkstätten" (eingeschossige offene Bauweise, § 5 (1))" zuließen.

Im weiteren waren festgesetzt das "Eisenbahngebiet", das "Städtische Wasserwerk", die "Grenze der geschlossenen Ortslage", die die alten und neuen Bauflächen umschloss und die "Hauptverkehrsstraßen" (u.a. B 61, Wiedenbrücker Straße, Herzebrocker und Marienfelder Straße, Brockhäger und Holler Straße, Wilhelm- und Verler Straße, Neuenkirchener Straße).

Prägnanter Teil des Bauzonenplanes war die "proj. Umgehungsstraße", die mit einer geplanten Breite von 25 m in einem weiten Bogen Gütersloh als Westumgehung und Ostumgehung umspannte und wichtiges Element für die städtebauliche Entwicklung war. Sie führte unmittelbar an der (damals so bezeichneten) *Provinzial-Heilanstalt* vorbei, kreuzte die Marienfelder Straße in Höhe der Straße "Im Waterkamp", verlief dann südlich des Kleinsiedlungsgebietes Blankenhagen auf der Blankenhagener Straße über den Postdamm bis zu Bahnlinie, folgte auf langer Strecke dem "Hellweg" und kreuzte schließlich die Wiedenbrücker Straße an der Kiebitzstraße.

Festgesetzt war ferner eine neue Linienführung der TWE-Strecke (Ibbenbüren-Hövelhof), die zwischen der Bundesbahnstrecke und der Kahlerstraße weiter nach Osten verschwenkt wurde sowie eine teilweise Neuführung der Strecke in Richtung Hövelhof.

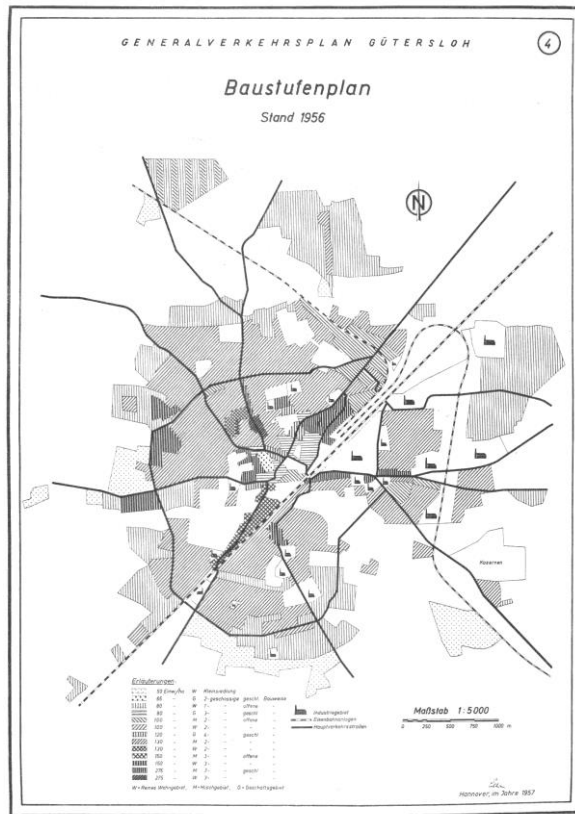


Abb. 25: Bauzonenplan, Stand 1956. Aus: Generalverkehrsplan Gütersloh, Anlage 4.

Am 11.10.1954 wurde die Satzung im Rat erneut beschlossen, da die Veröffentlichung "nach einer Verfügung des Herrn Regierungspräsidenten vom 24.3.1953 als Folge einer Stellungnahme des Verwaltungsgerichtes Minden bisher nicht ordnungsgemäß erfolgt" worden war. Da die bisherige Ortssatzung von 1924 als Polizeiverordnung grundsätzlich nach 30 Jahren, also am 23.12.1954, außer Kraft treten musste, war eine erneute Beschlussfassung notwendig, "um keinen gesetzlosen Zustand eintreten zu lassen". Der Rat beschloss mit dem Hinweis, dass ausreichend "Raum für die weitere Ansiedlung von Anwohnern auf die Dauer eines Menschenalters" gegeben sei, weiter: "In Anbetracht der Tatsache, dass die inzwischen gewonnenen städtebaulichen Erkenntnisse zur Zeit der Beschlussfassung über die Ortssatzung noch nicht berücksichtigt werden konnten, hält es der Bauausschuss für zweckmäßig, die Bauzonenordnung alsbald einer Überprüfung und Nachbearbeitung zu unterziehen."

Bewertung - Die Bedeutung des Bauzonenplanes 1948 für die städtebauliche Entwicklung

Nach ausführlichen Vorberatungen im Bauausschuss hatte sich die Stadt Gütersloh mit dem Bauzonenplan eine weitreichende für eine Bevölkerung von 80 000 Einwohnern vorgesehene Entwicklungsgrundlage geschaffen.⁷⁹⁶ Der "Verordnungsgedanke" war in der Bauzonenordnung erkennbar. Dort lag der Schwerpunkt der planerischen Aussagen, der in den ausführlichen Verord-

⁷⁹⁶ Statistischer Jahresbericht 1961, S. 108.

nungsinhalten über die Bauweise auch offensichtlich wird. Der Bauzonenplan diente - als Teil der Verordnung - der Visualisierung.

In den "Kleinsiedlungsgebieten" war eine eingeschossige offene Bauweise, eine Mindestgröße der Grundstücke von 700 m², eine Nutzung von höchstens 20% der Grundstücksfläche und eine maximale Bautiefe von 24 m vorgesehen. Die neuen Wohngebiete schufen aufgrund ihrer Anzahl und ihrer Größe eine neue Siedlungskontur. Dies gilt vor allem für neue Siedlungsansätze an der Kahlerstraße oder in Blankenhagen. Diese Festsetzungen haben den nachfolgenden Leitplan und die späteren Flächennutzungspläne geprägt und wurden von späteren Durchführungs- und Bebauungsplänen mit einer erheblich höheren Verdichtung weiterentwickelt. Deutlich im Bauzonenplan zu erkennen ist die konsequente konzentrische Anordnung der neuen Baugebiete. Der städtebauliche Gedanke der Platzierung neuer Siedlungsbereiche ist wie an der Kahlerstraße oder Blankenhagen nicht immer erkennbar. Eine ausreichende Erklärung bilden die vorhandenen sehr geringen Siedlungsansätze an diesen Stellen nicht.

Von weitreichender Sicht zeugte der vorsorgende Gedanke der Umgehungsstraße, die - dies zeigen die folgenden Jahre - in diesem Umfang zwar nicht verwirklicht worden ist, dennoch aber die Diskussion über die Herausnahme der Verkehre aus der Innenstadt geprägt hat. Die TWE-Strecke hatte zu der Zeit für den Personen- und Güterverkehr noch die Bedeutung, die eine neue Streckenführung verantwortbar erschienen ließ.⁷⁹⁷

In einer Gesamtsicht legte der Bauzonenplan erste - bis heute erkennbare - Grundlagen für eine neue städtebauliche Struktur. Er diente der Erfüllung der unmittelbar anstehenden Aufgaben wie der Schaffung von Wohnbauflächen und der Bewältigung der bereits 1948 erwarteten verkehrlichen Belastungen.

Leitplan 1960 - Planungsrechtliche Grundlagen, Aufstellungsverfahren und städtebauliche Zielsetzungen

Der Leitplan der Stadt Gütersloh war nach dem Bauzonenplan der zweite umfassende Plan, der das gesamte Stadtgebiet neu ordnete. Grundlage war das Aufbaugesetz von Nordrhein-Westfalen in der Fassung vom 29.4.1952 (GV. NW. S. 75 ff., s.a auch Abschnitt 3.5 "Das gemeindliche Bau- und Planungsrecht 1945 - 1969"). Das Verfahren regelte das Aufbaugesetz im "Abschnitt II: Leitplan":

- § 5 "Aufstellung des Leitplanes": Übereinstimmung mit der Landesplanung.
- § 6 "Inhalt des Leitplanes": "Entwicklung des städtebaulichen Aufbaues als Ganzes", Gliederung des Gemeindegebietes, Verkehrsplanungen, Wohndichte und Art der Bebauung, öffentliche Gebäude.
- § 7 "Genehmigung des Leitplanes": Vierwöchige Offenlage, Genehmigung durch höhere Verwaltungsbehörde, förmliche Feststellung durch den Rat.

⁷⁹⁷ Mit 2 340 308 beförderten Personen war 1948 der Höhepunkt des Betriebsergebnisses der TWE seit 1901 erreicht. Bei Einstellung der Personenbeförderung 1978 transportierte die TWE noch 15 524 Personen. Högemann, 1986; S. 271 f.

- § 8 "Wirkung des Leitplanes": Nutzungen nur entsprechend dem Leitplan zulässig.

Auf dieser Grundlage wurde vom Rat der Stadt Gütersloh der Leitplan aufgestellt. Die vorbereitenden Arbeiten hierzu hatten 1955 begonnen, nachdem festgestellt worden war, dass die Entwicklung von Gütersloh "sich in den letzten Jahren nicht nach einem einheitlichen und auf die Zukunft bezogenen Plan" vollzogen habe. "Infolgedessen entspricht das Stadtkernbild nicht der Größe der Stadt. Auch der im Jahre 1948 aufgestellte Wirtschaftsplan, der schon im Zeitpunkt der Aufstellung nicht mehr den tatsächlichen Verhältnissen entsprach, vermochte an dieser Entwicklung grundsätzlich nichts zu ändern."⁷⁹⁸ Begleitend wurden am 24.6.1955 Verkehrszählungen durchgeführt und 1956 die Erarbeitung eines Generalverkehrsplanes (GVP) an Prof. Dr. SCHLUMS (Hannover) vergeben. Er war Ende 1957 abgeschlossen und wurde dem Rat und "interessierten Behörden in Auszügen" zugestellt.

1957 waren die grundlegenden Arbeiten am Leitplan abgeschlossen und dem Bauausschuss zur Beratung übergeben.

Aufstellungsbeschluss (§§ 5, 6 Aufbaugesetz)	29.4.1959
Offenlegung (§ 7 (1) Aufbaugesetz)	5.5.1959 - 1.6.1959
Änderungsbeschluss aufgrund Bedenken und Anregungen (§ 7 (1) Aufbaugesetz)	1.3.1960
Genehmigung durch höhere Verwaltungsbehörde (Regierungspräsident Detmold, § 7 (1) Aufbaugesetz)	5.9.1960
Förmliche Feststellung durch den Rat (§ 7 (1) Aufbaugesetz)	13.10.1960

Dem Aufstellungsbeschluss war eine umfassende Erörterung im Rat am 9.2.1959 vorangegangen. Er war der einzige Tagesordnungspunkt - deutlicher Hinweis auf die Bedeutung dieses Planwerkes für die Mitglieder des Rates. Stadtdirektor DIESTELMEIER wies vor der Beratung auf die Dringlichkeit hin, die sich aus der Abhängigkeit für die Genehmigung der Durchführungspläne ergäben. Der Rat lobte die gründliche Arbeit und dankte Stadtbaurat STIEGLITZ und seinem Bauamt für seinen "großen Weitblick". Der Leitplan solle möglichst bald verabschiedet werden, ohne sich allerdings in Fragen der westlichen oder östlichen Ortsumfahrung zu sehr zu binden. Auf keinen Fall solle die Entscheidung allein den Straßenbaubehörden überlassen werden.

STIEGLITZ berichtete über die Schlussbesprechung mit Oberbaurat EGLAU von der Bezirksplanungsstelle des Regierungspräsidenten Detmold, der an der Sitzung teilnahm. Nach langer Tätigkeit "im Raum Ostwestfalen" sei dieser von der Planung "sehr beeindruckt". Die Erläuterungen seien "einmalig klar" und ergäben ein "überragend eindeutiges Bild". Zusätzlich regte er an, die Baugebiete im Osten mit der Nachbargemeinde abzusprechen. Der Amtsdirektor DEPPE des benachbarten Spexard verwies auf die Umgehungsstraße, die ein kurzes Stück über das Gemeindegebiet führe. Das würde zwar "nicht gern gesehen", doch sei ein Einverständnis zu erzielen.

Die verkehrlichen Belange spielten in den Beratungen eine große Rolle. Nach den Vorstellungen des Landesstraßenbauamtes Bielefeld sollte die Linienführung der Umgehung Ost gemeinsam mit dem Stadtbauamt festgelegt werden. Beabsichtigt sei, zunächst die Umgehung West mit neuer Eisenbahnun-

⁷⁹⁸ Statistischer Jahresbericht 1955, S. 72.

terführung "für [einen] zügige[n] Anschluss nach Süden" auszubauen. Auch Eglau verwies nachdrücklich auf die Bedeutung der Verkehrsprobleme: Vor 20 Jahren sei mitten durch die Stadt mit großem Aufwand eine Umgehung (Nordring, Westring) fertiggestellt worden, eine Umgehung Ost sei ergänzend unbedingt notwendig, die Stadt habe die Trasse hierfür sinnvollerweise von einer Bebauung mithilfe von Durchführungsplänen freigehalten. Die östliche Trasse habe für ihn Vorrang, da sie durch Industriegebiete geführt werde und in günstiger Nähe zur Autobahnauffahrt liege. Es sei zu überlegen, wie weit der Ausbau der westlichen Umgehung zu gestalten sei. So argumentierte auch die IHK Bielefeld, um den "Bedürfnissen der Wirtschaft Rechnung" zu tragen und regte an, v.a. die westliche Umgehung bald zu erweitern. Sie betonte gleichzeitig, die Ostumgehung "mit interessierten Kreisen... zu erörtern". STIEGLITZ und EGLAU stimmten der Notwendigkeit beider Umgehungsstraßen grundsätzlich zu, da auch nach dem Bau der Umgehung Ost die westliche Umgehung nicht überflüssig werde.

Als verkehrliches Hindernis erwies sich nun die längs durch das Stadtgebiet verlaufende Trasse der Teutoburger Waldeisenbahn (TWE), für die die TWE-Gesellschaft einen kreuzungsfreien Ausbau mit der Umgehung Ost forderte. Auch die Deutsche Bundesbahn wies auf die auf Dauer "untragbaren" Verhältnisse mit den Bahnkreuzungen hin und ergänzte den Hinweis um ein Programm des Bundesverkehrsministers für die Beseitigung schienengleicher Übergänge.

Die Handwerkskammer mahnte an, dass ihre Belange im Bericht nicht ausreichend berücksichtigt worden seien, auch in den Siedlungsgebieten sei die Versorgung mit Handwerksbetrieben zu sichern. EGLAU schlug hier vor, auch in Industriegebieten Handwerksbetriebe aufzunehmen.

Auf die Frage des Landeskonservators Landesbaurat Dr. WILDEMANN nach dem Umgang mit Kulturdenkmälern im Leitplan verwies STIEGLITZ auf die erhaltenswerten Kulturdenkmäler, im wesentlichen rund um die Apostelkirche, die erhalten blieben. Auch bei einem verkehrlichen Ausbau des Bereiches Berliner Straße, Dalke- und Kirchstraße sowie Blessenstätte soll "die alte Umbauung" geschont werden. Nicht auszuschließen seien in manchen Gebieten Abbrüche, darunter "auch alte Ackerbürgerhäuser", einige Bauten an der Münsterstraße und Kirchstraße hingegen könnten nach dem Leitplan erhalten werden. Darüber hinaus werde der Erhalt bestimmter Bauwerke "in der Art von Giebelversetzungen erwogen". In den Außenbereichen hingegen sah STIEGLITZ "keine Baudenkmäler", die vorhandenen Bauernhäuser könnten ohnehin "ohne weiteres erhalten bleiben." EGLAU ergänzte die Ausführungen mit dem Hinweis, wie in anderen Städten Parkplätze nicht nur im historischen Kern, sondern auch am Rande des eigentlichen Zentrums anzulegen.

In der Sitzung des Rates am 6.4.1959 wurde der Aufstellungsbeschluss gefasst. Der Regierungspräsident hatte die Übereinstimmung mit den Zielen der Landesplanung bestätigt, so dass die Aufstellung nach den §§ 5 - 9 des Aufbaugesetzes beschlossen werden konnte. Er wurde gleichzeitig Wirtschaftsplan im Sinne des "Wohnsiedlungsgesetzes" vom 22.9.1933 (RGBl. I, S. 659 in der Fassung des Gesetzes vom 27.9.1938 (RGBl. I, S. 1246).

Die Beratung im Rat war durchaus kontrovers. Zwar wurden "Härten" gesehen, der Leitplan letztlich aber doch als akzeptable Lösung anerkannt. Dem Einwand, vor allem die "Eingriffe in das Eigentum" würden weitere Erörterungen erforderlich machen, wurde mit den Hinweisen begegnet, dass im Bau-

auschuss ausreichend Zeit für Beratungen gewesen sei und der Regierungspräsident wiederholt dringend daran erinnert habe, einen Leitplan zu schaffen.⁷⁹⁹ Auch wurde bezweifelt, dass durch wiederholte Erörterungen bessere Ergebnisse zu erwarten seien, eine "Einzelerörterung in der Bürgerschaft" führe nicht zu "guten Ergebnissen". Letztendlich sei dies eine Aufgabe der "verfassungsmäßig berufenen Vertreter". Schließlich wurde die Aufstellung des Leitplans mit 26 Ja-Stimmen und 7 Enthaltungen beschlossen. Ein ergänzender Beschluss sah "auf weite Sichte" den vierspürigen Ausbau der Unterführung Wiedenbrücker Straße vor.

Das *Gütersloher Morgenblatt* (10.4.1959) begrüßte den Leitplan vor allem mit dem Hinweis auf seine Wirkung im Außenbereich und dass "20 Jahre lang (also bis 1931) praktisch an allen unbefestigten Wegen in den Außenbezirken gebaut werden durfte..." Damit "wurde die notwendig geschlossene Entwicklung der Stadt Gütersloh erschwert und durch die Streusiedlung die Stadt zu hohen Aufwendungen für Versorgungs- und Abwasserleitungen gezwungen, die den Haushalt der Stadt Gütersloh erheblich belasten im Vergleich zu gleich großen Städten mit geschlossenen Bauzonen..." Der Leitplan schaffe nunmehr "die Möglichkeit, das Bauen außerhalb der freigegebenen Baugebiete zu verbieten, die Grundvoraussetzung für eine konzentrische städtische Entwicklung." Es fehlte auch nicht der Hinweis auf die Planungen von HENRICI, der die Grundlagen für die städtebauliche Entwicklung geschaffen habe, von denen "leider nur Nordring – Westring – Südring zusammenhängend geplant" worden seien.

Nach Vorberatungen im Bauausschuss wurde in der Ratssitzung am 1.3.1960 "über die vorgebrachten den Leitplan betreffende städtebauliche Bedenken und Anregungen" beraten. Eine ausführlichere Erörterung im Rahmen der Beschlüsse fand nicht mehr statt. Der Rat verwies erneut auf die "sorgfältige Arbeit" des Planungsamtes, die in den lediglich 102 Anregungen bei 6 200 Eigentümern zum Ausdruck gekommen sei.⁸⁰⁰ Auch sei eine städtebauliche Planung "niemals völlig abgeschlossen", sondern eine "organische Einheit", die sich laufend verändere und den Entwicklungen anpasse. Wichtig war die Darstellung von neuen Gewerbeflächen, da "in unvorstellbarem Maße Klein- und Mittelbetriebe nach außerhalb" gingen.⁸⁰¹ STIEGLITZ verwies auf die städtebaulichen Ziele, die auf eine Bevölkerung von 75 000 EW im Jahre 1980 ausgerichtet sei.⁸⁰²

Der Leitplan wurde einstimmig beschlossen. Die Presse berichtete zurückhaltend: "Leitplan geht über die Parlamentsbühne" (*Gütersloher Morgenblatt*, 2.3.1960), "Leitplan vom Rat einstimmig angenommen" (*Gütersloher Zeitung* 2.3.1960). Die Freie Presse beschrieb den Beratungsvorgang lapidar: "Wer die Heftigkeit der Diskussion hörte, mußte doch zu dem Ergebnis kommen, daß die 'Leitplansuppe' keineswegs so heiß gegessen wird, wie sie gekocht werden muß. Die Dinge bleiben ja immer im Fluß, denn nach den Bestimmungen muß die Stadt zumindest alle fünf Jahre überprüfen, ob der be-

⁷⁹⁹ Vorberatungen im Bauausschuss: 5.3.1957, 18.7.1957, 3.10.1957, 10.10.1957, 24.10.1957, 7.11.1957, 19.12.1957, abschließend 29.1.1959.

⁸⁰⁰ Davon ein großer Teil zur Umgehungsstraße. Die Gegenüberstellung der Zahlen von Anregungen und Eigentümer als die offensichtlichen Adressaten der Planung zeigt die noch geringe Bedeutung der Bürgerbeteiligung.

⁸⁰¹ Die Fläche Güterslohs betrug in der Zeit des Aufstellungsverfahrens lediglich 47,67 km².

⁸⁰² Die Vorausberechnung kam der tatsächlichen Zahl mit 80 737 Einwohnern sehr nahe. Stadt Gütersloh, Statistik des Fachbereiches Ordnung 2006.

schlossene Leitplan noch in allen Punkten Gültigkeit und Berechtigung hat.“
(2.3.1960)

Die knappen Beratungen setzten sich beim Feststellungsbeschluss am 13.10.1960 fort. Der Leitplan war lediglich nur noch Tagesordnungspunkt 6 von 24 weiteren. Mit den Maßgaben des Regierungspräsidenten, das bestehende Ortsbaurecht der Baugebiete dem Leitplan anzupassen und nach fünf Jahren seine Brauchbarkeit hinsichtlich der gestellten Anforderungen zu überprüfen, wurde der Leitplan einstimmig förmlich festgestellt. Ergänzend empfahl der Rat, bei der Aufstellung von Durchführungsplänen "auf genügend Parkraum zu achten." Vor dem Feststellungsbeschluss des Rates war der Leitplan der Stadt Gütersloh durch Verfügung des Regierungspräsidenten Detmold vom 5.9.1960 genehmigt worden.

Ablösung des Leitplanes 1960 durch den Flächennutzungsplan 1975

Das zwischenzeitlich in Kraft getretene BBauG vom 23.6.1960 ermöglichte die Überleitung bestehender Pläne (§ 173 Überleitung bestehender Pläne). Davon machte die Stadt Gütersloh Gebrauch und führte den Leitplan als Flächennutzungsplan (FNP) weiter (dies betraf auch die bis dahin erstellten Durchführungspläne, die als Bebauungspläne im Sinne der BBauG gültig blieben. Die Weitergeltung betraf auch die Ortssatzungen und die Fluchtlini- enpläne nach dem preussischen Fluchtliniengesetz vom 2.7.1885).

In der Sitzung des Rates am 17.7.1964 (TOP 8c) stellte die CDU den Antrag, den FNP (Leitplan aus 1960) zu überarbeiten. Sie begründete dies mit der Notwendigkeit aktueller Planungsgrundlagen und den anstehenden Aufgaben. Offenbar habe sich die Planung mit Schwerpunkten "am Stadtrand" nicht bewährt. Die Innenstadt sei nach Geschäftsschluss unbelebt, Aufgabe der Stadtplanung sei es vielmehr, das "Gemeinschaftsgefühl" zu fördern. Deshalb gehöre die zügig zu erstellende Stadthalle in die Innenstadt. Auch seien Aufgaben wie Schulneubauten, Freibäder, Sportstadion und Altenheim zu erwarten. Der Vorschlag, die Arbeiten an Prof. DEILMANN (Münster) zu vergeben, der ebenfalls die Förderung der Innenstadt als wichtiges Ziel sehe, dürfe nicht als "Misstrauen gegenüber der Bauverwaltung" angesehen werden. Mit den nachdrücklichen Worten der Ratsmitglieder MOHN, KOLLMAYER und LAKÄMPER, man habe immer nur Teillösungen erreicht, Planung hingegen müsse "als Ganzes" gesehen werden, darüber hinaus solle die Innenstadt als Zentrum auch "gesellschaftsbildende Funktionen" übernehmen, wurde die Verwaltung beauftragt, den FNP zu überarbeiten. Die Frage der Beauftragung an einen Gutachter wurden an den Bauausschuss verwiesen, nachdem Ratsmitglied EICHBERG noch darauf hingewiesen habe, man kenne Prof. DEILMANN gar nicht. Schwerpunkte des neuen FNP sollten die Verkehrsplanung für die Innenstadt, die Standorte öffentlicher Gebäude und die Ausweisung neuer Gewerbe- und Industriegebiete sein.

1967 waren die Strukturuntersuchungen abgeschlossen, 1968 lagen die Ergebnisse der Analyse- und Prognosearbeiten vor: Die Arbeiten wurden 1969 wegen der bevorstehenden Neugliederung des Kreises Wiedenbrück unterbrochen und 1970 mit Beratungen im Planungsausschuss und Klausurtagungen fortgesetzt. Am 23.11.1973 beschloss der Rat Entwurf und Offenlage des FNP, die vom 12.12.1973 - 15.2.1974 und - als erneute Offenlage - vom

20.9.1974 - 21.10.1974 durchgeführt wurden. Mit Ratsbeschluss vom 20.12.1974 wurde der FNP dem Regierungspräsidenten zur Genehmigung vorgelegt und durch Ratsbeschluss am 25.11.1975 Grundlage der weiteren Planungen.

Inhalte des Leitplanes 1960

Die dem Erläuterungsbericht vorangestellte kurze "Einleitung" vergleicht die städtebauliche Planung mit der Aufgabe, auf Grund der "Kenntnis kranker Entwicklungen der Vergangenheit vorbeugend weitere Krankheitserscheinungen zu verhindern". Der Begriff "Planung" wecke zwar "Erinnerungen an vergangene Jahre", doch scheine es besser, "mit allen Kräften die Substanz des Misstrauens abzubauen..." Wichtigste Planungsgrundlage sei die "Bodennutzung... zur Gestaltung des Lebensraumes", aber einschränkend: "Besonders wichtig, wie überall im Leben, ist auch bei der Planung das richtige Maß." Auch wird an die Verantwortung appelliert, "die denkbar besten Grundlagen für eine glückliche Zukunft zu schaffen. Unsere Enkel und Kinder werden uns dafür dankbar sein." (S. 2)

Nach der Beschreibung der "natürlichen und geschichtlichen Grundlagen für die Entwicklung der Stadt Gütersloh" sowie deren "Zustand" (Abschnitte II und III) wird die "beabsichtigte Entwicklung der Stadt Gütersloh" erläutert (Abschnitt IV). In seinen Grundzügen kann die vorgesehene städtebauliche Entwicklung wie folgt skizziert werden:

Bevölkerung
Gleichmäßiges Wachstum von 1 000 EW in den nächsten 25 Jahren, 75 000 EW in 1985 (75 EW/ha) ⁸⁰³
Städtebauliche Gliederung
Historischer Kern als Stadtmittelpunkt mit öffentlichen Einrichtungen. "Einige kleine Einkaufszentren" in den Erweiterungsflächen. Gliederung durch Grünanlagen mit Heranführung an die bebauten Bereich und Vernetzung, Gütersloh als "Gartenstadt". 1 000 ha Wohnbaufläche für 75 000 EW, als "Kranz" um den Stadtkern, anknüpfend und ergänzend weitere Siedlungsgebiete. 159 ha Gewerbeflächen v.a im östlichen Teil zwischen Bundesbahn und TWE-Strecke, vorhandene Betriebsstätten "inselartig" in den Wohngebieten. Außenbereiche: Anerkennung des Vorrangs landwirtschaftlicher Nutzung, Unterbindung der "Streubebauung", Förderung der Zusammenlegung von landwirtschaftlichen Betrieben.
Verkehr
Lösungen für 25 Jahre, keine "Behelfs- oder Übergangslösungen". ⁸⁰⁴ Verdreifachung des Verkehrsaufkommens erwartet.

⁸⁰³ "Die heutigen Städtebauer stehen allgemein auf dem Standpunkt, daß die Stadt von 50 000 Einwohnern die Idealgröße in menschlicher, kultureller und verwaltungsmäßiger Beziehung darstellt. Die lebhaft entwickelte Entwicklung der Stadt Gütersloh jedoch macht es notwendig, über diese Zahl hinaus zu planen." (S. 33) Das Motiv der idealen Stadtgröße wird offensichtlich (s.a. Abschnitte 2.2 - 2.4 sowie 3.4.1 Grundzüge der städtebaulichen Entwicklung).

Bevölkerungsstand 1985: 81 406 EW, Stadt Gütersloh, 2008a; S. 14.

⁸⁰⁴ Erarbeitung und Erhebung der Verkehrsdaten durch Prof. Dr. Schlums, Institut für Verkehrswirtschaft, Straßenwesen und Städtebau, Technische Universität Hannover (1957).

Herausnahme des Durchgangsverkehrs durch Ortsumgehungen: Ausbau nördlicher Ring, "Fernziel" Planung Ostumgehung.
 Ausbau West-Ost-Verbindung, neue Bahnunterquerung.
 Ausbau Berliner Straße vierspurig, Einbahnstraßensystem für die Innenstadt.
 Getrennter Radwegeausbau, kein neuer Straßenbau im Bestand.
 Deutsche Bundesbahn: Neue Strecke wegen zäsierender Wirkung abgelehnt.⁸⁰⁵
 TWE: Neue Führung nördlich der Berliner Straße.
 ÖPNV: Alle Wohngebiete werden bedient, Ersatz der Radial- durch Durchmesserlinien und Entlastung der Innenstadt.

Art der Bebauung

Kleinsiedlungsgebiete: 21 ha BBL, 17,9 ha NBL (= 85%), 50 EW/ha NBL: 900 EW
 Wohngebiete: 953 ha BBL, 718 ha NBL (= 75%), 102 EW/ha NBL: 73 000 EW.
 Geschäftsgebiete: 26 ha BBL, 17 ha NBL (= 65%), 100 EW/ha NBL: 1 670 EW.
 Gewerbegebiete: 150 ha Bauland, keine Wohnnutzung.

Technische Infrastruktur

Abwasserableitung im Trennsystem.
 Bau einer Kläranlage im Westen (8 ha Gesamtfläche).
 Bau eines zusätzlichen Gaswerkes für die bis 1980 erwartete 3,5-fach höhere Nachfrage.
 Neue Wassergewinnungsfläche im Westen für die bis 1980 erwartete 3-fach höhere Nachfrage.
 Steigerung der Stromnachfrage um das 4-fache, durch Versorgung der VEW gedeckt. Leitungsführung für Höchstspannungen im Leitplan dargestellt.

Öffentliche Einrichtungen

Errichtung neues Rathaus (1. BA Oktober 1958 in Betrieb genommen).
 Errichtung von Amtsgericht und Arbeitsamt (Bismarckstraße), Post (Kaiserstraße).
 Paul Thöne-Halle (Stadttheater) unzureichend, Bau eines neuen Stadttheaters auf Gelände Nordhorns Hof (Kahlertstraße).⁸⁰⁶
 Bau von Sportplätzen im Westen sowie "Siedlungsgebiet Kahlertstraße", in den Wohngebieten Bau von "Kinderspielplätzen und Tummelplätzen".
 Bau eines Freibades (Wapelbad, Parkbad vorhanden) auf Nordhorns Hof (Kahlertstraße), Bau Hallenbad auf Barkeys Hof (Herzebrocker Straße).
 Zusammenführung des städtischen Krankenhauses an der Reckenberger Straße, Erweiterung des St. Elisabeth-Hospitals.
 Errichtung von Kirchen durch die evangelische und katholische Gemeinde.⁸⁰⁷
 Volksschulen: Erweiterung um 51 Klassenräume.⁸⁰⁸
 Realschulen: Erweiterung um 48 Klassenräume, Neubau einer "Knabenrealschule" im Osten.
 EvgI. stift. Gymnasium: Erweiterung um 9 Klassenräume.
 Mädchengymnasium: Zusammenlegung und Bau eines neusprachlichen Gymnasiums.
 Handelslehranstalt: Erweiterung durch Neubau Nähe Altstandort Moltkestraße.

⁸⁰⁵ U.a sollten so die Linien der Bundesbahn und der TWE im Hauptbahnhof zusammengeführt werden.

⁸⁰⁶ Für den Bau hatte die Gütersloher Industrie anlässlich der 100-Jahr-Feier des Gütersloher Musikvereins Geld unter der Voraussetzung eines Baubeginns 1960 gespendet. Das neue Theater, das die Paul Thöne-Halle am alten Standort ersetzte, wurde 50 Jahre später im April 2010 in Betrieb genommen.

⁸⁰⁷ Evangelische Gemeinde: Siedlungsgebiete Kahlertstraße, Blankenhagen, Westring-Diekstraße, Auf der Benkert, Postdamm/Schlängenbach (Baubeginn 1958). Katholische Gemeinde: Brockhäger Straße/Mohns Park, Pavenstädter Weg/Herzebrocker Straße sowie Erweiterung des Friedhofes Bultmannstraße.

⁸⁰⁸ Zwei Standorte beschlossen (Sundern, Diestelkamps Hof; Siedlungsgebiet Kahlertstraße), zwei weitere vorgesehen (Westring, Eichenallee).

Bewertung - Die Bedeutung des Leitplanes 1960 für die städtebauliche Entwicklung

Im Vergleich zu den vorangegangenen Erläuterungen zum Städtebau in den 1940er bis 1960er Jahren und den jeweils vorgestellten Skizzen der gesellschaftlich-politischen Situation (Abschnitte 3.4.1 ff.) lässt sich der Leitplan wie folgt bewerten:

- Das Aufbaugesetz ermöglichte bereits 1950 die Aufstellung von Leitplänen (Fassung vom 29.4.1950, § 5 "Aufstellung des Leitplanes"). Dennoch wurde noch 1952 in der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Gütersloh im Zusammenhang mit der Beratung zum Fluchtlinienplan "Kökerstraße/Berliner Straße" von Stadtbaurat MÖLLER die Aufstellung eines Leitplanes für nicht "eilbedürftig" gehalten, da das Verfahren nicht mit "eigenen Kräften" zu bewältigen und "mit hohen Kosten" verbunden sei. Es sei erforderlich, den Fluchtlinienplan mit neuen Festsetzungen ohne Leitplan neu aufzustellen, da ein Neubau auf den "alten Baufluchten großes Unheil" erzeugen könne (Sitzung der Stadtverordneten 15.9.1952, TOP 4).

Noch 1955 wurde im Zusammenhang mit der Beratung zum Durchführungsplan Nr. 1 "Rhedaer Straße" auf die "Erklärung zum Aufbaugebiet" nach § 3 Aufbaugesetz und des Leitplanes nach § 5 Aufbaugesetz ausdrücklich mit dem Hinweis verzichtet, der Bauzonenplan von 1954 müsse in Bewegung bleiben (Sitzung des Rates 31.5.1955, TOP 9).

Die erste umfassendere Beratung des Leitplanes erfolgte im Rat erst am 9.2.1959, die Genehmigung (und die damit verbundene formale Grundlage für die Durchführungspläne) am 5.9.1960 und wurde durch das BBauG überholt (BBauG vom 23.6.1960). Die Stadt Gütersloh verfügte erst zehn Jahre nach dem Aufbaugesetz und 12 Jahre nach Beginn des Wiederaufbaus (Währungsreform 1948) über eine umfassende gesamtstädtische Planungsgrundlage, also in einer Zeit, in der der eigentliche Wiederaufbau längst abgeschlossen war. Die planerische Funktion des Leitplanes lag also nicht in der Steuerung des Wiederaufbaus, sondern in der Gestaltung der zweiten Phase der 1960er Jahre.

- Dennoch orientierte sich der Leitplan am Leitbild der "gegliederten und aufgelockerten Stadt", also dem Leitbild des vorangegangenen Jahrzehnts - auch deutlich in Formulierungen wie "Kenntnis kranker Entwicklungen der Vergangenheit" (S. 2). WESTPHAL hat beim Vergleich der städtebaulichen Dichteziele für das Leitbil der gegliederten und aufgelockerten Stadt Werte von 240 EW/ha bei GÖDERITZ et al. (1957) und bei GEBERDING-WIESE Werte von 150 - 240 EW/ha festgestellt (1968).⁸⁰⁹ Sie liegen weit über den Zahlen des Leitplanes von Gütersloh mit 102 EW/ha (Wohnsiedlungsgebiete) und 50

⁸⁰⁹ Göderitz, Rainer, Hoffman; 1957. Geberding-Wiese, Irene: Dichtewerte und Freiflächenzahl im Städtebau, Aachen 1968; (Dissertation). In: Westphal, 2008; S. 91.

EW/ha (Kleinsiedlungsgebiete).⁸¹⁰ Daraus ergibt sich ein doppelter Widerspruch: Zum einen werden überwiegend Dichtewerte verfolgt, die weit unter den ohnehin geringen Werten des städtebaulich gültigen Leitbildes liegen. Zum anderen projiziert der Leitplan wegen der verspäteten Aufstellung diese Werte in das darauffolgende Leitbild des nächsten Jahrzehnts von "Urbanität durch Dichte", für das WESTPHAL Werte von 280 - 500 EW/ha ermittelt hat, also dem Drei- bis Fünffachen der Werte des Leitplans von Gütersloh.⁸¹¹

Damit fußt die städtebauliche Entwicklung der 1960er Jahre in Bezug auf die Dichtewerte auf dem Leitbild eines vorangegangenen Jahrzehnts.⁸¹² Dennoch bot der Leitplan keine allgemeine Legitimation für die unreflektierte Inanspruchnahme von Freiflächen, im Gegenteil. Der Erläuterungsbericht weist kritisch auf die "verhängnisvolle Streubebauung im landwirtschaftlichen Außengebiet" hin, das "mehr und mehr mit einer unerwünschten städtischen Bebauung durchsetzt" werde, so dass "das Baugebiet der Stadt Gütersloh auf diese Weise in unzulässiger Form ausgeweitet worden" sei. Dieser Entwicklung müsse "deshalb notwendig Einhalt geboten werden." (S. 37) Städtebauliches Ziel ist also nicht unmittelbar die flächendeckende Bauweise sondern der Gegenentwurf zu der als überholt angesehenen engen und ungeordneten Stadt mit ihren als unnatürlich empfundenen Konzentrationen, die sich in einer allgemeinen Großstadtfreundlichkeit ausdrückte (s.o. Abschnitte 2.2 - 2.4).⁸¹³ Auch die Siedlungsgeographie, die zunächst eine konzentrische Entwicklung um den Stadtkern und die anschließende Entwicklung von abgesetzten Siedlungsgebieten vorsah, entspricht einem verantwortungsvollen Städtebau. Dennoch führte der Leitplan zu erheblichen Flächeninanspruchnahmen, die durch die geringen Dichten und den erheblichen Bedarf an Wohnbauflächen ausgelöst wurde.⁸¹⁴

- Der Erläuterungsbericht enthält nur sehr vage Bezüge zu den kriegsbedingten Zerstörungen und den damit verbundenen bauhistorischen Verlusten. Dies ist vor dem Hintergrund der großen Distanz zur Zäsur von 1945 nachzuvollziehen. Verweise auf die Jahre vor 1945 enthält der Bericht an nur zwei Stellen: Zum einen in der Auseinandersetzung mit dem Begriff "Planung", der in "verhängnisvoller Verbindung zu der Vorstellung von Planwirtschaft" gebracht werde (Leitplan, S. 2; s.o.). Zum zweiten wird auf eine Planung aus 1938 verwiesen, bei der zu begrüßen sei, "daß dieser Plan nicht zur Durchführung gekommen ist..." (S. 15). Auf eine nicht realisierte Planung "aus dem Kriege" wird "nur am Rande" verwiesen: "Auch diese Planung konnte

⁸¹⁰ Es handelt sich hier um den Gesamtdurchschnittswert aller Bauflächen. Höhere Werte wurden lediglich für "Reine Wohnflächen" mit dreigeschossig offener Bauweise (175 EW/ha auf 22,8 ha NBL) sowie für "Gemischte Bauflächen" mit dreigeschossig offener und geschlossener Bauweise (150 und 200 EW/ha auf 6,5 und 19,5 ha NBL) festgelegt.

⁸¹¹ Westphal, 2008; S. 91.

⁸¹² Folgerichtig führt das Literaturverzeichnis als einzige planerische Grundlage die Veröffentlichungen von Göderitz; Rainer, Hoffmann; 1957 sowie "Göderitz: Besiedlungsdichte, Bebauungsweisen und Erschließungskosten im Wohnungsbau, Wiesbaden, 1954" auf.

⁸¹³ So auch: Westphal, 2008; S. 62.

⁸¹⁴ Mit dem Mut zur Selbstkritik der vergangenen städtebaulichen Entwicklung zitiert der Leitplan die Planungen von Henrici 1909: "Zur Charakterisierung der zur Zeit herrschenden örtlichen Verhältnisse muß ich noch einen Umstand hervorheben, der für Gütersloh kennzeichnend ist und zugleich leider bereits sehr verhängnisvoll geworden ist. Es ist dies die offenbare Neigung der Bevölkerung, sich ganz zerstreut anzusiedeln." (S. 14). Die Auseinandersetzung mit dem Bauen im Außenbereich hat offensichtlich eine lange Tradition.

nicht verwirklicht werden und es ist vielleicht auch gut so, denn ein solcher Plan hätte für die jetzige Entwicklung keinen guten Raum geboten." (S. 16) Die emphatische Formulierung und der pragmatische bis ungerührte Umgang mit der Vergangenheit entspricht dem oben skizzierten gesellschaftlich-politischen Hintergrund, vor dem dieser Leitplan entstand.

In einer Gesamtwürdigung seiner städtebaulichen Bedeutung steht der Leitplan der Stadt Gütersloh von 1960 im Konsens mit dem Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt, das zu seiner Entstehungszeit aber längst begann, von dem nachfolgenden Leitbild von Urbanität durch Dichte abgelöst zu werden. Er geht in Bezug auf die städtebauliche Dichte sogar noch über das überholte Leitbild hinaus, setzt aber auch Zeichen in Bezug auf die Schonung des Außenbereiches. Prägender Grundkonsens des Leitplanes ist sein planerischer Pragmatismus.

Durchführungs- und Bebauungspläne 1955 - 1969

Methodische Hinweise

Eine aufschlussreiche Quelle zur Beschreibung der städtebaulichen Entwicklung sind die Durchführungs- und Bebauungspläne. Sie sind beginnend mit dem Jahr 1955 als Durchführungspläne zuerst noch regelungsschwache Pläne, die auf unmittelbare Umsetzung ausgerichtet sind. Dies ist vor dem Hintergrund der Wohnungsdefizite verständlich. Gebäudestellung, Bauweise und Geschossigkeit sowie die Festsetzungen von Fluchtlinie und Baulinie sind die wenigen Elemente der ersten Durchführungspläne. Die späteren Bebauungspläne der sechziger Jahre hingegen sind flächig oftmals große Pläne mit weiter reichenden Festsetzungen.

Aus den Entwürfen lassen sich ihre städtebaulichen Ziele in Verbindung mit den jeweiligen Begründungen ableiten. Die Inhalte der für die städtebauliche Entwicklung relevanten Pläne wurden methodisch erfasst. Dazu wurden die Pläne statistisch nach definierten Merkmalen (Geltungsbereich, Größe, Lage, gesetzliche Grundlage etc.), sowie nach den prägenden Inhalten ihrer Begründungen (verfolgte Ziele, Planinhalte etc.) kategorisiert.

Gegenstand der folgenden Analyse sind sämtliche Durchführungs- und Bebauungspläne, die zwischen 1955 und 1969 vom Rat der Stadt Gütersloh förmlich festgestellt (Durchführungspläne) oder als Satzung beschlossen worden sind (Bebauungspläne).⁸¹⁵

Methodisch folgt die Analyse den nachfolgenden Schritten:

⁸¹⁵ Durchführungspläne nach Aufbaugesetz in der Fassung vom 29.4.1950 bedurften vor der förmlichen Feststellung durch den Rat der Gemeinde der Genehmigung durch den Minister für Wiederaufbau (der seinerseits vor der Entscheidung die beteiligten Minister hörte), s. § 11 (2) Aufbaugesetz. Wegen des damit verbundenen Aufwandes wurde das Verfahren durch Novellierung des Aufbaugesetzes mit der Fassung vom 29.4.1952 geändert: Die Genehmigung wurde von der höheren Verwaltungsbehörde erteilt, nachdem sie vorab die Übereinstimmung des Durchführungsplanes mit den Zielen der Landesplanung bestätigt hatte. Diese Zustimmung wurde durch den Wegfall der Ministerbeteiligung notwendig (§ 11 (2)).

- Zusammenstellung und Analyse der strukturgebenden Daten der Durchführungs- und Bebauungspläne.

Hierbei wurde auf verschiedene Zahlenwerke zugegriffen: Eine aktuelle Datenbank mit aus Karteikarten übernommenen Daten, eine Sammlung der Erläuterungen der Durchführungspläne und der Begründungen der Bebauungspläne (1971), eine Zusammenstellung der Bebauungspläne (Ausgaben 1971, 1980) sowie eine Zusammenstellung aus dem Erläuterungsbericht des Flächennutzungsplanes aus 1975. Die in allen Quellen geführten Daten sind in einigen Angaben nicht konsistent. Dies ist vor dem Hintergrund der seit 1955 (also über 56 Jahre) nachgehaltenen Informationen nachvollziehbar. Bei insgesamt 50 untersuchten Bauleitplänen konnten die Unstimmigkeiten bei lediglich vier Plänen nicht mehr abschließend rekonstruiert werden.⁸¹⁶ Deshalb wurden die Informationen aus dem Flächennutzungsplan 1975 als Grundlage festgelegt, da diese Liste zwar nicht mit der Datenbank aber mit den Sammlungen der Begründungen und der Plansammlung weitgehend kongruent ist. Es ist auch davon auszugehen, dass 1975 eher eine Nähe zu den Originaldaten bestand und diese die Vorgänge genauer abbilden als heutige Daten, die sich tendenziell immer weiter von den Ursprungsangaben entfernen.⁸¹⁷ Die geringe formale Kongruenz der Daten ist für die Strukturanalyse der Planinhalte wie auch für die generellen siedlungsstrukturellen Aussagen nicht relevant.

Eine kursorische Zusammenfassung der Strukturen der Durchführungs- und Bebauungspläne einschließlich der Erläuterungen und Begründungen schließt die Analyse ab.

- Ergänzend werden die Erläuterungsberichte und Begründungen den Strukturdaten der einzelnen Pläne gegenübergestellt. Absicht ist die Relativierung der notwendigerweise aggregierten und damit schematischen Zusammenstellungen der Strukturdaten. So kann die Zielsetzung der Pläne und damit verbunden ihre städtebauliche Bedeutung für den Stadtentwicklungsprozess näher bestimmt werden.
- In einer Gesamtschau werden die beiden Analyseelemente zusammengeführt und - analog zum Leitplan - ein Fazit der städtebaulichen Planung durch die analysierten Durchführungspläne und Bebauungspläne gezogen.

Strukturanalyse der Durchführungs- und Bebauungspläne 1955 - 1969

Über den Untersuchungszeitraum von 15 Jahren wurden

- 16 Durchführungspläne nach Aufbaugesetz 1952 und
- 34 Bebauungspläne nach BBauG 1960

⁸¹⁶ So wird bspw. der "Durchführungsplan Nr. 3 FIPI Südring" in der Datenbank geführt, wogegen Angaben zu diesem Plan in allen anderen Unterlagen nicht vorhanden sind. Auch wechseln die namentlichen Bezeichnungen der Bauleitpläne, teils werden sie lediglich mit einer Nummerierung versehen.

⁸¹⁷ Die Fortführung der Einwohnermeldestatistik steht vor demselben Problem. Auch hier entfernen sich die geführten Daten mit zeitlicher Distanz sukzessive von den Ursprungsangaben.

förmlich festgestellt bzw. als Satzung beschlossen.⁸¹⁸ Die Durchführungspläne bestehen in der Regel aus dem Fluchtlinienplan (14 Durchführungspläne), dem Baugestaltungsplan (12) und dem Erschließungsplan (8), in wenigen Fällen wurden die Pläne durch die Darstellung von Straßenprofilen ergänzt (5). Sie folgen damit den *Richtlinien zum Aufbaugesetz*, die einen Fluchtlinien-, Erschließungs-, Bauzonen- und Baugestaltungsplan als Bestandteile des Durchführungsplanes vorschlagen.⁸¹⁹ Die Gemeinden waren nicht verpflichtet, alle nach § 10 (2) Aufbaugesetz möglichen Darstellungen festzulegen und konnten sich auf einzelne von ihnen beschränken. Auch konnten die Maßstäbe der einzelnen Pläne unterschiedlich sein. Insgesamt ist durch das Aufbaugesetz eine deutlich geringere Gestaltungs- und Regelungstiefe zu erkennen, als sie durch das BBauG und BauNVO später erfolgten.

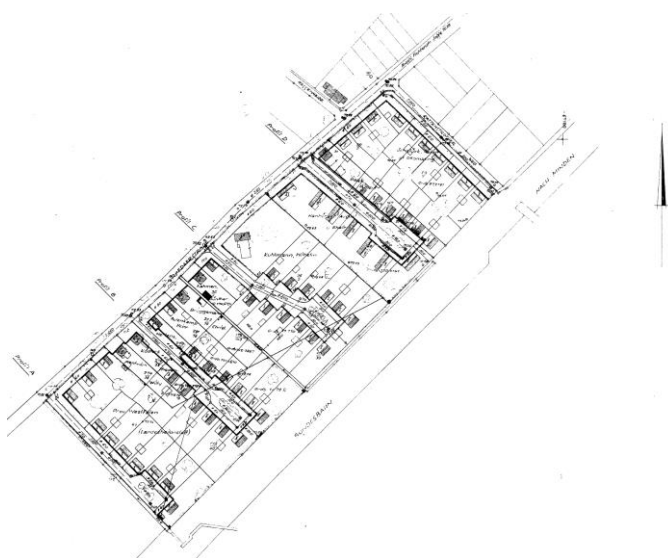


Abb. 26: D-Plan Nr. 1 "Rhedaer Strasse", der erste Bauleitplan der Stadt Gütersloh (1955). Mit noch geringem Regelungsaufwand lieferte er die planungsrechtlichen Grundlagen für eine I-geschossige EFH-Bebauung und sah bereits Garagen vor. Die Straßennamen - "Thüringer Weg, Brandenburger Weg, Sachsenweg, Frankenweg, Mecklenburger Weg" waren Ausdruck der Selbstvergewisserung der zugezogenen Flüchtlinge und Vertriebenen. Quelle: Datenbank der Stadt Gütersloh.

Im Folgenden werden die einzelnen Strukturdaten der Pläne vorgestellt und die sich daraus ergebenden Erkenntnisse ihrer städtebaulichen Bedeutung für die Stadtentwicklung skizziert.

⁸¹⁸ Wegen des unmittelbaren städtebaulichen und räumlichen Zusammenhangs wurden die beiden Bebauungspläne Nr. 20/3 "Baugebiet zwischen Kahlertstraße, Surenhofsweg, Schlangenbach" (Satzungsbeschluss Rat 8.1.1970) und Nr. 38 "Bäckerkamp" (Satzungsbeschluss Rat 22.1.1970) in die Untersuchung miteinbezogen. Planänderungen wurden nicht erfasst, da sie in der Regel nur kleinere räumliche und inhaltliche Änderungen vorsahen.

⁸¹⁹ Richtlinien zum Aufbaugesetz, "Anlage zum RdErl. d. Ministers für Wiederaufbau vom 25. September 1952 - II B 1.110 - Nr. 4204 - (MBl. NW. 52 S. 1308)", Abschnitt IV Durchführungsplan. S.a. "Erste Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über Maßnahmen zum Aufbau in den Gemeinden (Aufbaugesetz) vom 29. April 1950 (GV. NW. S 78) vom 19. April 1950", die auch für die novellierte Fassung des Aufbaugesetzes 1952 Gültigkeit hatte.

Anzahl der Durchführungs- und Bebauungspläne

Zwischen 1955 und 1969 (1970, s.o.) wurden 50 Durchführungs- und Bebauungspläne aufgestellt, die sich auf die Jahre wie folgt verteilen:

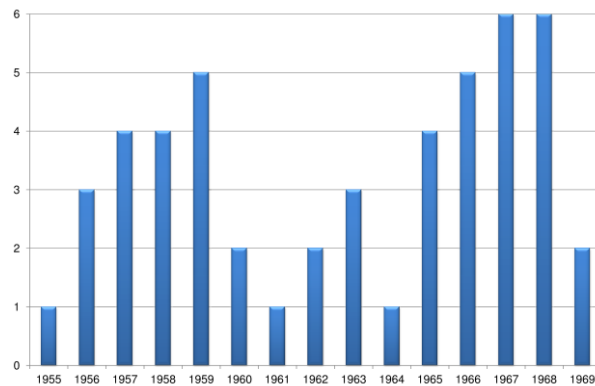


Abb. 27: Anzahl der Durchführungs- und Bebauungspläne 1955 - 1969, eigene Darstellung. Quelle: Statistische Jahresberichte 1955 - 1969.

Städtebauliche Bewertung

Die Aufstellung der Pläne folgt einem signifikanten Muster. Die Anzahl der Pläne nimmt beginnend 1955 zu, wird bis 1961 reduziert, um erneut zu steigen und ab 1969 stark abzufallen. Die Struktur ist zu erklären durch Umfang und Aufwand der städtebaulichen Aufgaben, die ab einem bestimmten Zeitpunkt gelöst waren und so nur wenige neue Planverfahren erforderten. Die zwischenzeitlich "liegengebliebenen" Aufgaben erforderten anschließend zusätzliche Pläne mit dem Effekt der kumulativen Häufung, um abermals - ab 1969 - nach Lösung der Aufgaben geringere Werte zu erreichen. Darüber hinaus zeichnen sich hier die beiden städtebaulichen Perioden der 1950er und 1960er Jahre ab.

Lage der Pläne im Raum⁸²⁰

Es werden vier Lagen entsprechend der städtebaulichen Entwicklung definiert:

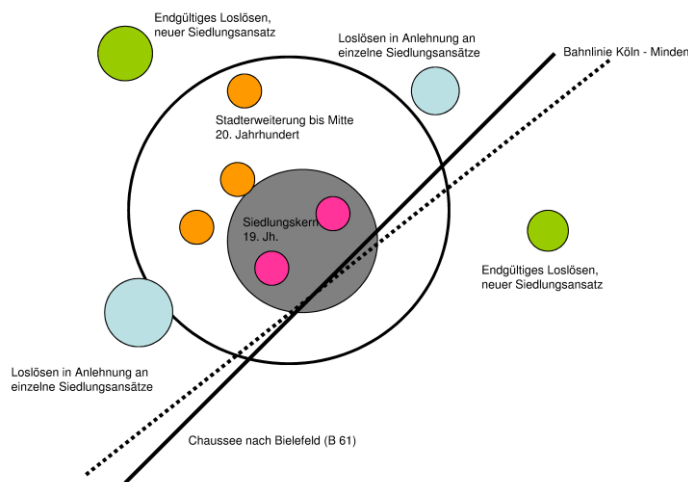


Abb. 28: Lage der Pläne im städtebaulichen Zusammenhang, eigene Darstellung.

⁸²⁰ Der Sammelbegriff "Pläne" bezieht sich auf die Durchführungspläne und Bebauungspläne.

I. Innenstadt

Entspricht etwa dem Siedlungskern und der städtebaulichen Entwicklung des ersten Drittels des 20. Jahrhunderts. Pläne dienen vornehmlich der Ordnung und Umgestaltung der Innenstadt.

II Rand alter Kern

Unmittelbar an den alten Siedlungskern "I. Innenstadt" angrenzend. Fortsetzung des radialen Wachstums, auch städtebauliche Ordnung, Schließung von Baulücken und Brachen.

III. Stadterweiterung

Lösösen vom radial-zentrifugalem Wachstum, Nutzung einzelner vorhandener Siedlungsansätze von einigem Gewicht, beginnende Loslösung vom Siedlungsbestand.

IV. Neuer Siedlungsansatz

Endgültiges Loslösen vom radial-zentrifugalem Wachstum zugunsten völlig neuer Siedlungsansätze, teils in Anlehnung an vereinzelte Ansätze von geringem Gewicht, auch an einzelne Hoflagen, Bildung von eigenen Versorgungsstrukturen.⁸²¹

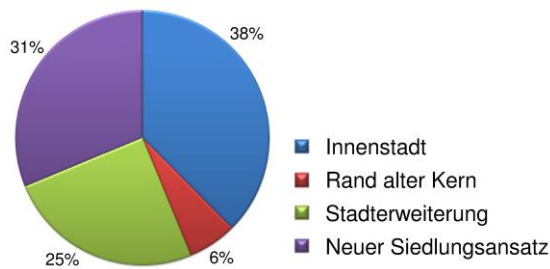


Abb. 29: Lage der Durchführungspläne, eigene Darstellung. Quelle: Statistische Jahresberichte 1955 - 1959.

Erkennbar sind die etwa gleichwertigen Schwerpunkte "Kern und Rand" (44%) sowie die neuen Siedlungsansätze (56%).

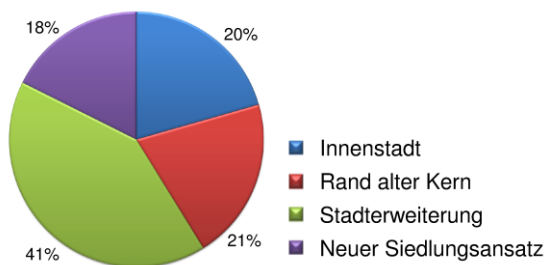


Abb. 30: Lage der Bebauungspläne, eigene Darstellung. Quelle: Statistische Jahresberichte 1960 - 1969.

⁸²¹ Im Rahmen der laufenden Raumbbeobachtung verfolgt das BBSR eine ähnliche Kategorisierung: "City" und "Cityrand" bilden die Innenstadt, diese zusammen mit dem "Innenstadtrand" die Innere Stadt. Diese drei Kategorien ergeben mit dem "Stadtrand" die Gesamtstadt. Zusammen mit dem "Nahbereich" bilden sie die Stadtregion ab. In: http://www.bbsr.bund.de/cIn_032/nn_340582/sid_2E848526C22464C204566220CB854680/BBSR/DE/RBAIKoeen/VergleichendeStadtbeobachtung/Raemiliches/LagetyperIRB/Downloadblatt__Lagetyper.html?__nn=true {1.1.2012}

Ab 1960 lässt sich bereits eine Verlagerung der städtebaulichen Entwicklung vom Schwerpunkt "Kern und Rand" (42%) zur Bildung neuer Siedlungsansätze erkennen (58%).

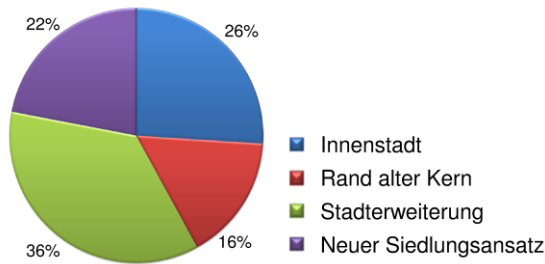


Abb. 31: Lage aller Pläne, eigene Darstellung. Quelle: Statistische Jahresberichte 1955 - 1969.

In einer Gesamtschau von Durchführungs- und Bebauungsplänen bleibt die städtebauliche Schwerpunktbildung zugunsten neuer Siedlungsentwicklungen (58%) und zuungunsten von "Kern und Rand" erkennbar.

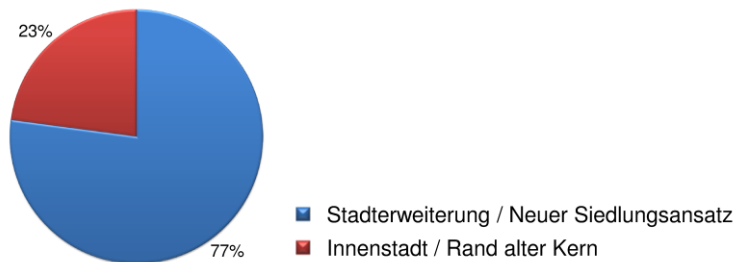


Abb. 32: Größe der Pläne nach Lage - Durchführungspläne, eigene Darstellung. Quelle: Statistische Jahresberichte 1955 - 1959.

Unabhängig von der Anzahl der aufgestellten Pläne ist die überplante Fläche der Pläne mit neuen Siedlungsansätzen (80,4 ha) wesentlich größer als die der Pläne "Kern und Rand" (23,9 ha).

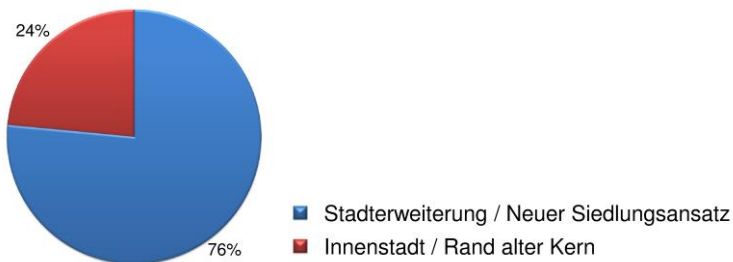


Abb. 33: Größe der Pläne nach Lage - Bebauungspläne, eigene Darstellung. Quelle: Statistische Jahresberichte 1960 - 1969.

Diesen Schwerpunkt setzen die Bebauungspläne ab 1960 mit praktisch identischen Verhältnissen fort (neue Siedlungsansätze 210 ha, "Kern und Rand" 64,5 ha). Die Gesamtfläche aller Bebauungspläne (274, ha) ist wesentlich größer als die der Durchführungspläne (104,3 ha).

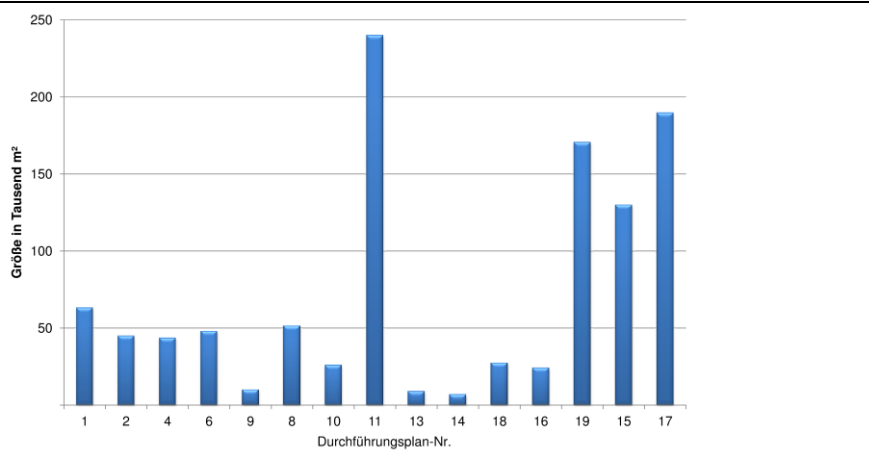


Abb. 34: Größe der Durchführungspläne, eigene Darstellung. Quelle: Statistische Jahresberichte 1955 - 1959.

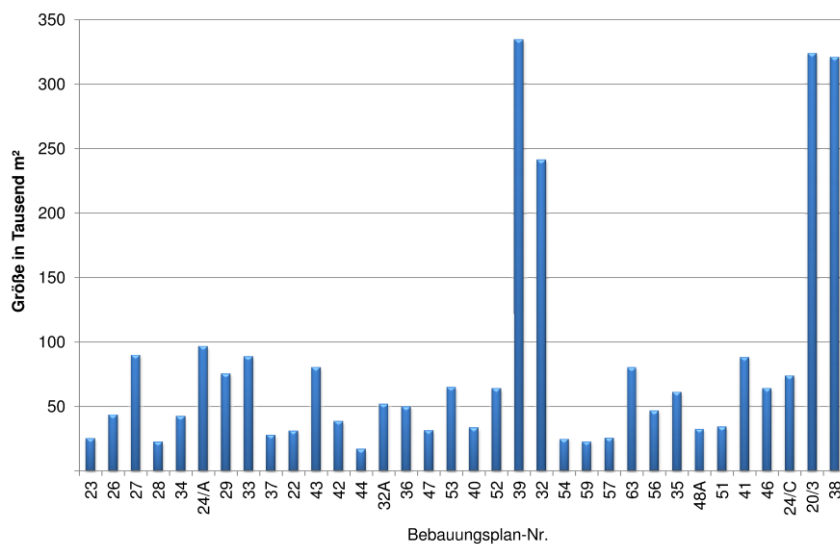


Abb. 35: Größe der Bebauungspläne, eigene Darstellung. Quelle: Statistische Jahresberichte 1960 - 1960.

Die Größe der Durchführungspläne überschreitet etwa 5 ha, die der Bebauungspläne etwa 10 ha nicht. Sehr große Pläne (mehr als 20 ha bei Durchführungs- mehr als 30 ha bei Bebauungsplänen) bilden die Ausnahme, tragen aber in erheblichem Umfang zur Gesamtbilanz bei.

Städtebauliche Bewertung

Die ersten Schwerpunktbildungen der Pläne bis 1959 auf "Kern und Rand" sind erkennbar und vor dem Hintergrund der Aufgabe, die zerstörte Innenstadt wieder aufzubauen, erklärbar. Sie hatten darüber hinaus das Ziel, gleichzeitig Wohnraum zu schaffen, für den in erheblichem Umfang freie Flächen erforderlich wurden. Die ab 1960 aufgestellten Bebauungspläne setzten diese Aufgaben mit einer Veränderung des Schwerpunktes auf Bildung neuer Siedlungsansätze fort.

Deutlicher indes wird die Schwerpunktbildung in Bezug auf die überplanten Flächen. Hier stehen erkennbar Pläne mit neuen Siedlungsansätzen im Mittelpunkt

der städtebaulichen Entwicklung. Auch diese Erkenntnis ist mit der notwendigen Schaffung großer Baulandflächen für die Wohnraumversorgung zu erklären. Konsequenz sind die nach 1960 entstandenen Pläne durchschnittlich wesentlich größer als die davor entstandenen (überplante Fläche der Durchführungspläne 108,41 ha, der Bebauungspläne 274,64 ha, aller Pläne 1955 - 1969: 383,05 ha, Durchschnittsgröße Durchführungspläne 6,76 ha, Bebauungspläne 8,08 ha). Darüber hinaus decken Pläne, die sich mit einer vorhandenen städtebaulichen Struktur auseinandersetzen müssen oder sich an sie anlehnen wegen der anderen Aufgabenstellung in der Regel kleinere Flächen ab. Sie können auch komplexere städtebauliche Lösungen erfordern als Pläne für ein neues Baugelände, die im wesentlichen dem eigenen Entwurf verpflichtet sind.

Auffällig ist die unterschiedliche Behandlung der Planlage "II Rand alter Kern" durch Durchführungspläne (6% der Pläne) und Bebauungspläne (21% der Pläne). Vor 1960 waren also die Schwerpunkte "Planung im Bestand" und "neue Siedlungsansätze" ausgeprägter als in den 1960er Jahren. Die Siedlungsentwicklung war zwar radial - das lässt die Stadtentwicklung erkennen - allerdings nicht in einer unmittelbaren zeitlichen Rangfolge. Zunächst wurden der Kern und verfügbare Flächen außerhalb entwickelt, um sich dann dem "Zwischenraum" zuzuwenden, wenn auch hier der Schwerpunkt neuer Siedlungsansätze erhalten blieb.

Ziele der Pläne

Zur Definition der Ziele wurden für alle Durchführungs- und Bebauungspläne die darin enthaltenen Ziele erfasst und auf acht Ziele aggregiert, die die Schwerpunkte der Stadtentwicklung abbilden:⁸²²

- Umgestaltung und Neuordnung der Innenstadt: Begrenzt auf den Innenstadtkern.
- Wohnen: Schaffung von Wohnraum.
- Städtebauliche Ordnung: Einbindung der vorhandenen Bebauung zusammen mit Ordnung der zukünftigen Bebauung, Neuordnung vorhandener Bebauung mit teilweisen Ergänzungen.
- Gewerbe: Schaffung von Gewerbeflächen (keine Unterscheidung in GI- und GE-Flächen, die das Aufbaugesetz nicht vorsah).
- Öffentliche Einrichtungen: Beseitigung des Defizites kriegsbedingter Einrichtungen, Schaffung neuer prosperitätsinduzierter Einrichtungen.
- Einzelmaßnahmen (Zwei Pläne: Durchführungsplan Nr. 13 "Kuranstalt Güthenke"; Begrenzung der Bebauung der Kuranstalt zum Stadtpark und zum Überschwemmungsgebiet der Dalke. Bebauungsplan Nr. 57 "Stadtgebiet zwischen Büskerweg, Berliner Straße, Eickhoffstraße, Strenger Straße"; im wesentlichen Rathausneubau.
- Verkehrsplanung: Hierbei wurde unterschieden in die Einzelziele Neuordnung und Verbesserung der Verkehrsverhältnisse.

⁸²² In Bezug auf die Ziele sind die Durchführungs- und Bebauungspläne eher monostrukturiert. Mehrfachnennungen von Zielen war im Rahmen der Erfassung aber möglich. Ermittelt wurden die Ziele durch die Angaben in den Erläuterungsberichten (Durchführungsplan) und Begründungen (Bebauungspläne). Darüber hinaus wurden durch Einsicht und Interpretation der Pläne selbst die so ermittelten Aussagen plausibilisiert. Eine sich daraus ergebende Unschärfe kann wegen der nur cursorisch notwendigen Angaben zur Ermittlung der städtebaulichen Ziele und eventuell zugrunde gelegter städtebaulicher Leitbilder außer Acht bleiben. Dies gilt nicht für die erfassten numerischen Angaben (Satzungsdatum, Größe der Pläne).

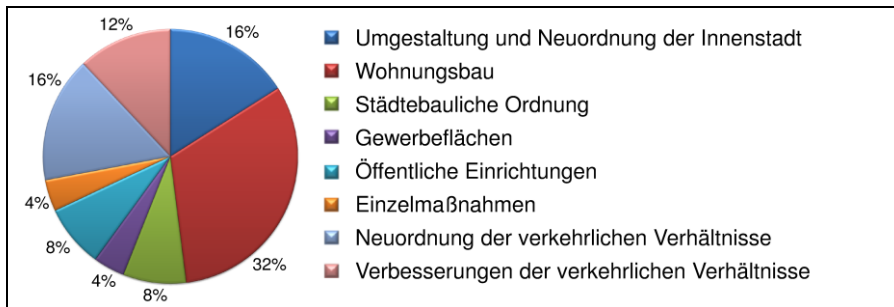


Abb. 36: Ziele der Durchführungspläne, eigene Darstellung. Quelle: Statistische Jahresberichte 1955 - 1959.

Deutlich lassen sich hier die durch die Umstände bedingten Schwerpunkte der Stadtentwicklung der 1950er Jahre ablesen. Mit Abstand dominiert das Ziel, Wohnraum zu schaffen und - mit jeweils zweiten Rängen - die Neuordnung der Innenstadt und die Neuordnung der verkehrlichen Verhältnisse, unmittelbar gefolgt von dem Ziel der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Die weiteren Ziele verteilen sich auf jeweils wenige Durchführungspläne.

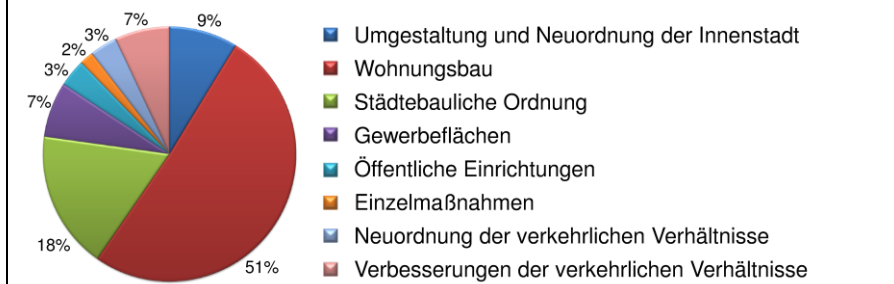


Abb. 37: Ziele der Bebauungspläne, eigene Darstellung. Quelle: Statistische Jahresberichte 1960 - 1969.

Deutlich veränderte Schwerpunkte zeigen die Bebauungspläne in den 1960er Jahren. In erkennbarer Kongruenz zur Lage der Pläne nahm das Ziel der Neuordnung der Innenstadt deutlich zugunsten des Wohnungsbaus ab. Das Ziel der städtebaulichen Ordnung - also der Einbindung der vorhandenen Bebauung zusammen mit dem Ordnen der zukünftigen Bebauung - nahm um das Doppelte zu, auch hier in Analogie zur Lage der Bebauungspläne.

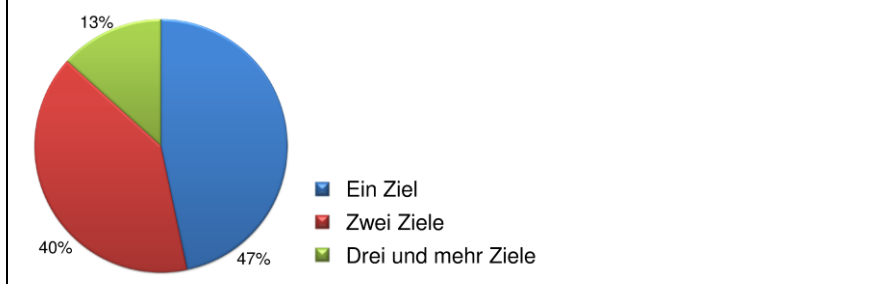


Abb. 38: Anzahl der Ziele in den Durchführungsplänen, eigene Darstellung. Quelle: Statistische Jahresberichte 1955 - 1969.

Die Monostruktur der Durchführungspläne wird offensichtlich, fast die Hälfte aller Pläne dienen nur einem, fast 90% aller Durchführungspläne nur zwei Zielen.

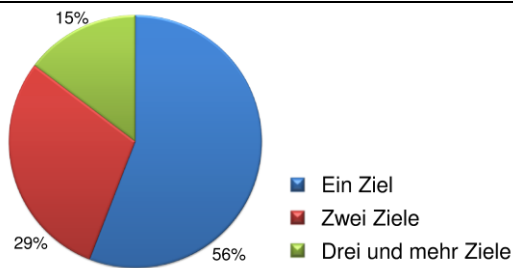


Abb. 39: Anzahl der Ziele in den Bebauungsplänen, eigene Darstellung. Quelle: Statistische Jahresberichte 1960 - 1969.

Bei den Bebauungsplänen haben nur sehr wenige Pläne mehr als zwei Ziele, während der Anteil der Pläne mit nur einem Ziel signifikant zugenommen hat.

Städtebauliche Bewertung

Die unterschiedlichen Zielsetzungen der Durchführungspläne aus den 1950er und den Bebauungsplänen aus den 1960er Jahren zeichnen - fast idealhaft - die Schwerpunkte der Stadtentwicklung jener Jahrzehnte ab, die als Dreiklang "Wohnungsbau - Wiederaufbau und Neuordnung der Innenstadt - Verbesserung der verkehrlichen Verhältnisse" skizziert werden kann. Der Schwerpunkt Wohnungsbau nimmt in der 1960er Jahren sogar noch zu, Hinweis auf das auch in diesen Jahren noch nicht beseitigte Defizit. Ein gewisser Paradigmenwechsel kann hier beobachtet werden: Die Innenstadt war im wesentlichen wieder aufgebaut und neu geordnet, dafür lag der Schwerpunkt jetzt im Wohnungsbau. Die Ergebnisse der Zielanalysen der Pläne verifizieren darüber hinaus die Ergebnisse der Lage der Pläne. Beide Strukturdaten stehen in einem direkten Verhältnis: In dem Umfang, in dem die Lage der Pläne sich ändert, müssen sich auch die damit verbundenen Ziele ändern.

Die Mehrheit aller Durchführungs- und Bebauungspläne haben nicht mehr als zwei (86%), mehr als die Hälfte (53%) sogar nur ein Ziel. Die überwiegende Zahl aller Pläne hat also eine konkrete, fest umschriebene Aufgabe. Pläne mit nur einem Ziele sind ausschließlich - mit einer einzigen Ausnahme (Bebauungsplan Nr. 40 "Industrie- und Gewerbegebiet", Ziel Gewerbenutzung) - Pläne mit dem Ziel, Wohnraum zu schaffen. Die Pläne folgten damit einem situativen Prozess, nach dem für eine städtebauliche Aufgabe oder ein städtebauliches Problem unmittelbar eine Lösung geschaffen wurde. Bei der Verfolgung von zwei städtebaulichen Zielen ist der Unterschied zwischen den Durchführungs- und Bebauungsplänen noch signifikanter: 40% der Durchführungspläne haben zwei Ziele, aber nur 29% der Bebauungspläne, auch dies ein kennzeichnender Hinweis auf die unterschiedlichen städtebaulichen Aufgabenstellungen der 1950er und der 1960er Jahre.

Art der baulichen Nutzung

Ein wesentliches Element der städtebaulichen Gestaltung ist die Festlegung der Art der baulichen Nutzung für die konfliktfreie städtebauliche Entwicklung.⁸²³

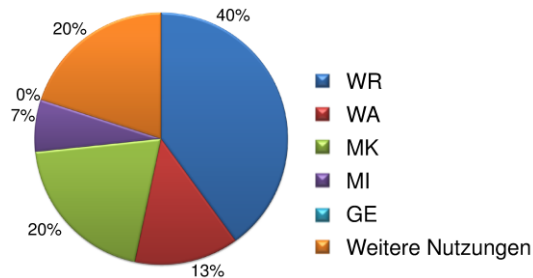


Abb. 40: Art der Nutzung bei Durchführungsplänen, eigene Darstellung. Quelle: Statistische Jahresberichte 1955 - 1959.

Die Darstellung lässt die Vielgestaltigkeit der Aufgaben der Durchführungspläne erkennen. Auffallend neben der Dominanz der Wohnnutzungen die Erkennbarkeit des Schwerpunktes Innenstadt, u.a. offensichtlich in Häufigkeit der Nennung der MK-Nutzung.

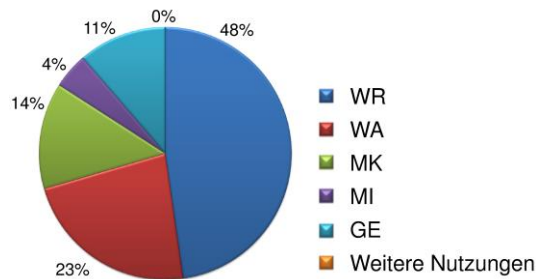


Abb. 41: Art der Nutzung bei Bebauungsplänen, eigene Darstellung. Quelle: Statistische Jahresberichte 1960 - 1969.

In den 1960er Jahren nimmt die Bedeutung der Festsetzungen für Wohnnutzung (53% bei Durchführungsplänen) zu. 70% aller Nutzungen in Bebauungsplänen sind Wohnnutzungen. GE-Nutzungen sind in diesem Jahrzehnt ebenfalls signifikant höher (0% 1950er Jahre zu 11% der 1960er Jahre).

Städtebauliche Bewertung

Im Vergleich der Art der baulichen Nutzung von Durchführungs- und Bebauungsplänen wird die unterschiedliche Aufgabenstellung erkennbar. Die Fortführung und die Dominanz der Wohnnutzungen macht deutlich, dass ein hoher Bedarf an Wohnungen bis weit in die 1960er Jahre gedeckt werden musste.

⁸²³ Da beim Aufbaugesetz die BauNVO noch nicht bestand, wurde für die Durchführungspläne in Analogie zu den Bebauungsplänen mit Einblick in die Pläne die Art der baulichen Nutzung bestimmt. Aufgrund der Monostruktur der Pläne war dies konfliktfrei möglich. Mehrfachnennungen waren zugelassen. "Weitere Nutzungen" bedeuten bspw. ausschließliche Darstellung von Fluchtlinien oder ein auf ein einzelnes Projekt bezogener Plan (bspw. Kurhaus Güthenke, Rathaus).

Maß der baulichen Nutzung

Ein wichtiges Indiz für das städtebauliche Ziel und die städtebauliche Struktur ist die Höhenentwicklung. Erfasst wurden die Schwerpunkte der dargestellten (Durchführungspläne) und festgesetzten Zahl der Vollgeschosse (Bebauungspläne). Unterschieden wurde in I-, II-, III- und über III-Geschosse.

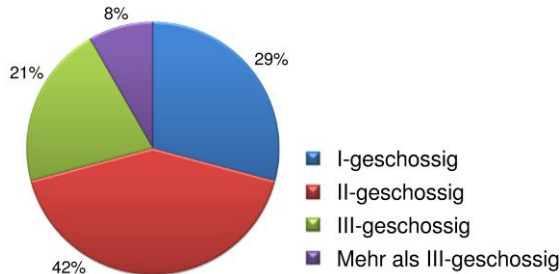


Abb.42: Maß der Bebauung der Durchführungspläne (Geschossigkeit) , eigene Darstellung. Quelle: Statistische Jahresberichte 1955 - 1959.

Hier zeichnet sich die Siedlungsstruktur der ländlich geprägten Region ab: 71% aller Ziele sehen eine maximale II-Geschossigkeit vor, vormehmlicher Charakter einer Einfamilienhausbebauung.

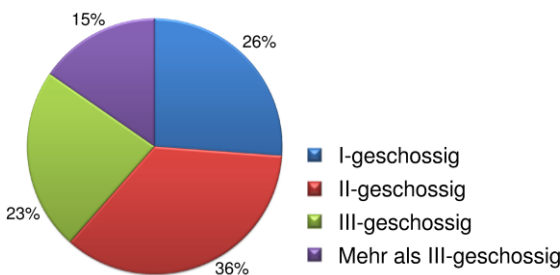


Abb. 43: Maß der Bebauung der Bebauungspläne (Geschossigkeit) , eigene Darstellung. Quelle: Statistische Jahresberichte 1960 - 1969.

Die Verhältnisse in den Plänen aus den 1960er Jahre haben sich gewandelt: Die Werte für eine maximal II-geschossige Bebauung betragen nur noch 62%, während die III- und die über III-geschossige Bebauung von 29% (Durchführungspläne) auf 38% zugenommen haben.

Städtebauliche Bewertung

Wie auch in den vorangegangenen Strukturdaten kennzeichnen auch diese die Ablösung der städtebaulichen Ziele, die sich als "Urbanität durch Dichte" hier im Wechsel der Geschosshöhen andeutet.

Bauweise

Ein weiteres Indiz für die Ziele eines städtebaulichen Entwurfes sind die angestrebte Dichten der Bebauung, hier festgesetzt durch offene oder geschlossene Bauweise.⁸²⁴

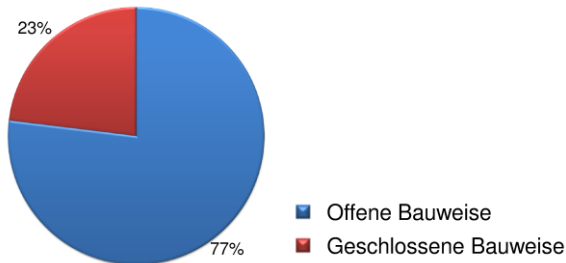


Abb. 44: Bauweise der Durchführungspläne, eigene Darstellung. Quelle: Statistische Jahresberichte 1955 - 1959.

In drei Vierteln aller Pläne wird eine vornehmlich offene Bauweise festgesetzt bzw. ist in den Durchführungsplänen erkennbar.

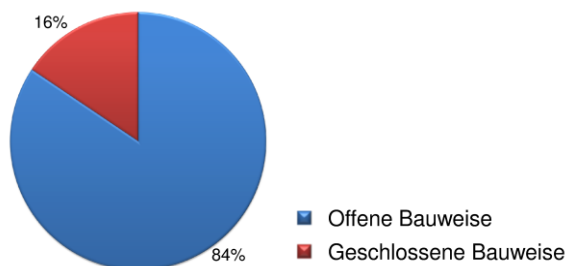


Abb. 45: Bauweise der Bebauungspläne, eigene Darstellung. Quelle: Statistische Jahresberichte 1960 - 1969

In den 1960 Jahren hat die geschlossene Bauweise signifikant von 23% auf 16% abgenommen.

Städtebauliche Bewertung

Auch in der Bauweise werden die veränderten Aufgabenstellungen - Abschluss der städtebaulichen Aufgabe "Innenstadt" zugunsten einer Stadtentwicklung in den Raum - also der Suburbanisierung - erkennbar.

Inhalte der Erläuterungen und Begründungen

Methodische Hinweise

Die Strukturdaten sollen anhand einer cursorischen Darstellung aller vorliegenden Erläuterungen und Begründungen ergänzt werden. Sie erweitert die rein numerisch erfassten Inhalte durch eine textliche Darstellung und relativiert sie. Grundlage ist die Methode der qualitativen Inhaltsanalyse nach

⁸²⁴ Die Bauweise konnte erst in den Bebauungspläne festgesetzt werden, der Gestaltungskanon der Durchführungspläne war noch sehr verhalten. Durch Einblick und Interpretation der Durchführungspläne lässt sich die Bauweise in Analogie zu § 9 (1), Ziff. 1 (BBauG 1960) ermitteln.

MAYRING, der diesen Begriff ersetzt durch den genaueren der *kategoriengeleiteten Textanalyse*.⁸²⁵ Grundsätzliches Ziel der Analyse ist es, "die Realität so wie sie sich durch die Untersuchung in einem Text darbietet, möglichst adäquat zu erfassen und zu analysieren".⁸²⁶ Dabei bedient sich die folgende Darstellung der Hermeneutik als eine der Grundformen des Interpretierens. Ihre Interpretationsart ist gekennzeichnet durch "textimmanente und koordinierende Interpretation durch Analyse einzelner Textbestandteile, Strukturierungen und Einschätzungen." Ihr Interpretationsvorgang - also die Grundform des Interpretierens - ist der der "Explikation und Strukturierung."⁸²⁷

Die anzuwendenden Techniken führt MAYRING auf drei Grundformen zurück, die für die hier vorliegende Analyse angewendet wurden:

- Zusammenfassung: Reduktion des Materials mit Erhalt der wesentlichen Inhalte oder induktive Kategorienbildung.
Die analysierten Texte wurden ohne Zusammenfassung in ihrer Gesamtheit analysiert. Die die Interpretation leitende induktive Kategorienbildung erfolgte durch die vorherige Erfassung der strukturbildenden Inhalte der Durchführungspläne.
- Explikation: Zusammenstellung zusätzlichen Materials zum weiteren Verständnis.
Diesem Ziel dienten im Rahmen der Analyseform einer "weiten Kontextanalyse" folgende Grundlagen:
Darstellung der städtebaulichen Entwicklung vom 19. Jahrhundert bis 1969 (Abschnitte 3.1. - 3.4.4).
Skizze der gesellschaftlich-politischen Situation 1945 - 1969 (Abschnitte 3.4.1 - 3.4.4).
Darstellung der Stadtgeschichte und der städtebaulichen Situation von Gütersloh vom 19. Jahrhundert bis 1945 (Abschnitt 4.1).
Strukturdaten der Durchführungs- und Bebauungspläne.
- Strukturierung: Einschätzung des Materials aufgrund bestimmter Kriterien:
Strukturleitend und damit kriterienbestimmend ist das vorab erstellte Gerüst der Durchführungs- und Bebauungspläne.

Mit dieser "eher offenen, eher deskriptiven, eher interpretativen Methodik"⁸²⁸ wurde die folgende Analyse durchgeführt. Zur Vorbereitung des Vergleichs der Pläne mit der Periodisierung der städtebaulichen Entwicklung (s. Abschnitt 3.4.1 ff.) wird die Jahreszahl gleitend mitgeführt sowie einzelne Beispiele der Durchführungs- und Bebauungspläne aufgeführt.⁸²⁹

1955 Die Erläuterungsberichte der ersten Durchführungspläne sind zu sehen vor dem Hintergrund ih- "Sunderweg - Am-

⁸²⁵ Mayring, 2010; S. 13.

⁸²⁶ Lisch, Ralf; Kriz, Jürgen: Grundlagen und Modelle der Inhaltsanalyse. Bestandsaufnahme und Kritik, Hamburg 1978; S. 69.

⁸²⁷ Mayring, 2010; S. 63 f.

⁸²⁸ Mayring, 2010; S. 23.

⁸²⁹ Die Pläne sind über ihre Nummerierung eindeutig zu identifizieren. Dies gilt nicht für ihre Bezeichnungen, die in den vorliegenden Unterlagen mehrfach voneinander abweichen (Beispiel B-Plan 34, der die Bezeichnungen trägt: "Städtisches Grundstück Flur 10 Flurstücke 147 an der Hofbreite" (Sammlung "Bebauungspläne Stadt Gütersloh 1955 - 1971"), "Hofbreite" (Datenbank des Fachbereiches Stadtplanung) und "Rudolstädter Weg" (aus: Erläuterungsbericht FNP 1975). Diese Inkonsistenzen gelten für fast alle Pläne. Da die Identifizierung über die Plannummer ausreicht, wurden ergänzend die Namensangaben aus dem Erläuterungsbericht FNP 1975 übernommen. Da selbst dort bei den Plänen Nr. 15, 20/2, 20/3, 37 und 48 A fehlen, wurden in diesen Fällen die Namen aus den Erläuterungsberichten und Begründungen übernommen.

- rer Aufgabe, zu "erläutern", im Gegensatz zu den Bebauungsplänen, die "begründet" werden müssen (s. § 10 (3) Aufbaugesetz 1952, § 9 (6) BBauG 1960). Die Erläuterungen haben einen sehr geringen Umfang (Textmenge max. zwei DIN A 4-Seiten) und listen wenig mehr als die Inhalte des Durchführungsplanes und seiner Teilpläne auf. Inhaltliche Erläuterung wie die Darstellung des Plananlasses oder gestalterische Hinweise beschränken sich in der Regel auf einen einzelnen Satz.
- 1956** Eine Kostenaufstellung hingegen (vom Aufbaugesetz explizit nicht gefordert) ist in der Regel beigelegt. Im Lauf der Jahre werden die Teilpläne näher erläutert, sie werden aber städtebaulich nicht weiter begründet. Stattdessen verweisen sie auf Darstellungen im "Baugestaltungsplan".
- 1957** Der in Aufstellung befindliche Leitplan und die Übereinstimmung mit seinem Entwurf wird 1957 erstmals in einem Nebensatz Teil der Erläuterungen. Dennoch werden die reinen Verweise ("Nähere Einzelheiten enthält der Plan") beibehalten. Auch die Übereinstimmung mit der Gesamtkonzeption mit dem GVP wird Teil der Erläuterungen.
- 1958** Für flächenmäßig größere Durchführungspläne sind die Erläuterungen naturgemäß umfangreicher. Hier werden auch höhere Anforderungen an den Baugestaltungsplan gestellt, wenn öffentliche Bauten oder die Durchgrünung des Plangebietes prägender Teil sind. Eine ausführliche Flächenbilanzierung wird nur für größere Pläne aufgestellt. Für Durchführungspläne der Innenstadt liefern die Erläuterungen - wenn auch immer noch sehr knapp - gestalterische Hinweise. Auch wird in diesen Plänen der planerische Anlass ausführlicher dargestellt. Der Gesamtumfang der Berichte bleibt im Wesentlichen gleich.
- 1959** Auch Durchführungspläne mit Schwerpunkt verkehrlicher Maßnahmen enthalten städtebauliche Hinweise wie Beibehaltung der Dominanz der Martin-Luther-Kirche. Für größere Pläne von Wohnnutzungen werden bereits weitere Differenzierungen in Bezug auf die Fluchtlinien- und Baugestaltungspläne aufgenommen. Doch sind sie lediglich - wenn auch ausführlicher - reine Wiedergaben der Teilpläne. Eine städtebauliche Begründung erfolgt stereotyp mit dem Hinweis auf die "fortschreitende bauliche Entwicklung", die die "städtebauliche Ordnung notwendig" machen. Vereinzelt finden sich Hinweise auf die Übereinstimmung mit dem Entwurf des Leitplanes. Die Kostenübersichten werden konsequent beibehalten. Auch für größere Pläne mit erheblicher städtebaulicher Bedeutung sind die Erläuterungsbe-
- tenbrinksweg"
- D-Plan Nr. 6
"Dammstraße"
- D-Plan Nr. 8
"Amtsgericht"
D-Plan Nr. 9
"Elisabeth-Krankenhaus"
- D-Plan Nr. 11
"Am Anger"
- D-Plan Nr. 15
"Königstraße..."
- D-Plan Nr. 16
"Berliner Straße"
- D-Plan Nr. 17
"Auf der Hucht"
- D-Plan Nr. 19
"Friedrichsdorfer Straße / Sundern-

- richte nur wenig umfassender. weg"
- 1960** Die ersten Bebauungspläne nach BauGB 1960 treten zum Jahresende in Kraft, sind aber noch als Durchführungspläne einschließlich Erläuterungsbericht erarbeitet und so auch aufgebaut. Selbst zum Jahresende als Satzung nach BBauG 1960 beschlossene Pläne sind noch den Darstellungen der Durchführungspläne verpflichtet. B-Plan Nr. 26 "Eibrachsweg - Fortweg"
- 1961** 1961 werden keine Bebauungspläne beschlossen. Auch für unmittelbar danach entstandene Pläne ist noch die weitgehende formale Identität mit den Durchführungsplänen zu erkennen, dies selbst dann, wenn größere Wohnbauflächen dadurch geschaffen werden. B-Plan Nr. 27 "Auf dem Knüll"
- 1962** Die Kostenübersichten werden weiterhin beibehalten.
- 1963** Auch jetzt noch gleichen sich - selbst bei größeren Bauflächen - Begründungen und die ehemaligen Erläuterungsberichte; selbst die Profilpläne für die Erschließungsstraßen (häufiger Bestandteil der Durchführungspläne) werden in der Begründung aufgeführt. In der Tradition der Durchführungspläne wird auch die Terminologie teilweise beibehalten ("Baugestaltungsplan"). B-Plan 24 A "Bismarckstraße"
- Eine kurze Begründung wird auch für jene Bebauungspläne als ausreichend erachtet, die die Voraussetzungen für Wohnungsbau in großem Umfang für bis zu 200 WE schaffen. B-Plan 34 "Rudolstädter Weg"
- Auch Bebauungspläne, die - anknüpfend an Streulagen - neue Siedlungsansätze schaffen, werden nur knapp begründet. Ein Verweis auf die Übereinstimmung mit der vorbereitenden Bauleitplanung (FNP als übergeleiteter Leitplan), der in dieser städtebaulichen Situation hätte erwähnt werden müssen, fehlt. B-Plan Nr. 29 "Ostermanns Weg"
- 1964** Der Umfang der Begründungen und ihre Struktur bleiben in den Jahren gleich, sie werden teilweise sogar noch reduziert und - wenn Planinhalt im wesentlichen in der Übernahme des Bestandes mit teilweiser Nachverdichtung besteht - auf eine halbe DIN A 4-Textseite verkürzt. B-Plan Nr. 37 "Neuenkirchener Straße..."
- 1965** Zum ersten Mal werden nun in einer Begründung "städtebauliche Gesichtspunkte" ausführlicher erläutert. Dies ist vor dem Hintergrund der Lage des Planes in der Innenstadt westlich der Apostelkirche sowie des umfangreichen Ausbaus des Kreuzungsbereiches Berliner Straße/Blessenstätte nachvollziehbar. Auch dort werden die Notwendigkeiten der verkehrlichen Maßnahme ausführlich begründet. B-Plan Nr. 22 "Am Domhof"
- Für die Wohnungsbau schaffenden Bebauungspläne "auf der grünen Wiese" hingegen - also die Pläne, die im Wesentlichen ohne einen städtebaulichen Zusammenhang auskommen (können) - bleiben die Begründungen sehr kurz, auch wenn B-Plan Nr. 43

- große Bereiche (8 ha) und 200 WE dadurch geschaffen werden. Weitere Begründungen für Bebauungspläne für 29 WE werden auf 12 Textzeilen reduziert.
- 1966** Im Laufe der Jahre ist kein Wandel in den Aussagen der Begründungen zu erkennen. In der Regel beschreiben sie lediglich den Bebauungsplan, ohne ihn tatsächlich zu begründen. Eine Begründung erfolgt häufig mit einem einzelnen Hinweis auf den immer noch dringenden Wohnungsbedarf.
- 1967** Einer der wenigen ausschließlich gewerbliche Nutzungen vorsehender Bebauungsplan hingegen wird - vor allem im Hinblick auf seine perspektivische Weiterentwicklung einer zusätzlichen verkehrlichen Anbindung an eine "im Flächennutzungsplan enthaltene Verkehrsstraße Ost" - ausführlicher begründet. Die Verhältnisse von großen Plänen und knapper Begründung wird beibehalten. So enthalten die mit Abstand größten Plangebiete mit vorgesehenen Wohnnutzungen (35 ha und 32 ha), die völlig neue Siedlungsansätze einschließlich Standorte für Kirche, Einkaufszentren, Kindergärten als "selbständige Wohnnachbarschaft (Siedlungsgruppe)" schaffen, nur vereinzelte städtebauliche Begründungen und erläutern lediglich den Bebauungsplan. Die Bedeutung des nach wie vor aktuellen Zieles "Schaffung von Wohnraum" wird deutlich in den fehlenden Übereinstimmungen mit dem FNP, auf die in den Begründungen - wenn nötig - grundsätzlich auch hingewiesen wird. In ihrem städtebaulichen Charakter herausragende Bebauungspläne werden ausführlicher begründet und ihre besondere Lage wie auch ihre Ziele erläutert.
- 1968** Ebenso knapp sind die Begründungen für die gesamtstädtisch bedeutenden Maßnahmen des Rathausneubaus und der Neugestaltung der Nord-Süd Verbindung (heutige Friedrich-Ebert-Straße). Darin wird auf die für die Innenstadt herausragende städtebauliche Situation der Gestaltung eines - vorher nicht vorhandenen - Platzes nur knapp eingegangen. Zwar nicht um Umfang, aber in der Qualität der Begründungen beginnt später sich ein Wechsel bemerkbar zu machen. In die Begründung eingeschlossen werden nunmehr die vorhandene städtebauliche Situation, die Lage in der Region und die Eigenarten des städtebaulichen Entwurfes. Sie wird damit der besonderen Bedeutung des Bebauungsplanes ("Wohnnachbarschaft") gerecht. Daneben bleibt die geringe Kongruenz zwischen Plangröße, Regelungsmenge und
- "Spiekgarten"
B-Plan Nr. 44
"Hermann-Simon-Straße"
- B-Plan 47 "Paderborner Straße..."
- B-Plan Nr. 40
"Hülsbrockstraße"
- B-Plan Nr. 39
"Blankenhagen"
B-Plan Nr. 32 "Elbrachts Weg"
- B-Plan Nr. 54
"Fröbelstraße"
B-Plan Nr. 59 "Lutterweg"
- B-Plan Nr. 57
"Rathaus"
- B-Plan Nr. 56
"Spexarder Weg"
- B-Plan Nr. 35
"Blessenstätte"

- aufwand sowie der Begründung auch bei komplexeren Plänen der Innenstadt erhalten. Auch im selben Jahr entstehende Pläne weichen in ihrem Begründungsaufwand deutlich voneinander ab, der nicht nur durch die städtebauliche Aufgabe zu erklären ist.
- Zwar werden in einem Fall große Flächen - teils mit Bestandsflächen - überplant, im anderen Fall in erheblichem Umfang freie Flächen. Die Abweichung in der Begründungsqualität ist signifikant.
- 1969** Die zum Ende des Jahrzehnts entstehenden Bebauungspläne erfahren - auch bei Aufgaben der Innenstadtüberplanung mit zentralem (nicht realisiertem) Parkhaus - keine über das bisherige Maß hinausgehende Begründung. Ein weiterer in diesem Jahr entstandener Bebauungsplan begründet im Wesentlichen die verkehrliche Maßnahme der Bahnunterführung (ehemalige Rosen-, heute Friedrich-Ebert-Straße).
- 1970** Die beiden wegen des räumlichen und vor allem zeitlichen Zusammenhangs außerhalb des eigentlichen Untersuchungszeitraumes liegenden Pläne werden trotz des großen Plangebietes und des dadurch wie auch durch ihre Aufgabe der Schaffung von Wohnbauflächen für die Stadtentwicklung bedeutende Bebauungspläne nicht über die bisherige Tradition hinausgehend begründet.
- B-Plan Nr. 48 A
"Münsterstraße..."
- B-Plan Nr. 51
"Westfalenweg"
- B-Plan Nr. 41
"Hessenheide"
- B-Plan Nr. 46
"Berliner, Köker-, Eickhoffstraße"
- B-Plan Nr. 24 C
"Rosenstraße"
- B-Plan Nr. 20/3
"Kahlerstraße..."
- B-Plan 38
"Bäckerkamp"



Abb. 46: Die Blessenstätte wurde ab 1953 mit zunächst 30 Wohnungen wiederaufgebaut, 1954 folgten weitere 42 Wohnungen, Fertigstellung 1955. Blick auf südliche Front, 1959. Quelle: Stadtarchiv Gütersloh, Fotosammlung BB 05239 (Postkarte Cramers Kunstanstalt, Dortmund).

Bewertung - Die Bedeutung des Bauzonenplanes, des Leit- und Flächennutzungsplanes und der Durchführungs- und Bebauungspläne für die städtebauliche Entwicklung

Die städtebaulichen Entwicklungsperioden der 1950er und 1960er Jahre zeichnen sich - wenn auch nur vage - in den untersuchten Plänen ab. Es än-

dem sich die Lage der Pläne, ihre Größe und ihre Zielsetzungen. Auch die Planinhalte (Art und Maß der baulichen Nutzung) lassen eine Hinwendung zum Ziel der "Urbanität durch Dichte" erkennen. Die Nutzung "Wohnen" bleibt in beiden Jahrzehnten das vorherrschende Ziel aller Durchführungs- und Bebauungspläne.

In Aufbau und inhaltlicher Darstellungstiefe zeigen die Erläuterungsberichte und Begründungen der Durchführungs- und Bebauungspläne eine große Kongruenz. Sie bleiben in ihrem Umfang sehr begrenzt, teils sind Unterschiede zwischen ihnen gar nicht erkennbar, auch ist in ihnen ein Wechsel in den Schwerpunkten der städtebaulichen Aufgaben nicht abzulesen. Nur vereinzelt sind leichte Tendenzen in späteren Texten mit Bezug auf ausführlichere städtebauliche Begründungen erkennbar. Selbst Bebauungspläne mit großer Entwicklungswirkung für die Innenstadt werden nur knapp begründet. Erläuterungsberichte und Begründungen sind in der Regel nicht mehr als Beschreibungen der ihnen zugrunde gelegten Pläne, die Zielsetzungen werden erst in den Plänen selbst erkennbar.

Die Durchführungspläne wurden ohne einen Leitplan erstellt und konnten sich nur auf den Entwurf stützen. Verweise finden sich nur selten. Dies trifft auch auf die Bebauungspläne zu, deren Begründungen ebenfalls nur vereinzelt Verweise auf den FNP (den übergeleiteten Leitplan) enthalten. Dem steht die Bedeutung eines vorbereitenden Planes entgegen, wie sie in den Beratungen des Rates erkennbar wird: Bereits 1955 wurde auf die Notwendigkeit einer übergeordneten Planung hingewiesen, die 1964 in Bezug auf die Aufstellung eines neuen Flächennutzungsplanes erneuert wurde. Über fast 20 Jahre bis zur Wirksamkeit des FNP 1975 lagen den städtebaulichen Planungen ein Flächennutzungsplan zugrunde, der bei Abschluss des Verfahrens mit einem bereits überholten Leitbild verbunden war. Dies trifft auch für einzelne Ziele der Bebauungspläne zu: Die Entwicklung von "Nachbarschaften" - als prägendes städtebauliches Motiv noch 1967 in Bebauungsplänen der Stadt Gütersloh enthalten - war zum Ende dieses Jahrzehntes schon längst nicht mehr Gegenstand städtebaulicher Planungen.⁸³⁰

FLECKEN weist in ihrer Beschreibung der Nachmoderne im Städtebau auf die Wende ab 1960 hin, deren deutlichstes Indiz die "Ablehnung der Nachbarschaftseinheit als Gliederungselement der Stadt" gewesen sei.⁸³¹ Die von ihr beschriebenen Paradigmenwechsel ab 1960 mit den Zielen der Nutzungsmischung, der räumlichen Fassung des Außenraumes, der Verwendung des Baublocks und der kontextuellen Auffassung der Gebäude lassen sich in den Plänen in Gütersloh nur schwach erkennen und nur vereinzelt zeitgemäße Entwurfsregeln wie die höheren Dichten in den Plänen ab 1960 nachweisen. Die Lage der Pläne und ihre Monostrukturen in Bezug auf ein einzelnes Ziel sprechen dem entgegen. Die Bebauungspläne tragen den Charakter einer "nachholenden Moderne", in dem sie aktuelle städtebauliche Leitbilder erst mit einem zeitlichen Abstand übernahmen.⁸³²

Die vorab beschriebenen städtebaulichen Entwicklungsperioden (s. Abschnitt 3.4 "Städtebauliche Entwicklung 1945 - 1969") sind zu erkennen, dies aber

⁸³⁰ S. bspw. Bebauungspläne Nr. 39 "Blankenhagen", Nr. 32 "Elbrachts Weg".

⁸³¹ Flecken, 1999; S. 344.

⁸³² Vieregge beschreibt einen ähnlichen Prozess im Rahmen der Industrialisierung von Gütersloh, die erst in der Zeit von 1873 bis zum Ersten Weltkrieg ihre eigentliche Wirkung entfalten konnte; s. Vieregge, 2001; S. 133 sowie Abschnitt 4.1 "Stadtgeschichte und städtebauliche Situation des 19. Jahrhunderts und des 20. Jahrhunderts bis 1945".

nur bei sehr genauer Betrachtung und nur in einzelnen Strukturdaten. Darüber hinaus ist eine scharfe Zäsur ebenso wenig zu beschreiben wie ein damit etwa verbundener Wechsel in den städtebaulich-argumentativen Aufwänden der untersuchten Pläne. Zu erkennen ist der in Abschnitt 2.1 "Forschungsstand, Klärung des Begriffes und Leitbilddiskussion heute" beschriebene gleitende Übergang im Wechsel der Leitbilder.

In einer Gesamtschau reagiert die städtebauliche Planung konturenscharf auf die jeweils anstehende städtebauliche Aufgabe und setzt sie umgehend um. Dabei verzichtet sie auf eine vorausschauende Stadtentwicklung (fehlender Leitplan bis 1960) und führt in den 1960er Jahren die Stadtentwicklung mit dem FNP auf Grundlage eines überholten Leitbildes fort.

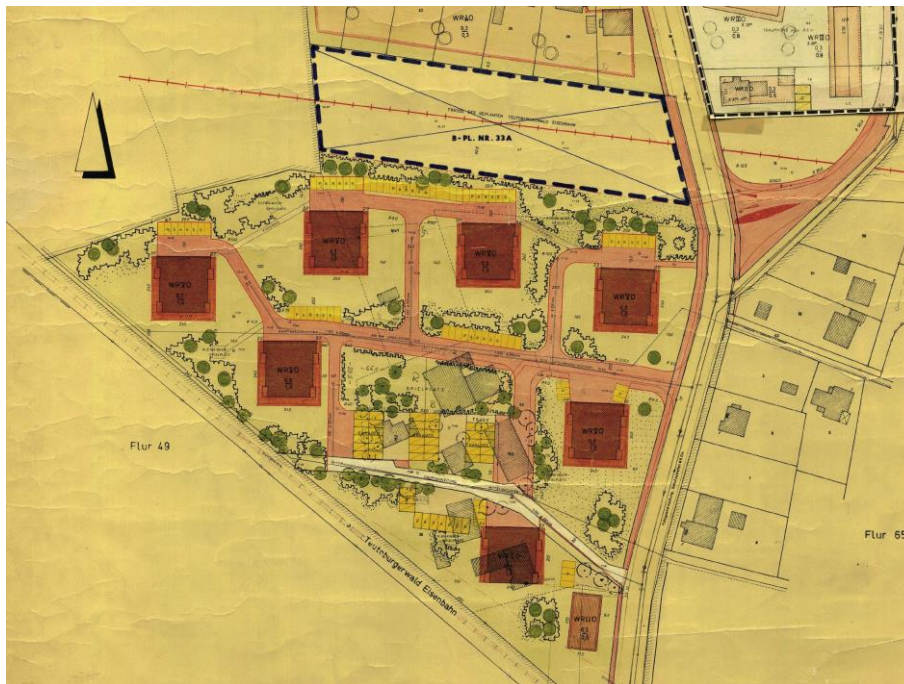


Abb. 47: B-Plan Nr. 33 "Malvenweg" (Ausschnitt). Der B-Plan ist als einer der wenigen Pläne durch das Leitbild der "Urbanität durch Dichte" gekennzeichnet. Fünfgeschossige "Punkthausbebauung" auf der Fläche des ehemaligen Hofes Maßmann (in der Planmitte erkennbar, abgebrochen). Quelle: Datenbank der Stadt Gütersloh.

Die beachtliche Menge der auf der Grundlage der Pläne neu geschaffenen Wohnungen und die damit verbundene große städtebauliche Aufgabe, mit der sich die Siedlungsfläche bemerkenswert vergrößerte und eine neue Stadtkontur geschaffen wurde, ist in den Erläuterungsberichten und Begründungen der Pläne nicht erkennbar. Es herrscht der Eindruck eines großen planerischen Pragmatismus.

Fazit I: Die Bedeutung der vorbereitenden Pläne und der Durchführungs- und Bebauungspläne für die städtebauliche Entwicklung.

Die Pläne reagierten unmittelbar auf die anstehenden Erfordernisse, waren aber von einer überholten vorbereitenden Planung und von überholten städtebaulichen Leitbildern geprägt. Die städtebauliche Planung war von großer Konsequenz und großem Pragmatismus, die den Zielen - Schaffung ausreichenden Wohnungsbaus oder Umgestaltung der Innenstadt - in vollem Umfang gerecht wurde.

4.3.3 Schwerpunkte der Stadtentwicklung

Methodische Vorbemerkungen

Eine der wichtigsten Grundlagen für die Beschreibung der Stadtentwicklung von Gütersloh bilden die Protokolle des Rates (bis 1953 noch Stadtverordnetenversammlung) von der ersten Sitzung am 20.11.1945 bis zur Sitzung am 19.12.1969.⁸³³ Aus den Protokollen wird ersichtlich, dass die letztendliche Zustimmung - auch in nachrangigen Angelegenheiten, hier mag die Größe der Stadt eine Rolle gespielt haben - immer dem Rat oblag. Damit ist das Risiko ein städtebauliches Projekt oder eine städtebaulichen Entwicklung zu übersehen äußerst gering. Wie die Protokolle zeigen - auch im Vergleich mit den untersuchten Ausschüssen und im kursorischen Vergleich mit weiteren nicht erfassten Ausschüssen - wurden alle relevanten Themen letztendlich auf die Tagesordnung der Stadtverordnetenversammlung und des Rates gesetzt. Kursorisch hinzugezogen wurden die Protokolle des Verkehrsausschusses und des Rathausneubauausschusses.⁸³⁴ Ergänzt wurden die Protokolle durch weitere Archivalien des Stadtarchives (Akten, Gutachten, Festschriften, Pläne etc.).

Aufschlussreiche Quelle sind die Statistischen Berichte, vor allem, wenn die in den einzelnen Abteilungen isoliert nebeneinander stehenden Zahlen miteinander verbunden werden.

Die Zahlen des "Finanz- und Steuerwesens" beschreiben die Veränderungen der Ausgabenteile für das Schulwesen oder für öffentliche Einrichtungen. Zahlen über den Zu- und Abgang von städtischen Grundstücken lassen Rückschlüsse auf die Steuerung der Stadtentwicklung durch Grundstückserwerb zu, einem - wie in der Arbeit gezeigt wird - zentralen Handlungsfeld der Stadtentwicklung.

Die statistischen Angaben der Abteilung "Wirtschaftswesen" ermöglichen, die wirtschaftliche Entwicklung sichtbar zu machen. So lässt sich nachweisen, dass im beschriebenen Zeitraum die Zahl der Handwerksbetriebe kontinuierlich abnimmt, die Zahl der Beschäftigten im Handwerk aber gleichermaßen zunimmt. Damit wird der Übergang von den kleinmaßstäblich produzierenden Handwerksbetrieben zu größeren Betriebseinheiten deutlich. Gerade in den starken Bereichen der Holzverarbeitung und Bekleidung ist der Übergang von der handwerklichen zur industriellen Fertigung zu erkennen.

Relevant sind die Zahlen der Abteilung "Bau- und Wohnungswesen", die die Entwicklung des Wohnungsmarktes durch den jährlichen Zugang von Wohnungen, den Anteil der öffentlich geförderten Wohnungen oder die Bauanträge des privaten Wohnungsbaus erkennen lassen. Das Engagement der Stadt Gütersloh wird in den Mietverhältnissen von städtischen Räumen, den "dringlich wohnungssuchenden Parteien" oder dem Anteil an gemeinnützigen Bauherren nachgezeichnet.

⁸³³ In der Hauptsatzung der Stadt Gütersloh vom 30.7.1953 wurde die Bezeichnung "Rat" erstmalig festgelegt. Davor galten die Bezeichnungen "Stadtverordnetenversammlung" und "Stadtverordnete(r)". Im internen Schriftverkehr wurden eine Zeitlang beide Begriffe parallel genutzt, bis sich der Begriff "Rat" durchsetzte.

⁸³⁴ Wie die Protokolle des Verkehrsausschusses zeigen, waren im wesentlichen verkehrsregelnde Maßnahmen Gegenstand seiner Tagesordnung. Verkehrsplanerische Ziele traf die Stadtverordnetenversammlung und der Rat.

Auch die über die Jahre geführte Statistik der "Wohnraumbeschlagnahme durch die Militärbehörde" lässt in den Anmerkungen hierzu die Sorge um den dadurch verminderten Wohnraum erkennen.⁸³⁵ Sie macht neben der städtebaulichen Wirkung den gesellschafts-politischen Hintergrund deutlich, der sich im latenten Spannungsverhältnis der Stadt Gütersloh zur Britischen Armee dokumentiert.

I. Thematischer Schwerpunkt Wohnungsbau

Einführung

Nach der Volks- und Wohnungszählung am 17.5.1939 verfügte das Gebiet des heutigen Nordrhein-Westfalen über 3 353 371 Wohnungen. Nach Ende des Zweiten Weltkrieges blieben davon nur 38,7% unbeschädigt. 20,3% waren total zerstört, 13,7% beschädigt und unbewohnbar und 27,3% beschädigt, aber bewohnt.⁸³⁶ Die Regierungsbezirke waren von den Zerstörungen sehr unterschiedlich betroffen:

Beschädigte oder zerstörte Wohnungen des Bestandes 1939	
Regierungsbezirk Düsseldorf	77%
Regierungsbezirk Köln	74%
Regierungsbezirk Aachen	66%
Regierungsbezirk Arnsberg	50%
Regierungsbezirk Detmold	11%
Regierungsbezirk Münster	48%

Abb. 48: Beschädigte oder zerstörte Wohnungen des Bestandes 1939, eigene Darstellung. Quelle: Giebner, Hinz; 1966, S. 20.

Der Regierungsbezirk Detmold gehörte mit deutlichem Abstand zu den am wenigsten betroffenen Regionen. Die Zerstörungen waren auch innerhalb der Regierungsbezirke sehr unterschiedlich:

Zerstörte oder unbewohnbar beschädigte Wohnungen in Prozent des Wohnungsbestandes im Regierungsbezirk Detmold (1.1.1947)	
Kreisfreie Stadt Bielefeld	21,31%
Kreisfreie Stadt Herford	5,38%
Landkreis Bielefeld	13,51%
Landkreis Detmold	0,77%
Landkreis Halle	0,34%
Landkreis Herford	2,82%
Landkreis Lemgo	0,93%
Landkreis Paderborn	32,05%
Landkreis Wiedenbrück	4,82%

Abb. 49: Zerstörte oder unbewohnbar beschädigte Wohnungen 1947, eigene Darstellung. Quelle: Giebner, Hinz; 1966, S 23

⁸³⁵ 1961 waren in Gütersloh noch 408 Wohnungen von Angehörigen der Royal Air Force belegt. Stadt Gütersloh: Statistischer Jahresbericht 1961; S. 103

⁸³⁶ Giebner, Werner; Hinz, Erich: 20 Jahre Wohnungsbau in Nordrhein-Westfalen, Essen 1966; S. 19.

Es wird erkennbar, dass in diesem ländlich geprägten Raum vor allem die großen Städte stärker zerstört waren. Die dazwischen liegenden ländlichen Bereiche (s. Landkreis Halle) blieben weitgehend unberührt. Zu den Verlusten im Wohnungsbestand kam die bereits unzureichende Neubautätigkeit der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg (s. Abschnitt 3.3 "Der nationalsozialistische Städtebau"), die ab 1940 faktisch vollständig eingestellt wurde. Nach Schätzungen des *Bundesministeriums für Wohnungsbau* waren in der Bundesrepublik etwa 2,5 Mio Wohnungen (20% des Bestandes) unbewohnbar geworden.⁸³⁷ Zum Verlust an Wohnungen trugen auch die 76 000 Wohnungen bei, die von den damaligen Besatzungsmächten in Anspruch genommen wurden.⁸³⁸

Hinzu kam die besondere Bevölkerungsentwicklung. Sie war zum einen ausgelöst durch den Rückstrom der im Krieg aus den Städten in die weniger gefährdeten Bereiche evakuierte Bevölkerung. Zum zweiten waren die seit 1945 in die westlichen Besatzungszonen und in die Bundesrepublik strömenden Flüchtlinge mit Wohnungen zu versorgen. Bis 1950 hatten das Bundesgebiet und West-Berlin 7 981 000 Flüchtlinge aufgenommen.⁸³⁹ Um die Belastungen für die aufnehmenden Städte zu begrenzen, erließen die Militärregierungen Zuzugsbeschränkungen, zu denen sie aufgrund Art. XI des Kontrollratsgesetzes Nr. 18 (Wohnungsgesetz) befugt waren und erklärten bestimmte Gemeinden oder Bezirke zu "Brennpunkten des Wohnungsbedarfes".⁸⁴⁰ Nach Einführung des Grundgesetzes, das die "Freizügigkeit im ganzen Bundesgebiet" zum Verfassungsrang erhob (Art. 11, Abs. 1 GG), war den Zuzugsbeschränkungen die rechtliche Grundlage entzogen. Das noch lange in Anspruch genommene Instrument der Wohnraumbewirtschaftung enthielt mangels verfassungsmäßiger Grundlage deshalb keine Zuzugsbeschränkungen mehr.⁸⁴¹ Viele der Flüchtlinge kamen zuerst in Behelfsheimen oder Baracken unter, noch 1950 lebten fast 2 Mio. Menschen in Notwohnungen. Mangels Baumaterialien errichteten die britischen Behörden *Nissenhütten*, die ursprünglich für britische Soldaten im Ersten Weltkrieg entwickelt worden waren. Fehlende Privatheit - die Nissenhütten wurden von mehreren Familien bewohnt - und mangelhafte Isolierung führten zu ihrem baldigen Ersatz und Abbruch.⁸⁴²

Für Landwirte, die nach 1945 aus Osteuropa und dem alten Reichsgebiet vertrieben worden sind oder aus der "sowjetischen Besatzungszone" geflüchtet waren, wurde ein eigenes "Flüchtlingssiedlungsgesetz" vom 10.8.1948,

⁸³⁷ Wandersleb, 1959; S. 974.

⁸³⁸ 13.9.1950, Wandersleb, 1959; S. 974. Diese Belastung verlor mit der zunehmenden Wohnungsbautätigkeit an Bedeutung und blieb lediglich eine emotionale Größe.

Die Zahlen über den vernichteten Wohnungsbestand variieren erheblich, letztlich auch weil sie auf Schätzungen beruhen, auf unterschiedliche Beurteilungen des Zerstörungsgrades und auf Meldungen der Gemeinden, die aus eigenem Interesse heraus bestrebt waren, den Zerstörungsgrad ihres Wohnungsbestandes möglichst hoch anzusetzen. So wird auch die Zahl von 2,25 Mio. vernichteter Wohnungen (22% des Bestandes) genannt. In: Wandersleb, 1959; S. 1687.

⁸³⁹ Kossert, 2008; S. 59.

⁸⁴⁰ Wandersleb, 1959; S. 1807.

⁸⁴¹ Eine besondere Erlaubnis brauchten weiterhin Personen, die ihren Wohnsitz in der "sowjetischen Besatzungszone oder Berlin (Ost)" hatten (Gesetz über die Notaufnahme von Deutschen in das Bundesgebiet - NAG, § 1 (1) Satz 1; BGBl. S. 367, 27.7.1951).

⁸⁴² Namensgeber war der kanadische Offizier Peter Nissen. In wenigen Fällen blieben *Nissenhütten* erhalten: 1947 errichtete die Kieler "Heimstätte Schleswig Holstein" in Husum *Nissenhütten* und verbesserte sie später durch den Einbau von Zwischenwänden und Decken. Ein Teil ist dem Abbruch entgangen und wird bis heute bewohnt: 25813 Husum, 6 bewohnte Hütten (Birkenweg 21 - 27, 28). Wiederaufgebaute *Nissenhütten* stehen im Freilichtmuseum Kiekeberg (Hamburg), im Luftbrückenmuseum Faßberg und im Grenzdurchgangslager Friedberg. S.a.: Süddeutsche Zeitung, 20.5.2011; S. V2/2.

FlüSiedlG (WiGBI. S. 231) geschaffen.⁸⁴³ Mit den Mitteln für den Ankauf landwirtschaftlicher Flächen wurden bis 1955 70 739 Hofstellen mit einer Gesamtfläche von 383 908 ha geschaffen.⁸⁴⁴ Die ohnehin schwierige Integration der Flüchtlinge mit anderer Religion und anderem Brauchtum (s. Abschnitt 3.4.1 "Orientierung: 1945 - 1949 - Skizze der gesellschaftlich-politischen Situation 1945 - 1949") wurde durch die Misstrauen und Neid erzeugende separate Lage der Flüchtlingssiedlungen verstärkt.

Die Straßennamen, die letztlich der Selbstvergewisserung dienten und die Herkunft ihrer Bewohner erkennen ließen, trugen ihrerseits zur konfliktträchtigen Situation bei. Espelkamp wurde zum Synonym für die Vertriebenensiedlungen (s. Abschnitt 4.3.1 "Regionale Vorbilder"), anfangs sogar gegen den Widerstand der Landesregierung: "Geschlossene Städte von 10 000 - 15 000 Vertriebenen erscheinen soziologisch gesehen unerwünscht, da sie eine Eingliederung in die übrige ansässige Bevölkerung erschweren."⁸⁴⁵ 1957 betrug in Espelkamp der Vertriebenenanteil 73%⁸⁴⁶, das erste Gasthaus war der *Pommersche Hof*.⁸⁴⁷

Die einzelnen Bundesländer schufen eigene wohnungsbaupolitische Sonderprogramme, die auf die besondere soziale und wirtschaftliche Struktur abgestimmt waren, in NRW waren dies Programme für die zu haltenden und zuwerbenden Arbeitskräfte vor allem im gewerblichen Bereich, um den industriellen Aufschwung zu sichern und auszubauen. Daneben existierte eine Fülle weiterer Programme, die offensichtlich machten, welche hohe politische Priorität der Wohnungsbau hatte und dass die Landesregierung auch bereit war, die hierfür notwendigen Mittel im Haushalt zur Verfügung zu stellen.

Sozialpolitische, wirtschaftliche und städtebauliche Sonderprogramme in NRW bis 1965

- Ersatzwohnungsbau zur Beseitigung von Notunterkünften (verwendete Mittel 1948 - 1965 1,415 Mrd. DM).
- Wohnungsbauprogramm zur Unterbringung von Umsiedlern aus Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Bayern (1949 - 1965 1,3 Mrd. DM).
- Rückführung von Evakuierten (1950 - 1957 130 Mio DM).
- Wohnungsbauprogramm für Zuwanderer, Ausgewiesene und Gleichgestellte (1949 - 1965 2,373 Mrd. DM).
- Wohnungsbau für kinderreiche Familien (1957 - 1965 384 Mio. DM).
- Förderung von Wohnheimen (gefördert wurden Schwestern-, Alten-, Schüler- und Studenten-, Ledigen-, Jugend- und Kinderheime (1951 - 1965 640 Mio DM [eigene Berechnung])).
- Bergarbeiterwohnungsbau (1948 - 1965 2,2, Mrd. DM).
- Stahlarbeiterwohnungsbau (1949 - 1964 401 Mio. DM).
- Wohnungsbauprogramm für Bedienstete der Bundesbahn und Bundespost (1951 - 1964 240 Mio. DM).

⁸⁴³ WiGBI = Gesetz- und Verordnungsblatt des Wirtschaftsrates des Vereinigten Wirtschaftsgebietes. Durch Bundesgesetzblatt ab 1949 abgelöst.

⁸⁴⁴ Wandersleb, 1959; S. 638.

⁸⁴⁵ Oberpenning, 2002; S. 57.

⁸⁴⁶ Kossert, 2008; S. 114.

⁸⁴⁷ Verbunden mit Kino-Nutzung *Central-Lichtspiele Mittwald, Lichtspiele Pommerscher Hof*. Heute (2012) *Mercur-Casino; Breslauer Straße 7, 32339 Espelkamp*.

- Wohnungsbau für Arbeitnehmer wirtschaftlicher Unternehmen und Strukturverbesserung (1952 - 1965 294 Mio. DM).
- Wohnungsbau für Landesbedienstete (1948 - 1965 781 Mio. DM).
- Arbeitgeberdarlehen (durch gewerbliche Unternehmen und Privatpersonen, die dafür 1949 - 1961 Steuervergünstigung nach § 7 c EStG in Anspruch nehmen konnten. 1950 - 1961 7 c-Bescheinigungen für 2,8 Mrd. DM. Arbeitgeberdarlehen im öffentlich geförderten Wohnungsbau 1952 - 1965 2,8 Mrd. DM).
- Städtebauliches Schwerpunktprogramm 1953 (100 Mio. DM in 29 Städten für vorbildliche Bauvorhaben ab 500 WE).
- "Städtebauprogramm Nordrhein-Westfalen" ab 1958 (verausgabte Mittel bis 1965 284 Mio. DM. Fortführung ab 1966 als "Entwicklungsmaßnahme").⁸⁴⁸
- Stadtkernprogramm (ab 1950 265 Mio. DM, u.a. für den Wiederaufbau von Wulfen, Münster, Düren und Jülich).
- "Aufbau der Stadtkerne und Baulückenschließung", ab 1962 "Stadt- und Dorferneuerung" (1961 - 1965 für Ersatzwohnungsbau 36 Mio. DM).
- "Ersatzraumbeschaffung für Räumungsbetroffene aus Anlaß von Straßenbaumaßnahmen" (Straßenbaulast Bund durch Verkehrshaushalt 1958 - 1965 63 Mio. DM. Landesmittel für nicht in Baulast Bund stehende Straßen 1960 - 1965 52 Mio. DM).

Abb. 50: Übersicht der Förderprogramme des Landes Nordrhein-Westfalen 1948 - 1965, eigene Darstellung. Quelle: Nach: Giebner, Hinz; 1966; S. 97 ff.

Mit diesen Programmen wurden in NRW bis 1965 über 10 Mrd. DM für Zwecke des Wohnungsbaus zur Verfügung gestellt.

Die Beschaffung ausreichenden Wohnraumes war mit dem Eigentumsdenken eng verbunden und von großer gesellschaftspolitischer Bedeutung. So wie im Rahmen der *Pestalozzi-Siedlungen* bereits Lehrlinge mit dem Ziel eines eigenen Hauses vertraut gemacht wurden (s.o.), so setzte sich die Werbung hierfür bei jungen Familien fort.

Das Eigenheim bot Raum für eine klare gesellschaftspolitische Projektion: "Die Persönlichkeitsentfaltung wird durch den Erwerb und die Verwaltung eines Eigenheimes oder einer Kleinsiedlung gefördert. Die Eigentümer werden in selbstverantwortlich zu bewältigende Aufgaben - die normalerweise kaum abgewälzt werden können - hineingestellt, wodurch ihr Selbstbewusstsein, ihr Wille zur Selbsthilfe und zur Selbständigkeit gestärkt werden. In der gleichen Richtung wirkt die Verminderung ihrer Abhängigkeit vom Marktgeschehen. Dabei hat das Familienheim den Vorteil, ein durchaus plastisches und greifbares Eigentum zu sein, das auch räumlich gesehen eine Sphäre des Eigenen bietet."⁸⁴⁹

⁸⁴⁸ Aus diesem Programm wurden Espelkamp, Sennestadt, Wulfen und Hochdahl gefördert.

⁸⁴⁹ Steinberg, 1958; S. 311.

Das Familienheim diente dazu, das überkommene Gesellschaftsbild der Familien und ihrer Rollenzuschreibung nicht nur zu sichern, sondern da, wo es vermeintliche Grenzen bereits überschritten hatte, das restaurative Familienbild wieder herzustellen: "Nicht zuletzt sei in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, daß der Besitz eines Familienheimes die heute sehr ausgeprägte Tendenz zur Berufstätigkeit der verheirateten Frau, die viele Familien ihres natürlichen [sic!] Mittelpunktes beraubt, beseitigt oder sogar weitgehend vermindert."⁸⁵⁰



Abb. 51: Eigentumsbildung durch die "Wohnungsbau-Lotterie" 1957.⁸⁵¹

Die Förderung von Wohneigentum war eines der zentralen Ziele des Nachkriegswohnungsbaus und Gegenstand der Regierungserklärung von Bundeskanzler Adenauer zur dritten Amtszeit 1957 - 1961, in der die Durchführung des Familienheimgesetzes und die Einführung der Volksaktie als wichtige innenpolitische Aufgaben benannt wurden. Vehementester Verfechter des Eigenheimgedankens war Wohnungsbauminister LÜCKE (Minister 1957 - 1965): "Seit ich aus westlicher Kriegsgefangenschaft zurückkam, habe ich eine Politik der Familienheime betreiben wollen... Ich wollte den Menschen das Familienheim schaffen..."⁸⁵² Für HANKE bekam diese Eigenheimideologie staatstragende Bedeutung, Eigenheime waren "Bollwerke der Demokratie".⁸⁵³ Die ideologische, finanzielle und mentale Förderung des Eigentumsgedankens ist prägend für das gesamte gesellschaftlich-politische Kontinuum der frühen Bundesrepublik. Das Ideal der Familie im eigenen Heim mit klarer Rollenteilung, die feste Verwurzelung durch das Eigenheim mit dem Ort und das Privileg, dies als Zeichen wirtschaftlicher Prosperität nach außen zeigen zu können, ist in vielen Produkten jener Zeit wie Film und Literatur offensichtlich. In der Hierarchisierung der Wohnformen taucht auch die latente Großstadtfeindlichkeit wieder auf (s. Abschnitte 2.3 Die kleine Stadt und 2.4 Die Großstadt als Bedrohung), die auf eine lange Tradition zurückblicken kann.

⁸⁵⁰ Steinberg, 1958; S. 312.

⁸⁵¹ Auch die Lotterien wurden zu Instrumenten der Eigentumsbildung: Vom 1.7.1956 - 30.6.1957 führte die *Westdeutsche Fußball-Toto G.m.b.H* (Köln) als Veranstalter der Fußballwetten in NRW eine öffentliche Lotterie unter der Bezeichnung "Wohnungsbau-Lotterie" mit einem Spielkapital von 4 Mio. DM durch. Mit einem zusätzlichen Einsatz von 5 Pfennig konnten in einer "Baugeldauslosung" 3 000 DM je Wettschein gewonnen werden. Zum Vergleich: Bruttomonatsverdienst Facharbeiter im Baugewerbe Mai 1957 460 DM, nach: Schulz, Günter: Wiederaufbau in Deutschland. Die Wohnungsbaupolitik in den Westzonen und der Bundesrepublik von 1945 bis 1957, Düsseldorf 1994; S. 353. Genehmigung der Lotterie durch MBI. NW. vom 23.5.1956, Bek. d. Innenministers v. 2.5.1956 - I C 4/24--33.15, S. 1085.

⁸⁵² Bürger im Grünen. In: <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-41761883.html> (Der Spiegel 29/1958, 16.7.1958) {14.7.2011}

⁸⁵³ Hanke, 1994; S. 9.

Sie reicht von BISMARCK - "Das Verwachsen mit der Scholle ist ein Grundzug deutschen Charakters und eine Wurzel seiner Kraft."⁸⁵⁴ - bis zu den Zielen des nationalsozialistischen Städtebaus: Es gebe keine bessere Voraussetzung zu einem erfüllten Leben "als der Besitz eines Eigenheims, eines trauten mütterlichen Heims, das frohes Leben umschließt, und eines Gartens zur seelischen und körperlichen Erholung."⁸⁵⁵

Eine eindrucksvolle Kontinuität kennzeichnet die Bedeutung des Eigentums als Bindemittel divergierender gesellschafts-politischer und wirtschaftlicher Entwicklungen seit das 19. Jahrhundert sich von der vorherigen Geschichte löste. Die Konsequenzen dieser Wohnungspolitik - die Entsolidarisierung der Aufbaugesellschaft und die ungehemmte Inanspruchnahme von Landschaft - waren nicht revidierbar. Zu spät hatte MITSCHERLICH 1965 in seiner Streitschrift die "Unwirtlichkeit der Städte" als Folge einer misslungenen Wohnungs- und Siedlungspolitik kritisiert.⁸⁵⁶

Die gesellschaftspolitisch außerordentlich wichtige Aufgabe wurde vor allem durch das I. und II. Wohnungsbaugesetz vorbereitet und gestützt. In den unmittelbaren Nachkriegsjahren bestand die Wohnungspolitik vor allem in der Zwangsbewirtschaftung des vorhandenen Wohnungsbestandes. Grundlage war zunächst das "Kontrollratsgesetz Nr. 18" (s.o.), das ab 1949 wegen der allmählich greifenden wohnungspolitischen Maßnahmen sukzessive abgebaut werden konnte.

Erste dieser Maßnahmen war das "I. Wohnungsbaugesetz" vom 24.4.1950 WoBauG (BGBl. I S. 83). Ihm folgte die erste Novellierung vom 25.8.1953 (BGBl. I S. 1037) und das "II. Wohnungsbau- und Familienheimgesetz" vom 27.6.1956 (BGBl. I S. 523). Zahlreiche Durchführungsvorschriften des Bundes und Verwaltungsvorschriften der Länder (Landesförderungsbestimmungen) ergänzten die beiden Gesetze. Dazu kam eine Vielzahl von Nebengesetzen mit zusätzlichen Förderungsmaßnahmen.⁸⁵⁷ Zu unterscheiden waren drei Arten des Wohnungsbaus:

Förderung des Wohnungsbaus durch das I. und II. WoBauG

1. Öffentlich geförderter Wohnungsbau

- Überwiegend als zinsverbilligte Baudarlehen.
- Starke Bindung (Finanzierungsrichtlinien, Besetzung der Wohnung, Mietpreis, Ausstattungsvorschriften).
- Unterschiedliche Förderungen nach I. und II. WoBauG.

2. Steuerbegünstigter Wohnungsbau

- Ohne unmittelbaren Einsatz öffentlicher Mittel.
- Regelung nicht in WoBauG sondern im Einkommenssteuerrecht.
- Grundsteuerbegünstigung über 10 Jahre mit Bindung an die Wohnfläche (I. WoBauG max. 80/120 m², II. WoBauG max. 102 m² (Mietwoh-

⁸⁵⁴ Eigenheim-Verlag der Bausparkasse der Freunde Wüstenrot, gemeinnützige G.m.b.H (Hg.), 1936; S. 3.

⁸⁵⁵ Eigenheim-Verlag der Bausparkasse der Freunde Wüstenrot, gemeinnützige G.m.b.H (Hg.), 1936; S. 3.

⁸⁵⁶ Mitscherlich, Alexander: Die Unwirtlichkeit unserer Städte, Frankfurt, 1965.

⁸⁵⁷ Eine Fülle von Gesetzen begleitete die Wohnungsbaupolitik, wie: "Wohnungseigentumsgesetz" vom 15.3.1951 (BGBl. I S. 175), "Wohnungsbau-Prämienengesetz" vom 17.3.1952 (BGBl. I S. 139), "Erstes Bundesmietengesetz" vom 27.7.1955 (BGBl. I S. 458). Begleitend dazu zahlreiche weitere Regelungen in anderen Bundesgesetzen v. a. im Steuerrecht sowie in der Bundesvertriebenengesetzgebung und im Lastenausgleich.

- nungen), 144 m² (Eigenheim).
- Inanspruchnahme "7 c-Mittel" (EStG), Steuervergünstigung von Einkommen für unverzinsliche Baudarlehen oder Zuschüsse.
- 3. Frei finanziertes Wohnungsbau**
- Ohne öffentliche Förderung.
 - Keine Steuerbegünstigung der Wohnungen.
 - Erhöhte Abschreibung nach § 7 b EStG bei Wohnungsbauten.

Abb. 52: Übersicht, Förderungen durch das I. und II. Wohnungsbaugesetz, eigene Darstellung. Quelle: Wandersleb, 1959; S. 1670 ff..

Ziel des I. WoBauG (entstanden in der ersten Legislaturperiode 1949 - 1953) war es, in möglichst kurzer Zeit möglichst viele Wohnungen zu bauen, ein Ziel, das erreicht worden ist. So nahm die Zahl der fertig gestellten Wohnungen zwischen 1949 und 1957 um 152% zu.⁸⁵⁸ Die zu Beginn der Bundesrepublik in ausreichendem Umfang fehlenden Kapitalmarktmittel machten die direkte öffentliche Förderung unumgänglich. Dagegen waren in den Anfangsjahren Instrumente der indirekten Förderung wegen der noch hohen Arbeitslosenquote, geringer Einkommen und daraus folgend geringer Sparquote von nachrangiger Bedeutung. Zusammen mit der Wohnraumbewirtschaftung zur Verwaltung des noch lange Zeit bestehenden Mangels waren dies die zentralen Instrumente der Wohnungspolitik. Die direkte staatliche Intervention in den Wohnungsmarkt - also der Bau von Wohnungen durch öffentliche Träger - spielte praktisch keine Rolle und betrug lediglich 1 - 2% des Wohnungsbaus.⁸⁵⁹ Sie war mit dem Ziel der Schaffung eines "freien Wohnungsmarktes" auch nicht zu vereinbaren.⁸⁶⁰

Dass die wirtschaftliche Situation sich absehbar ändern würde und die Wohnungspolitik darauf reagieren musste, wurde in der Benennung des Gesetzes als I. WoBauG offensichtlich. Schon die Novellierung 1953 griff aufgrund massiver Kritik, die bereits unmittelbar nach Verabschiedung des I. WoBauG eingesetzt hatte, nachhaltig in die ursprüngliche Struktur mit dem Ziel der Diversifizierung der Instrumente ein und bereitete die beabsichtigte Erhöhung der Eigentumsquote weiter vor. Auch waren die Wirkungen des Gesetzes nicht im erhofften Umfang eingetreten. Statt des Eigenheimbaus dominierten tatsächlich die gemeinnützigen Gesellschaften den Wohnungsmarkt. Ihr Anteil am gesamten Bauvolumen betrug 1950 - 1952 38,3% (zusammen mit Bauten im Auftrag Dritter 43,1%), im Segment des sozialen Wohnungsbaus sogar 49,6% (als Betreuer von Dritten zusammen 59,1%).⁸⁶¹ Die Novellierung sah einen klaren Kurswechsel vor:

⁸⁵⁸ Die Zahl der fertig gestellten Wohnungen nahm nicht im gleichen Maße zu. Der Anteil der im Sozialen Wohnungsbau errichteten Wohnungen betrug 1949 69,1%, 1957 nur noch 52,4%. Die beiden Zahlen deuten den Wandel im Wohnungsbau an. Schulz, 1994; S. 351.

⁸⁵⁹ 1949 - 1970. In: Nörnberg, Hans-Jürgen; Schubert, Dirk: Massenwohnungsbau in Hamburg, Berlin 1975; S. 240.

⁸⁶⁰ Die FDP ging sogar so weit, mit Hinweis auf den sich selbst regelnden Wohnungsmarkt, die Abschaffung des Wohnungsministeriums zu fordern: "Es gibt doch nur eines: dieses Ministerium beseitigt man dadurch, daß man den Wohnungsmarkt und den Wohnungsbau gesundet, nämlich mit marktwirtschaftlichen Gesetzen erfüllt." (Abgeordneter Dr. Dehler, FDP, zur Aussprache der Regierungserklärung am 20.10.1953. Zitiert nach: Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hg.): Wohnungspolitik nach dem 2. Weltkrieg, Bonn 1990; S. 33.

⁸⁶¹ Nach: Schulz, 1994; S. 276 f.

- Vorrang der Förderung von Eigenheimen, Kleinsiedlungen und Kauf-eigenheimen vor dem Mietwohnungsbau (s. § 19 (2) WoBauG Fas-sung vom 25.8.1953).
- Erhöhung der Förderquote von 1,8 Mio. auf 2 Mio. Wohnungen.
- Festlegung der Finanzierung von 500 Mio. DM/Jahr 1953 - 1956.
- Neugestaltung der Eckwerte für die Wohnflächen: Heraufsetzung der Mindestwohnfläche, Auflockerung der Obergrenzen, Möglichkeiten der Wertüberschreitung.
- Selbstverantwortliche Mietpreisbildung bei geförderten Wohnungen unter bestimmten Voraussetzungen (sog. "gehobener" sozialer Woh-nungsbau).⁸⁶²

Mit der Novellierung war auch das Ziel erreicht, den zwischenzeitlich ge-wachsenen Kapitalmarkt stärker am Wohnungsbau zu beteiligen. Geregelt war auch der Vorrang der Eigentumsbildung durch den Verteilungsschlüssel der Mittel für die Länder. Mindestens 50% der Bundesmittel waren für Eigen-tumsmaßnahmen zu verwenden. Auch sollte der Wiederaufbau von Trüm-mergrundstücken nur dann vorrangig gefördert werden, wenn die Bildung von Einzeleigentum vorgesehen war.⁸⁶³

Das II. WoBauG (der Untertitel "Wohnungsbau- und Familienheimgesetz" machte den Paradigmenwechsel deutlich) führte den Kurs der Novelle zum I. WoBauG weiter. Er wurde durch politische Initiativen bereits früh 1952 einge-leitet und setzte sich bis zum Beschluss zum II. WoBauG 1956 konfliktreich fort.⁸⁶⁴ Auch hatten sich die Rahmenbedingungen geändert. Die Wohnungs-not war zwar nicht beseitigt, doch hatten die Wohnungsbauinvestitionen kon-tinuierlich von 3,8 Mrd. DM 1950 auf 11,5 Mrd. DM 1957⁸⁶⁵, die Baufertigstel-lungen von 221 960 Wohnungen 1949 auf 559 641 Wohnungen 1957⁸⁶⁶ zu-genommen. Es bestand also die Hoffnung, in absehbarer Zeit eine Vollver-sorgung mit Wohnungen zu erreichen, wenn auch die Zahl der Haushalte je Wohnung 1956 immer noch 1,3 betrug, ein großer Teil der Haushalte also immer noch nicht in einer eigenen Wohnung lebte.⁸⁶⁷

Das ursprünglich als Novelle des I. WoBauG geplante II. WoBauG wahrte nicht nur die Kontinuität in der Wohnungspolitik sondern führte auch Neue-rungen ein. Galt das I. WoBauG vor allem der Finanzierung im Sinne der in großen Mengen zu schaffenden Wohnungen, so legte das II. WoBauG sei-nen Schwerpunkt auf Verteilung und hatte damit die Wirkung eines Woh-nungsbauförderungsgesetzes. Ziel war nicht mehr das bloße Schaffen von Wohnraum - unabhängig von der Herkunft des Kapitals und des Bauherrn - vielmehr wurde der Schwerpunkt auf die Förderung von "Familienheimen" gelegt, ein Begriff, der für das II. WoBauG eigens geschaffen wurde. Die Gliederung in öffentlich geförderten, steuerbegünstigten und frei finanzierten Wohnungsbau blieb erhalten, neu war die Förderung des Wohnungsbaus für "Wohnungssuchende mit geringem Einkommen" (Eigenheim- und Mietwoh-nungsbau). Sie genossen bei grundsätzlichem Vorrang des Neubaus von Familienheimen vorrangige Förderung (kinderreiche Familien unter Einkom-mensgrenze des sozialen Wohnungsbaus, Schwerkriegsbeschädigte, Krie-gerwitwen mit Kindern, Familien, die ihre Wohnung für Wohnungssuchende

⁸⁶² Nach: Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hg.), 1990; S 39 - 43.

⁸⁶³ Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hg.), 1990; S. 42.

⁸⁶⁴ Ausführliche Darstellung der politischen Werdegänge in: Schulz, 1994.

⁸⁶⁵ Wandersleb, 1959; S. 1689.

⁸⁶⁶ Schulz, 1994; S. 351.

⁸⁶⁷ Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hg.), 1990; S. 74.

mit geringem Einkommen frei machen).⁸⁶⁸ Voraussetzung war Eigentum am Grundstück, das durch den Nachweis eines Erbbaurechtes auf mindestens 99 Jahre ersetzt werden konnte.

Die mit öffentlichen Mitteln geförderten Wohnungen unterlagen dadurch der Wohnungsraumbewirtschaftung durch die entsprechenden Wohnungsbehörden, die bei der Vergabe an bestimmte Einkommensgrenzen gebunden waren. Die im Gesetz eingeräumte vorzeitige Rückzahlung des öffentlichen Baudarlebens wurde bei Familienheimen mit einem erheblichen Schuldennachlass und mit weitgehender Befreiung aus den Bindungen der Wohnraumbewirtschaftung honoriert.

Beide Wohnungsbaugesetze hatten in Bezug auf Größe und Ausstattung der öffentlich geförderten Wohnungen Standards festgelegt, die im II. WoBauG deutlich angehoben wurden und Regelungen zur Erhöhung der Ausstattungsqualität enthielten, die sich aus den Erfahrungen mit sehr kleinen und unzureichend ausgestatteten Wohnungen der ersten Nachkriegsjahre ergeben hatten. Dadurch glichen sich die Standards von öffentlich geförderten und frei finanzierten Wohnungen an. Auch wird die Abkehr im II. WoBauG von der am Umfang orientierten zu einer qualitätsorientierten Wohnungsbaupolitik offensichtlich.

Die Länder verfolgten jeweils eigene wohnungspolitische Ziele, die sich in speziellen Landesförderungsbestimmungen über Ausstattungsmerkmale und Mietpreisgestaltung ausdrückten (soweit das WoBauG sie dazu ermächtigt hatte, s.o. "Übersicht der Förderprogramme des Landes Nordrhein-Westfalen 1948 - 1965"). In Abkehr von der effizienten Umsetzung des WoBauG führte die Gestaltungsfreiheit der Länder zu einer Vervielfachung des Verwaltungsaufwandes. So waren in Nordrhein-Westfalen bei den Bewilligungsbehörden im Neubau 72 Rangstufen zu beachten, bei Berücksichtigung weiterer landesrechtlicher Vorgaben ergaben sich sogar 150 Rangstufen.

Die 1960er Jahre waren in der Wohnungspolitik von einem erneuten Paradigmenwechsel geprägt, der allerdings nicht so einschneidend war wie die vorigen.⁸⁶⁹ Der Einstieg in die "soziale Wohnungsmarktwirtschaft" war durch den Wechsel in die Subjektförderung bereits zu erkennen gewesen. Durch die weitgehende Lösung des akuten Wohnungsproblems war die zentrale Rolle der Wohnungsbaupolitik verloren gegangen und die Wohnungszwangswirtschaft als wohnungspolitische Maßnahme seit 1949 sukzessive zurückgefahren worden. Die 1960er Jahre sind nicht von einschneidenden Maßnahmen in der Wohnungspolitik gekennzeichnet wohl aber von einer 1963 eingeführten Neuerung, der Subjektförderung durch Wohnbeihilfe (Wohngeld) und die Lastenbeihilfe, die die Ausrichtung der neuen wohnungspolitischen Ziele beschleunigte.

Das 1960 verabschiedete "Gesetz über den Abbau der Wohnungszwangswirtschaft und über ein soziales Miet- und Wohnrecht" (Abbaugesetz) vom 23.6.1960 (BGBl I, S. 389) hatte ebenfalls zum Wechsel beigetragen und in Erwartung des rechnerischen Ausgleichs des Fehlbestandes an Wohnungen (den die Bundesregierung bis 1963 erwartete und dadurch den Weg in die

⁸⁶⁸ Beispielhafte Einkommensgrenzen: 200 DM Monatseinkommen für Alleinstehende, Ehepaar mit zwei Kindern maximal 500 DM monatliches Einkommen. Zum Vergleich: Durchschnittsverdienst monatlich Facharbeiter Baugewerbe 1950 292 DM, 1957 464 DM. Durchschnittsverdienste nach: Schulz, 1994; S. 353.

⁸⁶⁹ Der Wechsel wird auch deutlich in der Bezeichnung des zuständigen Ministeriums: Das *Bundesministerium für Wohnungsbau* hieß ab 1965 *Bundesministerium für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung*.

freie Wohnungsmarktwirtschaft legitimierte) Regelungen zum Abbau der Wohnraumbewirtschaftung, zur Mietpreisbildung und zum Kündigungsschutz getroffen.⁸⁷⁰ Von den Änderungen ausgenommen blieben die nach 1949 errichteten öffentlich geförderten Wohnungen und die der gemeinnützigen Unternehmen. Den im Althausbestand dadurch gestiegenen Mieten (der jahrzehntelange Instandhaltungsstau konnte abgebaut und die Kosten auf die Mieten verteilt werden) wurde 1963 durch das "Gesetz über Wohnbeihilfen" vom 29.7.1963 (BGBl. I S. 508) begegnet. Das Gesetz galt zunächst nur in den Bereichen, in denen die Wohnungszwangswirtschaft abgebaut war. 1965 wurde das inzwischen modifizierte Gesetz (mit dem neuen Begriff "Wohngeld") in der ganzen Bundesrepublik eingeführt. Die eigentlich nur als Begleitung und Kompensation für den Rückzug des Staates aus dem Wohnungsbau gedachte Subjektförderung wurde - dies zeigte die anschließende Entwicklung - zur wichtigsten Stütze in der Wohnungspolitik: In dem Maße wie der Umfang der Wohnungsbaudarlehen zwischen 1965 und 1969 von 4 Mrd. DM auf 1,1 Mrd. DM (Faktor 0,275) sank, stieg im selben Zeitraum die Förderung durch Wohngeld von 0,15 Mrd. DM auf 0,57 Mrd. DM (Faktor 3,8).⁸⁷¹

Zu Beginn des erst nach der Währungsreform in vollem Umfang gestarteten Wohnungsbaus waren Größe, Ausstattung und Lage der Wohnung zweitrangig, da zunächst die Wohnungsprovisorien von Wohnungen in Bunkern, Kleingärten, Kellerräumen oder Baracken beseitigt werden mussten. Jede Wohnung, die gebaut wurde, wurde sofort bezogen. Ein echter Wohnungsmarkt existierte nicht, Nachfrage und Angebot standen in einem zunächst nicht zu überbrückenden Widerspruch. In dem Umfang, in dem sich diese Schere - wenn auch nur langsam - schloss und sich ein Markt bildete - auch dies nur langsam - wurden Fragen der tatsächlichen Nachfragestruktur relevant. "Wichtig für die soziologische Wirksamkeit des Eigenheim- und Kleinsiedlungsbaus ist aber auch, daß die Eigentümer mit ihrem Eigentum wirklich zufrieden sind. Dies hängt nicht zuletzt von der richtigen Abstimmung zwischen den Wohnbedürfnissen der Familie und dem qualitativen Zuschnitt der Eigenheime und Kleinsiedlungen ab".⁸⁷²

1954 führten *Neue Heimat* (Hamburg) und *Südhausbau G.m.b.H.* (München) eine Befragung "So möchte ich wohnen!" durch. Anlass war die Gewinnung wohnungswirtschaftlicher Fakten, um eine feste Datenbasis und eine Rückmeldung zu den bisherigen Leistungen zu erhalten sowie die Nachfrageentwicklung abschätzen zu können. Befragt wurden im Frühjahr 1954 11 Städte in der BRD, die mit 5 Mio. Einwohnern ein Drittel der Stadtbewohner repräsentierten.⁸⁷³ Die Ergebnisse der Umfrage bildeten erkennbar die gesellschafts-politische Situation ab:

⁸⁷⁰ Danach waren die Mietpreisvorschriften für alle vor dem 20.6.1948 bezugsfertig gewordene Altbauwohnungen sowie für die nach dem 20.6.1948 errichteten frei finanzierten und steuerbegünstigten Neubauwohnungen aufgehoben. Die Wohnraumbewirtschaftung konnte nur sukzessive abgebaut werden, da in einigen Regionen der Wohnungsbau nicht den notwendigen Umfang erreichte. Die Bindungen waren 1967 weitgehend entfallen, blieben aber in geänderter Form in München und Hamburg bis 1977, in Berlin (West) bis 1990 in Kraft. Der Mietpreisgestaltung unterlagen ab diesem Zeitpunkt nur noch die im Rahmen des I. und II. Wohnungsbaugesetzes entstandenen Neubauwohnungen, die durch das "Gesetz zur Sicherung der Zweckbestimmung von Sozialwohnungen" (Wohnungsbindungsgesetz) vom 24.8.1965 geregelt wurde. Danach durften nur Mieten erhoben werden, die für die Deckung der laufenden Aufwendungen erforderlich waren.

⁸⁷¹ Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hg.), 1990; S. 169. Eigene Berechnung.

⁸⁷² Steinberg, 1958; S. 313.

⁸⁷³ *Neue Heimat* (Hg.): "So möchte ich wohnen!", Hamburg 1955. Befragt wurde in den Städten: München, Nürnberg, Regensburg, Ingolstadt durch *Südhausbau G.m.b.H.*, In Hamburg, Bremen, Kiel, Bremerhaven, Nortorf, Düsseldorf, Münster durch *Neue Heimat*.

- Wohnen außerhalb des Stadtzentrums mit Anbindung an ÖPNV bevorzugt.
- Erkennbar die noch geringe Leistungsfähigkeit der Befragten. Zwar ist der Wunsch nach einem Eigenheim groß (35%), sie sinkt aber bei nachgefragter Leistungsfähigkeit (notwendiger Beitrag von 4 000 DM) auf 8,5%.
- Überraschend hoch die Nachfrage nach Wohnen in Hochhäusern (7% - 12%) vor allem in Großstädten.
- Im weiteren Wünsche nach Steigerung des Wohnkomforts (sanitäre Einrichtungen, Heizung, Größe und Grundriss).

Die Umfrage schließt mit der Erkenntnis, dass die "frühere Wohnungsbauproduktion, bisherige Wohnungsverteilung und Wohnungsbewirtschaftung nur bedingt den geäußerten Wünschen dieser Wohnbevölkerung und ihrer kaufbereiten Nachfrage entspricht."⁸⁷⁴ Kritisch angemerkt wird abschließend - aus der Sicht der beiden Wohnungsbauunternehmen nachvollziehbar -, dass die "neuerlich vertretene Vorrangigkeit des Eigentumsheims... und die politische Tendenz einer primären Förderung der nicht unternehmensweisen Wohnungswirtschaft", in der durchgeführten Befragung nicht erkennbar geworden sei.⁸⁷⁵

Zum Jahrzehntwechsel 1960 stellte die Evangelische Akademie Loccum die Frage nach dem "familiengemäßen Bauen und Wohnen".⁸⁷⁶ Die Ergebnisse - Teilnehmer war u.a GÖDERITZ - spiegeln konturenscharf den Stand der damaligen Diskussion wider: Ziel war die gegliederte Stadt mit Lebensgemeinschaften von 30 000 bis 50 000 Menschen, Gegenentwurf waren die "Slums in Hafenstädten und die Arbeiterviertel in Großstädten". In klarer Absage an das Wohnen in "Hochhäusern" wird das Eigenheim in Form des "Flachbaus" zum "innersten Umweltring" der Familie. Nur das Eigenheim könne einer Familie angemessenes Wohnen ermöglichen. Hier zeige sich der "hohe Rang des Flachbaus".⁸⁷⁷

Ebenfalls verbunden mit der Suche nach neuen Bau- und Wohnformen wurde 1951 mit großem Aufwand der *ECA-Wettbewerb* durchgeführt. Die *ECA* (Verwaltung der Unterstützungsmittel seit 1948, ab 1951 *MSA, Mutual Security Agency*) hatte aus Mitteln des *Marshall-Planes (European Recovery Program)* 37,5 Mio. DM für den Bau von 3 300 Wohnungen zur Verfügung gestellt. Aus den bundesweiten Bewerbungen wurden 15 Städte ausgewählt, für die 725 Entwürfe für 200 - 300 Wohnungen eingingen.⁸⁷⁸ Die Bauplätze lagen am Stadtrand, lediglich Bremen hatte ein Baugelände innerhalb der zerstörten Stadt zur Verfügung gestellt. Von den Arbeiten wurden 90 prämiert und 15 Erste Preise vergeben, deutscher Vorsitzender des deutsch-amerikanisch

⁸⁷⁴ Neue Heimat, 1955; S. 66.

⁸⁷⁵ Neue Heimat, 1955; S. 68.

⁸⁷⁶ Die in Hermannsburg (Niedersachsen) gegründete und 1952 in Loccum aufgebaute Akademie (Architekt Jan Prendel) sieht sich als Vermittler des Gesprächs zwischen Kirche und Welt und ist eine Reaktion auf den vorangegangenen Krieg und dessen gesellschafts-politischer Auseinandersetzung (s.a. Abschnitt 3.4.1 Orientierung: 1945 - 1949). Wichtig für die Gründung der Akademie war auch die Einsicht, dass "Kirche mit-schuldig an der Katastrophe des Nationalsozialismus geworden war und ihr daher eine besondere Verantwortung zukam, Orte zu schaffen, an denen gesellschaftliche Konflikte in der Konfrontation und im Diskurs widerstreitender Positionen und Interessen ausgetragen werden können." (Selbstauskunft Reinhard Behnisch, Evangelische Akademie Loccum, 10.1.2012.).

⁸⁷⁷ Familiengemäßes Bauen und Wohnen. In: Der Wiederaufbau 2/1960; S. 2 - 4 (Tagung der Evangelischen Akademie Loccum 24.5 - 27.5.1960 "Der Auftrag der Familie heute").

⁸⁷⁸ Erste Preise: Aachen (Aachen-Beverau, heute Erhaltungssatzung), Braunschweig, Bremen, Frankfurt a.M., Freiburg, Hannover, Kaufbeuren, Krefeld, Lübeck, Mainz, Mannheim, München, Nürnberg, Reutlingen, Stuttgart.

besetzten Preisgerichtetes war BARTNING. Aufgabe war auch, mit einem festen Betrag möglichst viele Wohnungen zu bauen und dazu ausführungsfähige Pläne mit verbindlichen Angeboten eines Unternehmers einzureichen.⁸⁷⁹ Baupolizeiliche Vorschriften brauchten für den Wettbewerb nicht berücksichtigt zu werden. Rationalisierung im Bau und die Suche nach neuen technischen und zugleich preiswerten Lösungen waren mit ein Ziel des Wettbewerbes. Realisiert wurden in den 15 Städten mit Erstem Preis und weiteren Städten insgesamt 3 300 sogenannte *ECA-Wohnungen*, zu denen in weiteren 9 *MSA-Siedlungen* mit je 400 - 800 Wohnungen insgesamt 5 000 Eigenheime für Bergarbeiter (weitere 100 Mio. DM aus ERP-Mitteln) hinzukamen.⁸⁸⁰ Eine dieser Siedlungen ist die *MSA-Siedlung* in Dortmund-Scharnhorst mit Nähe zur Westfalenhütte und zur Zeche Scharnhorst mit einem baulichen Zentrum in Form einer eingeschossigen Ladenzeile. Voraussetzung für den Erwerb war der Beruf des Bergmannes und ein Eigenkapital von 10% der Bausumme.⁸⁸¹ In vielen Fällen waren die mit geringem Aufwand und unerprobten Materialien errichteten Siedlungen bereits kurz nach der Fertigstellung mit erheblichen Mängeln belastet.⁸⁸² Zu erwähnen bleibt, dass auch die *ECA/MSA*-Bauten wie die anderen *ERP*-Projekte ein Teil der amerikanischen Sicherheitspolitik und nicht Selbstzweck waren. Sie dienten dazu, die neue Bundesrepublik wirtschaftlich und politisch zu stabilisieren. "Die deutsche Bevölkerung konnte auf diese Weise Schritt für Schritt und mit langer Wirksamkeit in das westliche Blockadedenken einbezogen werden. Ansätze einer solidarischen Aufbaugemeinschaft wichen immer stärker dem bekannt überzogenen Besitzstandsdenken und einer egoistischen Individualisierung des Wohnens und des Lebens."⁸⁸³

Ein weiteres Element der Wohnungspolitik waren die *Demonstrativbauvorhaben der Bundesregierung*. Bei ihrem Beginn 1956 umfassten sie Bauvorhaben mit mindestens 500 Wohnungen, die in 6 Bauabschnitten im Laufe von drei Jahren gebaut werden sollten. Den Projekten stand eine Arbeitsgruppe zur Seite, die die Vorhaben wissenschaftlich begleitete und Erkenntnisse zum Bodenmarkt, zur Rationalisierung und zu städtebaulichen Fragen gewinnen und sie für zukünftige Vorhaben auswerten sollte. Die *Demonstrativbauvorhaben* setzten die Tradition des *ECA/MSA-Programmes* fort. Auch in diesen Maßnahmen wurde der neue städtebauliche Ansatz der 1960er Jahre erkennbar: "Im Gegensatz zu den uferlosen, ungegliederten Baugebieten, die sich wie Jahresringe um das historische Stadtbild legen, werden im Demonstrativbauprogramm städtebaulich geschlossene Siedlungen errichtet, mit eigenen Kernen für Kirche, Schule, Verwaltung, Post, Läden, Gewerbebetrieben und anderen Gemeinschafts- und Folgeeinrichtungen."⁸⁸⁴ Bielefeld-Sennestadt (4 100 Wohnungen), Berlin-Tiergarten Hansaviertel (1 166 Wohnungen) und Wulfen (6 000 Wohnungen) sind bekannte Beispiele. Neben Stadtneugründungen gehörten auch neue Siedlungen innerhalb der Stadt-

⁸⁷⁹ Wandersleb, Hermann (Hg.): Neuer Wohnbau, Band I, Bauplanung; Ravensburg 1952; S. 6.

⁸⁸⁰ Wandersleb, 1958; S. 1532.

⁸⁸¹ De Temple, Nicole: Einfamilienhaussiedlungen im Wandel, Berlin 2005; S. 102 ff.

⁸⁸² Erster Preisträger in Hannover war Konstanty Gutschow. Für die gravierenden Mängel übernahm weder er, noch Bauträger und Eigentümer und auch nicht die Hersteller des damals noch neuen Materials ("Ytong-Steine") die Verantwortung. Das Wohnungsbauministerium stellte als Ausgleich einen zinslosen Kredit von 750 000 DM zur Verfügung. S.: Mister Butlers Erbe. In: <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-43062047.html>. (Der Spiegel 17/1956, 25.4.1956) {6.1.2012} Auch Hanke beschreibt für die *ECA*-Siedlung Essen-Schonnebeck (Architekt auch hier u.a. Gutschow) ähnliche Auseinandersetzungen mit den Erstsiedlern, Hanke, 1994. Bis heute existiert in Essen-Schonnebeck (seit 1929 Teil der Stadt Essen) die *Siedlergemeinschaft ECA*.

⁸⁸³ Hanke, 1994; S. 38.

⁸⁸⁴ Bundesminister für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung (Hg.): Wohnen in neuen Siedlungen, Stuttgart 1965; S. 43.

grenzen (Nürnberg-Langwasser, 15 000 Wohnungen), die Erweiterung kleinerer Gemeinden (Hemmingen-Westerfeld, 640 Wohnungen) und die Zusammenführung einzelner Ortsteile (Rheinhausen, heute Duisburg-Rheinhausen, 5 000 Wohnungen) zu den geförderten Maßnahmen.

Wohnungsbau in Gütersloh 1945 - 1969

Die Regionen in Deutschland waren sehr unterschiedlich von den Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges betroffen. Ein Vergleich zeigt, dass Gütersloh als Industriestadt nach Landkreis und Stadt Bielefeld und dem Landkreis Paderborn mit 12,49% vernichteter Wohnungen die am stärksten zerstörte Stadt der Region war.⁸⁸⁵

Zu den zerstörten Wohnungen kamen noch die sich aus dem Bevölkerungszuwachs ergebenden Probleme hinzu. Im Lagebericht des Bürgermeisters THÖNE vom Oktober 1945 werden 5 000 Evakuierte aufgezählt, die zur eigenen Bevölkerung hinzuzurechnen seien.⁸⁸⁶ Zwischen 1945 und 1950 stieg die Bevölkerungszahl um 21,7%, zwischen 1945 und 1960 um 25% (Steigerung 1945 - 1960: 52%) vor allem bedingt durch den Zuzug von Flüchtlingen und Vertriebenen.⁸⁸⁷ Allein in dem politisch und wirtschaftlich noch unbestimmten Interregnum 1945 - 1949 waren zusätzlich 7 683 Personen mit Wohnungen bei gleichzeitig reduziertem Wohnungsbestand zu versorgen. Wie stark die Migration auch auf gesellschaftliche Merkmale wirkt, zeigen die Zahlen der Religionszugehörigkeit. In Gütersloh als Stadt mit stark protestantischer Prägung (s.a. Abschnitt 4.2 "Volkszählung 1950") waren 1950 67% evangelischen und 30% katholischen Glaubens. 1968 hatte sich das Verhältnis geändert: 62 % waren evangelischen, 35,5% katholischen Glaubens.⁸⁸⁸

⁸⁸⁵ Gütersloh war als "mittelschwerbeschädigte Stadt" eingestuft, galt aber nicht als "Aufbauschwerpunkt", eine Kategorisierung, die den Industriestädten vorbehalten war (Bürgermeister Thöne in der Stadtverordnetenversammlung 25.6.1946). Gemeint war die "Erklärung zum Aufbaugesetz" nach § 3 des Aufbaugesetzes von 1952. Die Erklärung zum Aufbaugesetz war Teil des Ortsrechtes und bedurfte der Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde (§ 3 (2) Aufbaugesetz).

⁸⁸⁶ Lageberichte des Bürgermeisters Thöne, 1.10.1945. Nach Verfügung des Regierungspräsidenten waren "zum 25. j. Mts. erstmalig zum 12. Okt. 1945" der Kreisverwaltung Lageberichte vorzulegen. Am 5.12.1949 verfügte die Kreisverwaltung Wiedenbrück: "Die Landesmilitärregierung hat mit sofortiger Wirkung die Verpflichtung zur Berichterstattung an die Britischen Residenten aufgehoben." Lageberichte des Bürgermeisters, Stadtarchiv Gütersloh, D 638.

⁸⁸⁷ Angaben aus: Statistik der Stadt Gütersloh, Fachbereich Ordnung, 2008.

⁸⁸⁸ Statistische Jahresberichte 1950, 1968. Zahlen für 1969 liegen wegen der Umstellung der Statistik aufgrund der kommunalen Neugliederung nicht vor. Nach der Neugliederung führten die neuen teils eher katholisch geprägten Gebietsteile (v.a. die südlich gelegenen wie Kattenstroth) zu einer Fortführung des Wandels der Gütersloher Gesellschaft: 1970 waren 54% evangelischen, 42% katholischen Glaubens.

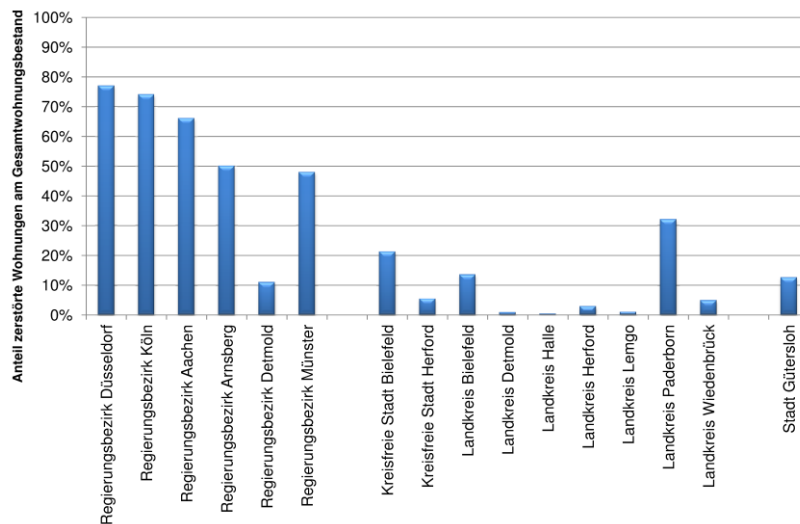


Abb. 53: Zerstörte Wohnungen im Vergleich, eigene Darstellung. Quellen: Giebner, Hinz; 1966, S. 20, 23. Stadt Gütersloh, Statistischer Jahresbericht 1954, S. 63; eigene Berechnung.⁸⁸⁹

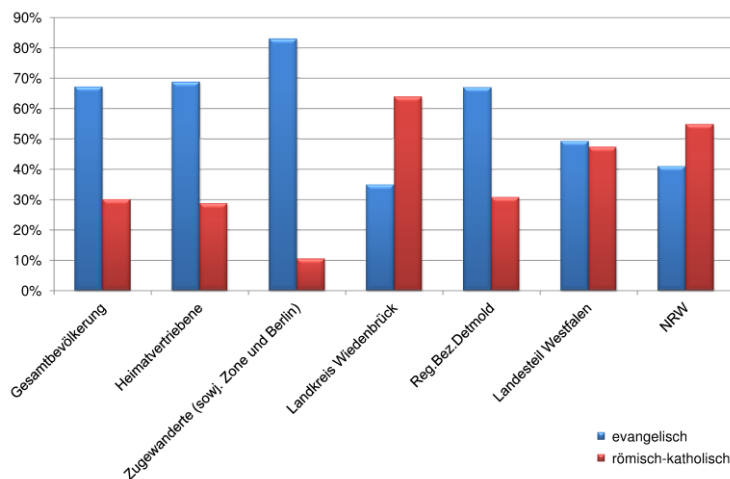


Abb. 54: Wohnbevölkerung nach der Religionszugehörigkeit 1951, Gütersloh und regional, eigene Darstellung. Quelle: Stadt Gütersloh, Statistischer Jahresbericht 1951, S. 11 ff.

Der Wohnungsbau in Gütersloh in den Beratungen der Stadtverordnetenversammlung und des Rates 1949 - 1969

Wegen des dringenden Wohnbedarfs fassten die Stadtverordneten bereits am 29.4.1946 einen Beschluss über "Maßnahmen auf dem Gebiete der Wohnraumbeschaffung". Bei "lebhafter Aussprache" wurde die "Notwendigkeit zur Schaffung von Wohnraum allgemein anerkannt". Darüber hinaus ver-

⁸⁸⁹ Es existieren unterschiedliche Angaben über den Zerstörungsgrad je nach Interpretation des Zerstörungsumfanges. Um ein Vergleich mit den landesweiten Zahlen zu erhalten (Giebner, 1966; S. 21) wurde der Klassifizierung von Giebner "Zerstörte oder unbewohnbar zerstörte Wohnungen" die Angaben im Statistischen Jahresbericht 1954 (S. 63) gleichgestellt (Zerstörungsgrad 41% - 60%, entsprechend Zerstörung bis Kellerdecke). Bürgermeister Thöne selbst schätzte Gütersloh lediglich als "mittelschwer beschädigte Stadt" ein (Rat 25.6.1949).

trat Stadtverordneter WOLF den Standpunkt, "daß dem Wohnraummangel durch die erneute Durchkämmung der Gütersloher Wohnungen nicht abgeholfen werden könne", verlangte vielmehr die Instandsetzung der beschädigten Häuser und den weiteren Bau von Behelfsheimen, sowie die "Überprüfung der vorhandenen Wohnraumlisten." Wenig später wurden bereits erste Konturen der Wohnungspolitik erkennbar. Eingehend wurde in der Stadtverordnetenversammlung am 17.6.1946 die Wohnraumversorgung erörtert: Als Wohnraumnorm wurden 8 m²/Bewohner bestimmt und festgelegt, dass dem "Wohnraummangel nicht nur durch Beschlagnahme sondern in erster Linie durch Schaffung neuen Wohnraumes" begegnet werden könne. Am 25.6.1946 beschlossen die Stadtverordneten die Bildung eines eigenen Wohnungsausschusses.⁸⁹⁰

Praktisch in jeder Sitzung war der Wohnungsbau ein beherrschendes Thema. Am 5.8.1946 kam es zu einer "längeren Aussprache", die zeigt, wie stark die unmittelbaren Nachkriegsjahre durch die politischen Umstände der kurz davor liegenden Zeit des Nationalsozialismus noch geprägt waren: Stadtverordneter STRUCK forderte, durch das Wohnungsamt nicht nur Wohnraum der "Aktivisten" zu beschlagnahmen sondern auch deren Möbel und "den politisch nicht belasteten aber durch Beschlagnahme betroffenen Familien zur Verfügung zu stellen." Auch Stadtverordneter PROBST verlangte von denjenigen, "die den Krieg verschuldet haben", nicht nur vollwertige Ersatzwohnungen sondern auch ganze Häuser zu beschlagnahmen.

Zur Inanspruchnahme von Wohnungen durch die Militärregierung ergänzte Bürgermeister THÖNE, dass der Kommandeur für den Regierungsbezirk Minden die rechtzeitige Benachrichtigung der deutschen Behörden zugesichert habe und nur so viel beschlagnahmt, wie tatsächlich gebraucht werde. Mit Stand vom 22.7.1946 - so der Bericht von THÖNE - waren 37 Häuser beschlagnahmt, von denen 106 Familien und 296 Personen betroffen waren. Bereits vorher seien 62 Wohnhäuser, das Parkbad, das Wannens- und Brausebad in der Friedrichstraße sowie 7 Hotels und Restaurants beschlagnahmt worden. Er versuche eine Milderung der damit verbundenen Härte, es sei aber allein die Militärregierung, die entscheide.

Der Beschluss sah tatsächlich die Beschlagnahme von Wohnraum einschließlich der Möbel vor, die vorher durch den Wohnungsausschuss bestätigt werden sollte. Stadtverordneter WALKENHORST nutzte erneut die Möglichkeit, auf die Dringlichkeit des Wohnungsbaus hinzuweisen: Man müsse der Militärregierung klarmachen, dass unter allen Umständen auch gebaut werden müsse, nur Neubau sei wirkliche Hilfe. Der Neubau von Wohnungen war zu jener Zeit von den Unsicherheiten der unmittelbaren Nachkriegsjahre geprägt, in der niemand zum Verkauf von Grundstücken bereit war.⁸⁹¹

Beschwichtigend wies in der Stadtverordnetenversammlung am 14.11.1946 der Kommandeur der Militär-Regierung in Wiedenbrück KELLY auf die die Gütersloher auch emotional belastende Beschlagnahme hin: "Ich kann je-

⁸⁹⁰ Im September 1945 standen jedem Gütersloher 7 m² Wohnraum zur Verfügung, infolge des Zuzuges sank dieser Wert bis Dezember 1945 auf 5,9 m². Lageberichte des Bürgermeisters; 9.12.1945, Stadtarchiv Gütersloh, D 638.

⁸⁹¹ Wie nah der Zweite Weltkrieg und seine Folgen noch waren, zeigt die Ratssitzung am 11.12.1950: Im Zusammenhang mit der Besichtigung von Flächen für die Berufsschule im Bereich Mangelsdorf- und Bachstraße sollte geprüft werden, ob ein "Teil für Wohn- und Siedlungszwecke für 'Kriegsblinde und Beinamputierte' vorgesehen" werden könne, da es für diesen Personenkreis wünschenswert sei, "in Stadtnähe zu wohnen."

doch versichern, daß die Häuser, die in den letzten Tagen requiriert wurden, die letzten sein werden. Diese Versicherung ist mir von den Behörden gegeben worden, die für die Beschlagnahme verantwortlich sind.“ Die Stadt Gütersloh stand in der Tat vor einem Missverhältnis zwischen ihrer Größe und dem eigenen Wohnungsbedarf und dem durch die Besetzung der beiden großen Militärliegenschaften Flugplatz und Nachrichtenkasernen ausgelösten zusätzlichen Wohnungsbedarf. Am 3.9.1948 wiesen die Stadtverordneten auf die besondere Situation hin und appellierten in einem Schreiben an das Wiederaufbauministerium, dass der Bau von "Häusern eigens für die Besatzungsmacht eine unumgängliche Notwendigkeit" sei. Dies erfordere eine "Regelung auf überörtlicher Ebene", um "Mittel zur Errichtung der erforderlichen Bauten zur Verfügung" zu stellen.

Wie unzureichend noch vier Jahre nach Kriegsende die Versorgung war, zeigt ein Bericht in der Stadtverordnetenversammlung am 17.1.1949 über einen erfolgreichen Aufruf nach Baumaterialien. Gependet wurden: "¼ Mill. Steine, 1 200 Zentner Zement, 350 Zentner Kalk, 4 kompl. Dachstühle, 115 Türen, 80 Fenster, mehrere cbm Bauholz, 300 Zentner Eisen, 300 qm Fußboden, für 36 Wohnungen Elektromaterial, für 20 Wohnungen Glas, 10 000 Dachziegel, 2 000 DM".

In derselben Sitzung wurde das Stadtbauamt ermächtigt, einen neuen "Wohnblock an der Fichtenstraße Nähe Prov. Heilanstalt" zu errichten, dem ein Beschluss am 21.4.1949 zur Fortsetzung eines "2. Blocks" folgte, der in die Trägerschaft des *Gemeinnützigen Bauvereins e.G.m.b.H* (im weiteren: *Bauverein*) gegeben wurde.⁸⁹² Hierfür wurden 2 000 m² in Erbbaurecht und ein städtischer Kredit von 50 000 DM vergeben. Mit denselben Regelungen wurden weitere Wohngebäude als "3. und 4. Block" errichtet (Stadtverordnetenversammlung 26.9.1949). Das gemeinsame Engagement der Stadt Gütersloh und des *Bauvereins* im Bereich Fichten-, Diek- und Rhedaer Straße setzte sich bis zum "9. Block" fort (Stadtverordnetenversammlung 26.6.1950, Gewährung von 150 000 DM Zuschuss). Ein 10. Block wurde von der Stadtverordnetenversammlung am 8.10.1951 mit 18 WE an der Danziger Straße in die Trägerschaft des Architekten ERICH WENDLAND ebenfalls in Verbindung mit Erbbaurecht gelegt. Mit einem weiteren Vorhaben an der Danziger Straße (Stadtverordnetenversammlung 15.2.1952) zur Errichtung von 18 WE durch den *Bauverein*, dem 59 000 DM an städtischen Mitteln zur Verfügung gestellt und ein Erbbaurecht eingeräumt wurde, entwickelte sich der Bereich von Fichten-, Diek- und Rhedaer Straße zu einem der Schwerpunkte des

⁸⁹² *Gemeinnütziger Bauverein e.Gen.m.b.H.*, gegründet 1909. Anlass war die Feststellung der "Gesundheitskommission" 1907, dass "im Wohnungswesen der unteren Klassen Missstände vorhanden sind, deren Beseitigung im gesundheitlichen, sozialen und sittlichen Interesse geboten erscheint." Zitiert nach: Gemeinnütziger Bauverein Gütersloh eG (Hg.): 100 Jahre Gemeinnütziger Bauverein Gütersloh 1909 - 2009, Gütersloh 2009; S. 14. Bis 1945 wurden zwar einzelne Siedlungen erstellt, größere Maßnahmen wurden jedoch erst in den 1950er Jahren realisiert, als der *Bauverein* zu einem der wichtigsten Partner der Stadt Gütersloh im Wohnungsbau wurde. Bis Ende der 1960er Jahre wurden 3 500 WE erstellt. Gebaut wurden 1949 Danziger Straße 1 - 32, Diekstraße 39 - 49 (allein in diesem Bereich entstanden bis 1950 228 WE); 1950 Am Depenbrock 4 - 16, Eichenallee 50 - 54, Holzrichterstraße 1 - 13; 1951 Sieweckestraße 33 a-b, 35a-b, Eichenallee 50 - 54, Knickweg 1 - 7; 1953 Gneisenaustraße 58, 58a, Südring 62 a-b, 68 a-b, 76 a-b; 1955 Ottilienstraße 44 - 48, Cordulastraße 6a, Doheermannshöhe 6; 1956 Frankenweg 2 - 10, Kolpingstraße 14 - 18, 17 - 21, Rhedaer Straße 83, Ottilienstraße 2 - 16, 24 - 28, Holzrichterstraße 12; 1958 Holzrichterstraße 14; 1960 Wilhelm-Wolf-Straße 5, 9, 11, Marthastraße 13 - 17, 19 - 21, 23 - 27 (gebaut als Werkwohnungen für die benachbarten *WIRUS-WERKE W. Ruhenstroth GmbH*), Nelkenweg 38; 1963 Goebelstraße 20 - 26, Gerhart-Hauptmann-Straße 37 - 39, 42 - 46; 1964 Kolpingstraße 21 a-d, 1965 Josef-Winkler-Straße 2, Malvenweg 2 - 4; 1968 Loerpabelsweg 4 - 6, Auf der Hucht 25, Gneisenaustraße 60 - 60 a, Strengerstraße 12. Nach Bauverein, 2009, S. 21. Bilanzsumme 2009 35 Mio. Euro, Jahresüberschuss 1,025 Mio. Euro, nach: Bauverein, 2009, S. 5.

wohnungspolitischen Engagements.⁸⁹³ Bis 1952 entstanden ein 13. und 14. Wohnblock an der Danziger Straße durch den *Bauverein*, dem hierfür ein Zwischenkredit von 49 500 DM und ein Erbbaurecht eingeräumt wurde. Das Erbbaurecht war ein wichtiges Instrument zur Sicherung von preiswertem Wohnraum und schon früh Gegenstand unterschiedlicher Auffassungen über die Grundlagen des Wohnungsbaus. So forderte Stadtverordneter HARLINGHAUSEN in der Sitzung am 12.12.1952, Grundstücke nur noch zu verkaufen und auf Erbbaurecht zu verzichten. Dem wurde energisch durch die Stadtverordneten ZABEL und EICHBERG widersprochen: Finanziell schwächere wären gar nicht in der Lage gewesen zu bauen und Stadtdirektor DIESTELMEIER ergänzte, dass in dem hier "vorliegenden Fall praktisch die Stadt baue". Daraufhin wurde der Antrag zurückgezogen und die Vergabe von weiteren 17 Grundstücken in Erbbaurecht beschlossen. Die *Freie Presse* titelte am 17.12.1952: "DP-Antrag gefährdet Kleinsiedlungsbau". Schon in der nächsten Sitzung am 3.2.1953 wurde das wohnungspolitische Engagement unterstrichen und ein eigenes Wohnungsbauprogramm aufgestellt: Städtische Grundstücke sollten "im Erbbauwege zur Verfügung" gestellt werden. Teil des Programms war eine Gesamtdarlehenssumme von 120 000 DM, die mit 6,5% zu verzinsen und mit 1% zu tilgen war. Dem Bauausschuss wurde die Verantwortung über Anzahl der Wohnungen und den Bautyp übertragen. Vorher bereits im Dezember 1952 hatte sich die Stadt Gütersloh an den *Bauverein*, die *Städtische Sparkasse* und an Gewerbetreibende gewandt um "steuerbegünstigte sog. 7c-Gelder zur Verfügung zu stellen". Offensichtlich mit Erfolg: Die dadurch gewonnenen Kapitalbeiträge reichten aus, 49 zusätzliche Wohnhäuser zu errichten. Unter der Trägerschaft des *Bauvereins* sollten auf städtischem Grundstück 10 Häuser auf dem ehemaligen Roggenkampsche Gelände am Südfeld und weitere etwa 30 Gebäude auf dem ehemaligen Kornfeldschen Grundstück am Surenhofsweg entstehen. Vorgesehen war die Vergabe der Eigenheime bei Rohbau unter Abschluss eines Kaufanwartschaftsvertrages, die Eigentumsübertragung sollte erfolgen, nachdem durch Eigenleistung und Amortisation insgesamt 20% des Bauaufwandes abgetragen worden waren. Auch die stadteigenen Stadtwerke wurden in die Finanzierung des Wohnungsbaus eingebunden. So setzte die Stadtverordnetenversammlung am 20.3.1953 ihr Engagement über die Errichtung von 40 WE fort, indem sie die Stadtwerke aufforderte, dem *Bauverein* ein zinsloses "7 c-Darlehen über 500 000 DM" zu gewähren und wies gleichzeitig darauf hin, dass die Konzessionsabgabe für 1953 eigens gestundet worden sei, um diese Darlehensgewährung vornehmen zu können. Auch direkt förderten die Stadtwerke den Wohnungsbau bspw. durch "Hergabe eines 7 c-Darlehens über 40 000 DM" an die Stadt Gütersloh auf dem ehemaligen Johannknechtschen Grundstück am Westring für den Bau von zwei Vierfamilienhäusern, für die Landesmittel bereits zugesagt worden waren (Rat 29.6.1954). Ein weiteres wohnungspolitisches Instrument waren die vom Rat regelmäßig gewährten "Arbeitgeber-Wohnungsbaudarlehen" mit Beträgen zwischen 2 000 und 10 000 DM.

Mit diesen Instrumenten sah eine typische Maßnahme die Vergabe von 40 Grundstücken für den Eigenheimbau am Elbrachtsweg für 3 DM/m², 12 Grundstücke am Surenhofsweg für 2,75 DM/ m² und 8 Bauplätze am Brockweg für 3,50 DM/ m² vor. Die Eigenheime sollten unter der Treuhandschaft des *Bauvereins* mit einem Eigenkapital von mindestens 3 500 DM und einem städtischen Baudarlehen von 1 550 DM entstehen.

⁸⁹³ Die Danziger Straße wurde als neue Straße zur Erschließung der innen liegenden Fläche benötigt. Der Straßename offenbart die gesellschafts-politische Bedeutung der Flüchtlingsthematik.

In einer Zwischenbilanz am 16.12.1954, die sich mit dem "Wohnungsbau und Fragen der Grundstücksbeschaffung" auseinandersetzte, widersprach der Rat energisch dem Eindruck, dass trotz 3 000 neu gebauter Wohnungen die Wohnungsnot beseitigt sei und die Bevölkerung "sich zur Mithilfe nicht mehr angesprochen" fühle. Dies sei eine "völlige Verkennung" der Situation. Auch wurden die nach wie vor "untragbaren Zustände in der Obdachlosenunterbringung v.a. für Sowjetzonenflüchtlinge" bemängelt. Ratsmitglied WIELAND wies auf die fehlenden "bebauungsfähigen Grundstücke" hin, die eine Nutzung des Baulandbeschaffungsgesetzes eventuell erfordere. Seine Fraktion sei nicht mehr bereit, die steigende Preisbildung mitzumachen. Aus der Not dürfe kein Kapital geschlagen werden. Wenn zu angemessenen Preisen keine Grundstücke mehr zu beschaffen seien, dann müsse eben der Weg beschritten werden, den der Gesetzgeber zugelassen habe.

Bis zu diesem Zeitpunkt hatte sich das wohnungspolitische Engagement der Stadt Gütersloh bereits auf folgenden Umfang summiert:

Förderung der Wohnungsbautätigkeit durch städtische Maßnahmen bis Dezember 1954
<p><i>Bereitstellung von Erbbaugrundstücken:</i> 365 Fälle. Zur Verfügung gestellte Flächen: 269 000 m². Für den "Bau von Besatzungswohnungen": 53 311 m². Zinsen der Erbbaugrundstücke: 18 700 DM. Durchschnittsverzinsung: 1,87%.</p>
<p><i>Bereitgestellte Wohnungsbaudarlehen:</i> Gesamtsumme: 1 856 500 DM. Zinsaufkommen: 37 430 DM. Durchschnittsverzinsung: 2,01%.</p>
<p><i>Aufwendungen für den städtischen Wohnungsbau:</i> 1953: 1 143 527 DM. 1954: 1 559 500 DM.</p>
<p><i>Kanalisationsfinanzierungen:</i> Weitgehende Übernahme der Kosten für Neuanlage und Anschluss (neue Regelung mit höheren Anteilen der Eigentümer ab 1.4.1955).</p>
<p><i>Straßenanliegerbeiträge:</i> Allgemeine Ermäßigung von 25% der Beiträge im Rahmen der Währungsumstellung. "Diese Zuschüsse sind sehr beachtlich und werden von anderen Städten in gleichem Umfang nicht gewährt."</p>
<p><i>Steuerfreistellung nach dem I. Wohnungsbaugesetz:</i> Freistellung von der Grundsteuer in den ersten 10 Jahren, dadurch Mindereinnahmen von 100 000 DM/Jahr. Für die kommenden 10 Jahre rund 1,5 Mio. DM.</p>
<p><i>Haushaltsbelastungen durch Folgekosten (Straßen, Kanalisation, Schulen etc.).</i> Anleihmittel zur Eigenfinanzierung von 4 452 303 DM. Verschuldung DM/EW 91,21. Neuverschuldung 1955 1 Mio. DM</p>

Abb. 55: Förderung der Wohnungsbautätigkeit durch städtische Maßnahmen bis Dezember 1954, eigene Darstellung. Quelle: Ratsprotokoll vom 16.12.1954

Trotz der Leistungen sah der Rat in seiner Sitzung am 16.12.1954 die Unmöglichkeit, die Wohnungsnot zu steuern: "Es zeigt sich demnach mit aller Deutlichkeit, daß die Wohnraumfrage in Gütersloh mit bisherigen Mitteln und Maßnahmen auch nicht annähernd gelöst werden kann, zumal die Leistungsfähigkeit der Stadt ihre Grenze erreicht hat. Es ist deshalb dringend erforderlich, daß weit mehr als bisher die Privatinitiative angeregt wird."

Auf Anfrage des Ratsmitgliedes EICHBERG zur Wohnungsnot ("Was tut die Verwaltung gegen die Wohnungsnot?") im Rat am 29.8.1955 bestätigte Stadtdirektor DISTELMEIER erneut die prekäre Situation: Von den 1 742 wohnungssuchenden Familien seien 1 007 Dringlichkeitsfälle und vor allem für diese würden die Sorgen größer, "da sie nicht normale Mietpreise zahlen können". Es sei nicht die Aufgabe der Stadt Wohnungen zu bauen, wohl aber gebe es eine Verpflichtung für Obdachlose. Als Beispiel nahm DIESTELMEIER für eine Drei- bis Dreieinhalbzimmerwohnung Baukosten von 20 000 DM, summierte allein für die 1 007 Fälle notwendige Mittel von 20 Mio. DM und erwartete sogar noch steigende Zahlen. Aus den zugeteilten Wohnungsbaumitteln 1955 seien aus dem 1. Abschnitt des Wohnungsbauprogramms NRW 149 Wohnungen und aus dem 2. Abschnitt 207 Wohnungen gebaut worden. Zwar seien weitere 48 Mietwohnungen in Planung, aber dies helfe nur einigen Familien, auch würde der Bau eines Männerwohnheims mit 70 und eines Frauenwohnheimes mit 50 Plätzen wenig Erleichterung bringen. Die Stadt müsse "zu einem großen Schlage" ausholen. Landesmittel müssten auch für Personen zur Verfügung gestellt werden, die Eigenheime bauen wollen. Wenn keine anderen Mittel vorhanden seien, dann müsse die Stadt Wohnungsbaumittel zur Verfügung stellen. Auch der Mangel an Facharbeitskräften und der Zuzug verschärfe die Wohnraumsituation. "Um der Wohnungsnot Herr zu werden, müsse ein großes Programm aufgezogen werden, um vielleicht 400 bis 500 Wohnungen auf einmal zu erstellen... Dafür werden aber Grundstücksflächen mit erheblichem Ausmaß benötigt." Mit den bisherigen Methoden sei eine "Landbeschaffung nicht ausreichend, die Stadt muss Schwierigkeiten des Stoppreises und des Genehmigungszwanges überwinden."

Das öffentliche Interesse war angesichts des immer noch herrschenden Bedarfes offensichtlich: Für die *Freie Presse* blieb die Wohnungsnot "Problem Nr. 1 / Alles Planen scheitert am Grundstücksmangel / Die ganze Bevölkerung muß hier mithelfen" (30.8.1955). Die *Gütersloher Zeitung* titelte: "356 Wohnungen sollen gebaut werden - Grundstücksmangel verhindert den von der Stadt geplanten 'großen Schlag' gegen die Wohnungsnot" (30.8.1955), *Die Glocke* (30.8.1955): "Wohnungsproblem droht zur Wohnungskrise zu werden."

Auch anlässlich eines Besuches des Innenministers JOSEF-HERRMANN DUFHUES (CDU) am 24.4.1962 nutzte Ratsmitglied LAKÄMPER die Gelegenheit, auf die Baulandnot hinzuweisen und forderte vom Land, nicht nur Mittel für den Wohnungsbau, sondern auch für den Erwerb von Grundstücken zur Verfügung zu stellen. Gütersloh müsse hier "außerordentlich hohe Widerstände überwinden". Ratsmitglied VOGELANG machte deutlich, dass weder das BBauG noch die Baulandsteuer eine erkennbare Besserung mit sich gebracht hätten, Gütersloh könne deshalb die "Wohnraumbewirtschaftung vorerst nicht aufheben". Innenminister DUFHUES spielte indes den Ball zurück, die Verantwortung liege auch bei den Bürgern und verwies auf das vorbildhafte Verhalten des Stifters des Rathauses, der 1846 nicht nur für

Wohnungen sondern für "ein ganzes Rathaus" Mittel zur Verfügung gestellt habe.

Noch in den 1960er Jahren war der Wohnungsbedarf so groß, dass der Rat am 6.11.1962 einstimmig beschloss, der *Westfälischen Handwerksbau-AG* (Dortmund) ein Darlehen von 1 030 000 DM zur Verfügung zu stellen, das nicht verzinst wurde und lediglich getilgt werden musste. Damit sollte der Bau von 192 WE auf städtischem Grundstück an der Hofbreite ermöglicht werden. Das Grundstück von 43 500 m² wurde in Form des Erbbaurechtes zur Verfügung gestellt. Auch für den Bau von 276 Mietwohnungen für dringlich Wohnungssuchende im B-Plan Nr. 20 (Bereich Kahlertstraße, Surenhofsweg, Schlangenbach) wurde darauf hingewiesen, dass eine Rentierlichkeit für den "sozialen Wohnungsbau" nur bei Erbbaurecht gesichert sein könne. Für den Bau der Wohnungen durch die *Ravensberger Heimstättengesellschaft m.b.H.* (Bielefeld) waren 9 773 400 DM erforderlich, davon wurden von der Stadt Gütersloh bei einem Eigenkapital 1 003 100 DM ein Darlehen von 950 000 DM und vom Land NRW 2 904 300 DM gewährt. Die Stadt Gütersloh erhielt als Gegenleistung für alle 276 zwischen 35 m² und 85 m² großen Wohnungen das Belegungsrecht (Rat 22.10.1963). Auch beim Bau von 100 Mietwohnungen und 20 Eigentumswohnungen durch die *Ravensberger Heimstättengesellschaft* und den *Bauverein* im B-Plan Nr. 33 "Malvenweg" (Gelände Maßmann) wurde ein Erbbaurecht vereinbart, da sonst die "Rentierlichkeit bei Verkauf nicht zu erzielen" sei. Neben dem Erbbaurecht für insgesamt 15 100 m² wurden der *Ravensberger Heimstättengesellschaft* ein Darlehen von 450 000 DM und dem *Bauverein* von 320 000 DM gewährt. Der Konsens im Rat über die Form der wohnungspolitischen Maßnahmen ging über fast alle Fraktionen. Ratsmitglied Dr. QUIRLL lobte die "richtige Form der Wohnungsbauförderung" und Ratsmitglied KARDINAHL hob hervor, dass das Erbbaurecht "in großem Umfang sich als Maßnahme bewährt" habe (Rat 25.8.1964). Auch beim Bau von 21 zwischen 38 m² und 92 m² großen Mietwohnungen durch den *Bauverein* am Loerpabels Weg auf einem 3 100 m² großen Grundstück wurde Erbbaurecht gewährt, da sonst "keine Rentierlichkeit" gewährleistet sei und um die höchstzulässige Miete auf 2,95 DM zu begrenzen. Auch hier wurde dem *Bauverein* ein zinsloses Darlehen mit 5% Tilgung gewährt (einstimmiger Ratsbeschluss 25.7.1966).

Auch gegen Ende des Jahrzehnts war das Defizit an Wohnungen immer noch nicht behoben und ein städtisches Engagement weiterhin erforderlich. Der Bau von "162 Mietwohnungen auf dem Strüwer'schem Gelände" (Fröbel, Pestalozzi-, Buchen- und Heidestraße) wurde einstimmig zur "Beseitigung weiterer dringender Wohnungsnotstände" durch Erbbaurecht und die Gewährung eines Darlehens für den Bau der 39 m² bis 95 m² großen Wohnungen unterstützt (Rat 13.3.1966).

Während der umfassenden Neubautätigkeit und der massiven Förderung waren zu Beginn provisorische Maßnahmen und kurzfristige Lösungen nicht zu vermeiden. So wurde bereits in der Stadtverordnetenversammlung am 29.4.1948 deutlich, dass der weitere Bau von Behelfsheimen unumgänglich sei und "stärkste Unterstützung aller Bauvorhaben durch das Bauamt" gefordert. Am 16.12.1949 stimmten die Stadtverordneten dem "Bau von städtischen massiven Wohnbaracken" und am 9.9.1953 dem Bau von zwei Ein-fachhäusern an der Holzheide mit je acht Zweizimmerwohnungen und den Baukosten von 106 500 DM zu. Um das Wohnen in den nach Kriegsende schnell errichteten Baracken zu ersetzen, wurden 1955 durch den *Bauverein* 48 Wohnungen im Rahmen des "Barackenersatzprogrammes" gebaut, für

die die Stadt ein Darlehen von 223 000 DM bewilligte (Rat 30.9.1955). 1957 kamen im Rahmen des Programms weitere 64 Mietwohnungen als Barackenersatzprogramm an der Carl-Miele- und Egerländer Straße hinzu, für die die Baracken an der Herzebrocker Straße 187, 190, 192 und an der Hermann Simon-Straße 46 abgebrochen werden konnten.

1952 wurden 48 "Kleinstwohnungen (Laubenhäuser)" an der Holzheide und am Elbrachsweg gebaut, denen 1954 102 Schlichtwohnungen auf dem "früh. Johannknechtschen Gelände zw. Westring, Rhedaer Straße und Diekstraße" folgten (Stadtverordnetenversammlung 1.4.1953). Mit Baukosten von 700 000 DM sollte das "Bedürfnis für kleinere, einfache und preisgünstige Wohnungen" mit 84 Zweizimmer- und 16 Dreizimmerwohnungen in Reihenhäusern befriedigt werden, für die bereits 170 Dringlichkeitsfälle vorlagen. Hierfür musste die Stadt Gütersloh ein Darlehen von 300 000 DM bei der *Deutschen Pfandbriefanstalt* in Wiesbaden, ein Darlehen von 115 000 DM bei der *Städtischen Sparkasse* und ein Landesdarlehen von 135 000 DM sowie ein Aufbaudarlehen von weiteren 150 000 DM aus Lastenausgleichsmitteln aufnehmen. Noch 1962 war der Bau von 50 Wohnungen im "Baracken-Ersatzprogramm notwendig. Einige der in diesem Zusammenhang entstandenen Gebäude waren offensichtlich sorgfältig gebaut, so dass eine "nach dem Krieg in massiverer Bauweise" entstandene Baracke für 7 000 DM erworben wurde, um sie als "Obdachlosenunterkunft" weiter nutzen zu können (Rat 13.4.1962).

In den Stadtverordneten- und Ratsprotokollen 1945 - 1969 ist der Rückgang der wohnungspolitisch geprägten Inhalte zugunsten des Schwerpunktes der bauleitplanerischen Vorsorge für den Wohnungsbau deutlich erkennbar. Dies korreliert erkennbar mit der Zahl der Bauleitplanverfahren, die ab 1961 (Ausnahme 1964) mit einem Verfahren/Jahr auf sechs Verfahren/Jahr bis 1968 kontinuierlich gestiegen ist. Damit ist der oben beschriebene Wechsel in die Subjektförderung zu erkennen, der durch den Wegfall der akuten Wohnungsnot legitimiert worden war.

Dieser Wechsel wird auch durch den Umfang und die Struktur des Baugeschehens deutlich abgebildet.

Die Strukturen des Wohnungsbaus in Gütersloh 1949 - 1969

Die Zahl der fertiggestellten Wohnungen stieg ohne sichtbare Brüche linear von 1951 - 1969 an, eine beeindruckende Bilanz, wenn sie auch nicht die im Leitplan von 1960 festgelegten Zielzahlen erreichte. Dieser ging bei einer angenommenen Bevölkerungszahl von 75 000 EW im Jahre 1980 aus (tatsächlicher Bevölkerungsstand 1980 80 737 EW) und errechnete daraus eine mit den Jahren abnehmende mittlere Bautätigkeit für die Zeit von 1958 - 1970 von 673 Wohnungen/Jahr, der eine tatsächliche Leistung von 565 Wohnungen/Jahr gegenüberstand.

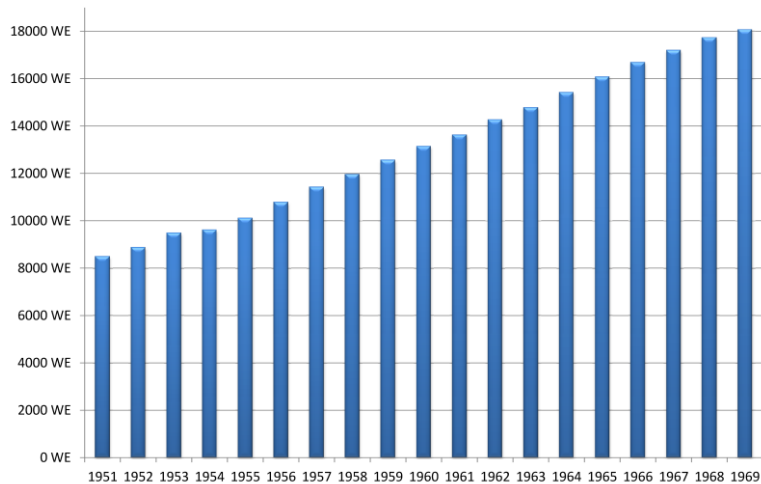


Abb. 56: Entwicklung des Wohnungsbestandes 1951 - 1969, eigene Darstellung. Quellen: 1951 - 1961 Statistischer Jahresbericht 1961, S. 104. 1962 - 1969 Statistische Jahresberichte 1962 - 1969, eigene Berechnung aus den jährlichen Wohnungszugängen.

Die bundesweiten Zahlen wurden zunächst nicht erreicht, aber 1957 eingeholt:

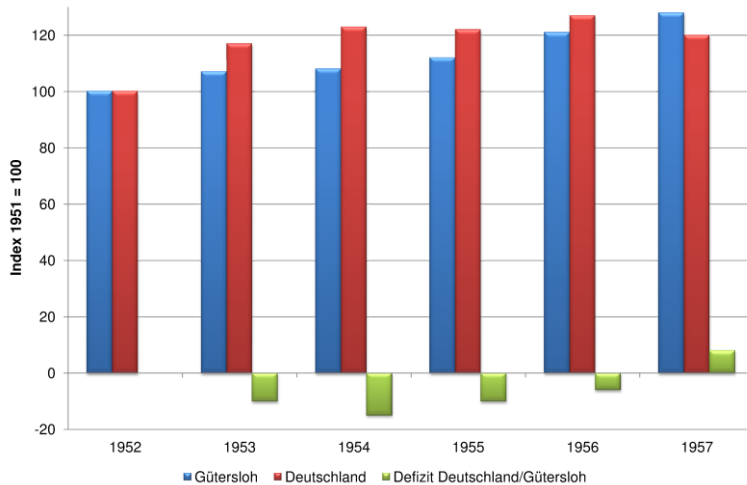


Abb. 57: Vergleich des Wohnungsbestandes Gütersloh und Deutschland, Index 1952 = 100, eigene Darstellung. Quellen: Gütersloh, Statistische Jahresberichte 1952 - 1957; Für Deutschland: Steinberg, 1958; S. 34, eigene Berechnung.

Der jährliche Zugang an Wohnungen in Gütersloh lag zwischen 337 und 672 Wohnungen, im jährlichen Mittel bei 565 Wohnungen. Die Zahl der Wohnungen stieg von 7 916 im Jahre 1950 auf 18 072 im Jahre 1969, in den dazwischen liegenden 19 Jahren wurden 10 156 Wohnungen neu erstellt. Damit einher ging die Zahl der im privaten Wohnungsbau genehmigten Bauanträge, die zwischen 1951 und 1969 zwar Schwankungen unterworfen war - hier spielten Verfügbarkeit von öffentlichen und privaten Mitteln wie auch konjunkturelle Einflüsse eine Rolle -, aber dennoch über die beiden Dekaden hinweg kontinuierlich von 178 Genehmigungen 1951 auf 289 Genehmigungen 1969 stieg.

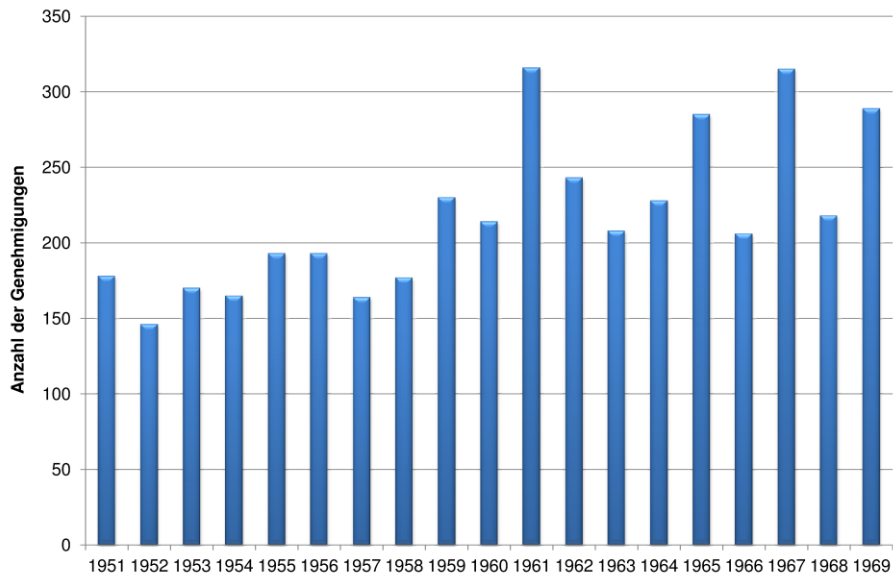


Abb. 58: Baugenehmigungen 1951 - 1969, eigene Darstellung. Quelle: Statistische Jahresberichte 1951 - 1969 (Der Sprung im Jahre 1961 ergibt sich aus der Genehmigung von Bauanträgen, die bereits im Vorjahr vorgelegt worden waren).

1969 war das 2,3-fache des Wohnungsbestandes von 1950 vorhanden, in derselben Zeit hatte sich die Bevölkerungszahl auf das 1,36-fache erhöht. Der Bau der Wohnungen ging also mit einem Komfortgewinn einher, der sich auch in der Zahl der Wohnräume/Wohnung ausdrückt. Sie stieg von 1951 mit 3,45 Wohnräumen/Wohnungen bis 1959 mit 4,52 Wohnräumen/Wohnung kontinuierlich an, um dann allerdings auf diesem Niveau zu stagnieren (1969 4,53 Wohnräume/Wohnung). Auch in den Belegungsziffern (Personen/Wohnung) wird die kontinuierliche Verbesserung der Wohnsituation deutlich. Sie betrug 1958 noch 4,38 Personen/Wohnung und sank auf 3,26 Personen/Wohnung im Jahre 1968.

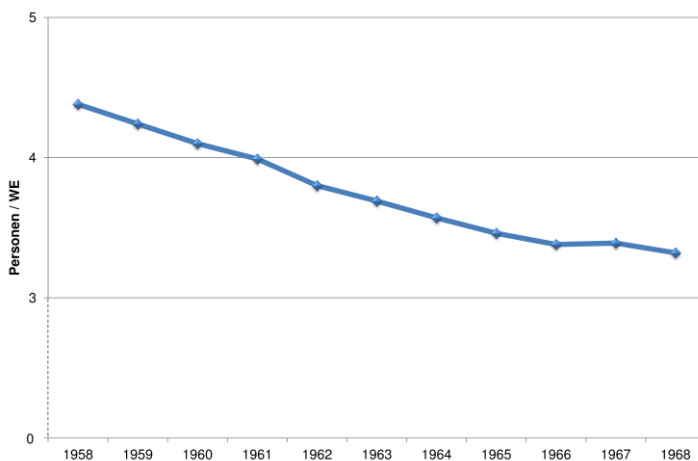


Abb. 59: Belegungsdichte 1958 - 1968, eigene Darstellung. Quelle Statistische Jahresberichte 1958 - 1968.

Auch im Anteil der öffentlich geförderten Wohnungen spiegelt sich gegen Ende der 1960er Jahre der oben beschriebene Wechsel in der Wohnungspolitik des Bundes wieder.

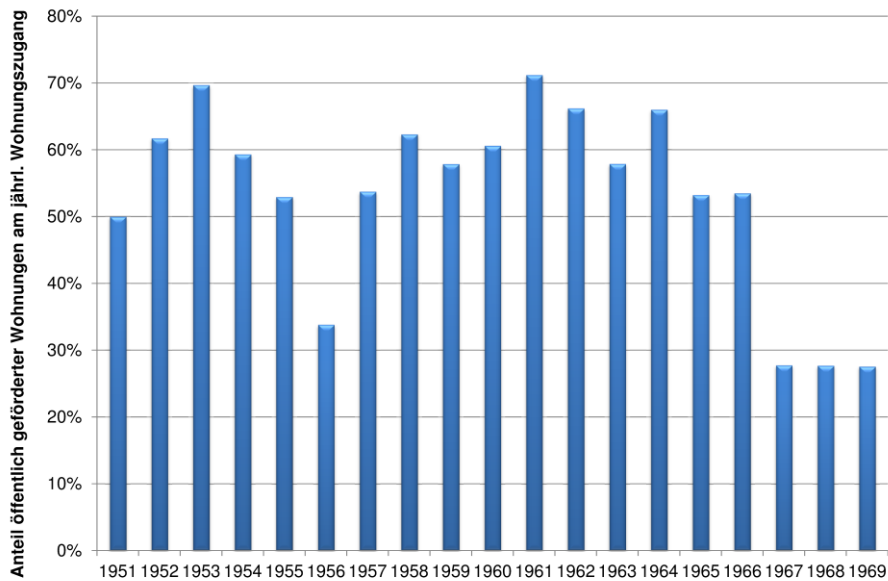


Abb. 60: Öffentlich geförderte Wohnungen am jährlichen Wohnungszugang 1951 - 1969, eigene Darstellung. Quelle: Statistische Jahresberichte 1951 - 1969.

Im Mittel betrug der Anteil der öffentlich geförderten Wohnungen in den beiden Dekaden 53%. Er erreichte einen Höhepunkt im Jahre 1961 mit 71%, um dann entsprechend der geänderten Wohnungspolitik kontinuierlich auf 28% im Jahre 1969 zu fallen. Bei einem Vergleich mit den bundesweiten Zahlen zeigt sich, dass der Anteil der öffentlich geförderten Wohnungen in Gütersloh noch lange Zeit deutlich über den bundesweiten Zahlen lag, um erst gegen Ende des Jahrzehnts 1967 - 1969 fast identische Zahlen zu erreichen.

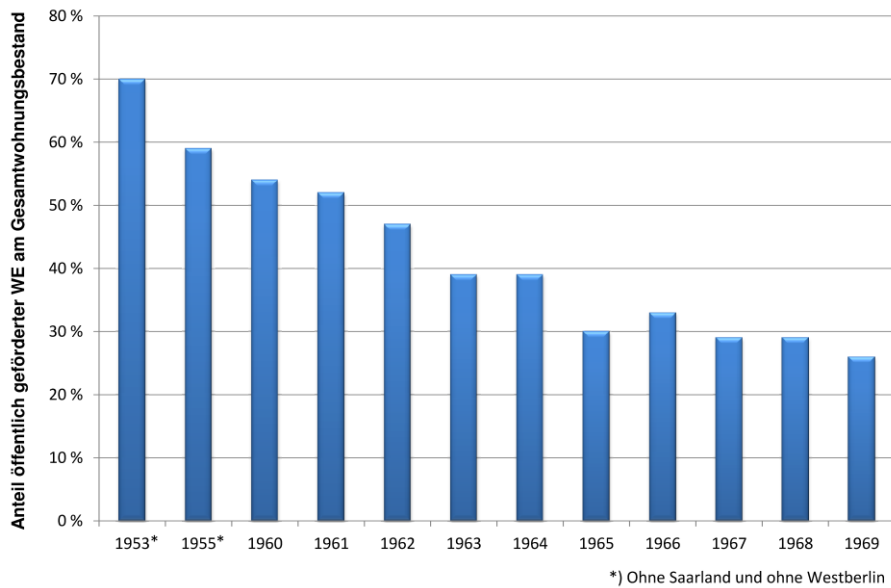


Abb. 61: Öffentlich geförderte Wohnungen Deutschland, eigene Darstellung. Quelle: Nörnberg, Schubert; 1975, S. 243.

Mit diesen Entwicklungen geht ein auffälliger Wechsel der Bauherren einher, der ebenfalls die veränderten Bedingungen in der Wohnungspolitik offensichtlich macht.

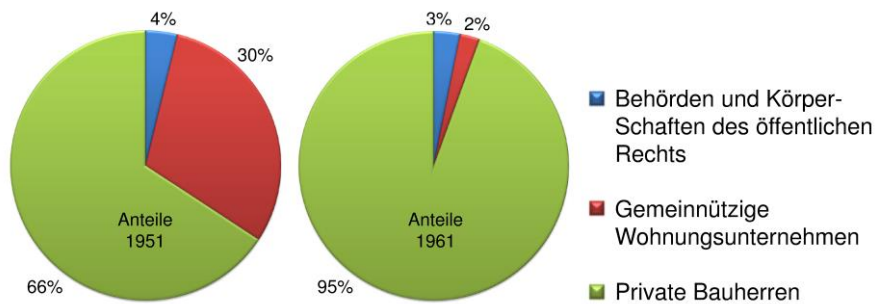


Abb. 62: Wechsel der Bauherren 1951 - 1969 (Wohngebäude), eigene Darstellung. Quelle: Statistische Jahresberichte 1951 - 1969.

Betrug der Anteil der gemeinnützigen Wohnungsunternehmen an errichteten Wohngebäuden 1951 noch 32% so sank ihr Anteil auf lediglich knapp 3% im Jahre 1969. Gleichzeitig stieg der Anteil der privaten Bauherren im selben Zeitraum von 68% auf 94%. Neben dem Paradigmenwechsel wird auch die steigende Kapitalverfügbarkeit der privaten Bauherren mit zunehmender Prosperität der wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland erkennbar.⁸⁹⁴

Bei der positiven Entwicklung darf nicht übersehen werden, dass noch 1960 1 259 "Parteien" (Familien, Haushaltsvorstände) mit 4 141 Personen als "dringlich wohnungssuchende Parteien" gemeldet waren. Dabei lag die Zahl

⁸⁹⁴ Im Gesamtumfang des Wohnungsbaus spielte der Wohnungsbau von Behörden und Körperschaften des öffentlichen Rechts eine nur geringe Rolle. Ihr Anteil in Gütersloh lag - von wenigen solitären Projekten wie dem Wohnungsbau für die britischen Truppen (1956 159 Wohnungen) abgesehen - im Mittel bei unter 5%.

der in "Alt- und Neubauwohnungen vermittelte Parteien" immer unter der Zahl der Wohnungssuchenden und stieg bis 1960 sogar noch an. Die Zahl der suchenden Parteien war im Mittel etwa doppelt so groß wie die der tatsächlich vermittelten, ein Indiz für den latenten Wohnungsmangel und die noch prekäre Situation in der 1950er Jahren.

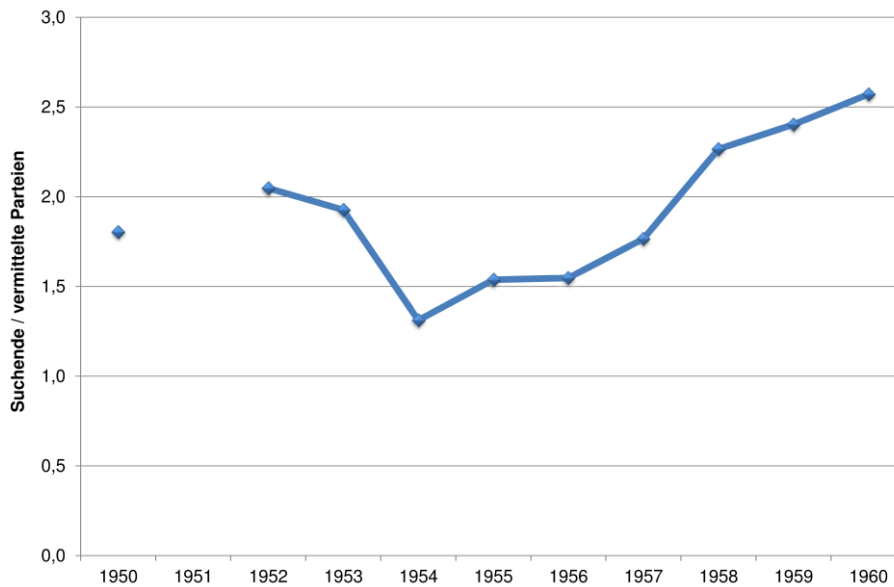


Abb. 63: Dringlich wohnungssuchende Parteien: Verhältnis suchende zu vermittelte Parteien, eigene Darstellung. Quelle: Statistischer Jahresbericht 1960, S. 121, Zahl für 1951 nicht vorliegend.

Zwar waren die Defizite an Wohnungen im wesentlichen bis zum Ende der 1960er Jahre abgebaut, aber immer noch nicht ganz behoben. Die Zielwerte des Landes betragen für die Jahre 1958 - 1967 3,29 Personen/Wohnung. Dieser Maßstab konnte in Gütersloh bis 1967 nicht erreicht werden, so dass sich 1967 immer noch ein rechnerischer Fehlbedarf von 496 Wohnungen ergab. Dieser machte allerdings nur noch 2,38% des Wohnungsbestandes aus. Dennoch zeigt die Darstellung, dass - ähnlich wie der beeindruckende Zuwachs an Wohnungen - die Defizite kontinuierlich, fast linear abgebaut werden konnten und eine Vollversorgung mit Wohnungen - auch nach den gesetzten Maßstäben des Landes - praktisch erreicht war (Zielzahl Land 3,26 Personen/Wohnung, erreichte Zahl in Gütersloh 1967 3,39 Personen/Wohnung).

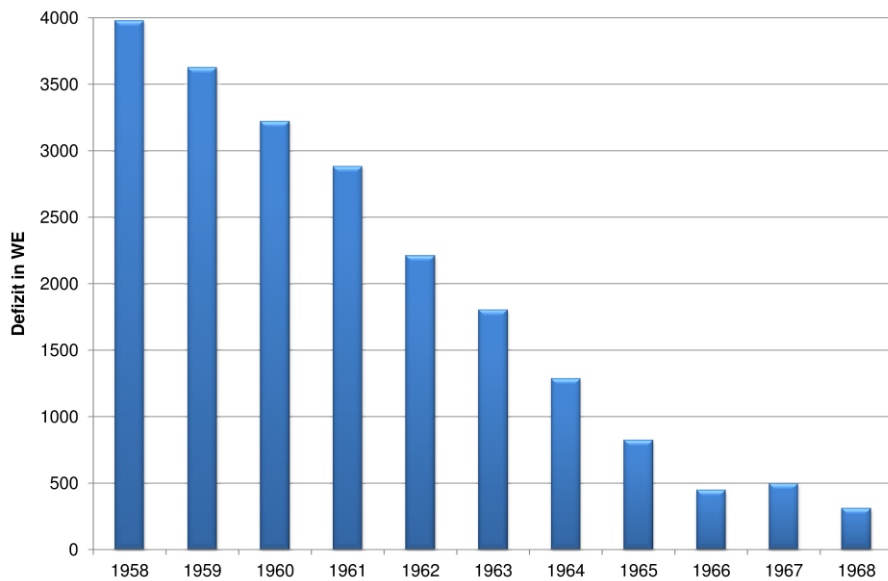


Abb. 64: Defizite an Wohnungen 1958 - 1968, eigene Darstellung. Quelle: Statistische Jahresberichte 1958 - 1967. Defizit 1968 eigene Berechnung.

Der Wechsel von der Objekt- auf die Subjektförderung spiegelt sich drastisch in den Zahlen der "bewilligten monatlichen Mietbeihilfe" wieder.⁸⁹⁵ Bundesweit war durch die Liberalisierung des Altbaubestandes die Miete um durchschnittlich 6,5% angestiegen. Der Anstieg der Lebenshaltungskosten betrug lediglich 2%.⁸⁹⁶

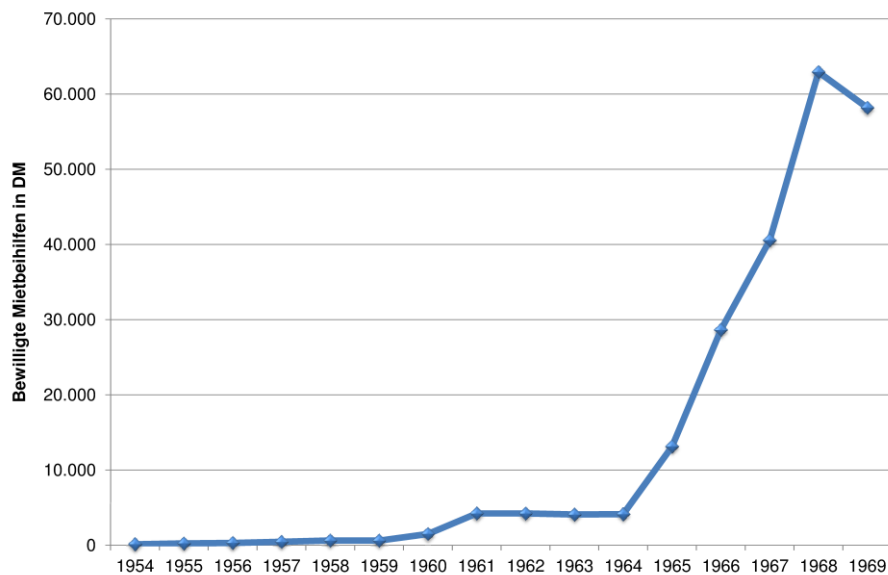


Abb. 65: Monatlich bewilligte Mietbeihilfen 1954 - 1969, eigene Darstellung. Quelle: Statistische Jahresberichte 1954 - 1969.

⁸⁹⁵ 1954 - 1965: "Mietbeihilfe für kinderreiche Familien nach §§ 3, 10 des Gesetzes über die Gewährung von Miet- und Lastenbeihilfen, nach § 73 II WoBauG sowie Mietbeihilfen für kinderreiche Familien des Landes NRW"; ab 1965: "Wohngeld in Form von Miet- und Lastenzuschüssen nach dem Wohngeldgesetz vom 1.4.1965 in Verbindung mit den Bestimmungen über die Gewährung von Wohngeld vom 1.4.1965".

⁸⁹⁶ Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hg.), 1990; S. 173.

In dem Umfang, in dem die Zahl des öffentlich geförderten Wohnungsbaus bedingt durch die zurückgehende Intervention des Staates sank, stieg der Anteil des freifinanzierten Wohnungsbaus mit höheren Mieten, die wiederum Mietbeihilfen erforderlich machten.⁸⁹⁷

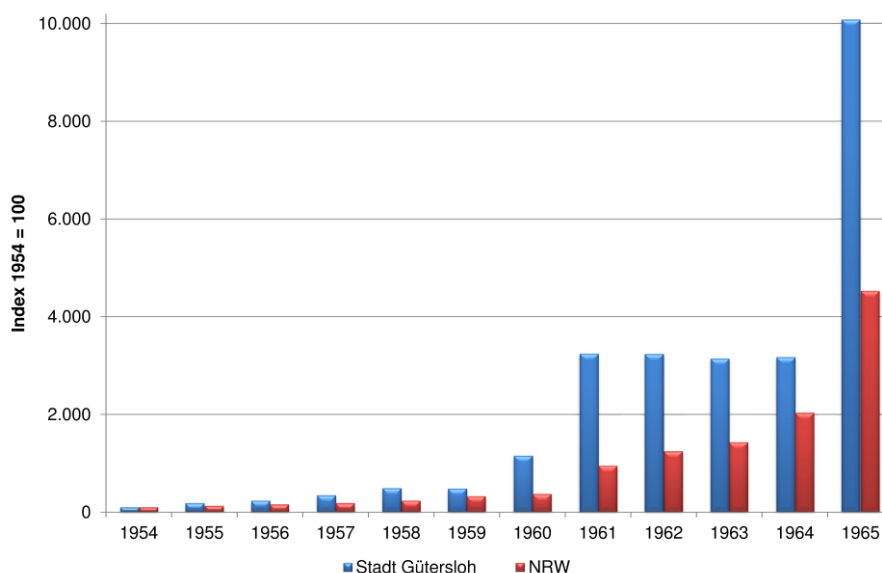


Abb. 66: Vergleich der Miet- und Lastenbeihilfe (ab 1965 Wohngeld) Stadt Gütersloh - NRW 1954 - 1965, eigene Darstellung. Quellen: Statistische Jahresberichte 1954 - 1965, Hinz, 1980; S. 63.

Die Entwicklung der Miet- und Lastenbeihilfe in NRW zeigt den auch landesweit extremen Anstieg der Zahlen.

Dagegen blieb die Menge der "bearbeiteten Anträge nach § 7 c EStG" als Teil eines umfassenden Konzeptes eigentumsbildender Maßnahmen in den Jahren 1954 bis 1969 - auch hier mit den konjunkturellen Wechseln - im Wesentlichen gleich und schwankte um den Mittelwert von rund 220 Anträgen/Jahr.

⁸⁹⁷ Der Umfang der Beihilfen stieg in Gütersloh weit schneller als im Landesvergleich NRW. Bei einem Index von 1954 = 100 stiegen die Beihilfen in NRW bis 1965 auf den Index 4 529, in Gütersloh dagegen auf 10 083, also musste 1965 mehr als die Tausendfache Menge an Beihilfe gezahlt werden als 1954. Ein Grund für die auseinander strebenden Zahlen von Gütersloh und dem Land ist das Startjahr 1954: Die in Gütersloh gezahlten Beihilfen beliefen sich auf lediglich 130,32 DM. Zahlen des Landes nach: Giebner, 1966; S. 91, eigene Berechnung. Zahlen Stadt Gütersloh: Statistisches Jahresberichte 1954 - 1965, eigene Berechnung.

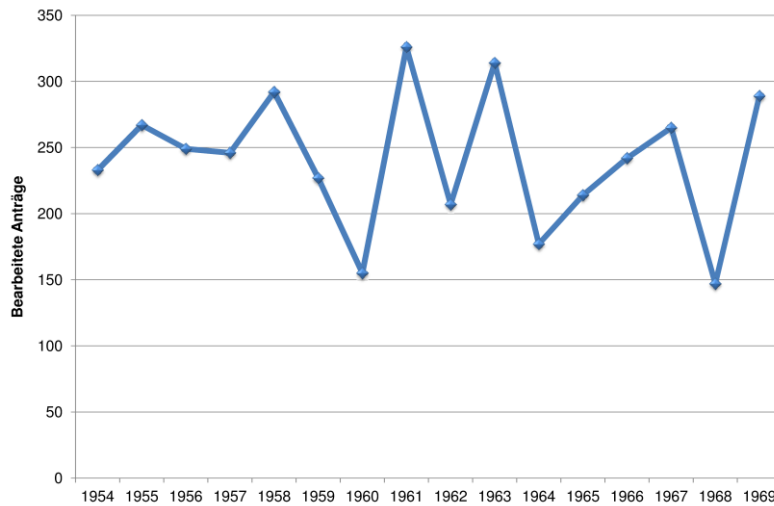


Abb. 67: Bearbeitete Anträge nach § 7 c EStG, eigene Darstellung. Quelle: Statistische Jahresberichte 1954 - 1969.⁸⁹⁸

Die Stadt Gütersloh verfügte bis 1969 über einen beträchtlichen Bestand an Wohnungen, der zu Beginn des städtischen Engagements im Wohnungsbau kontinuierlich wuchs, aber ab 1964 - einhergehend mit dem wohnungspolitischen Wechsel - stagnierte.

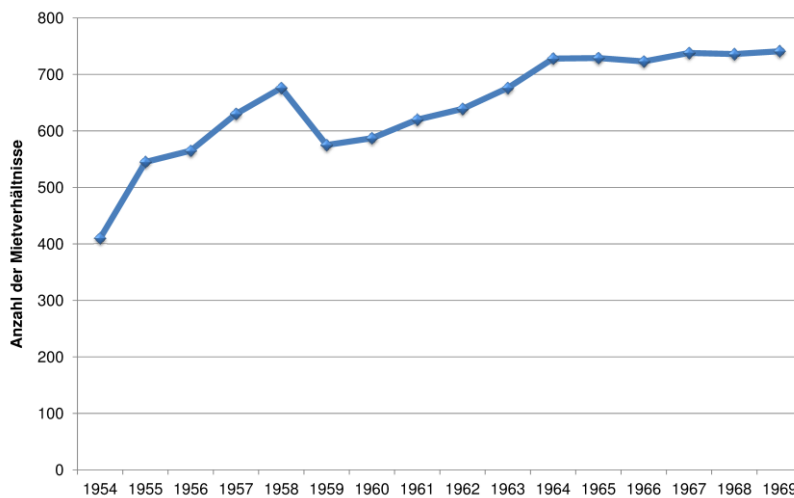


Abb. 68: Mietverhältnisse in städtischen Räumen 1954 - 1969, eigene Darstellung. Quelle: Statistische Jahresberichte 1954 - 1969.

Wie offensichtlich noch bis Ende der 1960er Jahre die Versorgung mit Wohnraum mit den Kriegsfolgen zusammenhing, zeigen die Zahlen der Unterkünfte für Obdachlose und "SBZ-Flüchtlinge", die sich 1969 noch auf 84 Wohnungen summierte.

⁸⁹⁸ 1954 - 1957: "Anträge auf Gewährung der Grundsteuervergünstigung, bearbeitete Anträge und ausgestellte Bescheinigungen gem. § 10 Wohnungsbaugesetz". Ab 1958: "Anträge und ausgestellte Bescheinigungen gem. § 10 I. Wohnungsbaugesetz bzw. §§ 82, 83 II. Wohnungsbaugesetz.

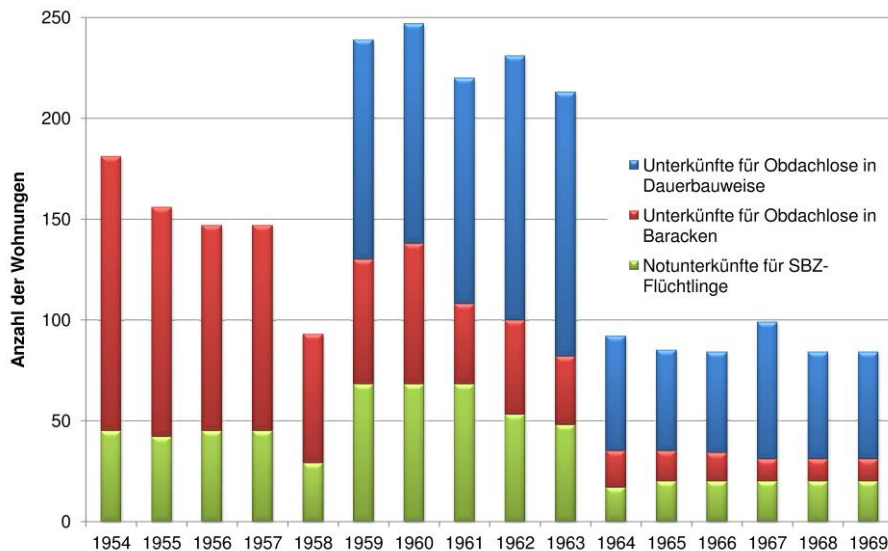


Abb. 69: Unterkünfte für Obdachlose in Dauerbauweise und in Notunterkünften, Notunterkünfte für SBZ-Flüchtlinge, eigene Darstellung. Quelle: Statistische Jahresberichte 1954 - 1969.

Ein in den ersten Nachkriegsjahren auch emotional beherrschendes Thema war die "Wohnraumbeschlagnahme durch die Militärbehörde".⁸⁹⁹ In den Zahlen der Statistischen Jahresberichte der Stadt Gütersloh werden auch die 76 Wohnungen aufgeführt, die in den Militärbereichen lagen und deshalb für die Gütersloher Bevölkerung ohnehin nicht verfügbar waren. 1951 waren noch 99 Gebäude mit 158 Wohnungen beschlagnahmt, angesichts der prekären Verhältnisse auf dem Wohnungsmarkt eine belastende Zahl. Daneben waren zusätzlich in weiteren 73 Gebäuden 165 Wohnungen regulär in Form von Mietverträgen oder durch eigens errichtete Gebäude in Anspruch genommen worden. 1956 wurden in Gütersloh 159 Wohnungen für die Angehörigen der britischen Truppen errichtet. Dafür konnte im Tauschwege der größte Teil der noch beschlagnahmten Häuser zurückgegeben werden, so dass ab 1957 alle beschlagnahmten privaten Wohngebäude wieder zur Verfügung standen. Erleichtert wurde festgestellt: "Damit hat für die Stadt Gütersloh das Beschlagnahmeproblem seine endgültige Lösung gefunden."⁹⁰⁰ Seitdem wohnten die Familien der in Gütersloh stationierten Truppen ausschließlich in den für sie errichteten Gebäuden. Daneben existierten auch freie Mietverträge von Hauseigentümern (von 1961 und 1969 waren jährlich regelmäßig zwischen 52 und 126 Wohnungen an britische Familien vermietet). Bis 1969 wurden für die britischen Truppen in 176 Gebäuden 408 Wohnungen errichtet.⁹⁰¹

⁸⁹⁹ In den Statistischen Berichten 1951 - 1955 bezeichnet als "Militärregierung", 1956 als "Stationierungstruppen", 1957 - 1969 als "Stationierungstreitkräfte".

⁹⁰⁰ Statistischer Jahresbericht 1957; S. 59.

⁹⁰¹ Bis heute (2012) hat sich die Anzahl der Wohneinheiten auf rund 1 000 erhöht (347 im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, ca. 653 in privatem Eigentum). Sie machen damit 2,2% des gesamten Wohnungsbestandes in Gütersloh aus. Nach: Koch, Maleen: Abzug der britischen Streitkräfte aus Gütersloh - Chance oder Risiko für den Wohnungsmarkt? Diplomarbeit, Marburg 2012; S. 83 -90. Die sehr unterschiedlichen Qualitäten der entstandenen Wohnungen, ihre Ausstattung und Größe waren abhängig von ihrer Nutzung durch Mannschaftsdienstgrade (Thomas-Mann-Straße) oder das Offizierskorps (Englische Straße). Die Siedlungen sind in einem eigenen städtebaulichen Zusammenhang entstanden, der im Wesentlichen unverändert den Siedlungsbau und die Architektur der 1950er Jahre allgemein wie auch die "Siedlungspolitik der britischen Streitkräfte direkt nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges" dokumentiert. Stadt Gütersloh (Hg.): Denkmalpflegeplan, Gütersloh 2010; S. 70 f.

Bewertung - Die Bedeutung des Wohnungsbaus von Gütersloh für die städtebauliche Entwicklung

Die im Überblick über die städtebauliche Entwicklung des 19. Jahrhunderts bis 1945 durchgehend erkennbare hohe Bedeutung des Wohnungsbaus offenbart sich auch in der Entwicklung in Gütersloh. Die ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum war Teil der zwischenzeitlich vom Staat übernommenen Verpflichtungen und diente der Sicherung des sozialen Friedens.

In einer Gesamtschau folgt die Gütersloher Wohnungsbaupolitik den eingangs beschriebenen landes- und bundesweiten Entwicklungen. Vor allem die Jahre bis 1960 waren - dies zeigen die Ratsprotokolle - von den vorrangigen Bestrebungen geprägt, ausreichend Wohnraum zu schaffen. Zwar war Gütersloh mit 12,5% die am drittstärksten zerstörte Stadt in der Region, dies muss aber relativierend im regionalen Zusammenhang gesehen werden (Zerstörungsgrad Detmold 11%) und im landesweiten Vergleich (Regierungsbezirk Düsseldorf 77%). Gütersloh war mit seinem gewerblichen Besatz sicherlich kriegswichtiges Ziel, profitierte aber durch seine besondere Lage im ländlichen Raum. Eine Chance, die ähnlich große Städte mit ähnlicher Struktur in Agglomerationsräumen nicht hatten. Damit waren die Voraussetzungen für den Wiederaufbau erkennbar günstiger als in vielen Städten gleicher Größenordnung.

Wie bundes- und landesweit war der Wohnungsbau ein zentrales Thema auch der Gütersloher Kommunalpolitik. Auf allen drei Ebenen - Bund, Land und Kommunen - wurde der Wohnungsbau massiv durch öffentliches Engagement gefördert. Gütersloh entwickelte hier ein ganzes Instrumentenbündel von Erbbaurecht, Wohnungsbaudarlehen, einem eigenen städtischen Wohnungsbau, der Übernahme der Erschließungskosten, dem Steuerverzicht durch Befreiung von der Grundsteuer und die dadurch ausgelöste Verpflichtung in den Bau von Infrastrukturmaßnahmen wie Straßen oder Schulen. Damit war die Stadt Gütersloh die zunächst wichtigste Stütze (und schuf sich ihrerseits weitere Stützen wie den *Bauverein*) zur Schaffung von Wohnraum, bis ausreichend privates Kapital entstehen konnte. Die Erfolge sind mehrfach in den Zahlen der Bestandsentwicklung des expandierenden Wohnungsbaus, den sinkenden Belegungsziffern und in der Zunahme der Wohnungsgrößen zu erkennen.

Ebenfalls kongruent zu den Politikebenen Bund und Land entwickelte sich auch in Gütersloh der Wohnungsbau erkennbar weg von der Objekt- in die Subjektförderung. In der Folge nahm der öffentlich geförderte Wohnungsbau massiv ab und erzeugte in einer konsequenten Gegenentwicklung eine drastische Steigerung der Mietbeihilfen. Auch im Wechsel der Bauherren und dem einhergehenden Bedeutungsverlust der gemeinnützigen Wohnungsunternehmen zugunsten des privaten Wohnungsbaus wird der Paradigmenwechsel vom I. zum II. Wohnungsbaugesetz auch in Gütersloh deutlich erkennbar.

Im Gesamtvergleich sind die wohnungspolitischen Entwicklungslinien auf Bund- und Länderebene mit denen in Gütersloh weitgehend identisch.

Die siedlungsstrukturelle Bedeutung des Wohnungsbaus ist nicht zu übersehen. Die Hälfte der Durchführungspläne und drei Viertel aller Bebauungspläne

ne dienten im weiteren Sinne dem Ziel des Wohnungsbaus, zwei Drittel aller Durchführungspläne und vier Fünftel der Bebauungspläne lagen außerhalb des Stadtzentrums.

Fazit II: Die Bedeutung des Wohnungsbaus für die städtebauliche Entwicklung

Der Wohnungsbau in Gütersloh war der Motor der Siedlungsexpansion und schuf durch seinen Umfang eine völlig neue im wesentlichen durch ihn geprägte Siedlungskontur. Er genoss kommunal höchste Priorität und wurde durch ein Instrumentenbündel auf Landes- und Bundesebene massiv unterstützt.

II. Thematischer Schwerpunkt Bodenwirtschaft

Einführung

Die kommunale Bodenwirtschaft und Bodenordnung war zusammen mit dem Wohnungsbau einer der Grundlagen des Wiederaufbaus. Sie diente zum einen der Neuordnung der Innenstädte (die als Chance begriffene Zerstörung der als eng und ungeordnet empfundenen Städte zugunsten einer gegliederten und durchgrünten Stadt wurde oben beschrieben), zum anderen war sie notwendige Voraussetzung für den massiven Wohnungsbau, der - um seine Aufgaben zu erfüllen - auf das Vorhandensein ausreichenden Baulandes angewiesen war.

Schon die Weimarer Verfassung hatte aufgrund der Erfahrungen mit dem ungesteuerten Städtebau die besondere Bedeutung der Bodenfrage für den Wohnungsbau erkannt (s. Abschnitt 3.1 "Städtebauliche Entwicklung des 19. Jahrhunderts und des 20. Jahrhunderts bis 1918"):

"Art. 155 [Verteilung und Nutzung des Bodens] Die Verteilung und Nutzung des Bodens wird von Staats wegen in einer Weise überwacht, die Missbrauch verhütet und dem Ziele zustrebt, jedem Deutschen eine gesunde Wohnung und allen deutschen Familien, besonders den kinderreichen, eine ihren Bedürfnissen entsprechende Wohn- und Wirtschaftsheimstätte zu sichern. Kriegsteilnehmer sind bei dem zu schaffenden Heimstättenrecht besonders zu berücksichtigen."⁹⁰²

Die Bodenfrage war bereits vorher - ausgelöst durch die sozialen Verhältnisse vor allem in den industrialisierten Räumen - durch Reformen wie DAMASCHKE vorbereitet worden. Seine reformerischen Ansätze hatten unmittelbar Eingang in die Weimarer Verfassung gefunden. Auch das "Reichsheimstättengesetz" vom 10.5.1920 (RGBl. S. 962) mit der Bindung des Eigentums an bodenpolitische Ziele, nach denen eine *Reichsheimstätte* unter einem besonderen Schutz stand, war ein Erfolg DAMASCHKES.⁹⁰³ Eine umfassende Bodenreform jedoch unterblieb.

⁹⁰² Liebing, Werner (Bearb.): Deutsche Verfassungen, München o.J. [1973], S. 104.

⁹⁰³ S. Damaschke, 1918.

Die Notwendigkeit bodenordnerischen Engagements war in den Nachkriegsjahren des Zweiten Weltkrieges politisch unumstritten. Dennoch wurde die Durchführung des in Nordrhein-Westfalen schon 1948 eingebrachten "Bodenreformgesetzes" vom 16.5.1949 (GV NW 1949, S. 84) solange verzögert bis es wegen Unvereinbarkeit mit Art. 14 GG 1962 aufgehoben wurde. Dieses Gesetz hätte ermöglicht, den über 100 ha hinausgehenden oder den Wert von 130 000 RM überschreitenden Grundbesitz gegen angemessene Enteignung zu entschädigen.

Wie auch im gemeindlichen Planungsrecht (s. Abschnitt 3.5 "Das gemeindliche Bau- und Planungsrecht 1945 - 1969") waren die gesetzlichen Grundlagen, auf die sich im Wiederaufbau eine Enteignung stützen konnte mit einer Vielzahl von Gesetzen sehr unübersichtlich, die - wie das "Preuß. Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum" vom 11.6.1874 (GS S. 221) - teils aus dem 19. Jahrhundert stammten. Erst das "Baulandbeschaffungsgesetz" von 1953, das eine weitere Vereinfachung des Baurechtes erreichen sollte, schuf eine aktualisierte Grundlage, erfüllte die darin gesetzten Aufgaben aber nicht (s. Abschnitt 3.5).

Wie auch in der Entwicklung des Planungsrechtes waren die mit dem Neuanfang verbundenen Hoffnungen auf eine Revision im Sinne einer Bodenreform zunächst groß. 1959 resümierte aber NELL-BREUNING: "Die nach 1945 unternommenen Versuche, die deutsche Bodenreformbewegung wieder einheitlich zusammenzufassen, schlugen fehl. Die Wiederbelebung des BDB [*Bund Deutscher Bodenreformer*, Leiter: DAMASCHKE] misslang. Bis zu einem gewissen Grade trat das Deutsche Volksheimstättenwerk an seine Stelle; was an bodenreformerischen Kräften in Deutschland vorhanden ist und an den Aufgaben der 'gemeindlichen' Bodenreform arbeitet, hat sich in ihm über politische Parteigrenzen wie auch über die Grenzen der großen Weltanschauungsgemeinschaften hinweg zu einer 'Koalition des guten Willens' (Görlinger) zusammengefunden."⁹⁰⁴ Diese pragmatisch bis leicht resignativ wirkende Positionierung wird an anderer Stelle deutlicher als verpasste Chance begriffen. "1945 kam es trotz der berechtigten Kritik der Städteplaner nicht zu einer Strukturänderung im privaten Eigentum... Eine Änderung der bestehenden Eigentumsordnung mit dem Ziel, das Grundeigentum stärker sozial zu binden und durch Abschöpfung der Grundrente der Bodenspekulation zu begegnen, unterblieb, weil es an Einsicht und Staatsautorität fehlte." Die verpasste Chance läge darin, "daß sich das Privateigentum in den Jahren 1945 bis 1950 einer Strukturänderung kaum widersetzt hätte."⁹⁰⁵ SEIFARTH stützt sich in seinen weiteren Ausführungen auf die "These Bernoullis..., nach der Grund und Boden in die Hand der Gemeinde gehört, die ihn an ihre bauwilligen Bürger im Erbbaurecht weiterzugeben hat."⁹⁰⁶ Vor diesem Hintergrund ist für SEIFARTH die für den "Neubau durch Umgestaltung und Regeneration des Stadtorganismus" notwendige Revision der Bodenordnung ge-

⁹⁰⁴ Zitiert nach: Wandersleb, 1959; S. 411. Görlinger, Robert (1888 - 1954), SPD-Politiker, Oberbürgermeister von Köln 1948/49 und 1950/51, Mitglied des Bundestages 1949 - 1954; nach: http://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/Webmaster/GB_/I/1/Abgeordnete/Ehemalige_Abgeordnete/details.jsp?k=00403 {26.1.2012}

⁹⁰⁵ Seifarth, Friedrich: Landbeschaffung und Bodenordnung im städtischen Wiederaufbau (Vortrag auf der gemeinsamen Konferenz des Internationalen Verbandes für Wohnungswesen und Städtebau und des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung am 26. Aug. 1957 in Berlin), Köln 1957; S. 3. Seifarth war von 1938 - 1945 Landrat des Landkreises Oppeln (Oberschlesien, heute Polen), nach: <http://www.verwaltungsgeschichte.de/oppeln.html> {29.1.2012}

⁹⁰⁶ Seifarth, 1957; S. 5. Seifarth bezieht sich auf Hans Bernoulli (1876 - 1959), der als Architekt eine grundsätzliche Kommunalisierung des Bodens gefordert hatte. S.a. Bernoulli, Hans: Die Stadt und ihr Boden, Zürich 1949.

scheitert.⁹⁰⁷ Nicht die Planer seien für das Scheitern verantwortlich, vielmehr hätte ihnen eine "unaufgeschlossene, meist restaurativ empfindende Grundeigentümerschicht gegenüber" gestanden. "Keiner wagte, dem deutschen Wunder im Städtebau in die Arme zu fallen."⁹⁰⁸

Zu diesem Zeitpunkt (1957) war der Wiederaufbau weitgehend abgeschlossen. Zwar prägten noch Baulücken und Trümmergrundstücke die Innenstädte, die städtebaulichen Strukturen aber waren durch ein neues in der Regel größeres Verkehrsgefüge, durch neue Maßstäbe bildende Bauten und durch Umliegungen längst festgelegt. Insofern konnten SEIFARTHS Ausführungen nicht mehr dem Entwurf neuer Ziele dienen, sondern reflektierten kritisch einen falschen nicht mehr revidierbaren Weg. Geradezu ikonographisch (und deswegen häufig zitiert) demonstriert der Vergleich der Verkehrsflächen des Stadtkerns von Dortmund vor und nach 1945 die neuen städtebaulichen Ziele und die sie mitverwirklichende Bodenordnung.

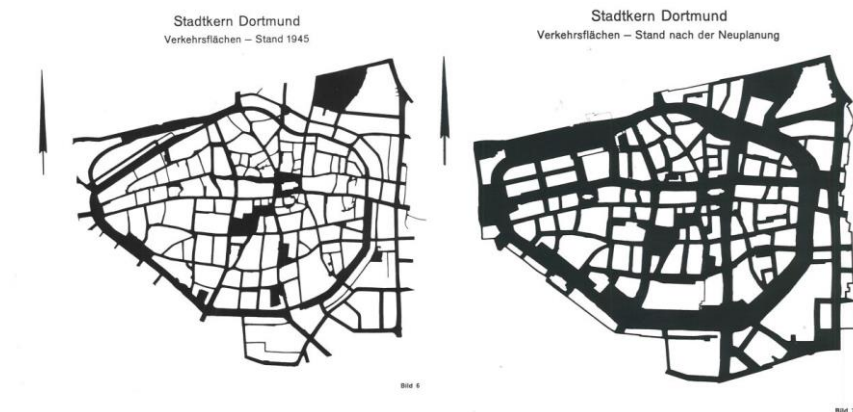


Abb. 70: Verkehrsflächen der Innenstadt von Dortmund. Stand 1945 und Stand nach der Neuplanung. Aus: Stadt Dortmund, 1962; S. 32 f.

Im Rahmen der Neuordnung der Besitzverhältnisse waren die Städte die Hauptakteure. Zum einen, um im Rahmen ihrer hoheitlichen Aufgabe die unübersichtliche Nachkriegssituation zu ordnen, die durch vernichtete Unterlagen oder die Unauffindbarkeit von Eigentümern verursacht worden war. Zum zweiten waren sie in der Rolle als Stadtentwickler, die einen gesteuerten und offensiven Umgang mit der Bodenordnung voraussetzte. Die Bedeutung war so groß, dass Städte ihr eigene Schriften widmeten, in der sie die zwingende Voraussetzung einer neuen Bodenordnung für ein Gelingen des Wiederaufbaus unterstrichen. In ihnen werden die Ziele, die mit der Neuordnung des Bodens verbunden waren offensichtlich. Ebenso radikal wie ungerührt setzte sich die Stadt Dortmund selbst über das Wenige, was die Zerstörungen überstanden hatte hinweg und stellte lapidar fest: "Die Neuplanung nach 1945 konnte keine Rücksicht auf Gebäude nehmen, die noch benutzbar oder wiederaufbaufähig waren."⁹⁰⁹ Das Besondere in der Aufgabe der Städte be-

⁹⁰⁷ Seifarth, 1957; S. 9 f. Seifarth war ein klarer Vertreter eines radikalen Neuanfangs mit dem Ziel einer "Strukturbereinigung ihrer Nutzungsgebiete" (S. 8).

⁹⁰⁸ Seifarth, 1957; S. 9.

⁹⁰⁹ Stadt Dortmund, 1962; S. 29. Dieses Zitat stützt die immer wiederkehrende Behauptung, dass trotz der gewaltigen Zerstörungen im Wiederaufbau auch aufbaufähige Substanz vernichtet wurde, weil sie - im wahrsten Sinne des Wortes - den neuen Planungen im Wege standen. Eine über den Krieg hinausgehende Vernichtung bauhistorischen Erbes, das sich in den Flächensanierungen ab der 1960er Jahre fortsetzte.

stand darin, auf der einen Seite ein neues Stadtgefüge zu schaffen, das dem aktuellen Leitbild einer durchgrünten Stadt mit neuen Verkehrsflächen genüge leisten sollte - und insofern in die alten Stadtstrukturen eingreifen musste. Zum anderen durften die vorhandenen Infrastrukturen unterhalb der Straßen nicht übersehen werden: "Bedeutendes Volksvermögen liegt als Versorgungsnetz und Entwässerungsanlage, zum großen Teil unzerstört, unterirdisch in den Straßenräumen geborgen."⁹¹⁰

Viele Städte wählten in der Regel den zwar aufwändigen aber letztlich konfliktfreieren Weg der Umlegung, für den das Aufbaugesetz die formale Grundlage lieferte. Voraussetzung hierfür waren ausreichende Finanzmittel der Gemeinde, um die notwendigen Grundstücke erwerben zu können. Die Langfristigkeit der häufig noch nicht absehbaren Entwicklung für die weitere Nutzung und den Wiederverkauf der Grundstücke erhöhte den Mitteleinsatz durch die Zinsbelastung für die langjährige Zwischenfinanzierung. Bodenordnung und Bodenwirtschaft waren keine Maßnahmen, die sich selbst refinanzierten. Am Beispiel der Stadt Essen wird erkennbar, dass in den Jahren 1948 - 1955 (also den eigentlichen Aufbaujahren, die die zukünftigen Strukturen festlegten) jährlich mehr Grundstücke erworben als veräußert wurden.

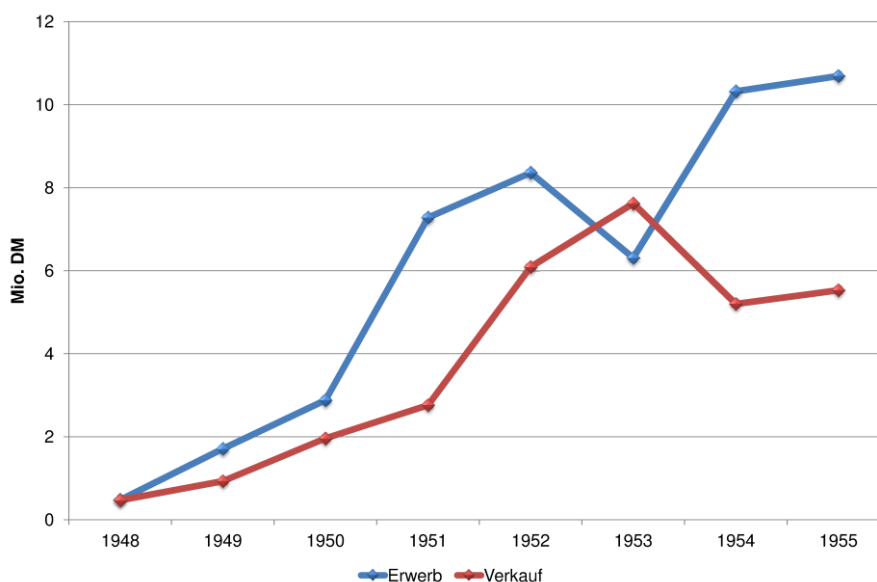


Abb. 71: Erwerb und Verkauf von Grundstücken der Stadt Essen 1948 - 1955, eigene Darstellung. Quelle: Bonczek [1957] S. 26. Zwischen 1948 und 1955 wandte Essen insgesamt 31,5 Mio. DM für die Bodenordnung auf, davon waren 7,1 Mio. DM Darlehen des Landes, 10,4 Mio. DM Mittel der Stadt und 14 Mio. eigener Grundbesitz, Bonczek [1957] S. 32.

In der Abbildung wird das erforderliche finanzielle Engagement der Städte erkennbar, da zunächst die für den Allgemeinbedarf benötigten Flächen erworben werden mussten, zu denen jener Flächenerwerb hinzukam, den die Städte für eigene städtebauliche Ziele vorgesehen hatte.

Enteignungen, die nach dem Aufbaugesetz in Nordrhein-Westfalen möglich waren (Teil III: Ordnung des Grund und Bodens, Abschnitt VI: Enteignung, §§

⁹¹⁰ Bonczek [1957], S. 17.

4 - 47, in Verbindung mit der Eigentumsgarantie des Art. 14 GG) waren ein selten genutztes bodenordnerisches Instrument, wenngleich UMLAUF noch 1951 versuchte, dem Begriff die Dramatik zu nehmen - wie die Jahre danach zeigten allerdings ohne Erfolg: "Dieses Wort ist durch gewisse Ereignisse mit einem schreckenerregenden und irreführenden Sinn belastet... Solche Eigentumsbeschränkungen im Interesse des öffentlichen Wohls sollten daher nicht als Enteignung, sondern weniger aufreizend und sachlich zutreffender, je nach Art der Beschränkung, als Zwangsverkauf, Wertzuwachsabgabe, Aufschließungsbeiträge oder dgl. bezeichnet werden."⁹¹¹ Eine flächendeckende Inanspruchnahme des Enteignungsinstruments als bodenordnerische Maßnahme wäre auch an dem erforderlichen Kapitalaufwand und dem erforderlichen Verwaltungsaufwand gescheitert. Der damit verbundene Verlust des Grundbesitzes - wenn auch gegen Entschädigung - hätte darüber hinaus gesellschafts-politisch in den ohnehin von materiellen und ideellen Verlusten gekennzeichneten Nachkriegsjahren kaum durchgesetzt werden können.

Neben der Umlegung war auch der Tausch von Grundstücken ein geeignetes Instrument der Bodenordnung - im Umfang allerdings weniger bedeutend, da eine freiwillige Vereinbarung Voraussetzung war. Formal war auch der Grundstückstausch ein Kaufakt und folgte den Regelungen des BGB. Auch die Aufbaugemeinschaften folgten dem Prinzip des Tausches, indem Einzelgrundstücke zunächst grundbuchlich zusammengefasst wurden und das so entstandene Grundstück wieder an die Tauschpartner als Einzelgrundstück übereignet wurde.

Ein weiteres gerade in den ersten Nachkriegsjahren weit verbreitetes bodenpolitisches und erfolgreiches Instrument war das Erbbaurecht.

Bereits vor 1914 hatten die Bodenreformer (s.o.) und *der Deutsche Juristentag* gefordert, mittels neuer Grundlagen im Erbbaurecht dem mangelnden Baulandangebot und dem unzureichenden Wohnungsbau zu begegnen. Hintergrund waren die als ungenügend und unsicher empfundenen Regelungen des BGB sowie die faktisch nicht praktikierbare Beleihung des Erbbaurechts.⁹¹² Ein bereits 1912 erarbeiteter Gesetzesentwurf über das Erbbaurecht wurde - verzögert durch den Ersten Weltkrieg - erst 1919 als "Verordnung über das Erbbaurecht" vom 15.1.1919 (RGBl. S. 72, ber. S. 122) erlassen, blieb Grundlage bodenrechtlichen Handelns in den 1950er und 1960er Jahren und ist bis heute in Kraft.⁹¹³

Die Vorteile, die das Erbbaurecht bot, konnten gerade in den unmittelbaren Nachkriegsjahren erneut genutzt werden. Das bereits 1919 gesetzte sozialpolitische Ziel der Förderung des Wohnungsbau wurde aufgegriffen und auf Grundlage der Verordnung umgesetzt.

So konnten - vor allem zu Beginn der 1950er Jahre - die geringen Kapitalmengen der privaten Bauherren kompensiert werden. Der von den Gebietskörperschaften oder Kirchengemeinden den Wohnungsunternehmen oder privaten Bauherren eingeräumte Erbbauzins lag in der Regel unter den am Kapitalmarkt üblichen Zinsen und kam einem verbilligten Grundstückserwerb

⁹¹¹ Umlauf, 1951; S. 63. Auch in diesem Zitat wird der euphemistische Ehrgeiz der Nachkriegsjahre deutlich, wenn die Zeit des Nationalsozialismus mit dem Diminutiv "gewisse Ereignisse" umschrieben werden.

⁹¹² Nach: Oefele, Freiherr Helmut von; Winkler, Karl: Handbuch des Erbbaurechts, München 2008; S. 14. S. §§ 1012 - 1017 BGB.

⁹¹³ Zuletzt geändert durch "Art. 25 des 2. Ges. über die Bereinigung von Bundesrecht im Zuständigkeitsbereich des BMJ" vom 23.11.2007 (BGBl. I S. 2614), jetzt: "Gesetz über das Erbbaurecht - Erbbaurechtsgesetz".

gleich. Dadurch verringerten sich die Gesamtherstellungskosten.⁹¹⁴ Nach den Vorschriften des Wohnungsbaugesetzes wurde für den öffentlich geförderten Wohnungsbau das Erbbaurecht auf 99 Jahre bestellt. Die wirtschaftliche Bedeutung war unumstritten: "Das Erbbaurecht ermöglicht es dem Bauwilligen, mit geringen Mitteln auf fremden Grundstück ein Gebäude zu errichten, damit den Kaufpreis für das Grundstück zu ersparen und das Entgelt für die Überlassung des Bodens durch eine Rente, die Kosten des Baues durch Tilgungshypotheken weitgehend auf langjährige Zahlungen verteilt aufzunehmen."⁹¹⁵ Dem Eigentümer blieb der Kapitalwert und eine eventuelle Wertsteigerung seines Grundstücks.

Die stärkste und wirkungsvollste Förderung des Wohnungsbaus blieben sicherlich die verschiedenen Formen des unmittelbaren Einsatzes öffentlicher Mittel, die mit dem Begriff des "sozialen Wohnungsbaus" umschrieben werden. Daneben war das Erbbaurecht mit seinen materiellen Wirkungen geradezu prädestiniert, die Förderungsangebote im Wohnungsbau sozialpolitisch zu ergänzen. Nicht zuletzt deshalb wurde davon ausgiebig Gebrauch gemacht.⁹¹⁶ Dennoch dürfen die finanziellen Belastungen der Gebietskörperschaften - in der Regel den Kommunen - nicht übersehen werden: Vor dem Bestellen eines Erbbaurechtes steht der Erwerb geeigneter Grundstücke, die eine Kommune nur bei ausreichenden Haushaltsmitteln tätigen kann und insofern eine gewisse Prosperität voraussetzt.

Zusammen mit dem Wohnungsbau war die Bodenwirtschaft das zunächst wichtigste Instrument kommunalen Handelns für den Wiederaufbau und - mit abnehmender Bedeutung - für die darauffolgenden Jahre.

Bodenwirtschaft in Gütersloh 1945 - 1969

Wirtschaftliche Kraft als Voraussetzung bodenwirtschaftlichen Handelns

Eine offensive städtische Bodenwirtschaft der Stadt Gütersloh als selbständiger Akteur setzte ausreichende finanzielle Ressourcen voraus. Die Verhältnisse in den prosperierenden 1950er und 1960er Jahren boten grundsätzlich ausreichende Mittel für die wirtschaftliche Entwicklung, die sich auch auf der kommunalen Ebene widerspiegeln. So stiegen die Steuereinnahmen der Stadt Gütersloh (Grundsteuer A und B, Kanalgebühren, Hundesteuer, Vergnügungssteuer, Lohnsummensteuer, Gewerbesteuer nach Kapital und Ertrag, Müllabfuhrgebühren) von einzelnen konjunkturellen Einbrüchen abgesehen von 1950 mit 4,6 Mio. DM auf 33,7 Mio. 1969. DM.

Kontinuierlich stieg auch die Gewerbesteuer nach Ertrag und Kapital von 2,3 Mio. DM (1950) auf 20,4 Mio. DM (1969). Dabei lag der Anteil der Gewerbesteuer verhältnismäßig kontinuierlich bei 60% und sank erst Mitte der 1960er Jahre auf darunter liegende Werte. Zumindest für die 1950er Jahre und einen großen Teil der 1960er Jahre konnte sich die Stadt Gütersloh auf einen stetigen Anteil der Gewerbesteuer an den Gesamtsteuereinnahmen verlassen.

⁹¹⁴ Nach: Wandersleb, 1959; S. 567.

⁹¹⁵ Lange, Heinrich: Sachenrecht des BGB, Stuttgart 1967, S. 135.

⁹¹⁶ S. Oefele, Freiherr Helmut von; Winkler, Karl; 2008, S. 18.

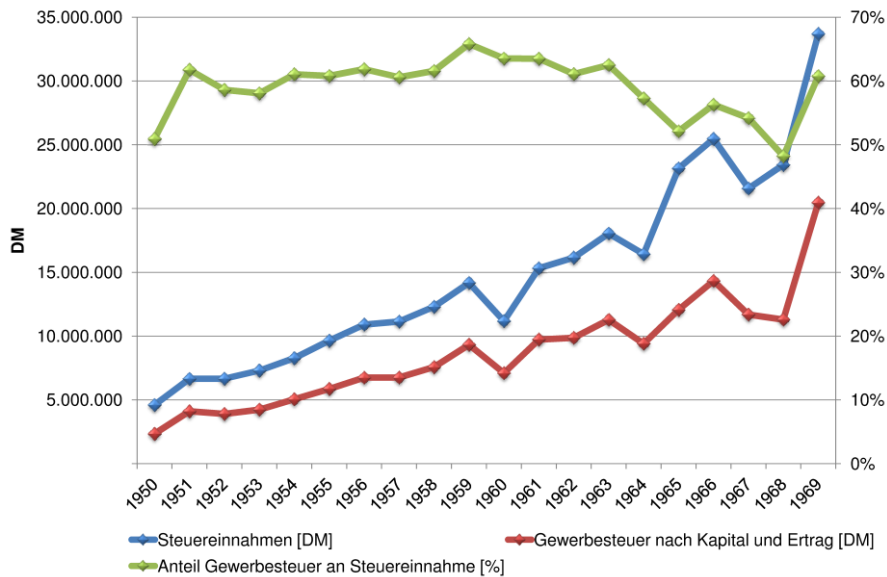


Abb. 72: Gesamte Steuereinnahmen, Gewerbesteuereinnahmen, Anteil der Gewerbesteuer am Gesamtsteueraufkommen 1950 - 1969, eigene Darstellung. Quelle: Statistische Jahresberichte 1950 - 1969.

Die positive konjunkturelle Entwicklung der Stadt Gütersloh lässt sich auch an den Jahr für Jahr steigenden Ausgaben für Schulwesen, Straßenbau und öffentlichen Einrichtungen ablesen.

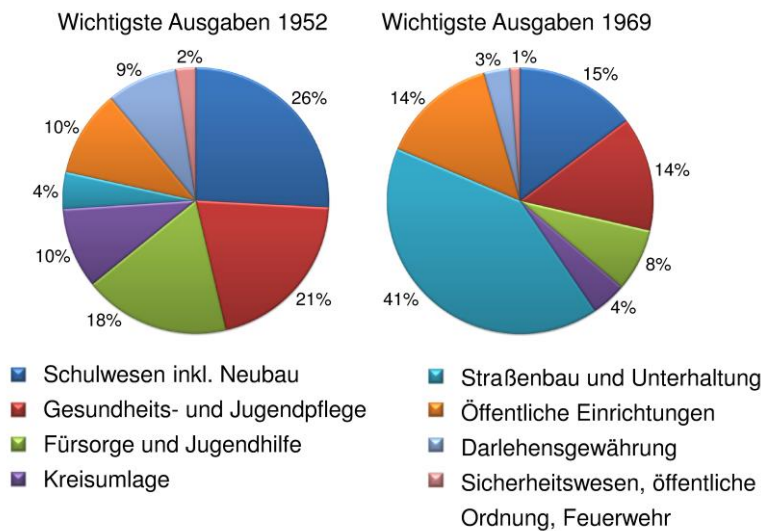


Abb. 73: Wichtigste Ausgaben im täglichen Durchschnitt der Jahresrechnung 1952 - 1969, eigene Darstellung. Quelle: Statistische Jahresberichte 1952 - 1969.

Damit einher gingen die Umstrukturierungsprozesse innerhalb der positiven wirtschaftlichen Entwicklung, die erkennbar den Weg von kleinen Handwerksbetrieben mit wenigen Mitarbeitern zu großen Betriebseinheiten beschreiben. Der Anteil der Handwerksbetriebe an allen Gewerbebetrieben (ohne Körperschaften des öffentlichen Rechts, freie Berufe etc.) sank mit 914 Betrieben 1951 (41,4%) auf nur noch 740 Betriebe 1969 (30,2%). Gleichzeitig stiegen die Beschäftigungszahlen von 3,95 Beschäftigte/Betrieb 1951 auf 6,93 Beschäftigte/Betrieb 1969 und machen mit der Vergrößerung der Be-

triebseinheiten um durchschnittlich fast das Doppelte den Veränderungsprozess deutlich (3 613 Beschäftigte 1951, 5 128 Beschäftigte 1969).⁹¹⁷

Auch die sich verändernde Struktur der Handwerksbetriebe in den beiden Jahrzehnten kennzeichnet den Wandel. Zwischen 1951 und 1969 veränderten sich die Anteile in Bezug auf die Beschäftigtenzahlen an allen Beschäftigten im Handwerk (jeweils von 1951 - 1969):

- Bauhandwerk von 32,8 % auf 37,3%.
- Eisenverarbeitendes Handwerk von 15,5% auf 15,12%.
- Holzverarbeitende Industrie von 24,3% auf 25,5%.
- Nahrungsmittelhandwerk von 8,6% auf 6,3%.
- Bekleidungshandwerk von 9,8% auf 4,5%.
- Sonstige Beschäftigte von 8,0% auf 11,3%.

Der Bedeutungsverlust der handwerklich orientierten Nahrungsmittelindustrie und des Bekleidungshandwerks als Folge der Entwicklung industrieller großmaßstäblicher Strukturen wird offensichtlich.

Vor dem Hintergrund der wachsenden wirtschaftlichen Stärke und der sich verändernden Wirtschaftsstruktur war die Stadt Gütersloh wirtschaftlich in der Lage, sich durch Kauf und Verkauf von Grundstücken und durch die Erteilung von Erbbaurechten bodenwirtschaftlich am Markt zu betätigen.

Neuvermessung der Innenstadt als Grundlage bodenordnerischer Maßnahmen

Voraussetzung war zunächst die Erarbeitung aktueller kartografischer Grundlagen, die 1955 mit der "Neumessung" der Innenstadt begann. Die vorliegenden Karten stammten aus den Jahren 1855 und 1877 und waren mit einer Genauigkeit von 1/10 Rute (0,38 m) nicht ausreichend. Die "Richtlinien zum Aufbaugesetz" (Anlage zum RdErl. d. Ministers für Wiederaufbau vom 25. September 1952 - II B 1.110 - Nr. 4204 - MBL. NW. 52 S. 1308) forderten, dass zur Aufstellung von Durchführungsplänen "in technischer und rechtlicher Sicht die Anforderungen erfüllt sein [müssen], die an eine einwandfreie Katasterkarte gestellt werden", die erforderlichenfalls mit einer "allmählichen Erneuerung des Katasters auf Grund des Abschnittes XIV der Katasteranweisung II" verbunden werden müssten (Ziff. 5.1 Zusätzliche Anforderungen für die Darstellung von Fluchtlinien).

Begonnen wurde in der Innenstadt am 1.10.1955 mit der Neuvermessung der damaligen Fluren 32, 33 und 34, die insgesamt 88 ha umfassten (heutige Flure 74 - 84). Grundlage war ein Vertrag mit der Bezirksregierung Detmold und dem Kreis Wiedenbrück. 1956 waren 37 ha (40%) neu vermessen, 1957 die Hälfte der Fläche bearbeitet. Dabei musste das gesamte Polygonnetz von 1946 erneuert werden, da die meisten Polygonpunkte durch den Ausbau von Straßen und Arbeiten am Kanal- und Wasserrohrnetz verloren gegangen waren. 1958 waren 63 ha fertiggestellt und 6 von notwendigen 11 Karten neu gezeichnet. 1959 waren 80 ha überarbeitet, 1961 das Vorhaben fertig gestellt und die über 100 Jahre alten Karten der Innenstadt ersetzt. In den fünf Jahren waren 90 ha neu vermessen worden, von denen 6 161 Eigentümer be-

⁹¹⁷ Statistische Jahresberichte 1951 - 1969.

troffen waren. 3 200 Grenzpunkte wurden überprüft, 850 Grenzsteine neu gesetzt (davon 90 mit Eisenrohren) sowie neun neue Karten gezeichnet. Die Stadt Gütersloh verfügte in diesen Flächen über 21 ha Eigentum, die Deutsche Bundesbahn über 8,6 ha. Die neuen Karten wurden 1962 offen gelegt und erhielten im Februar 1963 Rechtskraft. Weitere Überarbeitungen für das "Großvorhaben Hertie" und die großen Baugebiete im Norden "Strotheide" und "Hofbreite" waren die nächsten Maßnahmen.

Die Stadt Gütersloh als wichtiger Akteur in der Bodenwirtschaft

Die Beschaffung von ausreichendem Bauland war für die Stadt Gütersloh eine vordringliche Aufgabe. Sie war bereits Gegenstand einer der ersten Stadtverordnetenversammlung am 5.8.1946, in der Bürgermeister THÖNE auf die völlige Aussichtslosigkeit hinwies, zur Zeit Land für Siedlungszwecke zu beschaffen; niemand sei bereit, zu verkaufen. Zwei Jahre später löste die *Deutsche Mark* am 21.6.1948 im Rahmen der Währungsreform in den westlichen Besatzungszonen, also auch in Nordrhein-Westfalen, die *Reichsmark* ab und ermöglichte neues wirtschaftliches Handeln. Schon kurze Zeit danach wurde der Stadtverordnetenversammlung am 11.10.1948 ein erstes Grundstücksangebot gemacht, das sie annahm und ein 736 m² großes Grundstück neben dem Altenheim von "Elisabeth Delfs, geb. Ellerbrake" an der Rosenstraße erwarb. Die Währungsreform und die mit ihr verbundene wirtschaftliche Entwicklung sowie die Notwendigkeit massiven Wohnungsbaus löste in den darauffolgenden Jahren einen regen städtischen Handel mit Grundstücken aus. Ein exemplarischer Blick in die Stadtverordnetenprotokolle bereits der ersten Jahre 1949 bis 1951 zeigt, welchen großen Anteil die Bodenwirtschaft in der politischen Arbeit hatte.

Bodenwirtschaft durch die Stadtverordnetenversammlung 1949 - 1951⁹¹⁸

Am 14.11.1949 erwarb die Stadtverordnetenversammlung ein Grundstück an der Blessenstätte, um "dem Sohn des durch Bomben umgekommenen Bäckermeisters Jacke" ein Ersatzgrundstück zu besorgen.

Am 16.12.1949 wurde ein "städt. Grundstück an Fissenewert" verkauft, dem "Grundstückstausch mit Ww. Diekötter, Berliner Straße 47", zugestimmt, der "Grundstückstausch mit Güthenke zum Abschluss gebracht" und der "Ankauf des Grundstücks Ww. Nordhorn, 20 000 qm an Gneisenaustraße und TWE gelegen" beschlossen.

Am 20.2.1950 wurde ein 3 979 m² großes "Grundstück zw. Depenbrock und Eichenallee" für 8 355,90 DM an den *Bauverein* verkauft, dem Grundstückskauf von der "Fa. Friedrich A. Koenig" über 10 000 m² Auf der Langert und dem Ankauf von 5 000 m² für 2,50 DM/m² von Gastwirt Carl Viemeyer, Zum stillen Frieden, nördlich des Schlangenbaches zugestimmt. Weitere 5 000 m² zu 3,50 DM/m² an der Verler Straße wurden an die Fa. Depenbrock, Hohenzollernstraße 20, und weitere 3 296 m² zu 5,50 DM/m² an der "Ecke Neuenkirchener- und

⁹¹⁸ Alle Tagesordnungspunkte zur Bodenwirtschaft wurden in öffentlicher Sitzung beraten, eine heute undenk- bare Offenheit. Lediglich auf Antrag wurde im Einzelfall ein Punkt in die nicht-öffentliche Sitzung verlegt. Im nicht-öffentlichen Teil wurden Personalangelegenheiten, Auftragsvergaben, Arbeitgeberdarlehen oder ver- tragliche Angelegenheiten beraten.

Hochstraße, die "dringend für Siedlungszwecke" benötigt wurden an den "Fabrikanten Fissenewert" veräußert.⁹¹⁹

Am 20.4.1950 wurden von "Westerfellhaus 508 m² zu 2,30 DM/m²" und das Grundstück Falkenstraße 18 für 41 000 DM erworben.

Am 26.6.1950 erwarben die Stadtverordneten 5 500 m² "zw. Gneisenau- und Viehofstraße (Bauzonenplan Grüngelände) gelegen von Ww. Nordhorn".

Am 1.9.1950 wurden am Grenzweg und Sieweckestraße 12 806 m² erworben und die Weitergabe in Form des Erbbaurechtes sowie die Überlassung von fünf Grundstücken auf der Benkert an Bauwillige beschlossen. Weiter wurden von den "Erben Elbracht" Flächen an der Berliner/Grüne Straße für 5 500 DM und von den "Erben Nordmann" die Mauerstraße 4 erworben. Weiter erfolgte Zustimmung für den Erwerb eines Grundstückes "vom Fabrikarbeiter Wilhelm Eising, Sunderweg, 7 000 m² für 5 DM/ m² zum Zwecke der Errichtung eines Schulgebäudes der kath. Schule Gütersloh Ost". Weitere 20 673 m² für 41 346 DM an der Marienfelder Straße wurden von Wilhelm Barkey "für Tauschzwecke der Besatzungsmacht" erworben.

Am 11.12.1950 wurden von "Wilhelm Barkey (wohnhaft Verl Nr. 40) 15 317 m² nördlich Benkert" erworben, dem Ankauf vom "Bauer Wilhelm Meier Rassfeld 4 - 4 500 m² an der Kahlertstraße" über 2,50 DM/m² und dem Ankauf von 344 m² von Bäckermeister J. in der Berliner Straße über 21 672 DM zugestimmt.

Am 2.3.1951 wurden 1 200 m² von Meier-Rassfeld und die Kirchstraße 25 und 27 (Hotel "Kaiserhof") von der Brauerei Hohenfeld für 175 000 DM erworben sowie 750 m² an der Gütsmerstraße an den "Kaufmann Josef Laer im Austausch mit Flächen an der Kahlertstraße aus der Besitzung Puwelle" veräußert.⁹²⁰

Weitere 519 m² an der Herzebrocker Straße wurden an Elfriede Lohmeyer verkauft und die Kökerstraße 2 gegen das "Grundstück Saligmann" an der Jägerstraße (810 m²) getauscht. In derselben Sitzung wurde daraufhingewiesen, dass immer noch geeignete Grundstücke fehlten und die Bemühungen um Grundstücke an der Kahlertstraße ("Strothotte und Fa. Steinmann") gescheitert und der Eigentümer Clasvorbeck am Südring und Brockweg zum Verkauf noch nicht bereit sei.

Im Zusammenhang mit Verhandlungen am Südring mit dem Eigentümer "Pott-hoff aus Peckeloh", der bei einem Stopppreis von 3 DM/m² dagegen 5 DM/m² verlangte, schlug Stadtdirektor Diestelmeier sogar die Enteignung vor. Den Stadtverordneten ging dies zu weit und beschlossen, vor einer Enteignung erst alle

⁹¹⁹ Die Siedlung "Am Depenbrock/Holzrichterstraße/Eichenallee", "Am Kamphof" (Architekt Hermann Ostmeyer) wurde 1950/51 durch den Bauverein errichtet und spiegelt das Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt als Gegenstück zur "steinernen" Stadt wieder. Axiale Anlage der 25 zweigeschossigen Gebäude mit je 5 WE, gleichmäßige Besonnung durch Nord-Süd-Ausrichtung. Denkmalbereich der Stadt Gütersloh, eingetragen am 22.2.2005: Am Depenbrock 4, 6, 8, 10, 12, 14, Eichenallee 24, 26, 28, 30, 32, Holzrichterstraße 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13.
S.:<http://www.guetersloh.de/Z3VldGVyc2xvaGQ0Y21zOjUyOTU=.x4s>

⁹²⁰ Später (Rat 21.5.1965) wurde der Erwerb als "Ausflug ins Hotelgewerbe" eher distanziert beurteilt, zumal 300 000 DM für eine Renovierung anstanden. Stadtdirektor Diestelmeier begründete den seinerzeitigen Erwerb mit dem günstigen Angebot und der Notwendigkeit Hotelbetten anzubieten. Trotz Vorbehalte im Rat (er sah nicht die Notwendigkeit städtischen Engagements) wurden die notwendigen Mittel "für Erweiterungen und größere Instandsetzungen" nachbewilligt.

Möglichkeiten auszuschöpfen und der "Stadtverordnetenvertretung zu berichten",⁹²¹

Hingegen wurde für den Grunderwerb für "Leitwohngebäude" beschlossen, bei Zurückhaltung des Eigentümers Potthoff bei Verkauf der benötigten 4 000 m² das Enteignungsverfahren zu beantragen, wenn nicht zu einem Preis von 3,50 DM/m² verkauft werde.

Am 30.4.1951 wurden dann die Flächen von Potthoff in der Größe von 14 104 m² erworben, von denen 4 500 m² für den Leitwohnungsbau an den Bauverein weitergegeben wurden.

Am 28.6.1951 wurde ein Grundstück mit "Wilhelm Meier Rassfeld" getauscht und 14 300 m² am Surenhofsweg von Landwirt Karl Kornfeld für Zwecke der Kleinsiedlung mit "ca. 20 Plätzen, Kinderspielplatz und Freiflächen" erworben. Weiter wurden an der Kahlertstraße und Vennstraße 2 325 m² von Käthe Zinkann und 400 m² vom "Bauer Reilmann" angekauft sowie für die Schule "Sundern 3 700 m²" erworben.

Am 8.10.1951 erfolgten mehrere Grundstückstausche zwischen der Stadt Gütersloh und der "Fa. Gebr. Heimer", der katholischen Kirchengemeinde, dem "Kaufmann Wilhelm Lienke" und der "Fa. Wagner".

Am 7.12.1951 wurden 30 000 m² von "Paul Roggenkamp" erworben und das "Hofgrundstück Wilhelm Barkey" gekauft.

In den weiteren Protokollen wird deutlich, wie konsequent die Stadt Gütersloh Grundstückskäufe und -verkäufe nutzte und dabei vielen Zielen gleichzeitig gerecht werden konnte.

So verpflichtete sie ihre Partner im Rahmen gegenseitiger Bindungen und veräußerte bspw. am 13.2.1961 4 700 m² "zu je 25 DM" an den Gewerbebetrieb Walger unter der Voraussetzung, dass dieser dafür ein Grundstück von 6 300 m² "von Merklingshaus an Siedlung Elbrachts Weg" für 116 600 DM vermittelte. Im Bebauungsplan Nr. 20 "Baugebiet zwischen Kahlertstraße, Surenhofsweg und Schlangenbach" wurden 15 823 m² von den "Geschwistern Elbracht" erworben (Eigentümer verlangten 25 DM, Einigung auf 20,50 DM) mit der vertraglichen Sicherung, den *Bauverein* bei der anstehenden Ausschreibung der Wohnbaumaßnahmen zu beteiligen und "möglichst zu berücksichtigen" (Rat 18.12.1964).

Grundstückskäufe wurden auch zu stadtbildpflegerischen Aufgaben eingesetzt. So erwarb der Rat am 7.3.1961 für 40 000 DM das Grundstück "Am alten Kirchplatz 12" von der "Wwe. Scharwitz und Sohn". Vorher hatte der Bauausschuss dem Erwerb bereits zugestimmt. da "es Aufgabe der Stadt sei, die Häuserreihe solange wie möglich der Nachwelt zu erhalten. Die Un-

⁹²¹ Der Stoppreis war der auf den 17.10.1936 bezogene Verkehrswert eines Grundstücks (Stichtag der "PreisstoppVO" vom 26.11.1936, RGBl. I 1936, S. 955). Bei der Bodenwertermittlung für unbebaute Grundstücke mit Hilfe des Vergleichswertverfahrens dienten die Stoppreise als Vergleichswerte. Schwierigkeiten in der Ermittlung gab es in jenen Städten, in denen seit dem Stichtag nur wenige Grundstücksverkäufe stattgefunden hatten. Dort mussten die Kaufpreise durch Zu- oder Abschläge und durch Heranführung an die Verhältnisse von 1936 ermittelt werden. Zu Beginn der 1950er Jahre waren grundsätzlich keine höheren Preise als die Stoppreise möglich. Im Lauf der folgenden Jahre blieb diese Regelung aber weitgehend unbeachtet, da die Städte zunehmend dazu übergingen, zur Baulandbeschaffung Überschreitungen zu akzeptieren. Eine Position, die der Rat der Stadt Gütersloh offensichtlich noch nicht bereit war einzunehmen. Die Preisvorschriften wurden mit Wirkung vom 30.10.1960 durch § 185 BBauG aufgehoben (Zuvor wurden durch VO PR Nr. 75/52 vom 28.11.1952, BGBl. I S.792, über die Aufhebung der Preisvorschriften für den Verkehr mit bebauten Grundstücken sowie Trümmergrundstücke und durch VO 1/55 vom 17.4.1955, BAnz Nr. 75 vom 20.4.1955, die Preise bei Zwangsversteigerungsverfahren aufgehoben.). Während der gesamten Laufzeit war die Preisstopregelung umstritten, sie hätte "sich bodenpolitisch als ein untaugliches Instrument erwiesen." In: Kleiber, Wolfgang, Verkehrswertermittlung von Grundstücken, Köln 2010; S. 151.

terhaltung könne auf die Dauer den Privateigentümern nicht zugemutet werden". Auch Stadtbaurat STIEGLITZ bestätigte, es sei wünschenswert, das alte Platzbild zu erhalten. Beim alten Kirchplatz handele es sich um eine ansprechende Keimzelle der Stadt. Die Konstruktion des Gebäudes lasse durchweg keine größeren baulichen Veränderungen zu. Die Geschoßhöhe entspräche nicht den heutigen Anforderungen. Die Dachformen, Außenfronten und Fenster dürften nicht verändert werden.

Auch bevorratend wurden Grundstücke als Tauschgrundstücke erworben wie die 2 800 m² große Besetzung Herzebrocker Straße 136 von "Erben Stabenow" für 140 000 DM (Rat 17.11.1961).

Zu einer längeren grundsätzlichen Aussprache, die die noch in den 1960er Jahren prekäre Situation in der Baulandversorgung zeigt, kam es im Rat am 13.4.1962. Weder konnten die im Bebauungsplan Nr. 20 "Kahlertstraße" von den Eigentümern "Angenete" benötigten 33 500 m² erworben noch das von den Erben geforderte Ersatzland "von Landwirt Maßmann" zur Verfügung gestellt werden, Angebote von Flächen aus der "Besetzung Strüwer" seien abgelehnt worden. Da die Erschließung des Baugeländes aber weitergehen müsse, habe der Grundstücksausschuss unübliche 20,50 DM/m² angeboten. Das Angebot wurde abgelehnt und daraufhin beschlossen, das Enteignungsverfahren nach §§ 85 - 92 BBauG einzuleiten. In der anschließenden Beratung wurde zum einen der Unmut deutlich, in der Baulandpolitik von Grundstückseigentümern abhängig zu sein und deshalb die Konsequenz gesehen, die notwendigen Fläche im Enteignungsverfahren zügig zu erwerben. Zum anderen wurde klargestellt, dass ein Enteignungsverfahren erst einzuleiten sei, wenn "endverhandelt" wurde. Stadtbaurat STIEGLITZ machte deutlich, dass der Grundstücksverkehr sich nach dem Leitplan zu richten habe und nicht umgekehrt. Darüber hinaus wies Kämmerer Dr. WIXFORTH resigniert auf den hohen Aufwand für die hier zu schaffenden 500 WE hin, dem ein Bedarf von 1 400 WE gegenüberstehe. Ein Beschluss erfolgte nicht, der Rat wollte vielmehr zunächst eine Ortsbesichtigung durchführen. Die am 17.7.1962 fortgesetzte Beratung zeigt die Komplexität von Grunderwerb bei solchen großen Flächen und gleichzeitig die konsequente Haltung des Rates. Die Gütetermine am 14. und 15.2.1962 hatten nur bei den "Geschw. Elbracht (15 823 m²), Wilhelm Bethlehem (8 045 m²) und der Wwe. Westerhelweg (2 340 m²)" mit einem Kaufvertrag am 14.3.1962 abgeschlossen werden können. Der Güteternin für das "Hofgelände Maas-Kornfeld" sei noch nicht beendet, da der Hof Existenzgrundlage sei, die "Erben Sewerin", die für das Schulgrundstück 11 444 m² zur Verfügung stellen müssten, wollten im Gegenzug Bauland erhalten. Keine Einigung gebe es bei "Neuhaus" (8 000 m²) sowie bei den Erben "Angenete", für die nach wie vor keine landwirtschaftliche Ersatzfläche gefunden werden konnte, darüber hinaus war der geeignete "Hof Maßmann" immer noch nicht zu erwerben. Auch beim Eigentümer "Werner Bethlehem" (18 400 m²) gebe es keine Einigung, da Ersatzland in Hofnähe nicht zu beschaffen war. Der Grundstücksausschuss habe daraufhin empfohlen, das Enteignungsverfahren gegen die "Erben Sewerin", "Werner Bethlehem", "Maßmann" und "Erben Angenete" einzuleiten. Dem schloss sich der Rat mit zwei Gegenstimmen an.

In der Ratssitzung am 29.3.1963 wurden die Verfahren abgeschlossen: Die Flächen von "Neuhaus" konnten erworben werden, einen Teil wollte die Eigentümerin selbst für den "sozialen Wohnungsbau" nutzen. Für die Flächen "Angenete" habe es am 13.2.1963 einen Vergleich gegeben, der für die Stadt Gütersloh den Erwerb von "3 ha 36 a 68 qm Stadt zu 20,50 DM" ebenfalls für

Zwecke des sozialen Wohnungsbaus ermöglichte. Aus der Fläche "Sewerin" konnten im Vergleich "1 ha 14 a 44 qm für Zwecke der Volksschule" erworben und dafür im Tausch "5 000 - 5 200 m² Baugelände" im Bebauungsplan Nr. 33 "Malvenweg" abgegeben werden. Von "Wilhelm und Heinrich Maßmann, Kahlertstraße 105" wurden im Vergleich am 14.2.1963 für Zwecke des sozialen Wohnungsbaus 11 549 m² zu 20,50 DM erworben sowie weitere 36 979 m² im Bebauungsplan Nr. 33 "Malvenweg" für 898 889,50 DM angekauft. Außerdem wurden weitere 27 500 m² an die Erben Angenete oder an einen Dritten als Ersatz für Flächen aus dem Bebauungsplan Nr. 20 weitergegeben, hierfür waren weitere 137 500 DM erforderlich. Der Beschluss über das langwierige, letztlich erfolgreiche Verfahren erfolgte einstimmig. Erleichtert titelte die *Freie Presse* am 1.4.1963: "Fühlbare Linderung der Wohnungsnot".⁹²²

Bis weit in die 1960er Jahre wurden Enteignungsverfahren eingeleitet, lange nachdem sowohl Wiederaufbau wie auch die grundlegende Umgestaltung der Innenstadt abgeschlossen waren. So wurde im Bebauungsplan Nr. 24 C "Rosenstraße" durch den Rat am 21.11.1969 das Enteignungsverfahren gegen IRMA DÜPREE eingeleitet. Die Grundstücksverhandlungen für die "Nord-Ost-Tangente" (heutige Friedrich-Ebert-Straße) waren gescheitert, da die Stadt Gütersloh nicht bereit war, neben dem Grundstückswert von 310 000 DM zusätzlich jährlich 2 000 DM an den Voreigentümer Reckhaus zu zahlen. Die monatlichen Zahlungen seien - so der Landschaftsverband Münster - nicht zuschussfähig.

Bei Enteignungen ohne ein für die Stadt Gütersloh erkennbar annehmbares Ergebnis stellte diese die Planungen einfach um, um den hohen Kaufpreiserfordernissen zu entgehen. Ein im Rat am 29.3.1968 gegen Dr. HELGA NIEMÖLLER eingeleitetes Enteignungsverfahren, das aufgrund der offensichtlich zu hohen Forderung von 280 000 DM initiiert worden war, endete mit einem Vergleichsvorschlag von 250 000 DM. Auch dies war der Stadt Gütersloh zu hoch, so dass der Planungsausschuss die Durchführung der Planung unter Verzicht auf das Grundstück zurückstellte und das Enteignungsverfahren einstellen ließ.

Grundstückserwerbe dienten auch unmittelbar Zwecken der Neugestaltung und Umsetzung der Durchführungs- und Bebauungspläne wie der Kauf des Grundstücks Feldstraße 29 (466 m², 70 000 DM), um später die "Fluchtlinie

⁹²² Der Bebauungsplan Nr. 20 "Baugebiet zwischen Kahlertstraße, Surenhofsweg und Schlangenbach" war zu der Zeit die größte Maßnahme im nördlichen Stadtgebiet. Den Aufstellungsbeschluss - noch für den Durchführungsplan - fasste der Rat am 28.7.1958, den Feststellungsbeschluss am 6.4.1959. Der Plan sah rund 500 WE, eine Volksschule und eine "größere Spielwiese" vor. Die 1. Änderung (20.12.1963) ermöglichte weitere 50 WE. Der Bau von 276 Wohnungen für dringlich wohnungssuchende Parteien wurde in Erbbaurecht an die Ravensberger Heimstättengesellschaft m.b.H., Bielefeld, vergeben und die Vergabe mit der ansonsten nicht zu erzielenden Rentierlichkeit begründet. Darüber hinaus gewährte die Stadt ein Darlehen von 950 000 DM und sicherte sich damit die Belegungsrechte an allen Wohnungen. Mittelpunkt war ein "Ladenzentrum" mit Läden für den täglichen Bedarf, die unmittelbar vom Rat an Interessenten vergeben wurden. Vorgesehen waren ein "Lebensmittelgeschäft mit Milch- und Backwarenverkauf, ein Fleischwarengeschäft" und eine Filiale der Deutschen Bundespost. (Rat 17.7.1964). Am 17.12.1964 erhielt der "Friseurmeister Lothar Schmidt ein Ladengrundstück von 270 m²", am 26.1.1965 der "Drogist Heinrich Lütkehus 612 m²", der "Textilwarenhändler Walter Galwas 302 m²", der die Option am 26.3.1965 an Erika Horstkotte weitergab. Wegen der "fortschreitenden städtebaulichen Entwicklung (Rat 25.10.1968) wurden am 25.4.1969 die 2. Änderung (Bau der Grundschule) und bereits am 19.9.1969 die 3. Änderung als Satzung beschlossen. Der Bebauungsplan Nr. 20 und seine Änderungen prägten die östlich der Kahlertstraße entstandenen Siedlungsflächen. Die städtebauliche Idee des Zusammenfügens mehrgeschossigen Miet- und Geschosswohnungsbaus mit großen Freiflächen (Leitbild der 1950er Jahre) über Hausgruppen bis zu freistehenden Einfamilienhäusern ist bis heute (2012) im wesentlichen ungestört. Prägend - und bis heute genutzt - ist das mittig gelegene "Ladenzentrum" mit davorgelegenen "Fußgängerbereich und Platz".

König/Feldstraße" bereinigen zu können. Auch für "Austauschzwecke" wurden angebotene Grundstücke erworben wie die Besetzung Rosenstraße 2 (513 m², 100 000 DM) sowie Hagenstraße und Nordring (1 261 m² zu 30 DM/m², Rat 17.8.1962). Am 10.2.1964⁹²³ erwarb der Rat das Grundstück Domhof 2 von Lieselotte Elbracht zur "Bereinigung der Fluchtlinie" (243 m², 150 000 DM). Die weitgehenden Zugeständnisse (Übernahme der Anliegerbeiträge und Kosten des Baugenehmigungsverfahrens sowie für den Erwerb der Schankerlaubnis) wurden mit den "schwierigen Verhandlungen" begründet. Bauteile "von ideellem Wert" durften in das neue Haus aufgenommen werden ("großes Gastzimmer, Tür mit Bleiverglasung und antiker Glasmalerei, Inschriftgebälk aus 1727").⁹²⁴

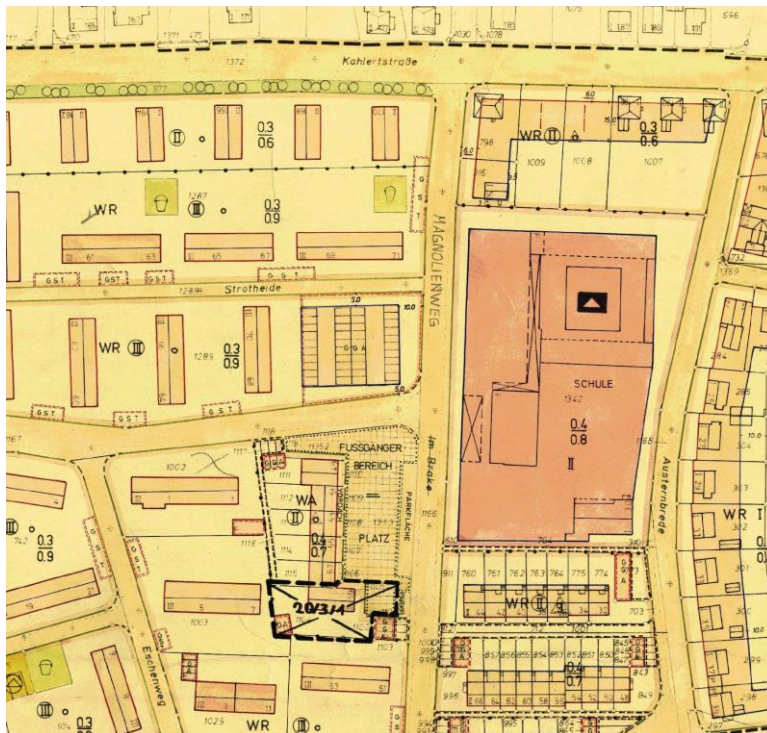


Abb. 74: Bebauungsplan Nr. 20/3 Baugebiet zwischen Kahlertstraße, Surenhofsweg und Schlangenberg (Ausschnitt mit zentral gelegenem "Ladenzentrum", dreigeschossigem Mietwohnungsbau und freistehenden Einfamilienhäusern). Quelle: Datenbank der Stadt Gütersloh.

Bevorzugt wurden auch Grundstücke für die zukünftige Nord-Ost-Verbindung (Rosenstraße, heute Friedrich-Ebert-Straße) erworben, wie der Kauf von Grundstücken an Garten- und Blumenstraße sowie am Mühlenweg. Die 4 552 m² große erworbene Fläche (einschließlich eines Wohnhauses für 65 000 DM) waren zwar nicht unmittelbar für die Planstraße notwendig, aber als zukünftiges Tauschgrundstück sinnvoll zu erwerben. Weitere 7 080 m² wurden von der "Umgehungsstraße angeschnitten" und waren aus diesen Gründen zu erwerben. Insgesamt waren für diese Fälle 434 192 DM aufzuwenden (Rat 6.11.1962). Grundstücke wurden auch dann erworben wenn ein

⁹²³ In Gütersloh tagte der Rat auch an einem Rosenmontag, vgl. Abschnitt 4.2 Regionale Identität und die wirtschaftliche Kraft von Gütersloh.

⁹²⁴ Es handelt sich hier um die historische Gaststätte "Bremer Schlüssel". Das Gebäude wurde abgerissen und durch ein neues Gebäude ersetzt, in dem die Namenstradition des "Bremer Schlüssels" bis heute fortgesetzt wird (2012), heutige Adresse Dalkestraße 2a.

konkreter Zweck (noch) nicht erkennbar war, wie der Kauf "Auf der Benkert 37" für "Umsetzungen für den Bau der B 61 oder für städtische Zwecke" (Rat 7.1.1966).

Auch für Betriebsverlagerungen wurden Flächen erworben wie ein Grundstück von 2 226 m² an der Webereistraße, das für die Verlagerung des Schmiedebetriebs Güse von der Berliner Straße 14 geeignet war (65 000 DM, Rat 3.12.1962). Davon wurden durch den Rat ein Jahr später am 29.11.1963 1 620 m² zu 32 DM/m² mit einer Bauverpflichtung an das Unternehmen veräußert.

Wie Stadtentwicklung durch Grunderwerb betrieben wurde, zeigt die Ratssitzung am 20.12.1962: Für die Bevorratung von geeigneten Flächen für ein Freibad und die Stadthalle wurden einstimmig von den "Erben Nordhorn" die Restflächen von 52 478 m² des früheren Hofes an der Kahlertstraße für 1 171 857 DM erworben. Auch für die neue Trasse der TWE wurden am 15.1.1962 4 038 m² und am 21.5.1964 weitere 6 000 m² von "Erika Horstkotte" erworben. Am 13.2.1967 wurden für 900 000 DM 36 863 m² von "Landwirt Willi Bollweg", im Bereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 39 "Blankenhagen" angekauft. Der Erlös sollte für den Erwerb eines neuen Hofes verwendet werden.

Grundstücke wurden auch gegen monatliche Renten erworben, wie der Kauf der Hohenzollernstraße 24 durch Vermittlung des Maklers Knufinke (340 m²). Auf Grundlage eines kapitalisierten Grundstückswertes von 113 400 DM wurde eine monatliche Rente von 750 DM gezahlt (Rat 17.7.1964), nach Ansicht des Stadtbauamtes "in durchaus angemessenem Rahmen" und machte mit dieser Formulierung die eher großzügige Zahlung offensichtlich.

Umfangreiche Bodenkäufe führte die Stadt Gütersloh vor allen in den 1960er Jahren auch durch, um neue verkehrliche Ziele umzusetzen, wie der Kauf der Grundstücke Ostring 5 und 7 von Westerfellhaus, das für die Verbindung Nordring und Ostring im Bereich zur Einmündung des Ostrings in die Carl-Bertelsmann-Straße benötigt wurde (195 000 DM, Rat 31.10.1967). Am 24.11.1967 wurde in Ausübung des Vorkaufsrechts das Grundstück Neuenkirchener Straße 54 für 60 000 DM erworben. Das Wohnhaus und der Behelfsbau sollten abgerissen und das so freigelegte Gelände gegen das Grundstück Neuenkirchener Straße 56 getauscht werden, das für Verkehrszwecke benötigt wurde.

In der Bodenwirtschaft wurden über die Jahre 1952 - 1969 große Flächenmengen umgesetzt:⁹²⁵

- 1 243 Grundstückskäufe über 2 022 809 m²,
- 135 Tauschvorgänge (dadurch Erwerb) über 268 988 m²,
- Gesamterwerb 1951 - 1969 2 291 797 m².

In derselben Zeit wurden durchgeführt:

- 175 Verkäufe mit 272 188 m²,
- 130 Tauschvorgänge (dadurch Abgabe) mit 210 147 m²,
- Gesamtabgabe 1951 - 1969 482 335 m².

⁹²⁵ Statistische Jahresberichte 1952 - 1969.

In diesen Jahren sind also erheblich mehr Flächen erworben als veräußert worden.⁹²⁶ Damit war die Stadt Gütersloh ein starker Akteur auf dem Bodenmarkt. Beeindruckend lässt sich das an den kumulierten Zuwächsen der zwischen 1953 und 1969 erworbenen Grundstücke erkennen:

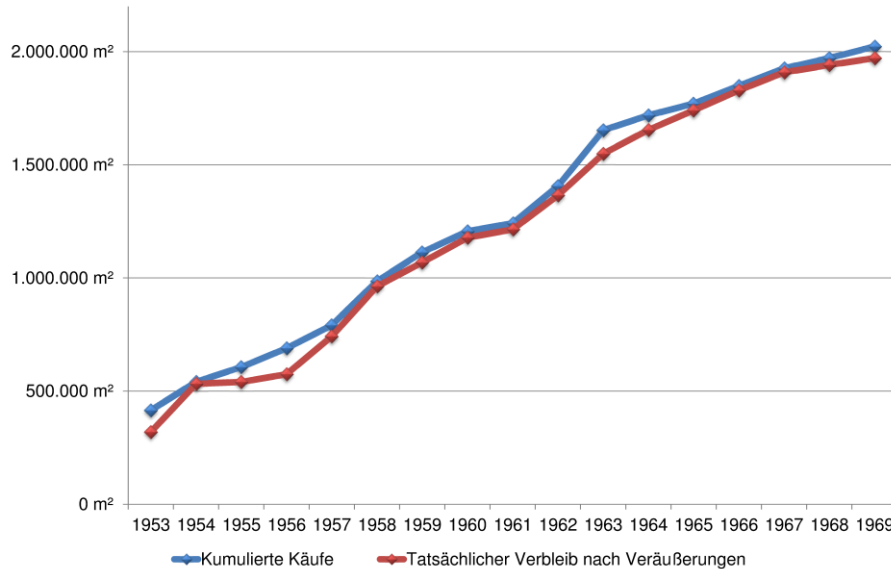


Abb. 75: Kumulierte Zuwächse im Grunderwerb und tatsächlicher Grundbesitz 1953 - 1969, eigene Darstellung. Quelle: Statistische Jahresberichte 1953 - 1969.

Mit ihrem vorausschauenden Bodenerwerb betrieb die Stadt Gütersloh aktive Stadtentwicklungsplanung.⁹²⁷ Dies lässt sich auch an der Verwendung erkennen, für die die Grundstücke erworben wurden. Allein zwischen 1957 und 1969 wurden 675 803 m² für Baulandzwecke erworben und 273 176 m² als Bauland wieder veräußert, die Differenz von 402 627 m² verblieb also bis 1969 im Besitz der Stadt Gütersloh. In derselben Zeit wurden 699 570 m² Straßenflächen und Flächen für Grünanlagen erworben. Zwischen 1964 und 1969 wurden 24 086 m² "zur Erfüllung städtebaulicher Aufgaben" und zwischen 1967 und 1969 weitere 850 m² zur "besseren Gestaltung aus architektonischen Gründen" veräußert. Die Bilanz lässt Umfang und Bedeutung des bodenwirtschaftlichen Handelns der Stadt Gütersloh erkennen.

In einer Gesamtschau der Stadtverordneten- und Ratsprotokolle von 1945 - 1969 sind folgende Elemente der Bodenwirtschaft durch die Stadt Gütersloh erkennbar:

⁹²⁶ Hier nicht berücksichtigt sind die Flächen, die die Stadt Gütersloh erworben und in Form des Erbbaurechtes weitergegeben hatte.

⁹²⁷ Zum Stichtag 31.12.2010 lagen im Eigentum der Stadt Gütersloh 4 762 Flurstücke mit einer Gesamtfläche von rund 10,6 Mio. m² (Auskunft Stadt Gütersloh, Fachbereich Immobilienwirtschaft, Herr Rose, 15.2.2012).

Merkmale der Bodenwirtschaft der Stadt Gütersloh 1945 - 1969 - Kauf, Tausch und Verkauf

- Gesetzliche Umlagen wurden in Gütersloh nicht durchgeführt. Es dominierte der Gedanke der freiwilligen Einigung zusammen mit dem Bewusstsein, als starker Akteur die Bodenwirtschaft gestalten zu können.
Bereits zum frühesten möglichen Zeitpunkt überhaupt - unmittelbar nach der Währungsreform - wurde das Instrument Bodenwirtschaft eingesetzt. Über den betrachteten Zeitraum lässt sich ein hartnäckiges und konsequentes Handeln verfolgen (s. B-Plan Nr. 20 "Kahlertstraße").
- Bodenwirtschaft wurde betrieben als
 - > anlassunabhängige Bodenbevorratung,
 - > anlassabhängiger Bodenerwerb und als
 - > Bodenerwerb für konkrete Vorhaben.
- Die anlassunabhängige Bodenbevorratung diente
 - > zukünftigen Tauschzwecken,
 - > Ringtäuschen,
 - > allgemeiner Bevorratung ohne konkrete Nutzungsabsicht.
- Der anlassabhängige Bodenerwerb diente
 - > sozialen Zwecken (Erwerb für Bombengeschädigte),
 - > Zwecken des zukünftigen Wohnungsbaus,
 - > der allgemeinen zukünftigen gewerblichen Entwicklung,
 - > stadtbildpflegerischen Zwecken (Kirchring),
 - > allgemeinen Zwecken der wirtschaftlichen Entwicklung (Sicherung der Hotelbettenkapazitäten durch Erwerb des Hotels *Kaiserhof*).
 - > Umsetzung der Durchführungs- und Bebauungspläne.⁹²⁸
- Der Bodenerwerb für konkrete Vorhaben diente
 - > der Bereitstellung von Flächen für Wohnungsbauunternehmen,
 - > der Bereitstellung von Flächen für den privaten Wohnungsbau,
 - > öffentlichen Zwecken, wie Schulbau, Freibad, Stadthalle, Verkehrsplanung,
 - > Betriebsverlagerungen im Rahmen der Neuordnung der Innenstadt,
 - > der Bevorratung von Flächen für Zwecke der Erbbaurechtes.
- Im Rahmen der Bodenwirtschaft wurde ein breites Instrumentenspektrum angewandt:
 - > Verkauf mit weiteren Verpflichtungen an den Käufer,
 - > Erwerb in Verbindung mit Rentenzahlungen,
 - > Verkauf mit Bauverpflichtungen,
 - > Konsequente Einleitung von Enteignungsverfahren nach BBauG bis 1969.

Abb. 76: Merkmal der Bodenwirtschaft der Stadt Gütersloh 1945 - 1969 - Kauf, Tausch und Verkauf, eigene Darstellung.

Es ist auffallend, dass ein förmliches Umlegungsverfahren weder durchgeführt noch ernsthaft in der Stadtverordnetenversammlung oder im Rat erörtert

⁹²⁸ Über die besondere Bedeutung der Bodenwirtschaft für den Stadtkern wird in Abschnitt 4.3.2 "Schwerpunkte der Stadtentwicklung, IV Schwerpunkt Innenstadt" eingegangen.

worden ist, auffallend auch, weil schon das Aufbaugesetz wie später das BBauG Möglichkeiten der gesetzlichen Umlegung bot. Städte wie Essen oder Dortmund hatten mit diesem - erfolgreich verteidigten - Instrument die Innenstädte neu gestaltet (s.o.).

Lediglich im Rat am 1.3.1960 wurde der Kauf der Berliner Straße 7 mit den Möglichkeiten begründet, das Grundstück für "notwendige Grundstücksumlegungen" einsetzen zu können. Gemeint war aber bodenwirtschaftliches Handeln und keine gesetzliche Umlegung. Im Zusammenhang mit der Ansiedlung des Kaufhauses bot *Hertie* der Stadt Gütersloh sogar 200 000 DM, um ein eventuell erforderliches förmliches Umlegungsverfahren durchführen zu können, die aber letztlich aufgrund freiwilliger Regelungen nicht in Anspruch genommen werden mussten. Noch einmal am 20.7.1961 wurden im selben Zusammenhang die Möglichkeiten einer "freiwilligen Vereinbarung oder einer förmlichen Umlegung" erörtert, die eine "schwerwiegende Entscheidung" und eine "harte Nuß" sei. Zu einer tatsächlichen Abstimmung kam es jedoch nicht. Zum letzten Mal im Untersuchungszeitraum wurde am 29.3.1968 von Ratsmitglied TÖDTMANN die "zögerliche Umsetzung" des Bebauungsplanes Nr. 35 "Blessenstätte" zum Anlass genommen, einen "Umlegungsausschuss" vorzuschlagen. Bei einstimmigem Beschluss zur Bebauungsplansatzung wurde das Thema der Umlegung nicht weiterverfolgt.

Im gesamten Zweitraum bis 1969 hat es in Gütersloh nie eine gesetzliche Umlegung gegeben, eine Situation, die Gütersloh mit vielen Städten in der Region OWL teilte.

Das Erbbaurecht als zentrales wohnungspolitisches Instrument

Die zweite Säule des bodenwirtschaftlichen Handelns der Stadt Gütersloh war das Erbbaurecht. Bereits kurz nach der Währungsreform wurden die ersten fünf Erbbaurechte in der Stadtverordnetenversammlung am 21.3.1949 vergeben. Auch der 1949 begonnene städtische Wohnungsbau im Bereich der Fichtenstraße durch den *Bauverein* (s.o. "Der Wohnungsbau in Gütersloh 1945 - 1969") wurde auf der Grundlage von Erbbaurechten durchgeführt. Vorbehalte gegen den Verkauf eines Grundstücks zugunsten einer Nutzung im Erbbaurecht zur Errichtung einer Schule für die Besatzungsmacht gab es in der Stadtverordnetenversammlung am 16.12.1949, die sich ausdrücklich dafür aussprach, das Grundstück nicht zu veräußern. Auch die *G.C.L.O.* (*German Civil Labour Organization*, Arbeitgeberorganisation der zivil Beschäftigten) erhielten 6 700 m² Siedlungsfläche an der Hermann-Simon-Straße lediglich im Erbbaurecht.⁹²⁹ Wie in der Bodenwirtschaft wurde Erbbaurecht auch an Bedingungen gebunden wie die Überlassung von 12 Grundstücken "Auf der Benkert" mit der Verpflichtung innerhalb eines Jahres zu bauen (Stadtverordnetenversammlung 26.6.1950).

Teils wurden sehr kleinteilig einzelne Erbbaurechte vergeben wie die Vergabe von Rechten an "vier Vertriebene im Kleinsiedlungsgebiet Kahlertstraße, Hof Knufinke" (Stadtverordnetenversammlung 2.3.1951), wie für ganze Wohnbauvorhaben (18 Mietwohnungen in der Danziger Straße an den "Arch.

⁹²⁹ Es bleibt der Verdacht, dass in diesen Fällen der Status als Besatzungsmacht Anlass war, die Grundstücke nicht zu veräußern. Die häufig im Rat geäußerten Vorbehalte (besetzte Wohnungen, in den Folgejahren die Lärmbelastungen durch den Flugplatz) lassen dies nicht ausschließen.

Erich Wendland" (Stadtverordnetenversammlung 8.10.1951) oder gesamte Siedlungsflächen: Am 9.9.1953 wurden 40 Plätze am Elbrachsweg (3 DM/m²), 12 Plätze am Surenhofsweg (2,75 DM/m²) und 8 Plätze am Brockweg (2,75 DM/m²) erworben und in Erbpacht unter der Treuhandschaft des *Bauvereins* vergeben.⁹³⁰

Die Vergabe von Erbbaurechten wurde auch für den Wiederaufbau und die Neugestaltung der Innenstadt eingesetzt: Der Abriß der Blessenstätte 3 und 15 wurde verbunden mit der Vergabe von Erbbaurechten (Rat 3.12.1954, 31.1.1955). Auch spielten bis zu Beginn der 1960er Jahre sozialpolitische Gründe im Erbbaurecht eine Rolle: So wurde im Rat am 6.11.1962 an die "Wwe. Lieselotte Konopatzki, 7 Kinder zwischen 1 - 10 Jahre" ein Erbbaurecht in dem "Einfachhaus Holzheide 135" zur Verfügung gestellt. Wie bedeutend der wohnungspolitische Wandel war (s.o., Wechsel von der Objekt- zur Subjektförderung), zeigt sich hier in der Bedeutung der Lastenbeihilfe, die die monatliche Belastung von 300 DM auf 63 DM senkte. Für einen vergleichbaren Fall, unwürdige Wohnverhältnisse zu beenden ("Familie wohnt in den früheren Büroräumen des Viehhofs, Eltern schlafen mit den 5 jüngsten Kindern in einem 11 m² großen Raum") reduzierte die Lastenbeihilfe die monatliche Belastung von 333 DM auf 120 DM.⁹³¹

Trotz aller Bemühungen klafften auch im Erbbaurecht große Lücken zwischen Nachfrage und vorhandenen Angeboten. 1955 lagen 137 Anträge auf Erbbaurecht vor, denen lediglich 36 geeignete Grundstücke gegenüberstanden (Rat 9.5.1955).

In der Stadtverordnetenversammlung am 20.3.1953 wurden die Erbbauzinsen mit 4% des jeweiligen Grundstückes festgelegt. Drei Monate später wurde in nicht-öffentlicher Sitzung am 9.6.1953 ein "Ausschuß zur Auswahl der Erbbauberechtigten" gebildet und eine Dringlichkeitsliste als Voraussetzung für die Vergabe von Erbbaurechten gefordert.

Noch 1964 wurde die Vergabe von Erbbaurechten an Wohnungsbaunehmen damit begründet, dass eine "Rentierlichkeit sonst nicht zu erzielen" sei. Mit diesem Beschluss (Rat 25.8.1964) wurden an die *Ravensberger Heimstättengesellschaft* 8 900 m² für 60 Mietwohnungen und 6 200 m² an den *Bauverein* für den Bau von 40 Mietwohnungen sowie weitere 3 000 m² für die Errichtung von 20 "Vorratseigentumswohnungen" in Erbpacht vergeben. In derselben Sitzung stellten die Ratsmitglieder befriedigt fest, dass dies die "richtige Form der Wohnungsbauförderung" sei (Dr. QUIRLL), der Wohnungsbau trotz fehlender Grundstücke immer im Vordergrund stehen müsse (VOGELSANG) und das "Erbbaurecht in großen Umfang" sich als Maßnahme bewährt habe (KARDINAHL).

Die Bedeutung des Instrumentes Erbbaurecht wird im Umfang der Tätigkeiten deutlich: Seit der ersten Vergabe von Erbbaurechten 1948 bis 1969 sind insgesamt 497 Erbbauverträge geschlossen worden, davon 444 mit privaten Bauherren (89%) und 53 mit Wohnungsunternehmen (11%).

⁹³⁰ Wie nah der Siedlungsgedanke 1953 noch war, zeigt die Einlassung des "Ratsherrn Kardinahl" der "die materiellen und ideellen Wert der Kleintierhaltung" heraushob und das Stadtbauamt bat, "bei der Errichtung dieser Eigenheime der Möglichkeit zur Haltung von Kleintieren Rechnung zu tragen." Rat 9.9.1953.

⁹³¹ Zum Vergleich: monatliche Durchschnittseinkommen eines Industriearbeiters 630 DM, eines Angestellten im technischen Dienst 890 DM, eines Angestellten im Einzelhandel 664 DM. Nach: Weiße Kragen. In: <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-45140621.html> (Der Spiegel 26/1962, 27.6.1962) {12.2.2012}.

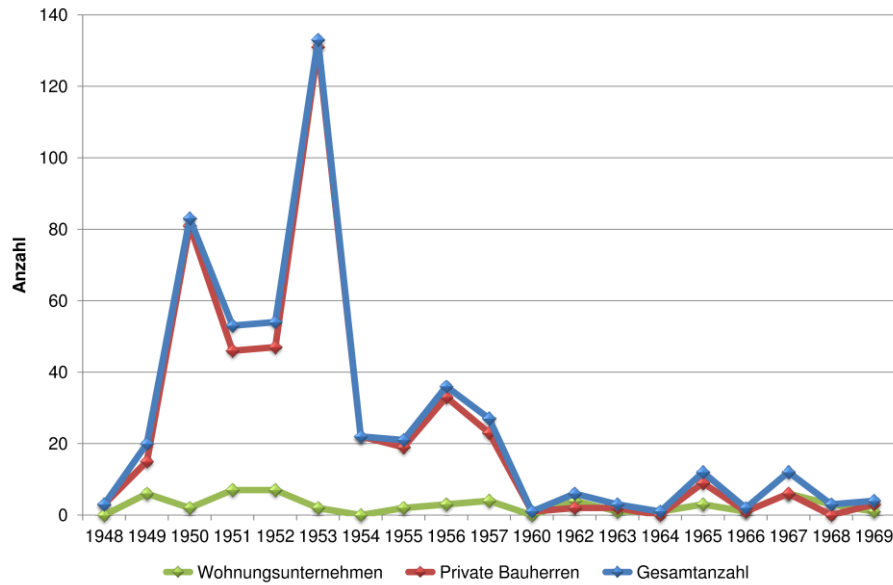


Abb. 77: Erbbauverträge insgesamt, an Private und an Wohnungsunternehmen, eigene Darstellung. Quelle: Übersicht Erbbauvertragsfälle; Stadt Gütersloh, Fachbereich Immobilienmanagement und Wirtschaftsförderung, 15.2.2012.

Die gesamte in der Zeit vergebene Fläche betrug 556 876 m². Dabei war der Anteil der an die Wohnungsunternehmen vergebenen Flächen erheblich größer als ihr Anteil an den Verträgen. Er betrug 11%, der Anteil an der vergebenen Flächen hingegen 43% (242 066 m²), die Flächen der privat vergebenen Erbbauverträge betrug 314 810 m² (57%).

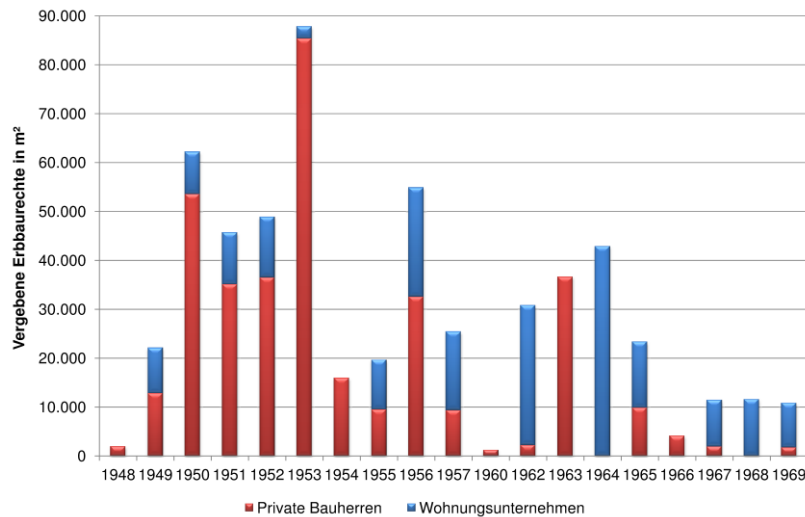


Abb. 78: Anteile der in Erbbauverträgen vergebenen Flächen an private Bauherren und Wohnungsunternehmen 1948 - 1969, eigene Darstellung. Quelle: Übersicht Erbbauvertragsfälle, Stadt Gütersloh, Fachbereich Immobilienmanagement und Wirtschaftsförderung, 15.2.2012.

Die durchschnittliche Größe der vergebenen Flächen lag bei den Wohnungsunternehmen bei 4 567 m², bei den privaten Bauherren bei 709 m². Die größte vergebene Fläche betrug 42 457 m² (Ravensberger Heimstätten Immo-

lien GmbH & Co. KG, Kahlertstraße 160 - 170, "freistehende Wohnblocks"), die kleinste Fläche 141 m² (Private Bauherren, Südring 87).

Merkmale der Bodenwirtschaft der Stadt Gütersloh 1945 - 1969 - Vergabe von Erbbaurechten

- Neben dem direkten Bodenerwerb und -verkauf zweite wichtige Säule der Gestaltung und Steuerung des Wohnungsbaus.
- Erbbaurechte wurden vergeben aus
 - > sozialen Gründen (Senken der Grundstückskosten privater Bauherren),
 - > wirtschaftlichen Gründen (Rentierlichkeit von Wohnungsbauvorhaben, Mietsubventionierung),
 - > strategischen Gründen (keine Weitergabe von Eigentum)
 - > städtebaulichen Gründen (Gestaltung der Innenstadt)
- Anwendungskontinuität des Instrumentes über den Zeitraum 1948 - 1969.
- Große Nachfrage bei unzureichendem Angebot.

Abb. 79: Merkmale der Bodenwirtschaft der Stadt Gütersloh 1945 - 1969 - Vergabe von Erbbaurechten, eigene Darstellung.

Abbildung der Stadtentwicklung in den Bodenrichtwerten

Ein Indiz für die zentrifugale Kraft der Stadtentwicklung sind die Richtwerte, die in Gütersloh in den Bodenrichtwertkarten seit 1963 geführt werden. Grundlage war die Verpflichtung nach § 143 des BBauG, nach der die Geschäftsstellen der Gutachterausschüsse Kaufpreissammlungen anzulegen (§ 143 (2)) und auf dieser Grundlage Richtwerte zu ermitteln hatten (§ 143 (3)). Die Ausschüsse wurden zunächst in den Kreisen und kreisfreien Städten geführt, ab 1980/81 hatten auch die großen kreisangehörigen Kommunen eigene Gutachterausschüsse einzurichten. Zu diesem Zeitpunkt ging die Führung der Richtwertkarte vom Kreis auf die Stadt Gütersloh über. Richtwerte für die Innenstadt wurden wegen zu erwartender Konflikte zunächst nicht geführt.⁹³²

Die Richtwerte bilden die Dynamik des Stadtentwicklungsprozesses ab, in dem sie erkennbare Sprünge auf der Grundlage städtebaulicher Entwicklungen aufweisen. Dabei wirken die unterschiedlichen Entwicklungsimpulse räumlich sehr unterschiedlich.

So lag der Richtwert westlich des Zentrums (Herzebrocker, Barkeystraße) 1963 bei 60 DM, 1969 bei 80 DM (+ 33%). Die Entwicklungsdynamik dieses Bereiches, unmittelbar am historischen Kern aber außerhalb des eigentlichen Einkaufsbereiches gelegen war relativ gering, neue Projekte gab es nur vereinzelt. Der Richtwert im nördlichen Stadtbereich (Kahlertstraße) hingegen

⁹³² Gespräch Stadt Gütersloh, Fachbereich Vermessung, Herr Dr. Geuenich, Herr Tegelkämper; 29.9.2010.

stieg von 21 DM (1963) auf 41 DM (1969, + 95%). Grund waren die Entwicklungsimpulse vor allem des Wohnungsbaus, die den Richtwert fast verdoppeln ließen. Allgemein konnten die am Rande des alten Siedlungsbestandes gelegenen Flächen von den Wertzuwächsen, die in der Regel durch den Wohnungsbau verursacht wurden, profitieren (Auf der Benkert, unmittelbar am alten Siedlungsrand: 1963 32 DM, 1969 70 DM, + 119%, Ostermannsweg: Anbindung an alten solitären Siedlungssplitter, 1963 15 DM, 1969 50 DM, + 233%). Erkennbare aber geringere Zuwächse hingegen wiesen jene Bereiche auf, in denen der (öffentliche) Geschosswohnungsbau Schwerpunkt war (Sundernstraße: 1963 30 DM, 1969, 48 DM, + 60%; Elbrachtsiedlung: 1963 25 DM, 1969 45 DM, + 80%).

Noch deutlicher wird der Entwicklungsgewinn bei dem großen Wohnsiedlungsprojekt in Blankenhagen (Bebauungspläne Nr. 34, 39 und 43). Dort stieg der Wert von 19 DM (1963) auf 41 DM (1969, + 115%).

Dagegen konnten Bereiche wie der Stadtpark, die 1963 noch von in Gütersloh einmalig hohen Werten geprägt waren (70 DM) bedingt durch die geringe Entwicklungsdynamik (wenig Bodenverkäufe, kaum Bautätigkeiten) in nur geringen Maßen von der allgemeinen Entwicklung profitieren (1969 100 DM, + 43%).

Wie ein weiterer Vergleich zeigt, näherten sich anfangs niedrige Bodenrichtwerte an höhere Richtwerte aufgrund eigener Entwicklungsimpulse an.

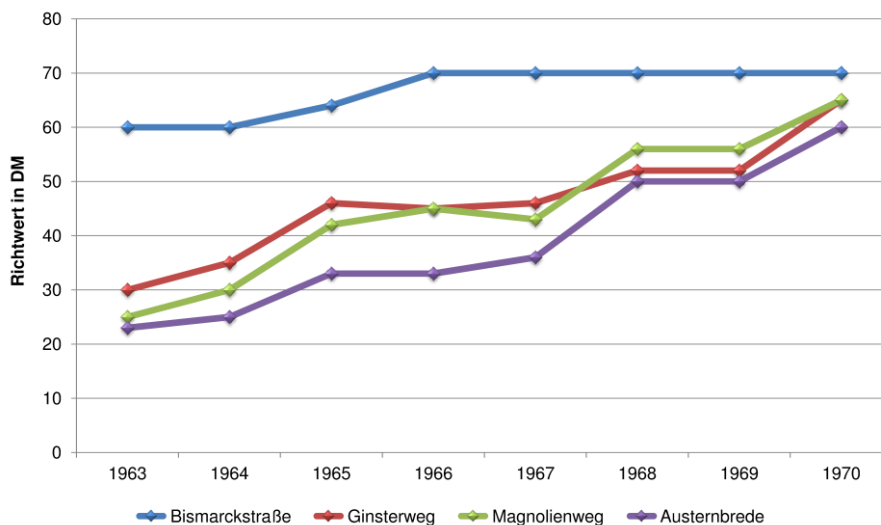


Abb. 80: Vergleich der Bodenrichtwerte der Entwicklungsachse Kahlertstraße, eigene Darstellung. Quelle: Stadt Gütersloh, Bodenrichtwertkarten 1963 - 1969.

Die Abbildung zeigt längs der Entwicklungsachse Kahlertstraße die Richtwerte in zunehmender Entfernung vom Zentrum. Zu Beginn lag der zentrumsnahe Wert relativ hoch (60 DM), stieg aufgrund der geringen Entwicklungsimpulse bis 1966 lediglich auf 70 DM (+16%) und stagnierte ab da. Die weiteren Werte längs der Kahlertstraße sind zunächst kleiner, je entfernter sie vom Zentrum lagen (30 DM - 25 DM - 23 DM) - eine übliche Reihung. Sie glichen sich aber mit zunehmender Bebauung im Laufe der Jahre an und erreichten - unabhängig von ihrer Entfernung zum Zentrum - 1969 fast gleich

hohe Werte (65 DM - 65 DM - 60 DM). Die Dominanz der Innenstadt blieb sowohl in ihrer absoluten Höhe (120 DM 1970) als auch in ihrer Dynamik (1961 - 1969, + 120%) erkennbar. Die anfangs 1963 noch deutlich erkennbare Hierarchie der zentrenahen hohen Richtwerte und der geringer werdenden Richtwerte mit zunehmender Entfernung vom Zentrum wichen zusätzlichen Entwicklungsimpulsen in den Siedlungsringen.

Auch in diesen Ergebnissen zeigt sich der Wohnungsbau als starker Motor, der einen großen Einfluss auf die Bodenrichtwerte genommen und dabei die "natürliche" Hierarchie der Richtwerte neu geordnet hat.

Bewertung - Die Bedeutung der Bodenwirtschaft für die städtebauliche Entwicklung

Die Bedeutung von Bodenordnung und Bodenwirtschaft zeichnet sich in der Geschichte des Städtebaus klar ab (s. Abschnitte 3.1 - 3.4) und ist in dieser Form auch Teil der Gütersloher Städtebaugeschichte. Der Besitz von Grund und Boden, die Verfügbarkeit darüber und ihre Struktur waren bestimmend für die städtebauliche Entwicklung. In den oben erörterten Entwicklungsjahren lässt sich eine durchgehende gesellschafts-politische Bedeutung von Bodenwirtschaft und -ordnung mit unterschiedlichen Antworten erkennen. Der Umgang mit Boden war in den kapitalistischen Verhältnissen des 19. Jahrhunderts eine deutlich andere als in den reformorientierten 1920er Jahren.

Gütersloh blieb von den - ohnehin nur in den 1940er und frühen 1950er Jahren - geführten Diskussionen über Revisionen des Bodenrechts oder gar der Bodenreform unberührt. Ihr hatten schon NELL-BREUNING und SEIFARTH ungenutzte Chancen bescheinigt.

Die Städte und Gemeinden waren die Hauptlastträger des Wiederaufbaus und in dieser Aufgabe verpflichtet, bodenwirtschaftlich und bodenordnerisch zu handeln. Die Stadt Gütersloh machte hier keine Ausnahme. Auch sie war die einzige gestaltende Kraft in vielen Bereichen des Wiederaufbaus und der anschließenden Jahre. Aufgrund der wirtschaftlichen zu Beginn des Wiederaufbaus so nicht erwarteten Entwicklung - auch hier in Analogie zur bundesdeutschen Situation - war Gütersloh imstande, bodenwirtschaftlich zu handeln und Grundstücke zu erwerben und zu veräußern. Wie der Wohnungsbau waren auch Bodenwirtschaft und Bodenordnung Schwerpunkte in den Erörterungen im Rat. Das Instrumentarium wurde - mit Ausnahme der Umlegung - konsequent genutzt, selbst negativ besetzten Instrumenten wie der Enteignung ging die Stadt Gütersloh nicht aus dem Wege, führte diese Verfahren aber nie zu Ende.

Auch der Umfang der Erwerbe, der durch Veräußerungen kaum verringert wurde, machte die Bedeutung des Schwerpunktes in der Stadtentwicklung deutlich. Wie bedeutend für den Wohnungsbau und für die Eigentumbildung das Instrument des Erbbaurechtes war, wird ebenfalls in den Beratungen der Stadtverordnetenversammlung und des Rates offensichtlich. Trotzdem konnte die Nachfrage nach Erbbaurechten nicht vollständig befriedigt werden.

Fazit III: Die Bedeutung von Bodenwirtschaft und Bodenordnung für die städtebauliche Entwicklung

Die Bodenwirtschaft war eines der zentralen Instrumente der Stadtentwicklung. Zusammen mit dem Wohnungsbau bestimmte sie zu wesentlichen Teilen die städtebauliche Entwicklung in den Jahren 1948 - 1969.

III. Thematischer Schwerpunkt Verkehrsplanung

Einführung

Wie die gesamte Infrastruktur waren auch die verkehrlichen Anlagen in NRW nach dem Zweiten Weltkrieg zu großen Teilen unbenutzbar. Bis 1952 konnten von den 514 zerstörten Brücken lediglich 376 vollständig wieder hergestellt werden, 75 waren nur als Behelfsbrücken hergerichtet, 63 Brücken fehlten ganz. Für die Wiederherrichtung wurden 400 Mio. DM ausgegeben, weitere 550 Mio. DM waren noch nötig.⁹³³ Der Bundesfernstraßenbau (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) wurde zügig voran getrieben, da mit der prosperierenden Wirtschaft die steigenden Verkehrsmengen mit dem überkommenen Straßennetz kollidierten. Dringend war der Ausbau, da "viele enge Ortsdurchfahrten, schienengleiche Eisenbahnkreuzungen und zu kurvenreiche oder zu schmale Straßen an der Zunahme der Verkehrsunfälle ursächlich beteiligt sind."⁹³⁴ Sukzessive wurde auch die Errichtung von Raststätten und Tankstellen durch Ausbau und Neubau weitergetrieben und hierfür zu großen Teilen privates Kapital in Anspruch genommen. Neu auf den Autobahnen war der Aufbau eines Fernmelde-Notrufnetzes.

Im Gegensatz zum Städtebau, der lange Zeit bis 1960 auf eine neue einheitliche Gesetzgebung warten musste (BBauG), konnte sich der Bundesfernstraßenbau auf neue nach dem Zweiten Weltkrieg geschaffene Gesetze stützen:

- Straßenverkehrsgesetz vom 19.12.1952 (BGBl. I S. 837).
- Bundesfernstraßengesetz vom 6.8.1953 (BGBl. I S. 903).
- Straßenverkehrs-Ordnung vom 29.3.1956 (BGBl. I S. 327).
- Straßenverkehrs-Zulassungsordnung i.d.F. vom 29.3.1956 (BGBl. I S. 271).

Die Verwaltung der Landstraßen lag bei den Ländern, bei den Bundesstraßen und Bundesautobahnen bei den Ländern im Auftrag des Bundes. 1959 verfügte Deutschland über

- 2 186 km Bundesautobahnen.
- 24 186 km Bundesstraßen.
- 53 265 km Landstraßen I. Ordnung.
- 48 749 km Landstraßen II. Ordnung.⁹³⁵

⁹³³ Presse- und Informationsamt der Bundesregierung, 1952; S. 159.

⁹³⁴ Presse- und Informationsamt der Bundesregierung, 1952; S. 159 f.

⁹³⁵ Wandersleb, 1959; S. 1394.

Die Kollision der steigenden Verkehrszahlen mit dem vorhandenen Straßennetz sowohl in den historischen Kernen wie auch im regionalen und überregionalen Netz war prägend für die Diskussionen in den Wiederaufbaujahren. Waren Aus- und Neubau der überörtlichen Straßen im wesentlichen unumstritten - Bürgerinitiativen im heutigen Sinne, die sich gegen den Bau einer Bundesfernstraße wandten, gab es noch nicht - so fokussierten sich die städtebaulichen Auseinandersetzungen vor allem in den Innenstädten. Dort waren auch die Anforderungen des wachsenden Verkehrs an die alten Siedlungsstrukturen am größten.

Auch für den Bereich des Verkehrs hatten LE CORBUSIER und seine Mitverfasser in der *Charta von Athen* entsprechende Vorarbeiten geliefert. Schon 1929 dokumentierte LE CORBUSIER im üblichen Stakkato des Futurismus sein unbedingtes Credo für das Automobil: "Autos, Autos, schnell, schnell,... die Freude an der Kraft ... der Morgen dämmt ... Ihre Kraft gleicht einem Bergstrom, von Wolkenbrüchen geschwellt: Furie der Zerstörung. Die Stadt zerbröckelt, die Stadt kann nicht weiterbestehen, die Stadt ist zu alt; der Bergstrom hat kein Bett, er wird zur Sintflut."⁹³⁶

Auf der Grundlage "rigoroser Statistiken" sollten nach der *Charta* alle Straßen klassifiziert und entsprechend den Anforderungen ausgebaut werden, bei stark belasteten Straßen waren Unterführungen zu errichten. Prägender Bestandteil der *Charta* in der Verkehrsplanung war - adäquat der Trennung der Flächennutzungen wie Wohnen und Arbeiten - die Trennung der Verkehrsarten, "um das Los der Fußgänger radikal von dem der Kraftfahrzeuge zu trennen," den "Lastern" war "eine besondere Fahrbahn einzuräumen", für den Fernverkehr waren "Durchgangsstraßen" vorzusehen.⁹³⁷ Dazu sieht die *Charta* eine klare Hierarchisierung der Straßen von den Wohnstraßen mit "besonderer Atmosphäre" über die "Spazierstraßen" mit Gleichberechtigung von Straßen und Fußgängern und den Hauptstraßen bis zu den Fernverkehrsstraßen "ohne Berührungspunkte" vor. Diese hierarchische Ordnung des Straßensystems wurde ein charakteristisches Merkmal für die Stadtgrundrisse des Wiederaufbaus vor allem bei neuen Siedlungen aber auch - wo möglich - in den historischen Stadtkernen.

So sollte in Ulm zwar das Gepräge der mittelalterlichen Stadt erhalten bleiben, dies war aber zu verbinden mit "Straßenerweiterungen, Auflockerungen des zu dichten Altstadtkerns, Durchlüftung und Durchgrünung, wo es unsere Zeit erfordert."⁹³⁸ Mit diesem Ziel wurde die Altstadt durch einen Straßenneubau geteilt, der als "Neue Straße" heute die L 2021 und B 28 verbindet. Zu befürchtende Konsequenzen dieser Teilung waren der Stadt Ulm schon 1949 bei der Planung unter Mitwirkung von PAUL BONATZ bewusst, doch bestand die Hoffnung, dass auch diese Straße "das organisch Gewachsene der Altstadt nicht zerstören" wird... Wer einst glaubte, sie zerschneide roh das Gebiet der Altstadt, wird heute [1954] bestätigen, daß durch ihre hervorragende Trassierung zwischen Baumstarck und Hauptwachplatz die Stadt ohne das

⁹³⁶ Zitiert nach: Jaspert, 1961; S. 367.

⁹³⁷ Le Corbusier, 1962; S. 106 f.

⁹³⁸ Pfizer, Thomas: Neubau der Stadt - Die Ulmer Schwörreden 1949 - 1958, Ulm 1959; S. 16 (Gestaltung durch die *Hochschule für Gestaltung Ulm*). Die Schwörreden gehen auf das 14. Jahrhundert zurück, wurden von den Nationalsozialisten wiederbelebt und von Oberbürgermeister Pfizer 1949 wiederaufgegriffen. Als Arbeitsberichte sind die Schwörreden ein herausragendes Dokument der Stadtentwicklung des Wiederaufbaus in Ulm und spiegeln sowohl Entwicklungsschwerpunkte wie auch gesellschaftlich-politische Befindlichkeiten wider.

alte zu zerstören, ein neues Gesicht erhielt... Sie hat die Herzen der Ulmer erobert..."⁹³⁹

Auch RUDOLF SCHWARZ, der bis 1952 den Wiederaufbau von Köln leitete, vertrat die Auffassung von einer klaren Funktionszuweisung und hierarchischen Ordnung der Straßen und verband dies mit der Vorstellung über die sukzessive Zusammenführung und Bündelung des Verkehrs und einer Verteilung in die Städte, die er mit dem Versickern des Blutes einer Arterie in das Gewebe verglich. Dennoch warnte er in seinem Vortrag auf einer Arbeitstagung des *Deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung* schon 1948 davor, "daß das Geschäftsleben sich aus den alten Kaufstraßen an die neuen Verkehrsbänder verlagert."⁹⁴⁰

Diese Hierarchisierung des Straßensystems lässt sich in den zahlreichen städtebaulichen Entwürfen wie Sennestadt unmittelbar ablesen und kam dem städtebaulichen Leitbild der Nachbarschaften entgegen. So ordnen GÖDERITZ/RAINER/HOFFMANN die gegliederte und aufgelockerte Stadt streng hierarchisch von Hauptverkehrsstraße - Sammelstraße - Anliegerstraße entsprechend den Nutzungen City - Nachbarschaft - Wohnbereich - Nachbarschaftsschwerpunkt. Es bestand ein abgestimmtes Verhältnis zwischen dem Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt und den verkehrlichen Hierarchien. Diese Gliederung lässt darüber hinaus eine Hierarchie erkennen, die vom öffentlichen Raum - der City - hin zum privaten Raum der Nachbarschaft, letztlich dem eigenen Wohnraum, reicht.

Die Diskussionen über das "Wie" einer zukünftigen Verkehrsplanung lässt eine wesentlich geringere Spanne erkennen als das "Wie" über den zukünftigen Städtebau. RAINER hat in seiner "Städtebaulichen Prosa" (die später in Teilen in die "Gegliederte und aufgelockerte Stadt" floss) den zukünftigen Belangen des Verkehrs einen ersten Rang eingeräumt.⁹⁴¹ Er anerkennt den emotional-historischen Wert der überlieferten Straßennetze, weist aber zugleich darauf hin, dass ihr Wert nicht nur nach den Herstellungskosten sondern auch nach dem gemessen werden muss, was diese - in seinen Augen undifferenziert gleichen Straßen - an Verkehrsleistung tatsächlich gebracht haben. In seiner abschließenden Anmerkung wird deutlich, wie groß der weit verbreitete Wunsch nach Neuanfang war (eine Chance, die Jahre später dennoch von vielen als verpasst angesehen wurde) und welcher ungerührter Umgang bereits 1948 mit den zerstörten Städten gepflegt wurde: "In beiden Fällen [Wohnungsbau und Straßenbau] ist von dem Erbe der Vergangenheit nur das Baumaterial als solches für die Zukunft von Wert und wird selbstverständlich an Ort und Stelle für den Neubau verwendet. Aber es ist gleichgültig, ob man die Ziegelsteine aus Ruinen holt oder die Pflastersteine von unbeschädigten, aber überflüssigen Straßen zwischen ihnen aufnimmt."⁹⁴²

Auch im zerstörten Dresden wurden Pläne für den Wiederaufbau erörtert, die Konsequenzen vor allem für die Altstadt gehabt hätten. Nach den Vorschlägen des ehemaligen Bauhauslehrers MART STAM sollte auf der vollständig beseitigten Altstadt, der auch die *Semper Oper* als bürgerliches Requisit sowie die Ruinen des Schlosses und der Sophienkirche zum Opfer gefallen wären, eine neue weiträumige Bebauung entstehen. Der bereits 1956 verstor-

⁹³⁹ Pfizer, 1959; S. 106.

⁹⁴⁰ Zitiert nach Wolff, 1959; S. 32.

⁹⁴¹ Rainer, 1948.

⁹⁴² Rainer, 1948; S. 137.

bene Stadtbaurat HERBERT CONERT hingegen vertrat die Auffassung einer weitgehenden Erhaltung des Stadtkerns in seiner barocken Haltung und mit den vorhandenen Maßstäben. Eine weitere Lösung sah eine vierzig Meter breite Achse durch die Stadt vor, dem der Altmarkt und die Straßenzüge der Schloßstraße sowie Teile des Residenzschlosses zum Opfer gefallen wären. Material- und Geldmangel verhinderten zunächst solche Pläne. Dennoch bleibt Teil der Wiederaufbaugeschichte von Dresden die sich bis in die 1960er Jahre hinziehende nachträgliche Zerstörung, dem eine Fülle weiterer historischer Substanz verloren ging.⁹⁴³

Ohne einen unmittelbaren Nachweis dürften dennoch alle Städte in Deutschland die Gelegenheit genutzt haben, die Innenstadtstrukturen zugunsten des Gewinns von Verkehrsflächen und einer damit verbundenen Vergrößerung der städtebaulichen Strukturen zu verändern, diesen Schluss lassen die heutigen Innenstadtstrukturen zu. Mit dem Umbau der Innenstadt ging der Bau von Tangenten einher, die die Innenstädte entlasten sollten und der weiträumigen Umfahrung der Städte dienten. Wie rigide und apodiktisch das Diktat einer neuen Verkehrsplanung war zeigt eine Publikation des Senators für Bau- und Wohnungswesen Berlin aus 1957: "Wenn man eines Morgens, nichts Böses ahnend, seinen Fuß auf die Straße setzen will - dann ist sie weg. Zum Trost erblickt das misstrauisch suchende Auge etwas später eine neue, viel breitere, viel geradere, viel längere Straße. Irgendwo reißt sie ihren Rachen auf, speit einen Tunnel aus und verschluckt Autos wie Sternschnuppen. Und die Fußgänger? Mit unverbesserlichen Neandertalern kann sich die neue Straße nicht abgeben. Wer ein Ziel hat, soll im Auto sitzen, und wer keins hat, ist ein Spaziergänger und gehört schleunigst in den nächsten Park."⁹⁴⁴ 1959 schlussfolgerte HALSTENBERG: "Die baulichen und städtebaulichen Folgerungen aus dieser Revolution [des Verkehrswesens] sind bisher noch nicht mit der erforderlichen Entschiedenheit gezogen worden."⁹⁴⁵ Dennoch wäre es zu einfach, ausschließlich die Verkehrsplanung als Synonym für einen unsensiblen, ja zerstörerischen Städtebau zu sehen. In den 1960er Jahren forderten Lehrbücher auch: "Dabei ist die Gestaltung [der Straßen] nicht ein Ding für sich, sondern ein Teil des ganzen, denn sie besteht in dem Bemühen, das zu schaffen, was wir auf dem fertigen Weg erleben wollen. Man wird die schönen und günstigen Stellen nutzen, neue entstehen lassen, Hindernisse geschickt und sogar reizvoll überwinden, ein Werk schaffen, aus einem Guß."⁹⁴⁶

HILLEBRECHT als die über lange Zeit in Deutschland führende Stimme des Wiederaufbaus und der folgenden Jahre bis zu seinem Dienstenende 1975 prägte mit seinen Verkehrsbauten entscheidend das neue Hannover. In der Bauausstellung *Constructa* in Hannover 1951 stellte er eine völlig neue Raumauffassung von Stadt vor. Ein leistungsfähiges Verkehrsnetz war zunächst Grundbedingung zur Bewältigung der zu erwartenden Verkehrsmengen, diente aber auch der Gliederung der Stadträume, die sich bewusst gegen überkommene Raumauffassungen stellten wie HILLEBRECHT 1981 betonte: "Dieses Schwingen habe ich als ein Gefühl unserer Zeit empfunden, im Kontrast zum Gefühl des Marschierens oder des Geradeausgehens. Ich bin

⁹⁴³ S. hierzu: Paul, Jürgen: Dresden: Suche nach der verlorenen Mitte, in: Beyme, 1992; S. 313 - 333, sowie: Gutschow, Niels: Von der "neuen" zur "schönen" Stadt, in: Akademie der Künste (Hg.): 1945 Krieg - Zerstörung - Aufbau. Architektur und Stadtplanung 1940 - 1969, Berlin 1995; S. 272 - 283.

⁹⁴⁴ SenBauWohn, Presse- und Informationsamt des Landes Berlin (Hg.): Berlin. Berlin 1957, o.S. Zitiert nach: Bodenschatz, Harald: Berlin West: Abschied von der 'steinernen Stadt', in: Beyme et al., 1992; S. 73.

⁹⁴⁵ Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung, 1959; S. 39.

⁹⁴⁶ Lorenz, Hans: Trassierung und Gestaltung von Straßen und Autobahnen, Kassel 1971, Vorblatt.

heute noch der Meinung, daß das richtig ist, und daß man den Raum heute ganz anders erlebt als im 19. Jahrhundert."⁹⁴⁷ Seine Idee war die der Stadtlandschaft, gegliedert durch ein System weiträumig verbundener Verkehrswege, in dem großzügige Neubausiedlungen und Grünflächen ausreichend Raum fanden, diese Gliederung zu unterstützen.

Zusätzlich hatte HILLEBRECHT Hannover mit einem Ring autobahnähnlicher Straßen umgeben und diese Idee bildhaft - dies war einer der herausragendsten Eigenschaften HILLEBRECHTS - mit einem Rad verglichen. Radnabe war der Innenstadtring, der Radkranz die Tangenten für den Fernverkehr und für die Verbindungen unter den Ortsteilen. Die Radspeichen bildeten die Radialstraßen zur kürzesten Verbindung von Innenstadtring und Tangenten. Deutlich wehrte HILLEBRECHT sich gegen verkehrserzeugende Nutzungen in der Innenstadt und begründete dies mit den Erfahrungen, die er auf einer Studienreise in den USA gemacht hatte. Dort unmittelbar am Times Square in New York hätten Büros leer gestanden, da niemand Flächen ohne Stellplätze mieten wollte. Arbeitsplatzintensive Nutzungen (Beispiel Bürogebäude der *Continental* am Königsworther Platz, 1953 von ERNST TINSSER und WERNER DIERSCHKE, heute Teil der *Leibniz Universität Hannover*) entstanden außerhalb des Kernbereiches, während in der Innenstadt drei- bis viergeschossige Geschäftshäuser dominierten.

Die Umgestaltung von Hannover durch die offensive Aufnahme von Konflikten und ihrer Bewältigung ist ein Erfolg von HILLEBRECHT. Dennoch dürfen die (wie in vielen anderen Städten) über die Kriegszerstörungen hinausgehenden Abbrüche und Eingriffe in vorhandene Nutzungen und in die Landschaft nicht übersehen werden. So führte die Osttangente vollständig durch den Eilenriede-Wald, einem Naherholungsgebiet der Hannoveraner Bürger. 1949 bereits ließ HILLEBRECHT die Tangente bauen, doch resümierte er schon wenige Jahre später 1956: "Andererseits darf nicht verschwiegen werden, daß im unmittelbaren Bereich der Autostraße der Wald an Erholungswert für den Fußgänger eingebüßt hat."⁹⁴⁸ Ähnlich wie in Hannover konnte sich auch TAMMS in Düsseldorf mit seinem Bild von einer autogerechten Stadt durchsetzen, das im seinerzeit bereits umstrittenen Bau des "Tausendfüßlers" kulminierte (s.o.). Die Hochstraße war ohnehin weniger verkehrsplannerische Notwendigkeit als vielmehr die skulpturale Verkörperung moderner Stadtplanung.

In kleinerem Maßstab ist Kassel ein Beispiel für die Dominanz der Verkehrswegeplanung mit massiven Folgen für das Stadtgefüge. Der "Verkehrsnetzplan" sah 1966 ein Kassel vollständig umgebendes ringförmiges Tangentensystem vor, das kreuzungsfrei an die Radialstraßen und Autobahnen angebunden werden sollte. Die Fußgänger wurden an den großen Knoten kreuzungsfrei durch Unter- und Überführungen geführt und waren so Teil dieser dominierenden Funktionsidee. Neben den großräumigen Verkehrsbauten errichtete Kassel 1953 die erste Fußgängerzone in Deutschland, die "Treppenstraße", die aus einem Wettbewerb im Mai 1947 hervorgegangen war. Die Höhendifferenz wird durch eine Treppenanlage überwunden, die durch Podeste gegliedert wird. Die beidseits zur selben Zeit errichteten Gebäude machten diesen Ort zu einem beispielhaften Ensemble des Wiederaufbaus.

⁹⁴⁷ Zitiert nach Durth, 1981; S. 371.

⁹⁴⁸ Garten und Landschaft, 2/1956. Zitiert nach: Deutscher Städtetag (Hg.): Städtebau als Herausforderung. Ausgewählte Schriften und Vorträge von Rudolf Hillebrecht, Köln o.J. [1975]; S. 209. Dort zur Quelle keine weiteren Angaben.

Solche Lösungen entsprangen letztlich auch der Einsicht, dass selbst bei einem grundlegenden Umbau der Innenstädte Teile des überkommenen Stadtgrundrisses für den Individualverkehr gar nicht mehr zugänglich sind und dem Fußgänger übereignet werden können.

Der oben beschriebene zaghafte Perspektivwechsel in der Städtebaupolitik auf der 11. Hauptversammlung des *Deutschen Städtetages* (s. 3.4.4 "Grundzüge der städtebaulichen Entwicklung") lässt sich für den Bereich der Verkehrsplanung ebenfalls nachweisen. Zunächst dominierten in den Referaten des "Arbeitskreises III - Flüssiger und sicherer Stadtverkehr" weiterhin die Funktionsideen einer verkehrsgerechten Stadt.⁹⁴⁹ Es ist auffallend, dass in den einzelnen Referaten und Beiträgen häufig die Verhältnisse in den USA als der zu erwartende Maßstab genannt werden. Die Äußerungen sind weiterhin geprägt von dem Gedanken, den Verkehr flüssiger zu machen und alle Störfaktoren wie begrenzte Flächen, bauliche Hindernisse in Form von Engstellen, ungeeignete Knotenausbildung, ruhender Verkehr und unzureichende Querschnitte zu beseitigen. Angesprochen wird der rückständige Ausbau der Straßen, Trennung der Verkehrsarten, die dringende Notwendigkeit zentraler Finanzmittel, die Bedeutung der Generalverkehrspläne für die Bewältigung der verkehrlichen Probleme und der Bau ausreichender Stellplatzanlagen sowie die noch ausstehende Verpflichtung, private Stellplätze anzulegen.

Daneben lassen sich nur einzelne Vorbehalte gegenüber dem Primat der Verkehrsplanung erkennen. GERD ALBERS, als Leiter der Bauverwaltung der Residenzstadt Darmstadt dem bauhistorischen Erbe besonders verpflichtet, warnte vor einer einseitigen Sichtweise. Zunächst anerkannte er die notwendigen Verkehrsplanungen, warnte aber gleichzeitig "...vor der Versuchung, nach der Seite des geringsten Widerstandes auszuweichen und dem Verkehr Wohnruhe und Grünflächen zu opfern. Denn so unbestimmt heute noch die Vorstellung sein mag, die wir von der Stadt als ganzes haben - sicher findet sie nicht ihr letztes Ziel und ihre Krönung im reibungslosen Verkehrsablauf möglichst großer Fahrzeugmengen."⁹⁵⁰ Stadtdirektor ARNS aus Neuß warnte ebenfalls vor "...der Gefahr einer Vernachlässigung der durch eigene Kraft bewegten Verkehrsteilnehmer."⁹⁵¹

Die Alternative des ÖPNV wird auf der Tagung lediglich an einer Stelle angesprochen.⁹⁵² Auch hier wird die Trennung der Verkehrsarten und die Schaffung eigener Bahnkörper für den Schienenverkehr als Lösung empfohlen. Zusätzlich wurde die Attraktivitätssteigerung gefordert, um gegenüber dem Individualverkehr konkurrenzfähig zu sein. Auch könne eine Vorfahrtberechtigung des ÖPNV zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit gegenüber dem Kfz führen. Alternativ werden für besondere Situationen U-Straßenbahnen oder U-Bahnen gefordert.

Die dokumentierten Ergebnisse des Arbeitskreises spiegeln dennoch eine Haltung wieder, die sich nicht wesentlich von oben beschriebenen Grundlagen abhebt und insbesondere die in der vorangegangenen Diskussion geäu-

⁹⁴⁹ Deutscher Städtetag, 1960; S. 121 - 144. Darin auch ein Diskussionsbeitrag von Schlums, der 1957 den GVP für Gütersloh erarbeitet hatte. Im Beitrag weist er auf die hohe Ausbildungsqualität der deutschen Verkehrsingenieure hin, die dem in den USA ausgebildeten "traffic engineer" wegen der breiteren Ausbildung überlegen sei. Darüber hinaus sei bei der im Öffentlichen Dienst üblichen Bezahlung (Gruppe III der TO.A) Verkehrsingenieure kaum noch als qualifizierte Fachleute zu gewinnen (S. 141).

⁹⁵⁰ Deutscher Städtetag, 1960; S. 138.

⁹⁵¹ Deutscher Städtetag, 1960; S. 142.

⁹⁵² Beitrag von "Verbandsdirektor Dr. Labs, Köln", Deutscher Städtetag, 1960; S. 138 - 140.

ßerten vereinzelt Vorbehalte gegenüber dem Primat einer einseitigen Verkehrsplanung vermissen lassen:

- Veränderung des Verhältnisses von Bau- und Verkehrsfläche.
- Ausführliche verkehrliche Untersuchungen.
- Entflechtung des Verkehrs.
- Ausbau von Tangentialstraßen und inneren Umgehungsstraßen.
- Vorsorge für die Führung des Verkehrs in mehreren Ebenen einschließlich Fußgängerunter- und überführungen.
- Ausbau der Stellplatzanlagen.
- Ausbau des ÖPNV zur Entlastung des Individualverkehrs.

In der abschließenden Diskussion resümierte Dr. KLETT, Oberbürgermeister der Stadt Stuttgart: "Denn wenn wir bis dahin [fünf bis zehn Jahre] nicht zur Verflüssigung und zur Sicherung des Stadtverkehrs gelangen, dann wird uns ein Chaos bewußt machen, was wir 10 Jahre lang versäumt haben."⁹⁵³ Auch MAUSBACHS Lehrbuch "Städtebaukunde der Gegenwart" läßt 1965 noch Elemente erkennen, die in der Diktion der herrschenden Meinung stehen.⁹⁵⁴ Weitere Stellen hingegen zeigen auch hier einen beginnenden Wandel. So beschreibt MAUSBACH die "Zerstörung des Raumes und des Stadtbildes" und den "Mangel an ausreichenden Nahverkehrsmitteln" durch den Stadtverkehr.⁹⁵⁵ Es sieht - angelehnt an den Bericht der Sachverständigenkommission des Bundesministers für Verkehr 1964 - die Notwendigkeit des Ausbaus des ÖPNV und den Abbau der Steuervergünstigungen im privaten Berufsverkehr. Auch HALSTENBERG schloss schon 1959 konsequent: "Mit einem Wort: man muß bessere Verhältnisse für die größte Anzahl Menschen und nicht für die größte Anzahl Autos schaffen."⁹⁵⁶

Im Gegensatz zum Städtebau konnte die Verkehrsplanung sich früh auf aktuelle gesetzliche Grundlagen verlassen, zumindest für den regionalen und überregionalen Verkehr. In den Städten waren die Voraussetzungen anspruchsvoller und kollidierten hier mit grundsätzlichen Überlegungen um das "Wie" des Wiederaufbaus. Dennoch haben sich verkehrsplanerische Belange durchgesetzt. Sie wurden erleichtert durch die ohnehin vorgesehene Entdichtung der Innenstädte und zusätzlich legitimiert (und dies mit einem breiten Konsens) durch die rapide steigenden Verkehrsbelastungen, die durchgreifende neue Lösungen als unabdingbar erschienen ließen. Unterstützt wurde die Legitimation durch die emotional verstärkte Autoaffinität der 1950er und 1960er Jahre. Der eigene Pkw dokumentierte Prosperität und privaten Wohlstand und wurde zum Symbol persönlicher Freiheit. Die Nutzung des ÖPNV hingegen war zwar in den hoch belasteten Verdichtungsräumen eine Alternative, spielte jedoch in den Diskussionen eher die Rolle einer rein verpflichtenden Aufgabe, der man sich im Gegensatz zum Straßenbau ohne grundlegende Revisionen entledigte.

Zusätzlich führte die Hierarchisierung des Straßensystems zur Hierarchisierung der Siedlungsstrukturen und trug zur Bildung monofunktionaler Stadtteile bei. Im Gegenstromprinzip forderte der Städtebau der 1950er Jahre durch die Bildung von Nachbarschaften ein daraus ausgerichtetes hierarchisches Erschließungssystem.

⁹⁵³ Deutscher Städtetag, 1960; S. 215.

⁹⁵⁴ Mausbach, Hans: Städtebaukunde der Gegenwart, Düsseldorf 1965.

⁹⁵⁵ Mausbach, 1965; S. 67.

⁹⁵⁶ Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung, 1959; S. 54.

Der Umfang der verkehrsplanerischen Diskussionen spielte im Gegensatz zu den breiten teils sogar spaltenden Diskussionen um die städtebaulichen Formen des Wiederaufbaus eine nachrangige Rolle. Dennoch hat sie - eher "am Rande wirkend" erheblich zum Umbau der Städte beigetragen und allseits legitimierte Grundlagen geschaffen, auf die der weitere Städtebau aufbauen musste. Er füllte und gestaltete im Nachhinein die reduzierten Bauflächen, die ihm die Verkehrsplanung zugeordnet hatte.

Verkehrsplanung - Erörterung in den Stadtverordnetenversammlung und im Rat 1945 - 1969

Trotz der zu großen Teile noch zerstörten Stadt und des geringen Kfz-Nutzungsgrades hatten verkehrliche Fragen eine hohe Priorität und standen bereits in der Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 11.10.1948 auf der Tagesordnung: Bürgermeister THÖNE wurde mit der Prüfung einer Einbahnstraßenregelung für die Berliner Straße beauftragt, die wegen der Kfz-Belastung für notwendig erachtet wurde. Auch im Zusammenhang mit den Beratungen zum Baufluchtlinienplan "Berliner Straße" wurden verkehrliche Fragen erörtert: Stadtdirektor DIESTELMEIER wies auf dessen frühes Entstehungsjahr 1890 hin und regte an, wegen der unzureichenden Situation, die Innenstadt zu verlegen oder sie "verkehrsmäßig aufzuschließen", sie im heutigen Zustand zu belassen sei unverantwortlich (7.12.1951). Am 6.11.1953 wurde ein weiterer Fluchtlinienplan vom 2.12.1920 aufgehoben, da mit seinen Festsetzungen Köker- und Eickhoffstraße nicht mehr den verkehrlichen Anforderungen entsprachen. Auch der Kauf von Blessenstätte 13 und 15 ("von Fabrikanten Erich Güth für 75 000 DM") wurde mit verkehrlichen Zielen begründet, da "aller Wahrscheinlichkeit ein Abbruch beider Häuser erforderlich sein werde". Der Ausbau des Busbahnhofs mit täglich 385 Bussen und Gesamtkosten von 170 000 DM wurde ebenfalls mit der Entlastung der Innenstadt begründet (25.10.1955, Abschluss der Maßnahmen 1958).

Zur ihrer weiteren Entlastung wurde in der von einer interessierten Öffentlichkeit stark besuchten Ratssitzung (die betroffenen Anwohner befürchteten Nachteile) am 11.10.1954 die östliche Umgehungsstraße beraten. Sie war bereits im Bauzonenplan vom 3.9.1948 vorgesehen, führte in einem großen Bogen um Gütersloh und berührte benachbartes Gemeindegebiet. Vorbehalte bestanden seitens der Bezirksregierung, die in der stadtfernen Führung die Gefahr einer zu geringen Akzeptanz und Nutzung sah. Eine von Stadtbaurat STIEGLITZ in dieser Ratssitzung empfohlene Variante sah einen engeren Bogen vor und war obendrein 2 km kürzer als die des Bauzonenplans. Sie sei in der Unterhaltung günstiger und läge näher zu den Gewerbegebieten. Es bestünde darüber hinaus die Aussicht, die Umgehung bei den Kreuzungspunkten mit der Neuenkirchener, Verler und Carl-Miele-Straße zu überführen. Auch Stadtdirektor DIESTELMEIER sah nicht nur die Funktion als reine Umgehungsstraße sondern auch als "Zubringer in die Industriegebiete im östlichen Stadtgebiet". Ergänzend wies Ratsmitglied MIELE auf die geringer werdende Bedeutung der Bahn hin und nutzte die Gelegenheit mit dem Hinweis, dass "bei Neuansiedlung... der Industrie vielerorts kostenlos Gelände zur Verfügung gestellt" werde.

Diese revidierte Planung wurde vom Regierungspräsidenten und dem Landesstraßenbauamt „außerordentlich begrüßt“ und bei einer Besprechung mit dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe die "grundsätzliche Befürwortung in Aussicht gestellt". Schon der Bauausschuss (12.8.1954) hatte den niveaufreien Ausbau der Umgehung über die vorhandene östliche "Ausfallstraße" mit geeigneten Auffahrbauwerken und einer "größtmögliche Sicherheit" gefordert und damit entsprechende Ausbaustandards gesetzt.

Ratsmitglied BREENKÖTTER wies auf den Beschluss von "großer Tragweite" hin und beantragte eine Vertagung, die einstimmig angenommen wurde.

Auch ohne konkreten Beschluss klang dies Der *Freien Presse* "wie Sphärenmusik in den Ohren... Die immer bedrückender werdenden Verkehrsprobleme aber verlangen geradezu nach 'großen Lösungen', so wie sie hier angestrebt werden und vom neuen Stadtbaurat Stieglitz vorgetragen wurden. Solche Pläne bedürfen einer reiflichen Überlegung." (12.10.1954)

Zur endgültigen mehrheitlichen Abstimmung (mit vier Gegenstimmen und einer Enthaltung) kam es im Rat schließlich am 4.4.1955. Der Tagesordnungspunkt war zunächst für die nicht-öffentliche Sitzung vorgesehen, wurde aber auf Beschluss des Ältestenrates in die öffentliche Sitzung verlegt. In der erneut ausführlichen Diskussion war auch die geringer werdende Bedeutung des Bahntransportes ein Thema. Ratsmitglied MIELE verwies auf die geringe Nutzung des eigenen Anschlussgleises, offensichtlich sei der Transport mit dem LKW billiger. BREENKÖTTER sah hier keinen einfachen Beschluss, erkannte aber keine andere Möglichkeit, auch wenn er persönliche Diskussionen mit Freunden und langjährigen Kunden habe führen müssen. Als Vorsitzender des Bauausschusses plädierte er für ein klares Ja. Ergänzend sah VOGELANG den Plan in weiter Zukunft, forderte aber ebenfalls "klare Verhältnisse". Der Beschluss sah schließlich die Freihaltung der erforderlichen Flächen und ihre Eintragung im Bauzonenplan und im Wirtschaftsplan vor.

Auch die zukünftige und erst Anfang der 1970er Jahre ausgeführte Unterführung im Bereich der Rosenstraße (heute Friedrich-Ebert-Straße) wurde vom Rat bereits am 7.6.1955 thematisiert: Gütersloh sei seit jeher durch die Bahnlinie zerschnitten und benötige zur Kompensation die "fehlende große Verbindung." Ein Teilstück dieser Verbindung lag im Bebauungsplan Nr. 24 A "Bismarckstraße", dessen Satzungsbeschluss im Rat am 22.7.1963 von Ratsmitglied MOHN ausdrücklich begrüßt wurde: Diese Straße sei keine Trennung wie die B 61, sondern eine "...Verkehrsverbindung, die dem gesamten Verkehr unserer Stadt erhebliche Vorteile" bringe. Der Bau der Bahnunterführung war mit dem Brückenbauwerk und den Anschlüssen an die Kaiserstraße und Gartenstraße zu der Zeit die mit Abstand größte zusammenhängende Verkehrsmaßnahme von Gütersloh. Von den 16 Mio. DM Gesamtkosten waren 15,2 Mio. DM zuschussfähige Kosten, von denen der Bund 50% und das Land NRW 30% übernommen hatte. Mit dem Bau, der nach zwei Jahren Bauzeit 1971 abgeschlossen sein sollte, wurde nach der Hannover-Messe am 15.5.1969 begonnen. In der Ratssitzung am 20.12.1968 dankte Stadtdirektor Dr. WIXFORTH besonders Stadtbaurat BREDIKOW und seinen Mitarbeitern und wurde seinerseits von KOLLMEYER für seine Verdienste für dieses Projekt gelobt.

Die ersten Schritte zu einem Generalverkehrsplan machte der Rat mit einem Antrag der CDU am 25.10.1955 mit dem Titel "Regelung des Verkehrs in der Innenstadt und Aufstellung eines Generalplanes über Großobjekte". Damit

wurde die Verwaltung beauftragt, einen Plan zur Regelung des gesamten Verkehrs für die Innenstadt aufzustellen, einschließlich der Planungen für die Vergrößerung und den Neubau von Parkplatzanlagen. Für die Planung war ein "Verkehrsspezialist" hinzuzuziehen. Darüber hinaus wurde die Verwaltung beauftragt, einen "Generalplan für größere Bauprojekte für einen Zeitraum von 10 Jahren" aufzustellen und die Reihenfolge der Dringlichkeit darzulegen. Ratsmitglied ZABEL wies auf die geringe Sinnhaftigkeit von Einzellösungen hin. Es stehe außer Frage, einen Spezialisten "eingehend und objektiv" damit befassen zu lassen. Dazu gehörten auch Fragen wie der Neubau des Rathauses, des Hallenbades oder der Gestaltung des Marktplatzes. EICHBERG schränkte ein, dass häufig genug "wegen Grundstücksfragen" Dinge nicht hätten vorangetrieben werden können. HARLINGHAUSEN forderte eine objektive Durchführung ohne "propagandistische Tendenzen" auch im Hinblick auf den Wahlkampf, letztlich sei der Rat der Vertreter der Bürgerschaft und dem "Wohl der Gemeinde" verpflichtet.

Eine erweiterte Westumgehung war Thema im Rat am 4.3.1963. Ratsmitglied SUNDERMANN wies mit Verweis auf den "katastrophalen Zustand" der derzeitigen B 61 auf die Planung und den möglichen Anschluss an die "Schnellstraße Bielefeld-Münster" hin.⁹⁵⁷ Für den stellvertretenden Bürgermeister VOGELANG war offensichtlich, dass der Landschaftsverband beim Bau der "Schnellstraße" den Ausbau der Umgehung nicht mehr begründen könne. Auch könne die Stadt Gütersloh dann an einem vierspurigen Ausbau nicht mehr interessiert sein.

Schon HENRICI (s.o.) hatte in seinem Leitplan 1909 einen Straßenring um den Stadtkern vorgeschlagen, von dem nur die Teilstücke des Süd-, West- und Nordrings und auch diese nicht in der vorgesehenen Breite von 20 - 30 m ausgeführt worden waren. Ein im Rat schon am 6.4.1959 beschlossener zweispuriger Ausbau wurde mangels ausreichender Haushaltsmittel nicht ausgeführt. Ein am 31.5.1963 vorgelegter Bericht über den Ausbau der B 61 wurde wegen fehlender Informationen über eine Besprechung mit dem Landesstraßenbauamt an 29.4.1963 auf Empfehlung des Ratsmitgliedes BREENKÖTTER nicht weiter beraten, aber in der Sitzung bereits auf die Nachteile für die Anwohner bei Ausbau der B 61 hingewiesen. Auch die anliegenden Schulen sprächen gegen den Ausbau. Darüber hinaus wurde die generelle Eignung in Frage gestellt, da - bedingt durch die Siedlungsentwicklung ab 1945 - die Führung der B 61 inzwischen durch beidseitige Nutzungen geprägt war. Die Aufgaben einer Umgehungsstraße könne nur durch einen Neubau gewährleistet werden.

In einem Bericht am 22.7.1963 über eine Besprechung mit dem Landschaftsverband und dem Bundesverkehrsministerium wurde der Ausbau der B 61 auf vier Spuren als Zwischenlösung bis zum Bau der abschließenden Lösung der Schnellstraße Bielefeld-Münster referiert. Die Ostumgehung würde nach den Plänen des Ministeriums nicht mehr benötigt.

Der Rat appellierte an die Verwaltung, die drohende Trennung der Wohngebiete zu vermeiden. EICHBERG stellte die Frage nach der Notwendigkeit des Ausbaus, auch sei der Bau der Schnellstraße unwahrscheinlich, wenn erst die B 61 ausgebaut sei. LAKÄMPER wies außerdem mahndend auf den dafür

⁹⁵⁷ Die Planungen wurden später als A 47 mit Verbindung zur A 33 weitergeführt. Nach verschiedenen den Bau der A 47 ablehnenden Erörterungen im Rat (28.12.1978, 26.1.1979) stimmte der Rat am 11.5.1979 gegen eine weitere Autobahn (neben der BAB 2) auf dem Stadtgebiet: "Der Rat beschließt, mit allen Mitteln darauf hinzuwirken, die Trasse der B 61n - heute A 47 - aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Gütersloh herauszunehmen."

notwendigen Abbruch von "30 - 40 Häusern" hin, selbst bei einem zweispurigen Ausbau müssten noch "20 - 24 Häuser" fallen. Schließlich sprach sich der Rat mit Mehrheit auch wegen zu erwartender Lärmbelastungen und des zusätzlichen Verkehrs gegen einen vierspurigen Ausbau aus.

Den abschließenden Beschluss über die vierspurige Trasse fasste der Rat am 2.4.1965. In einem Antrag hatte sich die SPD gegen einen vierspurigen Ausbau ausgesprochen und den Bau einer leistungsfähigen Umgehung gefordert. Der Ausbau der B 61 hingegen sei mit dem "Abhängen vieler Straßen... und dem Abbruch von 34 Häusern" bei ohnehin belastetem Wohnungsmarkt verbunden, man brauche eine "echte Umgehungsstraße". Sie hätte darüber hinaus den Vorteil "als Teil der später geplanten Autostraße Minden-Bielefeld-Münster mit Anschluß an das Autobahnkreuz Wiedenbrück zu dienen." Ratsmitglied LAKÄMPER sprach sich gegen diesen Antrag aus und plädierte für den vierspurigen Ausbau wie er bereits im GVP von SCHLUMS vorgesehen war. Auch sei die befürchtete zäsiierende Wirkung mit Blick auf die bereits vierspurig ausgebaute Blücherstraße nicht zu erwarten.

Ratsmitglied SUNDRMANN verwies auf die Ergebnisse der Besprechung vom 29.4.1963, auf der das Verkehrsministerium den Verzicht auf die Ostumgehung als endgültig beschrieben und den Ausbau der B 61 auf vier Spuren für erforderlich gehalten habe. Späterer Ersatz für die B 61 sei die zukünftige Schnellstraße Bielefeld - Münster. Auch habe das Ministerium auf die einschneidende Bedeutung der Maßnahme hingewiesen sowie darauf "daß in solchen Fällen erfahrungsgemäß die betroffenen Bürger gegen derartige Projekte Sturm liefen; daß sie sich sogar zu Gruppen und Vereinen zusammenschließen, um solchen Vorhaben, selbst wenn noch so erforderlich, Widerstand entgegen zu setzen."⁹⁵⁸ Mit dem Hinweis des Rats Herrn MOHN, dass die Entscheidung längst getroffen sei, wurde mehrheitlich dem Antrag der CDU auf vierspurigen Ausbau entsprochen und die zuständigen Ausschüsse beauftragt, die Beratungen fortzusetzen und "Änderungswünsche beim Landschaftsverband" vorzutragen. Einstimmig wurde darüber hinaus beschlossen, sich den "Anliegen der Anwohner" anzunehmen.

Der durch das Bundesverkehrsministerium an das Landesstraßenbauamt mit der Prüfung verkehrstechnischer Details in Auftrag gegebene Planentwurf lag 1969 vor. Teil des Entwurfes waren vier von der Stadt Gütersloh ausdrücklich geforderte Fußgängerbrücken (Scharnhorststraße, Moltkestraße, Ohlbrocksweg und am Kamphof, davon sind Ohlbrocksweg/Johann-Sewerin-Straße und der Übergang Paul-Westerfrölke-Weg ausgeführt). Verbunden war die Forderung mit der Hoffnung auf eine achtzigprozentige Förderung der Baukosten von 1,6 Mio DM durch das Land NRW.

Im Gegensatz zu den Vorstellungen des Landesstraßenbauamtes, die Goethestraße abzubinden und aus B 61/Berliner-/Gneisenaustraße eine Vollkreuzung zu bilden, hatten sich die Ausschussmitglieder in einer gemeinsamen Sitzung der Bau-, Planungs- und Verkehrsausschüsse dafür ausgesprochen, die Goethestraße offen zu halten und lediglich die Berliner Straße an die B 61 anzubinden. Der Rat war bereit, die hierfür entstehenden Mehrkosten von 100 000 DM unter der Bedingung eines 80-prozentigen Zuschusses zu tragen. In der Beratung des Rates am 20.5.1969 hob Dr. MASSMANN den

⁹⁵⁸ Ratsprotokoll 2.4.1965. Die geringe Routine und die Vorbehalte im Umgang mit bürgerschaftlichem Engagement sind dieser Formulierung anzumerken. Erst zum Ende des Jahrzehnts entstanden Bürgerinitiativen und außerparlamentarische Aktionen.

Ausbau der B 61 als "bedeutendste Maßnahme nach dem Krieg" hervor. die von SCHANDERT geforderte "eingehende Information der Bürgerschaft" hielt Stadtdirektor Dr. WIXFORTH für verfrüht, da die Planung noch nicht weit genug gediehen sei. Die Abstimmung erfolgte einstimmig. Baubeginn sollte Frühjahr 1971 sein.

Die an der Berliner Straße und Blessenstätte als großes Verkehrshindernis empfundene Situation wurde im Rat am 10.4.1956 ausführlich erörtert. Die Kreuzung sei "völlig unzureichend" und der Ausbau "energisch zu betreiben". Nach Abbruch und Neubau des dort stehenden Elisabeth-Hospitals konnte die Kapelle erworben und abgebrochen werden. Die Pläne sahen weiter den Abbruch der Gaststätte "Bremer Schlüssel" (s.o.) und "zwangsläufig" die Beseitigung des Hauses "Potthoff" und der "anschließenden Gebäude und Gebäudegruppen an der Blessenstätte von Unter den Ulmen bis Dalkestraße" vor.⁹⁵⁹ Die Beseitigung - so der Rat - sei nur ein erster Schritt zur weiteren "Bereinigung" und Begegnung der "drohenden Gefahr". Bereinigung bedeute auch Einbezug des "Stahl'schen Grundstücks". Für den Erwerb der Grundstücksfläche des St. Elisabeth Hospitals sowie der Kapelle und der Nebengebäude stellte der Rat 245 000 DM und ein Darlehen an das Krankenhaus von 230 000 DM zur Verfügung. Die sei zwar "viel Geld", aber zur "Beseitigung von Verkehrsschwierigkeiten" seien hohe Summen zu verantworten.

Ein weiterer Schwerpunkt der innerstädtischen Verkehrsplanung waren die nach Auffassung des Rates unzureichenden Straßenquerschnitte. Der GVP machte 1957 verschiedene Vorschläge zur Lösung (s.u.), die dort, wo eine Verbreiterung des Querschnitts nicht möglich war, zu Einbahnstraßenregelungen führte. Der Rat schlug bereits am 26.6.1950 eine entsprechende Regelung für die Berliner Straße vor. Am 8.10.1965 nahm er die zuvor vom Verkehrsausschuss angeordnete Einbahnstraßenregelung der Königstraße in Richtung Münsterstraße zur Kenntnis.

Die Innenstadt insgesamt ist durch die Umsetzung der Ziele der Verkehrsplanung stark geprägt worden, was zu einem Verlust großer Teile der noch aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg stammenden Bebauung geführt hat. So veränderte sich die Berliner Straße zwischen Kökerstraße/Königstraße und Münsterstraße durch ein 19 m breites Straßenprofil völlig und führte zu einem vollständigen Abriss der historischen Bebauung. Die Gesamtkosten von 870 000 DM waren nur zum geringen Teil Straßenbaukosten (70 000 DM). Zur Umsetzung solcher Pläne erwarb die Stadt Gütersloh den in die zukünftige Verkehrsfläche hineinragenden Flächenanteil und zahlte für das abzureißende Gebäude eine Entschädigung. In der Berliner Straße entstanden so Kosten für den Grunderwerb von 125 000 DM und an Entschädigungsleistungen 675 000 DM.⁹⁶⁰ Auch die Königstraße wurde zwischen Moltkestraße und Hohenzollernstraße auf einen Querschnitt von 16 m verbreitert. Da die Südseite bereits durch mehrere Neubauten geprägt worden war, konnte nur die Nordseite durch eine Fluchtlinie neu gestaltet werden. Auch in diesem Fall war die Umsetzung mit einem vollständigen Verlust der vorhandenen Bausubstanz verbunden.

⁹⁵⁹ *Freie Presse* zum "Bremer Schlüssel" vom 16.1.1964: "Wie lange noch? ... wird diese schöne alte Haus an der Ecke Blessenstätte/Berliner Straße stehen? Nach dem Willen des Rates soll im Zuge der Planung dieses Haus den immer wachsenden Verkehrsansprüchen weichen."

⁹⁶⁰ Gütersloher Zeitung, 26.3.1958.



Abb. 81: Durchführungsplan Nr. 16/1 "Berliner Straße zwischen Kökerstraße und Münsterstraße" vom 16.4.1959 (Ausschnitt). Erkennbar die neuen Fluchtlinien und der damit erforderliche Abriss der historischen Bebauung. Quelle: Datenbank der Stadt Gütersloh.

Wegen der besonderen Bedeutung der Innenstadt für Identitätsbildung und als Ort des wirtschaftlichen und kulturellen Lebens von Gütersloh wird die Bedeutung der verkehrlichen Maßnahmen für die Umgestaltung der Innenstadt im Abschnitt IV "Schwerpunkt Innenstadt" separat erfasst.

Der Generalverkehrsplan 1957

Der Auftrag über die Erarbeitung eines Generalverkehrsplanes (GVP) wurde am 19.10.1956 nach Beschluss des Hauptausschusses vom 2.10.1956 an Prof. Dr. SCHLUMS erteilt. SCHLUMS lehrte zur dieser Zeit an der TH Hannover am *Lehrstuhl und Institut für Verkehrswirtschaft, Straßenwesen und Städtebau* und war bis 1957 Rektor der Hochschule. Er hatte 1939 den *Lehrstuhl für Straßenverkehrswesen* an der TH Berlin übernommen und entwickelte 1952 mit der Vorlage eines Lehrplanes das Berufsbild des Verkehrsingenieurs. Unter seiner Leitung entstand 1956 der erste deutsche Generalverkehrsplan für die Stadt Osnabrück. Nach seiner Berufung an die TH Stuttgart 1961 führte Schlums die ersten elektronischen Rechenverfahren in die Ver-

kehrplanung ein.⁹⁶¹ Mit seiner Wahl hatte die Stadt Gütersloh einen der führenden Verkehrsplaner mit der Erarbeitung des GVP beauftragt.⁹⁶²

Für SCHLUMS konnte die "Entwicklung des Verkehrs nur unwesentlich beeinflusst werden."⁹⁶³ Seine weiteren Grundlagen für den GVP Gütersloh waren:

- Schwierigkeiten des innerörtlichen Verkehrs durch unzusammenhängendes aufgelockertes Stadtgebilde.
- Erfordernisse des Verkehrs als entscheidender Faktor der Stadtplanung.
- Konflikt zwischen Stadtbild und Belangen des zunehmenden Verkehrs.
- Trennung der Funktionen, Trennung der Verkehrsarten.
- Fortschritte durch Bau neuer Straßen in den Städten und durch neue überörtliche Straßen.
- Einschränkungen für den Verkehr in den Innenstädten.

Grundlage war der Entwurf des Leitplanes, mit dessen Erarbeitung 1955 begonnen worden war (s.o.). Das Aufbaugesetz 1952 forderte in § 6 (1) a) insbesondere "... die Führung des Durchgangs- und Ortsverkehrs" und "grundsätzliche Angaben über die Aufschließung..." Die Planungen der Deutschen Bundesbahn, der TWE und die Weiterentwicklung des ÖPNV werden im Gutachten angesprochen, waren aber nicht sein Gegenstand. Der ÖPNV wurde zu der Zeit durch die Stadtwerke (Stadtlinienvorkehr, acht Linien in radialen Richtungen), *Deutsche Bundesbahn* (Rheda/Lippstadt, Isselhorst/Bielefeld, Friedrichsdorf/Bielefeld) und *Bundespost* (Neuenkirchen) sowie die Unternehmen *Oesterbarkey* (Brockhagen/Bielefeld), *Wittler* (Verl/Augustdorf) und *Autoverkehr Emsland* (Herzebrock/Oelde) gewährleistet. Die Linien wurden zentral am ZOB mit sechs Bahnsteigen vor dem Hauptbahnhof zusammengeführt. 1956 beförderten die Stadtwerke rd. 1,9 Mio. Fahrgäste (S.37).

Nach Darstellung der Grundlagen, ihrer Bewertung und Analyse kommt der GVP zu folgenden Ergebnissen:

Generalverkehrsplan 1957 - Inhalte und Ergebnisse

- Bevölkerung:
Annahme von 75 000 Einwohner in 1982 (tatsächliche Einwohner 80 862).
- Verkehrsprognosen:
Verdreifachung des Kfz-Bestandes, dadurch mindestens Verdreifachung der Belastungen.

⁹⁶¹ Nach: <http://www.deutsche-biographie.de/sfz113288.html> {29.1.2011}

⁹⁶² 1967 erfolgte eine grundlegende Überarbeitung des GVP durch Prof. Mäcke (Aachen), deren Ergebnisse dem Rat am 28.5.1971 vorgelegt wurden und die Verhältnisse der kommunalen Neugliederung erfassten. Mit dem Beschluss des Rates über die Variante V wurde sieben Bebauungspläne aufgestellt, um die dort vorgeschlagenen Trassen planungsrechtlich zu sichern. Der neue GVP sah einen Innenstadtring vor (Kaiser-, Kirchstraße, Blossenstätte, Barkey-, Bismarckstraße). Dieser wurde durch ein Tangentenviereck ergänzt, dessen Teil die B 61 werden sollte (zusammen mit Osttangente und Kattenstrother Weg). Ergänzend wurden Umgehungen für die Ortsteile Friedrichsdorf und Isselhorst und die Verlängerung der Kahlerstraße bis zur Niehorster Straße vorgeschlagen.

⁹⁶³ Schlums, Johannes: Generalverkehrsplan Gütersloh, Hannover 1957; S.2. Alle folgenden Zitate in diesem Abschnitt aus dem Generalverkehrsplan 1957.

1,5-fache Zunahme des Radfahr- und Motorradverkehrs.
Abschätzung des ÖPNV schwer möglich, Zunahme wahrscheinlich.

- Neue Verkehrsführungen für Durchgangsverkehre:
Verlagerung der Durchgangsverkehre (Berliner Straße und einmündende Straßen, 20% des Gesamtverkehrs) auf Umgehungs- oder Ringstraßen.
Vorschlag einer östlichen Umgehung, da eine westliche Umgehung zu Lasten vorhandener Wohngebiete ginge. Im Leitplan bereits vorgesehen. Freihaltung der Trasse und Prüfung auf niveaufreien Ausbau. Parallel Ausbau der westlichen Umgehung B 61, Ausbaugeschwindigkeit 80 km/h. Neuer Querschnitt mit vier Spuren (zus. Sicherheitsreifen, 22 m Breite), Wegfall von 18 der vorhandenen 31 Knoten. Bauliche Umgestaltung geeigneter Knoten für den Durchgangsverkehr.
Kahlertstraße als Verbindung nach Norden zu vorhandenen und geplanten Wohnbauflächen.
Brockhäger Straße als regionale Verbindung nach Norden.
Ausbau der Knoten Marienfelder Straße (Flugplatz und Verbindung nach Münster) Herzebrocker Straße (Verbindung nach Westen), Diekstraße (Verbindung Innenstadt und "Landesheilanstalt" (heute *Westfälische Klinik*)) und Rhedaer Straße (Verbindung Innenstadt mit westlichen Wohnbauflächen).
Lediglich Gneisenaustraße, Grenzweg und Pavenstädter Weg erhalten noch Verbindungen zur B 61.
Einführung einer "Grünen Welle" empfohlen.
- Neue Führungen des innerstädtischen Verkehrs:
Grundsatz der tangentialen Heranführung des Innenstadtverkehrs und Vergrößerung von Querschnitten.
Ausbau der Berliner Straße auf vier Spuren, 25 m Breite. Vorschlag einer Einbahnstraße nur als Übergangslösung unter Einbezug von Köker- und Eickhoff- sowie Strengerstraße.
Neue Verbindung von östlichem und nördlichem Stadtgebiet (heute Friedrich-Ebert-Straße).
Umgestaltung der Kaiserstraße als Hauptverkehrsstraße in Ergänzung zum Einbahnstraßensystem.
Option eines Verteilerrings durch Ausbau von Bismarck- und Hohenzollernstraße, Blessenstätte, Kirchstraße, Kaiserstraße und der neuen Ost-West-Verbindung bei zunehmendem Verkehr.
Ausweitung der am Innenstadtrand liegenden Straßen von zwei auf vier Spuren.
- Ruhender Verkehr:
Künftiger Stellplatzbedarf für 1 800 Kfz., Lücke von 1 200 Stellplätzen durch Anlage von Parkmöglichkeiten decken.
- Radfahrverkehr:
Neue Radwege an den Ringstraßen sowie den radial geführten größeren Straßen, keine Notwendigkeit von Radwegen in der Innenstadt.
- Öffentlicher Personennahverkehr:
Keine Aussagen wegen nicht ausreichender Unterlagen, Empfehlung einer Überprüfung.
- Gestaltung neuer Knoten:
Berliner-, Strenger-, Schulstraße (Gebäudeabbruch erforderlich).
Berliner-, Köker-, Königstraße (Gebäudeabbruch erforderlich)
Berliner-, Kirch-, Dalkestraße, Blessenstätte (Gebäudeabbruch in großem Umfang erforderlich).
Wilhelmstraße, Ostring, Verler Straße (ohne Gebäudeabbruch).
Ostring, Carl-Miele-Straße (Anlass Unfallschwerpunkt).

<p>Kaiser-, Wilhelm-, Linden-, Kirchstraße (Erweiterung der Bahnunterführung).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zusammenfassung durch den GVP: Vorhandene Bebauung erschwert verkehrliche Umgestaltung, Abbruch von Gebäuden erforderlich. Entlastung stark belasteter Straßen durch Fußgängerüber- und unterführungen.
--

Abb. 82: Generalverkehrsplan 1957 - Inhalte und Ergebnisse, eigene Darstellung.
Quelle: Schlums, 1957.

Bewertung - Die Bedeutung der Verkehrsplanung für die städtebauliche Entwicklung

Die Positionierungen und die Projekte der Verkehrsplanung in Gütersloh spiegeln die bundesweiten Entwicklungen wider. So ist die bereits sehr frühe Befassung mit verkehrlichen Fragen durch die Stadtverordneten Teil der Bestrebungen, den vorhandenen und vorausberechneten Belastungen zu begegnen. Dabei bedienten sie sich und später der Rat des gesamten Instrumentariums der Verkehrsplanung.

Die Durchgangsverkehre sollten durch eine Ost- und Westtangente und durch den Ausbau der B 61 aus der Innenstadt herausgenommen werden. Die Innenstadt galt als ungeeignet, selbst die verbleibenden Verkehre aufzunehmen. Ihnen wurde begegnet durch ein Einbahnstraßensystem - teils lediglich als Übergangslösung - und vor allem durch die Vergrößerung der Querschnitte mithilfe von Bauleitplänen. Dadurch ging weitere durch den Krieg noch unbeschädigte Bausubstanz verloren.

Argumentiert wurde mit der Unausweichlichkeit der zunehmenden Verkehrszahlen und der daraus resultierenden Notwendigkeit, mit Verkehrsbauten zu reagieren. Der GVP lieferte die hierfür notwendigen Zahlen und Begründungen und bestätigte die davor geführten Maßnahmen und Erörterungen. Auch der GVP war - wie der Gütersloher Rat - dem Leitbild einer autogerechten Stadt verhaftet und schlug das vertraute Maßnahmenrepertoire vor. Auch sah er im ruhenden Verkehr eine innerstädtische Belastung, die durch den Bau von Stellplatzanlagen reduziert werden sollte. Auch die Trennung der Fußgänger von den Fahrverkehren durch die mehrfache Überbrückung von der B 1 ist Teil eines allgemein und weithin anerkannten Leitbildes.

Die ausführlichen öffentlichen Erörterungen beim Ausbau der B 61 können nicht als Bürgerproteste gegen einen unmaßstäblichen Verkehrswegebau gerechnet werden. Sie waren vielmehr in den unmittelbar persönlichen Nachteilen und Betroffenheiten der Anlieger begründet.

Der ÖPNV spielte sowohl im GVP wie auch in den Erörterungen im Rat eine nachrangige Rolle.

Die in Gütersloh und bundesweit erkennbare fast unumschränkte Legitimität verkehrsplanerischer Projekte kann auf eine lange Tradition in der Städtebaugeschichte zählen. Bereits der Eisenbahnbau des 19. Jahrhunderts

setzte sich über vorhandene Strukturen und Traditionen hinweg. Der Verkehrswegebau der nachfolgenden Jahre und der Autobahnbau des Nationalsozialismus setzten die konfliktfreie Umsetzung der Maßnahmen fort.

Fazit IV: Die Bedeutung der Verkehrsplanung für die städtebauliche Entwicklung

Die Verkehrsplanung war dienender Teil einer umfassenden Erneuerung der Innenstadt, die mit Verlusten der historischen Substanz verbunden war. Ihre Eingriffe in Form von Umbauten oder Straßenneubauten waren unausgesprochen legitimiert und haben die Siedlungsstruktur von Gütersloh nachhaltig geprägt.

IV. Räumlicher Schwerpunkt Innenstadt

Einführung

In den Innenstädten werden die oben behandelten Leitbilder und Entwicklungsschwerpunkte räumlich fokussiert. In ihnen treffen die Ziele des Wohnungsbau und des Verkehrs, die Frage nach dem grundsätzlichen "Wie" des Wiederaufbaus und die Paradigmen der Verkehrsplanung in einem räumlich begrenzten Bereich zusammen. Er wies eine andere Entwicklungsdynamik auf, als die solitär entstandenen Siedlungsprojekte an den Stadträndern und im weiteren Umfeld.

Stadtpolitik und Stadtgeschichte ging - zumindest in den starken Zeiten des Bürgertums im Mittelalter und der nachfeudalen Zeit - von den Stadtzentren mit ihrer bürgerlichen und geistlichen Macht aus. Mit den Insignien Rathäuser und Kirchenbauten dokumentierten sie ihren - nicht selten konkurrierenden - Anspruch auf die Macht in der Stadt und auf ihre Territorien. Diese Stadtzentren waren noch weit über die gesellschaftspolitischen Umbrüche des 19. Jahrhunderts hinaus der Schnittpunkt allen städtischen Lebens. In ihnen kreuzten sich die politischen und religiösen, die kulturellen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Kräfte. Sie fanden ihren baulichen Ausdruck in der Stadtsilhouette mit Rathaus, Kirche und Kathedrale, die die "Krone der Stadt" bildeten. Diese auf eine einzelne bauliche und gesellschaftliche Mitte fokussierte Stadt ging mit dem Aufbrechen der Strukturen, dem Verlust der im Zentrum angesiedelten Funktionen, dem Machtverlust von Bürgertum und Kirche, der Auflösung der Stadt in Nebenzentren und in dazwischen liegende amorphe Strukturen und mit einer expandierenden Mobilität verloren.⁹⁶⁴

Dennoch ist bis heute Motor der Stadtidentität dieser innerste in der Regel historisch begründete Bereich. Die Salzstraße in Münster, der Marienplatz in München mit altem und neuem Rathaus oder der Kölner Dom stehen für ihre jeweilige Stadt als Ganzes. Auch Werbung und Touristik sind zu großen Teilen auf diese Bereiche fokussiert (und bedienen häufig genug das Klischee einer vermeintlich "typisch deutschen Stadt"). Die ebenfalls diese Städte konstituierenden Rand- und Zwischenbereiche und ihre Vorortsiedlungen werden

⁹⁶⁴ Sieverts hat versucht, die auseinanderstrebende und sich auflösende Stadt mit seinem Begriff der "Zwischenstadt" wieder einzufangen. Dadurch legitimierte er einen Vorgang, der allen bisherigen Bestrebungen, der Stadt eine Form und eine Mitte zu geben, widersprach. S. Sieverts, 2001.

mangels identitätsbildender Kraft dagegen nicht wahrgenommen. Vor allem wenn sie soziale Belastungen aufweisen, die mit dem vertrauten Bild der Innenstadt nicht übereinstimmen wie Münster-Kinderhaus, München-Hasenberg, Frankfurt-Bonames und Köln-Chorweiler. Deren Identitäten wirken den in der Regel positiv konnotierten Identitäten ihrer Innenstädte entgegen.

Das Idealbild eines Stadtzentrums - und auch noch viele ihrer Funktionen - haben die deutschen Städte bis zu ihrer Zerstörung im Zweiten Weltkrieg erhalten können. Das mittelalterliche Nürnberg oder das barocke Würzburg waren mit ihren Zeiten gewachsen und repräsentierten vollständig ihren jeweiligen Stadtypus. Die unwiderrufliche Vernichtung dieser Stadtbilder ist nach dem ersten Entsetzen lediglich zur Kenntnis genommen worden. Es überwog der Wille, diesen kulturellen Verlust als Chance zu nutzen und die Städte neu und anders wiederaufzubauen. Hintergrund war darüber hinaus, die Orientierungslosigkeit nach dem gesellschaftlichen und politischen Wandel zu kompensieren und der Entwicklung eine neue Richtung zu geben. Hierfür boten die Innenstädte einen idealen Raum. "Aus dieser Perspektive sind Innenstädte Teile der Stadtlandschaften, deren besondere Eigenschaften sie allerdings nach wie vor aus ihrer jeweiligen Umgebung herausheben."⁹⁶⁵

Damit stand die Innenstadt neben den Diskussionen um das grundsätzliche "Wie" des Aufbaus in einem besonderen Fokus des städtebaulichen Interesses. Zwar galten die Leitbilder der aufgelockerten und verkehrsgerechten Stadt auch für die Innenstadt, dennoch wurden für diese eigene auf die besonderen Situation der Innenstadt ausgerichtete Leitbilddiskussionen geführt. Ihre identitätsbildende Kraft war angesichts der herrschenden Orientierungslosigkeit besonders gefragt.

Das besondere Dilemma, den Widersprüchen, den besonderen Ansprüchen und der Eigenart der Innenstädte zu begegnen fasste OTTO BARTNING 1947 plastisch zusammen: "Auf die Frage 'Wie sollen wir unsere in Schutt liegenden Städte aufbauen?' werden recht verschiedene Antworten laut. Mindestens die Altstädte, sagen die einen, müssen wir naturgetreu wieder aufbauen. Das sind wir unseren Kindern und Enkeln schuldig. Und wir können es auch dank unserer historischen Kenntnisse. Aber die ungesunden und für den Verkehr gefährlichen Gassen und Winkel? Nun ja, die muß man freilich ein wenig sanieren und begradigen. Tabula rasa, sagen die anderen; einmalige Gelegenheit, die Städte ganz aufzulockern mit zügigen Verkehrsbahnen zwischen gut durchlüfteten Wohnzeilen und Wohntürmen in weiten Parkflächen. Aber die kostbaren Reste der Kulturdenkmäler? Nun ja, die wird man irgendwie erhalten und einfügen. Es sei denn, daß man, wie einige vorschlagen, das Trümmerfeld als Freilichtmuseum liegen läßt und an neuer Stelle neu plant und baut. Dem stellt sich aber sofort der Einwand entgegen, daß die Unterbauten der Straßen, die Fundamente und Mauerreste der Gebäude so große Werte darstellen, daß wir sie nicht preisgeben können, vielmehr uns im Gegebenen einnisten und behelfen müssen. Wenn eine Frage mit so lauten und widersprechenden Parolen beantwortet wird, so deutet das meistens darauf hin, dass ihr stumme Vorfagen zugrunde liegen."⁹⁶⁶

⁹⁶⁵ Hauser, Susanne: Die INNENSTADT, vom Rande her betrachtet, in: Architektursalon Kassel (Hg.): Die Aktualität der Moderne und die 50er Jahre. Kassel 2007, S. 134.

⁹⁶⁶ Bartning, Otto: Gibt es für unsere Städte noch Hoffnung? In: Bartning, Otto: Spannweite - Aus Reden und Schriften - ausgewählt und eingeleitet von Alfred Siemon, Bramsche 1959; S. 71. Erschien zum 75. Geburtstag von Bartning.

Die Bedeutung der Innenstädte erschloss sich nicht erst im Zuge des Wiederaufbaus, vielmehr waren sie von Anfang an Gegenstand der Erörterungen. Im selben Jahr wie BARTNING forderte 1947 ein Zusammenschluss von Architekten: "Die großen Städte müssen beim Aufbau zu einem gegliederten Verband in sich lebensfähiger überschaubarer Ortsteile werden: die alte Stadtmitte muß neues Leben gewinnen als kulturelles und politisches Herzstück."⁹⁶⁷ Auch WALTHER SCHMIDT (Stadtbaurat Augsburg 1951 - 1966) stellte die Bedeutung einer identitätserhaltenden Mitte heraus: "Jedes einzelne Lebewesen - und das Leben besteht nur aus Einzelwesen - bedarf, um sein Leben zu erhalten, einer gewissen Betonung seiner Lebensmitte, einer gewissen Herausstellung seiner vitalen Notwendigkeiten, eines gewissen Grades von Ausschließlichkeit..."⁹⁶⁸ Das am 22.3.1944 vollständig zerstörte und 1951 wieder aufgebaute *Goethe-Haus* in Frankfurt ist sowohl ein Beispiel für die Kluft zwischen den Traditionalisten und umfassenden Erneuerern wie auch für die große symbolische Bedeutung, die dieses Gebäude für die Wiedererlangung bürgerlicher Tradition aber auch für die mentale Vervollständigung bekannter städtebaulicher Strukturen und Ordnungen der Innenstadt hatte.

Die ab 1949 sukzessive in großer Zahl entstehenden Neubaugebiete konnten der identitätsbildenden Kraft der aufgebauten Innenstädte nichts entgegenhalten. FRITZ SCHUMACHER spricht von "dieser undefinierbaren Seele", nach dem man sich so sehr sehnt, "daß man in rührender Anhänglichkeit lieber in die Trümmer zurückkehrte, als sie aufzugeben."⁹⁶⁹

Die Struktur, der man die Innenstädte zuschrieb, entsprach in den 1950er Jahren dem Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt. Insofern wurden in den flächigen Zerstörungen weniger der Verlust als vielmehr eine Chance gesehen, die HANS SCHAROUN mit gewaltigem Euphemismus sogar als "mechanische Auflockerung durch Bombenkrieg und Endkampf" beschreibt, die jetzt die Möglichkeit "einer großzügigen organischen und funktionellen Erneuerung" böte.⁹⁷⁰ Später 1981 gab HIILEBRECHT zu, dass "die Kriegsangst vielleicht ein albernes Motiv" gewesen sein mag, bei der damaligen Sicht dennoch verständlich: "Wenn man die Luftangriffe erlebt hat,...so hat dies für mich eine ganz entscheidende Rolle gespielt bei der Frage der Profilierung von Straßen. Denn kein Mensch weiß, was kommt. Als verantwortlicher Planer musste man damit rechnen, daß irgendwann wieder Krieg kommt."⁹⁷¹

Die sich aus dem Leitbild für die Innenstadt ergebenden Konsequenzen widersprachen dem Siedlungsgrundriss und der Eigentümerstruktur. Diese neu zu ordnen war zum einen möglich über den freihändigen Erwerb von Grundstücken durch die Städte, der erhebliches eigenes Kapital voraussetzte, zum anderen durch die freiwillige Umlegung. Sie war das Standardinstrument der bodenordnerischen Maßnahmen (im Aufbaugesetz NW Teil III: Abschnitt III: Umlegung, §§ 17 - 34).⁹⁷² Auch in den anderen Ländern - mit Ausnahme von

⁹⁶⁷ Zitiert nach: Nerdinger, Wilfried; in Zusammenarbeit mit Florschütz, Ines: *Architektur der Wunderkinder - Aufbruch und Verdrängung in Bayern 1945 - 1960*, München 2005; S. 110. Dort weitere Quellenangabe nur "BkuWf 1947/1, S. 29". Im Zitat taucht bereits der Nachbarschaftsgedanke auf.

⁹⁶⁸ Schmidt, 1947; S. 39.

⁹⁶⁹ Schumacher, 1945; S. 6.

⁹⁷⁰ Zitiert nach: Geist, Johann Friedrich; Kürvers, Klaus: *Das Berliner Mietshaus*, Band 3. 1945 - 1989, München 1989; S. 232 - 237.

⁹⁷¹ Durth, 1981; S. 371.

⁹⁷² Zur Entstehungsgeschichte der Baulandumlegung s. Wandersleb, 1959; S. 1456 - 1461. Dieterich, Hartmut: *Baulandumlegung. Recht und Praxis*, München 2000; S. 8 - 20.

Berlin, Baden und Württemberg-Hohenzollern - war die Umlegung in ihren Aufbaugesetzen geregelt worden. In Nordrhein-Westfalen hat die Umlegung wegen des hohen Zerstörungsgrades der Städte allgemein eine große Rolle gespielt. So wurde in Dortmund die Zahl der Grundstücke im Zentrum von 1 800 auf 800 Einheiten reduziert.⁹⁷³

In Nordrhein-Westfalen folgte die Umlegung nach dem Aufbaugesetz folgenden Regeln:

Umlegung nach dem "Gesetz über Maßnahmen zum Aufbau in den Gemeinden (Aufbaugesetz)" vom 9. Mai 1952 - GV. NW. S. 75

- Voraussetzung: Durchführungsplan nach § 11 (§ 17).
- Einleitung des Verfahrens mit einer Mehrheit von zwei Dritteln der Eigentümer oder durch die Stadt (§18 (1)).
- Anordnung durch die Gemeinden und Durchführung durch einen Umlegungsausschuss (§ 17 (1)). Die Entscheidungen erfolgen nach Stimmenmehrheit (§18 (5)).
- Der Umlegungsausschuss bestimmt das Umlegungsgebiet (das weitgehend den Angaben des Durchführungsplanes entsprechen muss (§ 19)).
- Beteiligte sind die Gemeinde, die Eigentümer, die Inhaber von Grundstücksrechten sowie Mieter und Pächter soweit ihre Rechte beeinträchtigt werden (§ 20).
- Grundlage ist ein Bestandsplan und ein Bestandsverzeichnis (§ 21).
- Ortsübliche Bekanntmachung des Umlegungsbeschlusses und Auslegung der Unterlagen für einen Monat (§ 22).
- Während des Verfahrens Verfügbarkeit über das Grundstück nur mit Genehmigung des Umlegungsausschusses (§ 23).
- Grundsätze des Verfahrens (§ 24):
 - (1) Aus der Umlegungsmasse scheiden zunächst die für den Gemeinbedarf bestimmten Flächen aus (§ 24 a).
 - (2) Verteilung der verbleibenden Masse je nach Umlegungszweck nach Fläche oder Wert (§ 24 b).
 - (3) Wertausgleich durch Neubemessung des Grundstücks oder in Geld (§ 24 c).
 - (4) Abfindung auch durch außerhalb des Umlegungsgebietes liegende Grundstücke. Anspruch auf Geldabfindung für bauliche Anlagen (§ 24 e).
- Aufstellung eines Umlegungsplanes und Verteilungsverzeichnisses durch den Umlegungsausschuss (§ 25 - § 27), öffentliche Auslegung (§ 28 (1)) und förmliche Feststellung (§ 28 (2)).
- Vorzeitige Besitzeinweisung bei Gründen des öffentlichen Wohls (§ 31).

Abb. 83: Umlegung nach dem "Gesetz über Maßnahmen zum Aufbau in den Gemeinden (Aufbaugesetz)" vom 9. Mai 1952 - GV.NW. S. 75, eigene Darstellung.

Mit diesen Grundlagen waren die Städte imstande, ihre Innenstadt entsprechend den städtebaulichen Leitbildern neu zu ordnen.

Bis zum Ende der Epoche des Wiederaufbaus haben die Leitbilder der gegliederten und aufgelockerten Stadt und der autogerechten Stadt die Innen-

⁹⁷³ Von Petz, 1987; S. 12.

städte geprägt. Der danach folgende Paradigmenwechsel der "Urbanität durch Dichte" schuf von der Stadt entfernte Siedlungen. Dem Leitbild entsprechend wurden sie mit eigenen Stadtteilzentren ausgestattet, die - durch mehrere Ebene gegliedert - autoverkehrsfreie Bereiche schuf (Beispiel Bochum-Hustadt-Universität). Dennoch blieben diese Neubausiedlungen immer auf das Zentrum mit seinen kulturellen und kommerziellen Angeboten ausgerichtet. Sie konnten trotz unterschiedlicher Haus- und Wohnungstypen, trotz Urbanitätsbestrebungen durch zentrumsähnliche Angebote nie die gesellschaftliche Dichte und Heterogenität der Kernstadt erreichen, auf die sie letztlich ausgerichtet blieben.

Das neue Leitbild bezog die Innenstädte mit ein und entwarf für diese ein neues Entwicklungspotential, das SALIN auf der oben zitierten 11. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages beschrieb: "Entgegen dem heute so beliebten Schlagwort, daß eine 'Entballung' der Städte notwendig ist, scheint mir die vordringliche Aufgabe darin zu bestehen, ihre 'Aushöhlung' zu verhindern. Nicht die Auflösung der Stadt schafft eine neue Form, sondern nur die Stärkung des Kerns vermag bis in die äußersten Bezirke ein neues Leben auszustrahlen."⁹⁷⁴

Begleitet wurde die neue Sicht auf die Stadt durch BAHRDTS Schrift "Die moderne Großstadt", die kurz nach der Versammlung und nach SALINS programmatischer Rede 1961 herausgegeben wurde. Die Veröffentlichung ist ein Plädoyer gegen die Entstädterung der Großstadt, die immer noch als Bild der "vermassten" und "entwurzelten" Menschen vor Augen war und ein Plädoyer für ihre Urbanisierung.

Das neue Leitbild der "Urbanität durch Dichte" ging trotz der Revision des vorangegangenen Leitbildes der gegliederten Stadt nicht mit der Erkenntnis des Wertes der vorhandenen städtebaulichen Strukturen der gewachsenen Innenstadtviertel einher. Das teilweise Übereinanderschachteln der beiden Leitbilder - das Leitbild der autogerechten Stadt war von außerordentlicher Beharrlichkeit und reichte weit in die nächsten Jahrzehnte - führte zu einem absurden Ergebnis: Die als sanierungsbedürftig erklärten Viertel mit ihrem urbanen Nebeneinander von Wohnen, Gewerbe, Kultur und kommerziellen Einrichtungen, mit ihrer sozialen Heterogenität wurden ersetzt durch verdichtete Strukturen mit dem Ziel, genau das nachzuformen, was zuvor beseitigt worden war, nur mit einer wesentlich höheren Verdichtung und mit der Honorierung von hohen Gewinnen. Als Fehlschlag erwies sich die Mischung von öffentlich gefördertem Wohnungsbau und Eigentumswohnungen. Die in diesen innerstädtischen Verdichtungsgebieten geschaffenen Siedlungen führten in der Regel nicht zu ihrem Ziel von urbanen Strukturen, vielmehr sind sie heute Gegenstand erneuter städtebaulicher Revision.

Die Innenstädte haben in den Jahren des Wiederaufbaus und des prosperierenden Jahrzehnts mehrere Leitbilder erlebt. Sie reichen vom bloßen Wiederherstellen der Stadtstrukturen in den Anfangsjahren über den Neu-Aufbau in den Folgejahren bis zur erneuten Revision des bis dahin geschaffenen verbunden mit Abriss und neuen Strukturen. Die Innenstädte waren damit in einer anderen Lage als die außerhalb entstandenen Urbanisierungsprojekte, die - einmal realisiert - im Wesentlichen ihre Formen behalten haben.

⁹⁷⁴ Deutscher Städtetag (Hg.), 1960: S. 27.

Entwicklung der Innenstadt in Gütersloh 1949 - 1969

Die Durchführungs- und Bebauungspläne für die Gütersloher Innenstadt

Auch in der Gütersloher Innenstadt begegneten sich die verschiedenen Entwicklungsschwerpunkte. Im Gegensatz zu den mit einem einzelnen Ziel monostrukturierten Projekten (s. Bauleitpläne mit dem einzigen Ziel "Wohnungsbau") ist die Innenstadt mit mehreren Zielen verbunden, die sich zu einem Gesamtziel verbinden.

Mit der folgenden Darstellung aller bis 1969 rechtsverbindlich gewordenen Durchführungs- und Bebauungspläne für die Gütersloher Innenstadt soll ein Sektor der städtebaulichen Entwicklung erfasst werden. Unberücksichtigt blieben die in den 1960er Jahren begonnenen und erst ab 1970 rechtsverbindlich gewordenen Pläne sowie die 1965 begonnene Sanierung, die sich weit in die nachfolgenden Jahrzehnte hinzog und nicht abschließend bewertet werden konnte.⁹⁷⁵

Durchführungsplan Nr. 9 "Elisabeth-Krankenaus", rechtsverbindlich 20.3.1957

Vorbereitet wurde dieser Plan mit weiteren Plänen für die Innenstadt bereits im Rat am 10.4.1956. Der Stadtdirektor schlug vor, die Verbesserung des Kreuzungsbereiches „energisch zu betreiben“. Durch den Neubau des Elisabeth-Hospitals könne nun die Kapelle abgebrochen werden, um die Fahrbahn zu verbreitern. Verhandlungen mit den Erben Elbracht über Ankauf, Beseitigung und Neubau der Gaststätte *Bremer Schlüssel* seien noch ohne Ergebnis geblieben. Die Planungen zur Verbreiterung von Berliner Straße, Blessenstätte und Dalkestraße hätten gezeigt, dass dessen Abbruch "zwangsläufig" auch zur Beseitigung des "Hauses Potthoff" und des anschließenden Gebäudes sowie der Gebäudegruppe an der Blessenstätte von "Unter den Ulmen" bis "Dalkestraße" notwendig werde.

Der Durchführungsplan diene der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Kreuzung Dalkestraße/Domhof durch Zurücklegung der Fluchtlinie und war Teil des GVP. Es handelte sich eher um eine verkehrsregelnde Maßnahme, die endgültige Gestaltung sollte einem weiteren Plan überlassen bleiben. Erforderlich wurde der Abbruch der Kapelle und des Wirtschaftsgebäudes des Krankenhauses womit eine Fülle von weiteren Abbrüchen eingeleitet wurde (s. nachfolgende Pläne). Es entstanden Kosten für Grunderwerb (12 000 DM), Erwerb der Gebäude (233 000 DM), Darlehen für den Ersatzbau (230 000 DM) und den Straßenbau (7 000 DM), Gesamtkosten 482 000 DM.

⁹⁷⁵ Alle Angaben zu den Durchführungs- und Bebauungsplänen entstammen - soweit nicht anders vermerkt - der Sammlung "Bebauungspläne Stadt Gütersloh 1955 - 1971 (Amt für Stadtplanung und Stadtentwicklung)".

**Durchführungsplan Nr. 8 "Amtsgericht", rechtsverbindlich 30.8.1957;
1. Änderung, rechtsverbindlich 21.9.1962**

Der Plan gründete auf dem Entwurf des Leitplanes. Die Blücherstraße sollte durch eine Verbreiterung der Hauptverbindung zwischen den östlichen Stadtteilen und dem Nordring und gleichzeitig als Tangente an der Peripherie der Innenstadt dienen. Die gleiche Funktion erhielt die Bismarckstraße als Nordtangente. Im weiteren wurden die Standorte des Amtsgerichtes und des Hafthauses festgelegt. Der Plan machte den Abbruch von Bismarckstraße 16 (Funnekötter), Marktstraße 7 (Dreller), sowie der städtischen Gebäude Bismarckstraße 26, Marktstraße 9 und Blücherstraße 1 notwendig. Für die notwendigen Ersatzbauten waren Kosten von 180 000 DM vorgesehen. Die Marktstraße sollte für den öffentlichen Verkehr eingezogen werden. Die 1. Änderung schuf auf der Grundlage des Leitplanes die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau des Mädchengymnasium sowie eines "Promenadenweges" zwischen Schul- und Blücherstraße. Der Marktplatz musste hierfür verlegt werden (der alte Marktplatz ist heute Teil des Schulgeländes).

Durchführungsplan Nr. 15 "Nordseite der Königstraße", rechtsverbindlich 7.7.1959

Mit dem Plan sollte für die Königstraße "entsprechender Verkehrsraum für den fließenden und ruhenden Verkehr" geschaffen sowie die "Geschäftslage" gesichert werden. Dazu wurde die Bauflucht nach Norden verschoben, die den vollständigen Abriss der Gebäude (mit Ausnahme des Eckgebäudes Moltkestraße) zwischen Moltkestraße und Hohenzollernstraße notwendig machte und durch eine viergeschossige Bebauung ersetzt werden sollte. Die Kosten wurden auf 35 000 DM (Grunderwerb) und 250 000 DM (Entschädigungen) geschätzt.

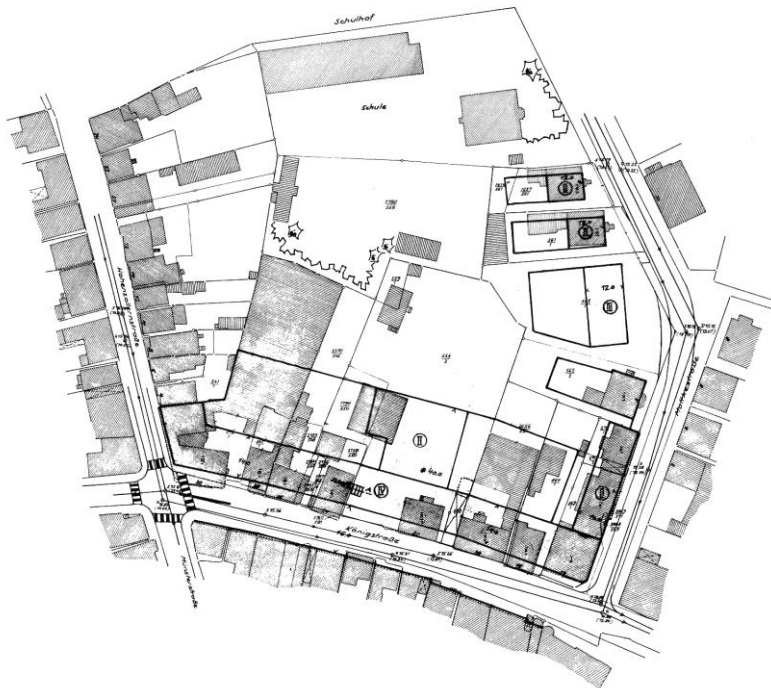


Abb. 84: B-Plan Nr. 15 "Nordseite der Königstraße". Zugunsten des neuen Straßenquerschnitts wurde die nördliche Bebauung aufgegeben. Die südliche Seite blieb unberührt, da sie bereits weitgehend fertiggestellt war. Quelle: Datenbank der Stadt Gütersloh.

**Durchführungsplan Nr. 16 "Berliner Straße", rechtsverbindlich 7.7.1959;
1. Änderung rechtsverbindlich 13.03.1963**

Der Plan war Beginn einer durchgreifenden Umstrukturierung der Gütersloher Innenstadt und veränderte das Bild der Berliner Straße zwischen Kökerstraße und Münsterstraße vollständig. Die in typisch flachem Winkel an der Berliner Straße aufgereihten Gebäude mussten dem neuen Straßenprofil von 19 m weichen und wurden durch eine dreigeschossige Bebauung ersetzt. Auch sollte die Kreuzung mit Köker- und Königstraße durch neue Baufluchtlinien verbessert werden. Hierzu wurde zum Zwecke des Abbruchs Kökerstraße 2 für 140 000 DM mit Übereignung von 350 m² aus städtischem Besitz mit Verpflichtung des unverzüglichen Baubeginns erworben (Rat 6.4.1959).

Weitere verkehrsregelnde Maßnahmen (Einrichtungsverkehr, parkregelnde Maßnahmen) ergänzten den Durchführungsplan. Die Martin-Luther-Kirche wurde durch den Abbruch von vorgelagerten Gebäude freigestellt (Abbruch Berliner Straße 18) und die Silhouette durch eine maximal dreigeschossige Bebauung betont. Die Frage nach der Begrenzung auf drei Geschosse beantwortete Stadtbaurat STIEGLITZ im Rat am 14.3.1958 mit dem Verweis auf Äußerungen von HILLEBRECHT, die Kirche müsse sich "vorteilhaft aus der Umgebung" herausheben.⁹⁷⁶ Für den ruhenden Verkehr war eine städtische Fläche an der Martin-Luther-Kirche vorgesehen. In der Beratung des Rates am 24.3.1958 waren der Plan und seine damit verbundenen Abbrüche unumstritten und wurden einstimmig beschlossen. Ratsmitglied LÜCK sprach sich "...besonders dafür aus, daß man den Verkehrsverhältnissen der Zukunft Rechnung tragend, möglichst breite Straßen vorsehen möchte." Die in den städtischen Gebäuden Berliner Straße 20, 22 und 24 untergebrachten Dienststellen sollten nach Abbruch in das neue Rathaus an der Wallstraße umgesetzt werden. Der Erläuterungsbericht sah Kosten von 125 000 DM für Grunderwerb und 675 000 DM für Entschädigungsleistungen nach § 46 Aufbaugesetz vor.

Die 1. Änderung des Planes betraf die Ansiedlung des Warenhauses *Hertie* und wird in diesem Abschnitt an letzter Stelle behandelt.

⁹⁷⁶ Stadtbaurat Hillebrecht (Hannover) hatte im Rahmen der Untersuchung für den Standort des neuen Rathauses bereits 1955 weitergehende Angaben zur städtebaulichen Struktur der Innenstadt gemacht (s. Ratsprotokoll 14.3.1958). Im Gutachten wandte er sich gegen den ersatzlosen Abriss der vor der Kirche stehenden Gebäude und schlug eine eingeschossige Bebauung vor, die der Kirchengebäude ihren Maßstab zurückgeben sollte. (Gutachtliche Untersuchung über den richtigen Standort für ein neues Rathaus der Stadt Gütersloh und für ein neues Amtsgericht in der Stadt Gütersloh, Stadtarchiv Gütersloh, D 2989, S. 24.).

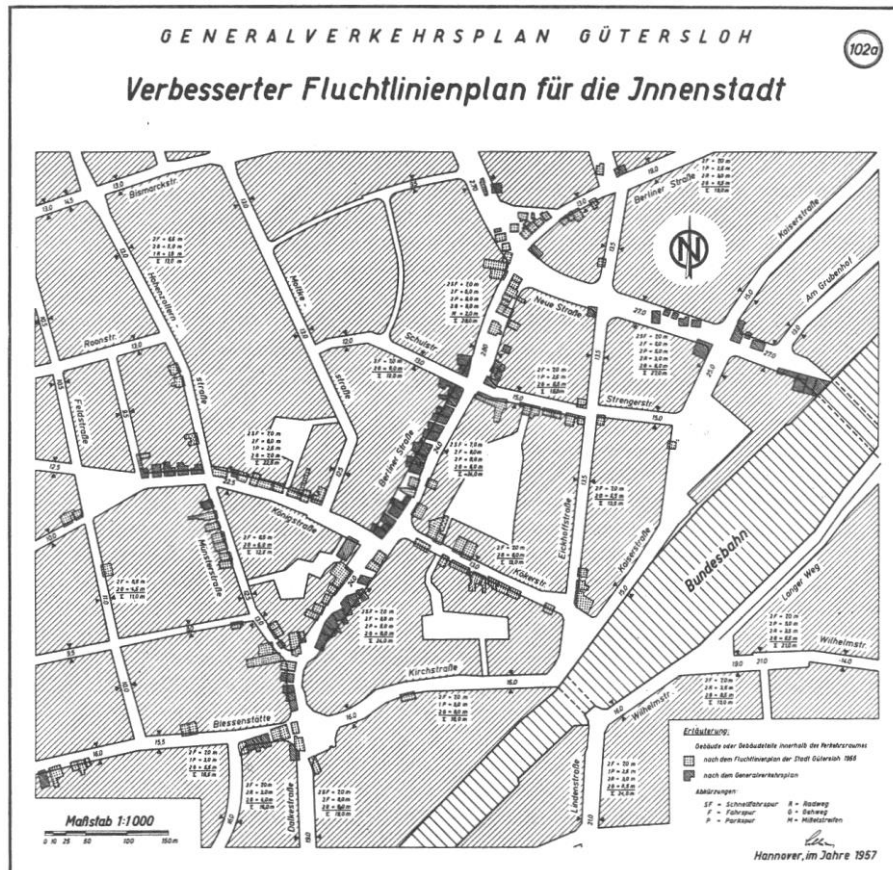


Abb. 85: Der GVP bereitete die Umgestaltung der Innenstadtstraßen durch Vorgabe größerer Straßenquerschnitte vor. Quelle: Schlums 1957, Anlage 102a.

Durchführungsplan Nr. 12 "Kaiserstraße", rechtsverbindlich 13.6.1961⁹⁷⁷

Bei Aufstellungsbeschluss am 30.1.1958 war der Ausbau des Omnibusbahnhofes abgeschlossen. Der Plan diente der anschließenden städtebaulichen Gestaltung des Bahnhofvorplatzes und der zwischen Kaiser- und Eickhoffstraße liegenden Flächen. Ratsherr BREENKÖTTER wies in der Sitzung darauf hin, "wie dringend notwendig die rechtzeitige Bearbeitung von Durchführungsplänen im Hinblick auf die Regelung der Verkehrsverhältnisse unserer Stadt sei, wenn man den Anforderungen des Verkehrs, der nach Aussage von Verkehrsfachleuten in etwa 20 Jahren um das Dreifache ansteigen sollte, gerecht werden wolle..." Zentraler Gegenstand des Planes war das siebengeschossige Verwaltungsgebäude der Stadt Gütersloh zwischen Berliner Straße und Eickhoffstraße. Die Kaiserstraße sollte um 6 m auf 19 m verbreitert werden. In der Ratssitzung am 30.1.1958 stellte Ratsmitglied BREENKÖTTER mit Stolz fest: "Es ist nichts mehr mit der kleinen Heidedstadt, daran werden wir uns gewöhnen müssen!" Ähnlich urteilte die *Freie Presse*: "Die mutige Planung des siebenstöckigen Rathaus-Verwaltungsbaus hat den Startschuss für einen großzügiger gestalteten Bebauungsplan gegeben, dessen 'Echo' auch demnächst gegenüber dem Bahnhof zu hören sein wird. Hier hat der C.-Bertelsmann-Verlag ein zehnstöckiges Gebäude geplant, das dem Stadtbild ein zukünftsträchtiges Gepräge gibt...Damit sind die Grundlagen gelegt, die in diesem Straßengebiet unserer Stadt ein völlig neues Gesicht zu geben imstande sind."⁹⁷⁸

⁹⁷⁷ Datum des Ratsbeschlusses, Angaben über die Rechtsverbindlichkeit (Veröffentlichung) liegen nicht vor.

⁹⁷⁸ Freie Presse, 1.2.1957.

Bebauungsplan 24A "Bismarckstraße", rechtsverbindlich 4.10.1963

Die ursprünglich an der Töllerstraße/Nordring vorgesehene Handelsschule entfiel, die Fläche wurde nun für eine zweigeschossige offene Bauweise vorgesehen. Der südlich angrenzende Platz von 15 000 m² blieb erhalten, die Fleischwarenfabrik *J. F. Marten G.m.b.H.* und die angrenzenden Flächen an der Bismarckstraße wurden als Gewerbegebiet festgesetzt und die Töllerstraße in dem Bereich zugunsten des Unternehmens eingezogen. Die angrenzenden Flächen wurden öffentliche Stellplätze. Für die Flächen von Dr. ANGENETE und Miterben an der Bismarck-/Blücherstraße wurde eine geschlossene Bauweise festgesetzt, für das nördlich angrenzende Grundstück (KRAMER) war eine fünfgeschossige Bebauung wegen "seiner städtebaulichen Wirkung und wegen seiner Lage zur Himmelsrichtung" vorgesehen.

Für Grunderwerb und Entschädigungen waren 450 000 DM, für Straßenbau und technische Infrastruktur 522 500 DM erforderlich.

Bebauungsplan Nr. 22 "Am Domhof", rechtsverbindlich 18.9.1965; 1. Änderung rechtsverbindlich 08.06.1967

Mit dem Plan wurde die grundlegende Umgestaltung der Innenstadt auf der Grundlage der verkehrlichen Erfordernisse nach dem GVP von SCHLUMS und in konsequenter Fortführung des Durchführungs- bzw. Bebauungsplanes Nr. 16 fortgesetzt. Wesentliches Element war die vollständige verkehrliche Neuordnung der Kreuzung Berliner Straße/Kirchstraße/Dalkestraße/Blessenstätte. Die Berliner Straße erhielt eine Breite von 25 m. Dadurch entfiel in Gänze die Bebauung zwischen Münsterstraße und Blessenstätte sowie südlich der Blessenstätte (heute Stadtbibliothek). Eine rückwärtige Erschließung von der Göbenstraße aus sicherte die Anlieferverkehre.

Für die der Apostelkirche gegenüber liegende Bebauung sollte durch den Einbau von Arkaden "die anzustrebende architektonische Harmonie mit dem alten Kirchplatz hergestellt werden." Für den Abbruch der Südseite der Blessenstätte wurde "neben den entscheidenden Erfordernissen des Straßenverkehrs der Zustand der vorhandenen Bebauung" angeführt, die "einen baldigen Wiederaufbau erforderlich" mache.



Abb. 86: B-Plan Nr. 22 "Am Domhof". Erkennbar die massiven Eingriffe in die vorhandene Bausubstanz beidseits der unteren Berliner Straße, der Blessenstätte und der unteren Münsterstraße. Quelle: Datenbank der Stadt Gütersloh.

In den Beratungen am 20.12.1963 schlug Ratsmitglied LEWERENZ eine gerade Linienführung der Berliner Straße verbunden mit dem Abriss der Gebäude Am Domhof vor, doch widersprach ihm BREENKÖTTER, der eine Daseinsberechtigung für die Kirchstraße nur mit den umgebenden Häusern sah. Die Erhaltung der Fachwerkhäuser sei wünschenswert, auch regte er eine Beteiligung an der Erhaltung und Pflege der historischen Gebäude an. In der Sitzung des Rates am 25.8.1964 folgten dem Satzungsbeschluss gleich die notwendigen Grundstückserwerbe.

Die Umsetzung des Bebauungsplanes reichte bis 1969. So war die Anlage einer gemeinschaftlichen Stellplatzanlage vorgesehen, für die - eine Einigung über den Kaufpreis konnte nicht erzielt werden - am 29.3.1968 ein Enteignungsverfahren eingeleitet wurde. Erst am 24.10.1969 wurde ohne Enteignung durch Erwerb und Abbruch der Gebäude Münsterstraße 1 und Berliner Straße 9 und mit einem Kostenaufwand von 575 360 DM die Angelegenheit endgültig abgeschlossen.

Ein weiteres Enteignungsverfahren über Verkehrsflächen beendete der Rat am 19.12.1969 wegen der hohen Kaufpreisvorstellungen der Enteignungsbehörde und stellte die Durchführung der Planung zurück.

Ein Diskussionsfeld in den Beratungen war der Umgang mit der historischen Bausubstanz, insbesondere der Krönig'schen Apotheke und des Stahl'schen

Hauses.⁹⁷⁹ Die Begründung des Bebauungsplanes sieht in dem "historischen Bauwert der Krönig'schen Apotheke "lediglich ein "städtebauliches Element". Auf das Stahl'sche Haus und die historisch ebenfalls bedeutende Gaststätte "Bremer Schlüssel" geht sie nicht ein. Der Landeskonservator Dr. WILDEMANN hatte seine Zusage zu den Planungen zunächst versagt. Im Verkehrsausschuss (25.5.1961) wies der Stadtrechtsrat WESTERFELLHAUS darauf hin, dass die Stadt mit dem Verkehr fertig werden müsse, der Landeskonservator könne jetzt kaum, nachdem er dem vierspurigen Ausbau der Berliner Straße bis Münsterstraße zugestimmt habe, das Einverständnis verweigern. Auch in der Sitzung des Ausschusses am 21.5.1963 war die Frage nicht gelöst, Ausschussmitglied STROTHMANN sah trotz "aller Achtung gegenüber historischen Bauten" die Notwendigkeit verkehrlicher Belange. Der Regierungspräsident (der die Genehmigung des Bebauungsplanes zunächst wegen der massiven Bedenken des Landeskonservators ausgesetzt hatte) könne die Zustimmung nicht versagen, wenn die Verkehrssicherheit in Frage gestellt werden müsse. Auch die *Gütersloher Zeitung* befürwortete den Plan: "Hoffentlich stellen sich den verantwortlichen Stellen nicht mehr allzu viele Hindernisse in den Weg. Schön wäre es, wenn schon in wenigen Jahren das großartige Projekt in die Tat umgesetzt und sich das Zentrum Güterslohs einer städtischen Bedeutung würdig erwiese."⁹⁸⁰

Am 26.3.1965 fasste der Rat den abschließenden einstimmigen Beschluss gegen die Bedenken des Landeskonservators und empfahl, das Gebäude Domhof 4 (Stahl'sches Haus) an "geeigneter Stelle im Stadtgebiet" wieder aufzubauen, "um es den Wünschen des Landeskonservators entsprechend der Nachwelt zu erhalten." In der Beratung machte Ratsherr VOGELANG deutlich, dass von einem Fachwerkhaus wegen der Schieferverkleidung eigentlich nichts zu erkennen sei, dagegen sei das benachbarte Weber-Haus erhaltenswert. Ratsherr SUNDERMANN schlug den Wiederaufbau als Wohnung für einen Parkpfleger vor.⁹⁸¹ Die weiteren Diskussionen reichten bis zum Abbruch des Hauses im Herbst 1970 und seiner Translozierung in das Westfälische Freilichtmuseum in Detmold. Dort wurde es zwischen 1982 und 1986 wiederaufgebaut und ist heute Teil des sogenannten "Paderborner Dorfes".

Die Genehmigung für den Bebauungsplan Nr. 22 des Regierungspräsidenten erfolgte am 7.9.1965.

Am 7.1.1966 erwarb der Rat mit einstimmigen Beschluss die Münsterstraße 3 (Krönig'sche Apotheke) mit 2 380 m², davon 170 m² für Verkehrsfläche mit dem Ziel des Abbruchs gegen eine Barentschädigung von 323 000 DM.

Bebauungsplan Nr. 57 "Rathaus", rechtsverbindlich 20.7.1968

Der Plan überplante Teile des ehemaligen Bebauungsplanes Nr. 25 B "Kaiserstraße/Berliner Straße" und sah in Ergänzung des vorhandenen städtischen Verwaltungsgebäudes den Bau des Rathauses vor, der in Ergänzung mit dem Neubau der *Städtischen Sparkasse* einen Platz bilden sollte. Dar-

⁹⁷⁹ Errichtet 1730, benannt nach der letzten Eigentümerfamilie Stahl (von 1799 bis 1929, danach Erwerb durch die Stadt Gütersloh, um das Gebäude als "Wohnhaus, später vielleicht als Heimatmuseum, im übrigen zum Grundstückstausch für Straßenzwecke" verwenden zu können), Nutzung als Handelsgeschäft und Wohnhaus, später Standesamt und Heimatmuseum (ab 1934). Nach: Verfahrensakte zum Bebauungsplan Nr. 22 "Am Domhof", Stadtarchiv Gütersloh, E 2817.

⁹⁸⁰ Gütersloher Zeitung, 9.1.1964.

⁹⁸¹ Westfälische Zeitung, 30.3.1965.

über hinaus wurde die völlige Neugestaltung der Rosenstraße zur Hauptverkehrsstraße als Nord-Ost-Tangente planungsrechtlich gesichert (heutige Friedrich-Ebert-Straße). Für den Straßenbau waren 500 000 DM, für den Bau der unter dem Platz liegenden Tiefgarage 2 Mio. DM vorgesehen. (Auf den Bau des Verwaltungsgebäudes und des Rathauses wird im nachfolgenden Abschnitt näher eingegangen, s. 4.3.3 "Schwerpunkt kommunale Projekte").

Bebauungsplan Nr. 24C "Rosenstraße", rechtsverbindlich 6.11.1969

Mit diesem Bebauungsplan wurden die planungsrechtlichen Grundlagen für den Ausbau der Nord-Ost-Tangente in Verbindung mit einem neuen Brückenbauwerk unter die Bahnlinie der Deutschen Bundesbahn geschaffen. Sie war Teil des Tangentennetzes zur Entlastung der Innenstadt und Bestandteil des GVP sowie des in Vorbereitung befindlichen Flächenutzungsplanes. Daneben waren ein "Bereichspostamt" an der Kaiserstraße vorgesehen. Die vorhandene offene Wohn- und Geschäftsbebauung solle in eine geschlossene mehrgeschossige "dem Charakter der Innenstadt angepaßte Bebauung" geändert werden.

Bebauungsplan Nr. 48A "Münsterstraße/Feldstraße", rechtsverbindlich 6.11.1968

Die Umgestaltung der Innenstadt wurde konsequent fortgesetzt und ab Mitte der 1960er Jahre weitere Bereiche entwickelt. Die "stark abgängige Bausubstanz sowie die unzureichenden Verkehrsverhältnisse" an der Feldstraße sollten den "Bedürfnissen der Bevölkerung in unmittelbarer City-Nähe angepaßt werden." Der Plan diene dazu, "alle der Stadterneuerung dienenden Maßnahmen durchzuführen". Auch sollten noch vorhandene unbebaute Bereiche zwischen Münster und Feldstraße einer Bebauung zugeführt werden. Zentral im Plangebiet waren eine Stellplatzanlage und eine darunter liegende Tiefgarage vorgesehen.

Nach dem Aufstellungsbeschluss am 2.4.1965 und dem Erlass einer Veränderungssperre am 8.10.1965 wurde der Bereich zwischen Göben-, Feld-, König- und Münsterstraße wegen der "städtebauliche Mißstände" zur Finanzierung der Sanierungsmaßnahmen zum Sanierungsgebiet erklärt. Ein Teil des Bebauungsplanes Nr. 48 war davon betroffen.

Im Rat am 19.1.1968 erkannte Ratsmitglied TÖDTMANN die Notwendigkeit ein "altes Stadtgebiet mit zahlreichen abgängigen Gebäuden neu" zu ordnen und die Freiflächen neu zu nutzen. Beim Satzungsbeschluss am 9.8.1968 wies er auf das "verschachtelte Gebiet" hin, dessen sehr große Gärten nunmehr 300 ebenerdige Stellplätze und Tiefgaragenplätze aufweise. Er erkannte die "schmerzlichen Eingriffe". Die *Neue Westfälische* sah, "daß hier die Grundlage für das Wachsen eines modernen Stadtteiles gegeben wurde." Es werden "Generationen sich mit der Bebauung nach Plan beschäftigen müssen."⁹⁸²

Bebauungsplan Nr. 46, rechtsverbindlich 6.2.1969

Der Bebauungsplan umfasste Teile der Durchführungspläne 7 und 12. Im Aufstellungsbeschluss im Rat am 24.11.1967 wurde auf seine Ziele der "Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse, der städtebaulichen Aktivierung der

⁹⁸² Neue Westfälische, 17.8.1968.

Kernzone, wie Neuausweisung von Wohn- und Geschäftsbauten im Sinne der "zukünftigen Bedeutung der Stadt Gütersloh als zentraler Ort" hingewiesen.

Die beiden Schwerpunkte des Planes waren ein zwölfgeschossiges Gebäude des *C. Bertelsmann Verlages* mit Tiefgarage für 300 Fahrzeuge östlich der Eickhoffstraße sowie ein Parkhaus mit einer Traufhöhe von 11 m für 500 Fahrzeuge, das an die Eickhoffstraße angeschlossen werden sollte (Baukosten nach Begründung 3,69 Mio. DM). Die Verbindung sollten "von einer Art Brücke, auf Stelzen ruhenden Cafés oder kleinen Geschäften überzogen werden."⁹⁸³ In Richtung Eickhoffstraße war im EG eine "Ladenzone" vorgesehen, dem ein "Architekturplatz" vorgelagert war. Ein Durchgang von der Berliner Straße (für den das Gebäude Berliner Straße 52 hätte abgerissen werden müssen) sollte der fußläufigen Verbindung bis zum Bahnhof dienen, Option war ein Fußgängertunnel. Eine Planstraße führte mittig von der Strenger- zur Kökerstraße.

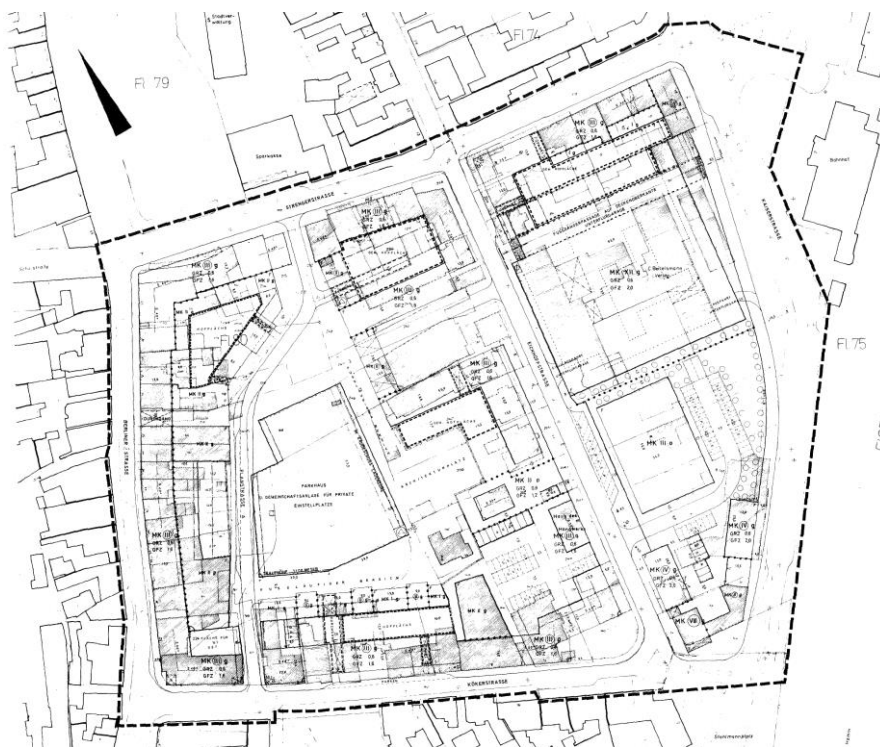


Abb. 87: B-Plan Nr. 46 "Stadtgebiet zwischen Berliner Straße, Eickhoffstraße, Kökerstraße und Strengerstraße". Der letzte in den 1960er Jahren entstandene B-Plan war durch das Leitbild der "autogerechten Stadt" geprägt (zentrales öffentliches Parkhaus, Trennung von MIV und Fußgängerverkehr). Quelle: Datenbank der Stadt Gütersloh.

Mit einstimmigem Satzungsbeschluss und umfangreicher Abwägung von 32 Anregungen und Bedenken von Grundstückseigentümern wies Ratsmitglied SCHANDERT auf den "sehr gewichtigen Plan" hin, der der Innenstadt ein neues Profil gäbe und warb um Verständnis, wenn nicht alle Anregungen berücksichtigt worden seien. "Er wird der Zeit heute und auch der Zukunft gerecht."⁹⁸⁴

⁹⁸³ Die Glocke, 3.4.1968.

⁹⁸⁴ Neue Westfälische, 3.4.1968

Der Plan war für die *Glocke* "einer der interessantesten und durch seine Kosten auch 'massivsten' Bebauungspläne, der praktisch alle Gütersloher und viele auswärtige Besucher angeht... Denn eines steht fest: Die derzeitigen bau- und planungspolitischen Maßnahmen der Stadt im Verein mit tatkräftigen und initiativreichen Bauherren bestimmen darüber, ob Gütersloh tatsächlich eine Zentralstadt wird... Mit dem Hinweis auf die 'traditionelle Gartenstadt' ist auf die Dauer kein Staat zu machen... Schon die in den letzten Jahren verabschiedeten Bebauungspläne haben den neuen, bei aller berechtigten Schonung traditioneller Wertbestände doch oft kühnen Kurs der kommunalen Planung bestätigt, einen Kurs, der die Stadt interessanter macht!"⁹⁸⁵

"Großkaufhaus an der Berliner Straße!" - Die Errichtung des Warenhauses *Hertie*

Die Ansiedlung des Kaufhauses *Hertie* ab 1960 war eines der ersten großen innerstädtischen Projekte in Gütersloh und überformte endgültig die alten Strukturen an der Berliner Straße. Zur Realisierung waren umfangreiche Grundstückskäufe notwendig. In diesem Umfang kollidierten in diesem Umfang zum ersten Mal die überkommenen Grundstücksstrukturen mit neuen andere Maßstäbe setzenden Nutzungen.

Die Stadt Gütersloh war Eigentümer mehrerer der in Frage kommenden Grundstücke, die sie vorher zum Zweck der Verbreiterung der Berliner Straße erworben hatte. Über einen längeren Zeitraum hatte die Firma *Hertie* bereits umfangreiche Käufe getätigt und die Stadt Gütersloh damit gezwungen zu handeln.

In der Sitzung am 20.6.1960 stimmte der Rat dem Verkauf von Berliner Straße 19 (Jansen) und Berliner Straße 21 (Verwaltungsnebengebäude, Einwohnermeldeamt) an *Hertie* zu. Es wurde deutlich, dass das Unternehmen für die weitere Planung eine Zusage brauchte, die Verkaufspreise sollten später festgelegt werden. Ratsmitglied ZABEL erklärte, dass auch die Stadt Gütersloh Opfer bringen müsse und dies unabhängig vom Eigentümer zu sehen sei. Dem Rat war die Planung durchaus willkommen, da - wie Ratsmitglied VOGELSANG ausführte - keine Alternative zur Umsetzung der König'schen Fabrik bestünde, weil diese "nicht mehr geduldet werden könne. Auch der Durchführungsplan lasse für die König'sche Fabrik keinen Platz mehr." Nach Aussagen des Stadtdirektors DIESTELMEIER lägen noch keine Pläne von *Hertie* vor, das Unternehmen beabsichtige aber, im Rahmen des Durchführungsplanes zu bauen und benötige für die größere Bautiefe private Grundstücke. Das *Gütersloher Morgenblatt* war begeistert: "Warenhaus in Gütersloh rückt in greifbare Nähe. Hertie will an die Berliner Straße"⁹⁸⁶ Die *Freie Presse* "Hertie will bald in Gütersloh bauen. Großkaufhaus an der Berliner Straße!"⁹⁸⁷

⁹⁸⁵ Die Glocke, 3.4.1968. Die Schwerpunkte der Planung wurden nicht verwirklicht: Die "Hauptverwaltungsgebäude" der Bertelsmann AG wurde 1976 an der Avenwedder Straße errichtet; an Stelle des Parkhauses entstand 1999 nach einem städtebaulichen Wettbewerb und einem Entwurf von Rob Krier der Kolbeplatz, bei dem die Idee der Durchwegung von der Berliner Straße wieder aufgegriffen wurde aber nicht verwirklicht werden konnte. An der Stelle des Bertelsmann-Gebäudes wurde ein Textilkaufhaus errichtet (2012: C & A).

⁹⁸⁶ Gütersloher Morgenblatt, 21.6.1960.

⁹⁸⁷ Freie Presse, 21.6.1960.

In der Ratssitzung am 13.6.1961 forderte LAKÄMPER auch die Übernahme der Grundstücke Münsterstraße 8, 10 und 12, da so die gesamte Front an der Münsterstraße bereinigt werden könne. EICHBERG ergänzte den Vorschlag mit der Forderung nach einer Abfindung, da *Hertie* durch den Abriss des alten daneben stehenden Rathauses (der Bestandteil des Beschlusses wurde) und den so gebildeten Platz Vorteile habe und die Stadt Gütersloh die Belastungen durch das Parkhaus zu tragen habe.⁹⁸⁸ Dennoch dürfe die Frage des Kaufes der Grundstücke an der Münsterstraße nicht zu einer Verzögerung des Parkhauses führen. In den Beratungen war das Interesse einer zügigen Realisierung des Projektes anzumerken. SUNDERMANN stellte darüber hinaus klar, dass mit der Einbeziehung des alten Rathauses die Stadt nicht nur einen materiellen sondern auch ideellen Wert in die Planung einstelle.

Am 30.6.1961 berichtete Stadtdirektor DIESTELMEIER in nicht-öffentlicher Sitzung des Rates über die ablehnende Haltung von *Hertie*, die Grundstücke Münsterstraße 8, 10 und 12 zu erwerben. Stattdessen sei angeboten worden, der Stadt Gütersloh 200 000 DM für eine förmliche Umlegung zu Verfügung zu stellen, wenn eine freiwillige Umlegung keinen Erfolg haben sollte. VOGELSANG dagegen sah die Übernahme der drei Grundstücke als Gegenleistung für den vor dem Kaufhaus anstelle des Rathauses entstehenden Platz. Hierfür seien 200 000 DM völlig unzureichend. Auch BREENKÖTTER wies auf die Notwendigkeit des Kaufes hin.

Den abschließenden Beschluss zum *Hertie*-Projekt fasste der Rat am 20.7.1961. Bis dahin hatte *Hertie* bereits erworben:

- Münsterstraße 14 und 16 (bisher Vossen).
- Münsterstraße 2, 4 und 6 (bisher Brennerei H. C. König).
- Berliner Straße 13 (bisher Fleischerei Hemesath, Dornbusch).
- Berliner Straße 15 (bisher Witte, Drewell).

Der Beschluss enthielt die vom Rat zuvor am 13.6.1961 beschlossene vertragliche Regelung mit *Hertie*:

- Stadt Gütersloh übereignet an *Hertie* Berliner Straße 19 (vermietet an Lebensmittelhandel "Jansen") und 21 (ehemaliger Gasthof "Ratskeller") sowie kleine Teilflächen.
- *Hertie* übereignet im Tauschwege an die Stadt Gütersloh die Grundstücke Berliner Straße 13 sowie Münsterstraße 2, 4 und 6. Die Freistellung von Nutzungsrechten und die Abbrüche gehen zu Lasten von *Hertie*.
- Die Stadt Gütersloh verpflichtet sich, ihr Grundstück Berliner Straße 13 als Gegenleistung für das benötigte private Grundstück Berliner Straße 11 zur Verfügung zu stellen. *Hertie* übernimmt im Gegenzug den Gebäudewert.
- *Hertie* übernimmt das private Grundstück Berliner Straße 17 im Tausch gegen das städtische Grundstück Berliner Straße 16.
- Die Stadt Gütersloh übergibt die beiden Flächen Berliner Straße 19 und 21 von Nutzungsrechten frei an *Hertie*.

⁹⁸⁸ In den vorberatenden Ausschüssen war ausführlich die zusätzliche Option des Verkaufs des alten Rathauses - der ursprüngliche Wunsch von *Hertie* - erörtert worden. Beschlossen wurde letztlich, das Grundstück nicht zu veräußern.

- Hertie übergibt das Grundstück Berliner Straße 13 sowie Münsterstraße 2 (H. C. König) an die Stadt Gütersloh.
- Die Stadt Gütersloh verpflichtet sich, den Abbruch des alten Rathauses und die Realisierung der im Durchführungsplan vorgesehenen Freifläche baldmöglichst zu betreiben.⁹⁸⁹
- Hertie verpflichtet sich, die vorhandene Trafoanlage mietfrei in das Gebäude einzubeziehen und die Heizungsanlage des Amtsgerichtes zu verlegen.
- Hertie stellt für ein eventuell erforderliches Umlegungsverfahren für Münsterstraße 8 (Simon), 10 (Lohmann) und 12 (Großjohann) einen Betrag von 200 000 DM zur Verfügung. Bei Ausgleich in Grundstücken stellt die Stadt Gütersloh die Flächen aus dem Besitz H. C. König zur Verfügung.
- Notwendige Straßenflächen für die Verbreiterung der Berliner Straße stellt Hertie unentgeltlich zur Verfügung.
- Hertie verpflichtet sich, das Fassadenbild mit städtebaulichen Gesichtspunkten zu verbinden.
- Hertie verpflichtet sich zum Bau einer Parkierungsanlage auf dem Grundstück Vossen (Münsterstraße).

"Der Grundstückstausch mit der Hertie-GmbH wurde darauf mit 31 Stimmen gegen die Stimme des Rats Herrn Sundermann (FDP) und bei Stimmenthaltung der Rats Herrin Güth (FDP) und des Rats Herrn Nordmann (FDP) angenommen."⁹⁹⁰ SUNDERMANN hatte in der Ratssitzung sein Unverständnis darüber erklärt, "daß man ein auswärtiges Unternehmen um hier in Gütersloh Fuß zu fassen derart bevorzugt behandelt... Ich sehe darin eine recht ungleiche Behandlung gegenüber allen älteren Unternehmen in unserer Stadt, die in gleicher Lage waren oder kommen werden." Für SUNDERMANN war dieses "Mammutunternehmen Nascher am Kuchen unserer Stadt".⁹⁹¹ BREENKÖTTER nahm zu dieser Erklärung Stellung, wobei er zwar die Heimatverbundenheit der Gütersloher zu ihrem alten Rathaus anerkannte, sich aber doch dafür aussprach, daß die jetzt vorgesehene Umgestaltung durchgeführt werden müsse. Das Andenken an den Rentner Heinrich Barth, dem Stifter des alten Rathauses, müsse auch in Zukunft fortleben und in geeigneter Weise bei der Gestaltung des neuen Platzes zum Ausdruck kommen.⁹⁹² Das alte Rathaus besitze weder einen hohen künstlerischen noch einen hohen städtebaulichen Wert". BREENKÖTTER sprach sich für den geplanten Neubau des Hertie-Warenhauses aus, in dem man - so Rats Herr NEG- "vom Fußlappen bis zum Fernsehapparat alles schön billig kaufen kann."

Das entstehende Gebäude bot auf einem Grundriss von 50 m (Berliner Straße) mal 40 m (Bebauungstiefe) 6 000 m² Verkaufsfläche. Vorgesehen waren ein dreigeschossiges Bauwerk mit einem Tiefgeschoss und einem Staffelgeschoss von 40 m x 30 m. Durch die Grundstückstausche kam die Stadt Gütersloh in den Besitz mehrerer Grundstücke an der Berliner und Münsterstraße, die sie Eigentümern an der Berliner Straße/Blessenstätte und an der Blessenstätte zur Verfügung stellen konnte, um dort die neuen Baufluchtlinien im Sinne der Vorgaben des GVP realisieren zu können.

⁹⁸⁹ Das alte Rathaus wurde 1971 als ein in seinem "jetzigen Zustand wenig ansehnlicher Bau" (Freie Presse, bereits am 21.7.1961) gegen öffentliche Proteste abgerissen.

⁹⁹⁰ Die Glocke, 21.7.1961.

⁹⁹¹ Anlage zum Ratsprotokoll vom 20.7.1961.

⁹⁹² Gütersloher Morgenzeitung, 21.7.1961.

1963 wurden die Gebäude Berliner Straße 13, 15, 17, 19 und 21 sowie Münsterstraße 2, 4 und 6 (Brennerei König) abgerissen.

Das Projekt war für die *Gütersloher Zeitung* eine "tiefgreifende Veränderung des Stadtbildes", sie sah "einen Beschluß von weit in die Zukunft reichender Bedeutung, durch den sich das Bild der Stadt... grundlegend ändert."⁹⁹³ Am 5.3.1965 wurde das Kaufhaus *Hertie* eröffnet.⁹⁹⁴

Bewertung - Die Bedeutung der Innenstadtplanungen für die städtebauliche Entwicklung

Die Bedeutung des Kerns einer Stadt als zunächst erster Ort der Identität zeichnet sich in der Städtebaugeschichte ab und ist auch Teil der Gütersloher Geschichte. Die emotionale Bedeutung wird in den Diskussionen und Projekten offensichtlich.

Die Planungen für die Innenstadt zeigen zunächst die hohe Priorität der verkehrlichen Belange. Bereits der erste Durchführungsplan Nr. 9 "Elisabeth-Hospital" griff - zwar noch schwach regelnd, aber bereits mit Abbrüchen verbunden - in die überkommenen städtebaulichen Strukturen ein. Es folgten der Durchführungsplan Nr. 8 "Amtsgericht", der Innenstadttangenten schuf und der Durchführungsplan Nr. 15 "Nordseite Königstraße", der der Verbreiterung der Königstraße mit umfangreichen Abrissen diente. Diese Prioritäten galten - entsprechend der herrschenden Leitbilder - bis in die 1960er Jahre und wurden in den umfangreichen strukturellen Änderungen im Bebauungsplan Nr. 22 "Am Domhof" fokussiert. Dort allerdings werden erste Zeichen einer leicht veränderten städtebaulichen Sicht erkennbar, die sich in den Erörterungen über die teils wertvolle historische Bausubstanz äußerte. Der bauhistorische Wert wird zwar erkannt, dennoch geht die Abwägung immer noch für die verkehrlichen Notwendigkeiten und gegen den Erhalt der Gebäude aus. Insofern sind die Entscheidungen des Rates im Bewusstsein und in Kenntnis der weitreichenden Bedeutung der baulichen Verluste gefällt worden.⁹⁹⁵

Dieser Konflikt wird noch offensichtlicher im *Hertie*-Projekt und den Diskussionen um den Erhalt des Rathauses. Auch dort werden die Belange des Erhalts gegen andere städtebauliche Ziele im Bewusstsein der Folgen des Beschlusses niedriger bewertet.

⁹⁹³ Gütersloher Zeitung, 1.7.1961.

⁹⁹⁴ In zeitlichem Zusammenhang hatte sich ein "Arbeitskreis Gütersloher Architekten" gebildet, die zu den Planungen der 1. Änderung des Durchführungsplanes Nr. 16 Stellung genommen und unter anderem kritisiert hatte, dass die Berliner Straße von dem Parkhaus an der Münsterstraße nur über das Kaufhaus zu erreichen sei. Später - am 8.3.1961 - folgte eine weitere ausführliche Stellungnahme zu den Planungen des neuen Rathauses an der Berliner Straße (Erörterung im Abschnitt "Kommunale Projekte - Rathaus").

⁹⁹⁵ Erfolgte Abbrüche 1964 - 1969 in der Innenstadt und außerhalb. 1964: Berliner Straße 19, 19a, 21, 95, 97, eingeschossiger Rathausanbau, Kahlertstraße 1 und 105 a, Mauerstraße 6, Eickhoffstraße 10 a, Mühlenweg 21. 1965: Berliner Straße 86, Kurze Straße 12, Domhof 2, Münsterstraße 6, Blessenstätte 2, 4, Jahnturnhalle Bismarckstraße 20, Berliner Straße 11. 1966: Berliner Straße 1 - 3, 7, 98, Königstraße 23, Barkeystraße 18, Kökerstraße 6, 8, Kahlertstraße 105, Spieker Osthus Hof, Gneisenaustraße 10, Teilabbruch ehem. Brauerei Lorenkamp (Behelfsheim). 1967: Friedrichsdorfer Str. 28, Berliner Straße 5, 80, Münsterstraße 3, 5, 8, Barkeystraße 32, Surenhofsweg 30, Holzheide 141. 1968: Hagenstraße 39, Am Domhof 10, Göbenstraße 10, Berliner Straße 1, Münsterstraße 1, Eickhoffstraße 35, 37, Münsterstraße 10. 1969: Münsterstraße 32, 33, Schulstraße 5, Gneisenaustraße 10, Kirchstraße 18, Altes Krankenhaus Berliner Straße 126. Aus: Statistische Jahresberichte 1964 - 1969.

Die Verkehrsplanungen haben zwar zu umfangreichen Abbrüchen und einem völlig neuen Bild der Innenstadt geführt, dennoch wurde die strukturelle Gliederung der Innenstadt nicht vollständig revidiert - wie sie bspw. völlig neue Verkehrsführungen hervorgerufen hätten (s.o. Beispiel Ulm). Die zentrale Achse der Berliner Straße blieb - wenn auch erheblich breiter - ebenso erhalten, wie die Lagen und Führungen von Königstraße, Strengerstraße oder Köckerstraße. Erst nach 1970 wurde durch den Ausbau der Nord-Ost-Tangente (damalige Rosenstraße) eine völlig veränderte Verkehrssituation mit wesentlich größeren Dimensionen geschaffen. Auch das gliedernde "Pätkensystem" blieb innerhalb der Baublöcke teilweise erhalten.

Beim *Hertie*-Projekt wird erneut die Bedeutung der massiven Bodenbevorratung der Stadt Gütersloh deutlich. Grundstücke, die zunächst zur Verbreiterung der Berliner und Münsterstraße erworben worden waren, konnten nun der Ansiedlung von *Hertie* dienen. Dabei verließ die Stadt Gütersloh auch in diesem Fall nicht ihre selbstbewusste Position und nutzte wiederum dieses Projekt für ihre eigenen Ziele, wie der Verlegung der Baufluchten in der Münsterstraße.

Deutlich erkennbar in diesem Projekt sowie in den vorhergegangenen und nachfolgenden Bebauungsplänen ist der unbedingte Wille, die Struktur und das Bild der Stadt zu verändern und umzugestalten. Die "Hochhäuser" der *Bertelsmann-AG* und das städtische Verwaltungsgebäude, die Umgestaltung der Innenstadtrandbereiche mit Bebauung von ehemaligen Gartenflächen und die Anlagen von Tiefgaragen waren wichtige Insignien eines großstädtischen Bildes, die in der öffentlichen Meinung mit "moderner Stadt", "Zentralstadt" und "kühnem Kurs" honoriert wurden. Auch in den Ratsprotokollen wird immer wieder der Stolz auf diese Entwicklungen offensichtlich.

Latent erkennbar ist auch der streckenweise unentschiedene Wechsel zwischen der "kleinen Stadt Gütersloh" und der sich anbahnenden "großen Stadt Gütersloh". Hier wird das eingangs beschriebene dichotome Verhältnis zum Begriff Stadt offensichtlich, das zwischen den Polen von Vertrautheit und Übersichtlichkeit der kleinen Stadt und den bedrohlich wirkenden Strukturen der großen Stadt schwankt. Letztlich entscheidet sich Gütersloh für die aus ihrer Sicht als Fortschritt erkennbare Entwicklung zur Großstadt und nimmt hierfür den Verlust der Kleinstadtstrukturen in Kauf.

Fazit V: Die Bedeutung der Neuordnung der Innenstadt für die städtebauliche Entwicklung

Die Innenstadt von Gütersloh spiegelt die Entwicklungsschwerpunkte einer expandierenden Stadt und einer allgemein prosperierenden Entwicklung wider. In ihr fokussieren sich sowohl städtebauliche wie auch kulturell-mentale Dispositionen der Bürgerschaft.

V. Räumlicher Schwerpunkt kommunale Projekte

Den zuvor beschriebenen sektoralen und räumlichen Entwicklungsschwerpunkten stehen Entwicklungen gegenüber, die als einzelne Projekte eine besondere Bedeutung haben. Diese Projekte können von großer symbolischer Bedeutung sein wenn sie Teil einer bürgerlich-städtischen Identität werden. Dies gilt insbesondere für alle jene Städte, die zum Typus der Mittelstadt gehören wie Gütersloh sie repräsentiert. Es sind Städte mit geringer geschichtlicher Bedeutung, mit einem daraus resultierenden geringen Geschichtsbesusstsein und der ihnen eigenen "Bescheidenheit". Der Wiederaufbau wurde von diesen Städten souverän gestaltet, die Bevölkerung mit Wohnungen versorgt, die verkehrsgerechte Umgestaltung des Stadtgrundrisses konsequent verfolgt. Diese Leistungen stellten einen Erfolg dar, der auch gebührend im Schrifttum der Städte verankert wurde. Was fehlte, waren im engeren Sinne identitätsbildende Momente, über die die größere Städte eher verfügen konnten - auch wenn diese zerstört oder teilzerstört waren. Münster hatte die Chance, Diskurse über das "Wie" des Wiederaufbaus des Prinzipalmarktes zu führen, in Freudenstadt wurden Diskussionen über die Art der Rekonstruktion einer Idealstadt des 16. Jahrhunderts geführt und in Lübeck erörterten die großen Namen jener Zeit - TAMMS, TESSENOWS, NEUFERT - den Umgang mit der zerstörten Altstadt. Diese Chancen - auch die Notwendigkeiten - diese Diskussionen zu führen, hatten die Städte ohne diese Vergangenheiten nicht.

Es liegt also nahe, dass diese Städte sich andere - neue - identitätsbildende Projekte suchen mussten, um dieses Defizit zu kompensieren. Dabei können in kleineren Städten auch kleinere Projekte in den Fokus bürgerschaftlichen Engagements geraten.⁹⁹⁶ Die defizitkompensierenden Projekte sind in der Regel öffentliche Bauten, Theater, Hallenbäder oder Schulen. Rathäuser haben aus ihrer geschichtlichen Bedeutung heraus eine besondere Rolle: Die Baugeschichte ist 800 Jahre alt und in ihr zeigt sich, wie das Bürgertum für seine gesellschaftliche und politische Stärke einen herausragenden baulichen Ausdruck finden konnte.⁹⁹⁷

Einführung

Die Entwicklung des Rathauses als Selbstverwaltungsorgan und als Bautypus entwickelte sich mit dem Werden einer städtischen Verwaltung. Prosperierender Handel führte ab dem 12. Jahrhundert zu Stadtgründungen an den Knotenpunkten der Handelswege oder in Anlehnung an eine weltliche oder geistliche Herrschaft. Die gewerbetreibende Bürgerschaft wurde zur neuen Macht in den Städten, die die feudalen Herrschaften zurückdrängte oder sogar ganz ablöste. Diese Freien Städte und Reichsstädte wie Lübeck oder

⁹⁹⁶ Eine literarische Adaption der Wirkung eines einzelnen Projektes auf die gesellschaftliche Entwicklung einer Kommune ist die Handlung um das fiktive französische Städtchen "Clochemerle". Der vom Bürgermeister beabsichtigte Bau einer öffentlichen Bedürfnisanstalt gerät zu einem gesellschaftlichen Skandal, bei dem zum Schluss das Militär eingreifen muss. Chevalier, Gabriel: Clochemerle, Karlsruhe 1951. Zuerst erschienen 1934.

⁹⁹⁷ Ab 1200 entwickelten sich aus der Urform eines neuen Verwaltungsorgans, dem "consilium", die Stadträte. Um 1300 verfügten bereits 300 von den etwa 4 000 Städten über einen Rat. Der Begriff "Rathus" ist seit dem 14. Jahrhundert nachgewiesen. Nach: Jacob, Frank-Dietrich; Krause, Hans-Joachim: Ostdeutsche Rathäuser, Leipzig 1992; S. 34 f.

Worms unterstanden im Heiligen Römischen Reich direkt dem Kaiser und verfügten über eine Reihe von Privilegien.

Aus der Herkunft des Rathauses ergab sich auch der Bautypus, der zunächst das "Kaufhaus" des handeltreibenden Patriziats war. Damit war auch der Ort unmittelbar am Marktplatz festgelegt. Im weiteren entwickelte sich in vielen Städten mit Bischofssitz (die Domburgen lagen an den Marktbereichen) ein Gegenüber von weltlicher und kirchlicher Macht. In Münster wurde im 14. Jahrhundert das Rathaus in direkter Nachbarschaft zum Dom errichtet und in Osnabrück standen sich das 1476 fertig gestellte Rathaus und der Bischofssitz gegenüber. Der öffentliche durch Kirche-Marktplatz-Rathaus gebildete Raum prägte über Jahrhunderte die deutschen Städte und wurde mit der jeweiligen Stadt identifiziert. Dort hatten sich die weltliche und geistliche Macht konstituiert, die mit der Größe und dem Schmuck der entstehenden Gebäude dieser Macht baulichen Ausdruck verleihen konnten.

Aus dem "Tuchhaus" und dem "Gewandhaus", entwickelte sich das Rathaus, das bald eine Fülle von weiteren Aufgaben übernehmen musste. Neben der Ratsstube als administrativer Mittelpunkt des Rathauses gehörten Stadtwaa-ge, die öffentliche Präsentation der Längen- und Hohlmaße, Gefängnis, Stadtarchiv und Richterstuben dazu. Der öffentlichen Verkündung dienten außen angebrachte Kanzeln, die als historisches Accessoires bis in neuzeitliche Entwürfe verwendet wurden. Ein Ratskeller diente der Lagerung von Wein und Bier, später dem Ausschank und ist ebenfalls ein bis in die Neuzeit reichendes bauliches Requisit. Prägend für Rathausbauten wurde auch der Turm, der bei kleineren Rathäusern wie denen in Jüterbog oder Burgsteinfurt durch Dachreiter ersetzt wurde. Eine am Giebel oder am Turm angebrachte Uhr vervollständigte den Phänotypus Rathaus.



Abb. 88: Eisleben: Über Jahrhunderte waren Rathaus, Marktplatz und Kirche städtebaulich-konstituierende Merkmale der Städte. Quelle: o.V.: Deutschland in 111 Flugaufnahmen, 1933; S. 91.

Die territoriale Festigung nach dem deutschen Bauernkrieg (1523 - 1526) führte erneut zum Bau einer Vielzahl von Rathäusern. Nach dem dreißigjährigen Krieg nahm die Macht des Bürgertums zugunsten des von feudalen

Strukturen geprägten Absolutismus ab. Die Zahl der Rathausbauten ging zurück, die Bauformen glichen sich in ihrer Prägung und dem Schmuckreertoire dem Schlossbau an. Die Macht des Rates wurde reduziert und durch die Abhängigkeit von den Höfen ersetzt.

Eine erneute Wende nahm der Rathausbau ab Mitte des 19. Jahrhunderts. FREIHERR VOM STEIN hatte mit seinen Plänen der Regierungs- und Sozialreform begonnen, die Städte von der absolutistischen Herrschaft zu lösen.⁹⁹⁸ Waren die Städte bis dahin weitgehend abhängig geblieben, so sorgte die preußische Städteordnung vom 19.11.1808 für ein grundlegend neues kommunales Verfassungsrecht.

Das expansive Wachstum der Städte im Zuge der Industrialisierung erforderte neue Bauformen. Die Urbanisierung der Lebensverhältnisse und die Bildung von Ballungsräumen wie dem Ruhrgebiet oder Schlesiens schufen neue Verwaltungsaufgaben, für die die überkommenen Rathäuser sich nicht eigneten. Zunächst führten die neuen Verhältnisse zur Pacht oder zum Ankauf vorhandener Gebäude, die für Verwaltungszwecke nur begrenzt nutzbar waren. Die veränderten Anforderungen brachten eine Fülle neu errichteter Rathäuser, für die die fiskalischen Voraussetzungen in den Städten der prosperierenden Jahrzehnte gegeben waren.

Beherrschte bis Mitte des 19. Jahrhunderts der Klassizismus die Rathausarchitektur, so wurden ab da die verschiedenen Formen des Historismus vorherrschender Stil. Dieser Eklektizismus war nicht zuletzt begründet in der mangelnden Kontinuität der Rathausarchitektur seit der Zeit des Absolutismus, die ein unmittelbares Anknüpfen an vorherige Rathäuser nicht zuließen. Auch die Größe der Rathausbauten nahm mit den wachsenden Städten zu. Zwischen Mitte des 19. Jahrhunderts und dem Beginn des Ersten Weltkrieges entstanden in den deutschen Staaten und später im Kaiserreich 200 neue Rathausbauten, ein Schwerpunkt lag zwischen den Jahren 1890 und 1912.⁹⁹⁹

Ab 1918 wurden in Deutschland kaum noch Rathäuser gebaut. Zum einen stand bedingt durch die vorher entstandenen Rathausbauten ausreichend Geschossfläche zur Verfügung, zum anderen mussten die Städte bspw. für den Wohnungsbau andere Prioritäten setzen. Die kurzen wirtschaftlich stärkeren Jahre ab Mitte der 1920er Jahre bis zur Weltwirtschaftskrise reichten für die Entwicklung der Bauaufgabe "Rathaus" nicht aus.¹⁰⁰⁰

In der Zeit des Nationalsozialismus war die Errichtung neuer Rathäuser von geringer Bedeutung. Die umfangreiche Anthologie nationalsozialistischer Bauten von WEIHSMANN listet zwar "Partei- und Staatsbauten" sowie "Verwaltungs- und Dienstleistungsbauten" auf, Rathäuser sind in ihr jedoch nicht verzeichnet.¹⁰⁰¹ Stattdessen wurden ab 1933 zahlreiche reine Verwaltungsbauten wie Ministerien (Reichsluftfahrtministerium in Berlin von SAGEBIEL), Bank- und Versicherungsgebäude (Reichshauptbank in Berlin von WOLFF) oder Verwaltungsgebäude der NSDAP (bspw. in München von TROOST) errichtet. Auch das "Neue Stadthaus" in Berlin (1938 von ARNOUS und STARCK) ist kein Rathaus, sondern ein reines Verwaltungsgebäude.¹⁰⁰²

⁹⁹⁸ S. Deutscher Städtetag, 1957.

⁹⁹⁹ Jacob, Krause; 1992; S. 77.

¹⁰⁰⁰ Als eines der wenigen Rathäuser in dieser Zeit wurde das der Stadt Oberhausen 1927 - 1930 errichtet.

¹⁰⁰¹ Weihsmann, Helmut: Bauten unterm Hakenkreuz, Wien 1998.

¹⁰⁰² Donath, Matthias: Bunker, Banken, Reichskanzlei. Architekturführer Berlin 1939 - 1945, Berlin 2005; S. 28 f.

Von den Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges waren auch die in den Innenstädten stehenden Rathäuser betroffen. Wie die Gestaltung des Wiederaufbaus war auch die Bauaufgabe "Rathaus" neu zu definieren. Bereits in den Jahrzehnten zuvor hatte sich der Bautypus hin zu einem Verwaltungs- und Bürogebäude entwickelt, allerdings noch ohne den repräsentativen Anspruch ganz aufzugeben. So wurden noch die Rathäuser in Velbert (DILLSCHNEIDER, 1930), Witten (JENNEN, 1926) oder Oberhausen (FREYTAG, 1930) mit dem rathaustypischen Motiv des Turmes errichtet.

Die neue Bundesrepublik vermied gerade in dieser repräsentativen Bauaufgabe jede Andeutung an die Bauten des Nationalsozialismus. Zur Identitätsbildung mussten die neuen Rathäuser gleichzeitig Symbol der kommunalen Selbstverwaltung wie auch Verwaltungsgebäude sein. "Diese Anforderungen stehen einander unvereinbar gegenüber... Als Ort der Selbstverwaltung und Mittelpunkt einer Gemeinde ist das Rathaus als Institution und als Gebäude traditionsbestimmt und soll den tradierten Vorstellungen und Bedürfnissen der Bevölkerung möglichst weit entgegenkommen...Dem steht das Rathaus als Verwaltungsgebäude, die Großvergesellschaftung und das mit ihr verbundene Wachsen der Verwaltung entgegen."¹⁰⁰³

Wie auch in den anderen Bauaufgaben von Wohn- und Geschäftsbauten oder Verwaltungsbauten dominierten bis Mitte der 1950er Jahren auch im Rathausbau traditionsgebundene Formen. Sie nahmen die Ortsgebundenheit der Architektur und regionale Materialien auf und verblieben insbesondere bei der Rathäusern der kleinen und mittleren Städte in einem bescheidenen Habitus. Neben dem ohnehin geringeren Repräsentationsaufwand gerade dieser Städte konnte so auch jedem Verdacht der Kontinuität einer nationalsozialistischen Verwaltung entgegengewirkt werden. Dennoch verzichteten auch diese Bauten nicht auf die rathaustypischen Elemente. So sind beim bereits früh in ausgesprochen traditioneller Form fertig gestellten Rathaus von Nordhorn (1952) im Giebel die Fenster des Ratssaales ablesbar. Biografische Kontinuitäten und lokale Traditionen konnten trotz der betonten Distanz zum Nationalsozialismus für ähnliche Erscheinungsformen sorgen.

Die im Städtebau nach dem "Wie" gestellte Frage galt auch für den Rathausbau. Neben der Frage des Standortes (die häufig in traditionellem Sinne beantwortet wurde) und der Frage nach dem neuen gestalterischen Kanon war auch der Umgang mit den teilzerstörten Rathäuser zu klären. So besaß Emden ein repräsentatives Rathaus von 1576, das im Zweiten Weltkrieg zusammen mit der Innenstadt fast vollständig zerstört wurde. Nach einem Wettbewerb empfahl das Preisgericht: "Die Stadt Emden ist durch ihre weitgehende Zerstörung so arm an historischem Bestand geworden, daß man keinen wertvollen Rest ohne Not aufgeben sollte."¹⁰⁰⁴ Das 1962 fertig gestellte Rathaus übernahm bzw. rekonstruierte deshalb das Erdgeschoss und setzte darauf zwei weitere Geschosse. Damit wurde die Kubatur des alten Rathauses, einschließlich des neu akzentuierten Turmes über dem Mittelrisalit wieder hergestellt. Das neue Rathaus sollte nicht eine Kopie des alten sein, sondern ihm "in seinen Proportionen, in seinen maßstäblichen Gliederungen und in seiner Silhouette verwandt sein. In ihm sollte das Gesicht des alten

¹⁰⁰³ Damus, Martin: Das Rathaus, Berlin 1988; S. 126.

¹⁰⁰⁴ Zitiert nach: Diederich, Peter: Das Rathaus in Emden, in: Der Wiederaufbau 3/1962, S. 4. "Der Wiederaufbau" war das Mitteilungsblatt des Vereins "Wiederaufbau-Gemeinschaften Stadtmitte Bremen". Gegründet am 22.7.1947 setzte er sich aus acht Aufbaugemeinschaften zusammen, die die Bremer Altstadt sowie die Bahnhofsvorstadt umfassten. Nach: Der Wiederaufbau 1/1947, S. 1. 1964 benannte sich die Zeitschrift in "Der Aufbau" um und machte mit dem Namenswechsel das Ende der Wiederaufbauzeit deutlich.

Rathauses erkennbar werden, ohne in seinem neuen Gewand die Formensprache unserer Zeit zu verleugnen."¹⁰⁰⁵

Erkennbar im Emdener Rathaus ist bereits die Idee der "Profanierung des Rathauses".¹⁰⁰⁶ Mit dem Bemühen um Volksnähe wurde der Rathausbau verschiedenen Nutzern und Nutzungen zur Verfügung gestellt, der Ratssaal konnte als repräsentativer Saal für öffentliche Veranstaltungen genutzt werden. In den Bau wurden das *Ostfriesische Landesmuseum* mit Rüstkammer, das Standesamt, Ratskeller und die Stadtbibliothek integriert.¹⁰⁰⁷ "Es galt, dieser Stadt auf historischem Grunde wieder einen baulichen und kulturellen Mittelpunkt zu geben, solide, repräsentativ und einladend, unter getreulicher Bewahrung von Sitte und Brauch."¹⁰⁰⁸

Spätere mit Wechsel in die 1960er Jahre entstandene Rathausbauten nahmen modernere Formen an. Das Rathaus von Hagen (1965, ROSSKOTTEN, TRITTHART, WIEHL) wurde beherrscht von einem markanten Verwaltungshochhaus mit davorgelagerter "Bürgerhalle", die im Obergeschoss den Ratssaal aufnahm. Die prägende außen sichtbare Stahlkonstruktion sollte die Verbundenheit mit dem Stahlstandort dokumentieren. Bedingt durch die Konstruktion konnte das Erdgeschoss vollständig verglast werden und drückte damit die gewünschte Transparenz von Verwaltung und Rat aus.¹⁰⁰⁹

Das Rathaus von Marl (1964) ist nicht nur Dokument einer prosperierenden Industriestadt sondern hatte auch den Auftrag, der dispersen Siedlungsstruktur eine Mitte geben. Die Architektur verzichtete hier vollständig auf den Hoheitshabitus zugunsten der zweckrationalen Bauform von Verwaltungsbauten. Nach einem Wettbewerb 1958 wurde das Rathaus von BROEK & BAKEMA (Rotterdam) als Stadtkrone realisiert. Prägend ist der freigestellte Ratssaal, der mit längslaufenden Trägern stützenfrei überdacht wird, und die intensive Verwendung von Glas und hellen Naturmaterialien. Aufwändig realisiert wurden die beiden Bürotürme (ursprünglich vier vorgesehen) mit fünf und sieben Geschossen mit Vorhangfassade auf einem ungliederten Sockelgeschoss. Am 4.5.1964 wurde der erste Bauabschnitt übergeben. Mit dem Rathaus sollte nach Bürgermeister HEILAND "eine demokratische Zeit ihren baulichen Ausdruck nicht nur in Versicherungspalästen und Verwaltungsgebäuden der Großindustrie finden."¹⁰¹⁰ Im Marler Rathaus wird das Selbstbewußtsein einer Industriestadt ebenso deutlich, wie das Bedürfnis nach Dokumentation einer demokratischen offenen Gesellschaft.

Prägend für fast alle Rathausbauten bleibt - vor allem in den ersten Jahren - die Distanzierung von der nationalsozialistischen Gesellschaft und das Bestreben, für die neue Demokratie einen baulichen Ausdruck zu finden. Der euphemistisch als "Rathaus" bezeichnete Bautyp war längst zu einem Ver-

¹⁰⁰⁵ Wessel, Bernhard: Das Emdener Rathaus, in: Der Wiederaufbau, 3/1962; S. 6. Wessel war Architekt des Rathauses.

¹⁰⁰⁶ Damus, 1988; S. 222.

¹⁰⁰⁷ Die Bauform der "multifunktionalen Nutzung" wurde ab der 1970er Jahre besonders ausgeprägt weiterverfolgt: Beispiele wie Ludwigshafen (1978) mit Einkaufszentrum in den Sockelgeschossen, Rathaus Bocholt (1978) mit angrenzendem Theater, Rheine (1978) mit Geschäftsnutzung und Passage im EG.

¹⁰⁰⁸ Wessel, 1962; S. 9. Aus der Ansprache bei Übergabe des Rathauses am 6.9.1962.

¹⁰⁰⁹ Nach massiven öffentlichen Auseinandersetzungen und einem abgewiesenen Bürgerentscheid nach § 26 GO NW wurden Bürgerhalle und Ratssaal 2001 mit der Begründung von baulichen Mängeln abgerissen. An ihrer Stelle entstand 2003 die *Volme Galerie* mit 31 000 m² Verkaufsfläche und einem neuen Ratssaal.

¹⁰¹⁰ Zitiert nach: Ein Rathausbau mit ungeahnten Aspekten, in: Kommunalpolitische Blätter, 10/1964; S. 466. In dem Beitrag werden auch die hohen Kosten angesprochen, die der aufwändigen Konstruktion geschuldet sind: "...das teuerste [Rathaus] der Bundesrepublik und das modernste Europas..."

waltungsgebäude geworden. Der Ratssaal machte nur noch einen verschwinden geringen Teil der gesamten Geschossflächen aus. Ein bloßes Abbilden in der Fassade würde ihn im gesamten Gebäudevolumen untergehen lassen. Viele Rathausbauten lösten deshalb die Aufgabe der Repräsentation des Rates, indem sie ihn aus dem Gebäude lösten (Emsdetten, 1976) oder ganz aus dem Gebäude herausnahmen (Lingen, 1966; Greven, 1973). Ergänzend asymmetrische Gliederungen sollten jeden Eindruck von Monumentalität und hoheitlicher Attitüde vermeiden. Auch größere Rathäuser wie die von Sindelfingen (1970), Göttingen (1980) oder Salzgitter (1963) verzichteten nicht auf die baulich-symbolische Dokumentation des Rates. Der Konflikt, das Bild eines Rathaus beizubehalten - nachdem die tradierten Formen längst nicht mehr verwendungsfähig waren und die Moderne sich durchsetzte - bleibt. "Auf die Herauslösung oder Hervorhebung des Ratssaales ausführlich und im einzelnen einzugehen, erübrigt sich jedoch. Es ergeben sich daraus keine neuen Gestaltungspunkte... Der Ratssaal als Mitte, umgeben von der Verwaltung, macht das Rathaus weder als Rathaus kenntlich, noch vermag das Rathaus auf diese Weise Demokratie zu verkörpern."¹⁰¹¹

Der Rathausurm hatte über die Jahrhunderte die Baugeschichte des Rathauses begleitet und sich als repräsentatives Element - teils als bloße Turmassoziation - bis in die jüngste Zeit erhalten. Dabei wurde ein absurdes Mißverhältnis zwischen tatsächlicher Nutzfläche, Bauaufwand und Volumen in Kauf genommen (Witten, JENNEN, 1926). Der Rathausurm von Bensberg - als Turm eindeutig zu identifizieren - (GOTTFRIED BÖHM, 1967) begründet immerhin noch die neue Bauaufgabe mit den Relikten einer ehemals dort stehenden Burganlage. Andere Rathäuser begnügten sich mit Turmassoziationen. In Bocholt sind es die das Hauptgebäude überragenden Zu- und Abluftschächte der Klimaanlage, in Leverkusen ist der geschlossene Fahrstuhlschacht dem Gebäude vorgelagert. In Rheda-Wiedenbrück (DEILMANN 1974) erhebt sich direkt über dem Haupteingang eine vor das Hauptgebäude in Beton plastisch ausgeführte Turmandeutung.

Angesichts des Umfangs des benötigten Bauvolumens konnte die Idee des Rathausurmes in den Verwaltungshochhäusern weiterleben. Ein frühes Beispiel ist das Rathaus von Stuttgart (SCHMOHL, STÖHRER, Hochbauamt der Stadt Stuttgart, 1956), wo ein um sechs Geschosse höherer Turm an das Verwaltungsgebäude anschließt. Er ersetzte den an dieser Stelle stehenden alten Rathausurm, der im Zweiten Weltkrieg zwar nicht zerstört worden war, aber für den Neubau abgerissen wurde. Vor allem in den 1960er Jahren entstand eine Fülle von Rathaushochhäusern in Lünen (RAUSCH, STEIN, 1959), Kaiserslautern (OSTERTAG, 1968) oder Offenbach (MAIER, GRAF, SPEIDEL, SCHANTY, 1971). Fensterlose und mit Naturmaterialien verkleidete Kopfseiten boten sich wie beim Rathaus Flensburg (FISCHER, 1964) geradezu an, die Turmassoziation zu vollenden.

Nach WAGNER-KYORA sind die hochgeschossigen Rathäuser Ausdruck einer zwischenzeitlich akzeptierten Moderne der deutschen Gesellschaft, nachdem sie noch in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts nachhaltig diskreditiert worden sei. Sie habe erstmals den öffentlichen Raum als Moderne

¹⁰¹¹ Damus, 1988; S. 216.

dominiert nachdem die Kommunen mit Erfolg den radikal neuen gesellschaftspolitischen Auftrag neu interpretiert hätten.¹⁰¹²

Die zentral am Rathausgiebel oder am Turm angebrachte Uhr war gesellschaftlich-organisatorische Notwendigkeit und Ausdruck bürgerschaftlicher Prosperität. Wie der Turm schaffte es auch die Rathausuhr bis weit in die Neuzeit als fester Bestandteil in das Formenrepertoire vieler Rathausbauten übernommen zu werden. Auch dieses Accessoires trug dazu bei, ein Rathaus als solches zu kennzeichnen, nachdem das 20. Jahrhundert vor allem in der zweiten Hälfte einen eigenen Rathaustypen nicht mehr entwickelt hatte. In Einzelfällen wie in Marl wurde die Rathausuhr abgesetzt vor das Hauptgebäude gestellt. Weniger häufig - die Tradition fehlt in Deutschland weitgehend - sind außen angebrachte Glockenspiele, die ebenfalls die Fassade bereichernd zugleich als "Kunst am Bau" Verwendung finden konnten (Wolfsburg, TAESCHNER, 1958; ausgeprägt über vier Geschosse reichend). In Sindelfingen (SCHWARZ, SCHWARZ, 1970) wurde der Glockenturm mit vier übereinander angebrachten Glockenstühlen mit Abstand frei vor das Rathaus gestellt.¹⁰¹³

Die Baugeschichte des Rathauses ist eng mit der gesellschaftlich-politischen Entwicklung verbunden. Seit den ersten Bauten ist die Kontinuität seiner Funktion der bürgerlichen Repräsentation wie auch der Ausstattungsmerkmale wie Uhr oder Turm zu erkennen. Sie waren letztlich notwendig, da dem Bautyp Rathaus seine eigene unverkennbare Bauform verloren ging. Die Suche nach neuen Formen mündete in den Eklektizismus des 19. Jahrhunderts und in die triviale Verwaltungsarchitektur des 20. Jahrhunderts. Trotzdem ist gerade in den besonderen Zeiten des Wiederaufbaus und der nachfolgenden Jahre immer noch ein Stolz auf die neu errichteten Rathäuser erkennbar. Dabei wurde offensiv versucht, sich von den Bauformen und der Ideologie des Nationalsozialismus durch Herausnehmen des Ratssaales und durch asymmetrische Bauformen zu lösen. In der Gesamtheit ist der Rathausbau unverkennbar eng mit den städtebaulichen und gesellschaftlichen Zielen verbunden.

Die Rathäuser von Gütersloh

Entwicklung der Verwaltung seit der Stadtgründung

Die Erhebung von Gütersloh zur Stadt 1825 im Rahmen der preußischen Verwaltungsreform war nicht unmittelbar mit dem Entstehen einer kommunalen Verwaltung verbunden. Erst 1842 wurden erstmals Stadtverordnete, Magistratsmitglieder und der Bürgermeister von der Bürgerschaft gewählt, nachdem Gütersloh die *Revidierte Städteordnung* übernommen und die damit verbundenen Vorteile der Selbständigkeit erkannt hatte. Zu der Zeit diente der Verwaltung als Sitz die Amtsvogtei am alten Kirchplatz. Nach Verkauf

¹⁰¹² Wagner-Kyora, Georg: Nachkriegsmoderne als Spiegel der Kultur- und Sozialgeschichte der Nachkriegszeit. Unveröffentlichtes Vortragsmanuskript der Tagung "Zwischen Denkmalschutz und Abrissbirne: Wie gehen wir verantwortungsvoll mit der Nachkriegsarchitektur in unseren Städten um? S.4. Evangelische Akademie Loccum, 6. - 8.5.2011. Wagner-Kyora bezieht sich auf das Fazit von: Schraven, Till: (Sozial-)Demokratie als Bauherr. Rathausbauten der 1960er und 1970er Jahre in der BRD und Essen, Essen 2009.

¹⁰¹³ Wie hartnäckig sich solche Traditionen halten können, zeigt das 2012 fertig gestellte Rathaus von Haarlem (Niederlande, BOLLES + WILSON), dessen Turmassoziation mit der dominierenden Turmuhr das Hauptgebäude weit überragt. Grundlage für den Entwurf war die Forderung des Beigeordneten: "Don't forget the clocktower!" Nach: Bauwelt 13.2012, S. 24 - 31.

des Gebäudes und der übergangsweisen Nutzung von Privaträumen des Bürgermeisters RÜTER und der Gesellschaft *Eintracht* konnte 1864 das erste eigene Gütersloher Rathaus genutzt werden, "nüchtern und schwerfällig in seinem Aussehen."¹⁰¹⁴ Das Gebäude wurde mit den testamentarisch vererbten Geldern des Kaufmannes HEINRICH BARTH errichtet und nahm zunächst neben der städtischen Verwaltung, die Sparkasse und das Gericht auf. Das zweite Geschoss enthielt die Dienstwohnung des Bürgermeisters. Am 4.10.1864 fand die erste Sitzung der Stadtverordnetenversammlung statt, die endgültige Abnahme des Rathauses und die Feststellung der Baukosten von 12 259 Talern erfolgte am 21.1.1865.

Mit der Entwicklung der Stadt Gütersloh nahmen auch die Verwaltungsaufgaben zu, die zur Inanspruchnahme von weiteren Gebäuden führte, nachdem das Rathaus bereits 1910 mit erheblichem Kostenaufwand umgebaut werden musste und Gericht, Sparkasse und Stadtwerke eigene Räumlichkeiten in Anspruch genommen hatten:

- 1893 Ankauf Berliner Straße 21 ("Verwaltungsgebäude II"). Zunächst Vermietung; Nutzung von Teilen, anschließend des gesamten Gebäudes für Verwaltungszwecke. Beseitigung und zweckentsprechende Herrichtung nach Bombenschäden 1951.
- 1924 Ankauf von Berliner Straße 20, 22, 24 vom *Barmer Bankverein* (ehemalige Köhne'sche Besitzung) ursprünglich zur Realisierung der Baufluchtlinie. Stattdessen weitgehende Inanspruchnahme für Verwaltung, daneben Geschäfts- und Wohnnutzung.
- 1925 Ankauf Königstraße 50 von der *Rhein.-Westfäl. Fleischversorgung G.m.b.H.* für Wohnzwecke, ab 1953 teilweise Nutzung für die Verwaltung.
- 1937 Ankauf Friedrichstraße 12 von den *Margarinewerken A.G.* (vormals Brauerei), Umbau des Verwaltungsgebäudes für eigene Zwecke.
- 1938 Ankauf Berliner Straße 19 für Bau eines neuen Rathauses, Nutzung für Verwaltungszwecke, 1945 Geschäftsnutzung als Ersatz für zerstörte Gebäude.
- 1940 Ankauf Schulstraße 7, Vordergebäude, ehemaliges Grundstück der Sparkasse, 1913 bebaut, bereits angemietet seit 1937.
- Schulstraße 7, Hintergebäude, ehemals für den *Reichsluftschutzbund* errichtet, 1946 als Bürogebäude hergerichtet.

¹⁰¹⁴ Richter, 1925; S. 19. Die Rezeption des Rathauses ist heute eine andere. 2003 wurde die Arbeit Christian Heydens in einer eigenen Ausstellung im Stadtmuseum von Gütersloh gewürdigt ("Die Heyden-Arbeit", 7.9.2003 - 1.11.2003). Ausführlich: Mahlberg, Hermann: Der Aufbruch um 1900 und die Moderne in der Architektur des Wuppertales. Abendrot einer Epoche. Wuppertal 2008, sowie: Felchner, Ulrich: Der Gemeinde zur Ehre und Freude, der Stadt aber zur Zierde. Vortrag zur Wiedereröffnung der Martin-Luther-Kirche am 11.9.1997 [maschinenschriftl. Kopie mit handschriftlichen Korrekturen] 1997. Stadtarchiv Gütersloh DS 5025. Frühe Rezeption schon: Murken, Axel; Murken, Christa: Die Baugeschichte des alten Gütersloher Rathauses, in: Gütersloher Beiträge zur Heimat- und Landeskunde des Kreises Wiedenbrück, 24/1971; S. 481 - 487. Von Heyden (1803 - 1869) stammen neben dem Rathaus das evangelische Krankenhaus (Barthsche Stiftung, 1969 abgerissen, heute Standort Herrmann-Gaibel-Haus, Berliner Straße 130 - 132), der Umbau der Avenstroth'schen Mühle (erhalten), die Martin-Luther-Kirche (erhalten) und als letzter nachweisbarer Bau das Gesellschaftshaus "Erholung" (Kökerstraße 23, 1944 durch Bomben zerstört, danach abgetragen). Diese Bauten haben durch ihre städtische Prägung mit dazu beigetragen, die Entwicklung Güterslohs zur Stadt zu festigen.

Rathausumbau und Erweiterung 1936

Um dem weiter gewachsenen Raumbedarf zu begegnen wurden nach einem Beschluss des Gemeinderates vom 18.5.1936 auf Empfehlung des Landrates KLEIN Verhandlungen mit dem Architekturbüro *Zerbe und Harder* (Hamburg) geführt, die u.a. die Kreisparkasse in Wiedenbrück gebaut hatten. Beauftragt wurde dennoch Prof. VETTERLEIN (Technische Hochschule Hannover), nachdem auch die weiteren Architekturvorschläge des *Deutschen Gemeindetages* nicht weiter verfolgt worden waren.¹⁰¹⁵ Neben dem städtebaulichen Entwurf wurde ein Gutachten über die Schaffung eines neuen Rathauses mit Grundriss, Schnitten und Ansichten vergeben (Beschluss des Gemeinderates 21.12.1936). VETTERLEINS am 26.1.1937 gelieferten Entwürfe sahen vor:

- I. Bauabschnitt: Abbruch Berliner Straße 21 und Neubau, Abbruch Heizung Amtsgericht, Errichtung eines Zwischenbaus.
- II. Bauabschnitt: Ausbau Gefängnis und Neubau.
- III. Bauabschnitt: Abbruch des alten Rathauses und Neubau.

Hierfür wurden Kosten von 537 000 RM für das Rathaus und 23 000 RM für die Platzgestaltung geschätzt.

In den daraufhin mit dem Arbeitsamt Bielefeld geführten Gesprächen über den notwendigen Eisenbedarf wurde der Gütersloher Vertretung deutlich gemacht, dass Wehrmacht, Reichsbahn- und -post und die Reichsautobahnen die höchsten Prioritäten genießen würden. Am 15.6.1937 wies der *Präsident der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung, Geschäftsgruppe Rohstoffverteilung* darauf hin, dass das "Bauvorhaben Rathaus-Erweiterung nicht wünschenswert" und zurückzustellen sei.¹⁰¹⁶ Dennoch zeigte die Stadt Gütersloh am 15.1.1938 dem Arbeitsamt Bielefeld das Bauvorhaben mit dem Hinweis auf die Funktion als Garnisonsstadt und die Mängel an den von der Verwaltung genutzten Räumen an. Ein amtsärztliches Gutachten des Gesundheitsamtes des Kreises Wiedenbrück hatte im Dezember 1937 erhebliche Mängel in Bezug auf die Raumgröße, deren mangelhafte Belichtung, die Ofenbeheizung, fehlende Isolierung und aufsteigendes Grundwasser festgestellt. Zwischenzeitlich war der "Regierungspräsident geneigt", die bevorzugte Erteilung des Eisenbedarfes "beim Herrn Minister zu befürworten."¹⁰¹⁷ Am 5.4.1938 erhielt das Arbeitsamt Bielefeld die Baubeschreibung. Dennoch wurde in einer Besprechung in Berlin die *Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung* deutlich: "Reg.Rat Trautwein erklärte, daß gegen Verwaltungsgebäude aller Art eine große Aversion bestehe und derartige Anträge fast ausnahmslos zurückgestellt worden seien." Am 25.7.1937 wies dieselbe Behörde darauf hin, daß der *Reichwirtschaftsminister* sämtliche Bauvorhaben für Verwaltungszwecke auf Grundlage der "Vierten Anordnung zur Durchführung des Vierteljahresplanes" für sechs Monate zurückgestellt habe, danach sei eine erneute Erörterung möglich.¹⁰¹⁸ Die Stadt Gütersloh nahm dies am 30.8.1939 zur Kenntnis.

¹⁰¹⁵ Vorgeschlagen wurden: Arch. Brüder Siebrecht (Hannover), Wilhelm Fricke (Hannover), Dipl.-Ing. Hanss Thiele (Bielefeld), Dipl.-Ing. Oldemeier (Bielefeld).

¹⁰¹⁶ Stadtarchiv Gütersloh, D 1645

¹⁰¹⁷ Stadtarchiv Gütersloh, D 1645.

¹⁰¹⁸ Stadtarchiv Gütersloh, D 1646.

Der Rathauswettbewerb 1938

Zwar führten alle diese Bestrebungen nicht unmittelbar zu einem Neubau, dennoch waren die prekären Verhältnisse soweit anerkannt, dass am 2.9.1938 ein eingeschränkter öffentlicher Wettbewerb ausgelobt wurde:

„Die Stadt Gütersloh schreibt einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen und die Gestaltung des Rathausplatzes aus. Zugelassen zu dem Wettbewerb sind alle Architekten, die ihren Wohnsitz in den Gauen Westfalen-Nord, Westfalen-Süd, Hannover-Süd und Essen haben, oder in Westfalen geboren sind und alle Beamten und Angestellte der Preußischen Staatshochbauverwaltungen und der Kommunalverwaltungen, die ihren Wohnsitz in den oben angegebenen Gauen haben bzw. in Westfalen geboren sind.“¹⁰¹⁹

Für den 1. Preis waren 4 000 RM, für den 2. Preis 2 000 RM, den 3. Preis 1 000 RM sowie für zwei Ankäufe zusammen 1 000 RM vorgesehen. Im Preisgericht waren vertreten:

- Oberregierungs- und -baurat GELDERBLOM (Minden),
- Professor KARL KANOLD (Hannover),
- Städt. Baurat GÖNER (Gütersloh),
- Kreisbaurat BRUNO (Herford),
- Bürgermeister BAUER (Gütersloh),
- Beigeordneter Baumeister BREENKÖTTER (Gütersloh),
- Ortsgruppenleiter Ratsherr Prokurist HAHNE (Gütersloh).

Wettbewerbsaufgabe war ein Erweiterungsbau südlich des Rathauses als I. Bauabschnitt, dem der Abbruch des alten Rathauses und der Neubau als II. Bauabschnitt folgen sollte. Um die Teilnahme hatte sich u.a. "Gauamtsleiter und Landesbaumeister NSDAP Bartels" mit dem Hinweis auf seine "Detmolder Großbauten und das Parteiforum in Münster" beworben.¹⁰²⁰ Der *Landeskulturverwalter*, *Reichskammer der bildenden Künste* benannte u.a. "Arch. Pg Thiele, Bielefeld und Arch. Pg. Tönies, Münster." Offensichtlich war der Hinweis auf die Parteimitgliedschaft ("Pg", Parteigenosse) förderlich.

Über die 176 eingereichten Arbeiten wurde in der Jurysitzung am 28.2.1939 und am 1.3.1939 in der Knabenmittelschule in der Hohenzollernstraße entschieden. Von den 12 in der engsten Wahl verbliebenen Entwürfen wurden die ausgelobten Preise vergeben:

- 1. Preis, ANTON KNICKENBERG, Stuttgart. Gelobt wurde die gute städtebauliche Lösung für den Platz und - zusammen mit dem Zugang zur Martin-Luther-Kirche - dessen ausgezeichnete Raumwirkung. Der Grundriss entspräche dem Programm, die klare reizvolle Entwicklung und die schlichte Gestaltung des Baukörpers verkörpere den Charakter einer Mittelstadt.
- 2. Preis, ERNST GÖTZ, Coburg. Die reife und ausgewogene Architektur mit brauchbaren Räumen gehe zu Lasten eines größeren Platzes, der einem Stadtmittelpunkt eher entsprochen hätte.
- 3. Preis, BERNHARD WIENECKE, Weimar. Die ausgeglichene städtebauliche Lösung mit einem längsgestreckten Rathausplatz lasse dennoch die wirkungsvolle Betonung des Hauptbaues vermissen.

¹⁰¹⁹ Stadtarchiv Gütersloh, D 1644.

¹⁰²⁰ Stadtarchiv Gütersloh, D 1646.

Ferner wurden die Arbeiten von ALFRED PEGELS, Essen-Bredeney und HANS THIELE, Bielefeld angekauft und die Arbeiten von CARL ROTERMUND, Hildesheim und ARTUR TACHILL, Hamburg zum Ankauf empfohlen.¹⁰²¹

Die Auskünfte über KNICKENBERG waren zufriedenstellend. So beurteilte ihn PAUL BONATZ als einen "fleissigen, gewissenhaften, praktisch erfahrenen und künstlerisch gut begabten Architekten."¹⁰²² Dennoch beauftragte die Stadt Gütersloh am 21.4.1939 den Architekten HANNS THIELE (zur Teilnahme am Wettbewerb vom *Landeskulturverwalter* vorgeschlagen und Ankauf) und begründete dies nach einem Protestschreiben von KNICKENBERG mit dessen Erfahrung beim Bau größerer Verwaltungsbauten. Vorzusehen sei eine "völlige Neubearbeitung des Projektes" und THIELE mit "der heimischen Bauweise bestens vertraut."¹⁰²³ Zwar mahnte die *Reichskulturkammer - Der Landeskulturverwalter - Gau Württemberg* schwerwiegendste Mängel der Arbeit THIELES an und schlug eine Arbeitsgemeinschaft von THIELE und KNICKENBERG vor. Die Stadt Gütersloh verwarf den Vorschlag mit dem Hinweis, THIELE genieße großes Vertrauen bei der *Reichskulturkammer Münster* und der *Gebietsführung Hitlerjugend*. KNICKENBERG versuchte einzulenken und schlug vor, THIELE die dem Rathaus gegenüberliegenden Platzwände und die Bauleitung des Rathauses zu überlassen, er selbst würde die Planung des Rathauses übernehmen. Letztendlich entschied der Landrat in einem Antwortschreiben an KNICKENBERG am 12.2.1940, die Auslobung sei ordnungsgemäß durchgeführt und bedauerte "in der Angelegenheit von Aufsichtswegen weiter nichts" tun zu können.¹⁰²⁴

Nach Kriegsbeginn lieferte THIELE noch einen Vorentwurf für die Platzgestaltung, musste dennoch der Stadt Gütersloh am 19.4.1940 mitteilen, wegen "Einberufung zum Heeresdienst" sein Büro gänzlich stilllegen zu müssen. "Ich hoffe, nach Kriegsende die Arbeiten sofort wiederaufnehmen zu können. Zwei Lagepläne lassen ich Ihnen gesondert zu meiner Entlastung wieder zurückgehen." Wegen des Zweiten Weltkrieges wurden alle Arbeiten am Rathausbau eingestellt.¹⁰²⁵

Das Rathaus 1958

Wie überall in den kommunalen Verwaltungen schieden auch in Gütersloh ein Teil der Personen mit nationalsozialistischer Vergangenheit aus dem Dienst aus. Unmittelbar nach Kriegsende bis zum 9.9.1945 wurden 21 Personen entlassen. Von den verbliebenen 350 Mitarbeitern gehörten noch 77 der NSDAP an, die einzeln mittels Fragebogen überprüft werden sollten.¹⁰²⁶ Die verbliebenen Mitarbeiter verteilten sich auf acht Verwaltungsstellen, de-

¹⁰²¹ In den Unterlagen und im Schriftverkehr unterschiedlich benannt: Hanns Thiele, Hans Thiele.

¹⁰²² Stadtarchiv Gütersloh, D 1641.

¹⁰²³ Stadtarchiv Gütersloh, D 1642.

¹⁰²⁴ Stadtarchiv Gütersloh, D 1642.

¹⁰²⁵ Stadtarchiv Gütersloh, D 1641.

¹⁰²⁶ Im "Situationsbericht" vom 9.9.1945 listet Bürgermeister Thöne namentlich alle zu überprüfenden Personen auf ("vom Scharführer an aufwärts"). Die gegenüber der Militärregierung verbal-beschwichtigende Gestik in den Anmerkungen des Bürgermeisters zu den Personen ist allgemein Merkmal des frühen Umgangs mit der nationalsozialistischen Vergangenheit. "... ist Schwerkriegsbeschädigter", "...außerordentlich sportbegeisteter Mann", "...gehört der Stadtverwaltung seit 23 Jahren an...". Lagebericht des Bürgermeisters, Stadtarchiv Gütersloh, D 638.

ren Arbeitsplatzqualität und Eignung sich trotz Verbesserungen seit der Überprüfung durch das Gesundheitsamt 1937 vor allem wegen Überbelegung nicht verbessert hatte. Zu den vorhandenen Defiziten wurden der durch die erhoffte Auskreisung benötigte zusätzliche Flächenbedarf sowie Reserven von 20% hinzugerechnet. Damit stand ein Raumbedarf von 3 700 m² einem Bestand von 1 602 m² gegenüber. 1954 wurden erste Vorschläge für eine Lösung des Flächendefizites entwickelt:

- Beibehaltung des Rathauses und des Amtsgerichtes mit einem neuen Verbindungsbau. Die benötigten Flächen wurden dadurch nicht erreicht (+ 400 m²).
- Abbruch Rathaus und Amtsgericht, viergeschossiger Neubau, Bedarf wird erreicht. Verlust von Gebäudewerten von 480 000 DM. Zusätzlich Bau eines Amtsgerichtes erforderlich.
- Abbruch Rathaus, Verwaltungsgebäude II und benachbartes Gebäude (Pötter), viergeschossiger Neubau, Bedarf wird erreicht. Verlust von Gebäudewerten 450 000 DM.
- Abbruch Rathaus, Amtsgericht und Verwaltungsgebäude II, Erweiterungsmöglichkeiten für den Fall der Kreisfreiheit, Bedarf wird erreicht. Verlust von Gebäudewerten 680 000 DM.
- Neubau auf städtischem Grundstück Berliner, Strenger-, Wallstraße. Abbruch der bereits im Eigentum stehenden Gebäude Strengerstraße 1a, Wallstraße 1, 2, 5, 6 und 7, Berliner Straße 76 und 78 erforderlich, bewohnt von 12 Familien mit 45 Personen, Aufwand der anderweitigen Unterbringung 170 000 DM, Gebäudewert aller Gebäude 30 000 DM. "Dabei bleibt zu berücksichtigen, dass die abzubrechenden Gebäude z.T. schon jetzt baufällig sind,...so dass dieser Aufwand auch ohne Neubau des Rathauses zwangsläufig entstehen wird."¹⁰²⁷

In einer "Denkschrift zur Frage der Neuerrichtung eines Rathauses in Gütersloh" vom 16.7.1954 werden weitere Argumente wie die gestiegene Einwohnerzahl und zusätzliche durch die Bewältigung der Kriegsfolgen entstandenen Ämter für einen Rathausneubau herangezogen.¹⁰²⁸ Auch stand die Stadt Gütersloh vor der unmittelbaren Notwendigkeit eine neuntes Gebäude in Anspruch nehmen zu müssen. Der Bericht schließt deshalb mit der Forderung, den Neubau des Rathauses den anderen dringlichen Aufgaben der Stadt gleichzustellen.

Die Politik war von der Notwendigkeit ebenfalls überzeugt und hatte bereits mit Hinweis des Ratsmitgliedes WOLF auf die "Nöte der Verwaltung" und die "untragbare Dezentralisation" im Rat am 30.7.1954 einen eigenen Neubausschuss gegründet. Dieser bestätigte mit Bericht im Rat am 18.11.1954 die schlechten Zustände und beschloss einstimmig: „Dabei hat sich jetzt schon gezeigt, daß bei dem Für und Wider der Platzwahl doch entscheidend die große Sicht der städtebaulichen Entwicklung unserer Stadt gesehen werden muss. Dem Ausschuss erscheint es deshalb zweckmäßig, ggf. einen anerkannten Städtebauer um ein Gutachten zu bitten, damit hier aus überörtlicher Schau maßgebliche Anregungen für die endgültige Auswahl der Plätze gegeben werden können."

¹⁰²⁷ Stadtarchiv Gütersloh, E 1569.

¹⁰²⁸ Fürsorge, Wohnungsamt, Wohnungsbaufinanzierung, Lastenausgleichsamt, Besatzungskostenamt, Stadtarchiv Gütersloh, E 1569.

"Gutachtliche Untersuchung über den richtigen Standort für eines neues Rathaus der Stadt Gütersloh und für ein neues Amtsgericht in der Stadt Gütersloh"¹⁰²⁹

Das an Prof. HILLEBRECHT vergebene Gutachten legte dieser dem Rat am 31.1.1955 vor. Neben dem Amtsgericht untersuchte er die zukünftigen Rathausstandorte am Platz des alten Rathauses, an der Wallstraße und am Marktplatz neben Schul- und Marktstraße.

HILLEBRECHT geht aus städtebaulicher Sicht und aus Sicht der Verkehrsplanung an die Standortsuche für ein neues Rathaus heran. Untersucht wurden die bereits bekannten Standorte altes Rathaus, Marktplatz und Wallstraße.

Die städtebauliche Frage müsse nach HILLEBRECHT mit der Entscheidung über den richtigen Standort entschieden werden. Misslungenes Beispiel in seiner eigenen Stadt Hannover sei die abseitige Lage der Stadthalle. Ein solcher Fehler dürfe sich hier nicht wiederholen. Ein Rathausbau sei ein "Ereignis von größter kommunalpolitischer und historischer Bedeutung... und bilde den Mittelpunkt der gemeindlichen Lebens." (S. 4) Gerade für Gütersloh als sich progressiv entwickelnde Industriestadt könne das Rathaus dem "Stadtgefüge einen Kern von stadtbildprägender Kraft" verschaffen. (S. 5) Gütersloh lasse bisher einen solchen Mittelpunkt vermissen, der Rathausplatz stelle eher eine gefährliche Straßenkreuzung dar. Die Standortwahl sah HILLEBRECHT in den Punkten Lage ("im Herzen der Stadt", S. 6), Größe des Grundstücks, der verkehrsgünstigen Stellung und in den Eigentumsverhältnissen.

Einen großen Schwerpunkt (ein Drittel des gesamten Gutachtens) machen HILLEBRECHTS Skizzen zu den Verkehrsverhältnissen in der Innenstadt aus. Er kritisierte die Leistungsfähigkeit der B 61, hielt die großräumige Umfahrung für eine "glatte Fehlinvestition", die auch auf "ministerieller Ebene" keine Gegenliebe finden werde (S. 11) und machte im Weiteren Vorschläge (die er als "Anregungen" und "Planungstendenz" titulierte) für verkehrliche Maßnahmen im Innenstadtbereich: Neue Führung der B 61 und für die die Innenstadt kreuzenden "Diagonalverkehre" (S. 13), Wege für den Lieferverkehr und ausreichend Parkplatzangebote für die Innenstadtkunden, die die eigentlichen - gewünschten - Verkehrserzeuger seien. Sein Ziel war ein ringförmiger Straßenzug für den Durchgangsverkehr, der gleichzeitig den "einströmenden Verkehr gut und bequem möglichst nah an die Kaufstraßen" heranbringen sollte (S. 15). Deren Knoten bezeichnete er als "Tore":

- "Südtor" (Blessenstätte, Kirchstraße),
- "Nordtor" (Bismarck-, Hohenzollernstraße),
- "Berliner Tor" (Nording/Berliner Straße).

¹⁰²⁹ Stadtarchiv Gütersloh, D 2989. Das Amtsgericht war Eigentum der Stadt Gütersloh und hätte bei einem Abbruch ebenfalls neu errichtet werden müssen. Das Land hatte hierfür eine Kostenbeteiligung von einem Drittel der Baukosten und ein kostenloses Grundstück gefordert. Dazu konnte die Stadt Gütersloh später "angesichts ihres eigenen erheblichen Raum- und damit Finanzbedarfs nur eine ablehnende Haltung einnehmen." Rathausneubausschuss 2.10.1958, Stadtarchiv Gütersloh, E 1569. Im Gutachten schlägt Hillebrecht den Standort am Marktplatz vor und begründet dies vor allem mit der Verkehrslage.

Eine solche Struktur führe in Gütersloh zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und zur wünschenswerten Intensivierung des Geschäftsverkehrs. (S. 16) Gütersloh sei in der besonderen Lage, mit ausreichendem Grundbesitz diese Planungen langfristig zu sichern.



Abb. 89: Der von HILLEBRECHT bereits 1955 eingeführte Begriff des Südtors setzte der GVP 1958 in diesen Entwurf um. Erkennbar der sich daraus ergebende Verlust der Bausubstanz. Quelle: Schlums, 1957; Anlage 118.

Diese umfangreiche verkehrliche Betrachtung die "nicht zum Auftrag" gehöre (S. 21), begründete HILLEBRECHT mit der "Verkehrsfrage als Voraussetzung für das weitere Gedeihen der Innenstadt und damit für eine Beantwortung der Rathausfrage." (S. 21) Aus dieser Sicht seien die Standorte altes Rathaus und Wallstraße dem Marktplatz eindeutig überlegen. Von diesen beiden Standorten schlug HILLEBRECHT für das neue Rathaus den Standort Wallstraße vor und begründete dies (S. 25 f.):

- Lage am "Rückgrat" des innerstädtischen Verkehrs.
- Lage an der Querachse Strengerstraße mit Beziehung zum Bahnhof.
- Geometrischer Mittelpunkt der Geschäftsstadt mit "allseitig guten Verkehrsbeziehungen".
- Anschluss an die *Städtische Sparkasse*.

- Ausreichend große Fläche.
- Sofortige Verwirklichung.
- Weiternutzung des alten Rathauses.
- Bei Abbruch des alten Rathauses Gewinnung eines Grundstücks mit hohem Lagewert.
- Ausreichender Parkplatz.

HILLEBRECHT resumierte: "Die... dargestellten Folgerungen ergeben eindeutig den Vorzug des Platzes B in verkehrlicher, struktureller und stadtgestaltender Hinsicht. Dieser Platz ist prädestiniert, die 'Platzkrone' zu tragen." (S. 26) Abschließend gliederte er die Innenstadt in den "Raum der Kirchen" (Kirch- und Kökerstraße), den "Rathaus-Raum" (Strenger-, Rosenstraße), das "Forum" (Schul-, Marktstraße) und den Bahnhof, die "die Schwerpunkte des gemeindlichen Lebens" bilden sollten. (S. 35)

Mit diesem Gutachten hatte HILLEBRECHT seine Ziele der Neuordnung der Innenstädte, die zu großen Teilen auf den strukturellen Anforderungen der verkehrlichen Belange ruhten, auf Gütersloh übertragen und mit dieser Argumentationskette den Standort des Rathauses an der Wallstraße begründet. In einem gut besuchten öffentlichen Vortrag am 21.3.1955 in der Paul-Thöne-Stadthalle stellte HILLEBRECHT sein Gutachten zur Diskussion. Auch dort vermittelte er erneut seine bekannten planerischen Ziele und plädierte für eine geringgeschossige Bebauung der Innenstadt, um die verkehrlichen Belastungen zu verringern.

In einer ausführlichen Diskussion schloss sich der Rat am 7.6.1955 dem Standortvorschlag an und beschloss zugleich einen Ideenwettbewerb vorzubereiten.¹⁰³⁰ Gegen diesen Beschluss legte das Stadtbauamt nach Besichtigungen in Dortmund, Wesel, Bocholt, Coesfeld, Neuß und Jülich zuerst dem Neubausausschuss und dann dem Rat am 10.4.1956 einen eigenen Entwurf für den Bereich Wall-, Strengerstraße vor. Er kam zunächst ohne die Beseitigung von Wohngebäuden aus und konnte sofort errichtet werden. Der Entwurf wurde Prof. MEHRTEN (TH Aachen) und Prof. HILLEBRECHT vorgelegt, die ihn als "ausgezeichneten Entwurf" sowohl in planerischer wie architektonischer Hinsicht beurteilt hätten. Auch sei er in mehreren Abschnitten durchführbar. Der Entwurf von Stadtbaurat KRIEG sah zwei parallel stehende sieben- und viergeschossige Verwaltungsgebäude vor, die beide von einem gänzlich freistehenden Ratssaal ergänzt wurden. Nachdem Ratsfrau GÜTH die Nutzung des alten Rathauses für repräsentative Zwecke vorgeschlagen hatte, beschloss der Rat von einem Wettbewerb abzusehen und das Stadtbauamt mit dem Entwurf für den ersten Bauabschnitt zu beauftragen. Den konkreten Baubeschluss fasste der Rat am 11.9.1956 und stellte hierfür 1,85 Mio. DM zur Verfügung. Das Modell des Gebäudes von 46 m x 14,5 m und einer siebengeschossigen Höhe von 25,5 m wurde im Schaufenster der Kunsthandlung Osthus präsentiert. Die Baumaßnahme hatte für Gütersloh als erstes großes Projekt eine bedeutende öffentliche Wirkung: "Wer schon das Modell dieses Verwaltungsgebäudes, das gewissermaßen 'im eigenen Haus', nämlich von dem Gütersloher städtischen Baurat Krieg entworfen wurde, sieht, kommt zu der Überzeugung, daß dieser architektonisch wundervoll gegliederte Bau schon so, ohne den Zusammenhang mit dem zweiten Bauakt in Betracht zu ziehen, ein mutiger Schritt zum Modernen ist. Ein repräsentatives Gebäude solchen Ausmaßes... ist in der Stadt Gütersloh noch

¹⁰³⁰ Für den Standort Wallstraße stimmten 25 Ja-Stimmen (CDU, SPD) und 8 Nein-Stimmen (FDP/DP, BHE), die weiter den Standort altes Rathaus favorisierten.

nicht vorhanden. Er stößt auch in seiner äußeren Form - was unsere Stadt betrifft - in architektonisches Neuland vor. Der immer schwieriger zu erwerbende Grund und Boden fehlt uns in Gütersloh nun einmal, so daß die nichts kostende Luft als Baugebiet mehr und mehr ausgenutzt werden muß. Das trifft nicht nur für den Verwaltungs- und Geschäftsbau, sondern auch für den Wohnungsbau zu. Eine andere Lösung, die Dinge und Aufgaben zu bewältigen, gibt es nun einmal nicht."¹⁰³¹

Der Baufortschritt machte anschließend deutlich, dass die Innenstadt massiv umgestaltet wurde, eine Erkenntnis, die zum Nachdenken anregte: "Für manchen alten Gütersloher, der seine fünfzig oder sechzig Jahre bereits mit der Stadt an der Dalke verwachsen ist, mag es ein durchaus schmerzlicher Anblick gewesen sein, als sich in diesen Wochen und Monaten der neue Verwaltungstrakt der Stadtverwaltung aus alt vertrautem Grund und Boden emporreckte und dem Stadtteil am Busch damit ein völlig neues Gesicht verlieh. Wer seine Heimat liebt, der wird sein Herz auch an die Vergangenheit hängen. Das neue Rathaus aber wird der Stadt innerhalb kürzester Zeit eine neue Note geben. Von Jahrzehnt zu Jahrzehnt erlebt der Gütersloher Bürger Durchbruch auf Durchbruch in baulicher Beziehung. Es ist nicht für alle Einheimischen leicht, da innerlich mitzumachen. In den nächsten Jahren werden weitere große Bauvorhaben die vorhandenen ergänzen. Das gewaltige Wachstum ist nicht die Sache einzelner Bauherren, es ist die Sache aller, mögen wir wollen oder nicht. Deshalb ist auch die Erhaltung einzelner Plätze, Häuser oder Straßenzüge, in denen der Kern dieser Entwicklung ruht, besonders wichtig. Die Erhaltung dieser Kernstücke entscheidet,... ob wir uns Heimatliebe und das Gefühl für Tradition bewahren oder ob wir davonschwimmen im Strom der Entwicklung, fortgerissen von den Ufern, an denen wir den inneren Halt und unsere Kraft fanden."¹⁰³²

Am 3.10.1958 wurde das Rathaus nach zweijähriger Bauzeit bezogen und die im Umfeld stehenden Häuser abgerissen. Geschmückt wurden die Büroräume mit Berlin-Motiven der *Vereinigung der Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Kirche*, die "sehr preisgünstig [sind], zumal der vorhandene Bildschmuck sehr dürftig ist." Das bürgerschaftliche Engagement wurde erkennbar in Sachspenden Gütersloher Unternehmen.¹⁰³³ Glückwünsche von REINHARD MOHN (...dürfen Ihnen... zu diesem in seiner sachlichen Klarheit überzeugenden Gebäude unseren Glückwunsch aussprechen.") und der benachbarten Konditorei FRITZENKÖTTER ("Auf gute Nachbarschaft") begleiteten die Fertigstellung. Diese erste Phase der Neubauten endete mit Auflösung des Rathausneubauausschusses durch den Rat am 21.4.1959.

Fertigstellung des Ensembles durch den Bau des Rathauses 1971

1964 wurden die 1956 erarbeiteten Pläne, von denen nur ein Teil (Verwaltungsgebäude) realisiert worden war, wieder aufgegriffen. Hierzu bildete der

¹⁰³¹ Freie Presse, 13.9.1956.

¹⁰³² Gütersloher Morgenblatt, 21.8.1957.

¹⁰³³ Lieferung von Kisten der Unternehmen Dampfsägewerk Osthusenrich, der Kistenfabrik Dankberg sowie Firma Friedrich Schulze. Das Unternehmen Konrad Brummel stellte ein Fahrzeug zur Verfügung. Stadtarchiv Gütersloh, E 1569.

Rat am 26.1.1965 einen zweiten Rathausneubauausschuss und beauftragte das Stadtbauamt mit einem Entwurf.¹⁰³⁴

Zwei Jahre zuvor hatte sich bereits ein "Arbeitskreis Gütersloher Architekten" am 8.3.1962 mit eigenen Vorschlägen über die zukünftige Gestaltung des zweiten Bauabschnittes an den Rat gewandt.¹⁰³⁵ Zunächst akzeptierte der Arbeitskreis die zukünftige städtebauliche Situation am Standort des alten Rathauses, die durch dessen Abriss als Platz neu entstehen würde, indem der Platz "ganz und gar der Herausstellung des geplanten Kaufhauses [Her-tie]" dienen werden würde."¹⁰³⁶ Sodann wurden Vorschläge für Lage, Größe und Form des neuen Rathauses an der Berliner- und Strengerstraße und für die Gestaltung des neu gebildeten Rathausplatzes entwickelt. Dem Arbeitskreis erschien die verbliebene Platzfläche zu klein und stellte fest, "dass der Platz vor dem neuen Rathaus so gross wie möglich erhalten werden soll und zwar an der Ecke Strenger-, Berlinerstrasse, mindestens in der Grösse, die er z. Zt. hat."¹⁰³⁷ Begründet wurde dieser Vorschlag mit der Bedeutung des Platzes, "dass hier das Herz der Stadt schlägt, dass hier die Sache vom Rat der Stadt beschlossen und die Verwaltung gelenkt wird... Die Perspektive des städtischen Entwurfes täuscht eine Grösse des Platzes vor, die der Wirklichkeit nicht entspricht."¹⁰³⁸ Der Arbeitskreis stellte dem Rat drei Alternativen vor:

1. Verlängerung des vorhandenen Gebäudes um ca. 20 m, dazu parallel zur Berliner Straße eine viergeschossige Ergänzung. Zwischen den beiden Gebäuden eine eingeschossige zum Platz und zum Büsker Weg optisch offene Halle (heute Friedrich-Ebert-Straße). Sie soll die beiden Gebäude verbinden und den Ratssaal aufnehmen. Ein "leichte Architektur" zwischen Verwaltungsgebäude und *Städtischer Sparkasse* und ein Brunnen ergänzten den Entwurf.
2. Beibehaltung der Größe des Bestandsgebäudes, Ergänzung durch einen parallelen 45 m langen Baukörper mit Verbindungsbrücke im I. OG. Davor freistehend und ohne Verbindung der Ratssaal, der auch Ausstellungen dienen sollte. Verbesserung der Wegeführung Eickhoffstraße - Rathausplatz.
3. Ergänzung des vorhandenen Gebäudes durch ein zwölfgeschossiges Gebäude. Der Ratssaal war im oberen Teil des Gebäudes vorgesehen ("...architektonisch betont... Hier bildet der Ratssaal die Krone der Gebäudeanlage."). Freistellung des Platzes und Errichtung eines Pavillons gegenüber dem Sparkassengebäude, "der kleinen Ausstellungen dienen kann, in denen sich der Bürger über das kulturelle Leben, insbesondere der Planung der Stadt [sic!], orientieren kann."¹⁰³⁹

Die offene Kritik des Arbeitskreises an dem Entwurf des Bauamtes und seiner Öffentlichkeitsarbeit wurde in der Sitzung des Rates am 13.4.1962 erörtert und das Engagement zunächst begrüßt. Für LAKÄMPER war dies Teil der gemeindlichen Selbstverwaltung und der Rat sei gut beraten, Anregungen aus der Bürgerschaft aufzunehmen. Auch SUNDERMANN lobte die freie

¹⁰³⁴ Mitglieder: Tödtmann, Dr. Maßmann, Strothmann (CDU), Vogelsang, Eichberg, Meisolle (SPD), Edle von Daniels, Reitmann ge. Teismann (FDP).

¹⁰³⁵ Mitglieder des Arbeitskreises: Blobner, Fischer-Fürstenau, Fischer, Funke, Harring, Junghänel, Lenzen, Li-big, Mertens, Oldenburg, Raffloer, Röver, Tödtmann, Trede, Wegner, Wendlandt, Wittjohann.

¹⁰³⁶ Vorlage des Arbeitskreises für die Sitzung des Rates 13.4.1962, S. 1.

¹⁰³⁷ Vorlage des Arbeitskreises für die Sitzung des Rates 13.4.1962, S. 2.

¹⁰³⁸ Vorlage des Arbeitskreises für die Sitzung des Rates 13.4.1962, S. 2.

¹⁰³⁹ Vorlage des Arbeitskreises für die Sitzung des Rates 13.4.1962, S. 4.

Initiative und die Lösungsvorschläge schwieriger Probleme, dies hebe das "Gefühl der Gemeinschaft." Beide jedoch - wie auch anschließend LEWERENZ - wiesen apodiktisch auf den geltenden Fluchtlinienplan hin, der die Realisierung der Alternativen des Arbeitskreises nicht ermögliche. Die Vorschläge kämen "reichlich spät" (LEWERENZ) und hätten bereits beim Beschluss am 6.6.1955 vorgetragen werden müssen (SUNDERMANN), außerdem hätte der Arbeitskreis aus fachlicher Sicht die Bedeutung eines Fluchtlinienplanes erkennen müssen. Die drei Stellungnahmen wurden nicht in freier Rede gehalten und protokolliert, sondern lagen dem Rat schriftlich vor und wurden wörtlich vorgetragen. Eine Aussprache erfolgte nicht, der Antrag des Arbeitskreises auf Befassung mit seinen Vorschlägen wurde abgelehnt. Dieses frühe bürgerschaftliche Engagement (1962) zeigt die Ungeübtheit des Rates im Umgang mit Bürgerbeteiligung: Das Verlesen fertiger Texte geschah offensichtlich in dem Bemühen, argumentative Fehler zu vermeiden, die fehlende Aussprache sollte eine Diskussion gar nicht erst entstehen lassen.¹⁰⁴⁰

Dennoch lag den weiteren Planungen der Stadt Gütersloh ab 1964 ein Vorschlag vor, der deutliche Anleihen aus dem 3. Vorschlag des Arbeitskreises erkennen lässt. Auch die Bürgerschaft hatte zwischenzeitlich ein neues Rathaus gefordert, damit "in nicht allzu ferner Zeit der vom Zahn angenagte Bau [altes Rathaus] abgerissen werden kann."¹⁰⁴¹ Die Planungen sahen nun ein elfgeschossiges an der Berliner Straße orientiertes Gebäude vor, das über eine viergeschossige Brücke mit dem Bestandsgebäude verbunden war. Die zur Berliner Straße ausgerichtete neugeschossige Gebäudescheibe war im EG und I. OG aufgestellt und ein vor die Gebäudeflucht vorspringender eingeschossiger Baustrakt eingeschoben. Durch diese Anordnung konnte - wie vom "Arbeitskreis Gütersloher Architekten" angeregt - tatsächlich eine große Platzfläche realisiert werden. Der Entwurf des Hochbauamtes berücksichtigte den vom Hauptamt ermittelten Nutzflächenbedarf von 7 282 m².¹⁰⁴²

¹⁰⁴⁰ Bemerkbar nimmt die Forderung nach mehr Transparenz in den Ausschüssen zu. So forderte ein Leserbrief, den Rathausneubauausschuss angesichts der Bedeutung seiner Aufgabe zukünftig öffentlich tagen zu lassen, Westfälische Zeitung, 3.2.1965.

¹⁰⁴¹ Westfälische Zeitung, 31.10.1964.

¹⁰⁴² Zum Berichtszeitraum war die Stadtverwaltung auf fünf Gebäude mit 3 667 m² untergebracht: Rathaus Berliner Straße 23 (44 Arbeitsplätze), Neubau Berliner Straße 66 (196 AP), Domhof 4 (Standesamt, 6 AP), Göbenstraße 7 (Ausgleichsamt, 24 AP), Schulstraße 7 (tlw. Planungsamt, 6 AP), nach: Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft, 1966, Anlage S. 1.

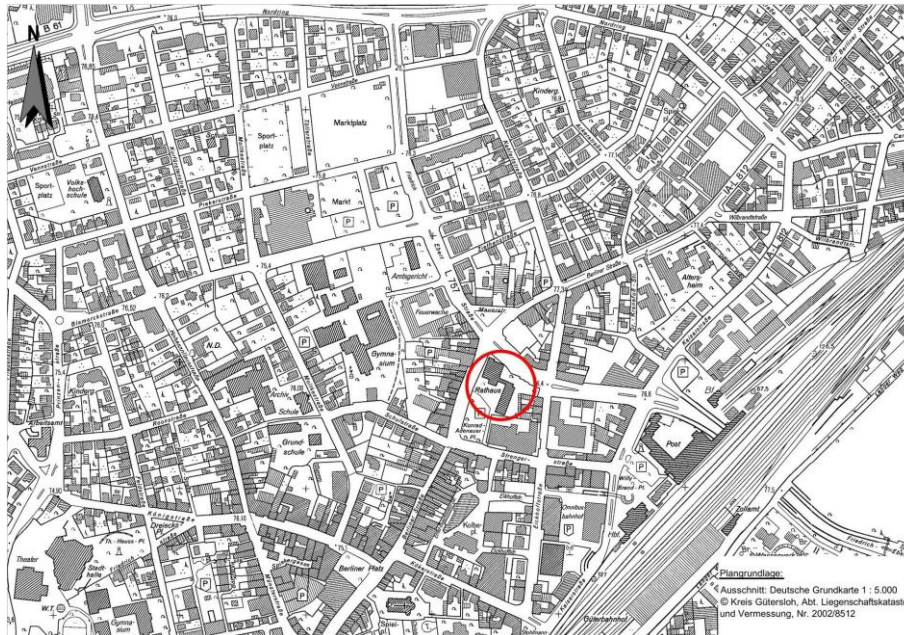


Abb. 90: Lage des Rathauses, 2012. Quelle: Kreis Gütersloh, Liegenschaftskataster, Nr. 2002/8512.

Auf diesen Grundlagen beauftragte Stadtdirektor DIESTELMEIER am 4.5.1966 die *Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft (WIBERA, Düsseldorf)* mit der Vorplanung des Rathausneubaus aus betriebswirtschaftlicher Sicht. Bestandteil der Arbeit war eine Stellenplanprognose, die von einer EW-Zahl im Jahre 1980 von 70 000 ausging. Bei 253 Stellen (Stellenplan 1966) wurden für 1980 insgesamt 370 Arbeitsplätze vorausberechnet (einschließlich 45 für Ausbildungskräfte und 50 Arbeitsplätze als Reserve, + 46%).¹⁰⁴³

Einen großen Teil des Gutachtens machte die "kritische Würdigung" des 1958 bezogenen Verwaltungsgebäudes aus. Insbesondere der hohe Nebenflächenanteil - angesprochen wurden die großzügige Flurbreite und die großen Hallenflächen im Anschluss an das Treppenhaus - führe zu unwirtschaftlichem Handeln.¹⁰⁴⁴ Hinzu kämen unflexible Raumaufteilungen und mangelhafte Betriebsabläufe. Ausführlich plädierte die *WIBERA* für die Einrichtung sogenannter "Funktionsräume" (Großraumbüros), die flexible Trennwände erforderlich machten. Das Gutachten schloß mit der Empfehlung, auf einen Architektenwettbewerb zu verzichten, da durch das Bestandsgebäude wesentliche Vorgaben bereits gemacht worden seien.

¹⁰⁴³ Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft: Gutachten zur Vorplanung des Rathausneubaus in Gütersloh, Band I, Teil I, Betriebswirtschaftliche Grundlagen für die Planung, 14.11.1966; S. 18 [Bearbeiter: Dr. Eberhard Laux, Dr. Franz Petzold, Rudolf Bongert] Stadtarchiv Gütersloh, DS 222. In der Entwicklung der Stellenzahl der einzelnen Ämter (Beamte und Angestellte) in den Jahren 1955 - 1966 wird die Änderung der Aufgabenverteilung der Stadt Gütersloh offensichtlich: 1955 verfügte das Planungsamt über eine Stelle (0,63% des gesamten Personalbestandes), 1966 über 8 Stellen (3,16%), Bauordnungsamt 5 Stellen 1955, 3,13%, 11 Stellen 1966, 4,43%. Zwar nahmen die Stellen auch in anderen Ämtern zu, aber immer nur im Verhältnis der wachsenden Gesamtverwaltung (Tiefbauamt 7 Stellen 1955, 4,37%, 11 Stellen 1966, 4,34%). Zwischen 1955 und 1966 wuchs die Stellenzahl von 160 auf 253 (+58%). Eigene Berechnung, Zahlen aus *WIBERA*, 1966; Anlage 2.

¹⁰⁴⁴ Das Verhältnis Nutz- zu Verkehrsfläche lag bei 67:33, im vorgesehenen Neubau wurde ein Verhältnis von 75:25 erreicht. Die heutige Sicht lässt trotz der unwirtschaftlicheren Zahlen eine hohe Wertschätzung der großzügigen und lichten Anlage des Gebäudes aus 1958 zu. Zusammen mit den leichten Fensterprofilen in den Treppenhallen dokumentiert sie den in den 1950 Jahren vorherrschenden Architekturästhetismus.

Die erforderlichen Mittel wurden in das Investitionsprogramm 1967 - 1971 (Rat 20.12.1966) aufgenommen. (Einzelplan 0, insgesamt 7 Mio. DM; 1968 3 Mio. DM, 1969, 2,5 Mio. DM, 1970 1,5 Mio. DM. Durch den Einbezug der Sitzungssäle und Fraktionsräume in das Gebäude gegenüber der freigestellten Fassung aus dem Entwurf von 1958 wurden die Kosten um 1 Mio. DM reduziert. Bau der Tiefgarage 2,1 Mio DM ab 1971).

Am 14.10.1967 legte das Hochbauamt eine zusammenfassende Übersicht über die Rathausplanungen vor, die dem Baubeschluss des Rates am 27.10.1967 zugrunde lag. Die Nutzfläche lag mit 7 939 m² zwar über dem 1964 erstellten Raumprogramm, war aber lediglich durch das Hinzurechnen von betriebsfremden Räumen (Ratskeller, Einzelhandelsfläche) entstanden. Der Vorentwurf sah im einzelnen vor:

- Ratskeller im I. UG und Grillstube im II. UG, direkter Eingang von der Berliner Straße.
- Ratssaal im VII. OG über zwei Geschosse reichend, Besucherempore VIII. OG, IX. OG Kantine, X. OG als Technikgeschoss. Fensterlose Räume und dadurch geschlossene Fassade zum Rathausplatz ("Turmwirkung", s.o.).
- Verzicht auf die von der *WIBERA* vorgeschlagenen Funktionsräume mit Ausnahme eines 200 m² großen Raumes für den zentralen Schreibdienst.
- Verzicht auf Doppelnutzung der Räume im IX. OG für Kantine und öffentliches Café wegen zusätzlicher Erschließung.
- Bau einer eingeschossigen Tiefgarage für 121 Kfz zu einem späteren Zeitpunkt.
- Geschäftspassage an der Berliner Straße, die den "schwebenden Eindruck der Baumassen unterstreichen" sollte.
- Verbindung der beiden Gebäude durch eine viergeschossige Brücke.
- Verblendung mit Tengener Muschelkalk.
- Ergänzung durch einen zweigeschossigen Baukörper nördlich des Bestandsgebäudes. Nutzung des EG durch Einzelhandel. Rückbau bei Erweiterung Richtung Eickhoffstraße berücksichtigt.
- Gestaltung des Rathausplatzes als "Architekturplatz". Zusammen mit dem etwa gleichzeitig zu realisierenden Neubau der *Städtischen Sparkasse* sollte ein Freiraum geschaffen werden, "der der Würde eines Rathauses gerecht wird und städtebaulich für den inneren Stadtkern von ganz besonderer Bedeutung ist." Vorübergehende Nutzung als Parkplatz.
- Schaffung von Planungsrecht durch Überplanung des Bebauungsplanes Nr. 24 B durch den Bebauungsplan Nr. 57.
- Zusammenstellung der Kosten:

Kosten des Baugrundstücks:	64 000 DM
Kosten der Gebäude	7 730 000 DM
Kosten der Außenanlagen	276 000 DM
Baunebenkosten	400 000 DM
Kosten Betriebseinrichtungen	1 355 000 DM
 Summe der Baumaßnahmen ¹⁰⁴⁵	 9 825 000 DM

In der Ratssitzung ging es kaum noch um den eigentlichen Baubeschluss, vielmehr standen die beiden Fragen der Verwendung sogenannter "Monta-

¹⁰⁴⁵ Für die Einrichtungskosten für den Ratskeller waren weitere 95 000 DM vorgesehen.

gewände" sowie die Einrichtung eines Ratskellers im Vordergrund. Der Berichterstatter des Rathausneubauausschusses Dr. MASSMANN verwies ausführlich auf die städtebaulichen Akzente und die symbolhafte Bedeutung, die dem Rathausbau zukomme. In 11 Sitzungen habe sich der Ausschuss seit der ersten Sitzung am 1.3.1965 mit den Vorentwürfen des Hochbauamtes auseinandergesetzt. Der seinerzeit von Prof. HILLEBRECHT vorgeschlagene Standort habe sich als richtig erwiesen. Auch habe sich der Ausschuss von der ursprünglichen Lösung eines freigestellten Ratssaales gelöst. Der von der *WIBERA* vorgeschlagenen Reserve von 50 Arbeitsplätzen dagegen sei man aus finanziellen Gründen nicht gefolgt. Als Erfolg sah MASSMANN die Reduktion der Flächen/Arbeitsplatz, die im Bestandsgebäude bei 12,5 m² lägen und im Neubau auf 11,6 m² hätten reduziert werden können. Es sei also "vom Raumprogramm her keinerlei repräsentativer Luxus betrieben" worden. Das gelte auch für den Ratssaal, der aus finanziellen Gründen in das Rathausgebäude integriert worden sei und "einer bescheidenen Repräsentation in gleicher Weise Rechnung getragen" habe.

Ausführlich setzte sich der Rat nach der Berichterstattung mit der Frage des Ratskellers auseinander. Er sei notwendig, um die Attraktivität von Gütersloh als Mittelzentrum zu sichern (Dr. MASSMANN), dagegen lehnte EICHBERG den Einbau eines Ratskellers mit Kosten von 500 000 DM ab. Es sei nicht Aufgabe einer Stadt, "mit den Steuergeldern der Bürger eine Gaststätte für den sog. 'gehobenen Bedarf' zu schaffen." Auch SUNDERMANN sprach sich im Namen seiner Fraktion gegen den Ausbau des Ratskellers aus.¹⁰⁴⁶

Mit ähnlichen Ergebnissen wurde die Frage der Montagewände - die weitere Kosten von 402 000 DM erzeugt hätten - erörtert. LAKÄMPER plädierte wegen der höheren Flexibilität für den Einbau, Ratsmitglieder wie EICHBERG und SUNDERMANN lehnten sie ab. In der abschließenden Beschlussphase wurden zunächst die beiden kritischen Fragen zur Abstimmung gestellt. Für die Verwendung von Montagewänden stimmten 13 Ratsmitglieder, 20 dagegen. 14 Ratsmitglieder stimmten für die Einrichtung eines Ratskellers, 19 stimmten dagegen. Der eigentliche Baubeschluss wurde mit 31 Stimmen und 2 Stimmenthaltungen gefasst. Als Baukosten wurden 8 844 000 DM sowie Einrichtungskosten von 285 000 DM bewilligt, die weitere Planung und Bauleitung dem Hochbauamt übertragen.

In der Diskussion ging Stadtbaurat KRIEG noch einmal auf die städtebauliche Situation ein: "Wir hoffen die Schwierigkeit gemeistert zu haben, die darin bestand, das Neue mit dem bereits Bestehenden zu harmonisieren. Später soll niemand erkennen können, daß für das gesamte Rathaus zwei Entwürfe angefertigt worden sind."¹⁰⁴⁷ Für Stadtdirektor DIESTELMEIER sollte das Rathaus "Ausdruck der bürgerschaftlichen Selbstverwaltung sein und dem Bürger - in Abkehr zu jeglichem obrigkeitstaatlichem Denken - die Gewissheit geben: Was hier geschieht, vollzieht sich in unserem Auftrag, in unserem Namen, zu unserem Wohle!"¹⁰⁴⁸

Die schon im Rat ausführlich und kontrovers geführte Frage eines Ratskellers löste eine umfangreiche öffentliche Diskussion aus. Mit Verweis auf Gü-

¹⁰⁴⁶ Zwischen 1.6.1894 und 31.3.1899 befand sich ein "Ratskeller" im Hause Berliner Straße 21 (Stock'scher Gasthof), das die Stadt Gütersloh im Dezember 1893 erworben und gegen Bereitstellung von einem Dienstzimmer für das Stadtbauamt als Gaststätte verpachtet hatte. Nach 1899 wurde das Gebäude zu einem Geschäftshaus umgebaut. Letzte Nutzung bis zum Abbruch Oktober 1963 Einwohnermeldeamt (s.o.).

¹⁰⁴⁷ Neue Westfälische, 28.10.1967.

¹⁰⁴⁸ Neue Westfälische, 28.10.1967.

tersloh als "aufstrebende Stadt" wurde nicht eingesehen, "warum es in Gütersloh nicht auch eine gesunde Gastronomie geben soll."¹⁰⁴⁹ Dagegen wurde argumentiert, dass es wichtigere Aufgaben gäbe - "ein Altersheim oder die weitere Stadtkernsanierung."¹⁰⁵⁰ Das *Westfalenblatt* führte eine Leserbefragung durch und resümierte: "'Wir wollen einen Ratskeller!' Das war die fast einhellige Meinung der Gütersloher, die wir befragten... Es muß ein Weg gefunden werden, um diesen unglücklichen Beschluss... rückgängig zu machen."¹⁰⁵¹

EICHBERG machte mit fast klassenkämpferischen Pathos deutlich, dass eine "Gaststätte, für Leute mit dickem Portemonnaie, wo der Preis schon die Gewähr dafür gibt, daß Leute, die ihr Geld aus der Lohntüte beziehen, hier nicht verkehren können" nicht mit "Steuergeldern finanziert werden" dürfe. Für Wohnungen mit erschwinglichen Mieten, ein Altersheim und Schulen bestehe dagegen ein echtes Bedürfnis.¹⁰⁵² Der Einzelhandel sprach sich für einen Ratskeller aus, damit der "Innenstadtbereich eine der Größenordnung und Bedeutung der Stadt entsprechende Anziehungskraft erhält" und appellierte dringend an Rat, den Beschluss zu überprüfen.¹⁰⁵³ In den weiteren Diskussionen wurde nicht ausgeschlossen, dass die "heutigen Ratskellergegner bei der nächsten Kommunalwahl Tribut zahlen werden müssen."¹⁰⁵⁴ Auch öffentlich lieferten sich Dr. MASSMANN und EICHBERG einen ausführlichen Austausch.¹⁰⁵⁵ In der sich breit entwickelnden und kontroversen Erörterung wurde sowohl "gegen unterirdische Geselligkeit... zwischen den Betonfundamenten" argumentiert¹⁰⁵⁶ wie auch die Verpflichtung, "die Stadt in mancher Hinsicht anziehender als bisher zu gestalten," herausgestellt.¹⁰⁵⁷

Die Diskussionen führten zu einem Umdenken über die Ausschussarbeit. In einer öffentlichen "Aussprache über kommunalpolitische Fragen" im Katholischen Vereinshaus, in der der Rathausneubau im Mittelpunkt stand, versicherte LAKÄMPER, sich für eine zukünftige öffentliche Erörterung der Ausschusssitzungen einzusetzen, schränkte aber gleichzeitig ein, dass eine "Volksabstimmung über den Ratskeller nicht stattfinden [könne], da in Deutschland die repräsentative Demokratie Volksabstimmungen nicht zulasse."¹⁰⁵⁸ Die *Glocke* schloss am 8.11.1967 die ausschweifenden Diskussionen mit der Bemerkung ab, "ein so interessantes Thema sollte nicht bis zur Ermüdung unserer Leser totgeritten werden."¹⁰⁵⁹

Gegen alle Diskussionen wurde dennoch ein Jahr später im Rat am 20.12.1968 der Einbau von Montagewänden mit Mehrkosten von 350 000 DM beschlossen. Begründet wurde dies mit statischen sowie konstruktiven und akustischen Vorteilen gegenüber Wänden in Leichtbauweise.

¹⁰⁴⁹ Leserbrief, gezeichnet "T. R.", *Neue Westfälische*, 31.10.1967.

¹⁰⁵⁰ Leserbrief, Hans-Jörg Drewniak, *Neue Westfälische*, 3.11.1967.

¹⁰⁵¹ *Westfalenblatt*, 31.10.1967.

¹⁰⁵² *Neue Westfälische*, 3.11.1967.

¹⁰⁵³ *Neue Westfälische*, 4.11.1967.

¹⁰⁵⁴ Leserbrief, gezeichnet "B. L.", *Neue Westfälische*, 4.11.1967.

¹⁰⁵⁵ *Neue Westfälische*, 4.11.1967 (Dr. Maßmann), 6.11.1967 (Eichberg).

¹⁰⁵⁶ Leserbrief, Günther Ruetz, *Neue Westfälische*, 7.11.1967.

¹⁰⁵⁷ Leserbrief K. H. Kruhl, *Neue Westfälische* 7.11.1967. Die "Glocke" titelte sogar mit: "Gütersloher Ratskeller-Schlacht jetzt an allen Fronten", 4./5.11.1967.

¹⁰⁵⁸ *Neue Westfälische*, 8.11.1967.

¹⁰⁵⁹ Die Glocke, 8.11.1967.



Abb. 91: B-Plan Nr. 57 "Stadtgebiet zwischen Büskerweg, Berliner Straße, Eickhoffstraße, Strenger Straße". Er bildete die planungsrechtliche Grundlage für die Vervollständigung der Rathausbebauung und der angrenzenden *Städtischen Sparkasse* sowie für die "Nord-Ost-Tangente" (Ersatz der Rosenstraße durch die Friedrich-Ebert-Straße). Quelle: Datenbank der Stadt Gütersloh.

Mit den Bauarbeiten wurde - nach Vergabe der Rohbauarbeiten über 3,37 Mio. DM an die Arbeitsgemeinschaft Holzmann (Bielefeld)/Sudbrack (Bielefeld)/Schröder (Isselhorst) - im Oktober 1968 begonnen, der Aushub für die Verfüllung des Schulgrundstückes am Neißeweg genutzt und in einen Erdwall für das geplante Freibad auf Nordhorns Hof verbaut.

Am 27.6.1969 stimmte der Rat der Installation eines Glockenspiels und einer Uhrenanlage an der Südfassade des Rathauses zu. Der Auftrag in Höhe von 74 535 DM wurde an die Firma Korfhage (Melle) vergeben. 35 Glocken mit einem Gesamtgewicht von 2 116 kg ermöglichten "klassische und moderne Kompositionen", die über ein Notenband und einen Spieltisch angesteuert werden konnten.¹⁰⁶⁰ In derselben Ratssitzung wurde von LAKÄMPER zum

¹⁰⁶⁰ Vorlage Stadt Gütersloh zur Ratssitzung 27.6.1969.

wiederholten Male die Bedeutung des Rathausplatzes hervorgehoben. "Das Rathaus einschließlich des Architekturplatzes dürfe nicht nur der Sitz der Verwaltung und nicht nur ein Verwaltungsgebäude sondern müsse ein Haus aller Bürger unserer Stadt sein, auf das die Bürger stolz sein könnten." LAKÄMPER verwies auch auf die Bedeutung der zum Glockenspiel geführten öffentlichen Diskussionen, die "zu guten Ergebnissen führen" und empfahl, "künftig häufiger davon Gebrauch zu machen."¹⁰⁶¹

Bis zum "Tag der offenen Tür" am 23.10.1971 war das Rathaus fertig gestellt.

- 7.10.1968 Errichtung des Bauzaunes.
- 10.12.1968 Beginn der Fundamentierungen (wasserdichte Wanne).
- 3.12.1969 Grundsteinlegung.¹⁰⁶²
- Juni 1970 Montage des Glockenspiels.
- August 1970 Fertigstellung der Außenfassade.
- April 1971 Fertigstellung der Vertäfelung Ratssaal und Foyer.
- Ab Juli 1971 Abbau des Bauzaunes, Platzgestaltung, Baureinigung.
- Ab 20.9.1971 Einzug.
- 22.10.1971 Erste Ratssitzung im "Ratssitzungssaal des Hauses I".¹⁰⁶³
- 23.10.1971 Tag der offenen Tür.

Durch die am 1.1.1970 erfolgte Eingemeindung von Avenwedde, Spexard, Friedrichsdorf, Isselhort, Hollen, Ebbelsoh und Niehorst und der damit verbundenen Vergrößerung der Verwaltung mussten die wenigen Reserveflächen in Anspruch genommen werden.

Das 1971 fertig gestellte Rathaus war durch folgende Entwurfsmerkmale gekennzeichnet:¹⁰⁶⁴

- Übernahme der Standortentscheidung von HILLEBRECHT, Überarbeitung des Entwurfes, Verschiebung des zweiten Baukörpers nach Norden, dadurch Schaffung einer Platzfläche. Akzentuierung durch den fast zeitgleich entstandenen Neubau der Sparkasse.¹⁰⁶⁵
- Verzicht auf Tiefgarage, Verbindung zwischen KG und späterer Tiefgarage vorgesehen. Platzfläche übergangsweise als Parkplatz.
- Gestaltung der Flächen zwischen Haus I und II durch Mosaikgranitpflaster, Baumpflanzungen, Blumenkübel und Ruhebänke. Errichtung einer Brunnenanlage zu einem späteren Zeitpunkt.

¹⁰⁶¹ Mit diesem Abschluss aller öffentlich zum Rathaus geführten Diskussionen wird - dies ist im Zusammenhang mit der allgemeinen gesellschaftlich-politischen Entwicklung zu sehen - die Anerkennung des Rates nach vermehrter politischer Teilhabe erkennbar.

¹⁰⁶² Aus der Urkunde der Grundsteinlegung: "Möge das Rathaus Generationen überdauern und die Arbeit, die darin geleistet wird, einer gedeihlichen Weiterentwicklung dienen und zum Segen unserer Stadt und ihrer Bürger und zum Besten unseres leider immer noch geteilten Vaterlandes auswirken." Stadtarchiv Gütersloh, E 5532.

¹⁰⁶³ Während des Rathausprojektes hatte sich die in zeitlichem Abstand eigentlich richtige Bezeichnung (Verwaltungsgebäude von 1958 = Haus I, Rathaus 1971 = Haus II) umgekehrt. Nun wurde das später entstandene Rathaus als "Haus I" - vermutlich in Bezug auf seine Bedeutung als Rathaus - bezeichnet.

¹⁰⁶⁴ Nach: "Der Rathausneubau in Gütersloh", zusammenfassende Information anlässlich des Tages der offenen Tür, Stadtarchiv Gütersloh, E 2624.

¹⁰⁶⁵ Die für den Bau des Rathauses notwendige Fläche Berliner Straße 80 (Erben Lückemann, das Gebäude ragte auch in die zukünftige Verkehrsfläche der Berliner Straße) erwarb die Stadt Gütersloh (nach einem vorangegangenen Enteignungs- und Besitzeinweisungsbeschluss ohne Abschluss des Verfahrens) nach einem Vergleichsangebot von 190 000 DM durch den Rat am 10.12.1965.

- An der Westseite Geschäftsräume (Nutzung durch Kulturamt als Informations- und Kartenverkaufsraum), davor gelagert vermietete Vitrinen.
- Räume für Bürgermeister und Stadtdirektor sowie ein Sitzungszimmer im II. OG, drei Fraktionsräume im VII. OG. Vertäfelung in "Sapell".¹⁰⁶⁶
- Ratssaal im VII. und VIII. OG über zwei Geschosse laufend. Ratssaal und Foyer mit Vertäfelung in "Nussbaum".
- VIII. OG Ratssaalempore, IX. OG Kantine.
- X. OG Maschinenraum für Aufzugsgruppen und Warmwasserheizung sowie Lüftungsanlagen.
- In jedem zweiten Geschoss Teeküchen.
- Betonung und Abbildung des Ratssaales in der Fassade durch plastische stark geometrisch angelegte Reliefwand. (Ein ursprünglich vorgesehener Wettbewerb für die Gestaltung des Eingangsfoyers wurde aus finanziellen Gründen nicht realisiert.)
- Ratssaal: Abgehängte pyramidale Körper aus Gipskartonplatten, 67 Sessel an 33 Tischen. Zuschauertribüne: 68 Sitzplätze, Stahlgestühl mit Klappsitzen gepolstert.¹⁰⁶⁷
In Höhe der Tribünenbrüstung umlaufendes horizontales silberfarbenedes Schmuckband mit geometrischen Motiven.
- An der Südfassade unterhalb des Glockenspiels Gruppe plastischer Betonkörper des Bildhauers Bruno Buschmann, die als Schalen für Ziergewächse dienten.
- Technische Daten:
L x B im EG 44,34 m x 26,89 m.
L x B ab I. OG 38,71 m x 19,76 m.
Höhe 37,86 m.
Überbaute Fläche 1 536 m², umbauter Raum 30 953 m³, Nutzfläche 3 504 m².
Gesamtkosten 10 409 000 DM, Einrichtungskosten 450 000 DM.
- Damit konnten alle städtischen Ämter in den beiden Häusern I und II untergebracht werden (Ausnahmen Stadtbücherei, Stadtgartenamt; die Zweigstelle des Lastenausgleichsamtes wurde aufgelöst). Fast zeitgleich mit der Inbetriebnahme des Rathauses wurde am 1.10.1971 die gleitende Arbeitszeit eingeführt.

In der ersten Ratssitzung am 22.10.1971 (die Inbetriebnahme erfolgte ohne feierlichen Akt lediglich durch die Ratssitzung) verwies Bürgermeister KOLLMEYER auf den unbestrittenen Konsens, der zum Rathausbau geführt hätte. Das Gebäude sei "ohne großen Aufwand, aber solide, zweckmäßig und grundfest errichtet" worden und entspräche nicht dem Prunkbedürfnis früherer Generationen, die den kirchlichen Gebäuden nacheifern wollten. Es sei ein "Mittelpunkt unserer Stadt" geschaffen worden und umso bedauerlicher sei der Verzicht auf die Tiefgarage. "Der freie Platz hätte dann - architektonisch schön gestaltet - eine nettere Visitenkarte abgegeben, wie es heute durch den Parkplatz der Fall ist."

KOLLMEYER appellierte weiter an den Bürger, "kritisch und sorgfältig die Arbeit 'seines' Rates und 'seiner' Verwaltung zu beobachten und sich "an der Arbeit in diesem Hause zu beteiligen." Trotz aller "Diskussionen über die Fragwürdigkeit der Leistungs- und Konsumgesellschaft" solle die Verwaltung

¹⁰⁶⁶ Mahagoniholz ähnlich, gleichmäßige Holzstruktur. Häufiges Furnierholz im Möbel- und Instrumentenbau.
¹⁰⁶⁷ Die Möblierung bis heute (2012) original (Sitzmöbel mit neuen Bezugsstoffen) vorhanden.

"mit Interesse und dem Willen zu echter Leistungssteigerung in der Verantwortung gegenüber der Bürgerschaft" arbeiten. Stadtdirektor Dr. WIXFORTH wies ergänzend auf die "auch die 'öffentliche Hand' bedrohende Kostenprogression" hin, die "in vertretbaren Grenzen" zu halten sei. Es sei eine "auf die Bürger ausgerichtete sachgerechte Verwaltungsarbeit zu leisten."¹⁰⁶⁸

Bewertung - Die Bedeutung des kommunalen Projektes "Rathaus" für die städtebauliche Entwicklung

Der in der Städtebaugeschichte erkennbare Identitätswert der Stadtkerne wird durch die zentral in ihnen gelegenen Rathäuser verstärkt. Neben dem städtebaulichen Wert ist in Abhängigkeit von den gesellschafts-politischen Verhältnissen der Symbolwert der Rathäuser offensichtlich und als den Stadtkern wie auch das Gemeinwesen stützende Elemente in der Geschichte des Gütersloher Rathauses klar zu erkennen.

Schon die vor 1945 erkennbaren Initiativen der Stadt Gütersloh offenbarten ihre Ausdauer in der Durchsetzung des wichtigen kommunalen Projektes "Rathausneubau". Obwohl die vorgesetzte Behörde 1936 deutlich auf das mangelnde Interesse an Verwaltungsgebäuden hinwies, wurde dennoch 1938 ein Wettbewerb durchgeführt, dessen weitere Umsetzung lediglich durch den Ausbruch des Zweiten Weltkrieges verhindert worden war.¹⁰⁶⁹

Mit HILLEBRECHT hatte die Stadt Gütersloh nach dem Zweiten Weltkrieg einen prominenten Gutachter für die Standortwahl des Rathauses verpflichtet, der mit wenigen anderen zu den führenden Stimmen des Wiederaufbaus und der anschließenden Jahre in Deutschland zählte. Sein Gutachten für Gütersloh trug klar erkennbar seinen städtebaulichen Zielen Rechnung, wie er sie in Hannover umgesetzt hatte, für die er bundesweit warb und die in vielen Städten Grundlage des Wiederaufbaus waren. HILLEBRECHT verkannte nicht die stadtbildprägende Kraft und Bedeutung eines Rathausbaus, doch haben die bei ihm erkennbaren Standortfaktoren vor allem einen verkehrlicher Hintergrund. HILLEBRECHT ging sogar so weit, Fragen in seinem Gutachten zu beantworten, die ihm weder gestellt, noch Teil der Rathausfrage waren. So empfahl er der Stadt Gütersloh niedrige Geschossigkeiten für die Innenstadt, um die Dichte und dadurch Zielverkehre gering zu halten (auch dies ein Teil seiner allgemeinen städtebaulichen Ziele).

Die große Bedeutung des Rathausbaus für die Entwicklung von Gütersloh als Gemeinwesen wie auch städtebaulich für die Innenstadt ist bereits im Gutachten, anschließend aber auch in den Erörterungen im Rat und in der Öffentlichkeit erkennbar. Nicht nur wurde mit dem Rathaus ein neuer städtebaulicher Schwerpunkt in der Innenstadt geschaffen, das Rathaus trug auch zur Identitätsbildung von Gütersloh als aufstrebende und führende Stadt im Kreis Wiedenbrück bei. Durch den Rathausbau wurde auch die Erkenntnis ausgelöst, dass Gütersloh seine trotz der Kriegszerstörungen erkennbaren und zu großen Teil erhaltenen städtebaulichen Strukturen zugunsten neuer gesetzter Ziele endgültig verlieren würde. Teils ist ein Bedauern hierüber zu

¹⁰⁶⁸ Stadtarchiv Gütersloh, E 1639. Als erste Melodie des Glockenspiels am Tag der offenen Tür erklang "Freude, schöner Götterfunken".

¹⁰⁶⁹ Den Gründen für den Ersatz des 1. Preisträgers Knickenberg zugunsten des "Pg." Thiele, der vom Landeskulturverwalter, Reichskammer der bildenden Künste benannt worden war, können hier nicht nachgegangen werden.

erkennen, dennoch überwog die Erkenntnis, dass die prosperierende Entwicklung zwangsläufig mit Verlusten einher gehen musste. Beim Rathausprojekt betrifft dies den Verlust der ältesten Bausubstanz an der Wallstraße, die - von den "Büskern" bewohnt - synonym für das alte Gütersloh stand.¹⁰⁷⁰

Der Umgang mit der städtebaulichen Geschichte setzte sich beim Bau des Rathauses ab 1968 fort. Die Bereitschaft, das alte Rathaus an der Berliner Straße zugunsten des *Hertie*-Projektes abzureißen war ohne Einschränkungen vorhanden. Zwar gab es bei den Diskussionen um das *Hertie*-Kaufhaus Hinweise auf die emotionale Bedeutung des alten Rathauses für Gütersloh, sie schlugen sich aber nie in einer konkreten Forderung nach Erhalt nieder.¹⁰⁷¹

Einen Unterschied im Umgang mit den Bauaufgaben 1958 und 1971 offenbart das Gutachten der *WIBERA* von 1966, das der höchsten Gebäudeeffizienz verhaftet war. Konsequenterweise ist deshalb die kritische Würdigung des vorher 1958 entstandenen Gebäudes, dem unwirtschaftliche Raumverhältnisse nachgewiesen worden waren. Auch der Vorschlag der *WIBERA*, auf einen Wettbewerb zu verzichten, da wesentliche Vorgaben bereits gemacht worden seien, muss mit diesem Anspruch nach hoher Effizienz gesehen werden. Insofern sind beide Gebäude Produkt der aktuellen gesellschafts-politischen Situation: Das Verwaltungsgebäude von 1958 ist erkennbar Teil des Wiederaufbaus, einer neuen und leichten jeden Anflug an die unmittelbare Geschichte vermeidenden Architektur. Auch drückt sich in dem Gebäude mit der großzügigen Struktur ein erkennbarer wenn auch verhaltener Wille nach Repräsentation aus. Der Bau von 1971 dagegen ist als Rathaus mit einer äußerst zurückhaltenden Repräsentationsgeste als typisches Verwaltungsgebäude errichtet worden. Auf den unmittelbaren Bedarf hin geplant, wurde selbst auf die von der *WIBERA* vorgeschlagenen größeren Reserveflächen verzichtet. Ebenso unterblieb für die Inbetriebnahme des Rathauses jede repräsentative Veranstaltung zugunsten einer routinemäßigen Ratssitzung, deren einziger "Schmuck" die Ansprache von Bürgermeister KOLLMEYER war.

Dagegen lässt sich anhand der Rathausdiskussionen 1962 - 1971 ein veränderter Umgang mit bürgerschaftlichem Engagement erkennen. Wurden die Vorschläge des "Arbeitskreises Gütersloher Architekten" 1962 lediglich wohlwollend zur Kenntnis genommen, so führten die danach geführten Diskussionen zur Öffnung der zuvor nicht-öffentlich gehaltenen Ausschusssitzungen und kulminierten in der Eröffnungsrede von Bürgermeister KOLLMEYER am 22.10.1971 mit seiner Forderung nach kritischem bürgerschaftlichem Engagement.

Baulich versuchte das Rathaus den Ansprüchen als Rathaus und Verwaltungsgebäude zu genügen. Der im ursprünglichen Entwurf baulich abgesetzte Ratssaal war eine typische Lösung jener Zeit, die im Bau von 1971 zugunsten einer wirtschaftlicheren Lösung verändert wurde. In das Gebäude in-

¹⁰⁷⁰ Errichtet 1657 - 1663 auf Veranlassung des Grafen Moritz von Bentheim-Tecklenburg als neues damals außerhalb des Dorfes errichtetes Quartier, durch das die wichtige Verbindung Minden-Koblenz führte. Nach dem Bau des Rathauses 1958, der Verbreiterung der Berliner Straße 1967 und vor allem durch die 1978 fertiggestellte Nord-Süd-Durchquerung (Friedrich-Ebert-Straße) gingen die Strukturen vollständig verloren. Das letzte vorhandene Gebäude (1783) wurde 2001 restauriert und neben das Stadtmuseum transloziert (Nutzung 2012: Café).

¹⁰⁷¹ Bürgerschaftliches Engagement zum Erhalt entwickelte sich erst später kurz vor dem tatsächlichen Abriss, das diesen aber nicht mehr verhindern konnte.

tegriert (VII. und VIII. OG) musste er in der Fassade ablesbar sein, sollte die Lösung der Aufgabe Rathaus ansatzweise erkennbar werden. Diesem Ziel diente der geschlossene in der Fassade lediglich durch einen Fries erkennbare Ratsaal. Ferner wurden die weiteren - bereits über Jahrhunderte fortgeführten - Rathausinsignien mitaufgenommen. Uhr und Glockenspiel sollten mit dazu beitragen, das Rathaus von Gütersloh als solches erkennbar zu machen. Dabei wird sogar das Bild eines Rathhausturmes durch die Hochhausstruktur selber ersetzt, das mit seiner fensterlosen Schmalseite zum (ursprünglich repräsentativ geplanten) Rathausplatz die Turmassoziation auslöste.¹⁰⁷² Auch die Diskussion über den Ratskeller offenbart nicht nur eine repräsentativ-wirtschaftliche Verantwortung für die Innenstadt. Die Frage des Ratskellers ist auch als Befürchtung eines baukulturellen Verlustes zu sehen, nach dem zu einem Rathaus auch ein Ratskeller gehört.

In einer Gesamtsicht ist die - unabhängig von der Größe der Bauaufgabe, viele Wohnungsbauprojekte waren wesentlich umfangreicher - große identitätsbildende Kraft der Rathausbauten offensichtlich. Dies gilt auch dann, wenn zu einzelnen Teilfragen divergierende Diskussionen geführt wurden.

Fazit VI: Die Bedeutung des Rathausbaus für die städtebauliche Entwicklung

In beiden in den 1950er und 1960 Jahren entstandenen Rathausbauten zeichnen sich deutlich die Abhängigkeiten von der gesellschaftlich-politischen Entwicklung ab. Sie sind Ergebnis dieser Entwicklung, die durch lokale gesellschaftliche Entwicklungen ergänzt und nachgeformt wurden.

¹⁰⁷² Die in vielen Beiträgen erkennbare Forderung nach einer der repräsentativen Bedeutung des Platzes gerechten Gestaltung ist bis heute nicht eingelöst und die ursprünglich als "Architekturplatz" vorgesehene Fläche kontinuierlich als Parkplatz genutzt.

5. Die städtebauliche Entwicklung von Gütersloh 1945 - 1969 - Zusammenfassung und Fazit

5.1 Schwerpunkte der Stadtentwicklung

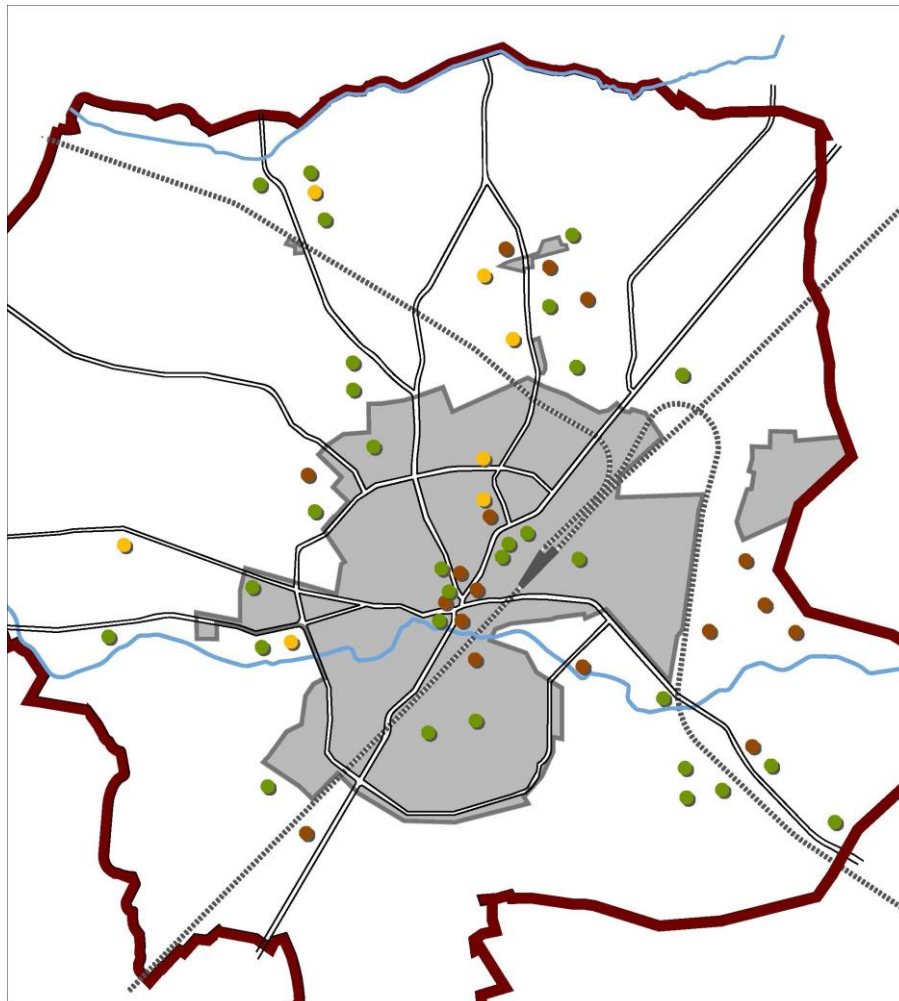
Im Folgenden wird die zuvor in Abschnitt 4 beschriebene städtebauliche Entwicklung entsprechend der einzelnen Schwerpunkte der Stadtentwicklung und die sich daraus ergebenden Erkenntnisse zusammengefasst. Im daran anschließenden Abschnitt 5.2 wird unter Aufgabe der sektoralen Teilung und mit Rückblendung auf die Erörterungen zu den städtebaulichen Leitbildern, zur idealen Stadt, zur kleinen Stadt als Hoffnung und zur Großstadt als Bedrohungen ein abschließendes Fazit gezogen. Darin einbezogen werden die Erörterungen zur städtebaulichen Entwicklung des 19. Jahrhunderts bis 1969.

Städtebauliche Planungen

In einer Übersicht fällt zunächst der Bauzonenplan von 1948 auf, der bereits eine weitreichende Perspektive und eine vorprägende Wirkung entfalten konnte. Städtebaulich wirksam für die ihm folgenden Pläne ist das an einer konzentrischen Entwicklung aufgebaute Prinzip. Dem nachfolgenden Leitplan und dem daraus entwickelten Flächennutzungsplan lagen in der Entwicklung das in der Aufstellungsphase zunächst passende, in den 1960er Jahren aber überholte Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt zugrunde, das im untersuchten Zeitabschnitt bis 1969 auch nicht aktualisiert worden ist.

Die aus den vorbereitenden Plänen entwickelten Durchführungs- und Bebauungspläne wurden konsequent für die städtebaulichen Aufgaben konturiert und dienten einem konkreten einzelnen Ziel. Eine Kongruenz dieser Pläne an allgemeinen städtebaulichen Entwicklungsperioden oder Leitbildern ist bei der Mehrzahl aller Pläne durchaus zu erkennen. Dies aber ohne klar trennende Zäsur, weder im Wechsel von den Durchführungs zu den Bebauungsplänen noch bei den in den 1960er Jahren aufgestellten Bebauungsplänen. Im Wohnungsbau dagegen zeichnen sich die Perioden in der Ablösung der Bauherren von den Gesellschaften zum privaten Bauherrn und im Übergang von der Objekt- zur Subjektförderung deutlich ab. Nicht erkennbar sind sie aber in der Anzahl der realisierten Wohnungen, deren Zahl ohne Bruch über den gesamten Zeitraum wuchs.

Bei der Analyse der Erstellungsjahre der Bauleitpläne ergibt sich ein eindeutiges Bild:



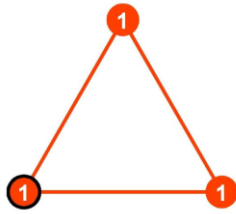
- Durchführungspläne (< 31.12.1959)
- Bebauungspläne (< 31.12.1964)
- Bebauungspläne (< 31.12.1969)

Abb. 92: Lage der Durchführungs- und Bebauungspläne 1955 - 1969. Eigene Darstellung.¹⁰⁷³

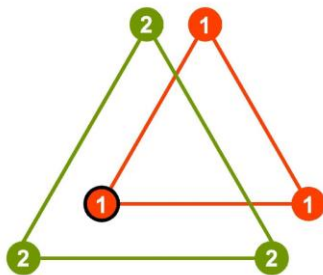
Der Schwerpunkt der bauleitplanerischen Aktivitäten betrifft zunächst die engere Innenstadt, deren Wiederaufbau notwendig war sowie die außerhalb des eigentlichen Siedlungsbereiches entstehenden Pläne. Diese dienten dem vorrangigen Ziel des Wohnungsbaus, der wegen des großen Flächenbedarfes und wegen der einfacheren Verfügbarkeit auf diese Flächen zurückgriff. In einer zweiten Periode wird die Entwicklung der außen liegenden Flächen fortgesetzt, während für die Innenstadt nur noch an einzelnen Stellen Bebauungspläne aufgestellt werden. In einer dritten Periode schließlich wendet sich die Bauleitplanung unter Beibehaltung der Entwicklung von Flächen im Außenbereich wieder der Innenstadt zu. Dort wird in einer zweiten Gestaltungsperiode der Wiederaufbau revidiert zugunsten einer Umgestaltung der Innenstadt, die später in die Ziele der Stadtsanierung einfließt.

¹⁰⁷³ Die Flächen umfassen generalisiert den bis 1949 erreichten Siedlungsstand. Grundlage: "Plan der Stadt Gütersloh, Masstab 1:25 000. Angefertigt im Jahre 1949, Stadtbauamt Gütersloh", Stadtarchiv Gütersloh, KAM 429/1.

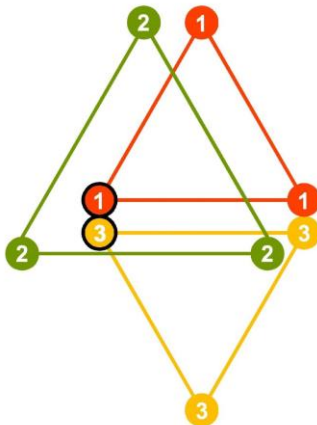
In einer weiteren Abstraktionsstufe lässt sich aus dieser Entwicklungsdynamik ein vereinfachtes Siedlungsmodell ableiten, das die drei beschriebenen Entwicklungsperioden idealtypisch umschreibt.



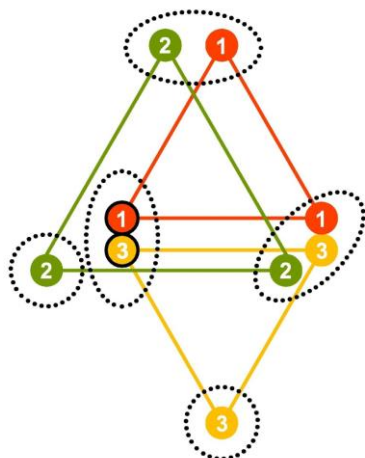
In der ersten Periode wird die Innenstadt wiederaufgebaut und neue Baugebiete entwickelt (1).



In der zweiten Periode liegt der Schwerpunkt in der Erschließung der im Abstand vom Zentrum liegenden Bauflächen teils auf neuen Flächen, teils in Anlehnung an die Flächen der ersten Periode (2).



In der dritten Periode wird die Innenstadt umgestaltet und neue Baugebiete wiederum in Anlehnung oder als neue Bauflächen erschlossen (3).



Im Ergebnis können folgende Siedlungstypen entstehen:

- Die in zwei unterschiedlichen Perioden entwickelte Innenstadt (1 + 3),
- außerhalb liegende Bauflächen der ersten und zweiten Periode (1+ 2),
- außerhalb liegende nicht weiter entwickelte Bauflächen der zweiten Periode (2),
- außerhalb liegende Bauflächen, die in allen drei Perioden weiterentwickelt wurden (1 + 2 + 3),
- außerhalb liegende solitäre Bauflächen ausschließlich aus der dritten Periode (3).

Abb. 93: Entwicklungstriangel - drei Perioden der Stadtentwicklung, eigene Darstellung.

Die Erkenntnisse der Entwicklung von Gütersloh werden nachfolgend in ein allgemeines Siedlungsmodell integriert, das die städtebauliche Entwicklung des 19. Jahrhunderts (Entwicklung von Gütersloh in Abschnitt 4.1 Stadtgeschichte und städtebauliche Situation des 19. Jahrhunderts und des 20. Jahrhunderts bis 1945) mit den hier analysierten städtebaulichen Planungen von 1945 bis 1969 zusammenfasst. Das Siedlungsmodell ist in seinen Grundzügen auch auf andere Mittelstädte anwendbar.¹⁰⁷⁴

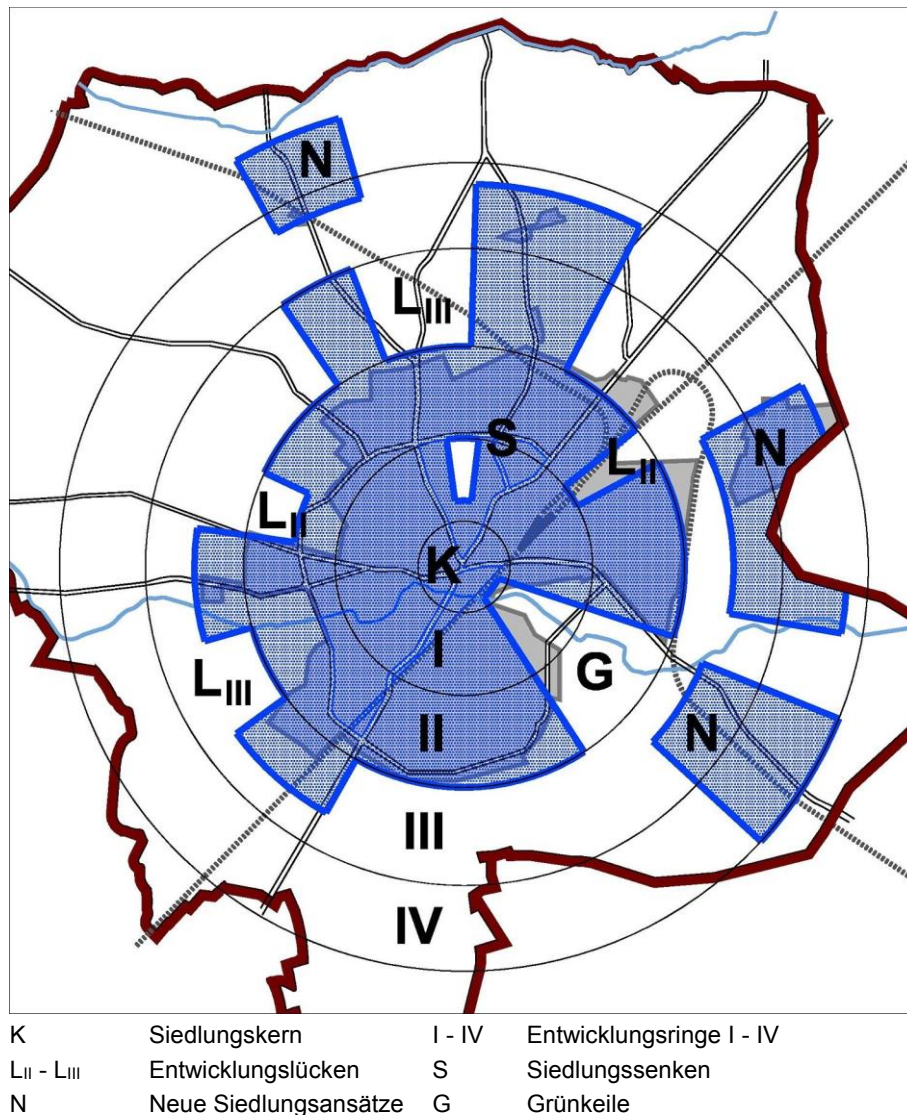


Abb. 94: Vom Dorf zur Stadt - Vereinfachtes Siedlungsmodell der Stadt Gütersloh. Grau unterlegt die Siedlungskontur 1949, blau die bis 1969 erreichten Siedlungsflächen, eigene Darstellung.

Der Siedlungskern ist zunächst eine Fläche von sehr geringer Größe mit einem frühen historischen Siedlungsanlass (K). In Gütersloh wird dieser Kern von der Apostelkirche und der angrenzenden dörflichen Bebauung geprägt. Die beginnende Expansion zu Beginn des 19. Jahrhunderts setzt dort unmittelbar mit einem I. Entwicklungsring an (I). Weitgehend ungesteuert bleiben

¹⁰⁷⁴ In den Abbildungen des Anhangs 8.1 lässt sich die nachfolgend beschriebene Siedlungsentwicklung anhand der Entwicklungsjahre 1822 - 1949 nachvollziehen.

einzelne Bereiche anfangs noch unbesiedelt, werden aber bald von nachfolgenden Nutzungen in Anspruch genommen, nur kleine Bereiche bleiben unberührt. In Gütersloh war die geringe Größe der Stadt und der verfügbare Platz ein Grund für die weitgehende Inanspruchnahme der vorhandenen Flächen (1910 lediglich 1,74 km²). Diese beiden Entwicklungen (K + I) bilden den "alten Kern", dargestellt im Wesentlichen durch die Siedlungserweiterungen Berliner Straße und die davon ausstrahlenden Straßen (Mitte des 19. Jahrhunderts). Es bildet sich zwar keine konzentrische Idealfigur, dennoch bleibt die Entwicklung beidseitig den Straßenverläufen folgend begrenzt, nur wenige Flächen bleiben ungenutzt.

Um den alten Kern bildet sich eine II. Siedlungsschicht, die mit der Industrialisierung einsetzt (II). Sie nimmt die für die zunehmende Zahl der Industriearbeiter notwendigen Wohnbauflächen auf - in Gütersloh sind dies die Bereiche nördlich des Kerns - sowie die Flächen für die beginnende Gewerbebebauung südlich der Bahn Köln - Minden. Die Dichten werden geringer, bedingt durch die Orientierung an dem radial ausstrahlenden Straßennetz. Einzelne Entwicklungsprojekte wie das "Gründerzeitviertel" (Hohenzollernstraße etc.) lassen sich im entstehenden Siedlungsgefüge erkennen. Diese Entwicklung stellt die im Wesentlichen noch geschlossene Siedlungskontur von Gütersloh bis 1945 dar, die aber bereits einzelne städtebauliche Lücken (L_{II}) erkennen lässt.¹⁰⁷⁵

Ab diesem Zeitpunkt lässt sich die Analyse der Durchführungs- und Bebauungspläne der 1950er und 1960er Jahre übernehmen. Zunächst schließen die folgenden Siedlungsprojekte mit einem III. Entwicklungsring an den II. Ring an (III). Sie umschließen ihn dabei nicht in Gänze, sondern an den Stellen, die idealerweise von einer vorausschauenden Stadtentwicklung vorgegeben worden sind. In der Regel aber - auf den lange Zeit fehlenden Leitplan und den überholten FNP ist hinzuweisen - sind die auslösenden Momente eine Mischung von Stadtentwicklung, politischer Fügung, Verfügbarkeit von Grundstücken und Zufall. In Gütersloh sind die hier entstehenden Nutzungen vor allem die des notwendigen Wohnungsbaus für die zunehmende Bevölkerung. Es entstehen im III. Entwicklungsring weitere Lücken (L_{III}) in der konzentrischen Struktur, die beginnt, fragmentiert das Umland in Anspruch zu nehmen. Einzelne vom konzentrischen Siedlungsband nun umschlossene Flächen bleiben als "Siedlungssenken" (S) unentwickelt und ungenutzt. Im zeitlichen Abstand wie auch parallel dazu entsteht nun der IV. Siedlungsring, der die Fragmentierung fortsetzt und den nicht zu Ende entwickelten dritten Siedlungsrand umschließt (IV). Ein Grund für die tendenziell immer geringer werdende Inanspruchnahme der Siedlungsringe liegt in ihrer geometrischen Figur: Mit größer werdendem Siedlungsradius wird die Siedlungskontur (also die Linie, die die bebauten Bereiche umschließt) immer länger, so dass die weiteren Siedlungen - um die konzentrische Entwicklung konsequent beizubehalten - immer größere Flächen umfassen müssten. Stattdessen wachsen die einzelnen Siedlungsprojekte nicht in gleichem Umfang (s. begrenzte Größe der Durchführungs- und Bebauungspläne), so dass die Kongruenz von vorhandener Siedlungskante und den Kanten der anschließenden Siedlungsteile immer geringer wird. Es ist auch die im Wesentlichen auf den III. Entwicklungsring beschränkte und als Konkurrenz wirkende Siedlungsdynamik, die dafür sorgt, dass einzelne Flächen des II. Ringes auf Dauer ungenutzt bleiben. Es ist zu erkennen, dass die gemeinsame Siedlungskontur um so

¹⁰⁷⁵ Das für diese Region latente Thema der "Streubebauung" (s.a. Henrici) wird in diesem Siedlungsmodell nicht erfasst.

kleiner wird, je weiter sich die Stadtentwicklung vom ursprünglichen Entwicklungskern entfernt.

Darüber hinaus bilden sich einzelne Ansätze, die losgelöst und ohne Anbindung an vorhandene städtebauliche Strukturen entstehen (N). In Gütersloh ist dies u.a die in den 1960er Jahren entstandene Siedlung in Blankenhagen. Es ist zu erkennen, dass diese Siedlungsansätze als "ewige Solitäre" nur noch mit Aufwand in den städtebaulichen Zusammenhang zu integrieren sind.

Diese Siedlungsdynamik erzeugt neben den städtebaulichen Siedlungssenken (S) keilförmige durch Grün geprägte Strukturen, die die Chance auf Heranführung der Grünstrukturen bis in die Nähe des Kerns bieten (G; in Gütersloh die Strukturen des Stadtparks). Im günstigsten Fall nehmen die Keile im Kern vorhandene ältere Grünstrukturen auf und schaffen dadurch direkte Grünverbindungen vom Kern bis in den Außenbereich. In Gütersloh sind die Dalke und die sie begleitenden Bachränder Teil einer solchen Verbindung.

Dieses Siedlungsmodell erklärt, wie eine konzentrische Expansion in Abhängigkeit von den Siedlungsringen mit zunehmender Fragmentierung einhergehen kann. Es erklärt ferner, dass die gemeinsamen Siedlungskonturen - gewissermaßen die "Hüllkante" einer Siedlungsentwicklung - mit zunehmenden Siedlungsringen immer kleiner werden. Sind die gemeinsamen Konturen beim Siedlungskern und dem anschließenden I. Entwicklungsring fast noch identisch, so sinken ihre gemeinsamen Anteile und verschwinden bei den Siedlungssolitären ganz.

Es wird ebenfalls erkennbar, dass eine "immerwährende" konzentrische Stadtentwicklung bei nachlassender Entwicklungsmasse notwendigerweise immer nur Teile der Entwicklungsringe in Anspruch nehmen kann, da bei zunehmender Entwicklung die zu füllenden Flächen immer größer werden.¹⁰⁷⁶ Solange sich eine Stadt mit Prosperität entwickelt ("Wirtschaftswunder" der 1950er Jahre) ist genügend Potenzial vorhanden, bei abnehmender Wirtschaftsleistung muss eine Stadtentwicklung sich entscheiden, wo sie bei expansiver Entwicklung aus dem Siedlungsring Segmente für die Entwicklung festlegt.

Wenn die beschriebenen Entwicklungen nicht offensiv gesteuert werden, entstehen die beschriebenen Strukturen von umschlossenen Siedlungssenken (S), der Spreizung der Siedlungsentwicklung mit den dadurch erzeugten Grünkeilen (G) und den "ewigen Solitären" (N), die nicht mehr zu integrieren sind. Diese Entwicklung ist Grundlage der heutigen Siedlungskontur von Gütersloh.¹⁰⁷⁷

¹⁰⁷⁶ Bei einer idealtypisch angenehmen Entwicklung mit gleichen Entwicklungsradien beträgt die Flächenzunahme beim I. Entwicklungsring, das 3-Fache, beim II. Ring das 5-Fache, beim III. Ring das 7-Fache und beim IV. Ring bereits das 9-Fache einer Ursprungsfläche, stellt also neun Mal so viel Fläche zur Verfügung. Die proportional zunehmenden Entwicklungspotentiale sind selbst bei anhaltender Prosperität zunehmend schwieriger zu füllen. Vor allem dann, wenn die vorlaufenden Entwicklungsringe aufgrund großer Radien bereits große Fläche in Anspruch genommen haben.

¹⁰⁷⁷ Krau beschreibt für die Ruhrgebietsstädte eine ähnliche Dynamik. Sie vergleicht den Siedlungstyp der konzentrischen Stadt mit den besonderen Raumstrukturen des Ruhrgebiets, die nur teilweise kongruent seien. Der Vergleich mit Solitärstädten sei deshalb kaum statthaft, lediglich die Kategorien Innenstadt und Innenstadtrand könnten verglichen werden. Dennoch seien unterschiedliche "Engagements" und wechselnde räumliche Schwerpunkte in der Stadtentwicklungspolitik für die einzelnen Lagetypen (bspw. Bemühungen um polyzentrische Strukturen in den 1960er Jahren) und lageabhängige Quartiersdefizite (Erneuerungs- und Modernisierungsbedarfe) zu erkennen. Krau, Ingrid: Nach dem Fokus "Kulturhauptstadt Ruhr". In: RaumPlanung 11/12/2011, S. 268 - 273.

Wohnungsbau

Der Wohnungsbau war über die betrachtete Periode eindeutig Motor der Stadtentwicklung und sorgte für eine neue Siedlungsexpansion. Im Zusammenhang mit den Bauten des Verkehrs (Umgehungsstraße, Nord-Ost-Verbindung) wurde 1969 eine Stadtstruktur erreicht, die sich wesentlich von den kleinstädtisch-dörflichen Strukturen unterschied. Andere Nutzungen wie etwa Gewerbeflächen trugen dagegen in deutlich geringerem Umfang zur kontinuierlich sich verändernden Siedlungskontur bei. Dies zeigt die Strukturanalyse der Durchführungs- und Bebauungspläne deutlich, deren Ziel "Wohnungsbau" alle anderen Zielsetzungen übertraf.

Der Wohnungsbau genoss unumschränkte politische Zustimmung, die über den Berichtszeitraum bis 1969 nicht einmal ansatzweise nachließ. Zwar war bis dahin die Versorgung der Wohnbevölkerung gewährleistet und die unmittelbare "Wohnungsnot" gestillt, auch war die Belegungsziffer (Personen/WE) kontinuierlich gesunken (1958, 4,38; 1968, 3,32), dennoch fehlten 1968 noch 310 Wohnungen, die Gegenstand der politischen Beratungen blieben.

Insoweit ist auch das kontinuierliche finanzielle Engagement der Stadtverordnetenversammlung und des Rates nachzuvollziehen. Eine starke Unterstützung erhielt der Wohnungsbau durch die Bodenvirtschaft, die wiederum nur durch die prosperierende wirtschaftliche Entwicklung ermöglicht werden konnte. Der Prosperität ist ebenfalls das direkte Engagement der Stadt Gütersloh im Wohnungsbau zu verdanken, das über seine Erleichterung, also der mittelbaren Förderung etwa durch das Einräumen von Erbbaurechten, hinaus ging und eigenen Wohnungsbau vorsah. So stieg die Zahl der Mietverhältnisse der Stadt Gütersloh von 1959 kontinuierlich und verblieb bis 1969 auf dem hohen Niveau von im Mittel 700 Verträgen. Auch blieb die Zahl aller Notunterkünfte von 1964 bis 1969 mit rund 100 Wohnungen konstant.

Vor diesem Hintergrund tritt auch die Bauleitplanung (Bauzonen- und Flächennutzungsplan, Durchführungs- und Bebauungspläne) vor allem in den Dienst des Wohnungsbaus. Ein Drittel aller Durchführungs- und die Hälfte aller Bebauungspläne dienten ausschließlich der bauleitplanerischen Vorsorge für den Wohnungsbau.

Bei einem Vergleich der lokalen Entwicklung des Wohnungsbau in Gütersloh mit den Entwicklungen auf Landes- und Bundesebene zeigen sich nur partielle Abweichungen mit im Wesentlichen identischen Entwicklungen. Dagegen ist das Bild bei einem Vergleich der tatsächlichen Gütersloher Entwicklung mit der vorab beschriebenen Periodisierung in die Abschnitte der 1940er, 1950er und 1960er Jahre und den in diesen Perioden liegenden Zäsuren sehr uneinheitlich. Diese Abweichung wird im Vergleich der Entwicklung des Gütersloher Wohnungsbaus mit den im Darstellungszeitraum relevanten wohnungspolitischen Zäsuren offensichtlich:

- 1950 I. Wohnungsbaugesetz (Förderung des Wohnungsbaus, Objektförderung).
- 1953 Novellierung des I. Wohnungsbaugesetzes (Kurswechsel, Vorrang der Eigenheimförderung).
- 1956 II. Wohnungsbaugesetz (Wechsel zur Subjektförderung).

- 1960 Abbaugesetz (Abbau der Wohnraumbewirtschaftung).
- 1963 Gesetz über Wohnbeihilfen (Kompensation der gestiegenen Mietkosten).

Diese Zäsuren zugrunde gelegt, ist eine große Spanne zwischen einer nicht erkennbaren bis deutlich nachweisbaren Korrelation der drei Perioden, den Zäsuren und der tatsächlichen Entwicklung nachweisbar.¹⁰⁷⁸

Entwicklungen im Wohnungsbau	Korrelation mit Zäsuren 1950, 1953, 1956, 1960, 1963
Entwicklung des Wohnungsbestandes 1951 - 1969	Keine Korrelation erkennbar, kontinuierliche Zunahme ohne Zäsuren.
Anteil öffentlich geförderter Wohnungen an jährlichem Wohnungszugang	Korrelation erkennbar: Anstieg bis 1953, Rückgang ab 1953, ab da keine Korrelation.
Bauherren 1951 - 1961	Klare Korrelation: Rückgang der gemeinnützigen Wohnungsunternehmen von 30% auf 2%.
Belegungsziffer Personen/WE	Keine Korrelation, kontinuierlicher Rückgang.
Defizite an Wohnungen	Keine Korrelation, kontinuierlicher Rückgang.
Anzahl der Baugenehmigungen	Keine Korrelation, allgemein höheres Niveau der Baugenehmigungen ab 1960 (bis 1969 im Mittel 256, 1951 - 1960 im Mittel 183 Genehmigungen).
Verhältnis suchende zu vermittelte Personen	Klare Korrelation: kontinuierlicher Anstieg des Anteils nach Paradigmenwechsel Objekt- zu Subjektförderung ab 1954 erkennbar.
Bewilligte Mietbeihilfen	Ausgeprägte Korrelation, extremer Anstieg der Mietbeihilfen ab 1964.
Anträge nach § 7c EStG	Keine Korrelation, starke Schwankungen, keine Kontinuitäten erkennbar.
Städtische Mietverhältnisse	Korrelation erkennbar, zunehmendes städtisches Engagement ab 1959.

Abb. 95: Korrelation des Wohnungsbaus mit wohnungspolitischen Zäsuren, eigene Darstellung.

Damit wird offensichtlich, dass sich in den Perioden und den darin liegenden Zäsuren nicht der Umfang der baulichen Entwicklung selbst abzeichnet - hier zeigen alle Zahlen des Wohnungszugangs oder der Belegungsziffern eine kontinuierliche Entwicklung - sondern es ändert sich die Struktur innerhalb dieser konstanten Zahlen wie etwa der deutliche Rückgang der gemeinnützigen Wohnungsunternehmen als Bauherr.

Die Entwicklung des Wohnungsbaus in Gütersloh war von großer Kontinuität und führte ohne jede Brüche zu einer stetig sich verbessernden Versorgung mit Wohnraum. Notwendige Grundlagen waren neben der breiten Förderung

¹⁰⁷⁸ Auf die Ergebnisse der Analyse zum Wohnungsbau in Abschnitt 4.3.3 wird verwiesen.

und der konsequenten Ausrichtung aller geeigneten Instrumente der über den gesamten Zeitraum reichende stabile politische Konsens.

Bodenwirtschaft

Die Bodenwirtschaft für die Stadtentwicklung von Gütersloh hatte - soweit sie in den Händen der Stadt lag - zwei unterschiedliche Wirkungsrichtungen.

- Unmittelbare Wirkung: Mit ihrem bodenwirtschaftlichen Handeln griff die Stadt durch gezielte Käufe und Verkäufe direkt in den Markt ein.
- Mittelbare Wirkung: Im Zusammenhang mit ergänzenden Instrumenten wie dem Erbbaurecht schuf die Stadt Gütersloh die notwendigen Voraussetzungen für die Erfüllung der dringlichen Aufgabe des Wohnungsbaus. Insofern kommt der Bodenwirtschaft auch eine deutlich konjunkturelle Wirkung zu.¹⁰⁷⁹

Damit war die Bodenwirtschaft untrennbarer und in einflussreichem Maße gestaltender Teil der Stadtentwicklung.

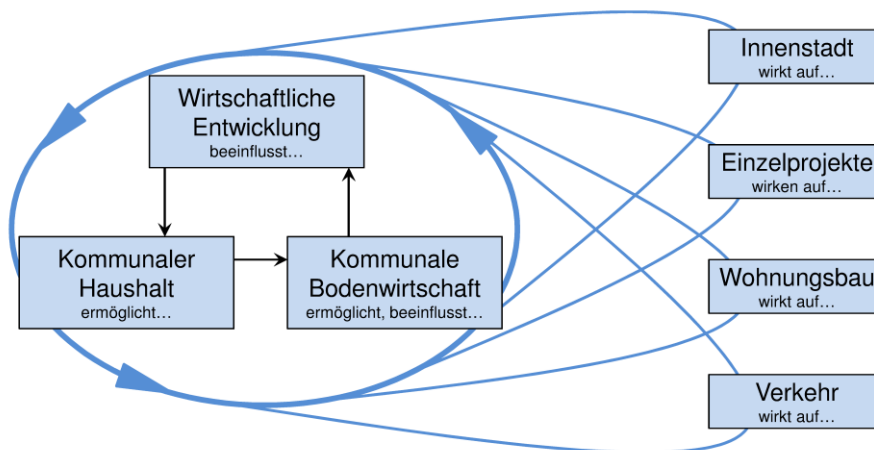


Abb. 96: Bodenwirtschaft als Teil der Stadtentwicklung, eigene Darstellung.

In der Abbildung, die sich auf die für Gütersloh beschriebenen Entwicklungsschwerpunkte bezieht, wird die Bedeutung der Bodenwirtschaft erkennbar: In diesem Regelkreis ermöglicht und beeinflusst die Bodenwirtschaft die wirtschaftliche Entwicklung durch Kauf und Verkauf, Einräumung von Erbbaurechten etc. Eine positive Entwicklung wiederum schlägt sich auf den städtischen Haushalt nieder, der erneut eigenes kommunales Handeln in der Bodenwirtschaft ermöglicht. Dieser Regelkreis ist eine grundsätzliche Voraussetzung für die Entwicklung zentrifugaler Kräfte, die ihrerseits weitere kommunale Entwicklungen fördern. So ermöglicht eine kommunale Bodenwirtschaft öffentlichen und privaten Wohnungsbau, der seinerseits auf die wirt-

¹⁰⁷⁹ Allgemein war der große Umfang der öffentlichen Investitionen kennzeichnend für die Stadtentwicklung in den 1950er Jahren. Bömer hat dies für Dortmund beschrieben. Demnach war die Arbeitslosigkeit in Dortmund wegen der wirtschaftlichen Entwicklung und der öffentlichen Investitionen in die Infrastruktur und den Wohnungsbau 1952 auf 2,3% gesunken. Bömer, Hermann: Geschichte der öffentlichen Stadtwirtschaft 1945 - 2010, in: Bömer, H.; Lürig, E.; Utku, Y.; Zimmermann, D.: Stadtentwicklung in Dortmund seit 1945. Von der Industrie- zur Dienstleistungs- und Wissenschaftsstadt, Dortmund, 2010; S. 129 - 138.

schaftliche Entwicklung einwirkt: Die Nachfrage nach Bauleistungen und dadurch in den Unternehmen ausgelöste Gewerbesteuerpflichtungen fließen als Gewerbesteuer in den kommunalen Haushalt. Die zentrifugalen Kräfte wirken mit derselben Regel auf alle anderen Entwicklungsschwerpunkte wenn auch in unterschiedlichem Umfang in Abhängigkeit von der gesamt-kommunalen Bedeutung des Schwerpunktes.¹⁰⁸⁰

Verlangsamt oder stoppt der Motor "Bodenwirtschaft - wirtschaftliche Entwicklung - kommunaler Haushalt", so lassen die zentrifugalen Kräfte nach. Die Entwicklungspotenziale der peripheren Entwicklungsschwerpunkte passen sich dieser Situation mangels ausreichender Entwicklungsimpulse an. Sinkt etwa der Umfang der Aktivitäten im Wohnungsbau, kann dieser wiederum nur verringerte wirtschaftliche Wirkung auf den ersten Regelkreis entwickeln.¹⁰⁸¹ Diese unmittelbaren und direkt kommunizierenden Regelemente müssen gefördert werden, wenn sie ihrer Aufgabe, die für die wirtschaftliche Entwicklung notwendigen zentrifugalen Kräfte zur Verfügung zu stellen, gerecht werden sollen.

Es ist zu erkennen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung von Gütersloh nicht nur eigenes bodenwirtschaftliches Handeln ermöglicht hat, sondern sie gleichzeitig instand setzte, auf das Unruhe erzeugende Instrument der Bodenordnung zu verzichten. Die eingeleiteten Enteignungsverfahren wurden nicht zu Ende geführt, sondern durch vorherige Einigung abgeschlossen oder durch Umstellung der Planung umgangen.

Wohnungsbau und Bodenwirtschaft standen in einem sehr engen Verhältnis. Der Wohnungsbau, der kontinuierlich hohe politische Priorität genoss, legitimierte die dazu notwendigen bodenwirtschaftlichen Maßnahmen.

Wie teilweise im Wohnungsbau lässt sich auch in der Bodenwirtschaft eine Kongruenz mit den landes- und bundesweiten Entwicklungen beobachten. Die strukturellen Entwicklungen wie der Umfang und die Bedeutung der Bodenwirtschaft sind nahezu identisch. Es fehlen Diskussionen über einen grundlegenden Wandel im Sinne bodenreformerischer Ansätze oder Erörterungen über frühe nicht genutzte Chancen im Wiederaufbau.¹⁰⁸²

Verkehrsplanung

Die Verkehrsplanung konnte sich bundesweit wie auch auf kommunaler Ebene in Gütersloh ebenfalls auf einen breiten unumstrittenen Konsens und auf eine hohe politische Priorität verlassen. Hilfreich waren die im Gegensatz zur Städtebaugesetzgebung neu geschaffenen gesetzlichen Grundlagen, die zur zügigen Umsetzung der verkehrlichen Projekte beitrugen und ohne den "Ballast" der partiellen Übernahmen älterer Gesetzgebungen (wie in der Bauleitplanung) entstanden waren. Sie war hochaktuell den erkennbaren Problemen

¹⁰⁸⁰ So hat der Bau des Rathauses sowohl im monetären Umfang wie auch in der begrenzten temporären Wirkung nicht die Entwicklungsbedeutung wie die Innenstadt selbst, die kontinuierlich über den gesamten Untersuchungszeitraum Gegenstand der Stadtentwicklung war.

¹⁰⁸¹ Es sind - je nach Betrachtungsweise - auch anders gestaltete Regelkreise möglich. Werden bspw. das Regelement "Bodenordnung" und das Entwicklungselement "Wohnungsbau" getauscht, so entsteht der Motor "Wohnungsbau - wirtschaftliche Entwicklung - kommunaler Haushalt", in dem die Bodenwirtschaft dann eine weniger gestaltende sondern eher dienende Funktion übernimmt.

¹⁰⁸² Solche Diskussionen wurden allgemein selten - auch nicht in den größeren Kommunen - geführt. Es waren Personen wie Neill-Breuning, in deren Händen die Diskussionen lagen (s.o.).

der zunehmenden Motorisierung angepasst und für die anstehenden Planungen entwickelt.

Konflikte sind im untersuchten Zeitraum in Gütersloh nur dort zu erkennen, wo die Verkehrsplanung unmittelbare Betroffenheiten wie bspw. zusätzliche Immissionsbelastungen oder Gebäudeabbrüche erzeugte. Darüber hinausgehende Aktivitäten, die von weiterreichenden Konsequenzen der Verkehrsplanung ausgelöst werden konnten, wie Inanspruchnahme von Landschaft oder die generelle Infragestellung des Primats der Verkehrsplanung, sind nicht nachzuweisen.

Die massive Um- und Neugestaltung des Stadtgebietes von Gütersloh konnte störungsfrei nur vor dem Hintergrund ausreichender städtischer Mittel gesichert werden, die wiederum eine prosperierende lokale wie auch bundesweite Wirtschaft voraussetzte.

Die finanzielle Absicherung, der breite politische Konsens und die noch fehlenden bürgerschaftlichen Aktivitäten bildeten eine stabile Basis, auf der die spätestens im GVP 1957 zusammengefassten verkehrsplanerischen Ziele konsequent umgesetzt werden konnten. Die damit verbundenen Abbrüche teils wertvoller historischer Bausubstanz wurden dabei nicht ignoriert. Der Verlust wurde registriert, anerkannt und in Einzelfällen - auch öffentlich - bedauert, doch letztlich fiel die Abwägung immer zugunsten der Umsetzung der verkehrsplanerischen Ziele aus. Selbst die über lange Jahre im Bewusstsein des baukulturellen Wertes zum "Stahl'schen Haus" geführten Diskussionen endeten mit dem Abriss zu einem Zeitpunkt, als wegen revidierter Planungen die Beseitigung des Gebäudes vermeidbar gewesen wäre.

Die aufstrebende Stadt Gütersloh war sich den erkennbaren und zu erwartenden Potenzialen ihrer Stadtentwicklung bewusst. Mit der Vergabe der Verkehrsplanung und der Rathausplanung hatte die Stadt Gütersloh Persönlichkeiten verpflichtet, die hohe fachliche Anerkennung genossen (SCHLUMS) und bundesweit zu den führenden Stadtplanern gehörten (HILLEBRECHT). Dass mit HILLEBRECHT die in seiner Heimatstadt Hannover konsequent durchgesetzte und durch ihn bundesweit als Vorbild propagierten Leitbilder sich auch in Gütersloh durchsetzten, war wegen des bundesweit vorhandenen Konsenses über die Ziele der Stadtentwicklung nur selbstverständlich.

Eine Periodisierung der Verkehrsplanung - etwa ausgelöst durch den zaghaften Wandel in der Hauptversammlung des *Deutschen Städtetages* 1960 - ist in Gütersloh nicht erkennbar. Im Gegensatz zum Wohnungsbau, der unmittelbar abhängig war von veränderten Leitbildern der Eigentumsförderung und der öffentlichen Finanzierung und deswegen strukturellen Schwankungen unterworfen war, lassen die verkehrsplanerischen Projekte eine außerordentliche durch keinerlei Brüche unterbrochene Kontinuität über den gesamten untersuchten Zeitraum erkennen.

Festzustellen ist, dass in Gütersloh die Verkehrsplanung keine originär gestaltende Kraft war und auch nicht erkennbar wurde, sie zu einer solchen zu machen. Verkehrsplanung galt im engsten Sinne als technische Disziplin. Sie fußte auf Zahlen, die ähnlich wie naturwissenschaftliche Zahlen keiner Abwägung unterlegt wurden und als numerische Werte wie Verkehrszählungen oder Vorausberechnungen als kaum diskutabel galten. Diskutiert - aber auch dies nur in begrenztem Umfang - waren die sich daraus entwickelnden Querschnitte oder die Gestaltung von Knotenpunkten.

Insoweit entstand eine ambivalente Wirkung der Verkehrsplanung: Der breite Konsens - nicht die zu ziehenden Konsequenzen an sich wurden erörtert, sondern lediglich ihr Umfang - führte zu konvergenten Diskussionen. Die politischen Erörterungen waren - dies ist in den Ratsprotokollen deutlich erkennbar - von geringem Konfliktpotential. Die tatsächliche Wirkung der Verkehrsplanung indes war ungleich höher. So führte die Vergrößerung der Straßenquerschnitte in der Innenstadt zu einem Verlust eines großen Teiles der Bausubstanz. Ebenso trugen der Ausbau der B 61 oder der Neubau der Friedrich-Ebert-Straße zu einem neuen städtebaulichen Gerüst bei.

Es ist ein Missverhältnis erkennbar zwischen ausführlich erörterten, in der Wirkung aber begrenzten einzelnen städtebaulichen Projekten und den mit großem Konsens und eher "harmonisch" geführten Diskussionen in der Verkehrsplanung, deren Wirkung aber mit größeren städtebaulichen Konsequenzen einhergehen konnte.

Entwicklung der Innenstadt

Der politische und öffentliche Konsens wie in den vorgenannten Bereichen Wohnungsbau, Bodennutzung und Verkehrsplanung galt auch für den Wiederaufbau und die anschließende Umgestaltung der Innenstadt. Diese Kongruenz ist letztlich erklärbar durch die Tatsache, dass sich alle städtebaulich-politischen Ziele in der Innenstadt wiederfanden. So hatte die Bodennutzung das Ziel, die Stadt zu eigenem politischen Handeln sowohl für den außerhalb der Siedlungsbereiches neu entstehenden Wohnungsbau wie für die massiven kommunalen Interventionen zur Neuordnung der Innenstadt zu ermächtigen.

Der überall erkennbare Konsens diente dem Willen der politisch Verantwortlichen - die prosperierende Situation nutzend - die Stadt Gütersloh zu einer "Großstadt" zu entwickeln und den ihr anhaftenden Ruf der "kleinen Heidedstadt" abzustreifen. Prägende städtebauliche Entwicklungen wie die "Hochhausprojekte" Rathaus und das zwölfgeschossige (nicht ausgeführte) Verwaltungsgebäude der *Bertelsmann AG* waren wichtige Indizien für eine beginnende großstädtische Prägung. Auch bedeutende Einrichtungen wie das Amtsgericht oder das Bereichspostamt trugen zur steigenden zentralen Bedeutung von Gütersloh bei. Damit wurde eine Entwicklungsspirale in Gang gesetzt, die ihrerseits Anlass für weitere zentralitätssteigernde Planungen bot.¹⁰⁸³

Eines dieser Projekte, die von der genannten Entwicklung profitierte, war die Ansiedlung des Kaufhauses *Hertie*; einer des wichtigsten Impulse für die Innenstadt. Seine Bedeutung war zum einen städtebaulicher Art: Der Bau des Kaufhauses löste den Abriss und den Verlust alter Bausubstanz aus und schuf anschließend eine neue in der Gütersloher Innenstadt noch nicht vorhandene Kubatur. Zum anderen hatte die Ansiedlung von *Hertie* eine emotionale Bedeutung, die sich in Begriffen wie "Großkaufhaus" manifestierte und den Stolz auf die Entwicklung offenbarte. Gleichzeitig zeigte das *Hertie*-Projekt, dass die Verantwortlichen der Stadt Gütersloh bei aller Bereitschaft,

¹⁰⁸³ Letztlich war die prosperierende Entwicklung Anlass, Gütersloh im Rahmen der kommunalen Neugliederung zum Sitz der Kreisverwaltung des Kreises Gütersloh zu machen.

dem Unternehmen den Weg nach Gütersloh zu öffnen, ihre eigenen Interessen nicht außer acht ließen. Offenkundig wird dies im Vertrag mit *Hertie*, den die Stadt Gütersloh im eigenen Interesse zum weiteren Umbau der Innenstadt durch Verkauf und Erwerb von Grundstücken nutzte.

Die hohe und unbestrittene Priorität der Verkehrsplanung - dokumentiert im GVP - ist auch für die Innenstadt erkennbar, ihr werden Teile der städtebaulichen Strukturen eindeutig untergeordnet. Dennoch bleibt das städtebauliche durch Straßen geprägte Gerüst im Grundsatz erhalten. Auch ein Teil der die Innenstadt prägenden "Pättken", ausschließlich fußläufige Verbindungen innerhalb der Quartiere, blieb größtenteils unberührt. Insofern ist die städtebauliche Struktur der Gütersloher Innenstadt keine radikal neue, vielmehr ist sie - wenn auch mit einem Teil der Straßen in einem größeren Maßstab - erhalten und ihre Historie ablesbar.

Unumstritten in den städtebaulichen Prozessen bleibt die führende Bedeutung der Innenstadt, da selbst die größeren städtebaulichen Projekte wie die Wohnbebauung im Ortsteil Blankenhagen oder die massive Wohnbebauung an der oberen Kahlertstraße nicht darauf ausgelegt waren, stärkere eigene Identitäten zu bilden. Die dort vorgesehene Einzelhandelsversorgung diente zusammen mit wenigen zentralen Einrichtungen lediglich dem Grundbedarf.¹⁰⁸⁴

Der spätestens Ende der 1950er Jahre erkennbare massive Umbau der Gütersloher Innenstadt und die damit verbundenen städtebaulichen Verluste waren Politik und Öffentlichkeit bewusst. Sie führten dennoch nicht zu einer Revision der Planungen, sondern wurden als zwar bedauerliche offensichtlich aber unabänderliche Folge einer prosperierenden, dem Dorf Gütersloh endgültig entwachsenden Kommune gesehen.

Das Rathaus von Gütersloh

Ähnlich wie die Innenstadtplanungen sind auch in den Gütersloher Rathausbauten von 1958 und 1971 unterschiedliche Ziele erkennbar. Wie die Innenstadt identitätstiftendes Element räumlicher Natur war, so bezog sich dies bei den Rathäusern auf die beiden konkreten Gebäude.

Dabei war die Zusammenführung der auf mehrere Gebäude verteilten Verwaltungsstellen nicht nur eine organisatorische Notwendigkeit, sondern bot gleichzeitig ein geeignetes Feld der politischen und bürgerschaftlichen Selbstdarstellung. Allein in der Höhe der beiden Häuser, die den bisherigen Maßstab einer maximal drei- bis viergeschossigen Bebauung der Innenstadt sprengte, wird das Motiv, ein neues Gütersloh auch baulich zu dokumentieren, offensichtlich. Die beiden Rathausbauten von 1958 und 1971 machen die Umgestaltung der Innenstadt plastisch erkennbar. Der städtebaulich noch isoliert wirkende erste Bau stellte den Auftakt für die neuen städtebaulichen Strukturen der Innenstadt dar, der durch den zweiten Bau zu einem vorläufigen Abschluss gebracht wurde. Danach folgten ab 1970 die umfassenden Sanierungsmaßnahmen.

¹⁰⁸⁴ In den größeren städtebaulichen Projekten (obere Kahlertstraße) wurden eigene Versorgungsstrukturen des Einzelhandels und öffentlicher Einrichtungen realisiert (s. bspw. B-Plan 20/3 Baugebiet zwischen Kahlertstraße, Surenhofweg und Schlangenbach).

Der in den oben analysierten Entwicklungsfeldern durchgehende pragmatische Umgang mit städtebaulichen Projekten ist auch im Gütersloher Rathaus erkennbar. So wurde auf den ursprünglich vorgesehenen Wettbewerb nach Vorlage eines Verwaltungsentwurfes verzichtet. Auch fand 1962 eine ernsthafte Auseinandersetzung mit den Vorschlägen des Arbeitskreises der Gütersloher Architekten, die über eine bloß wohlwollende Anerkennung hinausreichte, nicht statt. Auch die Inbetriebnahme des Rathauses 1971 wurde ohne feierlichen Akt im Rahmen einer turnusgemäßen Ratssitzung durchgeführt.

Offensichtlich wird auch der Paradigmenwechsel bei den Fertigstellungsdaten der beiden Rathäuser. 1958 ist noch der Stolz auf das erste neue Rathaus nach dem Bau von 1864 zu erkennen. Zusammen mit der Wahl von HILLEBRECHT als einen der führenden Stadtplaner Deutschlands hatte Gütersloh mit diesem Projekt seine prosperierende Entwicklung dokumentiert.¹⁰⁸⁵ Dieser Stolz wurde abgelöst durch einen eher sachlich geprägten, an Effizienzkriterien orientierten Bau 1971. Seine strukturellen Vorgaben entstanden im Wesentlichen durch den beratenden Einfluss der *WIBERA*. Aus Kostengründen wurde der Ratssaal nicht mehr wie ursprünglich vorgesehen als separates Gebäude erstellt, sondern als fensterloser Raum in das VII. und VIII. OG des Rathauses integriert. Der politische Konsens wurde lediglich durch die nachrangige Diskussion über die Verwendung von flexiblen Trennwänden getrübt. Ebenfalls nicht den Konsens berührend aber von offensichtlich emotionaler Bedeutung waren die Erörterungen über den Ratskeller. Sie zeigen, wie eng die Ikone "Rathaus" noch mit den ihr eigenen Insignien verbunden war. Im Gegensatz zum Ratskeller wurden die rathäustypischen Ausstattungsmerkmale Uhr und Glockenspiel gebaut, da deren Fehlen offensichtlich als Verlust betrachtet worden wäre.

Wie auch schon beim *Hertie*-Projekt zeigen die Diskussionen um die beiden Rathausbauten, dass für das alte Rathaus von 1864 ein Erhaltungsinteresse nicht erkennbar war. In den knappen positiven Hinweisen sind auch keine bauhistorischen Motive sichtbar, vielmehr sind es emotionale Motive, die in dem Vorschlag mündeten, das alte Rathaus als Standesamt zu nutzen. Erst kurz vor Abbruch des Gebäudes 1971 bildeten sich bürgerschaftliche Proteste für den Erhalt des Gebäudes, für das wegen des zu erwartenden Neubaus kaum noch Instandhaltungsaufwand betrieben worden war. Dennoch konnte das Engagement von Gütersloher Bürgern den Abriss des alten Rathauses nicht mehr verhindern.

Im Gütersloher Rathaus drückt sich nicht nur seine identitätsstiftende Wirkung aus, es ist gleichzeitig auch Vehikel der in Gütersloh durchgängig erkennbaren Motivation, den Wechsel in eine Großstadt zu bewältigen. Darüber hinaus wurde durch die auch öffentlich geführten Diskussionen eine veränderte politische Haltung erkennbar, die in der Verpflichtung von zukünftig öffentlich zu führenden Ausschusssitzungen mündete.

¹⁰⁸⁵ Gleichzeitig nutzte Hillebrecht die Situation, seine stadt- und vor allem verkehrsplanerischen Ziele im Gutachten der Stadt Gütersloh zu vermitteln.

Abhängigkeit der Entwicklungsschwerpunkte - Zusammenfassende Darstellung

Die hier vorgestellten Schwerpunkte stehen in einem vielfachen Verhältnis zueinander, sie überlagern sich, haben Gemeinsamkeiten und unterschiedliche Integrationsaufgaben.

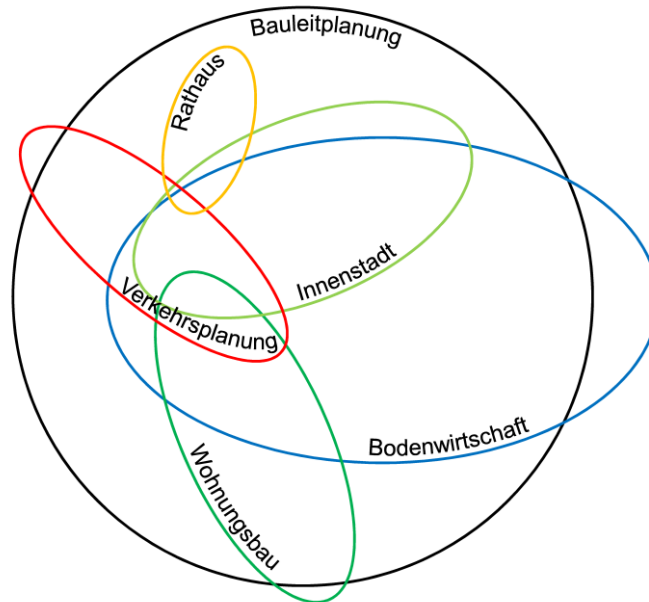


Abb. 97: Zusammenwirken der Entwicklungsschwerpunkte, eigene Darstellung.

In der idealtypischen Darstellung wird zunächst die umfassende städtebauliche Klammer der Bauleitplanung deutlich (Zusammenfassung des Leit- und Flächennutzungsplanes und der Durchführungs- und Bebauungspläne). Der Wohnungsbau ist überwiegend Teilmenge der Bauleitplanung, in wenigen Fällen findet das Bauen außerhalb der genannten Pläne (in der Regel nach § 35 BBauG bzw. BauGB) statt. Die Bodenwirtschaft wirkt auf den Wohnungsbau und bewegt sich überwiegend innerhalb der Bauleitplanung. Bodenwirtschaft außerhalb der Bauleitplanung sind städtische Bodenkäufe ohne konkrete planerische Grundlagen (Darstellungen außerhalb des Leit- oder Flächennutzungsplanes). Gleichzeitig trägt die Bodenwirtschaft zur Verkehrsplanung, zur Entwicklung der Innenstadt und zum Teilprojekt "Rathaus" durch Kauf und Verkauf von Grundstücken bei. Das Projekt "Rathaus" ist ein Teilprojekt der Innenstadtentwicklung sowie der Verkehrsplanung (s. Standorthinweise im Gutachten von HILLEBRECHT).

Diese Darstellung vermittelt den teilweise integrativen teilweise hierarchischen Charakter der einzelnen Schwerpunkte, sichtbar in der Stellung der Bauleitplanung und der Bodenwirtschaft. Erkennbar ist ebenfalls der teilweise autonome Charakter einzelner Projekte wie des Rathauses oder der Verkehrsplanungen. Auch das oben beschriebene Zusammentreffen städtebaulicher Ziele und konkreter Maßnahmen in der Innenstadt ist durch das Überlagern aller Entwicklungsschwerpunkte zu erkennen. Damit übernimmt die Innenstadtentwicklung eine führende Position (nicht in räumlichem Umfang) der Stadtentwicklung.

Dieses Modell ermöglicht die Integration weiterer Entwicklungsschwerpunkte. Darüber hinaus ist die Anpassung an kommunale Eigenarten möglich. So wäre das in anderen Städten vorrangige Instrument der Bodenordnung als eigener Schwerpunkt neben die Bodenwirtschaft zu stellen. Auch andere kommunale Projekte wie Schulbau oder nicht-kommunale aber lokal wirkende Projekte wie der Kirchenbau sind in das Modell integrierbar.

5.2 Stadtentwicklung ohne Leitbild - Das situative Prinzip und die städtebauliche Entwicklung von Gütersloh 1945 - 1969

Gegenstand der Arbeit war die Frage, ob sich die Mittelstadt Gütersloh für die Jahre 1945 - 1969 ein Leitbild für ihre städtebauliche Entwicklung zugrunde gelegt hatte und - wenn ein solches Leitbild nicht aufzufinden war - welchen anderen Prinzipien die Stadtentwicklung von Gütersloh folgte.

Die abschließenden Erkenntnisse verlassen die sektorale Darstellung und werden wie folgt zusammengefasst.

Von der Kleinstadt zur großen Stadt - Verlust und Abschied

Die in den Abschnitten 2.2 "Die ideale Stadt als Utopie" und 2.3 "Die Großstadt als Bedrohung" erörterte Dichotomie des Begriffes Stadt, die sich in der romantischen Sehnsucht nach der kleinen Stadt und der kategorischen Ablehnung der Großstadt manifestiert hatte, hat eine erstaunliche Kontinuität. Sie ist auch Teil der Gütersloher Stadtentwicklung, erkennbar im Umgang mit dem radikalen Wechsel des Gütersloher Stadtbildes, das sich noch lange nach dem Krieg trotz der Zerstörungen seine kleinstädtischen Eigenarten bewahrt hatte. In den Stolz, Großstadt zu werden, der sich im Warenhaus *Hertie* und den "Hochhaus"-Rathäusern ausdrückte, mischte sich kontinuierlich der Wehmut über den Verlust des Alten, der aber offensichtlich nicht aufzuhalten war. Dennoch wurden die eine Großstadt konstituierenden und materiell erkennbaren Insignien uneingeschränkt begrüßt. Sie wurden ergänzt durch das lokal vorhandene Bewusstsein, nach dem die Großstadt als Synonym für Prosperität, gesellschaftlichen Fortschritt und als Abkehr eines überholten, weil kleinstädtischen Selbstverständnisses galt. Dennoch ist immer wieder ein permanenter Wechsel zwischen der Trauer über die Verluste und die Freude auf die Großstadt erkennbar. Am Ende siegt aber der breite Konsens der Anerkennung einer unausweichlichen und letztlich gewünschten städtischen Entwicklung.¹⁰⁸⁶

¹⁰⁸⁶ Wie stark der Reflex auf die kleine Stadt noch lange war zeigt der Bebauungsplan Nr. 53 "Westlich der Brockhäger Straße" (Satzungsbeschluss 23.11.1966). Dort sollte unter Beteiligung der Deutschen Bauernsiedlung GmbH eine Nebenerwerbssiedlung vor allem für "Vertriebene und Ostzonenflüchtlinge" entstehen. Der tatsächliche Versorgungsgedanke konnte seinerzeit kaum noch eine Rolle gespielt haben. Es war vielmehr die Projektion eines längst obsolet gewordenen Siedlungsgedankens, der nur das Ideal einer Stadt mit teilweiser Selbstversorgung bediente. Der Bebauungsplan wurde umgesetzt, hat heute (2012) aber längst den Selbstversorgungscharakter verloren. In den Straßenbezeichnungen "Merseburger Straße" und "Wittenberger Straße" wird erneut die Selbstvergewisserung der Flüchtlinge und Vertriebenen erkennbar.

Autonome Entwicklung - Kommunale Identität

In Abschnitt 4.2 "Regionale Identität und die wirtschaftliche Kraft von Gütersloh" wurden ihre geschichtlichen, religiösen, wirtschaftlichen und regionalkulturellen Hintergründe erörtert. Zwar entwickelten sich auch andere Städte in der Region mit ähnlicher Prosperität, dennoch ragte Gütersloh daraus hervor und hält diese Sonderstellung bis heute inne.

Dieser besonderen Autonomie ist es zu verdanken, dass vorbildhafte städtebauliche Entwicklungen in der unmittelbaren Region offensichtlich nicht beachtet wurden. In den Ratsprotokollen finden sich keine Hinweise über die Entwicklungen von Espelkamp oder Sennestadt, die nur wenige Kilometer nördlich und östlich von Gütersloh liegen.¹⁰⁸⁷ Auch bundesweite Projekte wie die *MSA/ECA*-Demonstrativbauvorhaben fanden in den fachlichen Erörterungen in Gütersloh keinen Niederschlag.

Nur punktuell wurden anerkannte Planer zur Beratung großer Projekte in Anspruch genommen, SCHLUMS für die Verkehrsplanung und HILLEBRECHT für das Rathausprojekt. Dieses Engagement war nicht Teil einer kontinuierlichen Strategie wie auch der Rathauswettbewerb letztlich unterblieb, der ebenfalls der Expansion des lokalen Sachverständigen hätte dienen können.

Diese auf die politisch handelnden Akteure und die Stadtverwaltung bezogene Autonomie galt auch in Fragen des bürgerschaftlichem Engagements wie der Umgang mit dem Arbeitskreis von Gütersloher Architekten 1962 zeigte. Die fehlende eher patriarchalisch-wohlwollend wirkende Auseinandersetzung war auch der in diesen Jahren noch geringen Routine der Kommunalpolitiker im Umgang mit Bürgerengagement zu schulden. Umso eigenartiger mutet es an, wenn der Vorschlag des Arbeitskreises Jahre später Grundlage eines revidierten Entwurfes des zweiten Rathausbaus wird.

Konsens der Politik

In allen Projekten ist der beharrliche Konsens in der Umsetzung der politischen Ziele zu erkennen. Bei allen Unterschieden im Detail wichen die politisch erklärten Ziele kaum voneinander ab. Deutlich wird dieser Konsens in der Verkehrsplanung. Nicht die Sinnhaftigkeit etwa des Ausbaus der B 61 oder der Bau der Friedrich-Ebert-Straße wurde in Frage gestellt, Gegenstand der Beratungen waren lediglich Details des konkreten Entwurfes oder die Betroffenheit einzelner Anwohner.

Die allgemein anerkannten gesellschafts-politischen Aufträge unterstützten den Prozess der Konsensbildung. Insbesondere in den frühen 1950er Jahren lagen die Ziele des Wohnungsbaus vor allem auf lokaler Ebene jenseits jeder politischen Kontroverse. Fördernd für den Konsens waren auch die übersicht-

¹⁰⁸⁷ Im benachbarten Sürenheide dagegen entstand ab 1962 nach einem Entwurf von Reichow die Helfgerd-Siedlung mit seinerzeit für diese Region untypischen betont städtisch-dichten Bauweise mit mehreren bis zu achtgeschossigen Wohngebäuden. Sürenheide wurde im Rahmen der kommunalen Neugliederung am 1.1.1970 Ortsteil von Verl.

lichen politischen Verhältnisse im Rat, die von drei Parteien bestimmt wurden.¹⁰⁸⁸

Dieser Konsens galt sowohl für den politischen als auch für den bürgerschaftlichen Teil. Die politisch Verantwortlichen konnten sich immer auf einen weitgehenden öffentlichen Konsens verlassen. Öffentlich geführte Diskussionen im einzigen Medium der Tageszeitungen und in den dort veröffentlichten Leserbriefen liefen nie Gefahr, eine Revision der politischen Ziele auszulösen. So wurden nicht die städtebauliche Kubatur und der Standort des Rathauses diskutiert, sondern die marginale aber lokalkulturell offensichtlich bedeutende Frage nach der Integration eines Ratskellers.

Kongruenz der Ziele

In der Gütersloher Stadtentwicklung ist eine beeindruckende Kongruenz der Ziele erkennbar, die in den städtebaulichen Planungen (s. Abschnitt 4.3.2) und in den ausgewählten Entwicklungsschwerpunkten (s. Abschnitt 4.3.3) offensichtlich wird. Zwar waren sie - etwa im Sinne heutiger Stadtentwicklungsprogramme - nicht als verfasstes System hinterlegt. Dennoch sind in den Erörterungen des Rates, in seinen Beschlüssen oder in der Bauleitplanung gemeinsame Ziele wie die Förderung des Wohnungsbaus erkennbar.

Ohne explizit formuliert werden zu müssen, entwickelten die Ziele ein präzises aufeinander abgestimmtes geradezu harmonisches Miteinander, das nie zu ernsthaften Kollisionen und politischen oder öffentlichen Konflikten führte. Das konsistente Zielsystem galt nicht nur innerhalb der Entwicklungsschwerpunkte, sondern auch unter diesen. Die Gefahr der gegenseitigen Konkurrenz oder gar "Neutralisierung" der Ziele mit der Konsequenz gegenseitiger Behinderung war sehr gering. So waren die Ziele der Verkehrsplanung trotz ihrer teils großen städtebaulichen Konsequenzen weit überwiegend mit allen anderen Zielen der Stadtentwicklung kongruent und deshalb konfliktfrei.

Konsequenz der Hierarchien

Mit derselben Konsequenz ordneten sich die Ziele einem hierarchischen System unter, das ernsthaft kaum in Frage gestellt wurde - dies machen die Erörterungen im Rat offensichtlich. Zwar unausgesprochen - das Zielsystem fehlte -, aber mit beeindruckender Disziplin wurden die Ziele mit großer Kontinuität den stadtentwicklungsplanerischen Entscheidungen zugrunde gelegt. Aus dieser Disziplin konnten die politisch Verantwortlichen sich selbst auch gar nicht entlassen, schließlich war die Notwendigkeit, die Bevölkerung mit ausreichendem Wohnraum zu versorgen, ernsthaft nicht in Frage zu stellen und galt bis in die 1960er Jahre. Diese Disziplin war zur Erfüllung der politisch-städtebaulichen Aufgaben unerlässlich. Derselbe Zusammenhang galt auch für die Verkehrsplanung. Neben der gesellschafts-politisch uneingeschränkten Anerkennung und der Förderung größtmöglicher Mobilität sorgten

¹⁰⁸⁸ Die in den Anfangsjahren der Bundesrepublik noch stärker vertretenen Parteien hatten sich wie die DP (Deutsche Partei) 1961, der BHE (Gesamtdeutscher Block/Bund der Heimatvertriebene und Entrechteten) 1961 und die KPD (Kommunistische Partei Westdeutschlands) 1968 aufgelöst. Die KPD hatte in der Gemeindewahl in Gütersloh am 13.10.1946 noch 4,7% erreicht (s.o.).

die ständig steigenden Motorisierungszahlen für eine durchgehende Legitimation der führenden hierarchischen Position der verkehrsplanerischen Projekte. Auch die formale Hierarchie der Planebenen wurde uneingeschränkt anerkannt. Die Durchführungs- und Bebauungspläne waren als über den GVP entstandene Produkte des Leit- und Flächennutzungsplanes beständige Grundlagen der politischen Beschlüsse.

Kontinuität und Diskontinuität

Ein Leitbild wird weder trennscharf von einem nachfolgenden Leitbild abgelöst noch können Leitbilder voneinander mit letzter Präzision unterschieden werden. Dies zeigt die städtebauliche Entwicklung von Gütersloh deutlich. So lässt sich an einigen Entwicklungsschwerpunkten die lokale Konsequenz von Leitbildern ablesen wie bspw. der Wechsel in der Wohnungspolitik, der mit dem Wechsel der Bauherren übereinstimmt. Andere Entwicklungen hingegen wie der kontinuierlich lineare Zuwachs der Wohnungen entziehen sich der weiteren Übereinstimmung. In der Verkehrsplanung wiederum - hier sogar über den gesamten betrachteten Zeitraum - lässt sich ohne Brüche die kontinuierliche Orientierung am Leitbild der autogerechten Stadt verfolgen.

Das situative Prinzip - abschließendes Fazit

Gütersloh ist eine von jenen Städten, die aus dörflichen Anfängen von der Industrialisierung überrollt wurden. Der Vorteil von Gütersloh gegenüber vielen anderen Städten war der Umfang des Prozesses und vor allem die Spätindustrialisierung, die in Gütersloh die gravierenden städtebaulichen und gesellschaftlichen Missstände wie in anderen expandierenden Städten Mitte des 19. Jahrhunderts nicht entstehen ließen.

Die schon in der kursorischen Darstellung erkennbare Stadtentwicklung von Gütersloh vor 1945 setzte sich danach mit aller Kraft fort. Der bereits vorher erkennbare Umgang mit den notwendigen stadtentwicklungspolitischen Entscheidungen blieb - jetzt vor dem Hintergrund eines Aufgabenkonvoluts mit wesentlich größerem Umfang - auch nach 1945 Handlungsprinzip. Der notwendige Wohnungsbau, die Reaktion auf die zunehmenden Anforderungen der wachsenden Motorisierung und die Schaffung von Arbeitsplätzen bewirkten ein Prinzip der Stadtentwicklung, das situativ auf die jeweils unmittelbar anstehende Aufgabe reagierte. Die Leit- und Flächennutzungspläne und der GVP waren mit vorausschauender Wirkung Teil dieses Prinzips.

Ein eigenes verfasstes Leitbild der städtebaulichen Entwicklung von Gütersloh lag nicht vor. Erkennbar sind allerdings - wenn auch nicht mit abschließender Präzision - die oben beschriebenen Entwicklungsabschnitte. Sie sind aber nicht Produkte eines eigenen Leitbildes, sondern ergaben sich situativ aus den jeweils anstehenden Aufgaben. Es war nicht ein formuliertes Leitbild, das in den frühen 1950er Jahren den parallelen Aufbau der Innenstadt mit den außerhalb liegenden Wohnungsbauentwicklungen forderte, sondern schlicht die Entwicklungsnotwendigkeiten von Wiederaufbau und Wohnungsbau. Gegenstand der Stadtentwicklung waren konkrete unmittelbar notwendige und auf Konsens beruhende Projekte - der Bau einzelner Siedlungen,

der Ausbau unzureichender und der Bau neuer Straßen oder die Ausweisung von Gewerbegebieten.

Die städtebauliche Entwicklung von Gütersloh weist Kongruenzen mit den jeweils herrschenden Leitbildern auf. Das 1969 erreichte städtebauliche Ergebnis lässt die "gegliederte und aufgelockerte Stadt" genauso erkennen wie "Urbanität durch Dichte" oder die "autogerechte Stadt".

Damit können die eingangs gestellten Fragen "Lag der städtebaulichen Entwicklung ein Leitbild zugrunde oder war ein anderes Prinzip ohne ein Leitbild Grundlage der Entwicklung" beantwortet werden: Ohne eigenes Leitbild folgte Gütersloh in "schöpferischer Nachbildung" den in Form übergeordneter Leitbilder anerkannten Prinzipien der Stadtentwicklung und verband dies mit einem eigenen - situativen - Prinzip städtebaulichen Handelns.

Das Prinzip fußte auf einer unausgesprochenen Orientierung an anerkannten Leitbildern, die gleichzeitig - genauso unausgesprochen - andere Lösungen zuließ. Dieses freie Handeln war notwendig zur Beibehaltung des situativen Prinzips der Stadtentwicklung. Eine ausschließliche Orientierung an einem Leitbild und einem gleichzeitig vom Leitbild abweichenden situativen Handeln barg immer Konflikte in sich.

Diese Orientierung ist keine unmittelbare und auf die kommunalen Verhältnisse angepasste Übernahme vorhandener Leitbilder, etwa im Sinne einer fachlichen Adaption. Sie ist eher zu umschreiben als "Orientierung am Stand der städtebaulichen Planung", vergleichbar dem "state of the art". Ohne diese Orientierung, die wiederum in das gesellschafts-politische System eingebunden war, wären der oben beschriebene politische Konsens und die weitgehende Kongruenz der Ziele auch gar nicht erreichbar gewesen. Diese Orientierung war also sinnvoll, um den Entscheidungen die notwendige Legitimation zu verleihen. Dabei konnte Gütersloh auf die jeweils neuen städtebaulichen Ziele zurückgreifen und sich auf diese verlassen, da sie die Phase der Entwicklung und Kontroversen bereits hinter sich gebracht hatten und deshalb allgemein anerkannt waren.¹⁰⁸⁹

So wird verständlich, dass es dezidierte Leitbild Diskussionen in den politischen Beratungen in Gütersloh nicht gab. Sie waren gar nicht erforderlich, da es einen unausgesprochenen gesellschaftlich stabilen Konsens gab und die Orientierung daran ein dringendes Gebot war, um die gestellten Aufgaben zu bewältigen und dabei Konflikte zu vermeiden.

Diese an den Notwendigkeiten orientierte situative Stadtentwicklung offenbarte dennoch Defizite an jenen Stellen, die die unmittelbaren lokalen Verhältnisse betrafen und für die es vergleichbare Vorbilder nicht gab. Wohnungsbau oder Verkehrsplanung konnten zwar als erfolgreiche Projekte dargestellt werden, dennoch fehlte ihnen der besondere Reiz, der über die bloße Notwendigkeit dieser Aufgaben hinaus ging. Hierfür war ein Ersatz zu schaffen, der die besonderen politischen und gesellschaftlichen lokalen Forderungen absorbierte. Dort wurden auf ein Projekt begrenzte aber ausschließlich selbst bestimmte Leitbilder geschaffen wie das Beispiel des Rathausbaues zeigt. Solche Projekte sind Surrogate für die fehlenden eigenen städtebaulichen

¹⁰⁸⁹ Streich weist in ähnlichem Zusammenhang auf die national-räumlichen Ungleichheiten hin, die zu einem Nebeneinander älterer und sie ersetzender Leitbilder in führenden und abgelegenen Regionen führen können, Streich, 1988; S. 132.

Leitbilder. So wird auch erklärbar, in welchem großem Umfang und mit emotionalem Aufwand die eher nachrangige Frage des Ratskeller des Gütersloher Rathauses geführt worden ist.

Dieses in seinen einzelnen Elementen schwer quantifizierbare Konglomerat von Autonomie, Konsens und Kongruenz, situativem Handeln und Leitbildsurrogaten bildete eine außerordentlich stabile Basis für die Stadtentwicklung der Stadt Gütersloh.

6. Ausblick und Anregungen für die weitere Forschung

Dem Ergebnis dieser Arbeit liegt die Zusammenstellung, Analyse und Bewertung einzelner Entwicklungsschwerpunkte zugrunde. Sie wurden ausgewählt mit dem Ziel, möglichst umfassend die städtebauliche Entwicklung der Stadt Gütersloh abbilden zu können. Dennoch lassen sich weitere Schwerpunkt heranziehen. So kann der Entwicklungsschwerpunkt "kommunale Projekte" - hier wurden die beiden Gütersloher Rathäuser beispielhaft untersucht - durch weitere Projekte ergänzt werden. Wie die Stadtverordneten- und Ratsprotokolle zeigen, entstanden in ähnlicher Weise die Projekte des Hallenbades und des Nordbades. Auch im Schulbau lassen sich Verbindungen von gesellschaftlichem Auftrag und städtebaulicher Bedeutung erkennen.

Ein herausragender Entwicklungsschwerpunkt war der Kirchenbau, der ein besonders deutliches Spiegelbild der gesellschaftlichen Entwicklung war. Vor allem in den ersten Jahren ab 1945 und noch in den frühen 1950er Jahren spielten die Kirchen bei der Suche nach Orientierung und mentalem Halt eine besondere Rolle. Die vermehrte Hinwendung zum Glauben wurde in den fortschreitenden 1950er Jahren abgelöst durch andere Werte des individuellen wirtschaftlichen Erfolges mit den Symbolen von Auto, Eigenheim und Urlaub. Beim Kirchenbau handelte es sich zwar nicht um eigentliche kommunale Projekte, dennoch wird hier die notwendige Verbindung der gesellschaftlich-politischen Hintergründe mit der städtebaulichen Entwicklung deutlich erkennbar. So zeigen Planung und Bau der Kirche "Zum guten Hirten" welche gesellschaftliche Bedeutung ihr im städtebaulichen Entwicklungsgebiet an der oberen Kahlertstraße zukam.

Eine weitere These, der nachzugehen lohnt, ist die nach dem städtebaulichen Ergebnis. Kursorisch - ohne städtebauliche Analyse - lässt sich feststellen, dass die Stadtstruktur von Gütersloh keine wirklich gravierenden städtebaulichen Fehlentwicklungen erkennen lässt. Das konzentrische Entwicklungsprinzip wurde grundsätzlich beibehalten. Die realisierten Verkehrsbauten sind sicherlich Zäsuren der städtebaulichen Struktur, haben sie aber nicht grundlegend aufgebrochen. Die unumstrittenen bis heute reichenden hohen verkehrlichen Belastungen sind nicht Ergebnis kommunaler Planung, sondern Konsequenz einer von der Stadt Gütersloh nicht zu beeinflussenden ständig wachsenden Motorisierung, auf die sie lediglich reagierte.

Nachzugehen wäre ferner der These, ob es gerade jenes situative Prinzip war, das auf weit in die Zukunft reichende Lösungen verzichtete und dadurch Grundlage der erfolgreichen Gütersloher Stadtentwicklung wurde. Langfristige Vorausberechnungen und Prognosen, ohne die ein Leitbild nicht auskommt, bergen immer den Konflikt falscher Dimensionierung und dadurch falscher Handlungsanweisungen in sich. Zwar steckt auch in dieser Vorgehensweise das Risiko einer zu engen Perspektive und damit einer permanent zu revidierenden Stadtentwicklung. Dennoch können in der Strategie, dem unmittelbar Notwendigen mit einer angemessenen zeitlichen Perspektive zu folgen, Chancen gesehen werden.

Wenn auch die Stadt Gütersloh ihrer städtebaulichen Entwicklung keine eigenen Leitbilder zugrunde gelegt hat, so folgte sie dennoch den allgemein anerkannten städtebaulichen Leitbildern. Die Frage, wie das städtebauliche Ergebnis ohne diese Orientierung ausgesehen hätte, ist letztlich die Ungewissheit nach der Bedeutung und Wertigkeit von Leitbildern im Städtebau überhaupt. "Eine der wichtigsten Voraussetzungen für Städtebau ist die Of-

fenheit für neue gesellschaftliche Verhältnisse und unterschiedliche Lebensstile. Man muss immer wieder auf den Ort, auf die Zeit und auf die Menschen achten, auf den Kontext, in dem man sich bewegt... Städtebau braucht kein verbindliches Leitbild, sondern Offenheit für mögliche Zukünfte in sozialer und ökologischer Verantwortung für die Stadt, so wie sie ist."¹⁰⁹⁰ Die Distanzierung von verbindlichen Leitbildern und ihr Ersatz durch Offenheit für mögliche Entwicklungen ist mit den Ergebnissen dieser Arbeit nur teilweise in Deckung zu bringen. Zwar verfolgte Gütersloh kein eigenes Leitbild und verließ sich im wesentlichen auf das jeweils Notwendige, folgte aber - wenn auch mehr "instinktiv" und mit dem selbst eingeräumten Privileg jederzeitiger Abweichung, also situativ - den jeweils herrschenden städtebaulichen Leitbildern. Das Entwicklungsprinzip der Stadt Gütersloh - grobe Orientierung an großen Leitbildern in Verbindung mit situativem Handeln - ist nicht identisch mit der von ZLONICKY geforderten Offenheit für mögliche Zukünfte.

Die Frage, wie das städtebauliche Ergebnis von Gütersloh ohne dieses Vorgehen, mit einer anderen Strategie oder auch mit dem von ZLONICKY vorgeschlagenem Weg ausgesehen hätte, muss Spekulation bleiben.

¹⁰⁹⁰ Zlonicky, Peter: Städtebau... dem Ort, der Zeit, den Menschen verpflichtet! Ein Interview. In: Kistella, Irene; Kurth, Detlef; Wagener, Maria (Hg.): Städtebau... dem Ort, der Zeit, den Menschen verpflichtet!, Dortmund 2000, S. 17.

Anhang

Entwicklung der Stadt Gütersloh 1822 - 1949



Abb. 98: Gütersloh 1822 (Plan nicht genordet, Norden rechter Bildrand). Erkennbar der Siedlungskern, die Siedlungsentwicklung ist auf die umgebenden Strassen begrenzt. Bereits erkennbare Ausdehnung an Berliner Straße als Verkehrsverbindung mit überregionaler Bedeutung. (Hg. Katasteramt Wiedenbrück, Quelle: Stadtarchiv Gütersloh, KAM 442.)

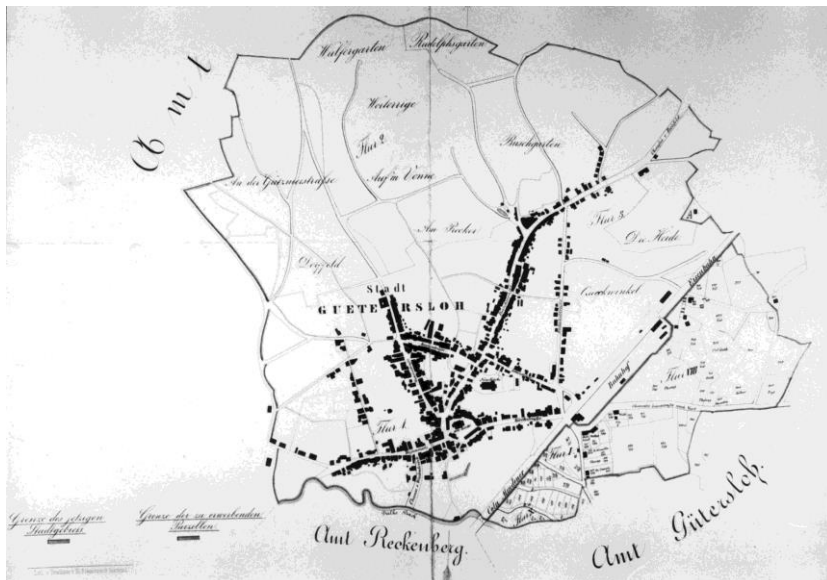


Abb. 99: Gütersloh 1868. Die Bebauung wird dichter, die Siedlungsentwicklung bleibt auf die vorhandenen Straßen begrenzt, große Siedlungsgewinne sind noch nicht erkennbar ("verhängnisvolles Erbe der Protoindustrie", s. Vieregge, 2001, S. 124). Als neues Siedlungselement und zukünftige Zäsur verläuft seit 1847 die die spätere Prosperität fördernde Bahnlinie Köln - Minden im südöstlichen Teil des Stadtgebietes. (Hg. Katasteramt Wiedenbrück, Quelle: Stadtarchiv Gütersloh, KAM 427.)



Abb. 100: Gütersloh 1893. Die Bedeutung des Kerns wird durch den Bau von Rathaus und (heutiger) Martin-Luther-Kirche und zentralen Einrichtungen gestärkt. Weitere zentrifugale Entwicklung längs der Straßen mit fast gleichbleibendem Entwicklungsrhythmus. Zäsur der Bahnlinie wird durch einzelne Gewerbebetriebe durchbrochen, Bedeutung der Grünflächen für die weitere Entwicklung erkennbar. (Hg. Verlag F. Tiggas, Gütersloh; Quelle: Stadtarchiv Gütersloh, KAM 404.)

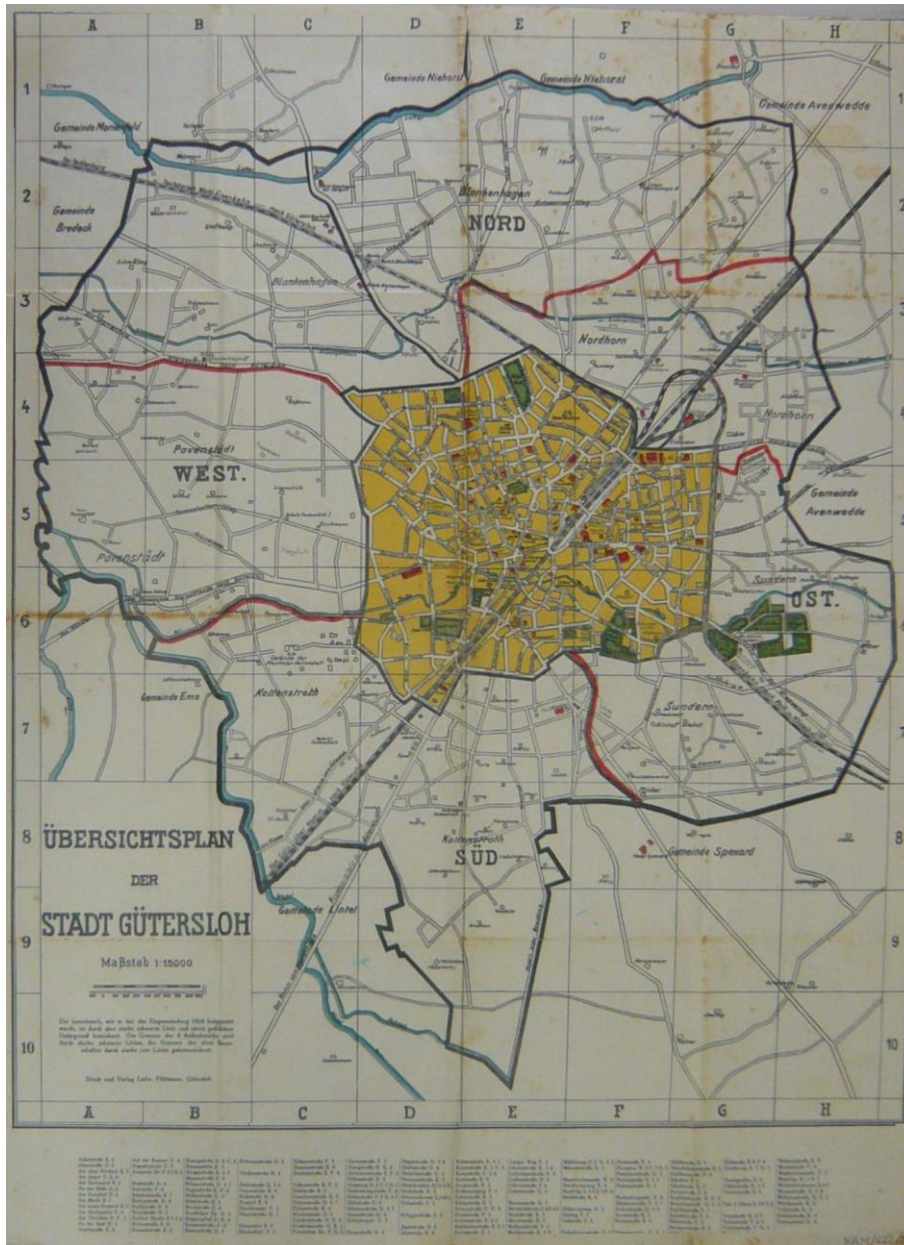


Abb. 101: Gütersloh 1910. Deutliche Siedlungsgewinne in alle Richtungen, radiale Entwicklung bleibt beherrschende Siedlungsform, Sprung über die Bahn mit deutlicher Entwicklungsdynamik, innen liegende Grünfläche und Grünkeil im Süden als zukünftiger "Stadtpark" erkennbar. (Hg. Flöttmann-Verlag, Gütersloh, Quelle: Stadtarchiv Gütersloh, KAM 417.)

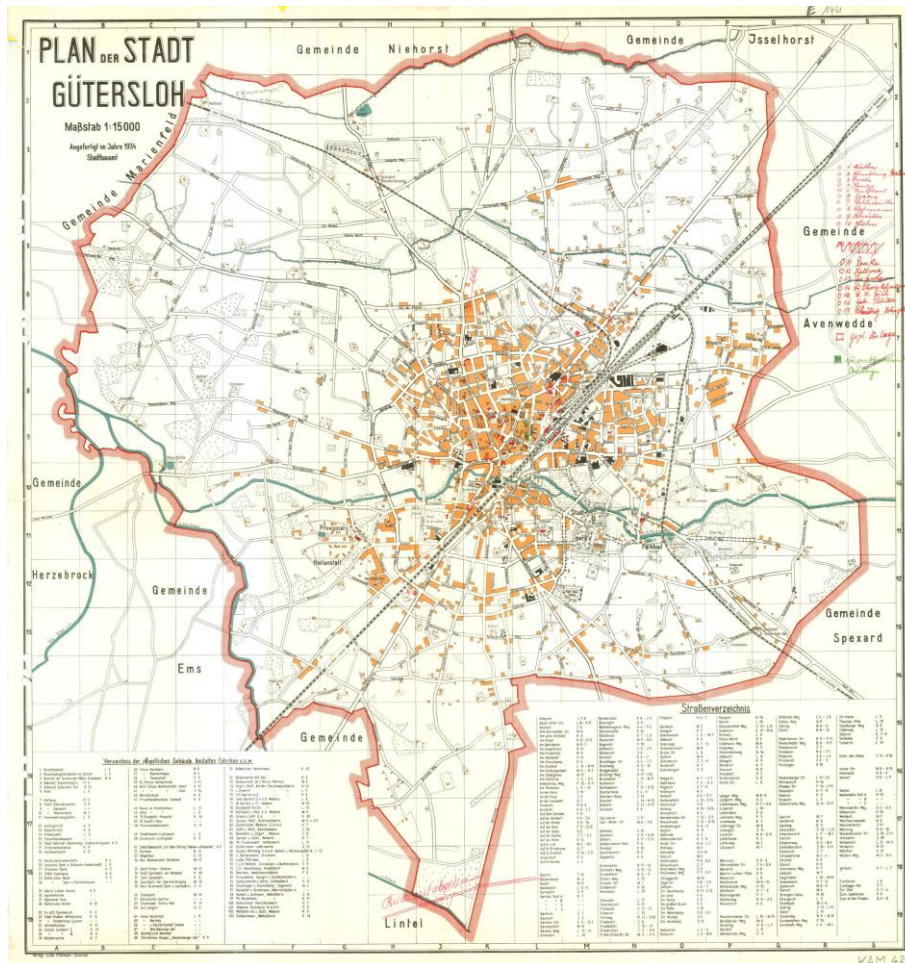


Abb. 102: Gütersloh 1934. Fortführung der radialen Siedlungsgeometrie mit erkennbar deutlich geringeren Dichten. Innen liegende Grünflächen, Stadtpark und Verlauf der Dalke als Grünkeile werden als eigenständiges Siedlungsmerkmal gesichert. (Hg. Flöttmann-Verlag, Gütersloh, Quelle: Stadtarchiv Gütersloh, KAM 937.)

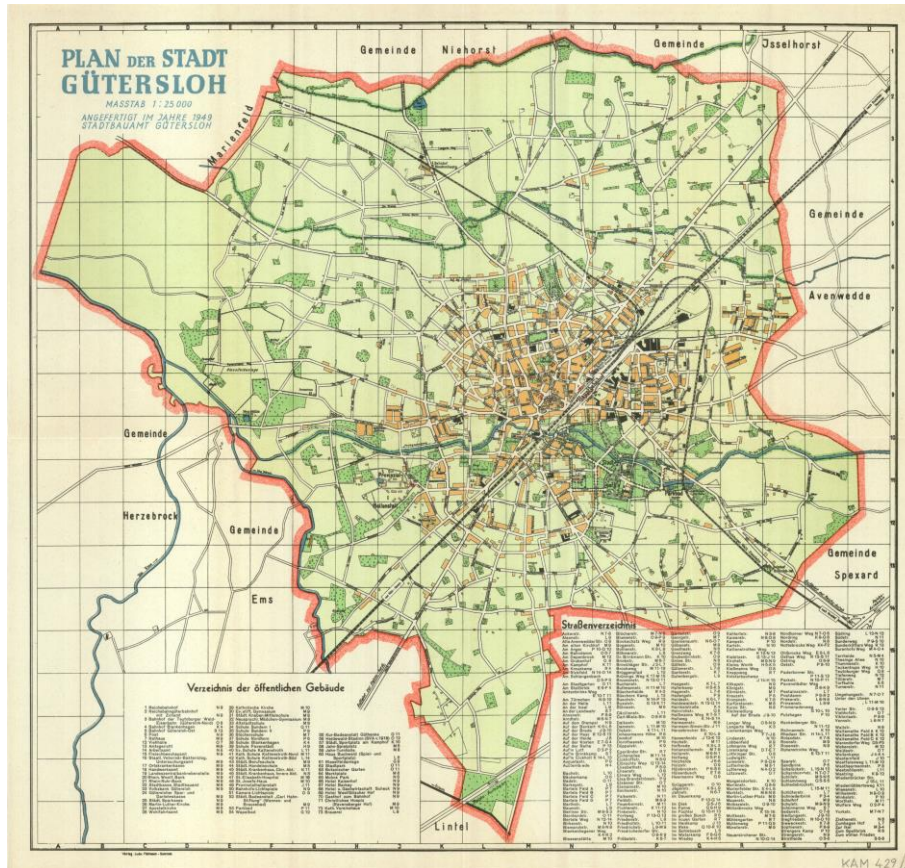


Abb. 103: Gütersloh 1949. Verlangsamte Entwicklungsdynamik, letzte Entwicklungen mit erneut abnehmbarer Dichte, Stärkung der Grünflächen und Grünkeile, erkennbar unbebaute Flächen in den früheren Entwicklungsringen. (Hg. Flöttmann-Verlag, Gütersloh, Quelle: Stadtarchiv Gütersloh KAM 429/1.).

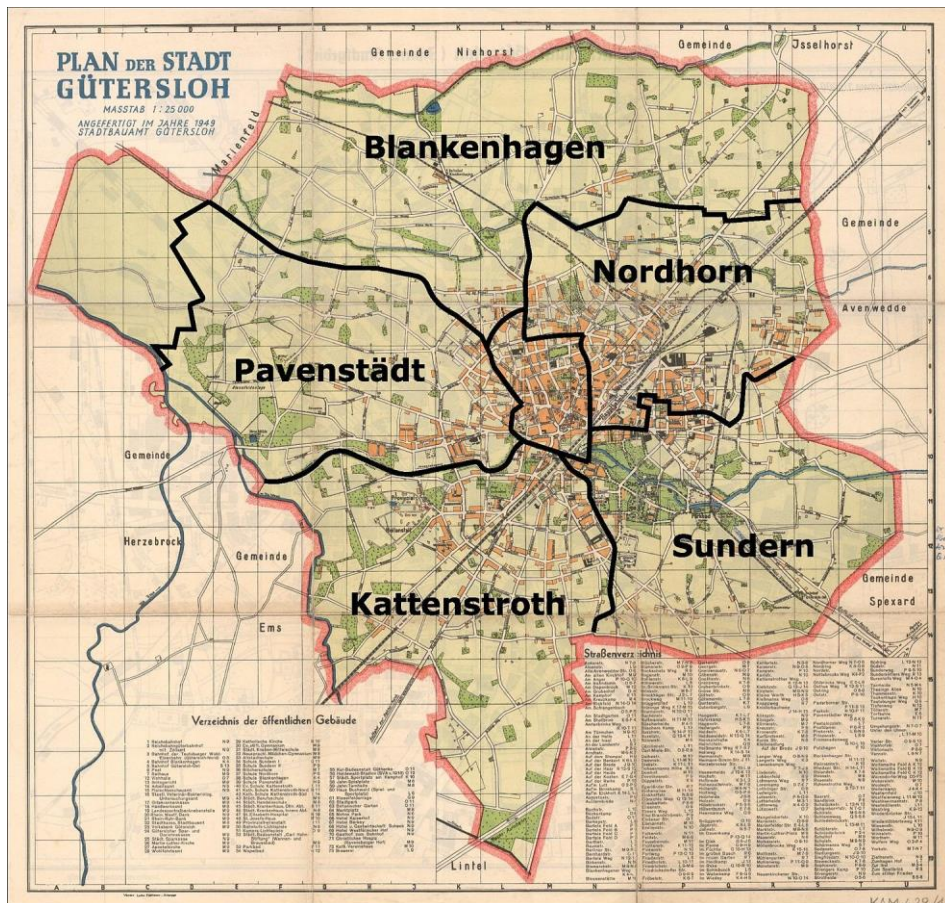


Abb. 104: Lage der Ortsteile, zentral gelegen Stadt Gütersloh in den Grenzen vor 1847, eigene Darstellung. Grundlagen: Stadtplan Gütersloh 1949 (s. Abb 103), Stadtplan 1984 mit Einzeichnungen der Grenzen von 1822, 1910 und 1970, Quelle Stadtarchiv Gütersloh, KAM 890. Herkunft und Grundlage der Grenzdarstellungen sind überwiegend plausibel, letztlich aber nicht abschließend bestimmt. Die Abbildung dient der grundlegenden Darstellung der Ortsteile, die konkreten Grenzverläufe sind als Entwurf anzusehen.

Literaturverzeichnis

- Abt, Georg: Deutsche Gedichte der Gegenwart, Gütersloh 1954
- Aden, Menno: Ostwestfalen-Lippe im Spiegel seiner Wirtschaft, Essen 1965
- Akademie der Künste (Hg.): 1945, Krieg - Zerstörung - Aufbau. Architektur und Stadtplanung 1949 - 1960, Berlin 1995
- Albers, Gerd: Was wird aus der Stadt? München 1972
- Albers, Gerd; Papageorgiou-Venetas, Alexander: Stadtplanung. Entwicklungslinien 1945 - 1980, Tübingen 1984
- Alfonso, Juan Maestre: Das Elend der großen Städte. Ursachen und soziale Folgen urbaner Fehlentwicklung, Hamburg 1978
- Alker, Ernst: Die deutsche Literatur im 19. Jahrhundert (1832 - 1914), Stuttgart 1969
- Architektenkammer Nordrhein-Westfalen (Hg.): Spurensuche - Regionale Architekturphänomene in NRW, Düsseldorf 2007
- Architektursalon Kassel (Hg.): Die Aktualität der Moderne und die 50er Jahre, Kassel 2007
- Aristophanes: Die Vögel, Stuttgart 2008
- Baecker, Dirk: Die nächste Stadt. In: build. Das Architekten-Magazin, 2/2011, S. 17 - 21
- Bahrdt, Hans Paul: Der erschöpfte Mensch kann nicht mehr wohnen. In: Baukunst und Werkform 1/2 1952, S. 30 - 34. Zitiert nach Borngreber, Christian: Nierentisch und Schrippendale. Hinweise auf Architektur und Design, S. 252. In: Bänsch, Dieter (Hg.): Die fünfziger Jahre. Beiträge zu Politik und Kultur, Tübingen 1985
- Bahrdt, Hans Paul: Die moderne Großstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau, Hamburg 1969
- Bangert, Albrecht: Der Stil der 50er Jahre, München 1983
- Banham, Reyner: Theory and Design in the First Machine Age, London 1960
- Bartels, Walter (Hg.): Aus einer kleinen Heidestadt, Gütersloh 1911
- Bartning, Otto: Mensch ohne Raum. In: Conrads, Ulrich (Hg.): Die Städte himmeloffen. Reden und Reflexionen über den Wiederaufbau des Untergegangenen und die Wiederkehr des Neuen Bauens 1948/49; aus den ersten beiden Ausgaben der Vierteljahresshefte "Baukunst und Werkform"; Gütersloh, Berlin 2003, S. 22 - 24
- Bauhaus Archiv Berlin (Hg.): Die Sammlung, Berlin 1999

- Bauhaus-Archiv (Hg.): bauhaus 1919 - 1933, Köln 2006
- Baumgart, Sabine et al. (Hg.): Klein und Mittelstädte - Verkleinerte Blaupausen der Großstadt? Dokumentation des Expertenkolloquiums am 29. April 2004 an der Universität Dortmund, Dortmund 2004.
- Gemeinnütziger Bauverein Gütersloh eG (Hg.): 100 Jahre Gemeinnütziger Bauverein Gütersloh 1909 - 2009, Gütersloh 2009
- Bawden, Liz-Anne (Hg.): rororo Filmlexikon, Frankfurt 1978
- Becker, Heidede: Städtebau zur Sprache bringen - Leitbildentwicklung und -umsetzung in Deutschland, in Becker, Heidede; Jessen, Johann; Sander, Robert (Hg.): Ohne Leitbild? Städtebau in Deutschland und Europa; Stuttgart, Zürich 1998
- Beckerath, Verena von; Ballhausen, Nils: "Archiv, Bibliothek, Werkstatt und Infrastruktur für weitere Forschung", Gespräch mit dem Architekten und Kurator Zvi Efrat und dem Künstlerischen Leiter des Schweizerischen Architekturmuseums Hubertus Adam über die Ausstellung "The Object of Zionism. Architektur und Staat Israel 1948 - 1973, Bauwelt 4/2012, S. 20 - 25
- Beißwenger, Sabine; Weck, Sabine: Zwischen Ankopplung und Erneuerung. Umgang mit Peripherisierung in Mittelstädten, in: trends, 3/2011; S. 1 - 8
- Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der europäischen Stadt, München 1999
- Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt 1991
- Bergengruen, Werner: Deutsche Reise, München 1959
- Berliner Trümmer Zeitung. Nachdruck von Artikeln der Frauenzeitung "sie" 1946 - 48. Beilage zur Ausstellung "Ich und die Stadt - Mensch und Großstadt in der Deutschen Kunst des 20. Jahrhunderts"; Berlin, Martin-Gropius-Bau, 15. August - 22. November 1987
- Berlinische Galerie (Hg.): Ich und die Stadt. Mensch und Großstadt in der deutschen Kunst des 20. Jahrhunderts, Berlin 1987
- Bertelsmann AG (Hg.): 175 Jahre. Eine Bertelsmann Zukunftsgeschichte, Gütersloh o.J. [2009]
- Beumelburg, Werner: Deutschland - Ein Buch der Heimat, Berlin 1938
- Beyer, Paul; Bessiger Kurt: Deutschland - schöne Heimat, Leipzig 1955
- Beyme, Klaus von et al. (Hg.): Neue Städte aus Ruinen. Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit, München 1992
- Beyme, Klaus von: Der Wiederaufbau. Architektur und Städtebaupolitik in beiden deutschen Staaten; München, Zürich 1987

- Biedermann, Werner: Das Kino ruft. 100 Filme in Anzeigen und Texten, Dortmund 1986
- BIG-Städtebau in Brandenburg (Hg.): Gemeinde Brieske. Gartenstadt Marga, Städtebauförderung 1993 - 1999, Brieske, o. J.
- Bisky, Jens: Wie man dessauert. Die Stadt des Bauhauses setzt auf Kultur - was sonst? In: Süddeutsche Zeitung, 17.11.2009, S. 11
- Bömer, Hermann: Geschichte der öffentlichen Stadtwirtschaft 1945 - 2010, in: Bömer, H.; Lürig, E.; Utku, Y.; Zimmermann, D.: Stadtentwicklung in Dortmund seit 1945. Von der Industrie- zur Dienstleistungs- und Wissenschaftsstadt, Dortmund, 2010; S. 129 - 138
- Bonatz, Paul; Leonhardt, Fritz: Brücken, Königstein 1956
- Bonczek, Willi: Baugrundordnung und Stadtaufbau, gezeigt am Beispiel Essen, Essen, o.J., [1957]
- Borchert, Wolfgang: Das Gesamtwerk, Hamburg 1959
- Borngräber, Christian: Nierentisch und Schrippendale. Hinweise auf Architektur und Design. In: Bänsch, Dieter (Hg.): Die fünfziger Jahre. Beiträge zu Politik und Kultur, Tübingen 1985
- Bosma, Koos; Wagenaar, Cor: Die Luftangriffe im Zweiten Weltkrieg und das Leiden der Zivilbevölkerung. In: Düwel, Jörn; Mönninger, Michael: Zwischen Traum und Trauma, Stadtplanung der Nachkriegsmoderne, Berlin 2011, S. 231 - 243
- BP Benzin u. Petroleum AG (Hg.): Parkhäuser - Oasen im Verkehr, Hamburg 1970
- Braum, Michael; Baus, Ursula (Hg.): Rekonstruktion in Deutschland. Positionen zu einem umstrittenen Thema, Basel 2009
- Braum, Michael; Welzbacher, Christian (Hg.): Nachkriegsmoderne in Deutschland - Eine Epoche weiterdenken, Basel 2009
- Braunfels, Wolfgang: Abendländische Stadtbaukunst. Herrschaftsform und Stadtgestalt, Köln 1991
- Breidecker, Volker: Leben wie in Bienenwaben. In: Süddeutsche Zeitung, 1.8.2011, S. 11
- Brill, Klaus: Über die Dörfer. Eine Berliner Konferenz fordert politischen Einfluss für die Region. In: Süddeutsche Zeitung 25.5.2011, S. 13.
- Brinckmann, A. E.: Stadtbaukunst. Geschichtliche Querschnitte und neuzeitliche Ziele, Berlin 1920
- Brinkmann, Ulrich: Projekt Alltagsarchitektur. In: Bauwelt 46/2011, S. 17
- Bruyn, Gerd de: Die Diktatur der Philanthropen: Entwicklung der Stadtplanung aus dem utopischen Denken, Braunschweig, Wiesbaden 1996

- Büchergilde Gutenberg (Hg.): Deutschland, Frankfurt o.J.
- Bürger, Peter: Moderne - Identität - Rekonstruktion. In: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hg.): Identität durch Rekonstruktion? Berlin 2009, S. 22 - 29
- Büscher, Wolfgang: Der Flugplatz Gütersloh im Wandel der Zeit, Rheda-Wiedenbrück 1994
- Bund Deutscher Architekten Niedersachsen: Jahrbuch 2008 - 2011. Architektur und Identität, Hannover 2011
- Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hg.): Wohnungspolitik nach dem 2. Weltkrieg, Bonn 1990
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hg.): Identität durch Rekonstruktion? Berlin 2009
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen et al.: Sechsstreifiger Ausbau der A 2 Ruhrgebiet - Berlin, o. O., 2000
- Cabane, Philippe: Kultur der Bewirtschaftung. Von einer Stadtentwicklung, die sich selbst überflüssig macht. In: polis. Magazin für Urban Development, 1/2/2009, S. 12 - 17
- Calvino, Italo: Die unsichtbaren Städte, München 2007
- Clarke, Michael: Traumstädte? Die Kruppsche Gartenstadt Margarethenhöhe und die Anfänge des genossenschaftlichen Wohnungsbaus. In: Ruhrlandmuseum (Hg.): Vom Hausen zum Wohnen. Wohnungsbau für Arbeiter zur Zeit der Industrialisierung: Essen, ein Beispiel. Essen 1988, S. 70 - 92
- Conrads, Ulrich (Hg.): Die Städte himmeloffen. Reflexionen über den Wiederaufbau des Untergegangenen und die Wiederkehr des Neuen Bauens 1948/49; Gütersloh, Berlin 2003
- Curdes, Gerhard: Stadtstrukturelles Entwerfen, Stuttgart 1995
- Damaschke, Adolf: Die Bodenreform. Grundsätzliches und Geschichtliches zur Erkenntnis und Überwindung der sozialen Not, Jena 1918
- Das Aufbauwerk Espelkamp. Zehntausend bauen eine Stadt. In: Christ und Welt, 10.2.1949; S. 4 - 5
- Das schöne Heim. Monatshefte für Haus, Wohnung, Garten und Kunsthandwerk, München 1941
- De Roulet, Daniel: Le Corbusier - ein Nazi?. In: Cicero, 10/2009, S. 126 - 132
- De Temple, Nicole: Einfamilienhaussiedlungen im Wandel, Berlin 2005
- Dehio, Georg: Handbuch der Deutschen Kunstdenkmäler. Nordrhein-Westfalen. Zweiter Band, Westfalen, o.O., 1969

- Denk, Andreas: Überleben. In: der architekt, 2/2011, S. 1
- Deutscher Städtetag (Hg.): Die preußische Städteordnung von 1808, Bonn 1957
- Deutscher Städtetag (Hg.): Erneuerung unserer Städte. Vorträge, Aussprachen und Ergebnisse der 11. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages in Augsburg, 1.- 3. Juni 1960; Stuttgart, Köln 1960
- Deutscher Städtetag (Hg.): Die Stadt der Zukunft, Beschluss der 32. ordentlichen Hauptversammlung des Deutschen Städtetages am 15. Mai 2003 in Mannheim, Köln, Berlin 2003
- Deutscher Städtetag (Hg.): Städtebau als Herausforderung. Ausgewählte Schriften und Vorträge von Rudolf Hillebrecht, Köln o.J. [1975]
- Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung (Hg.): Was ist - was will - wie arbeitet Städtebau, Hamburg 1959
- Deutscher Werkbund Berlin e.V. (Hg.): Bruno Taut. Meister des farbigen Bauens, Berlin 2005
- Deutsches Architektur-Museum Frankfurt am Main (Hg.): Heinrich Tessenow. 1876 - 1959, Frankfurt 1991
- Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz: Architektur und Städtebau der fünfziger Jahre. Ergebnisse der Fachtagung in Hannover 1990, Bonn 1990
- Die Bibel oder die ganze Heilige Schrift des Alten und des Neuen Testaments nach der deutschen Übersetzung D. Martin Luthers, Stuttgart 1938
- Diederich, Peter: Das Rathaus in Emden, in: Der Wiederaufbau 3/1962, S. 2 - 5
- Diesel, Eugen: Das Land der Deutschen, Leipzig 1933
- Dieste, Norbert: Wirtschaft und kommunale Selbstverwaltung: Zur Bedeutungsallokation industrieller Großbetriebe im politischen Prozeß der Stadt Gütersloh (1973 - 1990), Sinzheim 1996
- Doering-Manteuffel, Anselm: Politik und Öffentlichkeit. In: Frese, Matthias; Paulus, Julia, Teppe, Karl: Demokratisierung und gesellschaftlicher Aufbruch. Die sechziger Jahre als Wendezeit der Bundesrepublik, Paderborn 2003, S. 137 - 146
- Donath, Matthias: Bunker, Banken, Reichskanzlei. Architekturführer Berlin 1939 - 1945, Berlin 2005
- Dressler, Helmut: Ärzte um Karl Marx, Berlin 1970
- Durth, Werner: Deutsche Architekten; Biografische Verflechtungen 1900 - 1970, München 1986

- Durth, Werner: Wieder-Aufbau oder Neubeginn? Fragen an die Nachkriegszeit. In: Stadtbauwelt 71/1981, S. 347 - 380
- Durth, Werner; Gutschow, Niels: Träume in Trümmern. Planungen zum Wiederaufbau zerstörter Städte im Westen Deutschlands 1940 - 1950; Braunschweig/Wiesbaden 1988
- Durth, Werner; Sigel, Paul: Baukultur, Spiegel gesellschaftlichen Handelns; Köln 2009
- Eigenheim-Verlag der Bausparkasse der Freunde Wüstenrot, gemeinnützige G.m.b.H. (Hg.): Das Eigenheim des Bausparers, Stuttgart 1936
- Einem, Eberhard von: Wissen und Kreativität für Städte und Regionen. Zehn Gedanken. In: PlanerIn, 1/2011, S. 12 - 13
- Ein Rathausbau mit ungeahnten Aspekten, in: Kommunalpolitische Blätter, 10/1964, S. 466
- Einzelhandelsverband Ostwestfalen-Lippe: 100 Jahre Einzelhandelsverband Gütersloh, in: contacte 4/2010, S. 10
- Ellwein, Thomas: Krise und Reformen. Die Bundesrepublik seit den sechziger Jahren, München 1993
- Engels, Friedrich, Marx, Karl: Werke, Band 2; Berlin 1961
- Engler, Otto: Die Durchführung - die Organisation - das Gelingen. In: Senne-stadt GmbH (Hg.): Sennestadt - Geschichte einer Landschaft, Bielefeld, 1980, S. 229 - 230
- Ernst, Werner: Kommentar zum Aufbaugesetz von Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf 1953
- Espelkamper Nachrichten, 2. Jahrgang, Nr. 7, Oktober 1953
- Espelkamper Nachrichten, 8. Jahrgang, Nr. 3, März 1959
- Familiengemäßes Bauen und Wohnen. In: Der Wiederaufbau 2/1960, S. 2 - 4
- Fehl, Gerhard: Kleindach, Steildach Volksgemeinschaft. Zum 'reaktionären Modernismus' in Bau- und Stadtbaukunst, Braunschweig, Wiesbaden 1995
- Fenner, Gerd (Hg.): Landgraf Karl und die Gründung von Karlshafen 1699 - 1999, Kassel 1999
- Feuder, Joseph: Das deutsche Bürgerhaus in Wort und Bild, Reutlingen 1922
- Fischer, Eva-Elisabeth: Das tanzt sich weg. In: Süddeutsche Zeitung, 24.1.2011, S. 13

- Fischer, Wolfram: Auf dem Weg zur Industrienation 1800 bis 1870. In: Richter, Gerd (Red.): Deutschland - Porträt einer Nation. Band 3, Wirtschaft; Gütersloh 1987, S. 91 - 106
- Flecken, Ursula: Zur Genese der Nachmoderne im Städtebau. Entwürfe 1960 - 1975 in Westdeutschland, Berlin 1999
- Freitag, Werner (Hg.): Geschichte der Stadt Gütersloh, Bielefeld 2001
- Frese, Matthias; Paulus, Julia: Geschwindigkeiten und Faktoren des Wandels - die 1960er Jahre in der Bundesrepublik. In: Frese, Matthias; Paulus, Julia; Teppe, Karl: Demokratisierung und gesellschaftlicher Aufbruch. Die sechziger Jahre als Wendezeit der Bundesrepublik, Paderborn 2003, S. 1 - 23
- Ganser, Karl: Perspektiven für den Städtebau - die Realität zur Kenntnis nehmen. In: Kistella, Irene; Kurth, Detlef; Wagener, Maria (Hg.): Städtebau... dem Ort, der Zeit, den Menschen verpflichtet!, Dortmund 2000, S. 234 - 243
- Geist, Johann Friedrich; Kürvers, Klaus: Das Berliner Mietshaus, Band 3. 1945 - 1989, München 1989
- Frisch, Max: Tagebuch 1946 - 1949, Berlin 1987
- Fritz, Georg: Straßen und Bauten Adolf Hitlers, Berlin 1939
- Fürst, Franz; Himmelbach, Ursus; Potz, Petra: Leitbilder der räumlichen Stadtentwicklung im 20. Jahrhundert - Wege der Nachhaltigkeit? Berichte aus dem Institut für Raumplanung 41, Dortmund 1999
- Gäbler, Ulrich: Pietistische Erweckung um 1820 als europäisches Phänomen. In: Schöller, Peter; Wallthor, Alfred Hartlieb von (Hg.): Westfälische Forschungen - Mitteilungen des Provinzialinstitutes für Westfälische Landes- und Volksforschung des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe, Münster 1985, S. 1 - 11
- Galling, Kurt (Hg.): Die Religion in Geschichte und Gegenwart, 5. Band; Tübingen 1961
- Gatzweiler, Hans-Peter; Kaltenbrunner, Robert: Raumentwicklung ist Stadtentwicklung ist Raumentwicklung. Zur Unteilbarkeit eines inneren Zusammenhanges, in Raumforschung und Raumordnung 2/2008, S. 139 - 151
- Gatzweiler, Hans-Peter: Mehr Ideen für weniger Menschen. Aktiv mit dem demografischen Wandel umgehen. In: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hg.): stadt:pilot 03. Das Magazin zu den Pilotprojekten der Nationalen Stadtentwicklung; Berlin, Bonn, 2010
- Gauverlag Bayerische Ostmark, Troost, Gerdy (Hg.): Das Bauen im Neuen Reich, Bayreuth 1938

- Giebner, Werner; Hinz, Erich: 20 Jahre Wohnungsbau in Nordrhein-Westfalen, Essen 1966
- Gilhaus; Ulrike: Schichtwechsel. Die Kohlenkrise an der Ruhr von 1958 - 1969. In: industrie-kultur, 1/2008, S. 31 - 33
- Ginsberg, Ernst (Hg.): Else-Lasker-Schüler. Dichtungen und Dokumente, München 1951
- Glaser, Hermann; Pufendorf, Lutz von; Schöneich, Michael (Hg.): So viel Anfang war nie. Deutsche Städte 1945 - 1949, Berlin 1989
- Gödden Walter: "Wir Stören? Das ist unsere Absicht!", in Westfalenspiegel, 1/2011, S. 30 - 34
- Gödden, Walter: Revolution auf dem Papier, Positionen der westfälischen Vormärz-Literatur. In: Reininghaus, Wilfried; Conrad, Horst: Für Freiheit und Recht. Westfalen und Lippe in der Revolution 1848/49, Münster 1999, S. 107 - 125
- Göderitz, Johannes; Rainer, Roland; Hoffmann, Hubert: Die gegliederte und aufgelockerte Stadt, Tübingen 1957.
- Goethe, Wolfgang von: Faust. Eine Tragödie, Leipzig o.J
- Gustav Butz-Verlag (Hg.): Hagener Heimatkalender 1962, Hagen 1962
- Hackelsberger, Christoph: Beton: Stein der Weisen, Braunschweig 1988
- Hackelsberger, Christoph: Die aufgeschobene Moderne. Ein Versuch zur Einordnung der Architektur der Fünfziger Jahre; München, Berlin, 1985
- Hahn, Stefanie: Eine Planstadt in Deutschland. In: Fenner, Gerd (Hg.): Landgraf Karl und die Gründung von Karlshafen 1699 - 1999, Kassel 1999, S. 68 - 91
- Hall, Oliver; Schneider, Enno: Die Zukunft der historischen Stadtkerne in Mittelzentren. Forschungsvorbericht, Detmold 2006
- Hanke, Hans: Eigenheime - bewohnte Bollwerke der Demokratie. In: Clemens, Gabriele: Kulturpolitik im besetzten Deutschland 1945 - 1949, Stuttgart 1994, S. 9 - 38
- Hardach, Gerd: Die Wirtschaft der fünfziger Jahre: Restauration und Wirtschaftswunder. In: Bänsch, Dieter (Hg.): Die fünfziger Jahre. Beiträge zu Politik und Kultur, Tübingen 1985, S. 49 - 70
- Hauptmann, Gerhard: Zum Untergang Dresdens. In: Merian 6/1949 (Merian, Städte und Landschaften. Dresden), S. 94
- Hauptstadt Hannover (Hg.): Die Stadt in der wir leben, Hannover 1960

- Hauser, Susanne: Die INNENSTADT, vom Rande her betrachtet. In: Architektursalon Kassel (Hg.): Die Aktualität der Moderne und die 50er Jahre. Kassel 2007, S. 133 - 144
- Häußermann, Hartmut; Läßle, Dieter; Siebel, Walter: Stadtpolitik, Frankfurt 2008
- Häußermann, Hartmut; Siebel, Walter: Stadtsoziologie - Eine Einführung, FernUniversität Hagen, o.J.
- Heilmann, Georg: Gesetz über einstweilige Maßnahmen des deutschen Siedlungswesens, Leipzig o.J. [1935]
- Helbock, Adolf: Die Ortsnamen im Deutschen, Berlin 1939
- Henckel, Dietrich et. al. (Hg.): Planen - Bauen - Umwelt, Wiesbaden 2010
- Heppner, Christian: Garbsen - Neue Mitte am Rand. Die Entstehung einer Stadt im suburbanen Raum 1945 - 1975, Hannover 2005
- Herbote, Arne: Lebensreform und Amerikanisierung. Anmerkungen zum Bauherrn des Fagus-Werkes. In: der architekt 4/2011, S. 31 - 35
- Heydenreich, F. A.: Das Auskreisungsproblem in Nordrhein-Westfalen. Seine Entwicklung, Bedeutung und Lösung, Gütersloh 1952
- Heym, Georg: Dichtungen und Schriften, Gesamtausgabe. Band 1; Hamburg, München 1960
- Hielscher, Kurt: Deutschland. Baukunst und Landschaft, Berlin 1924
- Hilbk, Hans: Gütersloh und Preussen - Eine Wahlverwandtschaft, Gütersloh, 1988
- Hinz, Erich: 30 Jahre Wohnungsbau in Nordrhein-Westfalen 1948 - 1978, Dortmund 1980
- Hirschfelder, Gunther: Wer bestimmt, was uns schmeckt? In: Slow Food, 4/2010, S. 50 - 52
- Hoebel, Christian: Die Geschichte des Autobahnbaus im Deutschen Reich zwischen 1933 und 1945. In: Denkmalpflege in Westfalen-Lippe, 2/2011; S. 57 - 63
- Hoffman-Axthelm, Dieter: In welcher Stadt wollen wir leben? In: Neitzke, Peter; Steckeweh, Carl (Hg.): Centrum. Jahrbuch Architektur und Stadt 1992; Braunschweig, Wiesbaden 1992
- Hoffmann-Axthelm, Dieter: Anleitung zum Stadtumbau; Frankfurt, New York 1996
- Högemann, Josef: Die Teutoburger Wald-Eisenbahn, Lübbecke 1986
- Huse, Norbert: Siedlungen der zwanziger Jahre - heute. Vier Berliner Großsiedlungen 1924 - 1984, Berlin 1984

- Hyatt, Millay: Von der Insel aufs Festland. Über das produktive Scheitern von Utopien. In:
<http://www.dradio.de/dlf/sendungen/essayunddiskurs/1441047/>
 {22.4.2011}
- Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld (Hg.): Strukturana-
 lyse der Wirtschaft im Kreis Herford, Bielefeld, Januar 2011. In:
[http://www.bielefeld.ihk.de/nc/german/main-navigation-
 bottom/home/aktuelles-details/browse/2/article/1302/strukturanal-1/](http://www.bielefeld.ihk.de/nc/german/main-navigation-bottom/home/aktuelles-details/browse/2/article/1302/strukturanal-1/)
- Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld: Industrie hat Zu-
 kunft, Bielefeld 2009
- Institut für Entwicklungsplanung und Strukturforchung GmbH: Stadtkonzept
 und Stadtentwicklung in deutschen Stadtgründungen nach dem Zwei-
 ten Weltkrieg - Analyse von Planwerken und Siedlungsentwicklung
 am Beispiel von Espelkamp und Sennestadt, Hannover, 1988, un-
 veröffentlichtes Manuskript
- Institut für Stadt- und Regionalplanung der Technischen Universität [Berlin]
 (Hg.): Auswirkungen von Planungsentscheidungen auf die lokale
 Identität, Berlin 1991
- Jacobs, Jane: Tod und Leben großer amerikanischer Städte, Berlin, Frank-
 furt, Wien 1963
- Jaeggi, Urs: Die Phantasie, der Sumpf und das Leben. In: Konter, Erich
 (Hg.): Wendezeiten in Architektur und Stadtplanung. Kontinuität oder
 Bruch in der Entwicklung nach 1945. Arbeitshefte des Institutes für
 Stadt- und Regionalplanung der Technischen Universität Berlin, Heft
 36, Berlin 1986, S. 32 - 42
- Jander, Petra-Monika: Wohlstand aus dem Nichts: Vom Flüchtlingslager zum
 High-Tech-Standort. In: Stadt Espelkamp 1998, S. 56 - 65
- Jaspert, Fritz: Vom Städtebau der Welt, Berlin 1961
- Jessen, Johann: Stadtumbau - Blick zurück nach vorn. Die Bedeutung von
 Leitbildern bei Neuerungen der Stadtplanung. In: Deutsche Zeitschrift
 für Kommunalwissenschaften, 1/2006, S. 23 - 45
- Kabel, Erich: Baufreiheit und Raumordnung. Die Verflechtung von Baurecht
 und Bauentwicklung im deutschen Städtebau, Ravensburg 1949
- Kähler, Gert: On the Sunny Side of the street: Die schöne neue Welt der ver-
 wirklichten Utopie. In: Neitzke, Peter; Steckeweh, Carl (Hg.): Cent-
 rum. Jahrbuch Architektur und Stadt 1992. Braunschweig, Wiesba-
 den 1992, S. 24 - 29
- Kalkschmidt, Eugen: Carl Spitzweg und seine Welt, München 1945
- Kaltwasser, Karl: Kleine Stadt, Königstein, Leipzig, o. J.
- Kautsky, Karl: Thomas Morus und seine Utopie, Berlin 1947

- Kier, Hiltrud: Architektur der 50er Jahre. Bauten des Gerling-Konzerns in Köln, Frankfurt 1994.
- Kirsten, Holm: Weimar im Banne des Führers. Die Besuche Adolf Hitlers 1925 - 1940, Köln 2001
- Kleiber, Wolfgang: Verkehrswert von Grundstücken, Köln 2010
- Klippel, Heike: Irgendwo in der BRD. Ortlosigkeit im Nachkriegskino. In: der architekt 5/2009, S. 55 - 59
- Klohn, Werner: Exkursionen zur Siedlungs- und Wirtschaftsgeographie in Norddeutschland. Vechtaer Studien zu Angewandten Geographie und Regionalwissenschaften, Band 1; Vechta 1990
- Klotz, Heinrich: Die Ökonomie triumphiert. In: Hoffmann, Hilmar; Klotz, Heinrich: Die Sechziger; Düsseldorf, Wien, New York 1987. S. 133 - 147
- Koch, Maleen: Abzug der britischen Streitkräfte aus Gütersloh - Chance oder Risiko für den Wohnungsmarkt? Diplomarbeit, Marburg 2012
- Kochenrath, Hans-Peter: Kontinuität im deutschen Film. In: Bredow, Wilfried von; Zureck, Rolf: Film und Gesellschaft in Deutschland, Hamburg 1975, S. 286 ff. Zitiert nach: Kreimeier, Klaus: Der westdeutsche Film in den fünfziger Jahren. In: Bänsch, Dieter (Hg.): Die fünfziger Jahre. Beiträge zu Politik und Kultur, Tübingen 1985, S. 286
- Kokoschke, Albrecht: Moderne als Wunsch, Krieg und Städtebau. In: Leviathan 27/1999, S. 23 - 42
- Kolbow, Karl Friedrich: Geschichte Westfalens, Bochum 1941
- Kossert, Andreas: Kalte Heimat, München 2008
- Kraak, Hagen: Gütersloh, Gütersloh 1956
- Kracht, Peter: Als die Römer frech geworden. In: Kreis Gütersloh (Hg.): Heimatjahrbuch Kreis Gütersloh 2009, Gütersloh 2009; S. 22 - 29
- Krause, Karl-Jürgen: Berichterstattung der Arbeitsgruppe "Leitbilder" im Innovationsschwerpunkt "Community Development". Unveröffentlichtes Manuskript [Dortmund 2004]
- Kreibich, Rolf: Leitziele und Nutzungskonzepte für die telematische Stadt. In: Pesch, Franz; Roters, Wolfgang: Stadt der Zukunft. Dokumentation des 5. Internationalen Kongresses für Altstadt und Baukultur; Düsseldorf, Herdecke 1996, S. 109 - 116
- Kreis Gütersloh: Der Kreis Gütersloh. Zahlen - Daten - Fakten, Gütersloh 2011
- Kriegeskorte, Michael: Werbung in Deutschland 1945 - 1965. Die Nachkriegszeit im Spiegel ihrer Anzeigen, Köln 1992

- Krockow, Christian Graf von: Der deutsche Osten: Besiedlung und Vertreibung. In: Richter, Gerd (Red.): Deutschland - Porträt einer Nation. Band 1, Geschichte; Gütersloh 1987, S. 58
- Kruft, Hanno-Walter: Städte in Utopia. Die Idealstadt vom 15. bis zum 18. Jahrhundert zwischen Staatsutopie und Wirklichkeit, München 1989
- Kubin, Alfred: Die andere Seite. Ein phantastischer Roman, München 1990
- Kuder, Thomas: Wer sind wir? - Zur Identitätsfrage in der integrierten Stadtentwicklung. In: Forum Wohnung und Stadtentwicklung, 3/2011, S. 141 - 144
- Kulturamt der Stadt Pforzheim (Hg.): Formen der 50er Jahre, Pforzheim 1992
- Kunstverein Bremerhaven von 1886 e.V.: Hans Scharoun, Visionen und Modelle, Bremerhaven, 1993
- Kunzmann, Klaus: Zehn Anregungen zur zukünftigen Stadtpolitik in Nordrhein-Westfalen. In: RaumPlanung, 100/2002, S. 32 - 36
- Laband, Paul et al. (Hg.): Handbuch der Politik, Erster Band: Grundlagen der Politik; Berlin, Leipzig 1912/13
- Lammers, Josef: Einheit von Politik und Baukunst. Zum Baugeschehen in Westfalen 1933 - 1945. In: Klüeting, Edeltraud (Hg.): Denkmalpflege und Architektur in Westfalen 1933 - 1945; Münster 1995, S. 43 - 90
- Landesdenkmalamt Berlin (Hg.): Siedlungen der Berliner Moderne. Nominierung für die Welterbeliste der UNESCO, o.O. 2007
- Lautensack, Heinrich: Meyer, Alfred Richard; Ruest, Anselm.(Hg.): Die Bücher Maiandros, Band 4 und 5, Berlin 1913
- Le Corbusier: An die Studenten. Die 'Charte d'Athenès', Hamburg 1962
- Leggewie, Claus: Celebration - Eine Stadtutopie von vorgestern. In: Michel, Karl Markus; Karsunke, Ingrid; Spengler, Tilmann: Kursbuch 131. Neue Landschaften, Berlin 1998, S. 119 - 128
- Leitl, Alfons: Anmerkung zur Zeit. In: Conrads, Ulrich (Hg.): Die Städte himmeloffen. Reden und Reflexionen über den Wiederaufbau des Untergangenen und die Wiederkehr des Neuen Bauens 1948/49; aus den ersten beiden Ausgaben der Vierteljahresshefte "Baukunst und Werkform"; Gütersloh, Berlin 2003, S. 11 - 14
- Lewis, G. J.: Flugplatz Gütersloh 1937 - 1987 - A Short History, Gütersloh 1987
- Liebing, Werner (Bearb.): Deutsche Verfassungen, München o.J. [1973]
- Lill, Georg: Zerstörte Kunst in Oberbayern, München 1948
- Lindemann, Rolf: Sozial- und Wirtschaftsstruktur der Stadt Gütersloh. Entwicklung und gegenwärtiger Stand. In: Schöller, Peter; Wallthor, Hart-

- lieb Alfred von (Hg.): Mitteilungen des Provinzialinstituts für westfälische Landes- und Volksforschung der Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe, Münster 1985, S. 27 - 39
- Lisch, Ralf; Kriz, Jürgen: Grundlagen und Modelle der Inhaltsanalyse. Bestandsaufnahme und Kritik, Hamburg 1978
- Lorenz, Hans: Trassierung und Gestaltung von Straßen und Autobahnen, Kassel 1971
- Lutz, Artur: Geschmack ist erlernbar: Grundlagen für die Gestaltung von Raum + Fläche, München 1956
- Machiavelli, Niccolò: Der Fürst, Berlin 2011
- Magistrat der Stadt Gütersloh (Hg.): Gütersloh, Berlin 1925
- Marx, Karl; Friedrich, Engels: Ausgewählte Werke, Moskau 1971
- Mathewson, Casey: Vom Funktionalismus zum urbanen Design. Zum Städtebau des Wiederaufbaus in Deutschland, 1945 - 1962. In: Feldmeyer, Gerhard: Die neue deutsche Architektur, Stuttgart 1993, S. 32 - 52
- Mayer, Otto: Die wirtschaftliche Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland. In: Richter, Gerd (Red.): Deutschland - Porträt einer Nation, Band 3, Wirtschaft; Gütersloh 1987, S. 232 - 260
- Mayring, Phillip: Qualitative Inhaltsanalyse; Weinheim, Basel, 2010
- Meadows, Dennis et al.: Die Grenzen des Wachstums. Bericht des Club of Rome zur Lage der Menschheit, Stuttgart 1972.
- Miller, Judith: Die Sixties. Design der 60er Jahre, München 2007
- Mielert, Fritz: Das schöne Westfalen, Dortmund 1924
- Mönniger, Michael: Als die Maurermeister noch das Sagen hatten. In: Süddeutsche Zeitung, 2.8.2011, S. 14
- Müller, Lothar: Die Krankheit A. und ihr Schrecken. In: Süddeutsche Zeitung, 13.5.2011, S.13
- Müller, W[.].: Bombenkrieg und Klassenkampf. Zum Krieg gegen die Zivilbevölkerung der deutschen Städte, Hamburg 2008
- Mumford, Lewis: Die Stadt. Geschichte und Ausblick, München 1980
- Museum für Architektur und Ingenieurkunst NRW (M:AI) (Hg.): Nordrhein-Westfalen - 60 Jahre Architektur und Ingenieurkunst, Essen 2007
- Musch, Hans-Dieter: Das Kolpinghaus wurde 50 Jahre alt. In: Heimatverein Gütersloh e.V. (Hg.): Gütersloher Beiträge zur Heimat- und Landeskunde. Nr. 78, März 2005, S. 19 - 22

- Naunin, Helmut (Bearb.): Wiederaufbau in Westfalen 1945 - 1951, Dortmund o.J. [1951]
- Nerdinger, Winfried. Architektur der Wunderkinder. Aufbruch und Verdrängung in Bayern 1945 - 1960, München 2005
- Neumann, Dietrich (Hg.): Filmarchitektur von Metropolis bis Blade Runner; München, New York 1996
- Neundörfer, Ludwig: Inventur des Zusammenbruchs, in : Conrads, Ulrich (Hg.): Die Städte himmeloffen. Reden und Reflexionen über den Wiederaufbau des Untergegangenen und die Wiederkehr des Neuen Bauens 1948/49; aus den ersten beiden Ausgaben der Vierteljahresshefte "Baukunst und Werkform"; Gütersloh, Berlin 2003, S. 26 - 32
- Nipperdey, Thomas: Deutsche Geschichte 1866 - 1918. Zweiter Band. Machtstaat vor der Demokratie, München 1992
- Nörnberg, Hans-Jürgen; Schubert, Dirk: Massenwohnungsbau in Hamburg, Berlin 1975
- o.V.: Deutsches Land in 111 Flugaufnahmen, Königstein, Leipzig 1936
- o.V.: Wir bauen auf! Wesen und Ziel des europäischen Wiederaufbauprogramms, Hamburg o.J. [ca. 1949]
- Oberpennig, Hannelore: "Arbeit, Wohnung und eine neue Heimat..." Espelkamp - Geschichte einer Idee, Essen 2002
- Oefeke, Freiherr Helmut von; Winkler, Karl: Handbuch des Erbbaurechts, München 2008
- Oelker, Wilhelm: Bauaufsichtsrecht. Ein Leitfaden für die Praxis; Berlin, Köln 1954
- Oheim, Gertrud: Einmaleins des guten Tons, Gütersloh 1955
- Pape, Siegfried: Stadtplanung und Planungsforschung. In: Stadtbauwelt 4/1964, S. 314
- Pehnt, Wolfgang: Architektur ist unentrinnbar. In: betonprisma, 94/2012; S. 6 - 10
- Peter, Karl: Bekenntnis zur Natur. Ein deutscher Not- und Mahnruf, Stuttgart 1947
- Petsch, Joachim: Architektur 1933 - 1945. Bauaufgaben - Leitbilder - Kontinuitäten und Brüche in der Architektur von den 20er bis zu den 50er Jahren. In: Klueting, Edeltraud (Hg.): Denkmalpflege und Architektur in Westfalen 1933 - 1945, Münster 1995, S. 28 - 42
- Petsch, Joachim: Baukunst und Stadtplanung im Dritten Reich. Herleitung/Bestandsaufnahme/Entwicklung/Nachfolge; München, Wien 1976

- Petsch, Wiltrud; Petsch, Joachim: Bundesrepublik - eine Neue Heimat? Städtebau und Architektur nach '45, Berlin 1983
- Petz, Ursula von: Nachkriegsplanung und Wiederaufbau in Deutschland - Einige Anmerkungen zur Situation im Ruhrgebiet, Dortmund 1987
- Petz, Ursula von: Wiederaufbau, Stadt- und Raumplanung - die 1960er Jahre: Reflexionen und Visionen für Dortmund. In: Bömer, Hermann et al. (Hg.): Stadtentwicklung in Dortmund seit 1945, Dortmund 2010
- Pevsner, Nikolaus: Europäische Architektur von den Anfängen bis zur Gegenwart, München 1967
- Pfister, Rudolf: Bauten Schultze-Naumburgs, Weimar o.J. [ca. 1938]
- Plarre, Stefanie: Die Kochenhofsiedlung. Das Gegenmodell zur Weißenhofsiedlung. Paul Schmitthenners Siedlungsprojekt in Stuttgart von 1927 bis 1933, Stuttgart 2003
- Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (Hg.): Deutschland im Wiederaufbau. Erfahrungsbericht für das Jahr 1952, Bonn 1952
- pro Wirtschaft GT GmbH (Hg.): Statistikbericht Kreis Gütersloh, Gütersloh 2010
- Raabe, Wilhelm: Die Chronik der Sperlingsgasse, Stuttgart 1997
- Rabeler, Gerhard: Wiederaufbau und Expansion westdeutscher Städte 1945 - 1960 im Spannungsfeld von Reformideen und Wirklichkeit, Bonn 1990
- Radkau, Joachim: Das Zeitalter der Nervosität. Deutschland zwischen Bismarck und Hitler; München, Wien 1998
- Rahmsdorf, Sabine: Stadt und Architektur in der literarischen Utopie der frühen Neuzeit, Heidelberg 1999
- Rainer, Roland: Städtebauliche Prosa. Praktische Grundlagen für den Aufbau der Städte, Tübingen 1948
- Rauterberg, Hanno: Die Zukunft war heute. Über Traum und Trauma der sechziger Jahre. Eine Annäherung. In: Hnilica, Sonja; Jäger, Markus; Sonne, Wolfgang (Hg.): Auf den zweiten Blick. Architektur der Nachkriegszeit in Nordrhein-Westfalen, Bielefeld 2010, S. 29 - 37
- Rave, Wilhelm: Das westfälische Bürgerhaus. Erste Folge: Das klassische Haus, Dortmund 1937
- Rehkopp, Alfons: Die Stadt und ihre Bürger, Köln 1959
- Reiche, Reimut: Sexualität und Klassenkampf. Zur Abwehr repressiver Entsublimierung, Frankfurt 1968

- Reichow, Hans Bernhard: Planung und Bau der Sennestadt. In: Sennestadt GmbH (Hg.): Sennestadt. Geschichte einer Landschaft, Bielefeld 1980, S. 231 - 242
- Reichow, Hans Bernhard: Organische Stadtbaukunst, Organische Baukunst, Organische Kultur; Braunschweig 1948
- Reulecke, Jürgen: Geschichte der Suburbanisierung in Deutschland, Frankfurt 1985
- Richter, (o. Vorn.): Aus der Vergangenheit Güterslohs, in: Magistrat der Stadt Gütersloh: Gütersloh, Berlin 1925, S. 5 - 31
- Rittich, Werner: Architektur und Bauplastik der Gegenwart, Berlin 1938
- Rothemberger, Hans: Eine Stadt als Museum. Anstoß und Grundlagen zum "Bamberger Modell". In: Seifert, G. (Hg.): Die Altstadt als Denkmal. Probleme - Planungen - Maßnahmen, München 1981, S. 56
- Rüdiger, Andrea: Die Aufgabe der Selbstverwaltung in Klein- und Mittelstädten. In: Baumgart, Sabine et al. (Hg.): Klein und Mittelstädte - Verkleinerte Blaupausen der Großstadt? Dokumentation des Expertenkolloquiums am 29. April 2004 an der Universität Dortmund, Dortmund 2004.
- Ruhrlandmuseum; Schneider, Sigrid (Hg.): Bildberichte. Aus dem Ruhrgebiet der Nachkriegszeit, Essen 1995
- Ruskin, John: Der Leuchter der Wahrheit. In: der architekt 2/2011, S. 26
- Sachsse, Rolf: Hermann Claasen: Werkverzeichnis, Band 2, Trümmer; Köln 1996
- Salin, Edgar: Urbanität. In: Deutscher Städtetag (Hg.): Erneuerung unserer Städte. Vorträge, Aussprachen und Ergebnisse der 11. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages, Augsburg, 1.- 3. Juni 1960; Stuttgart, Köln 1960 S. 9 - 34
- Sänger, Jochen (Hg.): Die Arbeiterbewegung in Rheda und Wiedenbrück, Gütersloh 1987
- Sänger, Jochen: Dr. Otto Lüning. Frühsozialist und Arzt in Rheda. In: Kreis Gütersloh (Hg.): Heimatjahrbuch Kreis Gütersloh 1999, Gütersloh 1999, S. 38 - 40
- Schädler-Saub, Ursula; Weyer, Angela (Hg.): Mittelalterliche Rathäuser in Niedersachsen und Bremen, Petersberg 2003
- Schäfer, Wilhelm: Die dreizehn Bücher der deutschen Seele, München 1922
- Scheele, Franziska: Entwicklung und neue Wandlung der Stadt Espelkamp; Bachelorarbeit, Vechta 2010
- Schlienz, Paul: Sanierung als Vorstufe der Stadterneuerung. In: Deutscher Städtetag (Hg.): Erneuerung unserer Städte. Vorträge, Aussprachen

- und Ergebnisse der 11. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages, Augsburg, 1.- 3. Juni 1960; Stuttgart, Köln 1960, S. 93 - 106.
- Schluckebier, Ludwig: Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Gütersloh. In: Magistrat der Stadt Gütersloh (Hg.): Gütersloh, Berlin 1925; S. 33 - 51
- Schlums, Johannes: Generalverkehrsplan Gütersloh, Hannover 1957
- Schmidt, Alois: Neue Städte in der Bundesrepublik Deutschland auf ehemaligen militärischen Anlagen. In: Geographie im Unterricht, 6/1981, S. 481 - 492.
- Schmidt, Walther: Ein Architekt geht über Feld, Ravensburg 1947
- Schmidt, Walther: Stadterneuerung. In: Deutscher Städtetag (Hg.): Erneuerung unserer Städte. Vorträge, Aussprachen und Ergebnisse der 11. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages, Augsburg, 1.- 3. Juni 1960; Stuttgart, Köln 1960, S. 35 - 49
- Schmidt-Lauber, Brigitta: Urbanes Leben in der Mittelstadt: Kulturwissenschaftliche Annäherungen an ein interdisziplinäres Forschungsfeld. In: Schmidt-Lauber Brigitta (Hg.): Mittelstadt. Urbanes Leben jenseits der Metropole, Frankfurt 2010, S. 11 - 36
- Schmuhl, Hans-Walter: Die Stadt unter dem Hakenkreuz. Zustimmung, Resistenz und Ausgrenzung. In: Freitag, Werner (Hg.): Geschichte der Stadt Gütersloh, Bielefeld 2001, S. 403 - 447
- Schneider, Karl Ludwig: Zerbrochene Formen. Wort und Bild im Expressionismus, Hamburg 1967
- Schneider, Wolf: Überall ist Babylon. Die Stadt als Schicksal des Menschen von Ur bis Utopia, Düsseldorf 1960
- Schnell, Klaus-Dieter; Walser, Manfred: Räumliche Leitbilder. Hilfestellung zur Kommunikation und Kooperation. In: RaumPlanung 70/1995, S. 267 - 272.
- Schoeps, Hans-Joachim: Preußen und Deutschland seit 1763, Berlin 1970
- Schoof, Heinrich: Idealstädte und Stadtmodelle als theoretische Planungskonzepte. Beitrag zur räumlich funktionalen Organisation der Stadt, Karlsruhe 1965
- Schüle, Christian: Die Mythen der Bibel (I) Der Garten Eden. In: National Geographic, 4/2008, S. 46 - 78
- Schütz, Helmut: Vom Entschluss zur Wirklichkeit. In: Sennestadt GmbH: Sennestadt. Geschichte einer Landschaft, Bielefeld 1980, S. 227 - 228
- Schulte, Wilhelm: Volk und Staat; Regensburg, Münster 1954

- Schultze-Naumburg, Paul: Das Gesicht des deutschen Hauses, München 1929
- Schulz, Günter: Wiederaufbau in Deutschland. Die Wohnungsbaupolitik in den Westzonen und der Bundesrepublik von 1945 bis 1957, Düsseldorf 1994
- Schumacher, Fritz: Zum Wiederaufbau Hamburgs. Rede im Hamburger Rathaus am 10. Oktober 1945, Hamburg 1945
- Schumpp, Mechthild: Städtebau und Utopie. Soziologische Überlegungen zum Verhältnis von städtebaulichen Utopien und Gesellschaft. Göttingen 1970
- Sennestadt GmbH (Hg.): Sennestadt. Geschichte einer Landschaft, Bielefeld, 1980
- Sennestadtverein e.V. (Hg.): Wagnis Sennestadt, Bielefeld-Sennestadt 2005
- Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk (Hg.): Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk 1920 - 1970, Essen 1970
- Sieverts, Thomas: Beyond Institutions? Versuch einer Positionsbestimmung der Stadtplanung. In: polis 2/2011, S. 7 - 11
- Sieverts, Thomas: Was leisten städtebauliche Leitbilder? In: Becker, Heide, Jessen, Johann, Sander, Robert: Ohne Leitbild? Städtebau in Deutschland und Europa; Stuttgart, Zürich 1998, S. 21 - 40
- Sieverts, Thomas: Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land; Gütersloh, Berlin, 2001
- Simmel, Georg: Die Großstädte und das Geistesleben, Frankfurt 2006
- Simon, Ruby: Espelkamp. Geschichte lebendig 1945 - 1959. Es begann in Hallen und Baracken, Lübbecke 1995
- Sontheimer, Kurt: Grundzüge des politischen Systems der Bundesrepublik Deutschland, München 1971
- Speer, Albert (Hg.): Neue Deutsche Baukunst, Berlin 1941
- Speer, Albert: Erinnerungen, Berlin 1969
- Spiekermann, Klaus: Leitbilder der räumlichen Stadtentwicklung in der kommunalen Praxis. Berichte aus dem Institut für Raumplanung; Dortmund 1999
- Stadt Dortmund (Hg.): Von der toten zur lebendigen Stadt. Fünf Jahre Wiederaufbau in Dortmund, Dortmund 1951
- Stadt Dortmund (Hg.): Die Ordnung von Grund und Boden in der Stadtgeschichte von Dortmund, Dortmund 1962

- Stadt Espelkamp (Hg.): Espelkamp - Gemeinsam auf neuen Wegen, Espelkamp, 1998
- Stadt Espelkamp: Espelkamp - Information, Espelkamp 2010
- Stadt Essen: Essen. Aus Trümmern und Schutt wächst eine neue Stadt, Essen 1956
- Stadt Gütersloh: Güterslohs Grünes Herz, Gütersloh, o.J.
- Stadt Gütersloh: L(i)ebenswertes Gütersloh. Leben und Wohnen in einer facettenreichen Stadt, Gütersloh 2000
- Stadt Gütersloh: Stadtentwicklung Gütersloh 2010, Gütersloh 2002
- Stadt Gütersloh: Demographiebericht 2008. Weniger - älter - bunter, Gütersloh 2008a
- Stadt Gütersloh: Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Gütersloh, Gütersloh 2008b
- Stadt Gütersloh: Familienbericht Gütersloh 2008. Lebenslage und Zufriedenheit von Familien, Gütersloh 2008c
- Stadt Gütersloh (Hg.): Denkmalpflegeplan, Gütersloh 2010
- Stadt Gütersloh: 1. Konversionsbericht für die Stadt Gütersloh, Gütersloh 2011
- Stadt Gütersloh: Alles in Gütersloh, Gütersloh 2011
- Stadt Hagen: Hagen baut auf, Hagen 1954
- Stadt Heilbronn (Hg.): Zwei Bahnhöfe der späten fünfziger Jahre. Die Empfangsgebäude in Heilbronn und Pforzheim, Heilbronn 1994
- Städtebauliche Veranstaltung vom 27. Mai bis 8. Juni 1927 in der Stadthalle zu Hagen (Westf.); Programmheft, Hagen 1927
- Steinberg, Wilhelm (Hg.): Wohnstätten an Rhein und Ruhr. Aus der Arbeit der Wohnstätten-Gesellschaften für Kohle und Stahl, Düsseldorf 1958
- Steinberger, Petra: Die gefährlich schöne Stadt in den Wolken. In: Süddeutsche Zeitung, 19.5.2011, S. 14
- Störig, Hans Joachim: Kleine Weltgeschichte der Philosophie, Stuttgart 1956
- Strache, Wolf: Verwandelttes Antlitz. Deutsche Städteprofile, Berlin 1947
- Streich, Bernd: Wandelbarer Konsens. Über Entstehung und Wandel von städtebaulichen Leitbildern seit dem Zweiten Weltkrieg. In: Der Städtetag 5/1989, S. 331 - 337

- Tenfelde, Klaus: Landes- oder Regionalgeschichte, Stadt- oder Lokalgeschichte? In: Deutsches Institut für Urbanistik (Hg.): Informationen zur modernen Stadtgeschichte, 1/1986, S. 1 - 4
- Tessin, Georg: Verbände und Truppen der deutschen Wehrmacht und Waffen-SS im Zweiten Weltkrieg 1939 - 1945, Osnabrück 1996. Dritter Band, S. 319 sowie Sechzehnter Band, Teil I, Wehrkreise I - VI, Osnabrück 1996
- Thein, Florian: Zentralplatz Koblenz. In: Bauwelt 1-2/2012, S. 31
- Thomä, Dieter: Technokraten, Chiliasten, Utopisten. In: Süddeutsche Zeitung, 21./22. April 2011, S. 13
- Toeplitz, Jerzy: Die Geschichte des Films, München 1987
- Tomczyk, Leonhard: Bauen mit Licht. Glas in der Architektur Unterfrankens 1950 - 1960, Lohr 2004
- Trakl, Georg: Die Dichtungen, Salzburg, o.J.
- Trees, Wolfgang et al.: Stunde Null in Deutschland. Die westlichen Besatzungszonen 1945 - 1948, Bindlach 1989
- Uhlmann, Steffen: Luxusyachten statt Schrankwände. In: Süddeutsche Zeitung, 19.1.2011, S. 21
- Umlauf, Josef: Die Entwicklung der regionalen Gesamtplanung des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk und ihre Auswirkungen auf das Ruhrgebiet. In: Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk (Hg.): Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk 1920 - 1970, Essen 1970, S. 35 - 48
- Umlauf, Josef: Vom Wesen der Stadt und der Stadtplanung, Düsseldorf 1951
- Utke, Angela: Supermärkte und Lebensmitteldiscounter. Wege der städtebaulichen Qualifizierung, Dortmund 2009
- Vereinigung der Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen e.V. (Hg.): Nordrhein-Westfalen. Raum für Wirtschaft. Fachbeitrag der Wirtschaft zum Landesentwicklungsplan NRW (LEP 2015), Düsseldorf 2009
- Vierегge, Heike: Eine Stadt im Aufbruch - Wirtschaftswachstum und urbanes Profil. In: Freitag, Werner (Hg.): Geschichte der Stadt Gütersloh, Bielefeld 2001, S. 109 - 213
- Vogelsang, Reinhard: Minden-Ravensberg im Vormärz und in der Revolution von 1848/49, in: Reininghaus, Wilfried (Hg.): Die Revolution 1848/49 in Westfalen und Lippe - Tagung der Historischen Kommission für Westfalen am 18. und 19. Februar 1999 in Iserlohn, Münster 1999, S. 141 - 163
- Wagner-Kyora, Georg: Nachkriegsmoderne als Spiegel der Kultur- und Sozialgeschichte der Nachkriegszeit. Unveröffentlichtes Vortragsmanuskript der Tagung "Zwischen Denkmalschutz und Abrissbirne: Wie

gegen wir verantwortungsvoll mit der Nachkriegsarchitektur in unseren Städten um?" Evangelische Akademie Loccum, 6. - 8.5.2011

- Wallich, Henry: Triebkräfte des deutschen Wiederaufstiegs, Frankfurt 1955
- Wandersleb, Hermann (Hg.): Handwörterbuch des Städtebaus, Wohnungs- und Siedlungswesens, Stuttgart 1959
- Wandersleb, Hermann (Hg.): Neuer Wohnbau, Band I, Bauplanung, Ravensburg 1952
- Wehrenalp, Erwin Barth von, Saechtling, Hans-Jürgen: Jahrhundert der Kunststoffe in Wort und Bild, Düsseldorf 1952
- Wehrheim, Jan: Gated Communities. In: RaumPlanung 87/1999, S. 248 - 253
- Weidle, Barbara (Hg.): Heinrich Hauser. Schwarzes Revier, Bonn 2010
- Weihsmann, Helmut: Bauten unterm Hakenkreuz, Wien 1998
- Weiske, Christine; Schmitt, Jürgen: Metamorphosen der Stadt: Cities on the Move. Thesen zur Diskussion um das städtische Wachstum. In RaumPlanung 91/2000, S. 161 - 163
- Werner, Bruno: Neues Bauen in Deutschland, München 1952
- Wernicke, Christian: Blau, weiß, rot, grau und kunterbunt. In: Süddeutsche Zeitung 27./28.8.2011, S. V 2/4
- Wessel, Bernhard: Das Emdener Rathaus, in: Der Wiederaufbau, 3/1962; S. 6 - 9
- Westfälische Rundschau: Neues Land Nordrhein-Westfalen, Dortmund 20.7.1946, S. 1
- Westing, Stefanie: Siedlungsstadt mit Industriegebieten. In: Westfalenblatt (Ausgabe Brackwede, Sennestadt, Senne, Quelle, Ummeln) 29.12.2005.
- Westphal, Christiane: Dichte und Schrumpfung. Kriterien zur Bestimmung angemessener Dichten in Wohnquartieren schrumpfender Städte aus Sicht der stadtechnischen Infrastruktur, Leipzig 2008
- Wibbelt, Augustin: Der versunkene Garten. Lebenserinnerungen von Augustin Wibbelt, Essen 1946
- Wiechmann, Hermann (Hg.): Im Lande unserer Väter. Ein Buch von Heimat und Glück, München 1928
- Wilpert, Gero von; Ivask, Ivar (Hg.): Moderne Weltliteratur. Die Gegenwartsliteraturen Europas und Amerikas, Stuttgart 1972
- Witthinrich, Jochen (Hg.): Utopie und Urbanität. Die Wechselbeziehung zwischen Architektur, Literatur und Philosophie, München 2009

- Wixforth, Harald: Ostwestfalen, Streifzug durch die Wirtschaftsgeschichte, München 1999
- Wolf, Christiane: Gauforen - Zentren der Macht, Berlin 1999
- Wolff, Josef: Was unseren Städten nottut. Gedanken zum Wiederaufbau und zur künftigen Baupolitik, Dülmen 1947
- Wolff, Josef: Zeitfragen des Städtebaus, München 1955
- Zahn, Erich: Sozialer Wohnungsbau im Ruhrgebiet. Abhängigkeit der Industrieproduktion vom Wohnungsbau. In: Institut für Raumforschung (Hg.): Ordnung und Planung im Ruhrraum, Dortmund 1951, S. 91 - 94
- Zimmermann, Clemens: Die Mittelstadt - Normalfall oder Idealbild der Stadtentwicklung? In: Schmidt-Lauber Brigitta (Hg.): Mittelstadt. Urbanes Leben jenseits der Metropole, Frankfurt 2010, S. 279 - 285
- Zirbel, Michael: Das Rathaus in Witten - Geschichte und Augenblick, Witten 1991
- Zlonicky, Peter & Partner, Stadtplanung + Stadtforschung: Stadtmitte Espelkamp, Ergebnisbericht zum Neuordnungskonzept im Rahmen der vorbereitenden Untersuchung, September 1980, unveröffentlichtes Manuskript
- Zlonicky, Peter: Städtebau... dem Ort, der Zeit, den Menschen verpflichtet! Ein Interview. In: Kistella, Irene; Kurth, Detlef; Wagener, Maria (Hg.): Städtebau... dem Ort, der Zeit, den Menschen verpflichtet!, Dortmund 2000, S. 9 - 28
- Zuckmayer, Carl: Der Hauptmann von Köpenick. Ein deutsches Märchen in 3 Akten, Berlin 1931

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Gütersloh als "Heidestadt".	9
Abb. 2:	Gütersloh: Lage im Raum.	23
Abb. 3:	Wirtschaftliche Position von Gütersloh im Vergleich.	27
Abb. 4:	Wirtschaftliche Kenndaten von Gütersloh im Vergleich zu den Städten des Kreises Gütersloh.	28
Abb. 5:	Struktur des Einzelhandels von Gütersloh.	30
Abb. 6:	Untersuchungsprozess.	39
Abb. 7:	Gliederung und Ablauf der Untersuchung.	39
Abb. 8:	Merkmale räumlicher Leitbilder.	54
Abb. 9:	Die Idylle von Überschaubarkeit und Nähe: "Feierabend" von Ludwig Richter.	77
Abb. 10:	Wachstum ausgewählter Städte 1819 - 1870/1871.	94
Abb. 11:	"Heidelandschaft bei Hannover" (heutige BAB 2).	125
Abb. 12:	Zerstörte Wohngebäude nach Gemeindegrößenklassen.	142

Abb. 13:	Die gegliederte und aufgelockerte Stadt.	152
Abb. 14:	B-Plan Bremen-Süder-Vorstadt.	153
Abb. 15:	Pestalozzidorf Essen-Katernberg.	164
Abb. 16:	Titelabbildung Hahn, Traugott: Die Letztzeit und die Vollendung der Gemeinde unsers Herrn Jesus Christus, Bertelsmann-Verlag.	191
Abb. 17:	BAB 2, ca. 1956, Blick Fahrtrichtung West mit Raststätte Gütersloh Nord.	199
Abb. 18:	Nachtjagdgeschwader mit Bordradargerät.	202
Abb. 19:	Ergebnisse der Nachkriegswahlen 1946 - 1950.	207
Abb. 20:	Bevölkerungsentwicklung Stadt Gütersloh, Landkreis Wiedenbrück, Regierungsbezirk Detmold, NRW 1939 - 1950.	209
Abb. 21:	Entwicklung der Bevölkerungsdichte 1939 - 1950.	210
Abb. 22:	Bewohnte Notwohngebäude und Notwohnungen.	211
Abb. 23:	Gütersloh im regionalen und interregionalen Vergleich vor und nach dem Zweiten Weltkrieg.	216
Abb. 24:	Filmstill aus "Denn wo ein Wille ist, ist auch ein Weg..."	224
Abb. 25:	Bauzonenplan, Stand 1956.	231
Abb. 26:	D-Plan Nr. 1 "Rhedaer Strasse".	243
Abb. 27:	Anzahl der Durchführungs- und Bebauungspläne 1955 - 1969.	244
Abb. 28:	Lage der Pläne im städtebaulichen Zusammenhang.	244
Abb. 29:	Lage der Durchführungspläne.	245
Abb. 30:	Lage der Bebauungspläne.	245
Abb. 31:	Lage aller Pläne.	246
Abb. 32:	Größe der Pläne nach Lage - Durchführungspläne.	246
Abb. 33:	Größe der Pläne nach Lage - Bebauungspläne.	246
Abb. 34:	Größe der Durchführungspläne.	247
Abb. 35:	Größe der Bebauungspläne.	247
Abb. 36:	Ziele der Durchführungspläne.	249
Abb. 37:	Ziele der Bebauungspläne.	249
Abb. 38:	Anzahl der Ziele in den Durchführungsplänen.	249
Abb. 39:	Anzahl der Ziele in den Bebauungsplänen.	250
Abb. 40:	Art der Nutzung bei Durchführungsplänen.	251
Abb. 41:	Art der Nutzung bei Bebauungsplänen.	251
Abb. 42:	Maß der Bebauung der Durchführungspläne (Geschossigkeit).	252
Abb. 43:	Maß der Bebauung der Bebauungspläne (Geschossigkeit).	252
Abb. 44:	Bauweise der Durchführungspläne.	253
Abb. 45:	Bauweise der Bebauungspläne.	253
Abb. 46:	Blessenstätte 1953.	258
Abb. 47:	B-Plan Nr. 33 "Malvenweg" (Ausschnitt).	260
Abb. 48:	Beschädigte oder zerstörte Wohnungen des Bestandes 1939.	262
Abb. 49:	Zerstörte oder unbewohnbar beschädigte Wohnungen 1947.	262
Abb. 50:	Übersicht der Förderprogramme des Landes Nordrhein-Westfalen 1948 - 1965.	264
Abb. 51:	Eigentumsbildung durch die "Wohnungsbau-Lotterie" 1957.	266
Abb. 52:	Übersicht, Förderungen durch das I. und II. Wohnungsbaugesetz.	267
Abb. 53:	Zerstörte Wohnungen im Vergleich.	275
Abb. 54:	Wohnbevölkerung nach der Religionszugehörigkeit, Gütersloh und regional.	275
Abb. 55:	Förderung der Wohnungsbautätigkeit durch städtische Maßnahmen bis Dezember 1954.	279
Abb. 56:	Entwicklung des Wohnungsbestandes 1951 - 1969.	283
Abb. 57:	Vergleich des Wohnungsbestandes Gütersloh und Deutschland.	283
Abb. 58:	Baugenehmigungen 1951 - 1969.	284
Abb. 59:	Belegungsdichte 1958 - 1968.	284
Abb. 60:	Öffentlich geförderte Wohnungen am jährlichen Wohnungszugang	

	1951 - 1969.	285
Abb. 61:	Öffentlich geförderte Wohnungen Deutschland	286
Abb. 62:	Wechsel der Bauherren 1951 - 1969 (Wohngebäude).	286
Abb. 63:	Dringlich wohnungssuchende Parteien: Verhältnis suchende zu vermittelte Parteien.	287
Abb. 64:	Defizite an Wohnungen 1958 - 1968.	288
Abb. 65:	Monatlich bewilligte Mietbeihilfen 1954 - 1969.	288
Abb. 66:	Vergleich der Miet - und Lastenbeihilfe (ab 1965 Wohngeld) Stadt Gütersloh - NRW 1954 - 1965.	289
Abb. 67:	Bearbeitete Anträge nach § 7 c EStG.	290
Abb. 68:	Mietverhältnisse in städtischen Räumen 1954 - 1969.	290
Abb. 69:	Unterkünfte für Obdachlose in Dauerbauweise und in Notunterkünften, Notunterkünfte für SBZ-Flüchtlinge.	291
Abb. 70:	Verkehrsflächen der Innenstadt von Dortmund. Stand 1945 und Stand nach der Neuplanung.	295
Abb. 71:	Erwerb und Verkauf von Grundstücken der Stadt Essen 1948 - 1955.	296
Abb. 72:	Gesamte Steuereinnahmen, Gewerbesteuereinnahmen, Anteil der Gewerbesteuer am Gesamtsteueraufkommen 1950 - 1969.	299
Abb. 73:	Wichtigste Ausgaben im täglichen Durchschnitt der Jahresrechnung 1952 - 1969.	299
Abb. 74:	Bebauungsplan Nr. 20/3 Baugebiet zwischen Kahlertstraße, Surenhofsweg und Schlangenhof (Ausschnitt).	306
Abb. 75:	Kumulierte Zuwächse im Grunderwerb und tatsächlicher Grundbesitz 1953 - 1969.	308
Abb. 76:	Merkmal der Bodenwirtschaft der Stadt Gütersloh 1945 - 1969 Kauf, Tausch und Verkauf.	309
Abb. 77:	Erbbaurechte insgesamt, an Private und an Wohnungsunternehmen.	312
Abb. 78:	Anteile der in Erbbaurecht vergebenen Flächen an private Bauherren und Wohnungsunternehmen 1948 - 1969.	312
Abb. 79:	Merkmale der Bodenwirtschaft der Stadt Gütersloh 1945 - 1969 Vergabe von Erbaurechten.	313
Abb. 80:	Vergleich der Bodenrichtwerte der Entwicklungsachse Kahlertstraße.	314
Abb. 81:	Durchführungsplan Nr. 16/1 "Berliner Straße zwischen Kökerstraße und Münsterstraße" vom 16.4.1959 (Ausschnitt).	328
Abb. 82:	Generalverkehrsplan 1957 - Inhalte und Ergebnisse.	329
Abb. 83:	Umlegung nach dem "Gesetz über Maßnahmen zum Aufbau in den Gemeinden (Aufbaugesetz)" vom 9. Mai 1952 - GV.NW. S. 75.	335
Abb. 84:	B-Plan Nr. 15 "Nordseite der Königstraße".	338
Abb. 85:	Umgestaltung der Innenstadtstraßen durch den GVP.	340
Abb. 86:	B-Plan Nr. 22 "Am Domhof".	342
Abb. 87:	B-Plan Nr. 46 "Stadtgebiet zwischen Berliner Straße, Eickhoffstraße, Kökerstraße und Strengerstraße".	345
Abb. 88:	Eisleben.	352
Abb. 89:	Südtor des GVP 1958.	364
Abb. 90:	Lage des Rathauses, 2012.	369
Abb. 91:	B-Plan Nr. 57 "Stadtgebiet zwischen Büskerweg, Berliner Straße, Eickhoffstraße, Strenger Straße".	373
Abb. 92:	Lage der Durchführungs- und Bebauungspläne 1955 - 1969.	380
Abb. 93:	Entwicklungstriangel - drei Perioden der Stadtentwicklung.	381
Abb. 94:	Vom Dorf zur Stadt - Vereinfachtes Siedlungsmodell der Stadt Gütersloh.	382
Abb. 95:	Korrelation des Wohnungsbaus mit wohnungspolitischen Zäsuren.	386
Abb. 96:	Bodenwirtschaft als Teil der Stadtentwicklung.	387
Abb. 97:	Zusammenwirken der Entwicklungsschwerpunkte.	393
Abb. 98:	Gütersloh 1822.	402
Abb. 99:	Gütersloh 1868.	402

Abb. 100:	Gütersloh 1893.	403
Abb. 101:	Gütersloh 1910.	404
Abb. 102:	Gütersloh 1934.	405
Abb. 103:	Gütersloh 1949.	406
Abb. 104:	Lage der Ortsteile	407

Abkürzungsverzeichnis

AP	Arbeitsplatz; Arbeitsplätze
ABI AHK	Amtsblatt der Alliierten Hohen Kommission Deutschland
BA	Bauabschnitt
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung Nordrhein-Westfalen
BBauG	Bundesbaugesetz
BBL	Bruttobauland
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
B-Plan	Bebauungsplan
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
DM	Deutsche Mark
D-Plan	Durchführungsplan
DSchG	Denkmalschutzgesetz Nordrhein-Westfalen
ECA	Economic Cooperation Administration
EFH	Einfamilienhaus
EG	Erdgeschoss
ERP	European Recovery Program
ESTG	Einkommensteuergesetz
EU	Europäische Union
EW	Einwohner
FNP	Flächennutzungsplan
GBI	Gesetzblatt
GE	Gewerbegebiete
GG	Grundgesetz
GI	Industriegebiete
GO	Gemeindeordnung
GS	Gesetzessammlung
GV. NW	Gesetz- und Ordnungsblatt NRW
GVP	Generalverkehrsplan
IHK	Industrie- und Handelskammer
KG	Kellergeschoss
LEP	Landesentwicklungsplan
MI	Mischgebiet
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MK	Kerngebiete
MSA	Mutual Security Agency
NBL	Nettobauland
NW	Nordrhein-Westfalen
OG	Obergeschoss
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OWL	Ostwestfalen-Lippe

PrGS	Preußische Gesetzessammlung
PrMBl	Ministerialblatt der königlich-preußischen Verwaltung
RGBL	Reichsgesetzblatt
RM	Reichsmark
Sächs. GBl.	Sächsisches Gesetzblatt
STOL	Short Take Off And Landing
StVO	Straßenverkehrsordnung
Thür. GS	Thüringische Gesetzessammlung
TOP	Tagesordnungspunkt
TWE	Teutoburger Wald-Eisenbahn
UG	Untergeschoss
VTOL	Vertical Short Take Off And Landing
WA	Allgemeine Wohngebiete
WE	Wohneinheit
WiGBL	Gesetz- und Ordnungsblatt des Wirtschaftsrates des vereinigten Wirtschaftsgebietes
WoBauG	Wohnungsbaugesetz
WR	Reine Wohngebiete

Internetquellen

Alphabetisch, Angaben in der Reihenfolge: Website {Letzter Zugriff} Inhaber der Website laut Impressum. Bei Websites ohne Angaben des {letzten Zugriffs} wurde im Text lediglich verwiesen, der Websiteinhaber wurde dann mit einem - Trennstrich abgesetzt.

<http://preview.bldambrandenburg.de> {3.11.2011} Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum

<http://sg-etuo.de> {3.3.2012} Spotting Group Gütersloh

<http://whc.unesco.org> {12.7.2011} United Nations Educational Scientific And Cultural Organization

<http://www.architektenlexikon.at> {10.7.2011} Architekturzentrum Wien

<http://www.areal.org/areal/> - Verein k.e.i.m., Verein V.i.P., CH-4058 Basel

<http://www.bbsr.bund.de> {1.1.2012} Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung

<http://www.bezregdetmold.nrw.de> {10.4.2011} Bezirksregierung Detmold

<http://www.bielefeld.ihk.de> {3.5.2011} Industrie- und Handelskammer Ost-westfalen zu Bielefeld

<http://www.bpb.de> {6.3.2011} Bundeszentrale für politische Bildung

<http://www.destatis.de> {17.4.2011} Statistisches Bundesamt

<http://www.deutsche-biographie.de/sfz113288.html> {29.1.2011} Bayerische Staatsbibliothek

<http://www.dhm.de> {12.10.2009} Deutsches historisches Museum

<http://www.dradio.de> {22.4.2011} Deutschlandradio

<http://www.fotoerbe.de> - Institut für Museumsforschung

<http://www.gauselmann.de> {22.7.2011} Unternehmen Gauselmann Gruppe

<http://www.habitat67.com/home.html> - Verwaltung des Habitat Komplexes
Att. Max Lortie, General Partner, 2600, Avenue Pierre-Dupuy, Lobby 3, Montreal, Quebec, Canada, H3C 3R6, Habitat Montreal

<http://www.iat.eu/forschung-aktuell/2010/fa2010-04.pdf> {26.3.2011} Institut Arbeit und Technik (Zentrale wissenschaftliche Einrichtung der Westfälischen Hochschule Gelsenkirchen Bocholt Recklinghausen in Kooperation mit der Ruhr-Universität Bochum)

<http://www.it.nrw.de/kommunalprofil/I05754008.pdf> {10.4.2011} Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein Westfalen

<http://www.kirschenland.de> - Pro Witzenhausen GmbH

<http://www.landtag.nrw.de> {25.9.2011} Landtag Nordrhein-Westfalen

<http://www.museum-klarenthal.org> - Stadtmuseum Wiesbaden Klarenthal

<http://www.mwebwv.nrw.de> {14.6.2012} Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

<http://www.podcast.de> {27.11.2011} Deutsche Welle

<http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-46173250.html> {12.2.2012} Der Spiegel online

<http://www.stadtdetmold.de> - Stadt Detmold

<http://www.verwaltungsgeschichte.de/oppeln.html> {29.1.2012} Website Michael Rademacher

<http://www.wegweiser-kommune.de> - Bertelsmann Stiftung

Zeitungen 1945 - 1969

Gütersloher Zeitung bis 30.6.1967, ab 3.7.1967 Neue Westfälische
Freie Presse bis 30.6.1967, ab 3.7.1967 Neue Westfälische
Westfalenblatt
Die Glocke

Parteizugehörigkeiten der zitierten Stadtverordneten und Ratsmitglieder Stadtbauräte 1945 - 1969

Stadtverordnete, Ratsmitglieder

Breenkötter, CDU
Edle von Daniels, FDP
Eichberg, SPD
Harlinghausen, DP (Deutsche Partei)
Kardinahl, CDU
Kollmeyer, CDU
Lakämper, CDU
Lewerenz, SPD
Maßmann, Dr., CDU
Meisolle SPD
Mohn, CDU
Quirll, Dr. FDP
Reitmann ge. Teismann, FDP
Schandert, SPD
Strothmann, CDU
Struck, SPD
Sundermann FDP
Tödtmann, CDU
Vogelsang, SPD
Walkenhorst CDU
Weinand, BM
Wolf, DP (Deutsche Partei)
Zabel, CDU

Stadtbauräte 1945 - 1969

Möller, Herbert; 1939 - 1953 (während der Militärzeit von November 1939 bis 26.6.1945 durch Ludwig Schluckebier vertreten, Dienstzeit bis 1937)
Stieglitz, Hans-Werner; 1954 - 1971

Erklärung

Die vorliegende Arbeit wurde in allen Teilen selbständig und nur unter Zuhilfenahme der angegebenen Quellen und Literatur verfasst.

Gütersloh, 30.9.2012

Michael Zirbel

Danksagung

Allen, die mir geholfen haben, sage ich herzlichen Dank:

Heiner Brockhagen, Dr. Wolfgang Büscher, Bernhard Bußwinkel, Rainer Drees, Beate Freier-Bongaertz, Sandra Geller, Dr. Gerd Geuenich, Dr. Werner Glenewinkel, Wolfgang Hoppe, Dr. Markus Kremer, Dr. Elisabeth Menke, Bernd Mombrei, Oliver Mummert, Ulrich Paschke, Albrecht Pfortner, Hannes Richert, Uwe Rose, Wolfgang Schmelz, Prof. Dr. Norbert Schöndeling, Hendrik Schrenk, Fritz Stegen, Rainer Venhaus, Mechthild Walter, Michael Werwer.