

VERFLECHTUNGEN

„1945 – Die Stadt hat kapituliert.“ Mit diesen Worten beginnt der erste deutsche Nachkriegsfilm *Die Mörder sind unter uns*. In einer frühen Szene stehen die beiden Hauptfiguren, die KZ-Überlebende Susanne Wallner und der ehemalige Soldat Dr. Hans Mertens, an der zerbrochenen Fensterfront ihrer Berliner Wohnung und spiegeln so gleichsam wider, was sie sehen: ein Land in Ruinen, zwischen Verbitterung und Neuanfang, fassungslos angesichts des erlebten Bruchs.

Gefasster und nicht eigentlich als Bruch erlebten die führenden Stadtplaner des Landes diese Zeit: Eine elitäre Gruppe von Architekten hatte unter der Schirmherrschaft des Generalbauinspektors Albert Speer bereits 1943 begonnen, den *Wiederaufbau bombenzerstörter Städte* zu planen, damals noch in Erwartung des Endsiegs. Dass dieser ausblieb, bedeutete für die Mitglieder des Arbeitsstabs eher eine Umstellung als einen schweren Schlag – für die meisten war der Nationalsozialismus nicht mehr als ein Auftraggeber, wenngleich ein sehr potenter und großzügiger. Er hatte ihnen weitreichende Projekte angetragen, von expansiven Verkehrswegen zu mächtigen Repräsentationsbauten, und damit endlich ideale Arbeitsbedingungen geschaffen für eine Generation von Architekten, die meist knapp nach der Jahrhundertwende geboren waren, den ersten Weltkrieg als Kinder erlebt, ihr Studium in den politisch aufgeheizten 1920er Jahren absolviert und den holprigen Übergang in die berufliche Praxis zur Zeit der Wirtschaftskrise zu bewältigen hatten.

Wenngleich dieser Lebenslauf typisch ist für die *Verlorene Generation*, die dem Nationalsozialismus mit feurigem Idealismus den Weg bereitete, so waren diese Männer weitaus pragmatischer, mehr an Fachlichem als an Politischem interessiert: Als Studenten meist gemäßigt konservativer Professoren lernten sie vor allem, das, was sie machten, gut zu machen – und sich dabei stilistisch stets den Wünschen des Bauherrn unterzuordnen. Diese Haltung blieb auch im Kreise Albert Speers bestehen, der vielen seiner Mitarbeiter sogar die Parteimitgliedschaft ersparte, um volle Konzentration auf die Arbeit und reibungslose Organisationsabläufe zu ermöglichen. Dies kam ihnen dann bei der Entnazifizierung zugute – zusätzlich zu ihrer Expertise und den fertig ausgearbeiteten Plänen zu wiederhergestellten Städten von Morgen, die sie mit sich trugen.

Geübt in der Anpassung an neue Verhältnisse gelang diesen und anderen Architekten und Stadtplanern ein fast fließender Übergang in die Ära BRD, stets gestützt durch ein Netz weit verflochtener Beziehungen, untereinander wie auch zu Politik und Wirtschaft. Mit den gleichen Ambitionen und Fähigkeiten wie einst planten sie nun aufgelockerte Stadtlandschaften und Gebäude im modernen Stil, gaben den neuen Verwaltungs-, Geschäfts- und Wohnhäusern ihr zeitgemäßes Antlitz.

Der englische *Observer* schreibt im April 1944 in einem Artikel über Speer, dass dieser exemplarisch einstehe für einen neuen Typus des erfolgreichen Durchschnittsmenschen mit allenfalls konventionellen politischen Ansichten, „der kein anderes Ziel kennt, als seinen Weg in der Welt zu machen, nur mittels seiner technischen und organisatorischen Fähigkeiten. (...) Die Hitlers und Himmlers mögen wir loswerden, aber die Speers werden lange mit uns sein.“

PERSONALIA

So sehr sich die Biografien dieser Architekten auf den ersten Blick ähneln, so sehr müssen sie auf den zweiten differenziert werden. Einer stabilen Einheit kommt man nur kleinteilig bei.

Hanns Dustmann: geboren 1902 in Herford-Diebrock, gestorben 1979 in Düsseldorf.

Nach dem Architekturstudium in München und Hannover und kurzer Beschäftigung bei Walter Gropius trat Dustmann wie die meisten seiner Kollegen Mitte der 1930er Jahre in den Staatsdienst ein; ab 1935 arbeitete er beim Kulturamt der NSDAP, wurde 1937 zu dessen Chefarchitekt sowie 1939 durch Baldur von Schirach zum „Reichsarchitekt der Hitlerjugend“ ernannt. Als langjähriger Mitarbeiter des Generalbauinspektors Speer war er ab 1943 ebenso Mitglied des *Arbeitsstabs für den Wiederaufbau bombenzerstörter Städte*, die letzte Karrierestation der meisten hier besprochenen Männer, bevor es 1945 deutlich auf das Ende des Reiches zuing. Seine Mitglieder waren weitsichtig genug, sich auf das Unvermeidliche einzustellen. Speer selbst schrieb noch kurz vor der deutschen Kapitulation an einige Kollegen, wo und wie er Möglichkeiten für eine rasche Wiederaufnahme der städteplanerischen Arbeit sehe, wobei er selbst „zunächst wohl nicht zur Verfügung stehen werde“ – eine optimistische Schätzung aus der Feder eines von Hitlers ranghöchsten Ministern.

Hanns Dustmann eröffnete bald nach dem Krieg weitgehend unbehelligt Büros in Bielefeld und Düsseldorf und baute v.a. Büro- und Hochhäuser, unter anderem für Rheinstahl in Essen (heute Thyssen-Krupp) und die Stadtparkasse in Dortmund. 1964 erhält er einen besonderen Auftrag: für die Allianz AG baut er einen Bürogebäudekomplex im Bonner Regierungsviertel auf dem sogenannten Tulpenfeld – ein indirekter Regierungsauftrag, denn die Allianz fungierte als Bauherr und später als Vermieter für die Bonner Bundesregierung, die eigentlich bereits in den 50er Jahren beschlossen hatte, keine weiteren Regierungsbauten in der provisorischen Hauptstadt zu errichten. So schuf Dustmann auf dem Tulpenfeld ein gleich dreifaches Denkmal: für den leidenschaftlich propagierten Neoliberalismus des damaligen Bundeskanzlers Ludwig Erhard – für das permanente Provisorium der Bonner Republik – und für deren inkonsequente personelle Neuformierung.

Cäsar Pinnau: geboren 1906 in Hamburg, gestorben 1988 ebenda.

Nach einer handwerklichen Lehre zum Tischler in der Werkstatt des Vaters und anschließendem Studium der Architektur und Innenarchitektur in Berlin und München begann Cäsar Pinnaus steile und zugleich wenig beachtete Karriere – vielleicht, weil sein Schaffen sich auf Innenräume konzentrierte, zudem auf besonders exklusive Innenräume, die sich nur ausgewählten Kreisen öffneten. Als „Einrichter der Reichen – in der Öffentlichkeit weithin unbekannt“ wird er in einem fast höhnischen Nachruf im SPIEGEL 1988 tituliert; das wird verständlich, betrachtet man die spektakuläre Liste seiner Aufträge und Auftraggeber: sie reicht von der Einrichtung des Passagiertrakts der Hindenburg über die Innengestaltung von Hitlers Reichskanzlei bis zu Luxusyachten für Aristoteles Onassis und einem Prunkhochhaus

an der New Yorker 5th Avenue. Die Breite des stilistischen Spektrums steht dabei dem weltanschaulichen in kaum etwas nach; vielleicht liegen auch darin Gründe für die weitgehende Unbekanntheit Pinnaus, in der überproportionalen Bedeutung seiner Auftraggeber sowie in dem konturlosen stilistischen Eklektizismus seines Schaffens, hin und her pendelnd zwischen klassizistischem Prunk, modernistischem Purismus und schierem neureichen Pomp. Oder, wie es die sehr viel deutschere Lesart will, in seinem selbstlosen Zurücktreten hinter die Wünsche des Auftraggebers und seinem bodenständig-bescheidenen Selbstverständnis als Handwerker. In Fachkreisen durchschaute man diese Rückratlosigkeit im Kleid der Selbstbeschränkung: Rasterfassaden wie Mies van der Rohe und Luxushotels wie Märchenschlösser widersprachen sich einfach endgültig, waren unversöhnliche Gegensätze in einer Zeit architektonischen Grundsatzdenkens. So schließt der SPIEGEL seine posthume Spotttirade mit einem Vergleich des New Yorker Olympic Towers mit einem „aufgeklappten Sargdeckel“, dann, kurz und lapidar, mit den Worten: „Cäsar Pinnau starb am Dienstag vergangener Woche in Hamburg.“

Helmut Hentrich: geboren 1905 in Krefeld, gestorben 2001 in Düsseldorf.

Hentrich, der schon Mitte der 1930er Jahre viel gereist war und sein eigenes, bald gut laufendes Büro eröffnet hatte, konnte seine unternehmerische Karriere gleich nach dem Krieg erfolgreich fortsetzen. Aufgenommen in die Gottbegnadetenliste der wichtigsten Architekten des Reiches war ihm der Kriegsdienst erspart geblieben. Er war beeinflusst von konservativen wie modernen Lehrern und Auffassungen – neben dem Studium an der TH Berlin beim konservativen Reform-Romantiker Heinrich Tessenow – an der Seite von Speer, Tamms, Wolters und anderen – hatte er in den späten 20er Jahren u.a. in Ludwig Mies van der Rohes Büro gearbeitet. So entwickelten sich seine Bauten von anfänglich integrativen, klassisch-modernen zu später puristischen, zeitgenössischen Glas-Stahl-Bauten im *International Style*. Für diese bekam sein Büro HPP – Hentrich, Petschnigg & Partner – nationale wie internationale Anerkennung sowie zahllose Großaufträge für repräsentative Verwaltungsbauten und Firmensitze. Die anonymisierende Abkürzung HPP und die branchenuntypische Betriebsform der Kommanditgesellschaft waren dabei programmatisch; Schaffen und Organisationsform waren kongruent, Auftraggeber und Beauftragte auf Augenhöhe, gleichberechtigte Geschäftspartner ohne individuelle baukünstlerische Allüren. Kritik an diesem scheinbar seelenlos-kapitalistischen Geist sowie an den glatten, edlen Fassaden seiner Bauten wies Hentrich stets ab: es müsse schließlich Gebäude für besondere Gelegenheiten geben, so wie er selbst zu Festlichkeiten seinem Smoking den Vorzug gebe gegenüber dem Rollkragenpullover seiner jüngeren Kollegen. Damit entsprach er der Mode der Zeit und ihrer Protagonisten – jener Wirtschaftswunderelite, die sein Büro entweder direkt oder in Wettbewerben mit Aufträgen und Auszeichnungen überhäufte. Flankierend konnte ihm sein alter Studienkollege Friedrich Tamms, mittlerweile Leiter des Stadtplanungsamts Düsseldorf und Mitglied in zahlreichen Jurys, immer wieder den administrativen Weg ebnen – und schuf damit erneut ideale Arbeitsbedingungen.

Peter Koller: geboren 1907 in Wien, gestorben 1996 in Wolfsburg.

Der auf dem Kärntener Bauernhof des Vaters aufgewachsene Koller siedelt nach seinem Studium in Wien nach Berlin über, um an der dortigen Technischen Hochschule ebenfalls bei Heinrich Tessenow zu studieren, wo er bald Speer als dessen Assistenten kennenlernt, der ihn später zurück in die Reichshauptstadt rufen sollte. Doch zuvor kehrte er bedingt durch die Wirtschaftskrise zurück auf den heimischen Kärntener Hof, gab sich dort ganz dem urwüchsigen Landleben hin und gründete seine Familie, die insgesamt 9 Kinder hervorbringen sollte. – Peter Koller ist erst 30 Jahre alt und kaum berufserfahren, als er durch Vermittlung von Speer den Auftrag zur Planung der *Stadt des KdF-Wagens bei Fallersleben* erhielt, dem Vorzeigeprojekt der Deutschen Arbeitsfront. Korrigiert und überwacht von Adolf Hitler persönlich setzte er diesen in den folgenden Jahren um: eine Stadt für 60.000 Menschen, vorwiegend Ingenieure und Arbeiter des Automobilwerks, auf das die Stadt bis heute zentral-axial ausgerichtet ist. Gebaut wurden bis Kriegsende schließlich nur 3000 Wohnungen und gerademal 630 KdF-Wägen – dafür tausende Kübel- und Schwimmwägen, die Propaganda-Wunderwaffe V1 und andere Rüstungsgüter. Das Werk wurde schwer bombardiert, Koller meldete sich freiwillig an die Front. Erst später, als die Stadt unter alliierter Führung längst in Wolfsburg, das Auto in Volkswagen umbenannt war, konnte der Stadtvater Koller schließlich doch noch sein Lebenswerk vollenden, wenn auch zunächst nur beratend und aus dem Hintergrund heraus. Es sollte noch einige Jahre dauern, bis er offiziell aus dem Schatten der Wolfsburger Nachkriegsplanungen heraustreten und – Zitat Koller – „wieder jemand sein“ konnte – zunächst 1955 als offizieller Stadtbaurat von Wolfsburg, dann ab 1960 als ordentlicher Professor an der TH Berlin, jener Lehrstätte, wo schon er und seine namhaften Kollegen studiert hatten.

Friedrich Wilhelm Kraemer: geboren 1907 in Halberstadt, gestorben 1990 in Köln.

Als Kraemer 1945 die Stelle des Stadtbaurates im zu 90% zerstörten Braunschweig und wenig später die Professur für Gebäudelehre und Entwerfen an der sich neu formierenden TH annimmt, gilt er für beide Stellen als Idealbesetzung: seit seinem Studium vertraut mit Ort und Materie, berufspraktisch erfahren sowie politisch unbefleckt. Letzteres ließ sich leicht behaupten, musste Kraemer doch Mitte der 1930er Jahre seine Hochschulassistentenz durch Verleumdung NSDAP-treuer Studenten frühzeitig verlassen. Ebenso war es seinem Mentor und Vorgesetzten Carl Mühlenpfordt kurz zuvor gegangen, dessen Differenzen mit der Partei jedoch eher praktischer als politischer Natur gewesen waren. So zog sich Kraemer in den 1930er Jahren ins Regionale und Private zurück, baute vor allem Einfamilienhäuser und Villen in und um Braunschweig. Auch Bauten für Industrie und Rüstungsbetriebe führte er als „Vertrauensarchitekt der DAF“ in der Region aus, darunter ein Zwangsarbeiterbarackenlager für die Büssing Flugmotorenwerke und eine Entlausungsanstalt im Lager Rühmerberg – was er später stets verschwieg. Wie zum Ausgleich steckte er in den drei folgenden Jahrzehnten ein Höchstmaß an Energie und Hingabe in die Lehre an der TH, was zum weitreichenden Ruhm der sogenannten „Braunschweiger Schule“ führte und ihn zu einer zentralen Figur des Braunschweiger Kulturlebens machte. Von zahlreichen Studienreisen nach Skandinavien

und in die USA brachte er Einflüsse der dortigen Architekturikonen mit – Aalto, Jacobsen, Saarinen, Johnson, Mies van der Rohe, u.v.m. – und beeinflusste, von diesen genährt, die Architekturlandschaft der Bundesrepublik in vielfachem Sinne: als abstrakten, diskursiven Raum durch seine Lehre; als konkreten städtischen Außenraum durch seine Bauten; sowie als funktionalistischen Innenraum – denn es war Kraemer mit seinem Büro *Kraemer, Sieverts & Partner*, die dem damals neuartigen Konzept des Großraumbüros erstmals seine architektonische Form gaben. Jenes war eine Innovation des *Quickborner Teams*, jener frühen Consulting Firma, deren Bürolandschaften in Verwaltungsgebäuden – etwa in Großunternehmen wie der DKV, später sogar im Bonner Bundeskanzleramt – neue, offene und flexible Raum- und Organisationsstrukturen schaffen sollten. Die weitreichenden Implikationen dieses Konzepts werden deutlich, wenn man sie in Relation zu einer Rechtfertigung Albert Speers liest, mit der er später versuchte, seine Ahnungslosigkeit von den Verbrechen des Dritten Reiches zu belegen: nämlich „die ausdrücklich geforderte Beschränkung der Verantwortung nur auf den eigenen Bereich. Man bewegte sich in einer Gruppe, etwa der Architekten, Ärzte, Juristen, Techniker, Soldaten oder Bauern. Die Berufsorganisationen, denen jeder zwangsweise angehörte, nannte man Kammern, und die Bezeichnung definiert treffend die Abgrenzung in einzelne, voneinander wie durch Mauern geschiedene Lebensbezirke.“

Friedrich Tamms: geboren 1904 in Schwerin, gestorben 1980 in Düsseldorf.

Abgesehen von Speer selbst legte Tamms die wohl steilste Karriere seiner Studienkollegen hin: Als Mitarbeiter im Brückenbauamt Berlin wurde er 1935 von dem eine Generation älteren Paul Bonatz – Architekt des Stuttgarter Hauptbahnhofs – in die *Organisation Todt* berufen, um gemeinsam mit ihm dem Brückenbau der Reichsautobahn zu dienen. Neben seiner Tätigkeit für Speer wurde er bereits 1942 von Hitler persönlich zum Professor für Entwurf und Planung an der TH Berlin ernannt. Den Höhepunkt seines Einflusses sollte Tamms jedoch erst nach dem Krieg erreichen, als Speer längst hinter Gittern saß: Zum Leiter des Stadtplanungsamtes Düsseldorf ernannt, hatte er ab 1948 eine Position inne, die es ihm erlaubte, die Clique seiner ehemaligen Kommilitonen und Kollegen mit sich zu ziehen und gemeinsam den Wiederaufbau Düsseldorfs fast im Alleingang zu bestreiten. Als „Schreibtisch des Ruhrgebietes“ bot die Stadt eine Vielzahl stadtplanerischer wie architektonischer Großaufträge und Wettbewerbe, deren einseitige personelle Besetzung bald auffiel und vielen unangenehm aufstieß: So formte sich der *Architektenring*, ein junges Kollektiv, gegründet von Bernhard Pfau, das sich energisch gegen die offenkundige Vetternwirtschaft, vor allem aber gegen die biografische und karrieristische Kontinuität ihrer Protagonisten wendete und eine bewusste und programmatische Neubesetzung der höchsten Stellen forderte. Diese Auseinandersetzung wurde überregional als *Düsseldorfer Architektenstreit* bekannt.

Das Verbindende seiner Personalpolitik spiegelte sich gleichsam in Tamms' architektonischem Schaffen: Er entwarf nicht nur drei markante Hängeseilbrücken über den Düsseldorfer Rhein, sondern auch den Tausendfüßler, jenes hassgeliebte Autobrückenetz am Jan-Wellem-Platz, das die einfallende Welle des Autoverkehrs in die verschiedenen Straßen der Innenstadt kanalisierte. Das expansive und strategische Denken aus den Zeiten der Reichsautobahn hatte ihn nie verlassen, wie Briefe zu Hochzeiten des Streits beweisen. So schrieb er 1951 an

Rudolf Wolters, was die Gegenseite in diesem Streit anstrebe sei „im letzten Grunde Macht, Macht über die öffentliche Meinung in Deutschland, Macht über die öffentlichen Aufträge, Zugangsmöglichkeiten zu den großen Privataufträgen (...). Und um das zu erreichen, müssen einige Bastionen erobert werden. Eine solche ist Düsseldorf. Vielleicht im Augenblick die wichtigste, und deshalb stehen wir beide im Vordergrund der Auseinandersetzung. Alle übrigen sind schon ausgeschaltet. Wir noch nicht. Wir haben noch Einfluss oder schon wieder! Daher auch der Widerstand gegen meine Berufung an die Akademie Düsseldorf. Es ist alles klar und wird immer klarer. Das Netz ist verzweigter als wir denken und in unseren eigenen Reihen waren diejenigen darunter, die über alles berichteten, was sich in unserem Kreise abspielte.“

Paul Schneider-Esleben, geboren 1915 in Düsseldorf, gestorben 2005 in Fischbachau am Schliersee, ist eine halbe Generation jünger als die zuvor besprochenen Architekten. Er begann sein Studium noch während und vollendete es erst nach dem Krieg, nach Soldatenzeit und Kriegsgefangenschaft. Von den Verflechtungen seiner Vorgänger trennt ihn also einiges – und doch war er mitten unter ihnen, als er mit seiner gläsernen Haniel-Garage – dem ersten Parkhaus der Republik – sowie mit seinen zahlreichen Hochhäusern frühe Ikonen der Nachkriegsmoderne in noch jungen Schaffensjahren vorlegte, vor allem in seiner Heimatstadt Düsseldorf. Bemerkenswert ist, dass sein Name im hitzigen Düsseldorfer Architektenstreit auf keiner Seite auftaucht – und das, obwohl er es war, der ihm im Verlauf neuen Brennstoff verschafft hatte: bei einem Treffen, das der Vermittlung zwischen den streitenden Parteien dienen sollte, entdeckte und entwendete er die Pläne für Julius Schulte-Frohlindes Düsseldorfer Rathaus, direkt von Tamms' Schreibtisch. So erfuhr die Öffentlichkeit frühzeitig, dass sie bald aus einem Nazibau in Reinform regiert werden sollte. Paul Schneider-Esleben zeigte sich davon wenig beeindruckt; er baute einfach, auf stets hohem Niveau und schritthaltend mit den neuesten baukünstlerischen Strömungen der Zeit. Sein Sohn sollte diese radikal-neutrale Haltung später in seinem eigenen Werk reflektieren: Florian Schneider-Esleben, geboren 1947 in Düsseldorf, Mitbegründer der Band *Kraftwerk*; erfolgreichstes Album: „Autobahn“, 1974.

EPILOG

Gegen Ende von *Die Mörder sind unter uns* sind der traumatisierte Soldat Hans Mertens und die lebenshungrige KZ-Überlebende Susanne Wallner ein Paar geworden und richten sich notdürftig in der gemeinsamen Wohnung ein. Die zerbrochenen Fensterscheiben sind vorläufig mit Röntgenbildern aus Mertens Vorkriegsvergangenheit als Arzt ersetzt, eine Kulisse für das innere Hadern mit dem Erlebten und dem Ringen mit den Grundfragen des Menschseins. Als Mertens am Ende loszieht, um seinen ehemaligen Hauptmann zu erschießen, kann ihn seine Verlobte knapp aufhalten. Der Film endet appellativ, ruft zu Anklage und Erinnerung auf, und eröffnet zugleich den Blick auf ein mögliches, neues und glückliches Leben. Weiter ließ sich 1946 nicht denken. Eine Fortsetzung des Films könnte so beginnen: das Paar hinter der wiederverglasten Fensterfront. Bei günstigen Lichtverhältnissen schiebt sich die Spiegelung der wiedererrichteten Stadt vor ihre Silhouette.