

# Willkommener Abschied – und das Ende der Stadt als Form?

*Sigrid Brandt*

## 1. Visionen und Wendungen

Als sich die CIAM 1959 im niederländischen Otterlo zum letzten Mal traf, standen die Forderungen und Vorstellungen der von ihr propagierten und geprägten Moderne – oder vielmehr das, was der Wiederaufbau in Deutschland davon übriggelassen hatte – mit geradezu galoppierender Dringlichkeit zur Disposition. Hannes Meyer erlebte den letzten Kongress der CIAM und das Aufgeben seiner Vorstellung von Städtebau nicht mehr (Abb. 1). Für ihn waren Städtebau und Architektur ausschließlich durch funktionale Forderungen begründbar gewesen: „Städtebau ist die Organisation sämtlicher Funktionen des kollektiven Lebens“, so Meyers Credo.<sup>1</sup> Ästhetik galt ihm als Überbleibsel bourgeoisen Zeiten; Baukunst und Intuition sollten durch Wissenschaft ersetzt werden. Er und viele seiner Architektenkollegen verstanden sich dabei weniger als Verfechter eines Internationalen Stils, sondern vielmehr als Erbauer einer neuen Gesellschaft.

So gesehen ist auch seine spätere Auffassung weniger erstaunlich, als es im ersten Moment erscheinen mag:



Abb. 1: Hannes Meyer bei der Begehung des Baugeländes für die Bundesschule des ADGB in Bernau, 1928



Abb. 2: Wolf Jobst Siedler, *Die gemordete Stadt*, Berlin 1964, Titel

Mit derselben Unbedingtheit, mit der er die Bundesschule des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes in Bernau aus Funktionsdiagrammen entwickelte,<sup>2</sup> verteidigte er wenige Jahre später die unter Stalin zu Beginn der 1930er Jahre vollzogene Wende im Bauen als eine „politische Notwendigkeit in einer Welt, in der die ‚nationalen Belange‘ zur Rüstung der kulturellen Verteidigung geworden sind.“<sup>3</sup> Meyers Biografie steht nur stellvertretend für viele andere, die mehrere politische Systeme des 20. Jahrhunderts erlebt haben und darin verwickelt waren – und damit auch den permanenten Wechsel architektonischer und städtebaulicher Vorstellungen erfuhren, die zutiefst in Frage gestellt haben, ob man sich über architektonische Formen ein Bild von dem verschaffen könne, der darin wohnt.

Wolf Jobst Siedler hat treffend zu Beginn der 1960er Jahre auf den Punkt gebracht, wie Avantgarde und Konservative, Moderne und Beharrungsvermögen im 20. Jahrhundert mehrfach durcheinandergewirbelt wurden (Abb. 2). In

seinem Buch *Die gemordete Stadt: Abgesang auf Putte und Straße, Platz und Baum* schreibt er 1964: „Die Rückschrittlichkeit dieses Bandes bezieht also ihr gutes Gewissen aus den freundlichen Beziehungen, die er mit dem Fortschritt zu unterhalten glaubt. Sein Konservatismus hat die heitere Arroganz, von seiner Modernität überzeugt zu sein.“<sup>44</sup> Und es steht außer Zweifel, dass auch Siedlers Kritik der Nachkriegsmoderne längst auf dem Prüfstand der Geschichte gelandet ist. Erinnert sei an die Kritische Neuausgabe der Charta von Athen von Thilo Hilpert, 1984 und 1988 erschienen.

Was war in Otterlo, anlässlich der Zusammenkunft eines kleinen, hochelitären Zirkels namhafter Architekten, die in der Architekturgeschichte umso pointierter Platz finden sollte, passiert? Die CIAM musste zur Kenntnis nehmen, dass trotz eines großen Aufgebots an Entwürfen, Planungen und Realisierungen das Modell einer funktionsgeleiteten Stadt die Bedürfnisse nach einem würdigen Leben offensichtlich nicht erfüllen konnte.

## 2. Fortschrittskritik

Der sich in Otterlo abzeichnende und kommende architektonische Strukturalismus bezog sich ausdrücklich auf Claude Lévi-Strauss und dessen Band *Traurige Tropen*, der 1955

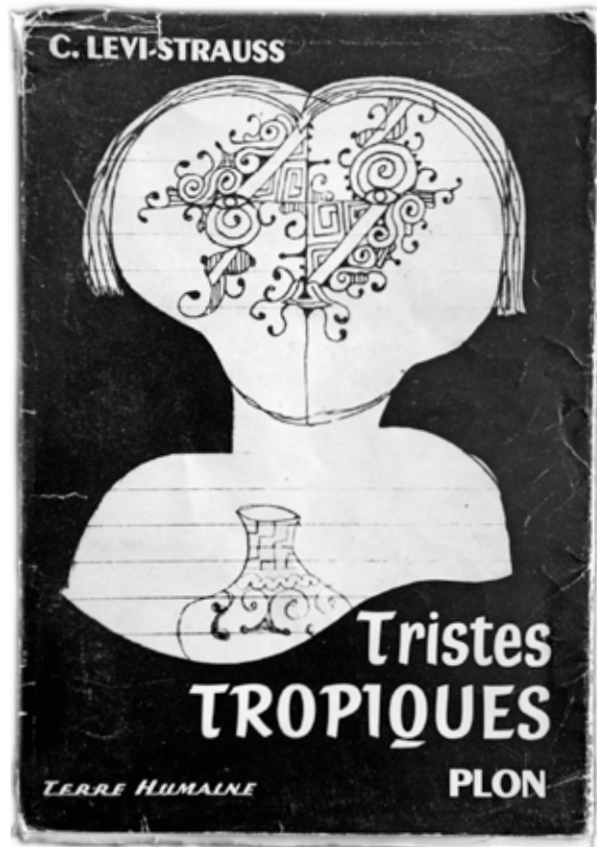


Abb. 3: Claude Lévi-Strauss, Titelbild der ersten Ausgabe von *Tristes tropiques*, Paris 1955

erschienen war (Abb. 3). Lévi-Strauss hatte 1935 bis 1938 auf seiner Expedition nach Südamerika mit großer Sensibilität die bedrohte Vielfalt des Lebens einerseits und die grundsätzliche Vergleichbarkeit menschlicher Sozialisation andererseits gesehen. Lévi-Strauss ging davon aus, dass die menschliche Gesellschaft allgemeinen Gesetzen, das heißt mit Bezug auf Sigmund Freuds Theorie unbewussten

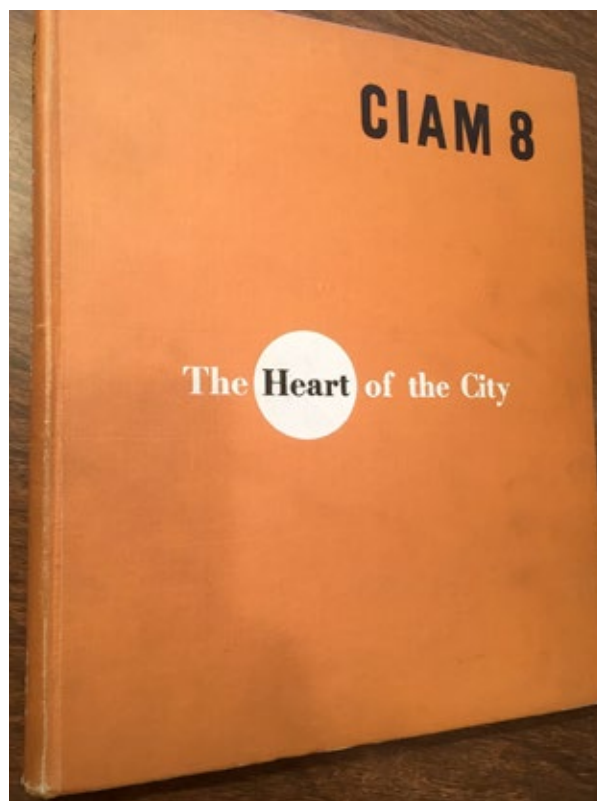


Abb. 4: Kongressakten des 8. CIAM-Kongresses, Lund Humphries (Hrsg.), erste Auflage, London 1952. Illustrationen: Saul Steinberg, Typographie: John Denison-Hunt, Grafikdesign: Max Huber und John Denison-Hunt, Titel

Tiefenstrukturen unterworfen ist. Den Fortschrittsbegriff, und dies war wohl das Entscheidendste und Nachhaltigste seiner Überlegungen, ersetzte er durch den Begriff der Diskontinuitäten. Mit dem auf Lévi-Strauss rekurrierenden architektonischen Strukturalismus wird die Vorstellung eines „form follows function“ durch die der polyvalenten Form abgelöst. Auch die Frage nach dem „Herz der Stadt“, „The Heart of the City“ wurde in Otterlo 1959 noch einmal neu gestellt (Abb. 4). Sie war bereits 1951 auf dem 8. Kongress der CIAM im englischen Hoddesdon als eine zu lange vernachlässigte thematisiert worden; man hatte nach einem Begriff für etwas gesucht, das man als zunehmend bedroht ansah, etwas wie „collective emotion“ oder „collective expression“.<sup>5</sup>

Auch jenseits des Eisernen Vorhangs war die grundsätzliche Offenheit der Form, ihre mögliche Verwendung für unterschiedliche Funktionen seit geraumer Zeit in der

Diskussion. Auf der Erfurter Konferenz von 1956 zu städtebaulich-denkmalpflegerischen Themen hatte Waclaw Ostrowski, Leiter des Instituts für Theorie und Geschichte der Architektur und Urbanistik an der Polnischen Akademie der Wissenschaften Warschau diese Polyvalenz der Formen als Begründung für das geforderte Anknüpfen an die historisch gewachsene und überlieferte Stadt ins Feld geführt: „Die räumlichen Formen der Stadt weisen (...) eine größere Beständigkeit auf als die gesellschaftlich-wirtschaftliche Lage, die sie zum Leben berufen hat. (...) In den neuen veränderten gesellschaftlichen Verhältnissen dienen die alten Elemente der räumlichen Struktur nicht immer jenen Zwecken, für welche sie geschaffen wurden, sie verschwinden nicht immer und hören nicht immer auf, nutzbar zu sein. Sehr oft wechseln sie nur ihre Funktion und ihren gesellschaftlichen Inhalt, wobei sie sich selbst mehr oder weniger wesentlich ändern.“<sup>6</sup>

### 3. Erinnerung I: Kritik der Korridorstraße

Die Modernisierung historischer Städte nach dem Zweiten Weltkrieg soll vor dem nur ausschnitthaft skizzierten Hintergrund der vielfältigen und äußerst konträren Debatten um die architektonische und städtebauliche Moderne seit der Zwischenkriegszeit im Folgenden exemplarisch und an nur wenigen Beispielen gezeigt werden. Die Frage richtet sich dabei nicht auf eine Polarisierung von Moderne und Gegenmoderne, Bau und Gegenbau, sondern nach dem ganz unterschiedlichen Vorgehen in Großstädten, in mittleren Städten und in Kleinstädten.

Wenn sich eines seit dem Ausgang des Ersten Weltkrieges mit denkbar größter Kontinuität bis in die 1960er Jahre hindurchzieht – und dies über alle politischen und ideologischen Grenzen hinweg –, dann ist es die Kritik an der Korridorstraße und den Mietshauskasernen des ausgehenden 19. Jahrhunderts. „Laßt sie zusammenfallen, die gebauten Gemeinheiten! Steinhäuser machen Steinerzen“<sup>7</sup> – so Bruno Taut, der bereits zu Beginn der 1930er Jahre zu einem scharfzüngigen Kritiker einer ins Schematische abdriftenden Moderne geworden war und für deren Geschichtsvergessenheit wenig Verständnis zeigte (Abb. 5).<sup>8</sup> Auch Werner Hegemanns in der Architekturgeschichte des 20. Jahrhunderts vieldiskutierte Band *Das steinerne Berlin* ist am Ende der zwanziger Jahre weiterhin von dieser Kritik geprägt.<sup>9</sup> Der Weimarer Republik in der kurzen Zeit ihrer Existenz aber war es unmöglich gewesen, umfangreiche Abrisse ins Werk zu setzen, zu groß die Wohnungsnot, der man mit licht- und luftdurchfluteten Siedlungsbauten zu begegnen versuchte.

### 4. Der willkommene Luftkrieg

Zur Kritik am Spekulationsbau der Kaiserzeit kam spätestens in den dreißiger Jahren ein weiterer Punkt hinzu. Der Luftkrieg hatte im Ersten Weltkrieg an Bedeutung



Abb. 5: Bruno Taut, *Lasst sie zusammenfallen, die gebauten Gemeinheiten*, in: „Die Auflösung der Städte oder Die Erde eine gute Wohnung oder auch: Der Weg zur alpinen Architektur“ (Tafel 1), Hagen 1920

gewonnen, wurde aber noch nicht entscheidend für den Kriegsverlauf. Wenn es einen neuen Weltkrieg geben würde, das wurde zunehmend deutlich, sollte dies auch ein Luftkrieg ungekannten Ausmaßes werden. Die Weimarer Republik hatte sich nach dem Vertrag von Rapallo vom April 1922, der vom deutschen Außenminister Walther Rathenau und seinem sowjetrussischen Amtskollegen Georgi Tschitscherin unterzeichnet wurde, mehrere, als zivile Einrichtungen getarnte Ausbildungsstätten für Militärpiloten, geheime Fliegereinheiten und einen geheimen Ausbildungsfliegerhorst in der Nähe der russischen Stadt Lipezk gesichert.<sup>10</sup>

Die Rolle eines Luftkrieges für die zu modernisierenden Städte beschäftigte auch zahlreiche Architekten, darunter Le Corbusier. Im Dezember 1934 schrieb er an den Lieutenant-Colonel Vauthier: „Concernant nos questions d’urbanisme, la couardise, la pleutlerie, la lâcheté, la soif de l’argent sont telles que j’en arrive à admettre que seule la frousse finira par secouer les gens et c’est peut-être la peur des torpilles aériennes qui conduira à une transformation complète des villes, par démolition et reconstruction. Et nous rentrerons ici tout tranquillement dans la grande tradition de l’histoire qui a voulu que la plupart des villes fussent créés sur base militaire.“<sup>11</sup>

Hamburg, seit den schwersten Luftangriffen vom Juli/August 1943 in noch folgenden Angriffen bis zum Ende des Krieges in weiten Teilen zerstört, sollte zum Modellfall der neuen Stadt werden. Die Luftkriegserfahrungen spielten dabei eine nicht unwesentliche Rolle – neben der als überzeitlich und überörtlich empfundenen Vorstellung, „das Problem unserer Städte an der Wurzel zu fassen“.<sup>12</sup> Im Februar 1944 schreibt Rudolf Hillebrecht in den *Nachrichten für unsere Kameraden im Felde*: „Leben bricht hervor und sei es durch Krieg. Neugestaltung deutscher Städte mußte so lange ein literarisches Unternehmen mit eingestreuten Brocken echter Lyrik und Prosa (...) bleiben, bis die Voraussetzungen dafür da waren. Diese sind nun da, die positiven Voraussetzungen, die der Krieg durch die Wandlung unseres Selbst geschaffen hat.“<sup>13</sup> – Die alte Stadt, in welcher Form und aus welcher Zeit auch immer, kam in dieser *totalen* Stadtplanung nicht vor.

So *total*, wie es sich mancher Planer – wissentlich im Widerspruch zu einer Mehrheit der Bevölkerung und in Auseinandersetzung mit andersdenkenden Kollegen – vorgestellt hatte, verlief der Wiederaufbau vieler Städte bekanntlich nicht. Prägend wurden jedoch die Verkehrsschneisen, die durch die historischen Städte geschlagen wurden, erinnert sei an das Beispiel von Hamburg als eines unter vielen (Abb. 6).

In Rotterdam verfolgten Stadt- und Staatsregierung das Ziel, auf der Grundlage weitreichender Pläne bereits der Vorkriegszeit, mit der bisherigen räumlichen und funktionalen Gliederung der Innenstadt zu brechen; der Plan von Cornelis van Traa von 1946 sah eine Entmischung und Auflockerung der Innenstadt sowie eine Neuordnung der Verkehrswege und Versorgungsleitungen vor (Abb. 7). Die Pläne Willem Gerrit Witteveens hatten anders ausgesehen:



Abb. 7: Rotterdam 1940 nach der Zerstörung und Entrümmung

Er wollte sich in Einzelarchitekturen durchaus an historischen Vorbildern orientieren und darüber hinaus wesentliche Elemente der alten Stadt in die neue integrieren, scheiterte aber an Wirtschaft und Politik und geriet mit seinem Nachfolger Cornelis van Traa in schwere Auseinandersetzungen: Witteveen galt als konservativer Bewahrer, van Traa als moderner Neuerer.<sup>14</sup>

## 5. Nachkriegsmoderne in historischer Kontextualisierung

In Darmstadt, das vor Kriegsbeginn 100.000 und mit Kriegsende 45.000 Einwohner zählte, ging in 36 Bombenangriffen nahezu die gesamte Altstadt in Flammen auf. In



Abb. 6: Hamburg, Ludwig-Erhard-Straße



Abb. 8: Darmstadt, Luisenplatz

der Mittelstadt, weitaus weniger im Fokus internationaler Aufmerksamkeit stehend als etwa Hamburg, Rotterdam, Berlin, Warschau oder Königsberg, prägte mit Karl Gruber ein Architekt und Stadtplaner einen Wiederaufbau, der ebenso wenig wie seine Kollegen in den Groß- und Hauptstädten an einer Rekonstruktion interessiert war, als Städtebauhistoriker aber die Bindung an die überkommene Stadt nicht aufgeben wollte (Abb. 8).

Silke Steets schreibt anlässlich der Ausstellung des Bundes Deutscher Architekten von 2009 mit sechs Stadtporträts der „zweiten Reihe“ zum Fall Darmstadt:

„Die Nachkriegsmoderne in Darmstadt zeichnet sich durch eine historisch aufmerksame Kontextualisierung aus. Markantestes Beispiel ist die Rheinstraße, die rund zweieinhalb Kilometer lange Achse zwischen Bahnhof und Schloss. Die Planung orientierte sich an der klassizistischen Konzeption des Hofbaumeister Georg Moller. Dieser hatte Anfang des 19. Jahrhunderts bei der Anlage der westlichen Vorstadt den Übergang vom Stadtrand zur Innenstadt mit sich zunehmend verdichtender Bebauung konzipiert. Dies aufnehmend, wurde die Rheinstraße als Abfolge unterschiedlicher Plätze entworfen und eine Gliederung des Stadteingangs durch Torbauten vorgenommen. Der im Krieg zerstörte, historische Stadtraum wurde in modernen Formen wiedergewonnen.

Was die Moderne in Darmstadt heute auszeichnet, ist ihre Beiläufigkeit. Die Rheinstraße ist eines der wesentlichen Elemente, die man braucht, um sich Darmstadt vorzustellen. Dennoch taucht sie auf keiner Postkarte auf. Die

Nachkriegsmoderne scheint in Darmstadt die Vergangenheit in einer Weise aufgenommen zu haben, die es umgekehrt der Moderne ermöglicht, im Alltag anzukommen.“<sup>415</sup>

Und selbst das idyllische Rothenburg ob der Tauber, die Kleinstadt im Landkreis Ansbach in Bayern – an ihr hatte sich Georg Dehios Denken in Ensemble-Kategorien der Denkmalpflege entzündet, sie wurde im Zweiten Weltkrieg zu 40 Prozent zerstört – gehört in eine Geschichte des *praktischen* Umgangs der Moderne mit der historischen Stadt (Abb. 9). Es ist zu einfach, den in weiten Teilen rekonstruierenden Wiederaufbau und die damit verbundenen Korrekturen des Zerstörten schlichtweg als Fälschung zu bezeichnen. Die Sehnsucht nach mittelalterlich anmutender Geborgenheit ist nicht das Gegenbild der Moderne. Die Moderne führt diese Sehnsucht vielmehr als kompensatorisches Element als die andere Seite der Moderne mit sich (Abb. 10).

## 6. Erinnerung II: Städtebaugeschichte

Wenn nach der Antwort der städtebaulichen, janusköpfigen Moderne auf die historische Stadt gesucht wird – und insbesondere im geteilten Deutschland, ist die Frage nach dem Interesse an Städtebaugeschichte nicht weit.

Die Entwicklung der Städtebaugeschichtsschreibung nach dem Zweiten Weltkrieg ist ganz wesentlich von den unterschiedlichen Strömungen des aktuellen baulichen Geschehens in Ost- und Westdeutschland geprägt. Während



Abb. 9: Rothenburg ob der Tauber, die Altstadt im Zweiten Weltkrieg zu 40% zerstört

man in der Bundesrepublik nach kurzer Zeit an die städtebauliche und architektonische Moderne der Zwischenkriegszeit anknüpfte, folgte die DDR bis zur Mitte der 1950er Jahre einem anderen Konzept der Moderne, dem der nationalen Traditionen.

Die verschiedenen städtebaulichen Leitbilder korrespondieren auch mit verschiedenen Zugriffen auf Städtebaugeschichte. Unter den Vorzeichen einer Architektur der nationalen Traditionen ist das Interesse für Städtebaugeschichte im Osten bis zur Mitte der 1950er Jahre groß. Gerhard Strauss fördert Untersuchungen an der Berliner Bauakademie; Publikationen unter anderem zur Idealstadt, zur frühfeudalen Stadt sowie Fallstudien zu einzelnen Städten erscheinen in diesen Jahren. Nach 1955 ist ein Bruch zu verzeichnen, der sich deutlich an mehreren Aspekten ablesen lässt. Die „nachgeholte Moderne“ (Thomas Topfstedt) wird verbindlich in der Architektur, nationale Traditionen werden zurückgedrängt.

In der Bundesrepublik ist das Interesse an Städtebaugeschichte anders motiviert. Wolfgang Braunfels' Arbeit zum mittelalterlichen Städtebau in der Toskana geht vor allem den städtisch-bürgerlichen Instrumentarien von Stadtgestaltung nach – und somit Fragen der Teilhabe an Entscheidungsprozessen jenseits von Expertokratie und damit verbundenen Deutungshoheiten; andere städtebauhistorische Arbeiten untersuchen mittelalterliche deutsche Städte als identitätsstiftende Vergewisserung in dem nun innerhalb der Nachkriegsordnung geteilten und so umso mehr der Legitimation bedürftigen Deutschland.



Abb. 10: Anstelle einer unscheinbaren Scheune 1950 neu errichtet: die Gerlach-Schmiede, Titel Merian Heft 12, 1954



Abb. 11: Wolfgang Rauda, *Lebendige städtebauliche Raumbildung. Asymmetrie und Rhythmus in der deutschen Stadt*, erschienen 1957 im (Ost-)Berliner Henschel-Verlag und im Verlag Julius Hoffmann Stuttgart, Titel

Die Arbeit des Städtebauhistorikers Wolfgang Rauda, „Lebendige städtebauliche Raumbildung. Asymmetrie und Rhythmus in der deutschen Stadt“,<sup>16</sup> bewegt sich in den Jahren des Kalten Krieges, von dem Geschichtsschreibung selbstredend nicht unberührt blieb, gewissermaßen in einem Niemandsland (Abb. 11). Sein Insistieren auf dem Phänomen und Begriff des Rhythmus führt dabei zurück an die Jahrhundertwende in der Kunstgeschichte.<sup>17</sup> Die historischen Städte, die er nicht auf ihre geschichtliche Dimension allein, sondern ihre daraus resultierenden räumlichen Zusammenhänge befragt, sind Mittel- und Kleinstädte; sie liegen fernab der hitzigen Diskussionen der Modernisten in den Großstädten um Verkehr, Wohnen und Freizeit. Wesentlich für seine Auffassung von geglückter Urbanität sind Bewegung, Körperlichkeit, Plastizität und Wahrnehmung der Stadt.

Rauda legt seiner Betrachtung von Städtebaugeschichte einen weiteren Begriff zugrunde, der im Verlauf der 1950er Jahre sowohl aus ost- als auch aus westdeutscher Sicht völlig anachronistisch erscheinen musste: Komposition. Und er verbindet Komposition nicht nur hier mit den Vorstellungen der Jahrhundertwende, etwa von Raum und Plastizität, wie sie Adolf von Hildebrand geprägt hatte.

Der Begriff des „shaped void“ – der „geformten Leere“ – ist zwei Jahre später, 1959, ein Terminus des ins amerikanische Exil ausgewanderten Paul Zucker (Abb. 12). Er be-

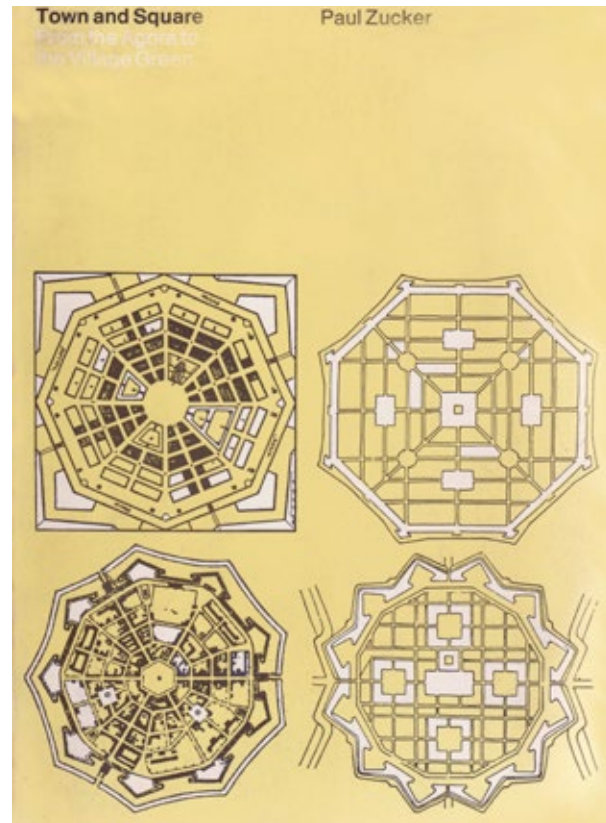


Abb. 12: Paul Zucker, *Town and Square. From the Agora to the Village Green*, Titelbild der 2. Auflage, Cambridge/London 1973 (Erstausgabe Cambridge 1959)

klagte das Verhältnis der funktionalistischen Moderne zum städtischen Platz grundsätzlich: „These considerations [the functional considerations] have somewhat overshadowed the fundamental importance of the square as a basis factor in town planning, as the very heart of the city. Only now does interest turn toward this central formative element, which makes the community a community and not merely an aggregate of individuals.“<sup>18</sup> Weder Karl Gruber noch Wolfgang Rauda noch Paul Zucker reden der Unveränderlichkeit historischer Städte das Wort, aber sie beharren auf optischen und kinästhetischen Aspekten des Raumes, der keinesfalls lediglich aus Funktionen und allein mit wissenschaftlichen Methoden geschaffen werden kann.

Die analytische Sicht auf Städtebaugeschichte, die Räume, Formen und Erleben ins Zentrum rückt, und deren umfangreiche Forschungsergebnisse werden nach dem Zweiten Weltkrieg zunehmend vom Umgang mit historischen Städten abgekoppelt und erst später wiederentdeckt. In vielen Fällen und mit höchst unterschiedlichen Resultaten favorisieren die Planer ein Modell, das der alten Stadt bestenfalls den Wert einer Traditionsinsel einräumt, ein Modell, das ebenfalls nicht der Nachkriegszeit entstammt, sondern spätestens mitten im Zweiten Weltkrieg massiv und zielgerichtet vorausgedacht wurde; erinnert sei das Beispiel Leipzig (Abb. 13).<sup>19</sup>



Abb. 13: Leipzig, Generalplanung 1943

Als Antwort der Nachkriegszeit auf die historische Stadt dominieren weithin Phantasien der gegliederten aufgelockerten Stadt einerseits oder großstädtische Vorstellungen andererseits, die ihre Motivation kaiserzeitlichem Repräsentationsbestreben mit monumentalen Plätzen und Boulevards entnehmen. Autogerecht und von ungebremstem Fortschrittsoptimismus sind dabei beide.

Der Nachkriegsstädtebau hat als Antwort auf die historische Stadt wenigstens zwei, wenn nicht mehr Chancen eröffnet, und es ist sinnvoll, beide Modelle als „modern“ zu bezeichnen. Die sehr verschiedenen Ansätze in Ost und West, in Groß-, Mittel- und Kleinstädten bieten ein heterogenes und nicht leicht und pauschal zu beurteilendes Erbe. Es sollte Ausgangspunkt sein für heutige Überlegungen, deren erste Aufgabe es ist, sich von den seinerzeit daran gebundenen Ideologien zu lösen. Das Ende des Kalten Krieges hat längst andere Probleme eröffnet, von denen die Schonung der vorhandenen Ressourcen selbst wiederum kein neues Thema darstellt, angesichts des enormen Wachstums der Bevölkerung in den Städten jedoch so bisher ungekannt ist.

<sup>1</sup> HILPERT, Le Corbusiers Charta, 1988, S. 58. Nach Hilperths Recherchen und Einblicken in die Protokolle des Gründungskongresses der CIAM im schweizerischen La Sarraz nahe Lausanne im Juni 1928 war Hannes Meyer entscheidend an der Formulierung eines funktionalen Städtebaus beteiligt. In der Erklärung von Sarraz vom Juli 1928 sollte es dann heißen: „Der Städtebau kann nicht mehr ausschließlich den Gesetzen eines willkürlichen Ästhetizismus unterworfen sein. Seinem Wesen nach ist er funktioneller Natur“. Ebd., S. 96.

- <sup>2</sup> Die Bundesschule des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes in Bernau ist seit 2017 als Erweiterung der bestehenden Welterbestätte „Das Bauhaus und seine Stätten in Weimar und Dessau“ auf der Liste des UNESCO-Welterbes verzeichnet.
- <sup>3</sup> DURTH, Ostkreuz, 1996, S. 41. Sein Verständnis für diese Notwendigkeit hat seine Familie nicht vor dem stalinistischen Terror bewahrt. Meyer selbst konnte aus der Sowjetunion als Schweizer in die Schweiz zurückkehren, seine Lebensgefährtin in Moskau bekam als Deutsche kein Visum. Sie wurde 1938 erschossen. Vgl. dazu MUSCHELER, Hoffnung, 2016, S. 118ff.
- <sup>4</sup> SIEDLER, Die gemordete Stadt, 1964, S. 7.
- <sup>5</sup> Vgl. DOMHARDT, Heart of the City, 2012, v. a. „Terminologie des Stadtzentrums“, S. 336ff.
- <sup>6</sup> STRAUSS, Städtebau, 1959, S. 60. Prof. Dr.-Ing. Waclaw Ostrowski, Mitglied der Polnischen Akademie der Wissenschaften, Leiter des Instituts für Theorie und Geschichte der Architektur und Urbanistik, Warschau. Ostrowski war im „Büro zum Wiederaufbau Warschaus“, das am 1. Februar 1945 eingerichtet worden war und mehrere, jeweils nur ein paar Tage bestehende Institutionen abgelöst hatte, gemeinsam mit Zygmunt Skibniewski für die Abteilung Stadtplanung zuständig gewesen. Skibniewski hatte zu Beginn der 1930er Jahre bei Bohdan Lachert studiert und bereits seit 1939, ein Jahr später in der Planer-Gruppe PAU städtebauliche Vorstellungen für Warschau entwickelt, die auf die Auflöckerung der Stadt zielten. Vgl. DURTH u. a., Architektur und Städtebau der DDR, 1998, S. 429.
- <sup>7</sup> Das Motto entstammt der Zeichnung von Bruno Taut, die als Tafel 1 seines in Hagen 1920 erschienenen Buchs Die Auflösung der Städte oder Die Erde eine gute Wohnung oder auch: Der Weg zur alpinen Architektur fungierte.
- <sup>8</sup> Angesichts seiner Begegnung mit der japanischen Architektur bemerkt Taut: „Mit einem Seitenblick auf die moderne Architektur kann man an dieser Stelle schon sagen: Einfachheit in diesem Sinne ist etwas ganz anderes als Kahlheit, Nüchternheit, Trockenheit und Langlewile.“ Zitiert nach SPEIDEL, Taut, S. 124.
- <sup>9</sup> Vgl. HEGEMANN, Steinernes Berlin, 1930.
- <sup>10</sup> Vgl. BEAUVAIS, Flugerprobungsstellen, 1998.
- <sup>11</sup> „Zu unserer Frage des Urbanismus – Schwäche, Feigheit, niedere Absichten und der Durst nach Geld sind derart, dass ich am Ende denke, nur Schrecken wird das Volk ausreichend wachrütteln, und dass vielleicht das Risiko von Luftangriffen zur vollständigen Veränderung der Städte führen wird, durch Zerstörung und Wiederaufbau. Und so werden wir leise unseren Platz in einer großen historischen Tradition finden, in der die Mehrzahl der Städte aus militärischen Gründen geschaffen wurden.“ Zitiert nach DÜWEL / GUTSCHOW, Town planning, 2013, S. 132.
- <sup>12</sup> Rudolf Hillebrecht zur Wiederaufbauplanung Hamburgs, März 1944, zitiert nach DÜWEL / GUTSCHOW, Zerstörung in Hamburg, 2013, S. 123.



- <sup>13</sup> Ebd., S. 125.  
<sup>14</sup> Zum Wiederaufbau Rotterdams vgl. OSTERMANN, Wiederaufbau, 2014.  
<sup>15</sup> STEETS, Darmstadt Rheinstraße, 2009, S. 42.  
<sup>16</sup> RAUDA, Raumbildung, 1957.  
<sup>17</sup> Vgl. dazu VASOLD, Rhythmus, 2012.  
<sup>18</sup> ZUCKER, Town and Square, 1973, S. 1.  
<sup>19</sup> Zum „Produkt Altstadt“ vgl. ENSS / VINKEN, Stadtzentren, 2016.

Gegenwart, Materialien der Konferenz Erfurt 1956, Berlin: Deutsche Bauakademie, Zentrale Wissenschaftliche Bauinformation 1959.

Georg VASOLD, Anschauung versus Erlebnis. Der Rhythmus in der deutschsprachigen Kunstforschung um 1900, in: Rhythmus. Harmonie. Proportion. Zum Verhältnis von Architektur und Musik, hrsg. v. Sigrid Brandt und Andrea Gotttdang, Worms 2012, S. 36–41.

Paul ZUCKER, Town and Square. From the Agora to the Village Green, 2. Auflage Cambridge – London 1973.

## Literatur

Heinrich BEAUVAIS / Theodor BENECKE, Flugerprobungsstellen bis 1945: Johannisthal, Lipezk, Rechlin, Travemünde, Tarnowitz, Peenemünde-West, München 1998.

Konstanze Sylva DOMHARDT, The Heart of the City. Die Stadt in den transatlantischen Debatten der CIAM 1933–1952, Zürich 2012.

Jörn DÜWEL / Niels GUTSCHOW, A Blessing in disguise: war and town planning in Europe: 1940–1945, Berlin 2013.

Jörn DÜWEL / Niels GUTSCHOW, „Ein seltsam glücklicher Augenblick“ – Zerstörung und Städtebau in Hamburg 1842 und 1943, Berlin 2013.

Werner DURTH u. a., Architektur und Städtebau der DDR, 2 Bde., Frankfurt am Main – New York 1998.

Carmen M. ENSS / Gerhard VINKEN, Produkt Altstadt. Historische Stadtzentren in Städtebau und Denkmalpflege, Bielefeld 2016.

Werner HEGEMANN, Das steinerne Berlin. Geschichte der größten Mietskasernenstadt der Welt, Berlin 1930.

Thilo HILPERT (Hrsg.), Le Corbusiers „Charta von Athen“. Texte und Dokumente, Kritische Neuausgabe (Bauwelt Fundamente 56), 2. Auflage Braunschweig – Wiesbaden 1988.

Ursula MUSCHELER, Das rote Bauhaus. Eine Geschichte von Hoffnung und Scheitern, Berlin 2016.

Ingrid OSTERMANN, Rotterdams dynamischer Umgang mit dem Wiederaufbau, in: Labor der Moderne. Nachkriegsarchitektur in Europa, hrsg. von der Sächsischen Akademie der Künste, Dresden 2014, S. 152–177.

Wolfgang RAUDA, Lebendige städtebauliche Raumbildung. Asymmetrie und Rhythmus in der deutschen Stadt, Berlin/Stuttgart 1957.

Wolf Jobst SIEDLER, Die gemordete Stadt: Abgesang auf Putte und Straße, Platz und Baum, Berlin 1964.

Manfred SPEIDEL (Hrsg.), Bruno Taut. Ich liebe die japanische Kultur. Kleine Schriften über Japan, 2. Auflage Berlin 2004.

Silke STEETS, Darmstadt Rheinstraße. Moderne im Kontext, in: In der Zukunft leben! Die Prägung der Stadt durch den Nachkriegsstädtebau, hrsg. für den Bund Deutscher Architekten von Kai VÖCKLER und Andreas DENK, Berlin 2009, S. 42f. und S. 131–140.

Gerhard STRAUSS (Hrsg.), Städtebau. Geschichte und

## Welcome Farewell – and the End of the City as a Form?

### Abstract

The article focuses on the history of urban development and the related research and reflections of the post-war period. Parallel to the spectacular reconstruction projects in Germany's large cities – both in the East and in the West – which saw the destruction of the Second World War as a welcome opportunity to move away from traditional urban development concepts, as well as to the little-noticed, so-to-speak silent repairs in smaller towns, conservative architects and art historians continued to be interested in the city as a form and not merely as a function: this is based on a mixture of enthusiasm for medieval old towns and city fantasies of the Second German Empire. The extent to which both German states drew on a common source is presented as a prelude to the international examples of reconstruction.