BARBARA STAMBOLIS

Stadtplanung und Aufbau kriegszerstörter Städte nach 1945

Konzepte, Handlungsfelder und personelle Kompetenzen am Beispiel des Neuaufbaus in Paderborn

In rund zehn Jahren intensiver Arbeit haben der Soziologe und Architekt Werner Durth und der Bauhistoriker Niels Gutschow das von der Deutschen Forschungsgemeinschaft unterstützte Projekt Wiederaufbauforschung durchgeführt. Die Ergebnisse stellen einen wichtigen Beitrag zur Geschichte der Bundesrepublik dar.¹ „Die Suche nach den Grundlagen der deutschen Nachkriegsarchitektur führt“, wie Durth treffend resümiert, „durch tiefe Schichten des Schweigens und des Vergessens.“² Die Komplexität des Themas bedingt, daß trotz der umfangreichen und vielschichtigen Recherchen Lücken geblieben sind, die es zu schließen lohnt. Die Ergebnisse zu einem Teilaspekt werden im Folgenden vorgestellt.³

Das stadt- und architekturgeschichtliche Arbeitsfeld

Walter Dirks, Mitbegründer der Frankfurter Hefte und einer der bedeutenden Kommentatoren der Zeit nach 1945 spricht zu Recht von dem „schweren Schock“ im Zusammenhang mit der Zerstörung der „geliebten Städte des Nordens und Südens, Münster und Freiburg, Paderborn und Würzburg“ in den Bombennächten des Zweiten Weltkrieges.⁴ Paderborn gehörte in der Tat mit rund 83 % Zerstörungsgrad in eine Reihe mit Lübeck, Dresden und anderen uns heute noch geläufigen Beispielen.⁵ Bekannt war Paderborn nach dem Kriege in-

1 Vgl. Einleitung zu: Werner *Durth*, Deutsche Architekten. Biographische Verflechtungen 1900 bis 1970. Neuausgabe Frankfurt 1992 (zunächst 1986, durchges. 2. Aufl. 1987). Werner *Durth*, Niels *Gutschow*, Träume in Trümmern. Planungen zum Wiederaufbau zerstörter Städte im Westen Deutschlands 1940-1950, Bd. 1: Konzepte, Bd. 2: Städte, Braunschweig/Wiesbaden 1988.

2 Walter *Dirks* in den Frankfurter Heften, Heft 8, 1947.

3 Vgl. zu Paderborn unter grundlegend anderen Gesichtspunkten auch: Barbara *Stambolis*, Städtebaulicher Umbruch und lokale Identität. Zur Verknüpfung von Architektur- und Mentalitätsgeschichte am Beispiel des Neu- und Wiederaufbaus in Paderborn nach 1945, in: *Die Alte Stadt* 4/1995, S. 383-394.

4 *Durth*, Deutsche Architekten (wie Anm. 1), S. 11.

5 Vgl. Hartwig *Beseler*, Niels *Gutschow*, Kriegsschicksale Deutscher Architektur. Verluste – Schäden – Wiederaufbau. Eine Dokumentation für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland, Bd. 1, Dokumentation Nord, Bd. 2, Dokumentation Süd, Neumünster 1988; für die Zusammenstellung Westfalen verantwortlich Diether *Wildeman* (Bielefeld, Herford, Minden, Paderborn), Niels *Gutschow* (Münster).

des nicht nur durch das Ausmaß der Trümmer, die sich in den Mauern der alten Bischofsstadt türmten, sondern auch durch das Tempo des Wiederaufbaus sowie das Planungskonzept, nach dem die Neugestaltung vorgenommen wurde.

Der Aufbau Paderborns machte in der Öffentlichkeit des ersten Nachkriegsjahrzehnts als Muster vorbildlicher Stadterneuerung Furore. 1948 wurden die Planungen im Rahmen einer britischen Städtebauausstellung bekanntgemacht,⁶ 1949 waren sie Tagungsgegenstand des Anholter Kreises in Coesfeld, zu dem sich bekannte Architekten wie beispielsweise Rudolf Wolters und Konstanty Gutschow zusammengeschlossen hatten, die vormalig u. a. zu Albert Speers Wiederaufbaustab zerstörter Städte gehört hatten.⁷ Der Westfälische Städtetag hob 1950 Paderborns Aufbau lobend hervor.⁸ Auf der wichtigen Bauausstellung *Constructa* in Hannover wurde Paderborn als gelungenes Aufbaubeispiel präsentiert.⁹ Der Regierungspräsident in Detmold bezeichnete 1955 die Innenstadtgestaltung in Paderborn als vorbildlich für Nordrhein-Westfalen und darüber hinaus.¹⁰

Heute jedoch ist der einstige Bekanntheitsgrad der Paderborner Aufbauleistung nahezu vergessen, die Frage nach dem oder den verantwortlichen Planern bislang nicht beantwortet.¹¹ Dabei ist die Sachlage überraschend eindeutig. Der Blick richtet sich bereits nach Durchsicht der Ratsprotokolle auf Reinhold Niemeyer, in der Nachfolge Ernst Mays 1931-1938 Stadtbaurat in Frankfurt a. M., Landesplaner der Provinz Brandenburg 1937-1943, Präsident der Deutschen Akademie für Städtebau, Reichs- und Landesplanung 1934-1945, ab 1943 im engeren Kreis von Albert Speers Wiederaufbaustab deutscher Städte für die Planungen u. a. von Essen, Duisburg und Oberhausen vorgesehen und nach 1945 erneut erfolgreich genug, um 1952 mit dem Bundesverdienstkreuz und 1957 mit der Cornelius-Gurlitt-Denk Münze der Akademie für Städtebau ausgezeichnet zu werden.¹²

6 Der Bauhelfer, Heft 15, 1948, S. 421.

7 *Durth*, Deutsche Architekten (wie Anm. 1), S. 268ff.

8 Westfalen-Zeitung vom 22. 7. 1950.

9 Amtlicher Katalog der *Constructa*-Bauausstellung vom 3. Juli bis 12. August, Hannover 1951. Ausstellungstafeln im Besitz von Gerhard *Rabeler*, vgl. *ders.*, Wiederaufbau und Expansion deutscher Städte 1945-1960 im Spannungsfeld von Reformideen und Wirklichkeit. Ein Überblick aus städtebaulicher Sicht in zwei Teilen, Diss. München 1987.

10 Niederschrift über eine außerordentliche Ratssitzung vom 4. 8. 1955, Stadtarchiv Paderborn (im folgenden StadtA PB) B 5002.

11 Über die Bestandsaufnahme der Zerstörungen von *Beseler/Gutschow* (wie Anm. 5) hinaus liegen lediglich der Katalog zu einer Ausstellung über Paderborn nach 1945 und eine Quellenpublikation vor, die die Thematik streifen: Paderborn 1945-1955. Zerstörung und Aufbau, hrsg. von der Stadt Paderborn und der Universität-Gesamthochschule Paderborn, Paderborn 1987, darin u. a. Dieter *Riesenberger*, Barbara *Stambolis*, Trümmerlandschaft Paderborn und Enttrümmerung, S. 17-22; Dieter *Riesenberger*, Der Aufbau Paderborns, S. 44-54; Barbara *Stambolis*, Die Dombauhütte, S. 53 bis 63; Barbara *Stambolis*, Karl *Hüser*, Nachkriegszeit, Aufbaujahre 1945-1955, Paderborn 1989 (= Paderborn. Geschichte in Bildern – Dokumenten – Zeugnissen, Heft 2). Britta *Bitt*, Zum Wiederaufbau der Stadt Paderborn nach dem Zweiten Weltkrieg, in: Die Warte Nr. 83, 1994, S. 23-28.

12 Stephan *Prager*, Die Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung. Rückblick und Ausblick 1922-1955, Tübingen 1955, S. 65ff.; *Durth*, Deutsche Architekten (wie Anm. 1); Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung, hrsg. von der Deutschen Akademie für Raumfor-

Die Gründe dafür, daß die Aufbaugeschichte Paderborns und die Rolle Niemeyers bis heute Forschungsdesiderat geblieben sind, können und müssen an dieser Stelle nicht geklärt werden; auf jeden Fall sind die Stadtplanung und der Aufbau Paderborns nach 1945 ein lohnendes und spannendes Kapitel Zeitgeschichte, das über die Grenzen Paderborns hinaus Interesse verdient.

Städtebauliche Aufbankonzepte nach 1945 im Überblick

In den Jahren nach dem Kriegsende 1945 stand das Bedürfnis der Bevölkerung wie der Stadtväter nach Wiederherstellung des einstigen Stadtbildes und Wiederaufbau der vertrauten baulichen Nahwelt häufig dem Plädoyer von Stadtplanern und Architekten für einen grundlegenden Neubau fast schon unveröhnlich gegenüber. Die Wünsche der „Laien“ waren verständlich, sie brauchen hier nicht dargelegt zu werden.¹³ Die Neubaukonzepte bedürfen jedoch einer Erläuterung. Stichworte, die die Positionen umreißen, sind vor allem „Entkernung“ oder „Auflockerung der Altstädte“ sowie „Anpassung an den modernen Verkehr“.¹⁴

Die städtebaulichen Konzepte, die diesen Forderungen nach Licht und Luft sowie nach der „autogerechten Stadt“ zugrunde liegen, gehen auf die Zeit vor 1933 zurück. Frankfurt etwa begann bereits vor dem Ersten Weltkrieg, seine Altstadt zu sanieren, die eng bebauten Gassen aufzulockern, und führte zu diesem Zweck sogar ein Gesetz, die Lex Adickes, ein, das Umlegungen und auch Enteignungen von Grundeigentümern erleichterte. Die Neufestsetzung der Fluchtlinien und Entkernung der Altstädte diente nicht nur der Schaffung menschenwürdigerer, z. B. auch hygienischerer Wohnverhältnisse, sondern insbesondere nach 1918 auch der Anpassung an „neuzeitliche“ Verkehrsverhältnisse.

Entsprechende Überlegungen fanden auch in den Jahren der nationalsozialistischen Herrschaft Zustimmung und wurden teilweise wenigstens ideologischen Zwecken dienstbar gemacht. Makabererweise eröffneten sich dann in den letzten Kriegsjahren ganz neue Möglichkeiten, die Grundsätze des modernen Städtebaus zu verwirklichen. Mit Zunahme der Zerstörungen städtischer Bausubstanz bot sich für Architekten und Planer sogar eine noch nie dagewesene und einmalige Chance der Neugestaltung. Die Luftkriegserfahrungen wurden, wie Duth schreibt, für eine ganze Generation von Architekten prägend. Sie können „ihre oft unverständlich emotionale Verachtung historischer Stadtstrukturen“ nach 1945 wenigstens teilweise nachvollziehbar machen.¹⁵

schung und Landesplanung, Hannover 1970, S. 2101f. (darin Friedrich *Tamms*, der Aufbauplaner von Düsseldorf nach 1945 und vormals wie Niemeyer in Speers Wiederaufbaustab). Vor allem danke ich Hinweisen Durths und Gutschows sowie Martina von Limont, Hamburg, für detaillierte Angaben und Anmerkungen.

13 Vgl. *Stambolis*, Städtebaulicher Umbruch und lokale Identität (wie Anm. 3).

14 Vgl. *Durth*, Träume in Trümmern (wie Anm. 1).

15 *Durth*, Deutsche Architekten (wie Anm. 1), S. 216.

Der Luftkrieg bildet nicht zuletzt den Hintergrund für Albert Speers Initiative zur Einrichtung eines Wiederaufbaustabes deutscher Städte. Bis zum Ende des Jahres 1943 hatte Speer, seit dem Flugzeugabsturz Fritz Todts am 8. 2. 1942 Chef des Straßenbaus und Minister für Bewaffnung und Munitionsbeschaffung sowie Leiter der Bauwirtschaft, eine Arbeitsgruppe für den Städtebau organisiert. Der Grundtenor der Planungen ist von ausgeprägtem Pragmatismus gekennzeichnet. Stichworte waren 1) keine hochtrabenden Ideen für die Innenstädte, 2) Berücksichtigung des Verkehrs, 3) allgemeine Sparsamkeit.

Im Frühjahr 1945, mit Kriegsende, löste sich zwar der inzwischen mit fest umrissenen Aufgabengebieten versehene Planungsapparat auf, die weitgehend „unbelastet“ bleibenden Fachleute indes suchten schnell wieder neue Aufgabefelder. Die Leitlinien ihrer Planungen überdauerten nahezu unangefochten das Ende des Terrors der NS-Zeit und des Krieges. Neubau war die Devise der Städtebauer, und ihr schlossen sich auch einflußreiche Publizisten und Verwaltungsfachleute an.

In den Frankfurter Heften etwa heißt es, die Menschen sollten „den Mut aufbringen, vielerlei Abschied zu nehmen“.¹⁶ Der Regierungspräsident in Detmold ließ verlauten, es sei an der Zeit, „die vom Bombenhagel plattgewalzten Flächen und formlosen Schuttberge un bebauten, unaufgeschlossenen Grundstücksflächen gleichzusetzen“.¹⁷ Otto Bartning, der spätere Präsident des Bundes Deutscher Architekten konstatierte 1946: „Wiederaufbau? Technisch, geldlich nicht möglich, sage ich Ihnen; was sage ich? – seelisch unmöglich!“¹⁸

Mit den letzten Worten ist ein überaus wichtiger Aspekt der Aufbauplanungen angesprochen, der auch in Dirks' bereits zitierte Äußerung von den „geliebten“ Städten anklingt. Worte wie diese erinnern daran, daß Städte mehr sind als ummauerte Räume. Sie bedeuten für ihre Bewohner Heimat und Identität, Werte, die angesichts der Verunsicherungen und Orientierungsschwierigkeiten sowie der buchstäblichen wie symbolischen „Heimatlosigkeit“ großer Bevölkerungskreise in den Umbruchsjahren nach 1945 außerordentlich großes Gewicht besaßen.

Der Ruf nach Beheimatung im Wieder- statt Neuaufbau der Städte fand in den Trümmerjahren zwar weniger, gleichwohl zahlreiche Befürworter. Entsprechende Forderungen sollen gerade mit Blick auf die Paderborner Entwicklung nicht unerwähnt bleiben. Wiederum handelt es sich um Konzepte, die weit in die Vorkriegszeit zurückgehen. Wiederaufbau stellte aus planerischer Sicht einen Beitrag zur Verortung des Menschen in der ihm vertrauten Nahwelt dar. Er war ein Angebot, eine neue, an der Vergangenheit orientierte „Mitte“ zu schaffen.¹⁹ Die architektonische Mitte mit ihren Kathedralen und „heiligen Bezirken“

16 Frankfurter Hefte 1946, S. 64.

17 Schreiben des Regierungspräsidenten in Detmold vom 14. 7. 1948, StadtA PB B 3156.

18 StadtA PB B 3156.

19 Hans *Sedlmayr*, Verlust der Mitte. Die bildende Kunst des 19. und 20. Jahrhunderts als Symptom und Symbol der Zeit, Frankfurt 1955 (2. Aufl.).

sollte mit der geistigen im Sinne des „christlichen Abendlandes“ korrespondieren, ein Begriff, der damals programmatische Bedeutung besaß. Die alten, untergegangenen Städte galten nach diesem Verständnis als Zeugen einer Zeit, „die für das Bauen noch das richtige Maß traf, weil sie noch gebunden war an das Absolute, an Gott“.²⁰

Für Lübeck hat Kurt Gruber detaillierte Wiederaufbaupläne entworfen, die den eben umrissenen Vorstellungen Rechnung tragen. Auch der in der Nachkriegszeit viel gelesene, populäre Dichter Reinhold Schneider verknüpft den Gedanken des materiellen und des geistigen Wiederaufbaus und veranschaulicht dies im Bild der zerstörten und wiedererrichteten Kathedrale. Manche seiner Gedichte tragen bezeichnenderweise Titel wie „Das Abendland“, „Der Turm des Freiburger Münsters“, „Das Münster“, „Die neuen Türme“.²¹ Die Domtürme werden darin als „der Wahrheit Fackel“ oder Zeugen „glaubensmächtiger Zeit“ bezeichnet. Das Gedicht „Die neuen Türme“ enthält die Zeilen: „... Nun sinkt der Väter Werk in Glut und Grauen, / Was der Geschlechter langer Fluß vollbracht, / Das stürzt in Trümmer über Nacht, / ... Doch können die nur retten, die vertrauen / ... Und nur die Beter werden Türme bauen.“²² Solche Überzeugungen fanden insbesondere in der katholischen Bevölkerung Resonanz und unterstützten die in einer Bischofsstadt wie Paderborn ohnehin starken Bindungen an die steinernen Symbole der Glaubensvergangenheit und -gegenwart. Reinhold Niemeyer, der Aufbauplaner Paderborns nach dem Krieg, stand indes weder Traditionen des Katholizismus nahe, noch weisen sein beruflicher Werdegang und seine planerischen Positionen Anhaltspunkte dafür auf, daß ihm die Wahrung architektonischer Zeugen des „christlichen Abendlandes“ viel bedeuteten.

Reinhold Niemeyer: biographische Daten und planerische Grundpositionen bis 1945

Reinhold Niemeyer wurde am 25. 11. 1885 in Peckelsheim in Westfalen geboren. Nach dem Abitur in Höxter begann er seine Ausbildung an den Technischen Hochschulen in München und Hannover; er hat somit, wie sein bekannter Kollege Friedrich Tamms schreibt, „die zu seiner Zeit üblichen Ausbildungswege durchlaufen.“²³ Niemeyer wurde Regierungsbaumeister und Regierungsbau-

20 Kurt Gruber, *Der heilige Bezirk in der zukünftigen Stadt*, Regensburg 1949, S. 6.

21 Vgl. Reinhold Schneider, *Werke 5, Lyrik*. Ges. Werke im Auftrag der Reinhold-Schneider-Gesellschaft hrsg. von Edwin Maria Landau, Frankfurt 1981; Reinhold Schneider, *Weltreich und Gottesreich*. Drei Vorträge von Reinhold Schneider, München 1946 (mit Genehmigung der Militärregierung und Druckerlaubnis vom Münchener Generalvikariat). Zu Schneider u. a. Josef Rost, *Der Widerspruch. Das doppelte Antlitz des Reinhold Schneider*, Köln und Opladen 1959; Carsten Peter Thiede, *Über Reinhold Schneider*, München 1980.

22 Schneider, *Lyrik*, S. 95 (wie Anm. 21).

23 Hier und im folgenden Tamms im *Handwörterbuch der Raumforschung* (wie Anm. 12), S. 2107f.

rat in preußischen Diensten. Planungsfragen im größeren Rahmen interessierten ihn mehr als Verwaltungsaufgaben. Er wandte sich früh der damals noch jungen Landes- und Regionalplanung sowie allgemeinen Fragen des Städtebaus zu. Nach acht Jahren planerischer Tätigkeit in Schlesien fand er ein neues Tätigkeitsfeld in der erst kurze Zeit bestehenden und zugleich damals größten Planungsbehörde Europas, dem Siedlungsverband Ruhrkohlebezirk in Essen.

In den Jahren 1931 bis 1938 gewann Niemeyer als Stadtbaurat Frankfurts eingehende Kenntnisse der Stadtplanung, u. a. der Lex Adickes und der umfangreichen Tätigkeit seines allgemein anerkannten Vorgängers Ernst May. Niemeyer entwickelte Konzepte der Verkehrsplanung, u. a. im Bereich des Autobahnbbaus. 1935 etwa befaßte er sich in einem Aufsatz mit der Entwicklung des motorisierten Verkehrs im allgemeinen, mit dessen Auswirkungen auf die Gestaltung und mit der notwendigen Sanierung der alten Innenstadtkerne sowie in diesem Zusammenhang auch mit den gesetzlichen Grundlagen für Enteignungen.²⁴ Abschließend plädiert er für eine rigorose Sanierungspolitik und fügt hinzu: „Hierbei wird sich auch das Ziel erreichen lassen ... die Innenstadt für den gesteigerten motorisierten Verkehr aufnahmefähig zu machen.“²⁵

In den Jahren 1937 bis 1943 war Niemeyer Landesrat der Provinz Brandenburg und befaßte sich auch hier, nun im großen Rahmen, u. a. mit Verkehrsproblemen. 1934 bis 1945 war Niemeyer überdies Präsident der Deutschen Akademie für Städtebau, Reichs- und Landesplanung, der er unter dem Namen Freie Deutsche Akademie für Städtebau bereits seit 1924 angehörte. In seiner Eigenschaft als Präsident der Akademie behielt er die allgemeinen Fragen der Stadt- und Landesplanung im Blick. Neben dem Aufgabengebiet der allgemeinen Raumordnung, das „alle Belange des völkischen Lebensraumes“ umfassen müsse, also in besonderer Weise im Dienste des politischen Systems und seiner Propaganda stand, sah er seinen besonderen Interessenschwerpunkt in der „baulichen Raumordnung“ als Fachmann der Landes- und Stadtplanung. Niemeyer unterteilte diese in Reichs-, regionale und Orts-Raumordnung. Letztere ist ohne weiteres durch die Bezeichnung „Städtebau“ zu ersetzen. Die Aufgabe des Stadtplaners und Städtebauers sah Niemeyer, wie er selbst wiederholt pointiert feststellte, in der Erstellung umfassender, einheitlicher Lösungsvorschläge, „damit ein vollkommener, baulicher Gesamtorganismus entsteht.“²⁶ Wichtig für seine Nachkriegstätigkeit ist in dieser Zeit, daß Niemeyer stets betonte, Gemein-

²⁴ Er bezieht sich u. a. auf den Entwurf eines Reichsgesetzes über die städtebauliche Gesundung von Altstadtvierteln aus den Jahren 1933 und 1934. 1933 waren in Deutschland 710 000 Autos zugelassen, 1934 904 000.

²⁵ Motorisierter Verkehr und Innenstadtsanierung, von Stadtbaurat *Niemeyer*, Frankfurt a. M., S. 7-36, in: Vom wirtschaftlichen Bauen, 15. Folge, hrsg. von Regierungsbaurat i. R. Rudolf *Stegemann* unter Mitarbeit von Stadtbaurat *Jobst*, Kassel, erstem Baudirektor *Köster*, Hamburg, Stadtbaurat *Niemeyer*, Frankfurt a. M. und Stadtbaurat *Schmidt*, Altona, im Auftrage der Freien Deutschen Akademie für Bauforschung, Dresden 1935, hier S. 36.

²⁶ Reinhold *Niemeyer*, Forderungen an ein künftiges Planungs- und Baurecht. Schriftenreihe „Zugleich“ des Deutschen Baumeisters, Bd. 10, Berlin 1942, S. 21.

wohl stehe über Eigennutz, „Forderungen der Gemeinschaft“ seien „eine selbstverständliche Pflicht“.²⁷

Deutschland befand sich mitten im Krieg, als Niemeyer seine „Forderungen an ein künftiges Planungs- und Baurecht“ formulierte. Das Wissen um die bereits erfolgten Zerstörungen europäischer Städte wie Coventry 1940, Plymouth 1941, zahlreicher Orte in Jugoslawien und Griechenland sowie möglicherweise auch der Luftangriff auf Lübeck ging mit in seine Überlegungen ein, etwa wenn er nicht mehr von „Baugestaltungsplänen“ wie in den Jahren zuvor, sondern nunmehr von „Aufbauplänen“ sprach. In der Folgezeit setzten dann verstärkt die Luftangriffe auf deutsche Städte ein, die das Wort vom bevorstehenden „Neuaufbau“ zunehmend rechtfertigten.

Bis zum Ende des Jahres 1943 gewann Speers Wiederaufbauplanung, die eigentlich besser Neuaufbauplanung hätte heißen müssen, feste konzeptionelle und personelle Konturen. Im Januar 1944 schrieb Speer an die Gauleiter und bat um Architektenvorschläge für den Aufbau einzelner kriegszerstörter Städte. Niemeyer wurde für die Planungen in Duisburg, Essen und Oberhausen bestimmt.²⁸ Bis zum Sommer 1944 waren nahezu alle Aufgaben verteilt. Rudolf Wolters, seit 1937 Mitarbeiter Speers bei dessen Neugestaltungsvorhaben in Berlin, kam die Führungsrolle im Wiederaufbaustab zu. Er wählte sich einen Kreis von Mitarbeitern, zu denen auch Niemeyer gehörte. Letzterem fiel über die Planungen für die genannten Städte hinaus das Gebiet Raumordnung und Eisenbahnanlagen im Rahmen einer ganzheitlichen, umfassenden Planungskonzeption zu. Für Niemeyer wie den gesamten Aufbaustab trifft zweifellos der folgende Satz zu: „Abgeschirmt ... führten sie das Leben einer privilegierten Kaste, das auch durch die sich verschärfende Kriegslage nicht angetastet wurde.“²⁹ Im Frühjahr 1945 flohen die Mitglieder des Aufbaustabes vor den sowjetischen Truppen in den Westen.

Der Übergang in die neuen Verhältnisse erfolgte relativ reibungslos: „Man stellte sich um, stellte sich ein auf die neuen Verhältnisse.“³⁰ Dies gelang zum einen deshalb so mühelos, weil dringend Fachkräfte gebraucht wurden. Zum anderen konnten zahlreiche führende Architekten und Planer darauf verweisen, daß sie stets in erster Linie als Fachleute und nicht ideologisch im Dienste der Partei und des Unrechtsstaates tätig waren. Auch in Niemeyers Publikationen aus den Jahren nach 1933, insbesondere zur Stadt- und Verkehrsplanung, finden sich so gut wie keine NS-spezifischen Aussagen.³¹ Nur seine Schriften zur „Le-

27 Wie Anm. 26, S. 21 und 31.

28 *Durth*, Deutsche Architekten (wie Anm. 1), S. 211.

29 Hitlers Städte. Baupolitik im Dritten Reich. Eine Dokumentation von Jost *Dülffer*, Jochen *Thies*, Josef *Henke*, Köln 1978, S. 18; vgl. auch Mechthild *Rössler*, Wissenschaft und Lebensraum. Geographische Ostforschung im Nationalsozialismus, Berlin, Hamburg 1990; Dirk *Schubert*, Stadtsanierung im Nationalsozialismus. Propaganda und Realität am Beispiel Hamburg, in: *Die Alte Stadt* 4/1993, S. 362-376.

30 *Durth*, Deutsche Architekten (wie Anm. 1), S. 336.

31 Reinhold *Niemeyer*, Städtebau und Nahverkehr. Berichte zur Raumforschung und Raumordnung, Bd. 8, hrsg von Paul *Ritterbusch*, Leipzig 1941; sowie: *Niemeyer*, Motorisierter Verkehr und Innenstadtsanierung (wie Anm. 25).

bensraumplanung“ enthalten gelegentliche Einfärbungen in der typisch „völkischen“ Sprachgebung jener Jahre. Anlässlich eines Wettbewerbs für ein neues Verwaltungszentrum Frankfurt/Oder spricht Niemeyer beispielsweise vom „geschlossenen Aufbauwillen des Dritten Reiches“ und zieht einen Vergleich zwischen der „ostdeutschen Kolonisation“ und dem nationalsozialistischen Expansionsstreben.³² Insgesamt gesehen bestand für Niemeyer kaum eine Notwendigkeit, im Jahre 1945 seine Planungskonzepte grundlegend zu revidieren. Angesichts seiner eindeutigen Plädoyers für Sanierung und Neubau war also auch nicht zu erwarten, daß er „das alte Paderborn“ nach Kriegsende als erhaltens- bzw. wiederherstellenswert ansehen würde.

Die Paderborner Innenstadt bis zur Zerstörung im Zweiten Weltkrieg

Paderborn bestand bis in die letzten Kriegsmonate hinein in der Altstadt im wesentlichen aus kleinen Grundstücken in schmalen, unübersichtlichen Straßen und Gassen mit engster Bebauung. Der Dom, an einem Hang oberhalb der Paderquellen gelegen, bildete den städtebaulichen Mittelpunkt. Das Wirtschaftsleben konzentrierte sich um das Gotteshaus und nicht wie in zahlreichen anderen Städten um das Rathaus; von der symbolischen Bedeutungsschwere der Kathedrale für die mehrheitlich katholische Bevölkerung braucht nicht weiter gesprochen zu werden, lediglich folgendes sei kurz festgehalten: Der Dom war geistiger Mittelpunkt der Stadt und der großen Diözese. Der Eindruck der Dominanz kirchlicher Bauten in Paderborn ist wiederholt betont worden. Er wurde nicht nur durch die Kathedrale bestimmt, sondern auch durch die Klöster und Kirchen der Franziskaner, der Augustinerchorfrauen, der Vinzentinerinnen und der Schwestern der christlichen Liebe maßgeblich unterstützt. Hinzu kamen zahlreiche kirchliche Einrichtungen. Außerdem zeigte sich in Muttergottes- und Heiligenstatuen die Allgegenwart der katholischen Kirche und die religiöse Wertorientierung der Bevölkerung.³³ So, wie hier in aller Kürze umrissen, sahen die Paderborner auch noch nach 1945 das Bild der „schönen alten Stadt vor der Zerstörung“.³⁴ Obwohl Paderborn somit mit Zustimmung seiner Bewohner dem Bild der romantischen, vorindustriellen Stadt bis ins 20. Jahrhundert entsprach, wurden in den zwanziger Jahren auch kritische Stimmen laut. So wies der Stadtbaurat Paul Michels darauf hin, daß Paderborn abgesehen von aller Romantik unter schlechten Straßen- und Verkehrsverhältnissen leide.³⁵

32 Reinhold *Niemeyer*, Der Wettbewerb für das Verwaltungszentrum Frankfurt/Oder, in: Monatshefte für Baukunst und Städtebau, 22. Jg. 1938, Heft 8, S. 280a-280h, hier 280h.

33 Vgl. Barbara *Stambolis*, Libori, das Kirchen- und Volksfest in Paderborn. Eine Studie zu Entwicklung und Wandel historischer Festkultur, im Druck.

34 Paderborn. Die schöne alte Stadt vor der Zerstörung. Einführung von Reinhold *Schneider*. Erläuterungen von Wilhelm *Tack*, Photographien von Albert *Renger-Patzsch*, Paderborn 1949.

35 Vgl. Paderborn, Bad Lippspringe, bearb. Von Stadtbaurat Paul *Michels*, Berlin-Halensee 1931.

Unter dem Nationalsozialismus verdichteten sich negative Bewertungen des Paderborner Stadtbildes. 1936 fällt der Völkische Beobachter ein vernichtendes Urteil über die städtebauliche Entwicklung Paderborns.³⁶ 1936 wurde Michels seines Amtes als Stadtbaurat enthoben, u. a. weil er, wie es hieß, seine Einkäufe in einem jüdischen Kaufhaus getätigt hatte. Nachfolger des als politisch unliebsam empfundenen Michels wurde Herbert Werner Keller, der sein Amt bis zum Jahre 1939 in Paderborn versah und dann nach Bayreuth ging. Keller wurde nach dem Krieg wegen nachgewiesener Beteiligung an der Synagogenbrandstiftung in der Pogromnacht des Jahres 1938 verurteilt, muß also als überzeugter Nationalsozialist gelten.

Anläßlich der Amtseinführung Kellers heißt es 1936 im Westfälischen Volksblatt, ein großzügiger Generalbebauungsplan solle erstellt und der „liberalistischen“ Baugesinnung vergangener Zeiten der Kampf angesagt sowie die Stadtplanung strikter Leitung unterzogen werden.³⁷ Keller sah seine Hauptaufgabe in der Erstellung eines Sanierungskonzeptes für die Altstadt. Das Ergebnis war ein städtebauliches Gutachten, das im wesentlichen den Grundsätzen der „Auflockerung“ und „Entkernung“ folgte. Außerdem wurde dem wachsenden Verkehr der Zukunft ein gewisser Raum zugestanden. Auch regionalplanerische Gesichtspunkte kamen zur Geltung. So sah Keller eine Chance für Paderborn, mit Hilfe von Industrieansiedlungen kurzfristig zur Mittelstadt mit 60 000 Einwohnern, rund 20 000 mehr, als die Stadt in den dreißiger Jahren zählte, aufzusteigen. In „ferner“ Zukunft könne Paderborn sogar großstädtische und oberzentrale Bedeutung gewinnen. Als bauliches Ziel visierte er u. a. die Umgestaltung des Paderquellgebietes in Grünanlagen an. Hier sollten die alten Häuser nicht durch neue ersetzt werden. Überdies könne das städtische Wasserwerk einer Freilichtbühne Platz machen.³⁸ Trotz der eindeutigen nationalsozialistischen Überzeugungen Kellers kann nicht von spezifisch nationalsozialistischen Planungsgedanken gesprochen werden; das Gutachten enthält vielmehr konzeptionelle Vorstellungen, die sich bereits in den zwanziger Jahren Bahn gebrochen hatten. Die Tatsache, daß 1936 bei der Besetzung der Bauratsstelle in Paderborn Niemeyer um seinen Rat gebeten wurde, besagt nicht sehr viel. Dies wird aufgrund seiner Position als Präsident der Akademie für Städtebau erfolgt sein.

Niemeyers Aufbauplanungen für Paderborn

Nach dem Ende der Kampfhandlungen des Zweiten Weltkrieges lag nahezu die gesamte Altstadt Paderborns Ostern 1945 in Trümmern. Die Bevölkerung, die bereits nach den ersten schweren Luftangriffen zu Beginn des Jahres 1945 aufs Land

36 Völkischer Beobachter vom 6. 2. 1936.

37 Westfälisches Volksblatt vom 6. 8. 1936.

38 StadtA PB A 6020, A 6021; das Gutachten trägt das Datum 28. 11. 1939; vgl. dazu schon vorab das Westfälische Volksblatt vom 9. 3. 1939; Rolf-Dietrich Müller, Abdinghof und Paderquellgebiet: Neugestaltung eines innerstädtischen Bereichs, in: Paderborn 1945-1955, Zerstörung und Aufbau (wie Anm. 11), S. 82-88).

geflüchtet war, kehrte allmählich in die schwer beschädigten Behausungen zurück. Sie war ebenso wie die von der britischen Militärregierung ernannte Stadtvertretung zunächst vorrangig mit Fragen der Nahrungs- und Brennstoffbeschaffung und der notdürftigen Instandsetzung des Wohnraumes beschäftigt.³⁹

Gleichwohl gab es in dieser Situation erste Ansätze, die Gesamtplanung des Wieder- bzw. Neuaufbaus in die Wege zu leiten. Die größte Sorge war, so der langjährige Stadtdirektor Norbert Fischer, „einen Planer zu finden, der die außerordentlich schwierige Aufgabe lösen konnte.“⁴⁰ Zunächst neigten die Stadtverordneten eindeutig zum Wiederaufbau in enger Anlehnung an die Strukturen der historisch gewachsenen und als „Heimat“ empfundenen Stadt. Die Atmosphäre war vom Verlust nicht nur materieller, sondern darüber hinaus auch ideeller Werte gekennzeichnet. Die zerstörte Altstadt und die Kathedrale erschienen ganz im Sinne Schneiders als „heiliger Bezirk“, der wiederaufgebaut und als Zeichen vertiefter, nach Jahren der Beargwöhnung, wenn nicht Unterdrückung, nun offen und öffentlich gezeigter christlicher Wertorientierung verstanden wurde.

Die Vorzeichen für einen möglichen Neuaufbau waren insgesamt gesehen nicht günstig, als der damalige Kreisbaurat Martin Pfannschmidt, vormals Landesplaner in Brandenburg und Mitglied der Akademie für Städtebau, am 31. 1. 1946 seine „Vorpläne“ unterbreitete und von der Notwendigkeit sprach, die Altstadt grundlegend nezugestalten, also „aufzulockern“ und zu „entkernen“. Er hielt es für notwendig, Grundstücksgrenzen umzulegen, um eine derart enge Bebauung wie in der Vorkriegszeit zu vermeiden. Nur das solle wiederaufgebaut werden, „was wirklich gut war“.⁴¹

Pfannschmidts Entwürfe wurden, offenbar trotz der Kenntnis der ähnlich gerichteten Vorüberlegungen aus dem Jahre 1939, abgelehnt. Sein Name erscheint in den Paderborner Archivunterlagen bereits im Frühjahr 1946 nicht mehr. Im Februar 1946 traf dann Niemeyer in Paderborn zunächst mit Dompropst Professor Paul Simon zusammen, dessen wichtigstes Anliegen, so Niemeyer später, gewesen sei, „daß die einmaligen Paderquellen am Fuße des Domes ihren alten Ruf wiederbekommen und völlig frei von der Bebauung werden“.⁴² Dies waren ähnliche Forderungen wie die Pfannschmidts. Niemeyer fand also in dem einflußreichen Kirchenmann bis zu dessen Tod im Herbst 1946 einen wichtigen Fürsprecher für die Neugestaltung Paderborns, wengleich Simon anders als Niemeyer diese als Mittel zum Zweck, und zwar zur Hervorhebung der Mäch-

39 Vgl. Paderborn 1945-1955. Zerstörung und Aufbau, darin u. a.: *Riesenberger, Stambolis*, Trümmerlandschaft Paderborn und Entrümmern (wie Anm. 11); sowie *Stambolis, Häuser*, Nachkriegszeit, Aufbaujahre (wie Anm. 11).

40 Norbert *Fischer* am 26. 3. 1955 in der Freien Presse.

41 Sitzung des Bau- und Kanalisationsausschusses vom 31. 1. 1946, StadtA PB A 5522. Dr. habil. Martin Pfannschmidt wurde am 11. 3. 1892 in Terpt im Kreis Calau geboren, er starb am 17. 9. 1989 in Michaelshofen bei Köln. Für die biographischen Angaben danke ich seiner Tochter Beate Pfannschmidt, Paderborn.

42 *Niemeyer* in einer Sonderbeilage der Freien Presse vom 26. 3. 1955; siehe auch Christoph *Tölle*, Zehn Jahre Stadtvertretung, Manuskript, S. 2 in den Ratsprotokollen, StadtA PB B 5002.

tigkeit der Kathedrale und darüber hinaus der Religion für das Leben der Menschen, betrachtete.

Rund acht Wochen nach der eben genannten Begegnung sprach Niemeyer auf einer Sitzung des Bau- sowie des Verwaltungsausschusses davon, er wolle zunächst einmal „Fühlung nehmen“ und „in einer freien Aussprache die allgemein interessierenden Fragen des Wiederaufbaus erörtern“.⁴³ Vorsichtig und geschickt vermied er in seinem Vortrag über die künftigen Planungsaufgaben eine eindeutige Stellungnahme zugunsten eines umfassenden Neuaufbaukonzeptes. Lediglich in der anschließenden Aussprache fielen die Begriffe „moderner Städtebau“ und „Umlagenen“.

Im Juli 1946 waren sich die Stadtväter dann, aus heutiger Sicht etwas unerwartet, darüber einig, daß Paderborn neu aufgebaut werden müsse; die moderne Fortentwicklung der Stadt habe Vorrang vor alten Traditionen. Außerdem hieß es, Paderborn müsse auf jeden Fall „vor einem Museum bewahrt werden“.⁴⁴ Die Argumente ähneln denen, mit denen Niemeyer in der Folgezeit wiederholt und nachdrücklich die Notwendigkeit des Neu- anstelle des Wiederaufbaus unterstrich. U. a. stellte er mehrmals fest, ein Rothenburg oder Dinkelsbühl könnte nicht nachgeahmt werden; man dürfe nicht in „einen sentimentalen Traditionalismus verfallen“.⁴⁵

Im Mittelpunkt der Neuplanungen stand die Überlegung, die Hauptstraßen der Innenstadt müßten für den „Rhythmus des Verkehrs“ erschlossen werden. Stadtzentren stürben langfristig aus, wenn sie nicht „vom Verkehr durchflutet würden“. Bernhard Reichow hat diesen Gedanken dann 1959 öffentlichkeitswirksam unter dem Titel „Die autogerechte Stadt“ dargelegt und damit „einer ganzen Epoche das Thema“ gegeben.⁴⁶

Um diesem städtebaulichen Ziel näherzukommen, beschloß der Paderborner Bauausschuß in der bereits genannten Sitzung vom 15. 7. 1946, beim Regierungspräsidenten ein abgekürztes Fluchtlinienfestsetzungsverfahren zu beantragen, damit in Zukunft die Straßen der Altstadt verbreitert werden konnten. Außerdem wurde ein weiterer, grundlegender Beschluß gefaßt, der die zukünftige Entwicklung entscheidend prägen sollte. Auf Vorschlag Niemeyers leitete der Bauausschuß einen Antrag an den Regierungspräsidenten weiter, der der Einführung der Lex Adickes in Paderborn galt.⁴⁷

Das Umlagegebiet für die Paderborner Innenstadt legte die Stadtverwaltung im September 1946 fest und bestimmte Niemeyer auch schon als von der Stadt einmütig befürworteten und lediglich noch vom Regierungspräsidenten zu

43 StadtA PB A 5513.

44 Sitzung des Bau- und Kanalisationsausschusses vom 15. 7. 1946, StadtA PB A 5522.

45 Sitzung des Bau- und Kanalisationsausschusses vom 22. 1. 1946, StadtA PB A 5522; sowie u. a. *Niemeyer* in der Westfalen-Zeitung unter der Überschrift „Paderborn wird neuzeitlich aufgebaut“ vom 7. 1. 1947.

46 Wie Anm. 45; Hans Bernhard *Reichow*, Die autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrschaos, mit Förderung durch das Bundesministerium für Wohnungsbau hrsg., Ravensburg 1959.

47 Sitzung des Bau- und Kanalisationsausschusses vom 15. 7. 1946, StadtA PB A 5522.

bestätigenden Bausachverständigen in der künftigen Umlegungskommission.⁴⁸ Der Fluchtlinienplan, dessen Verwirklichung die Voraussetzung für die geplanten Umlegungen war, hing in der Zeit vom 27. Januar bis zum 10. Februar 1947 öffentlich aus. Am 26. März lag bereits die Genehmigung des Regierungspräsidenten vor, die Fluchtlinienplanungen in einem verkürzten Verfahren durchzusetzen.⁴⁹ So gelang es genau zum richtigen Zeitpunkt, die über hundert Einsprüche betroffener Bürger abzuweisen. Ihnen wurde vor allem die Begründung entgegengehalten, die Neufestsetzung der Fluchtlinien sei erforderlich, um den „überalterten Stadtkern ... neuzeitlichen Verkehrsverhältnissen anzupassen.“⁵⁰

Mitte Juli 1948, fast genau zwei Jahre nach der von Niemeyer veranlaßten wegweisenden Beschlußfassung der Stadt, erlangte die Lex Adickes für die Paderborner Altstadt Rechtskraft und griff damit der Aufbaugesetzgebung des Landes Nordrhein-Westfalen um Jahre vor. Am 19. Juli 1948 erfolgte die konstituierende Sitzung der Umlegungskommission, in der Niemeyer, wie vorgeschlagen, die Aufgaben des Bausachverständigen übernahm.⁵¹ Die Laufzeit des Umlegungsverfahrens erstreckte sich bis zum Jahre 1957, die Arbeiten wichtiger Teilgebiete sollten allerdings bis 1955 abgeschlossen sein.

Während dieser Zeit pflegte Niemeyer alte Kontakte, u. a. gehörte er zum Anholter Kreis, der sich auf Initiative von Wolters zunächst an dessen Wohnort Coesfeld zusammenfand. Beteiligt waren u. a. auch Konstanty Gutschow und Tamms, der mittlerweile die Aufbauplanung Düsseldorfs leitete. Wolters berichtet wörtlich über die zweite Tagung des Anholter Kreises im August 1949: „... es ist Niemeyer, der uns auf der Tagung seine Paderborner Planung, die ich für ausgezeichnet halte, vortrug.“⁵²

Aufbauergebnisse und Einschätzung der Leistung Niemeyers

Die Ergebnisse der Paderborner Planungen, die Niemeyer 1949 vorgetragen haben könnte, seien im folgenden zusammengefaßt. Innerhalb kurzer Zeit wurden die vormals 948 Flurstücke der Altstadt auf 560 reduziert. Die Bewohner des Paderquellgebietes erhielten an anderer Stelle eine neue Bleibe, und es entstand in diesem Innenstadtbereich eine weitläufige Grünfläche. Die bis auf 18 Meter zurückversetzten Grundstücksgrenzen ermöglichten eine bis auf drei Fahrspuren verbreiterte Verkehrsführung. Das Bild der Innenstadt änderte sich nicht zuletzt dadurch, daß der Aufbau der Häuser nicht mehr wie bis dahin giebel-, sondern nur noch traufständig zugelassen wurde.⁵³

48 Ratsprotokoll vom 6. 9. und vom 27. 9. 1946, StadtA PB A 5514.

49 Vgl. Übersicht vom 11. 5. 1953, StadtA PB B 1072.

50 StadtA PB B 3162.

51 StadtA PB B 5002.

52 *Durth*, Deutsche Architekten (wie Anm. 1), S. 339.

53 Vgl. *Beseler, Gutschow*, Kriegsschicksale deutscher Architektur, Bd. 1 (wie Anm. 5), S. 686.

Ohne Niemeyers Einsatz für die gesetzliche Handhabe zur Durchführung des Neuaufbaus wäre es wohl kaum zu einer so schnellen und konsequenten Stadtentwicklung in Paderborn gekommen. Niemeyer hat offenbar nicht nur seine Planungskompetenz zielsicher und selbstbewußt zu vertreten verstanden. Er hat sich auch um die Beschaffung von Baumaterialien, um Einzelaspekte wie die Geschosshöhe dieses oder jenes Hauses u. a. mehr gekümmert. Diese Seite seiner Arbeit bestätigt Tamms Einschätzung, Niemeyer habe sich im Alltag durch unbürokratischen Pragmatismus ausgezeichnet.⁵⁴ Von seinem Planungsgrundsatz „stirb und werde“, wie der rigorose Neubau auch bezeichnet wurde, ist er dabei nicht abgewichen. Auch in der Rückschau hat er die Auffassung zahlreicher Architekten vor 1945 bekräftigt, daß die Zerstörung der Altstädte im Krieg als einmalige Modernisierungschance zu verstehen gewesen sei.⁵⁵

Obwohl die frühzeitige Beantragung rechtlicher Möglichkeiten und die Durchsetzungsfähigkeit sowie langjährige Erfahrung Niemeyers die Paderborner Entwicklung zumindest teilweise erklären, bleibt dennoch die Frage nach Widerständen und Protesten zunächst offen. Hier ist beispielsweise der Einspruch ortsansässiger Architekten zu nennen, die der Stadt undemokratisches Vorgehen vorwarfen und beklagten, es seien keine Wettbewerbe ausgeschrieben worden, Niemeyer handle in unzulässigem Alleingang.⁵⁶

Die Vorwürfe von Architekten und Bürgern konzentrierten sich indes nicht auf die Person des Planers. Dies mag darauf zurückzuführen sein, daß Niemeyer in Paderborn nicht die Stelle eines Stadtbaurats bekleidete, sondern stets lediglich in beratender Funktion auf Honorarbasis tätig war. Er selbst hat gegenüber dem Rat überzeugend dargelegt, er wolle kein Angestellter sein, sondern selbstständig arbeiten und sich nicht – wie in seinen Frankfurter Jahren – in kommunale Abhängigkeit begeben. In den städtischen Unterlagen wird er genauso wie in der Presse durchgehend „Landesrat Niemeyer“ genannt, eine Bezeichnung, die noch auf seine Tätigkeit als Landesplaner für die Provinz Brandenburg zurückgeht und auf die er auch nach der auf eigenen Wunsch vorgenommenen Beurlaubung 1943 großen Wert legte. Nach dem Grundsatz, auf exponierte kommunale Stellen zu verzichten, verfuhr er wohl nicht zuletzt deshalb, um nicht zu große Aufmerksamkeit auf die eigene Person und seine Tätigkeiten vor 1945 zu lenken.

In Paderborn war jedenfalls von Niemeyers Arbeit vor dem Ende des Krieges nie nachweislich die Rede. Vielmehr hat seine Position als Landesplaner und Präsident der Akademie für Städtebau als Garantie für fachliche Qualifikation gegolten, ohne mit einem „braunen“ Makel behaftet gewesen zu sein.

Für Niemeyers erfolgreiche Tätigkeit in Paderborn mag zusätzlich sein äußerst geschickter Umgang mit der Bürokratie mitverantwortlich gewesen sein.

54 Tamms, im Handwörterbuch der Raumforschung (wie Anm. 12), S. 2107f.

55 Stadt Paderborn. Ein Jahrzehnt Aufbau und Planung 1945-1955, Stuttgart 1955, darin R. Niemeyer, Planung und Durchführung. Grundgedanken, S. 4-11, hier S. 5.

56 Eingabe an die Stadtvertretung vom 22. 11. 1946; siehe auch den Bericht im Neuen Westfälischen Kurier vom 24. 6. 1947, in: *Stambolis, Hüser, Nachkriegszeit, Aufbaujahre* (wie Anm. 11), S. 57.

Zu nennen ist etwa sein Taktieren, durch das er in den Jahren 1946 bis 1949 die Besetzung der Spitzenposition in der städtischen Bauverwaltung, der Stelle eines Stadtbaurats, zumindest mit verhinderte und sich so in den Entscheidungsjahren die nahezu uneingeschränkte Planungsvollmacht sicherte. In diesem Zusammenhang gelang es ihm auch, mit Willy Paul Schmidt einen Mann seines Vertrauens zunächst als Mitarbeiter des Stadtbauamtes, dann als Stellvertreter „aufzubauen“, der später als Nachfolger Niemeyers und erster Stadtbaurat in Paderborn nach dem Krieg in den fünfziger Jahren dem Neubaugedanken verbunden blieb.⁵⁷

Schließlich hatte Niemeyer ein ausgesprochenes Gespür für die Bedeutung und Einbindung lokaler Meinungsführer in seine Vorhaben. Im Bauausschuß beispielsweise fand er die Unterstützung eines Ratsherrn, der als Architekt und Mitglied einer alten Paderborner Künstlerfamilie in der Stadt großes Ansehen genoß.⁵⁸ Überdies erläuterte er seine Pläne vor dem Heimatverein, der als Verteidiger von Traditionen unterschiedlichster Art bis weit in die fünfziger Jahre beachtliches Gewicht in der kommunalen Öffentlichkeit und sogar ein gewisses Mitspracherecht im Stadtrat besaß.⁵⁹ Dabei verstand er es auch, auf Paderborner Besonderheiten Rücksicht zu nehmen und diese mit einzukalkulieren. Der langjährige Ratsherr und CDU-Fraktionsvorsitzende Heinrich Jüttemeyer erinnerte sich etwa durchaus glaubhaft daran, Niemeyer habe mit Blick auf das „katholische Milieu“ der Bischofsstadt in ironischem Ton gesagt, ein Nebeneffekt der Verbreiterung der Haupt- und Geschäftsstraßen sei es, daß die kirchlichen Prozessionen nun noch ungehinderter durchgeführt werden könnten als vor dem Kriege.⁶⁰

Niemeyer gab an, seine Tätigkeit in Paderborn sei 1950 zu Ende gegangen, als er sich anderen Aufgaben in Bielefeld und beim Aufbau der Flüchtlingsstadt Espelkamp zugewandt habe.⁶¹ Offiziell indes endete seine Aufgabe als Bausachverständiger in der Umlegungskommission mit dem Abschluß der Innenstadtplanungen am 22. 7. 1955.⁶²

Aus diesem Anlaß erfuhr er in Paderborn eine gewisse Würdigung und konnte selbst dadurch zu Recht feststellen, seine Planungen seien weitgehend verwirklicht worden. Dazu rechnen nicht nur die Umgestaltung der Altstadt nach

57 Willy Paul Schmidt trat zunächst am 4. 2. 1947 als Angestellter des Bauamtes in städtische Dienste in Paderborn, ab 8. 3. 1948 wurde er ständiger Vertreter Niemeyers, ab 1. 4. 1949 war er Stadtbaurat in Paderborn; vgl. StadtA PB A 5516.

58 Friederike Steinmann, Karl Josef Schwieters, Michael Aßmann, Paderborner Künstlerlexikon, Paderborn 1994, S. 142.

59 Sitzungsprotokoll des Bau- und Kanalisationsausschusses vom 22. 11. 1946, StadtA PB A 5522 sowie die Niederschriften der Sitzungen des Heimatvereins, StadtA PB, Bestand V. 7; s. Rolf Dietrich Müller, Heimatverein Paderborn 1888-1988, Paderborn 1988, S. 40-49.

60 Gespräch mit Heinrich Jüttemeyer am 17. 2. 1994.

61 Vgl. Neue Städte und Slumsanierung in Deutschland, bearb. von Jürgen Heuer, Köln, Braunfeld 1959, darin: Fritz Souchon, Espelkamp – die Entwicklung einer neuen Stadt, S. 11-16; Erich Storck, Die soziologischen Grundlagen von Espelkamp, S. 17-23.

62 Niederschrift der Ratssitzung anlässlich des Abschlusses des Umlegungsverfahrens für die Altstadt am 22. 7. 1955 (Protokoll vom 4. 8.), StadtA PB B 5002.

modernen städtebaulichen und verkehrstechnischen Gesichtspunkten und die Umwandlung des Paderquellgebietes in eine Art grüner Lunge der Stadt. Er hatte auch den Auftrag des Dompropstes erfüllt, die Wirkung der Kathedrale, deren Wiederaufbau unter kirchlicher Regie 1955 fast abgeschlossen war, zu verstärken.

Zusätzlich hat Niemeyer den oberen, der Innenstadt zugewandten Domvorplatz, dem Beispiel Erfurts folgend, tiefer legen wollen, um die Ausdruckskraft des Bauwerks auch von dieser Ansicht deutlicher hervortreten zu lassen. 1958 beschäftigte diese Frage noch einmal den Bauausschuß, ohne daß man jedoch dem genannten Vorschlag näher gekommen wäre.⁶³

Das „Vergessen“ um den Neuaufbau Paderborns aus heutiger Sicht

Mit dem Ende von Niemeyers Tätigkeit in Paderborn setzten schon unmittelbar folgend Entwicklungen ein, die der angemessenen Beurteilung seiner Leistung bis heute abträglich waren. Paderborn besann sich zunehmend wieder auf „die schöne, alte Stadt vor der Zerstörung“ und konnte sich mit dem modernen Stadtbild nur schwer identifizieren. In den siebziger Jahren erhielt diese Tendenz zusätzliche Nahrung mit einer neuen, allgemein zu beobachtenden Neigung zur städtebaulichen, geradezu folkloristisch zu nennenden Nostalgie, in deren Zuge die Restaurierung von Fachwerkbauten einen Aufschwung nahm und die Wiederherstellung einstigen Altstadtambientes auf breite Zustimmung stieß.

Zum anderen nahm um 1955 in Paderborn ein wirtschaftlicher Aufschwung seinen Anfang, der Mitte der sechziger Jahre in eine stetige Tendenz Richtung Oberzentrum und Großstadt mündete. Niemeyers Verkehrsplanungen wurden durch diesen Aufschwung weit überholt und mußten durch neue, großzügigere Lösungen ersetzt werden.⁶⁴ Sein Konzept war also nicht vorausschauend genug, ein Vorwurf, der indes nicht erhoben werden darf, rechnete doch in Paderborn noch 1955 niemand mit einer solchen Entwicklung oder schien diese doch noch in ähnlich ferner Zukunft zu liegen wie 1939, als in dem städtebaulichen Gutachten davon erstmals die Rede war.

So sind wenigstens andeutungsweise Erklärungen dafür gefunden, warum die beschriebenen, noch nicht lange zurückliegenden städtebaulichen Entwicklun-

63 Vgl. StadtA PB B 1370, Sitzung des Bauausschusses vom 2. 1. 1958, Gestaltung der Nordseite des Marktes: „Hinsichtlich der Tieferlegung kamen die Beteiligten zu der Auffassung, daß es wohl richtig wäre, die Tieferlegung einer Teilfläche des Domplatzes und der Fläche um den Domturm ins Auge zu fassen, um den Dom selbst in seiner Gesamtheit maßstäblich besser in Erscheinung treten zu lassen, daß es aber technisch schwierig und insgesamt auch unorganisch wäre, den gesamten Marktplatz mit tiefer zu legen, da bei der notwendigen Rücksichtnahme auf die Randbauten u. U. unglückliche Maßverhältnisse entstehen würden.“

64 Zur Entwicklung Paderborns demnächst: Barbara *Stambolis*, Leitbilder seit Mitte der sechziger Jahre: Paderborn als Oberzentrum und Großstadt, in einer auf drei Bände angelegten umfangreichen Stadtgeschichte Paderborns.

gen in Paderborn heute so gut wie gar nicht mehr gegenwärtig sind. Dieser Beitrag hat versucht, den Neuaufbau der Stadt aus den eingangs zitierten „Schichten des Vergessens“ hervorzuholen. Gleichzeitig wurde versucht, die lokale, besondere Entwicklung auf Exemplarisches zu beziehen, d. h., in allgemeine, übergeordnete Tendenzen einzubinden.⁶⁵ Möglicherweise kann so der Neuaufbau Paderborns als ein Stück „gewachsene Historizität“ von Bürgern, Politikern, Planern und Architekten in einem angemessenen Licht gesehen und anerkannt sowie mit mehr Verständnis beurteilt werden, als dies bislang der Fall war. Schließlich könnte das Dargelegte als Anregung verstanden werden, Architekturgeschichte und Stadtplanung mehr als bisher in die Stadtgeschichtsforschung zu integrieren.

65 Zur Diskussion um stadtgeschichtliche Forschungsfelder u. a. Jürgen *Reulecke*, Das Exemplarische und das Besondere. 20 Jahre Stadtgeschichtsforschung im Spiegel der Alten Stadt, in: Die Alte Stadt 2/1995, S. 126-136.