

QUELLE

Knut Stegmann: »Mit den sparsamen Mitteln der Gegenwart«
– Planungskonzepte für den Wiederaufbau der Bielefelder Alt- und Neustadt und ihre Umsetzung. – In: LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen (Hg.): Eine neue Stadt entsteht. Planungskonzepte des Wiederaufbaus in der Bundesrepublik Deutschland nach 1945 an ausgewählten Beispielen. – Steinfurt: Tecklenborg 2015 (= Arbeitsheft der LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen, 15), S. 139–150. (ISBN 978-3944327235)

KONTAKT ZUM AUTOR

<http://architexts.net/kontakt>

„Mit den sparsamen Mitteln der Gegenwart“ — Planungskonzepte für den Wiederaufbau der Bielefelder Alt- und Neustadt und ihre Umsetzung¹

Knut Stegmann

Einführung

„Die Bielefelder standen fassungslos vor dem Ausmaß der Zerstörung ihrer Stadt. 15.688 Wohnungen waren ganz oder teilweise vernichtet [...] Die Trümmer der Altstadt hätten auf der Grundfläche der Rudolf-Oetker-Halle einen Turm von 700 m Höhe ergeben, auf der Grundfläche der Altstädter Kirche, wie sie vor dem Kriege bestand, sogar einen solchen von 1.650 m Höhe.“² Mit diesen Worten veranschaulichte das Stadtplanungsamt 1952 in der Broschüre „Ist nichts geschehen?“ das Ausmaß der Kriegsschäden in der Bielefelder Innenstadt, die vor allem ein Ergebnis der massiven Bombardierungen des Jahres 1944 waren.³ Die gleichzeitig publizierte „Schadenskarte der Innenstadt“ (Abb. 1) weist große Teile des so genannten Hufeisens als „total zerstört“ aus. Auch wenn solche Darstellungen im Detail mit Vorsicht zu betrachten sind,⁴ vermitteln sie doch einen Eindruck vom Umfang der notwendigen Wiederaufbaumaßnahmen. Zugleich verdeutlichen sie, welche Eingriffsmöglichkeiten in die städtebauliche und architektonische Gestalt einer Stadt sich in der Nachkriegszeit boten. Der folgende Beitrag untersucht, welche zentralen Planungskonzepte vor diesem Hintergrund für die von den ehemaligen Wallanlagen begrenzte historische Bielefelder Alt- und Neustadt (besagtes „Hufeisen“) entstanden und wie sich die Konzepte in der gebauten Wirklichkeit niederschlugen.⁵

Voraussetzungen und Rahmenbedingungen der Wiederaufbauplanungen

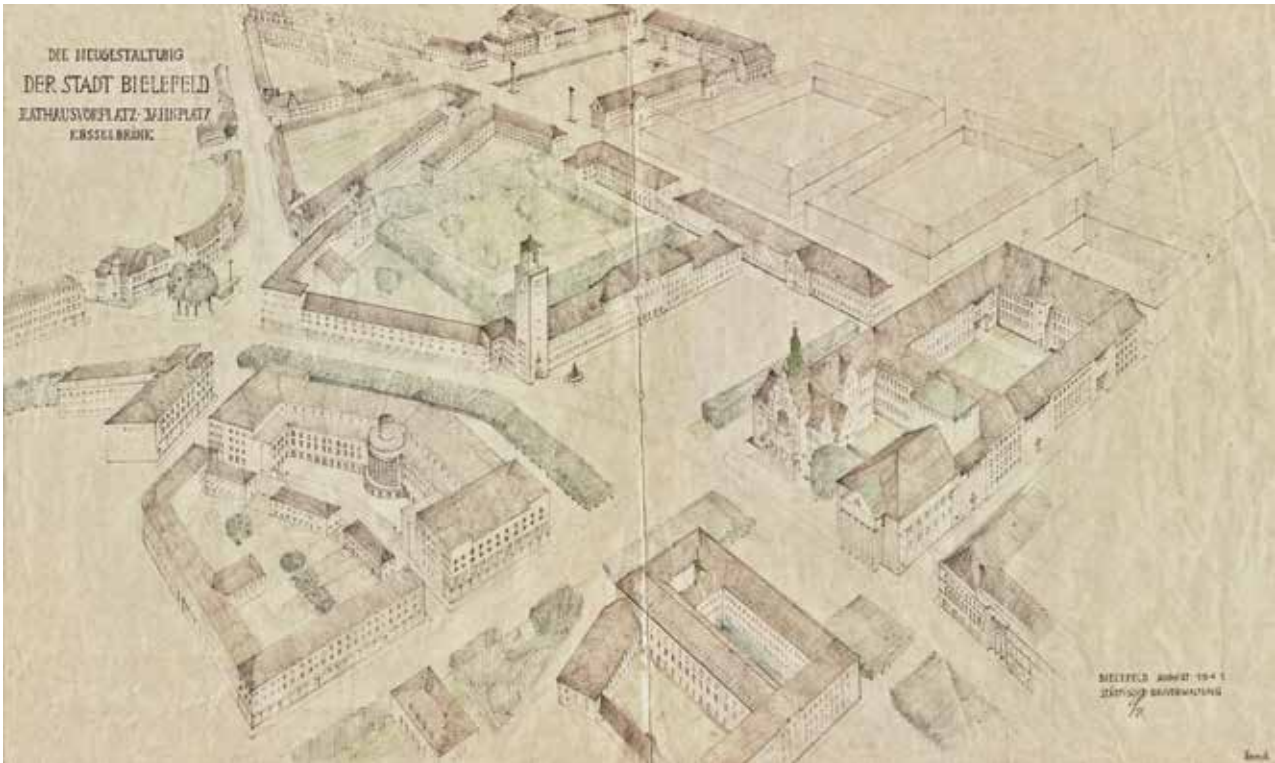
In Bielefeld gab es wie in anderen deutschen Städten keine „Stunde Null“ im Städtebau der Nachkriegszeit.⁶ Wichtige Akteure hatten oft an prominenter Stelle in der nationalsozialistischen Stadtplanung mitgewirkt, wie noch im Folgenden gezeigt wird. Auch wichtiges Planmaterial, auf das die Bauverwaltung zunächst zurückgreifen musste, stammte aus der ersten Hälfte der 1940er-Jahre.⁷ Insofern lohnt sich ein kurzer Blick auf einige zentrale städtebauliche Planungen für den Innenstadtkern aus der Zeit des Nationalsozialismus, auch wenn diese infolge des Krieges nicht realisiert wurden. In Bielefeld geriet schon in den 1930er-Jahren unter dem Stichwort der „Altstadtsanierung“ die kleinteilige, einfache Bebauung in dem Viertel südlich des Innenstadtkerns in den Blick (Bauten südlich der Kreuzstraße), für die Stadtbaurat Friedrich Schultz (1876–1945)⁸ unter Verweis auf mangelhafte Wohnverhältnisse 1941 den Abriss und Ersatz durch eine Grünanlage vorschlug.⁹ Östlich des „Hufeisens“ sah der ebenfalls von Schultz unterzeichnete



1 Bielefeld, „Schadenskarte der Innenstadt“. Publiziert 1952. Deutlich zu erkennen ist die hufeisenförmige Form des Stadtgrundrisses, die die ehemaligen Wallanlagen abbildet. Die Fläche gliedert sich historisch in die Altstadt in der nördlichen und die Neustadt in der südlichen Hälfte (Plan ist in etwa genordet).

und als „geheim“ klassifizierte Plan „Vorschlag zum Ausbau der Innenstadt Bielefeld“ aus dem Jahr 1941 die Anlage großdimensionierter Plätze und Verbindungsachsen vor (Rathaus, Kesselbrink und Bahnhofsvorplatz),¹⁰ die ausweislich einer Isometrie aus dem selben Jahr durch einheitlich gestaltete Neubauten mit zum Teil monumentaler Wirkung gefasst werden sollten (Abb. 2). Die Isometrie trägt neben der Unterschrift von Schultz den Namen „Woernle“. Dies legt nahe, dass Richard Woernle (1882–1958), Architekt und seit 1924 Direktor der Bielefelder Handwerker- und Kunstgewerbeschule,¹¹ an den Planungen beteiligt war. Dafür spricht zudem, dass Woernle bereits 1939 von der städtischen Bauverwaltung mit Planungen zur Neugestal-

Knut Stegmann: »Mit den sparsamen Mitteln der Gegenwart« – Planungskonzepte für den Wiederaufbau der Bielefelder Alt- und Neustadt und ihre Umsetzung. – In: LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen (Hg.): Eine neue Stadt entsteht. Planungskonzepte des Wiederaufbaus in der Bundesrepublik Deutschland nach 1945 an ausgewählten Beispielen. – Steinfurt: Tecklenborg 2015 (= Arbeitsheft der LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen, 15), S. 139–150.



2 Städtische Bauverwaltung Bielefeld, „Neugestaltung der Stadt Bielefeld – Rathausvorplatz – Jahnplatz – Kesselbrink“, August 1941. Der Entwurf trägt das Kürzel des Stadtbaurats Friedrich Schultz als Leiter der Bauverwaltung. Zusätzlich ist unten rechts der Name „Woernle“ vermerkt. Die isometrische Darstellung zeigt, dass die Ausbauplanung östlich des historischen Stadtkerns vor allem auf die Schaffung zweier größerer Plätze zielte: Im Zentrum des Plans der Rathausvorplatz mit einem Rathausneubau mit Turm und oben in der Mitte der Kesselbrink. Deutlich wird, dass die Umgestaltung des Rathausplatzes auch in die Stadt übergreifen sollte, indem die Gebäude westlich des Niederwalls in die Neukonzeption einbezogen wurden.

tung der nördlichen Seite der Geschäftsstraße Obernstraße beauftragt worden war.¹² Die Entwürfe für die Obernstraße, die Woernle zusammen mit Kollegen und Schülern ausführte, sind weder im Stadtarchiv noch im Bauamt erhalten und fanden auch keinen sichtbaren Niederschlag in dem erwähnten Ausbauplan aus dem Jahr 1941.

Nach Kriegsende war an den von Schultz geplanten großmaßstäblichen Ausbau der Innenstadt, vor allem die von Repräsentationsbauten gerahmten Plätze und Achsen im Osten, nicht mehr zu denken. Dies lag nicht nur an den veränderten politischen Rahmenbedingungen. Vielmehr erzwangen die großflächigen Zerstörungen neue Gewichtungen in der Stadtplanung. In den Mittelpunkt rückten als drängende Aufgaben der Bau von Wohnungen sowie der Wiederaufbau der stark zerstörten Alt- und Neustadt als kommerzielles Zentrum der Stadt. Der Umfang der städtebaulichen Planungsaufgaben führte in der Nachkriegszeit zur Bildung neuer Strukturen in der städtischen Bauverwaltung, die der vom Hochbauamt kommende Stadtbaurat Hermann Petri (1891–1972) bis zu seiner Pensionierung 1956 leitete.¹³ Die zuvor beim Vermessungsamt angesiedelten städtebaulichen Planungsaufgaben wurden ab 1945 in das eigens gegründete Stadtplanungsamt überführt, dessen Leitung der Baurat Max Steinbiß (1908–92)¹⁴ bis zu seiner Abordnung nach Bonn 1950 übernahm. Das Stadtplanungsamt übte besonders unter Reinhold Niemeyer (1885–1959), Nachfolger von Steinbiß als Amtsleiter von 1950–52, deutlich wahrnehmbar die Führungsrolle beim Wiederaufbau aus. Niemeyer war 1943–45 Präsident der Deutschen Akademie für Städtebau, Reichs- und Landesplanung, hatte in Albert Speers „Arbeitsstab für den Wiederaufbau bombenzerstörter Städte“ den Bereich Raumordnung und Eisenbahnanlagen verantwortet und nach dem

Krieg unter anderem als freiberuflicher Planer am Wiederaufbau Paderborns mitgewirkt.¹⁵

Das Bielefelder Stadtplanungsamt erarbeitete 1950 zunächst einen Leitplan (Flächennutzungsplan) als Rahmenplanung, auf dessen Basis in den 1950er-Jahren Teilneueordnungspläne für ganze Stadtgebiete und nicht zuletzt Durchführungspläne für einzelne Baublöcke und Straßenzüge entstanden.¹⁶ Zugleich prüfte das Amt zusammen mit dem Bauaufsichtsamt, ob eingegangene Bauanträge mit den städtebaulichen Entwürfen vereinbar waren. Ein weiterer zentraler Akteur war der „Umlegungsausschuss“, den die Stadt in ihrer Funktion als Umlegungsbehörde eingerichtet hatte.¹⁷ Der Ausschuss führte die Verhandlungen zwischen Grundstückseigentümern über Veränderungen von Parzellengrenzen, etwa durch Tausch und Zusammenlegung, ohne die eine städtebauliche Neuordnung in einer Stadt wie Bielefeld mit ihrer teilweise sehr kleinteiligen Parzellierung undenkbar war.

Nach der Pensionierung Niemeyers und Petris nahm der 1956 zum städtischen Beigeordneten für das Bauwesen und damit Leiter der städtischen Bauverwaltung berufene Stadtbaurat a. D. Michael Fleischer (1903–83) die prägende Rolle im Wiederaufbau.¹⁸ Fleischer, in den 1920er-Jahren Mitarbeiter von Paul Bonatz, hatte sich mit Planungen für den nationalsozialistischen Umbau Kölns als Leiter der Planungsstelle 1937–39 sowie mit dem städtebaulichen Entwurf für ein Gauforum und Siedlungen in Danzig als Stadtbaurat 1940–45 einen Namen gemacht. Wegen seiner Tätigkeiten während des Nationalsozialismus verlor Fleischer die 1946 angetretene Stelle als Leiter der Kölner Wiederaufbaugesellschaft und war zunächst mehrere Jahre freischaffend tätig. In seiner anschließenden Tätigkeit als Leiter der Bielefelder Bauverwaltung 1956–68 musste er allerdings

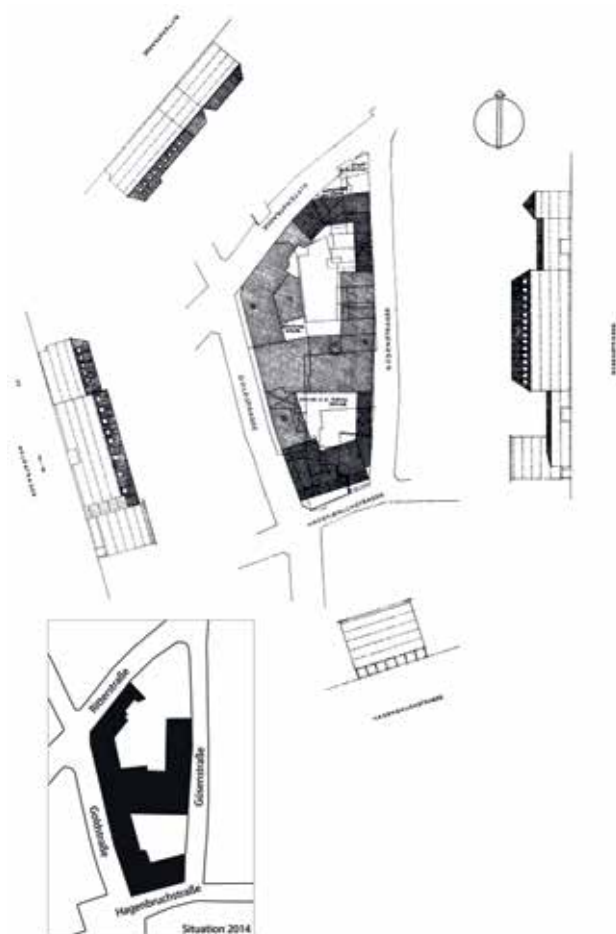


3 Stadtplanungsamt Bielefeld, „Stadt Bielefeld – Schäden u. Wiederaufbau“, 1946. Entwurf für neue Baufluchtlinien im Rahmen des Wiederaufbaus, unterzeichnet vom Leiter des Stadtplanungsamt Max Steinbiß.

auf die Entwicklung und Umsetzung der großen städtebaulichen Konzepte verzichten, da – wie er 1957 schrieb – „deren Durchführbarkeit zufolge des weit fortgeschrittenen Ausbauzustandes im Stadtkern illusorisch wären.“¹⁹

Entwicklung planerischer Konzepte

Die Entwicklung städtebaulicher Rahmenkonzeptionen für die zerstörten Innenstadtgebiete nach Kriegsende forderte vor allem erst einmal längere Bearbeitungszeit, die sich die Stadt 1946 durch eine mehrfach verlängerte Bausperre verschaffte.²⁰ Am Anfang eines Gesamtkonzepts für den Wiederaufbau der historischen Alt- und Neustadt stand die grundlegende Frage, wie eng sich der Wiederaufbau an den städtebaulichen Strukturen und der Architektur der Vorkriegszeit orientieren sollte. Das Spektrum der Möglichkeiten reichte wie in anderen stark zerstörten Städte²¹ von der weitgehenden Rekonstruktion bis hin zur Überplanung der Gebiete nach neuesten Vorstellungen in Städtebau und Architektur. In Bielefeld zeichnete sich schon früh ein Mittelweg ab: So behielt bereits ein von Max Steinbiß unterzeichneter Entwurf aus dem Jahr 1946 mit dem Titel Schäden und Wiederaufbau (Abb. 3) die Grundstruktur des historischen Stadtkerns, bestehend aus der Altstadt im Norden und der Neustadt im Süden, bei. Gleichzeitig sollten aber die Zerstörungen zur teilweisen Neuordnung der gewachsenen Stadtstrukturen genutzt werden. Dies zeigt sich im Entwurf, der sich erkennbar von dem Ausbauplan von 1941 mit seinen großen Platzsituationen abhebt, an den fast durchgängig veränderten Baufluchtlinien. Letztere sollten vor allem einer Verbreiterung der Straßenräume sowie der Schaffung neuer Querverbindungen im Straßennetz dienen.



4 Planung und Umsetzung: Stadt Bielefeld, „15. Ergänzung des Durchführungsplanes für das Teilordnungsgebiet A...“ (um 1955). Kleines Bild: Städtebauliche Situation 2014.

Im Jahr 1947 richtete die Stadt einen städtebaulichen Wettbewerb zur Gestaltung einer neuen West-Ost-Verbindung durch den historischen Stadtkern aus (heute Hagenbruchstraße/Altstädter Kirchstraße).²² Keiner der Beiträge wurde direkt umgesetzt, doch lieferte der Wettbewerb mit seinen Entwürfen in verschiedenen Formensprachen (von historisierend bis zeitgenössisch) dem Stadtplanungsamt neue Anstöße für die Gestaltung des Innenstadtkerns. Die Verbesserung der Verkehrsräume für den Individualverkehr entwickelte sich in den Folgejahren noch stärker zu einer der zentralen Zielrichtungen der städtebaulichen Planungen. Der Bericht des Stadtplanungsamts zum Wiederaufbau 1945–52 setzte das erfolgreiche „Wirtschaftsleben der Innenstädte“ in direkten Zusammenhang mit der Möglichkeit, dass „der private Kraftwagenverkehr ohne erhebliche Behinderung ... soweit wie möglich den Zugang zur Innenstadt ... behält.“²³

Großflächige Veränderungen in den städtebaulichen Strukturen sollten sich aber im Untersuchungsgebiet nicht nur auf die Verkehrswege beschränken: So wollte das Stadtplanungsamt dem Wohnraummangel begegnen, indem es den östlichen Teil der stark zerstörten Neustadt mit Wohnungen in geschlossener Blockrandbebauung überplante (zum Großteil mit Geschäften im Erdgeschoss). Die Blöcke sollten an die Stelle der kleinteiligen, unregelmäßigen Bebauung der Vorkriegszeit treten. Diese erheblichen Eingriffe in die Stadtstruktur setzten eine großangelegte Neuordnung der Parzellen und Grundeigentumsverhältnisse voraus, die der Umlegungsausschuss vorantrieb. Zur Durchsetzung der städtebaulichen Ziele verzögerte er in manchen Fällen über Jahre die Baugenehmigungen, in einigen Fällen bis zu einem Verkauf der Grundstücke. Dagegen konnten Eigentümer, die für die Neugestaltung der Verkehrsachsen wichtige Grundstücke besaßen, zum Teil mit erheblichen Zugeständnissen rechnen. So genehmigte die Stadt etwa der alteingesessenen Weberei und Textilhandlung Delius im Gegenzug für die Zustimmung zu neuen Baufluchtlinien den Bau eines eigentlich nicht genehmigungsfähigen siebenstöckigen Bürogebäudes auf ihrem Gelände an der Hagenbruchstraße.²⁴ Es ist offensichtlich, dass durch solche Zugeständnisse die großen städtebaulichen Konzepte an Durchsetzungsfähigkeit verloren. Hinzu kommt, dass die im Durchführungsplan vorgesehenen geschlossenen Straßenfronten oder Baublöcke in vielen Fällen nicht umgesetzt wurden. Die als spätere Bauabschnitte geplanten Lückenschlüsse erfolgten teilweise über Jahrzehnte nicht. Ein Beispiel ist das Areal zwischen Hagenbruch-, Gold-, Ritter- und Güsenstraße, dessen Bebauung bis heute nicht die Gestalt des im Durchführungsplan vorgesehenen geschlossenen Blocks erreicht hat (Abb. 4).

Neben den großen städtischen Strukturen bemühte sich das Stadtplanungsamt auch um Einfluss auf die bauliche Entwicklung der Einzelobjekte. Schon früh zeigte sich eine ablehnende Haltung gegenüber einem stark historisierenden Wiederaufbau, wenn es 1952 hieß: „Es ist die Aufgabe der Stadtplanung, mit den sparsamen Mitteln der Gegenwart gestalterische Lösungen zu erreichen, die auch in ferner Zukunft noch als zweckmäßig und ästhetisch befriedigend empfunden werden. Deshalb soll der Städtebauer nicht das alte Zerströte wieder herstellen, sondern eigene Wege gehen, getreu dem Wort des großen franzö-

sischen Bildhauers Rodin: ‚Kunst, die lebt, wiederholt nie Vergangenes, sondern schafft stets Neues.‘“²⁵ Deutlich wird hier ein Zweiklang der Motive: Die Erneuerung der Stadt in modernen Formen hat ökonomische Gründe („sparsame Mittel“) und wird gleichzeitig von ästhetisch-künstlerischen Vorstellungen getrieben.

Vision der Planer war, die kleinteiligen giebelständigen Satteldachbauten der Vorkriegszeit durch eine traufständige Bebauung „aus einem Guss“ in zeitgenössischen Formen zu ersetzen. Als Hebel setzte das Stadtplanungsamt in Zusammenarbeit mit dem Bauaufsichtsamt und dem Umlegungsamt auf die Baugenehmigungsverfahren. So finden sich in den Hausakten etliche Bauanträge für Wiederaufbauten in historisierenden Formen aus der unmittelbaren Nachkriegszeit, die abgelehnt oder in „modernerer“ Formen korrigiert wurden. Außerdem stellte das Planungsamt Bauherren, die in sogenannten Blockgemeinschaften einheitliche Bebauungen ganzer Blöcke in zeitgenössischen Formen beantragten, beschleunigte Genehmigungen und finanzielle Unterstützung in Aussicht.²⁶ Nicht zuletzt warben die städtischen Planungsbehörden aber auch mit Entwürfen und Modellen in der Öffentlichkeit für eine bauliche Erneuerung der Stadt (Abb. 5). Diese zeigten große einheitliche, kubische Neubauten mit Flachdächern und Fassaden mit großflächigen Verglasungen an zentralen Plätzen und Straßen, die auch Impulse zur Erneuerung angrenzender Gebiete geben sollten.



5 Bielefeld, Alt- und Neustadt: Nicht verwirklichter Entwurf von Michael Fleischer für eine teilweise Neugestaltung, dargestellt im Modell. Um 1957. Die neuen kubischen Großbauten mit ihren Flachdächern verleihen dem Gebiet eine großstädtische Wirkung.



6 Bielefeld, Kreuzstraße 6–12, Architekten Albert Karrenführ, Wilhelm Dieckmann, Herbert Brüchner-Hüttemann und Kurt Kreier (alle Bielefeld), 1953–63. Durch einheitliche Baufluchtlinien und Traufhöhen ist anders als bei vielen anderen der in einfachen Formen ausgeführten Baublöcke (vgl. etwa die folgenden Abbildungen) eine homogene Wirkung des in mehreren Abschnitten errichteten Blocks gegeben. 2013.

Während die geplante Neuordnung der Verkehrsachsen und Baufluchtlinien zum Großteil umgesetzt werden konnte, gelang die damit verknüpfte einheitliche Neugestaltung des Wiederaufbaus in zeitgenössischen Formen nicht. Lediglich an den Wallstraßen und in wenigen Bereichen der Innenstadt entstanden Baugruppen, die sich an den vorgegebenen Konzepten orientierten.

Aus den untersuchten Hausakten tritt deutlich hervor, dass die Zersplitterung des Grundeigentums im Innenstadtbereich auf zahllose Eigentümer wesentlicher Grund für das Scheitern des einheitlichen Wiederaufbaus war. Diese Eigentümer hatten oft schon trotz Bausperre die gewerblich genutzten Erdgeschossräume ihrer zerstörten Gebäude in den Jahren nach Kriegsende als einfache Schwarzbauten wieder hergestellt.²⁷ Dies behinderte ebenso wie die häufig prekäre finanzielle Situation und der Materialmangel die Umsetzung der vom Stadtplanungsamt gewünschten einheitlichen Entwürfe. Die finanziellen Probleme erschwerten zudem die ohnehin wenig beliebte gemeinschaftliche Planung und Errichtung von Bauten über Grundstücksgrenzen hinweg. Die Druckmittel der städtischen Akteure waren zudem häufig nur eingeschränkt einsetzbar, denn mit den Bauten war in vielen Fällen unmittelbar die wirtschaftliche Existenz der Eigentümer verbunden. Gleichzeitig war die Stadt als Einkaufsstadt auf die schnelle Wiederaufnahme des Geschäftsbetriebs im Innenstadtkern angewiesen. So mussten die städtischen Planer schließlich entgegen ihren ursprünglichen Vorstellungen zulassen, dass viele Eigentümer jeweils individuell für ihr Grundstück fast ausschließlich von lokalen Architekten einfache, kostengünstige Bauten entwerfen ließen. Die Gebäude sind zumeist zwei- bis viergeschossige traufständige Mauerwerksbauten mit schlichten Putzfassaden und Satteldächern, zum Teil mit kleinen Gauben in den Fensterachsen (Abb. 6). Ausweislich der Hausakten bezogen die Neubauten teilweise Reste von Vorgängerbauten ein und wurden häufig in mehreren Bauabschnitten umgesetzt, die manchmal jeweils nur ein Geschoss umfassten. Die Entwürfe orientierten sich in der Regel an den Vorgaben für Baufluchtlinien, Geschosshöhen und Traufhöhen. Durch das abschnittsweise Bauen wurden diese jedoch in vielen Fällen nicht wie geplant umgesetzt. So erreichten viele Bauten etwa die vorgegebenen Traufhö-



7 Bielefeld, Gehrenberg 15–21, Architekten Oskar Thormann (Bielefeld), unbekannt und Hans Ostermann (Brackwede), 1950–57. Vom Gebäude Gehrenberg 21 im Vordergrund wurde nur der 1. Bauabschnitt realisiert. Es erreichte daher nie die vorgesehene und vorgeschriebene Traufhöhe, die entsprechend dem linken Nachbargebäude geplant war. 2014.

hen über lange Zeit oder sogar bis in die Gegenwart nicht (Abb. 7). In anderen Fällen blieb es bei eingeschossigen Provisorien, die in veränderter Form selbst in prominenten Lagen zum Teil bis heute bestehen (Abb. 8). So entstand in großen Teilen der Innenstadt eine heterogene Architektur, die das Gegenteil der in den Planungskonzepten formulierten Vision eines Wiederaufbaus in einheitlichen, zusammenhängenden Blöcken darstellte und die in den letzten Jahren unter dem Begriff „graue Architektur“ in den Blick der Forschung geraten ist.²⁸

Moderne Großstadt

Die städtebaulichen Konzepte zielten nicht nur auf eine ästhetische und funktionale Verbesserung des Stadtbildes, sondern auch auf eine Veränderung des Charakters der Stadt. Bielefeld, das zeitgenössische Gutachten als „Oberzentrum des östlichen Westfalen[s]“²⁹ einstufte und das durch Zuwanderung rasch wuchs, sollte sich auch in seiner baulichen Gestalt als modernes Geschäftszentrum präsentieren. In einem Entwurf zur Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes aus der Broschüre von 1952 etwa tritt die Begeisterung für die ruhelose Großstadt mit Verkehrsströmen auf allen Ebenen deutlich zutage.³⁰ Nicht nur Eisenbahn und Autoverkehr zeigt das Bild, sondern auch über der Stadt schwebende Hubschrauber mit einem eigenen Landeterminal auf einem – allerdings nie verwirklichten – Neubau am Bahnhof.

Im Bereich der ehemaligen Wallanlage wurde die Vision



8 Bielefeld, Obernstraße 7–13. Die geplante einheitliche Gestaltung mit traufständigen Bauten in zeitgenössischen Formen wurde in der Obernstraße nicht umgesetzt. Dies liegt nicht zuletzt an den erhaltenen historischen Bauten und den einstöckigen Provisorien wie dem Gebäude Obernstraße 9 (zweites Gebäude von links). Die Genehmigung zum Abriss des historischen Giebelhauses an gleicher Stelle wurde ursprünglich mit der Zielsetzung erteilt, ein zeitgenössisches traufständiges Geschäftshaus zu errichten. 2014.



9 Bielefeld, Einkaufspassage unter dem Jahnplatz, eröffnet 1957. Um 1967.

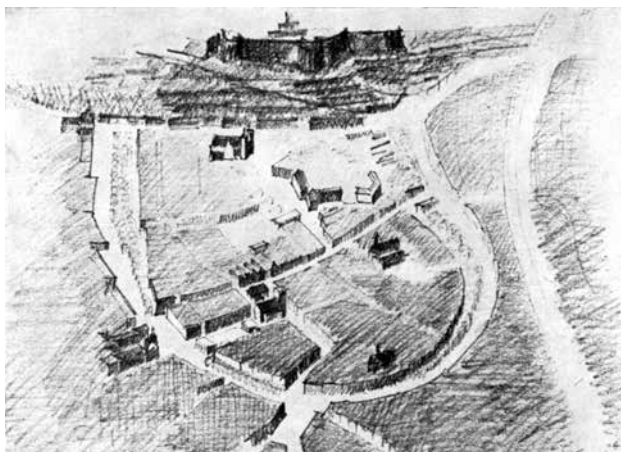
der großstädtischen Infrastruktur vor allem am Jahnplatz deutlich sichtbar umgesetzt. Durch die Zerstörungen ergab sich die Möglichkeit, den zentralen Verkehrsknotenpunkt der Vorkriegszeit zu erweitern, flankiert von sechs- bis siebengeschossigen Geschäftsbauten mit Flachdächern in zeitgenössischen Formen. Unter dem Platz wurde 1957 als fußläufige Verbindung der beiden Geschäftszentren Alt-/Neustadt und Bahnhofstraße einer der ersten Fußgängertunnel mit Ladenzeile in Deutschland errichtet (Abb. 9). Der Tunnel, der mit einigen der neuen Geschäftsbauten am Jahnplatz über unterirdische Zugänge direkt verbunden war, setzte ein deutliches Zeichen für den Umbau der Bielefelder Innenstadt zur „City“³¹. Aber auch die weniger spektakuläre Verbreiterung zahlreicher Straßen im Innenstadtring stellte man in Zusammenhang mit dem neuen Selbstbild. So heißt es etwa in einem von der Stadt Bielefeld herausgegebenen Bildband von 1962: „Die nach dem Kriege angelegten Arterien des Großstadtverkehrs, Kreuzstraße und Ulmenstraße [heute: Niederwall, d. Verf.], sind repräsentative Zeugen der Gegenwart, in der Bielefeld das unbestrittene ‚Herz Ostwestfalens‘ geworden ist.“³²

Der Ausbau der Verkehrswege und die damit einhergehende Steigerung des Individualverkehrs in der Innenstadt erforderten bald den Bau von neuen Parkflächen. Als eines der ersten Parkhochhäuser entstand im Innenstadtring 1963 mit städtischer Förderung das Parkhaus an der Ritterstraße.³³ Der Bau von Parkhäusern bereitete auch die Einrichtung von Fußgängerzonen vor. Michael Fleischer als Leiter der städtischen Bauverwaltung regte bereits 1957 in einer Denkschrift an, die Obernstraße durch eine stärkere Ausrichtung auf Fußgänger zu einem „hochgezüchtete[n] Einkaufszentrum“³⁴ zu machen. Auf der Fläche des im Krieg zerstörten Hotels „Drei Kronen“ an der Obernstraße,³⁵ hinter dem sich Brachflächen bis zu den Straßen Am Bach und Waldhof erstreckten, hatten bereits Planungen aus dem Jahr 1954 die Errichtung einer Geschäftsstraße vorgesehen, deren Abschluss Museen und eine Kunsthalle bilden sollten.³⁶ Fleischer schlug nun stattdessen eine reine Geschäftsstraße vor, die sich an der bekannten Fußgänger-



10 Bielefeld, nicht verwirklichter Entwurf von Michael Fleischer für den Neubau einer Einkaufsstraße mit Baublöcken in zeitgenössischen Formen und großflächiger Freiraumgestaltung auf der Brachfläche zwischen Obernstraße (oben links) und den Straßen Waldhof/Am Bach (unten), dargestellt im Modell. Um 1957.

zone Lijnbaan in Rotterdam orientierte.³⁷ Die großstädtisch wirkende Einkaufsstraße sollte durch mehrgeschossige Bauten mit einheitlichen Rasterfassaden und Flachdächern gefasst werden (Abb. 10). Den südlichen Abschnitt der Fußgängerzone sollte eine große Wasserfläche prägen. Das Konzept zielte offensichtlich darauf, von diesem Querarm die Modernisierung der Obernstraße selbst voranzutreiben. Als erster Schritt zur Umsetzung der Konzeption wurde 1959 das Gebäude Obernstraße 29 mit dem aus dem Jahr 1953 stammenden Renaissancegiebel niedergelegt.³⁸ Aus der Hausakte geht hervor, dass Fleischer den Hauseigentümer, der das Giebelhaus eigentlich wieder aufbauen wollte,



11 Bielefeld, Gesamtüberblick über die Stadt mit Denkmälern. Die Darstellung des Stadtplanungsamtes zeigt die Wiederaufbauplanungen als abstrakte Volumendarstellungen. Um 1952.



12 Bielefeld, Entwurf von Michael Fleischer für die Gestaltung des Platzes hinter der Nicolaikirche (nicht in dieser Form verwirklicht). Ein Gebäuderiegel in modernen Formen „rahmt“ das historische Kirchengebäude und lässt es so optisch zurücktreten. Um 1957.

zum Abriss drängte. An dessen Stelle entstand ein fünfgeschossiger Baukörper in zeitgenössischen Formen, der den Startpunkt für die neue Einkaufsstraße bilden sollte. Die erhoffte Signalwirkung blieb allerdings aus: Die Einkaufsstraße wurde nicht gebaut und es folgte auch kein Erneuerungsschub in der Obernstraße. Als erste Fußgängerzone in Bielefeld richtete die Stadt stattdessen Ende der 1960er-Jahre die Niedernstraße ein.³⁹

„Traditionsinseln“

Dem Versuch, Bielefelds Bedeutung als Oberzentrum in Städtebau und Architektur des Wiederaufbaus abzubilden, standen die erhaltenen historischen Bauten eher im Wege. Insofern überrascht es wenig, dass die Karte „Schäden und Wiederaufbau“ von 1946 kaum zwei Dutzend historische Bauten – darunter vor allem Kirchen – als erhaltenswert einstufte. Die vorgesehenen neuen Baufluchtlinien durchschnitten zudem mehrere der erhaltenswerten nicht-sakralen Bauten. Dies legt nahe, dass ein Abriss dieser Objekte zumindest angedacht war. Eine Vogelperspektive aus dem Jahr 1952 zeigt, wie sich das Stadtplanungsamt prinzipiell den Umgang mit den zu erhaltenden Objekten vorstellte: Wie Inseln stehen einzelne historische Großbauten in einer ansonsten homogen dargestellten (Block-)Bebauung (Abb. 11). Über „bauliche Rahmungen“ sollten die historischen Bauten zudem in das moderne Stadtbild eingegliedert werden. Sehr anschaulich ist dies beispielsweise für die Alt-



13 Bielefeld, Alter Markt. Der Alte Markt als „Traditionsinsel“ wurde nach Entwürfen von Paul Griesser am südlichen Platzrand mit einer Reihe von Giebelhäusern gestaltet. Von links nach rechts: Die zwei Giebel des Erweiterungsbaus der Lampe-Bank in abstrahierten historisierenden Formen von 1957/58, das 1951–55 von der Lampe-Bank wiederaufgebaute „Battig-Haus“ von 1680 und daneben die 1949–52 errichtete „Krummacher’sche Apotheke“. Rechts im Anschnitt ist das wiederaufgebaute Crüwell-Haus mit dem Giebel von 1530 zu sehen. Um 1967.

städter Nicolaikirche in zeitgenössischen Plänen dargestellt (Abb. 12).

Bei den noch existierenden historisch bedeutenden Giebelhäusern, die sich über mehrere Straßen verteilten, war dagegen nicht unbedingt an eine Erhaltung in situ gedacht. Bereits 1946 legte Max Steinbiß vom Stadtplanungsamt einen Entwurf für die südliche Platzkante des Alten Marktes vor, an der die „erhaltenen historischen Giebel der Obernstraße ... zu einer geschlossenen Gruppe zusammengefasst [werden sollten] als die letzten Zeugen des mittelalterlichen Stadtbildes.“⁴⁰ Dieser Plan wurde zunächst nicht verwirklicht. Dennoch erlaubte das Bauaufsichtsamt in Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt neben dem erwähnten historischen Giebelhaus Obernstraße 29 auch das Gebäude Obernstraße 9 mit dem sogenannten Consbruch’schen Giebel von 1606 niederzulegen und das Giebeldreieck im Bauhof einzulagern.⁴¹ Selbst ein Vertreter des Landeskonservators sah in dem Vorgehen eine Chance für „eine sehr reizvolle Gruppe ... , darin der eine Giebel die Wirkung der anderen steigert.“⁴² Umstritten blieb allerdings der Standort für eine solche „Traditionsinsel“, auch wenn einige Argumente für den Alten Markt sprachen. So hatten an dessen westlichem Ende bereits kurz nach Kriegsende die Besitzer des zerstörten Crüwell-Hauses den bedeutenden Giebel aus der Zeit um 1530 gesichert und bis 1949 das zugehörige Gebäude nach Entwürfen des Architekten und langjährigen Lehrers an der Bielefeld Handwerker- und Kunstgewerbeschule Paul Griesser (1894–1964) wieder hergestellt.⁴³ Einige Meter weiter ließ die Lampe-Bank 1951–55 nach Plänen desselben Architekten das sogenannte Battig-Haus (1680) rekonstruieren.⁴⁴ Nicht zuletzt hatte Hanns Dustmann (1902–79)⁴⁵ 1950 auf dem Platz das ehemalige Rathaus als Theater und Kulturzentrum in historisierenden Formen wieder aufgebaut. Der Versuch, an der „Krummacher’schen Apotheke“ (Alter Markt 2) zwischen Battig- und Crüwell-Haus das historische Giebeldreieck aus der Obernstraße 9 anzubringen, scheiterte jedoch.⁴⁶ Der Giebel erwies sich als zu schmal für die ohne Genehmigung bereits im Rohbau wiederaufgebaute Fassade.

Die Stadt hatte bereits 1950 einen Ideenwettbewerb zur städtebaulichen Gestaltung des Alten Markts und der angrenzenden Straßen ausgeschrieben.⁴⁷ Der Wettbewerb brachte viele Anregungen, aber kein greifbares Ergebnis.

Umgesetzt wurde schließlich am südlichen Platzrand des Alten Markts ein Entwurf Griessers, mit dem dieser einen 1951 ausgeschriebenen Gestaltungswettbewerb für sich entschieden hatte.⁴⁸ Statt einer Gruppe von Häusern mit historischen Giebeln erhielten nach Griessers Plan die „Krummacher'sche Apotheke“ sowie zwei 1957/58 links des wiederaufgebauten Battig-Hauses errichtete Erweiterungsbauten der Lampe-Bank Giebel in abstrahierten historisierenden Formen (Abb. 13). Die historischen Giebeln blieben auf dem Bauhof eingelagert. Erst zwei Jahrzehnte später gerieten diese mit dem wachsenden Interesse an historischer Bausubstanz wieder in den Blick. Mit Hilfe von Zuschüssen aus der Denkmalförderung wurde 1976 der Giebel aus der Obernstraße 29 schließlich am mittleren Giebel des Lampe-Bank-Komplexes am Alten Markt angebracht.

Entsprach dies der Konzeption einer „Traditionsinsel“ Alter Markt von 1946, so stand die Integration des Conbruch'schen Giebels in den Neubau der Städtischen Sparkasse an der Obernstraße 36⁴⁹ den vom Stadtplanungsamt verfolgten Konzepten einer zur modernen Einkaufsstraße ausgebauten Obernstraße deutlich entgegen. Nicht zuletzt zielten die noch 1957 im Modell präsentierten Planungen (Abb. 5) ja auf einen möglichst weitgehenden Ersatz der „unruhigen“, kleinteiligen giebelständigen Gebäude durch eine traufständige Bebauung. Die Entscheidung für ein Doppel-Giebelhaus unter Einbeziehung des historischen

Giebeln fiel auch vor dem Hintergrund, dass der Umbau der Obernstraße in den 1970er-Jahren nicht mehr realistisch war. Als Haupteinkaufsstraße mit großen neuen Kaufhausbauten hatte sich zu diesem Zeitpunkt bereits die Bahnhofstraße etabliert. Die Obernstraße mit ihrer heterogenen Architektur, die von historischen giebelständigen Gebäuden über Baulücken und Provisorien bis hin zu modernen Neubauten (allerdings hauptsächlich mit Satteldach) reichte, vermittelte im Vergleich eher ein Altstadtgefühl. Dieses griff der giebelständige Sparkassenneubau von 1975 auf.

Größere Repräsentationsbauten

Bereits früh zeichnete sich ab, dass der kleinteilige Wiederaufbau der 1950er-Jahre in der Alt- und Neustadt nur wenig den Visionen der städtischen Planer für eine „City“ aus einem Guss entsprach. Auch vereinzelte größere Repräsentationsbauten konnten daran wenig ändern (z. B. Neustädter Straße 21, Goldstraße 5, Hagenbruchstraße 4–6). Daher konzentrierte insbesondere Fleischer seine Bemühungen bald auf die Grundstücke an den ehemaligen Wällen, die vor dem Krieg insbesondere an den Außenseiten nur locker bebaut waren und vor allem im Osten schon im Ausbauplan von 1941 für eine großflächige Erneuerung vorgesehen waren. An den Wällen entstanden ab den späten 1950er-Jahren größere Repräsentationsbauten – neben Kaufhäusern in erster Linie Verwaltungsgebäude von Banken und Versicherungen (Abb. 14). Anders als bei den einfachen kleinen Wohn- und Geschäftsbauten spielten für die Bauherren Gestaltungsfragen bei diesen Bauten eine zentrale Rolle, galten letztere doch als Mittel der Inszenierung eines modernen Unternehmens. Diese Bedeutung ist auch daran ablesbar, dass die Unternehmen häufig auswärtige Architekten hinzuzogen oder die Entwürfe von ihren eigenen Bauabteilungen erstellen ließen. Die errichteten Bauten bedienten sich fast durchgängig des zeitgenössischen Formenkanons der Architektur und entfalteten in vielen Fällen zudem eine starke städtebauliche Wirkung. Die neuen Repräsentationsbauten entsprachen der Vision Fleischers, den Wällen als wichtigen Verkehrsachsen baulich ein großstädtisches Bild zu verleihen. Auf der Innenseite der Wälle entstanden zudem vor allem an den Einmündungen in die Alt- und Neustadt städtebaulich dominante Repräsentationsbauten, um diese „Pforten zur Geschäftsstadt“⁵⁰ hervorzuheben (z. B. Einmündung Niedernstraße am Jahnplatz).

Blockbebauung und Ensembles

Die erwähnte Bevorzugung der Blockgemeinschaften fand nur an einigen Stellen Niederschlag in einer grundstücksübergreifenden Architektur. Einzig auf dem Areal, das von den Straßen Gehrenberg, Breite Straße und Am Bach begrenzt wird, entstand ein einheitlicher Baublock. Dieser so genannte Gehrenberg-Block beruhte auf einem Entwurf des Bielefelder Architekten Heinrich Wedegärtner (1911–1960) und wurde Anfang der 1950er-Jahre unter Federführung eines Bauträgers für die privaten Eigentümer der Einzelgrundstücke abschnittsweise errichtet.⁵¹ Jener Block ist



14 Bielefeld, Alfred-Bozi-Straße/Jahnplatz, repräsentative Geschäfts- und Verwaltungsgebäude in zeitgenössischen Formen, erbaut 1955–63. Um 1967.



15 Bielefeld, Am Bach, Ecke Gehrenberg, Gebäudeecke des einheitlich gestalteten „Gehrenberg-Blocks“ mit vorgelagerten eingeschossigen Geschäften, Architekt Heinrich Wedegärtner (Bielefeld), errichtet 1952–54. Um 1952.

geprägt durch schlichte, viergeschossige Putzbauten unter Satteldach als Blockbebauung, denen zur Straßenseite einstöckige Ladenanbauten mit Flachdächern in einheitlicher Gestaltung vorgelagert sind (Abb. 15). Im Blockinnenraum befindet sich ein gemeinschaftlicher Garagenhof. Der Gesamtentwurf bedeutete gegenüber der historistischen Bebauung der Vorkriegszeit sowohl eine Veränderung der Baufluchtlinien als auch der Gestaltung. Jedoch blieb der Gehrenberg-Block eine Ausnahme. An anderen Stellen entstanden allenfalls kleine Ensembles von wenigen Bauten in gleichen Formen (z. B. Breite Straße 23/Neustädter Straße 2–2b).

Neben den Blöcken für die Wohnbebauung forcierten die städtischen Planungskonzepte die einheitliche Neubebauung zentraler Plätze und Verkehrskreuzungen in zeitgenössischen Formen. Es ist anzunehmen, dass man sich von diesen Arealen eine Signalwirkung für die Umgestaltung der angrenzenden Straßen erhoffte. Zumindest partiell gelang die Neugestaltung eines größeren Bereichs zwischen den Straßen Altstädter Kirchplatz und Altstädter Kirchstraße (Abb. 16). Diese Straßen bildeten eine neue Platzsituation, die an der nördlichen Platzkante von den repräsentativen Neubauten der Kirche gefasst wurde und sich an der östlichen Kante zum Niederwall öffnete, gerahmt von zwei dominanten Eckbauten mit dem dazwischenliegenden Pavillonbau des Ratscafés von 1953.

Die meisten anderen Konzepte für die Umgestaltung ganzer Areale wurden jedoch nicht umgesetzt oder blieben in Ansätzen stecken. Ein Beispiel ist die erwähnte neue Einkaufsstraße auf dem Grundstück des ehemaligen Hotels „Drei Kronen“ und den angrenzenden Brachflächen. Ein Projekt zur Modernisierung der Obernstraße selbst, das die Überplanung der Kreuzung zum Oberntorwall (Oberntor) mit fünf- bis siebengeschossigen Neubauten mit vorgelagerten eingeschossigen Flachbauten als „Pforten-Bauten“ vorsah (Abb. 17), wurde ebenfalls nicht verwirklicht. Selbst die im Modell gezeigte Vision einer traufständigen Bebauung an der Obernstraße als Ablösung der historischen gemischten



16 Bielefeld, Niederwall, Ecke Altstädter Kirchplatz/Kirchstraße, im Zuge des Wiederaufbaus mit großen Repräsentationsbauten in zeitgenössischen Formen neugestaltete Platzsituation, Neubauten der 1950er-Jahre. Im Hintergrund ist die Nicolaikirche zu sehen, rechts entlang der neuen Platzsituation erstrecken sich die repräsentativen Bauten der evangelischen Kirche. Nach vorne wird der Platz durch den Flachbau des Ratscafés zwischen einem Geschäftshaus (links) und einer Bank (rechts) als repräsentativen Eckgebäuden abgeschlossen. Luftaufnahme 1985.

Bebauung mit den Giebelhäusern kam nie zur Ausführung. Die Erneuerung von Baublöcken in einheitlichen Formen setzte erst ab den 1980er-Jahren ein – allerdings ganz anders, als dies die Planungskonzepte der Nachkriegszeit vorgesehen hatten. Nicht in den Formen der Moderne präsentieren sich diese Baublöcke, sondern als Abbild einer imaginierten Altstadt in abstrahierten Formen. Als Beispiele seien der Shopping-Komplex „Altstadt Carree“ an der Obernstraße (1987, Abb. 18) und die Blockbebauung auf dem Areal Klosterplatz, Mauer- und Ritterstraße (1991) genannt, die klassische Putz-Lochfassaden mit Vor- und Rücksprünge, Satteldächer, kleine Gauben sowie zum Teil Arkaden im Erdgeschoss und eine giebelständige Ausrichtung aufweisen.

Planungskonzepte und Wiederaufbau

Das Beispiel der Stadt Bielefeld zeigt, wie kleinteilige Parzellierung, Kapital- und Baustoffknappheit bei gleichzeitigem Mangel an Wohn- und Gewerbeflächen in der Nachkriegszeit die größeren städtebaulichen und architektonischen Planungskonzepte letztlich nur in modifizierter Form zur Ausführung kommen ließen. Das Kernziel der Bielefelder Bauverwaltung, die kleinteilige und baulich heterogene historische Alt- und Neustadt im Zuge des Wiederaufbaus



17 Bielefeld, Oberntor, nicht verwirklichter Entwurf von Michael Fleischer für die Neugestaltung des Eingangs zur Obernstraße (Oberntor) in großstädtischen Formen, dargestellt im Modell. Deutlich zu sehen ist der Maßstabsprung zur existierenden Bebauung in der Obernstraße, deren Umgestaltung auf lange Sicht ebenfalls angestrebt wurde. Von der neuen „Pforte“ erhoffte sich Fleischer eine Signalwirkung. Um 1957.



18 Bielefeld, Obernstraße 23–25, Neubauten des „Altstadt Carrees“, Martin – Lausberg – Wollenburg Architekten (Bielefeld), 1985–87. Prägend für die Architektur sind zum Beispiel die giebelständige Ausrichtung und die Arkaden des Eckgebäudes. 2014.



19 Bielefeld, Luftaufnahme der Alt- und Neustadt von Norden, im Vordergrund der Jahnplatz. Die großen Repräsentationsbauten in zeitgenössischen Formen sind vor allem entlang der Wallstraßen entstanden, während die Fläche der historischen Alt- und Neustadt durch eine heterogene, kleinteilige Bebauung geprägt ist. Um 1967.

in eine moderne Einkaufsstadt, eine „City“ in einheitlichen zeitgenössischen Formen zu verwandeln, gelang so nur partiell (Abb. 19). Zwar wurde das Straßennetz unter Veränderung der Baufluchtlinien für den Individualverkehr ausgebaut und an den Wallstraßen entstanden größere Repräsentationsbauten. Stadtbildprägend aber blieb in vielen Bereichen die kleinteilige, heterogene Bebauung, die die oft privaten Eigentümer in einfachsten Formen errichteten. Es ist eine andere Nachkriegsmoderne, die kaum etwas mit dem oft vermittelten Bild der Architektur der 1950er-Jahre als Zeit der Rasterfassaden, Flachdächer und organisch-geschwungenen Elemente zu tun hat. Prägend für diese Architektur ist vor allem der Versuch, funktionale Anforderungen mit möglichst sparsamen Mitteln umzusetzen. Die Bereitschaft und das Interesse, an städtebaulichen Gesamtkonzepten mitzuwirken, waren in diesen Bereichen wenig ausgeprägt. Die städtische Bauverwaltung besaß auch kein geeignetes Instrumentarium, um die Mitwirkung der Eigentümer der vergleichsweise kleinen Parzellen zu erzwingen, ohne deren materielle Lebensgrundlage zu zerstören. Die Kleinteiligkeit des Wiederaufbaus machten es den Planern im Innenstadtkern zudem unmöglich, an die großdimensionierten Stadtbaupläne anzuknüpfen, die einige von ihnen während des Nationalsozialismus für andere Städte entworfen hatten. Der aus Sicht der Stadtplaner gescheiterte Umbau der historischen Alt- und Neustadt zum „kommerziellen Zentrum“ führte in Bielefeld zum Aufstieg anderer Stadtquartiere, die großflächiger überplant werden konnten. Genannt sei etwa die unmittelbar angrenzende Bahnhofstraße, die sich mit großen Kaufhausneubauten zur Haupteinkaufsstraße entwickelte. Im Ergebnis präsentiert sich die Bielefelder Innenstadt der Nachkriegszeit als in ge-

wisser Weise vielfältiges Gebilde, das vielleicht noch stärker als die großen städtebaulichen Konzepte die politischen Ereignisse und die geschilderten Rahmenbedingungen der Wiederaufbauzeit spiegelt.

Anmerkungen

- 1— Dem Aufsatz liegt die Dokumentation „Schnellerfassung des Bielefelder Baubestands aus der Zeit 1945–85 innerhalb der ehemaligen Wallanlage“ zugrunde, die vom Verfasser als Mitarbeiter im Referat Inventarisierung und Bauforschung der LWL-DLBW im Winter 2013/14 erarbeitet wurde. Im Rahmen dieses Projekts erfolgte die Auswertung eines großen Bestands an Hausakten, die wichtige Quelle für den vorliegenden Text sind.
- 2— Rat der Stadt Bielefeld (Hg.), *Ist nichts geschehen?* Bielefeld 1952, S. 5.
- 3— Hans-Jörg Kühne, *Deutsche Städte im Bombenkrieg. Der Tag, an dem Bielefeld unterging* – 30. September 1944 (= Bielefelder Beiträge zur Stadt- und Regionalgeschichte 18). Gudensberg-Gleichen 2003.
- 4— So sind die Kriterien für die Erhebungen häufig weder transparent noch zwischen den Städten vergleichbar. Viele Städte gaben den Umfang der Schäden aus taktischen Gründen eher großzügig an. Grundsätzlich zu dieser Frage: Uta Hohn, *Die Zerstörung deutscher Städte im Zweiten Weltkrieg. Regionale Unterschiede in der Bilanz der Wohnungstotalschäden und Folgen des Luftkrieges unter bevölkerungsgeographischem Aspekt* (= Duisburger Geographische Arbeiten 8). Dortmund 1991. Der publizierten Bielefelder Schadenskarte liegt eine differenziertere Aufnahme zugrunde, die Beschädigungen in Prozent angibt (vgl. Abb. 3).
- 5— Die Geschichte anderer Stadtgebiete kann im Rahmen dieses Aufsatzes nicht ausführlich diskutiert werden. Es sei an dieser Stelle auf die zumindest überblicksweisen Darstellungen in einschlägigen Stadtgeschichten verwiesen (z. B. Reinhard Vogelsang, *Geschichte der Stadt Bielefeld*. Bd. III: Von der Novemberrevolution 1918 bis zum Ende des 20. Jahrhunderts. Bielefeld 2005).
- 6— Immer noch grundlegend: Werner Durth / Niels Gutschow, *Träume in Trümmern. Planungen zum Wiederaufbau zerstörter Städte im Westen Deutschlands 1940–1950*. 2 Bände (= Schriften des Deutschen Architektur museums zur Architekturgeschichte und Architekturtheorie). Braunschweig – Wiesbaden 1988 sowie Klaus von Beyme u. a. (Hg.), *Neue Städte aus Ruinen. Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit*. München 1992.
- 7— Stadtarchiv Bielefeld 108,1/Baudezernat, 76,2 („Bestandsaufnahme des Planmaterials“, 31. Dezember 1947).
- 8— Stadtarchiv Bielefeld 103,4/Personalakten, A 1264.
- 9— Stadtarchiv Bielefeld 108,2/Magistratsbauamt, 66.
- 10— Stadtarchiv Bielefeld 400,8/Karten und Pläne, 99086.
- 11— Olaf Peterschröder, *Strategie der Verhinderung? Zur Partizipation des Neuen Bauens in der Provinz Westfalen (1918–1933)*. Karlsruhe 2012, S. 258. Peterschröder rechnet Woernle allerdings nur zu den „Verfechtern des Neuen Bauens“ (ebd., S. 138).
- 12— Stadtarchiv Bielefeld 108,2/Magistratsbauamt, 66.
- 13— *Westfalen-Blatt* vom 14. August 1956 („Immer an einem Strang gezogen“. Stadtbaurat Petri 65 Jahre alt“).
- 14— Die folgende Darstellung zur Entwicklung der städtischen Bauverwaltung beruht auf einer Auswertung der Verwaltungsberichte der Stadt. Statistisches Amt der Stadt Bielefeld (Hg.), *Verwaltungsbericht der Stadt Bielefeld 1945–1950, 1951–1952, 1953, 1954, 1955* (Typoskript). Bielefeld 1951–1956. Zur Biographie von Steinbiß vgl. Stadtarchiv Bielefeld 103,4/Personalakten, C 1654.
- 15— Durth / Gutschow (wie Anm. 6), Bd. 1, S. 40 und 60–61, sowie Reinhold Niemeyer, *Planung und Durchführung, Grundgedanken*, in: *Stadt Paderborn: Ein Jahrzehnt Aufbau und Planung 1945–1955*. Stuttgart 1955, S. 4–11.
- 16— Stadtarchiv Bielefeld 108,1/Baudezernat, 76,2.
- 17— Statistisches Amt der Stadt Bielefeld (Hg.), *Verwaltungsbericht der Stadt Bielefeld 1945–1950* (Typoskript). Bielefeld 1951, S. 84.
- 18— Die biographischen Angaben beruhen auf der Personalakte im Stadtarchiv Bielefeld (Bestand 103,4/Personalakten, E 125) sowie Joaquín Medina Warmburg, *Projizierte Moderne. Deutschsprachige Architekten und Städtebauer in Spanien 1918–1936*. *Dialog – Abhängigkeit – Polemik*. Frankfurt a. M. 2005, S. 459–465 u. 520–524.
- 19— Michael Fleischer, *Bielefeld Stadtkern* (Typoskript). Bielefeld 1957, S. 2.
- 20— Stadtarchiv Bielefeld 108,2/Magistratsbauamt, 77. Am 11. März 1949 wurde das Bausperrgebiet zum Umlegungsgebiet erklärt, wodurch alle Bauvorhaben unter dem Vorbehalt einer Genehmigung durch den Umlegungsausschuss standen (Statistisches Amt der Stadt Bielefeld [wie Anm. 17]), S. 84.
- 21— Einen Überblick über die Wiederaufbaukonzepte verschiedener west- und ostdeutscher Städte gibt der Sammelband: Klaus von Beyme u. a. (wie Anm. 6).
- 22— Stadtarchiv Bielefeld 108,6/Planungsamt, 236 und 237.
- 23— Rat der Stadt Bielefeld (wie Anm. 2), S. 6.
- 24— Stadt Bielefeld, Bauamt, Hausakte. Das Gebäude wurde allerdings nur sechsstöckig ausgeführt.
- 25— Rat der Stadt Bielefeld (wie Anm. 2), S. 15.
- 26— Ebd., S. 17.
- 27— Statistisches Amt der Stadt Bielefeld (wie Anm. 17), S. 80.
- 28— Grundlegend hierzu: Benedikt Boucsein, *Graue Architektur. Bauen im Westdeutschland der Nachkriegszeit*. Köln 2010.
- 29— Zit. nach: Andreas Beaugrand, *Zeitsprung 1944/1994. Bielefelder Ansichten*. Zur Kulturgeschichte der fünfziger Jahre, in: *Ravensberger Blätter*. Bielefeld 1994, Heft 1, S. 13–29, hier S. 27.
- 30— Rat der Stadt Bielefeld (wie Anm. 2), S. 17.
- 31— Unter der „City“ verstand der Leiter der städtischen Bauverwaltung Michael Fleischer den Stadtkern als Geschäftszentrum Bielefelds. Fleischer (wie Anm. 19), S. 6.
- 32— Stadt Bielefeld (Hg.), *Bielefeld, die Großstadt am Teutoburger Wald*. Ein Bildband. Dortmund 1962, S. 10f.
- 33— Michael Fleischer, *Bielefeld. Bauen und Planen. Bauten der letzten 20 Jahre – Stand 1967*. Hg. von der Stadt Bielefeld (= Deutschlands Städtebau, Kommunal- und Volkswirtschaft). Berlin 1967, S. 7.
- 34— Fleischer (wie Anm. 19), S. 49.
- 35— Vogelsang (wie Anm. 5), S. 403.
- 36— *Westfalen-Blatt* vom 5. November 1954 („Großer Durchbruch Obernstraße“).
- 37— Fleischer (wie Anm. 19), S. 57.
- 38— Stadt Bielefeld, Bauamt, Hausakte.
- 39— Vogelsang (wie Anm. 5), S. 411.
- 40— Stadtarchiv Bielefeld 400,8/Karten und Pläne, 2230.
- 41— Stadt Bielefeld, Bauamt, Hausakte.
- 42— LWL-DLBW, *Objektakte Obernstraße 29* („Bericht über die Besprechung auf dem Stadtbauamt Bielefeld am 3. 3. 58“, 11. März 1958).
- 43— Vogelsang (wie Anm. 5), S. 401 sowie Stadt Bielefeld, Bauamt, Hausakte. Griesser avancierte in der Weimarer Republik zunächst zum bekannten Innenarchitekten, bevor er ab den 1930er-Jahren eigene Bauten ausführte, u. a. in Bielefeld die Erweiterungsbauten der Crüwell-Tabakfabrik und ein großes Fabrik- und Bürogebäude für Oetker in der Lutterstraße. Im Wiederaufbau trat er vor allem mit Bauten für die Lampe-Bank hervor, die in der Nachkriegszeit allmählich in den Oetker-Konzern integriert wurde (Dagmar Giesecke, 6. Juni 1964: Paul Griesser, Architekt und Professor an der Werkkunstschule, stirbt in Bielefeld, in: <http://www.bielefeld.de/de/biju/stadtarc/rar/01062009.html>, (abgerufen am 29. Juni 2014)).
- 44— Stadt Bielefeld, Bauamt, Hausakten. Auf den Angaben in den Hausakten beruhen auch die folgenden Angaben zu den Bauten am Alten Markt.
- 45— Dustmann gehörte zu den prominenten Architekten in der Zeit des Nationalsozialismus und war u. a. an den Umbauplänen für Berlin und Wien beteiligt. Nach dem Krieg ließ er sich zunächst in Bielefeld nieder und führte dort einige Bauten aus, bevor er mit einem Büro in Düsseldorf u. a. repräsentative Bürobauten für Großkonzerne wie RWG und Allianz entwarf. Vgl. Eva-Maria Krause-Jünnemann, *Hanns Dustmann (1902–1979). Kontinuität und Wandel im Werk eines Architekten von der Weimarer Republik bis Ende der fünfziger Jahre* (Dissertation). Kiel 2002.
- 46— Stadt Bielefeld, Bauamt, Hausakte.
- 47— Stadtarchiv Bielefeld 108,6/Planungsamt, 236.
- 48— Vogelsang (wie Anm. 5), S. 402.
- 49— Stadt Bielefeld, Bauamt, Hausakte.
- 50— Fleischer (wie Anm. 19), S. 72.
- 51— Stadt Bielefeld, Bauamt, Hausakten. Zu Wedegärtner liegt bislang keine umfassendere Untersuchung vor. Ausweislich der Hausakten war er an verschiedenen Projekten des Bielefelder Wiederaufbaus beteiligt, unter anderem dem Neubau der Matthäuskirche 1961. Zu den biographischen Daten vgl. Stadtarchiv Bielefeld 104,3/Einwohnermeldeamt, 19.

Repro aus: Rat der Stadt Bielefeld (Hg.), Ist nichts geschehen? Bielefeld 1952, S. 7: 1; S. 14: 11. – LWL-DLBW: 3 (Kartenarchiv); 16 (H. Nieland). – Stadt Bielefeld, Bauamt: 4. – Repro aus: M. Fleischer, Bielefeld Stadtkern. Typoskript. Bielefeld 1957, S. 66: 5; S. 59: 10; S. 24: 12; S. 67: 17. – Verfasser: 7; 8; 6; 18. – Repro aus: M. Fleischer, Bielefeld. Bauen und Planen. Bauten der letzten 20 Jahre – Stand 1967. Hg. von der Stadt Bielefeld. Berlin 1967 (= Deutschlands Städtebau, Kommunal- und Volkswirtschaft), S. 105 (Fleischer): 9; S. 10 (Lindewirth): 13; S. 83 (Lindewirth): 14; S. 3 (Rudolf): 19. – Stadtarchiv Bielefeld 400,8/Karten und Pläne, 1767: 2; 400,3/Fotosammlung, 11-751-138: 15.