

Citation style

Richter, Thomas: review of: Yvonne Bergerfurth (ed.), Aufbruch und Wiederaufbau. Städtebau im niederrheinländischen Grenzgebiet nach dem Zweiten Weltkrieg / Herstart en wederopbouw, Geldern ; Venley: Stiftung Geschichte des Raumes Peel-Mars-Niers, 2020, in: Annalen des Historischen Vereins für den Niederrhein, 224 (2021), p. 321-324,  
<https://www.recensio-regio.net/r/b8b7d30d1d0f4f4988ee6fef6e5f4909>

First published: Annalen des Historischen Vereins für den Niederrhein, 224 (2021)



copyright

This article may be downloaded and/or used within the private copying exemption. Any further use without permission of the rights owner shall be subject to legal licences (§§ 44a-63a UrhG / German Copyright Act).

ausrichten, sodass Roth am 22. Januar 1945 an den Spätfolgen des KZ Buchenwald starb. Der NS-Bürgermeister Heinrich Alef ordnete an, dass Roths Leichnam in aller Stille auf dem Friesdorfer Friedhof beizusetzen sei. Weder einen Leichenwagen noch Sargträger wollte man der Familie gestatten.

Ein ausführliches Quellen- und Literaturverzeichnis (S. 213–216) schließt den Band ab, verbunden mit einem Namensregister und einer „Danksagung“ (S. 225). Das Buch hätte ein besseres Lektorat gebraucht. Die handwerklichen Fehler sollten in einer Zweitaufgabe ausgemerzt werden.

*Helmut Moll (Köln)*

YVONNE BERGERFURTH a. (Hrsg./Red.): Aufbruch und Wiederaufbau. Städtebau im niederrheinländischen Grenzgebiet nach dem Zweiten Weltkrieg/Herstart en wederopbouw. Stadsontwikkeling in het Nederrijnlandse grensgebied na de Tweede Wereldoorlog. (Veröffentlichungen der Stiftung Geschichte des Raumes Peel-Maas-Niers Nr. 25/Publicaties van de Stichting Historie Peel-Maas-Niersgebied Nr. 25). Geldern/Venray 2020, 272 S. mit zahlr. Abb.; 19,95 €

Im Jahr 2019 ging eine Wanderausstellung unter dem Titel „Mächtig und stark“ durch verschiedene Städte des niederrheinisch-niederländischen Grenzraumes. Im Nachgang zur kleinen ausstellungsbegleitenden Broschüre entstand der umfangreiche großformatige Band, der nun Themen und Fragestellungen der Ausstellung vertieft. Zentral steht dabei die Frage, wie auf beiden Seiten der Grenze der Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg vonstattenging, welche Ideen als Leitlinien dienten und wie sich die Städte im Niederrheingebiet im Zuge dessen veränderten. Dabei geht es sowohl um bauliche Fragen – Wiederaufbau des Alten oder Gestaltung von etwas Neuem? – als auch darum, wie der ‚Wiederaufstieg‘, die Wiederbelebung der Städte gelang, und zwar in einem Grenzraum, der von eben jener dicht kontrollierten Grenze geprägt war. Der Band geht also auch auf Spurensuche auf beiden Seiten der deutsch-niederländischen Grenze und fragt nach Gemeinsamkeiten und Unterschieden in der Entwicklung. Als Beispiele dienen zehn Städte: Geldern (ULRIKE LAUFER), Kempen (TINA HIROP), Krefeld (ULRIKE LAUFER), Venlo (FRANS HERMANS), Straelen (CLAUDIA KURFÜRST), Mönchengladbach (ROMINA WESTPHAL), Wachtendonk (JÜRGEN KWIATKOWSKI), Kleve (LUUK KEUNEN), Nijmegen (LEON VAN MEIJEL) und Venray (PAUL VAN MEEGEREN).

Den kompletten Band durchgehend zweisprachig zu gestalten, hätte ihn schon des Formates wegen zu unhandlich gemacht. Dennoch wurde das Buch „gemäß dem Selbstverständnis unserer Stiftung“ weitgehend zweisprachig verfasst (S. 9). Einleitung und Resümee sind durchgehend deutsch und niederländisch, die ein-

zelenen Städteartikel mit einer Zusammenfassung in der jeweils anderen Sprache versehen. Alle Bildunterschriften sind zweisprachig.

Die zehn Beiträge sind inhaltlich ähnlich aufgebaut. Aus den mittelalterlich-frühneuzeitlichen Wurzeln heraus wird der gewachsene Bauzustand um die Jahrhundertwende bis in die 1930er Jahre beschrieben, auf die Kriegszerstörungen eingegangen und anschließend auf die verschiedenen Planungen, Etappen und Ausführungen des Aufbaus fokussiert. Allen Städten gemeinsam ist dabei die Trümmerbeseitigung, der schnelle und große Bedarf an Wohnraum und Gewerbe, vor allem aber die Frage nach dem ‚Wie‘ des Wiederaufbaus: alles so wie früher nach alten Plänen oder etwas Neues schaffen? Alte oder neue Formen verwenden oder beides kombinieren? Zentrale historische Gebäude wiedererrichten oder als Kriegsmahnmal zerstört stehenlassen? Was soll passieren mit zerstörten stadtbildprägenden Bauten, die nun der neuen Verkehrswegeplanung im Weg standen? Mitunter sehr deutliche Unterschiede sind bei der Frage nach dem ‚Wie‘ zu beobachten. Das lag unter anderem am mehr oder weniger spürbaren Einfluss verschiedener Gruppierungen (Kaufleute, Baudezernenten, Grundstücksbesitzer, Bürgerproteste schon in den späten 1940er Jahren). Nicht überall lag ein Generalplan vor und Verkehrsprobleme (besonders für den Automobilverkehr) gab es meist schon vor dem Krieg. Darüber hinaus richtete sich die Frage nach der Dringlichkeit von Wohnraumbau nicht nur nach dem Grad der Zerstörung, sondern auch nach der Anzahl der Flüchtlinge, die von Ort zu Ort sehr unterschiedlich war. Im Übrigen heben die Autorinnen und Autoren hervor, dass der Wiederaufbau in vielen Städten eine recht lange Periode von unmittelbar nach bevrijding bzw. Kriegsende bis in die 1970er Jahre umfasste und mehrere Phasen durchlief. So fallen auch Bürgerproteste der 1960er- und 1970er Jahre gegen groß- und kleinformartige Umgestaltungen (Abrisse, Parkraum, futuristische Fassadengestaltung), die die Autoren dokumentieren, noch in den Untersuchungszeitraum, also in die typische Phase des Konflikts zwischen autogerechter Stadt und Aufenthaltsqualität.

Zugleich zeigen die zehn Beiträge, wie sehr die konkreten Antworten auf diese übergreifenden Fragen von den jeweiligen lokalen Verhältnissen abhingen. Dabei wird deutlich, dass nicht allein die Bombenzerstörung, sondern auch grundlegende Probleme, die schon seit den 1920er Jahren bestanden, relevant waren. Eine Trennung zwischen ‚deutschen‘ und ‚niederländischen‘ Formen des Wiederaufbaus lässt sich hingegen nicht erkennen. In Geldern, das schon lange vor dem Krieg einem ökonomischen Niedergang entgegenlief, war den Kaufleuten eine attraktive neue Innenstadt wichtig, weshalb jahrzehntelang um die Gestaltung des Marktplatzes gerungen wurde. In Kempen wiederum gab es schon deshalb keine grundlegende Umgestaltung, weil die finanziellen Mittel fehlten, sodass erst in den 1960er Jahren die verfallende Bausubstanz erneuert wurde. In Venlo verhinderte die ‚Einklemmung‘ der Stadt zwischen Mauern, Fluss und Eisenbahn eine nötige Erweiterung schon vor dem Krieg. Hier wurden nach den großen Zerstörungen radikale Abrisse

von Bebauung durchgeführt (Wohnhäuser, Kirchen), die zentralen Neuerungen im Weg standen – zugleich wurden viele dieser Baumaßnahmen der 1960er Jahre im 21. Jahrhundert zurückgenommen. In Krefeld dagegen protestierten Bürger schon sehr früh – 1947 – gegen die von den Planern angedachte grundlegende Neugestaltung des Stadtgrundrisses, vielmehr wurde innerstädtisch verdichtet, und wurden für Flüchtlinge ganze Siedlungen aus dem Boden gestampft. Flüchtlingswohnungen waren in Straelen die zentrale Frage, denn die Stadt selbst war kaum von Bomben getroffen worden, erst 1969 begann dort die Sanierung der Kernstadt. Gleiches gilt für Wachtendonk, wo die Neubausiedlungen als besonders starker Kontrast wahrgenommen wurden. Kleve setzte auf den Wiederaufbau der Schwanenburg als zentrales, identitätsstiftendes Monument, zugleich auch auf die Neuaufteilung der zersplitterten innerstädtischen Parzellen. Die Bürgerschaft nahm weder Initiative für eine grundlegende Umgestaltung noch für einen getreuen Wiederaufbau des Vorkriegsmodells – man machte einfach. Einen Masterplan gab es zwar auch in Venray nicht, wo die Wohnungsnot die Leitkategorie war. Dennoch wurde tief in die alte Struktur eingegriffen, wurden markante Gebäude nicht wiederhergestellt, Straßen verlegt, auch große Baukörper wie Klostergebäude sollten nach praktischen und verkehrsgerechten Gesichtspunkten verlegt werden, doch kam es hier zu größeren Protesten der Einwohner gegen die Veränderung der alten Strukturen. Nimwegen erhob die Mobilität zur Leitlinie – übrigens nicht nur das Auto, sondern auch die Schiene – und entwickelte sich zu einer verkehrsoptimierten Stadt mit recht scharf getrennten Funktionsräumen. Besonders interessant (wenn auch der Artikel von seinem Aufbau her leider etwas aus dem Muster fällt) ist die Doppelstruktur in Mönchengladbach: Während es in Rheydt einen ‚Totalplan‘ für den Wiederaufbau gab, wurde in Gladbach eher pragmatisch als systematisch gebaut (vgl. S. 166). Dadurch zeigt sich in Rheydt noch heute ein stärker zusammenhängendes Stadtbild.

Nicht zuletzt blieb es in allen Städten stets eine delikate Frage, was eigentlich mit jenen Grundstücken passieren sollte, auf denen einstmals Synagogen standen, doch das führt an dieser Stelle zu weit, die Artikel gehen auch nicht darauf ein. Logischerweise kann man Stadt- und Stadtbaugeschichte nicht ohne zahlreiche Illustrationen schreiben. Der vorliegende Band bietet hervorragende Fotografien aus der Vor- und Nachkriegszeit, und zwar nicht nur von den zentralen Monumenten (Kirchen und Notkirchen, Rathäuser, Brücken), sondern auch von normalen Wohnhäusern, Handwerksbetrieben und Industriegebäuden. Einige Luftbilder verdeutlichen die Stadtentwicklung zusätzlich. Nicht zuletzt zeugen Kriegsfotos (teils als Luftbilder) von dem tatsächlichen verheerenden Ausmaß der Zerstörungen. Karten und Pläne dienen nicht nur der Orientierung, sondern machen – wie im Beispiel des Flächenaufteilungsplans zum Wiederaufbau von Rheydt (S. 163) oder des Leitplans von Geldern (S. 22) – auch auf eine bisher zu wenig beachtete Quellengattung aufmerk-

sam. Hier bieten die einzelnen Beiträge auch Potenzial für mögliche Geschichten ‚ungebauter Städte‘, also nicht verwirklichten Plänen.

*Thomas Richter (Aachen)*