

# „Wir hatten keine Ahnung von der Stadt“

Über den Umgang mit den Bauten der Nachkriegsmoderne – ein städtebauliches Streitgespräch

Alt sind sie geworden, die „Moderne“: Friedrich Spengelin, Schüler des Hannoveraner Baustadtrats Rudolf Hillebrecht, bezeichnete sich mit seinen 80 Jahren selbst als Methusalem der Runde von vier Städtebauern, die am 27. Oktober zu einem „Städtebaulichen Streitgespräch“ in der Stuttgarter Hochschule für Technik antraten. Derselben Generation entstammt der 1929 geborene

Klaus Humpert, ehemals Chef des Stadtplanungsamtes in Freiburg und später Leiter des Instituts für Stadtplanung an der Universität Stuttgart. Die jüngeren Generationen vertraten der 1941 geborene Berliner Senatsbaudirektor Hans Stimmann und die 53-jährige Stadtplanerin und Professorin für Städtebau und Regionalplanung an der TU München, Sophie Wolfrum. Verschiedene Generatio-

nen von Stadtplanern also, die den Städtebau der Nachkriegsmoderne in der Rück- und Vorausschau beurteilen sollten: Welche städtebauliche und architektonische Qualität haben die in der Nachkriegszeit entstandenen Bauten? Wie soll man heute mit ihnen verfahren? Und haben wir überhaupt einen ausreichenden zeitlichen Abstand, um heute Urteile zu fällen?

VON REINHARD HUSCHKE

Um es gleich vorweg zu nehmen: Ein echter Streit wollte gar nicht erst entbrennen – die Schlacht scheint längst geschlagen.

Sogar Friedrich Spengelin verteidigte nur sehr zurückhaltend seine Planungen für harmlose Wohnviertel und Gartenstädte der 50er-Jahre, an denen er mitgewirkt hatte und deren Wohnqualität niemand in der Runde in Zweifel ziehen mochte. Die alte Kontroverse flammte nur kurzzeitig auf, als Hans Stimmann an Spengelins Siegerentwurf im Wettbewerb „Hauptstadt Berlin“ von 1957/58 erinnerte, der das im Krieg stark zerstörte Stadtzentrum vollends ausgelöscht und durch eine von Grünstreifen und Verkehrsschneisen durchzogene, geometrische Anordnung von Hochhäusern ersetzt hätte. Zu dieser „Jugendsünde“ sagte Spengelin allerdings im Verlauf der Diskussion kein Wort mehr.

Auch wenn die utopischen Planungen von Spengelin und anderen – schon wegen der Eigentumsverhältnisse an Grund und Boden – nicht realisiert wurden, bildete Berlin dennoch einen Schwerpunkt des Wiederaufbaus nach den Strategien der Moderne: Schwarzpläne des Berliner Zentrums zeigen, dass in der Aufbauphase nach 1953 etwa noch einmal so viele Gebäude zerstört wurden wie durch den Bombenkrieg und die nachfolgende Entrümmerung. Der historische Stadtgrundriss wurde dabei bis zur Unkenntlichkeit überplant und verändert. Das städtebauliche Leitbild der 50er-Jahre war die aufgelockerte und durchgrünte Stadt, ein Leitbild, das in Berlin mit besonderer Konsequenz verfolgt wurde. Man wollte den Bruch mit der Vergangenheit, deren Städtebau man als mitverantwortlich für die deutsche Katastrophe ansah. Dabei wurde übersehen, dass die nach dem Krieg realisierten Planungen vielfach bereits in der nationalsozialistischen Zeit entstanden waren; so ist die „gegliederte und aufgelockerte Stadt“ die Empfehlung aus einem im Auftrag von Albert Speer erstellten Gutachten von 1943, in dem es darum ging, gegen Flächenbombardements resistente Stadtstrukturen zu entwickeln. Hier gingen also die sozialutopischen Vorstellungen der modernen Städtebauer eine merkwürdige Symbiose mit den ganz und gar unidealistischen Zielen der Nationalsozialisten ein.

Diese Kontaminierung der städtebaulichen Moderne (und vieler ihrer Protagonisten) tat ihrem über zwei Jahrzehnte andauernden Siegeszug jedoch keinen Abbruch. Sie erhielten weidlich Gelegenheit, die bereits in den 20er-Jahren von den Vertretern des „Neuen Bauens“ – darunter Ludwig Mies van der Rohe, Bruno und Max Taut sowie Walter Gropius – propagierten und 1933 in der Charta von Athen niedergelegten Ziele einer „funktionellen Stadt“ umzusetzen. Darin wurde der historischen, gewachsenen Stadt mit ihren Funktionsmischungen eine Absage erteilt und die Funktionen Wohnen, Arbeiten und Erholung unterschiedlichen Stadträumen zugeordnet, die über entsprechende Verkehrswege zu verbinden waren. Damit war die Entwicklung zu den „autogerechten Städten“ der 60er-Jahre vorprogrammiert.

In der Folge machte sich bei Stadtbewohnern wie Fachleuten zunehmend Ernüchterung breit: Man begann zu erkennen, dass die städtebaulichen Strategien der Moderne partout keine zufriedeneren und demokratischer gesinnten Stadtbewohner hervorbringen wollten – im Gegenteil: die Innenstädte waren durch Autoschneisen zunehmend „unwirtlich“ geworden und in den Großsiedlungen am Stadtrand wuchsen die sozialen Probleme. Der Paradigmenwechsel weg von den Idealen der Moderne und hin zur Neubewertung der Qualität überlieferter Stadtstrukturen ließ jetzt nicht mehr lange auf sich warten, auch wenn Kahlschlagsanierungen und überdimensionierter Straßenbau noch bis Ende der 70er-Jahre weitergingen.

In den Achtzigern, der Hochzeit der so genannten Postmoderne, wurde die Trendwende schließlich überall in gebauter Form sichtbar: In den Innenstädten orientierten sich die Planer wieder an den historischen Straßenführungen, und das Bauen im Bestand erhielt Vorrang vor den Planungen auf der grünen Wiese. Nicht nur in Berlin wurden die Leitbilder der Charta von Athen von der von Josef Paul Kleihues propagierten „kritischen Rekonstruktion“ der historischen Stadt abgelöst. Nutzungsmischung und Nutzungsvielfalt, Verbindung von Arbeiten und Wohnen und Wiederherstellung des sozialen Gleichgewichts hießen jetzt die Ziele, die sich trotz des immer wieder erhobenen

Vorwurfs der Rückwärtsgewandtheit inzwischen als Leitbild des Städtebaus in Deutschland (und darüber hinaus) weitgehend durchgesetzt haben.

Wie erklärt ein einst überzeugter Anhänger des modernen Städtebaus diese Entwicklung im Rückblick? Klaus Humpert geht mit seiner Zeit und seiner Zunft hart ins Gericht: „Wir hatten keine Ahnung – wir sind als völlige Ignoranten mit unserem Architektur-Diplom über die Stadt gekommen. Wir konnten nur Siedlungen, aber nicht mehr. Wir hatten keinerlei Konzept für den Wiederaufbau der Städte. Schöne Einzelbauten, das haben wir immer drauf gehabt, aber kein Konzept, diese zusammenzustellen.“ Genau dies wäre aber nach Meinung von Hans Stimmann die Aufgabe der Stadtplaner gewesen, zumal ihnen im öffentlich geförderten Wohnungsbau alle Mittel zur Verfügung gestanden hätten: „Nie hatte unsere Disziplin ein solches Maß an Steuerungsmöglichkeiten und nie hat unsere Disziplin so versagt wie in den letzten 50 Jahren.“

Was also tun mit den vielen ungeliebten Ergebnissen jener Epoche, insbesondere den heute als verfehlt angesehenen Großsiedlungen und Trabantenstädten? Abreißen? Umbauen? Hans Stimmann sieht kein allgemein gültiges Rezept, sondern will die Entscheidung vom Einzelfall abhängig machen. Generell solle jedes Gebäude erst einmal eine Bestandsgarantie erhalten, um zu verhindern, „dass jede Generation wieder abreißt, was die Generation zuvor gebaut hat“. In bestimmten Fällen könne es durchaus gute Gründe für einen Abriss geben, aber dieser dürfe niemals wieder zum Programm erhoben werden: „Wir müssen aufhören, Architektur dafür zu bestrafen, dass wir etwas falsch gemacht haben.“ Er fordert einen „gesellschaftlichen Denkmalschutz“ für alle Gebäude: Eine Gesellschaft könne die durch „obsessive Abrissorgien“ verursachte Geschichtslosigkeit und Ressourcenverschwendung nicht auf Dauer aushalten. Zugleich mahnt er die Architekten und Stadtplaner zur Bescheidenheit: „Mit Architektur und Städtebau kann man nicht die Welt verändern.“

Auch Sophie Wolfrum will die baulichen Hinterlassenschaften unideologisch betrachtet wissen: „Es gibt keine gute und böse Architektur.“ Viele

Bauten dieser Zeit seien „Klasse auf der Objektebene des einzelnen Hauses“, nur den Städtebau dieser Zeit müsse man als Desaster ansehen. „So ein Ding für 60.000 Leute bauen, das würde man heute nicht mehr machen.“ Andererseits seien Trabantenstädte wie das Berliner Märkische Viertel oder München-Neuperlach inzwischen Heimat geworden für die, die dort wohnen, sodass man sie auch nicht einfach abreißen könne. Die Aufgabe der Zukunft sieht Wolfrum vielmehr darin, Methoden zu entwickeln, um einerseits städtische Ordnung in solche Quartiere hineinzubringen und andererseits die Qualität der privaten Flächen zu erhöhen. Auch Hans Stimmann sieht in der Wiederherstellung einer klaren Trennung von öffentlichen, halböffentlichen und privaten Bereichen anstelle von „nicht lesbaren Räumen“ einen entscheidenden Ansatzpunkt für die Weiterentwicklung solcher Viertel.

Klaus Humpert ist da radikaler: Er würde manche Großsiedlung des sozialen Wohnungsbaus „komplett wegreißen“, weil sie eine „große schlechte Adresse“ geworden und ein Umbau Verschwendung vom Mittel sei. Beispielsweise hätte die immer noch nicht abgeschlossene städtebauliche Reparatur des Freiburger Stadtteils Weingarten – der in den 70er-Jahren für 12.000 Bewohner errichtet wurde – schon ein Vielfaches der ursprünglichen Baukosten verschlungen. „Wir haben lange den Fehler gemacht, die Stadt wie ein Haus zu betrachten – also am besten alles einem Architekten geben, damit ja nichts drin rumgepuscht wird“, kritisiert Humpert.

Auch Hans Stimmann plädiert dafür, dass die Stadtplaner nur die Rahmenbedingungen – Straßen, Plätze, Gebäudevolumina – bestimmen sollten; die Ausführung der Gebäude solle die Sache der Eigentümer der einzelnen Blocks und Parzellen sein, die damit stärker in

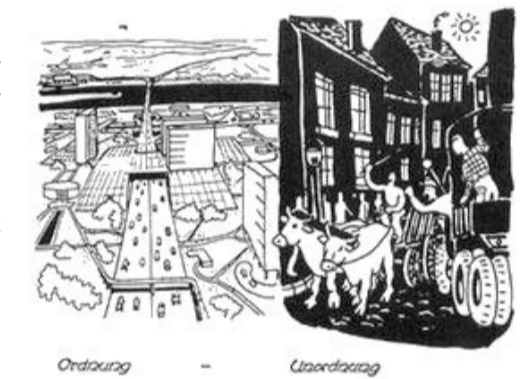
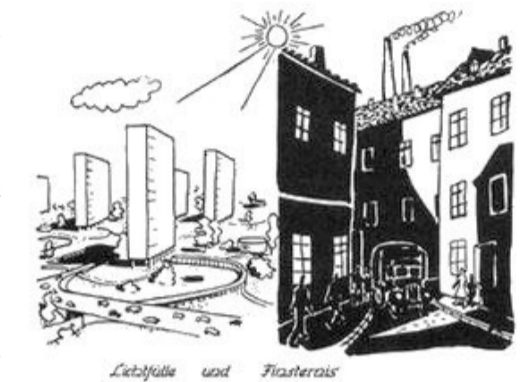
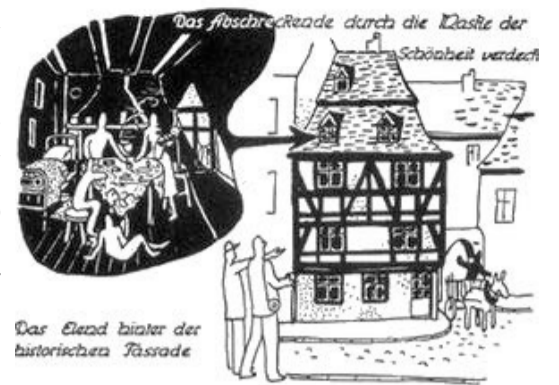


Illustration des städtebaulichen Leitbildes der „Charta von Athen“, Zeichnung von Le Corbusier, 1947

die Verantwortung genommen würden. Humpert und Stimmann sind sich einig, den historischen Stadtgrundriss wieder zur Grundlage der Stadtplanung zu machen, wie man es sich in Berlin mit dem umstrittenen „Planwerk Innenstadt“ vorgenommen hat.

Der Berliner Baudirektor ist davon überzeugt, dass allein die Rückbesinnung auf das kulturelle Erbe der europäischen Stadt wieder zu lebenswerteren Städten führen wird: „Unsere Kultur wäre nie entstanden in einer Großsiedlung.“



Teure Reparatur: Der Freiburger Stadtteil Weingarten, der in den 70er-Jahren für 12.000 Bewohner errichtet wurde, hat schon ein Vielfaches der ursprünglichen Baukosten verschlungen. Foto: Stadtplanungsamt Freiburg