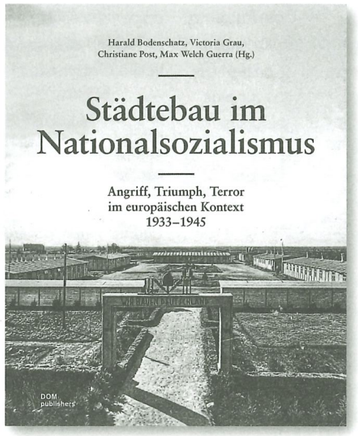
Städtebau als Instrument der NS-Diktatur

Christoph Laimer



Denkt man an den Städtebau im Nationalsozialismus, fallen einem als erstes monumentale, zumeist glücklicherweise nicht umgesetzte Pläne mit großen Achsen, überdimensionalen Repräsentationsbauten, Aufmarschplätzen oder Bauten für Großveranstaltungen wie das Reichsparteitagsgelände in Nürnberg, der Königsplatz in München oder das Olympiagelände in Berlin ein. Eine Erinnerung, die nach wie vor von der nationalsozialistischen Propaganda geprägt ist. Eines der Anliegen der Herausgeber:innen der großformatigen, mit über 600 Seiten und über 700 Abbildungen äußerst umfangreichen Publikation *Städtebau im Nationalsozialismus* ist es, genau dieses Bild zurechtzurücken. Das fängt schon einmal damit an, dass sie ›Städtebau‹ sehr weit definieren und ihn sehr allgemein »als gebaute und gezeichnete städtebauliche Form, also als ein formales *Produkt*« verstehen. Dazu zählen sie »die realisierten wie nicht realisierten städtebaulichen Ensembles […] Gebäude von städtebaulicher Bedeutung, Gruppen von Bauten, Zentren, Quartiere und Siedlungen, ganze Städte und Stadtregionen, Dörfer und Landschaften, auch Bildungs-, Verkehrs- und Industrieanlagen, Wasserkraft- und Grünanlagen, Bildungseinrichtungen, Militäranlagen, Gefängniskomplexe und Lager unterschiedlichster Art.«

Die nun vorliegende Publikation ist die letzte einer Reihe über Städtebau in Diktaturen im Europa des 20. Jahrhunderts. Davor sind bereits Bände zur Sowjetunion, zu Italien, Spanien und Portugal erschienen. Das Gesamtwerk fußt auf der Überzeugung, dass ein internationaler Blick und Vergleiche notwendig sind, um einzelne Phänomene besser zu verstehen. Im Band über den Nationalsozialismus tauchen immer wieder Querverweise zu den anderen Diktaturen auf. So wird etwa hervorgehoben, dass sich NS-Deutschland nicht selten an den Entwicklungen in Italien und der Sowjetunion orientiert hat; einerseits um zu lernen, andererseits um diese zu übertrumpfen. Diese internationale Perspektive fördert tatsächlich das Verständnis für Tendenzen des nationalsozialistischen Städtebaus und erweist sich immer wieder als aufschlussreich.

Die Herausgeber:innen verfolgen den Anspruch, mit ihrem in drei chronologischen Teilen aufgebauten Werk einen Gesamtüberblick über den Städtebau im Nationalsozialismus zu geben: Angriff (1933–1937), Triumph (1937–1941) und Terror (1941–1945). Die Frage, ob es eine solche Publikation angesichts der zahlreichen Veröffentlichungen der letzten Jahrzehnte überhaupt braucht, beantworten sie damit, dass einerseits eine Gesamtschau mit breiter Perspektive fehlt und andererseits eine »Abschottung der einzelnen Forschungsgruppen und die starke Verinselung der Diskurse«, sowie »eine geringe Bereitschaft, Ergebnisse anderer Disziplinen […] zu verarbeiten« zu diagnostizieren ist. Ob das tatsächlich so generell behauptet werden kann, soll dahingestellt bleiben, Tatsache ist, dass *Städtebau im Nationalsozialismus* Teilergebnis eines 25-jährigen Forschungsprogramms zum Thema Städtebau und Diktatur ist, also auf einer sehr breiten und umfangreichen Forschung basiert und auch der disziplinäre Hintergrund der Herausgeber:innen sich nicht auf Architektur und Städtebau beschränkt.

Wenn es einen Punkt gibt, den man an der Konzeption der Arbeit kritisieren könnte, dann ist es die Distanzierung vom Begriff Ideologie, weil dieser, so ist in der Einleitung zu lesen, »oft« dazu verwendet würde, »falsche oder auch verbrecherische Ideen« als »erschöpfende Erklärung für diktatorisches Handeln« heranzuziehen. Doch nur weil das »oft« passiert, muss man es deswegen nicht selbst ebenso machen und es ändert nichts daran, dass etwa eine oft mit Antisemitismus in Verbindung stehende Ideologie wie der Antiurbanismus maßgebliche Auswirkungen auf den Städtebau im Nationalsozialismus hatte, was die Beiträge des Buches auch durchgehend aufzeigen. Von der Frühphase des Nationalsozialismus, als die Agrarromantik noch eine wichtige Rolle spielte, bis kurz vor dem Zusammenbruch, als sich etwa Albert Speer, der ›Architekt Hitlers‹, Reichswohnungskommissar Robert Ley, der Sonderbeauftragte für das Siedlungswesen Karl Neupert und auch Hitler selbst dazu äußerten, wie der Wiederaufbau nach dem Krieg aussehen sollte. Es gab unterschiedliche Vorstellungen, man war sich jedoch bei »leidenschaftsloser Betrachtung« der Lage weitgehend einig, dass der Feind »eigentlich nur das zerstört, was die vergangenen hundert Jahre an Unplanmäßigem und Ungeordneten errichtet haben« und sich daraus die »einmalige Chance« ergäbe, endlich »aufgelockerte Städte« zu bauen, Bevölkerung von »überbevölkerten in unterbevölkerte Gebiete« zu verlagern, sich verstärkt um Siedlungen und weniger um die Stadtkerne zu kümmern und einen »deutschen« Wohnungsbau schaffen zu können, dessen »Endziel« es sei, »den deutschen Menschen durch ein unauslöschliches Heimaterlebnis unlösbar mit seinem Vaterlande zu verbinden«. In einer im November 1944 veröffentlichten Publikation der Deutschen Akademie für Wohnungswesen heißt es, die Zerstörungen in Folge des Krieges böten die »Möglichkeit, die Fehler, die im Städtebau vergangener Epochen gemacht [worden] sind, zu beseitigen, damit der Volkstod, der vor allem in den Großstädten als ernste biologische Gefahr droht, an seiner Wurzel beseitigt werden kann.«

Das Buch geht ausführlich auf viele Bereiche des Städtebaus ein, die vom Autobahnbau über die Altstadtsanierung bis zum Bau von unterirdischen Produktionsanlagen für die Rüstungsindustrie reichen. Einzelne Aspekte davon sind auch außerhalb der Fachöffentlichkeit durchaus bekannt, wichtig ist die Publikation vor allem deswegen, weil sie die Zusammenhänge und die Bedeutung, die Städtebau insgesamt für das Regime gespielt hat, besser erkennen lässt und natürlich auch als Nachschlagewerk, weil sie viele Details zu Programmen, Bauvorhaben, Organisationen und Personen enthält.

Ein paar Details des nationalsozialistischen Städtebaus, die im Buch behandelt werden, sollen hier herausgegriffen werden. Ein großes Vorhaben der Nazis war es, sogenannte Gauforen als politische Zentren zu errichten. Von den zahlreichen Plänen wurde schlussendlich nur das Gauforum in Weimar umgesetzt. Ein Gauforum »umfasste Gebäude für die Partei, die Gauführung und -verwaltung, für andere Organisationen der NS-Diktatur wie etwa die Deutsche Arbeitsfront, dann eine ›Halle der Volksgemeinschaft‹ mit Orten der Ehrung der ›Toten der Bewegung‹ und schließlich einen Turm« sowie einen großen Aufmarschplatz.

Im Zusammenhang mit dem Bau der Autobahnen ist es interessant, dass die oft erwähnte militärische Bedeutung überschätzt wird. Die Wehrmacht hat sich mehrfach gegen den Bau ausgesprochen. Die Eisenbahn war militärisch weitaus bedeutender. Holzbaracken spielten sowohl als Bauaufgabe als auch als Möglichkeit, die zum einjährigen Arbeitsdienst verpflichteten Studenten isoliert am Land abseits der Städte unterzubringen und ideologisch zu indoktrinieren, eine nicht zu unterschätzende Rolle. Hergestellt wurden sie europaweit von rund 400 Betrieben. Bekannt sind sie als Gebäude in Lagern. Im Großdeutschen Reich gab es alleine 30.000 Zwangsarbeitslager. »1944 wurden insgesamt sechs Millionen ausländische Zivilarbeiterinnen und -arbeiter, über zwei Millionen Kriegsgefangene und etwa 700.000 vor allem ausländische KZ-Insassen erfasst, die Zwangsarbeit leisten mussten.«

Wenig beachtet ist die oft an »der Formensprache des Neuen Bauens« angelehnte Industriearchitektur, die unterstreicht, dass von einem einheitlichen NS-Stil nicht die Rede sein kann. Hitler wird im Buch mit einem Satz aus einer Rede von 1934 zitiert: »Das künstlerische Schaffen eines produktiven Zeitalters kennt keinen Stil.« Er kritisierte selbstverständlich »das ganze Kunst- und Kulturgestotter von Kubisten, Futuristen, Dadaisten usw.«, merkte aber auch an, dass eine »gotische Verinnerlichung […] schlecht in das Zeitalter von Stahl und Eisen, Glas und Beton« passe. Die bedeutende Rolle von Linz als Hitlers ›Patenstadt‹ ist bekannt, es überrascht dann jedoch, dass noch 1945 Planungen für ein neues Gauforum auf der Nordseite des Donauufers fortgeführt wurden. Der von Hitler 1940 mit der Neugestaltung von Linz beauftragte Architekt Hermann Giesler war mit diesem bis wenige Tage vor Kriegsende diesbezüglich noch in Kontakt.

Mit der Zunahme der Luftangriffe der Alliierten wurde 1944 die »endgültige Verlagerung der gesamten deutschen Industriewerke unter die Erde« beschlossen. Aus diesem Grund wurden auch Kulissen von Produktionsanlagen samt Effekten wie Beleuchtung und Rauch errichtet, um die alliierte Luftwaffe zu täuschen und die tatsächlichen Produktionsstätten zu schützen. Speer verkündete, dass im Zuge des Wiederaufbaus die Verkehrsplanung höchste Priorität einnehmen würde. Interessant in diesem Zusammenhang ist, dass der Architekt Hans Bernhard Reichow, der in den Jahren der NS-Diktatur in unterschiedlichen Funktionen tätig war – u. a. für den Wiederaufbau bombengeschädigter Städte – 1959 das Buch *Die autogerechte Stadt* veröffentlichte und damit an Aufgaben aus der NS-Zeit anschloss.

Der kleine Ausschnitt an Perspektiven auf die Rolle des Städtebaus im Nationalsozialismus mag einen Eindruck geben, wie umfassend das Thema ist, das in der Publikation aufgearbeitet wurde. Trotzdem ist es gelungen, es sehr übersichtlich und nachvollziehbar darzustellen und auch der kritisch-reflexive Umgang mit der Bebilderung ist positiv hervorzuheben. Den Herausgeber:innen von Städtebau im Nationalsozialismus ist zu danken, sich der Mammutaufgabe angenommen zu haben, eine Publikation zu erarbeiten, die das Thema nicht nur ebenso präzise wie umfangreich darlegt, sondern auch eine ausgezeichnete Grundlage für weitere Forschungen bietet.

–

Harald Bodenschatz, Victoria Grau, Christiane Post, Max Welch Guerra (Hg.)
Städtebau im Nationalsozialismus
Angriff, Triumph, Terror im europäischen Kontext 1933–1945
Berlin: Dom Publishers, 2025
624 Seiten, 128 Euro