





# **WIEN**

## in der nationalsozialistischen Ordnung des Raums

### Lücken in der Wien-Erzählung

Siegfried Mattl  
Gottfried Pirhofer  
Franz J. Gangelmayer

VWI Studienreihe  
Herausgegeben vom Wiener Wiesenthal Institut für Holocaust-Studien (VWI)

Band 3

new academic press, Wien 2018

DAS WIENER WIESENTHAL INSTITUT FÜR HOLOCAUST-STUDIEN (VWI) WIRD GEFÖRDERT VON

 **Bundesministerium**  
Bildung, Wissenschaft  
und Forschung

**WIEN**  
**KULTUR** 

 **Bundeskanzleramt**

DIESER BAND WURDE ZUDEM GEFÖRDERT VON



**ZukunftsFonds**  
der Republik Österreich

Alle Rechte vorbehalten

© 2018

new academic press Wien

[www.academicpress.at](http://www.academicpress.at)

[www.vwi.ac.at](http://www.vwi.ac.at)

Titelblatt: WBR, DS, K-347270, Deutsches Reich, Reichsamt für Landesaufnahme, Gau Wien, Wien 1940

Druck und Bindung: Druckerei Theiss GmbH, A-9431 St. Stefan

Gestaltung: Hans Ljung

ISBN 978-3-7003-2095-1

Vorwort .....	7
<i>Bürgermeister Dr. Michael Ludwig</i>	
<i>Vizebürgermeisterin Mag.<sup>a</sup> Maria Vassilakou</i>	
Die Stadt unter einem Leitbild der Stadtfeindschaft. Einleitung .....	9
<i>Gottfried Pirhofer</i>	
1. Raumordnung in der Mission der NS-Raumpolitik .....	13
<i>Gottfried Pirhofer</i>	
2. ‚Groß-Wien‘ als Operationsbasis .....	39
<i>Gottfried Pirhofer</i>	
3. Die raumpolitischen Leitbilder .....	45
<i>Gottfried Pirhofer</i>	
4. Nationalsozialistische Wirtschaft .....	61
<i>Siegfried Mattl</i>	
5. NS-Akteursplattform Südosteuropa-Gesellschaft .....	95
<i>Siegfried Mattl</i>	
6. Nationalsozialistische Planungsinstitutionen .....	107
<i>Siegfried Mattl</i>	
7. Die Reichsautobahnplanung im Konflikt divergierender Raumansprüche .....	129
<i>Gottfried Pirhofer</i>	
8. Die Grenzen der Wasserstadt .....	141
<i>Gottfried Pirhofer</i>	
9. Die Widersprüche der Bahnnetzplanung .....	157
<i>Gottfried Pirhofer</i>	
10. Wien als ‚Luftdrehkreuz des Südostens‘ .....	167
<i>Franz J. Gangelmayer</i>	
11. Aufbietung letzter Ressourcen .....	179
<i>Gottfried Pirhofer</i>	
12. Ein Nachhall im Wiederaufbau .....	187
<i>Gottfried Pirhofer</i>	
Literatur- und Quellenverzeichnis .....	197
Fußnoten .....	205
Bildnachweise .....	225
Die Autoren .....	227



# Vorwort

Bürgermeister Dr. Michael Ludwig

Vizebürgermeisterin Mag.<sup>a</sup> Maria Vassilakou

**D**ie vorliegende Publikation zum nationalsozialistischen Städtebau schließt eine wichtige Lücke in der Wiener Zeitgeschichte. Die Erzählung der jüngeren Geschichte Wiens weist in diesem Bereich bisher klare Auslassungen auf. Problematisch sind derartige Leerstellen, wenn sie dramatische Ereignisse wie die Periode des Nationalsozialismus in Wien betreffen. Vereinfachende und damit falsche Annahmen und Bilder zur Rolle Österreichs im Nationalsozialismus wurden in den 80er- und 90er-Jahren des 20. Jahrhunderts aufgebrochen. Mit dieser Publikation werden jetzt auch Antworten auf wichtige Fragen aus dem Bereich des Wiener Städtebaus gegeben: Wie sahen die Ziele des NS-Regimes in der Wiener Stadtentwicklung aus? In welchem institutionellen Umfeld konnte das NS-Regime in diesem Bereich agieren?

Lücken in der detaillierten Erforschung der Strukturen stehen bis in die Gegenwart einer vertiefenden Aufarbeitung dieser Periode im Weg. Dem leider 2015 viel zu früh verstorbenen Zeitgeschichtler Siegfried Mattl im Zusammenwirken mit Gottfried Pirhofer verdanken wir diesen wesentlichen Beitrag zur wissenschaftlichen Aufarbeitung und Schließung dieser Wissenslücken. Besonderer Dank gebührt auch dem Wiener Wiesenthal Institut für Holocaust-Studien (VWI), das die Publikation dieses Werks übernommen hat. Auf Basis der hier gewonnenen Erkenntnisse können tiefer gehende Beurteilungen sowohl der Phase des Wiederaufbaus als auch ideengeschichtlicher Kontinuitäten angestellt werden.



# Die Stadt unter einem Leitbild der Stadtfeindschaft. Einleitung

Gottfried Pirhofer

Wien, diese traditionsreiche, schöne und lebenswerte Metropole, überstand im 20. Jahrhundert existenzielle Brüche: den Ersten Weltkrieg und das Ende als Haupt- und Residenzstadt der Monarchie, die Denunziation als ‚Wasserkopf‘, ‚Restösterreichs‘, die Liquidation der sozialpolitisch vorbildlichen Praxis des Roten Wien im Ständestaat, die NS-Herrschaft und den Zweiten Weltkrieg und schließlich die Mühsal des Wiederaufbaus. Wien ist berühmt für seine Altstadt, die Ringstraße und eine Vielzahl von Sehenswürdigkeiten. Wiens urbane Qualität geht aber weit darüber hinaus und betrifft die großflächigen Gründerzeitsubstanzen, die in ihrer Mischnutzung, Vielfalt, Dichte und Ästhetik als ein Prototyp der ‚europäischen Stadt‘ figurieren. Indem diese Stadtviertel noch existieren, hat Wien den heftigsten Angriff auf sein urbanes Selbstverständnis, die Herrschaft des Nationalsozialismus, stadträumlich überstanden.

Als Siegfried Mattl und ich eine an sich kurze Phase der Wiener Stadtgeschichte – das NS-Regime von 1938 bis 1945 – bearbeiteten, zeigte sich erst allmählich, welche Auswirkungen die Vorhaben der NS-Planer für die großflächige Stadtentwicklung gehabt hätten. Zwar waren in der bisherigen Forschung zu ‚Groß-Wien‘ die Monumentalplanungen und Siedlungsprogramme dokumentiert und man wusste von einer Vielzahl von Infrastrukturvorhaben. Aber dass sich diese Projekte der NS-Raumpolitik zu einem Angriff auf die gesamte Stadtstruktur – weit über den Abbruch der Leopoldstadt hinaus – zusammenfügen sollten, war in dieser Totalität bisher nur unzureichend dokumentiert. Die Fantasien der NS-Raumordner und Stadtplaner hatten das Ziel, große Teile des dichten gründerzeitlichen Stadtraums abzubauen und Wien als ‚Stadtlandschaft‘ neu zu errichten.

Es war ein Glücksfall für Wien, dass den Planern dafür nur wenig mehr als ein Jahr Zeit blieb, bevor der Krieg andere Prioritäten

setzte. Und es war ein weiterer Glücksfall für Wien, dass die Bombardierungen der Alliierten im Luftkrieg weit weniger Flächenzerstörungen als in deutschen Städten bewirkten, deren Wiederaufbau in der Doktrin der ‚Auflockerung‘ erfolgte.

Der Nationalsozialismus agierte raumpolitisch als totalitäres, rassistisches und kriegsorientiertes Regime. Die Parole „Volk ohne Raum“ war von Beginn an expansions- und kriegsorientiert. Die ideologische Aufwertung des Raumes als Grundlage für ‚Rasse‘ und ‚Volk‘, Autarkie und ‚Reich‘ und die daraus folgenden politischen Zielsetzungen brachten Raumforschung und Raumordnung, sofern sie sich diesen Voraussetzungen fügten, einen massiven Aufschwung als nunmehr staatstragende Disziplinen. Sie bewegten sich unter den Prämissen und im Rahmen der totalitären Herrschaft und reflektierten zugleich grundlegende Widersprüche zwischen Stadt und Land, das Potenzial von neu definierten ‚zentralen Orten‘ außerhalb der historischen Städte und die Werte von Ausgleich und balancierter Entwicklung von Stadt und Land. Ökologische Überzeugungen, die den Naturschutz forcierten, und soziale Motive des Abbaus des Stadt-Land-Gegensatzes verbanden sich mit mythischen und ‚rassistischen‘ Elementen und überkreuzten sich mit der Faszination für technologische Entwicklungen, in einer Zeit, in der äußerste Dynamik und gleichzeitig äußerstes Festhalten an den Mythen von Geschichte, Blut und Boden gefordert waren.

Die massiv aufgewerteten Disziplinen der Raumforschung und Raumordnung agierten entlang dieses widersprüchlichen Auftrags: nicht nur aus Opportunität, sondern auch im Glauben an eine Chance, den Stadt-Land-Gegensatz bearbeiten, den Rückstand des Landes gegenüber den hoch entwickelten Großstädten aufholen und diese durch ‚Auflockerung‘ und ‚Grünkeile‘ mit der Natur versöhnen zu können. Die Widersprüche und Konflikte – zwischen Zentralisierung und Dezentralisierung, militäri-

schem Diktat, forciertem industriellen Fortschritt und ideologischer Aufwertung des Landes, Ökologie und Entfesselung von Technik, politischer Propaganda und realen Trends – erzeugten einen Diskurs, der ein weitgehend verdrängter Teil der Disziplinengeschichte der Raumforschung und Raumordnung ist.

Politisch waren Raumforschung und Raumordnung mit mächtigen Repräsentanten divergierender Interessenslagen konfrontiert. Siegfried Mattl hat für das Territorium von ‚Groß-Wien‘ erstmals – und exemplarisch für den gesamten NS-beherrschten Raum – die rasch wechselnden Machtverhältnisse im NS-Akteursnetzwerk herausgearbeitet. Unvereinbare Ansprüche im Zielsystem – Expansion und Schutz, Ausgleich und Forcierung von Wachstumskernen – waren zu synthetisieren und das Agieren mächtiger Verbände und Interessensvertretungen erfordernde Koordination und Moderation.

Fokussiert man auf die städtischen Monumentalplanungen und Repräsentativarchitekturen, wie es bisher für Wien der Fall war, dann zeigt sich nur die eine Seite des Nationalsozialismus: die Repräsentation und Inszenierung von Raum und Macht in Kuppeln, Foren, Wahrzeichen, Achsen und in riesigen Siedlungsmaschinen. Dieser Monumentalgestus hat sich mit dem Zusammenbruch des Nationalsozialismus erledigt. Die andere Seite war das nationalsozialistische Konzept einer strukturellen, ‚rassistisch‘ motivierten und technokratisch begründeten Umwertung und Umverteilung von Raum. Dieser Masterplan ging in den Konsequenzen viel tiefer. Ziel war der komplette Umbau der Stadt. Oft wurde Hitlers auf Wien gemünztes Diktum, diese „Perle“ in eine würdige Fassung zu bringen, zitiert. Aber diese Aussage, dieser Befehl wurde nicht in seiner Totalität gelesen. Im Blick der Raumordnung und der von ihr hegemonisierten Stadtplanung war die Perle die alte Stadt, die es – entsprechend der Repräsentationsbedürfnisse des ‚Reichs‘ – weiter zu monumentalisieren und von Artfremdem (zuallererst den jüdischen Bewohnern) zu reinigen und arisch zu historisieren galt. Die gründerzeitlichen Gebiete – unter ihnen vor allem, aber längst nicht nur die Leopoldstadt – galt es großflächig abzureißen und durch ‚aufgelockerte‘ Wohnbebauung, in Siedlungen oder Trabantenstädten außerhalb der Kernstadt zu ersetzen. Voraussetzung für die ‚würdige Fassung‘ waren großräumige Infrastrukturen – nicht zuletzt ein S-Bahn-System zur Versorgung der ‚Stadtlandschaft‘.

Indem dieses strukturelle, von der NS-Raumforschung entwickelte Leitbild in Einzelstudien bislang nicht deutlich genug gemacht wurde, enthält die Geschichte der Wiener Stadtplanung gravierende Lücken. Die NS-Raumordnung figurierte als Ebene über der Stadtplanung und dem Städtebau, als Grundlage und Rahmen der für die Stadt zu treffenden Entscheidungen. Zwischen den Postulaten der NS-Raumordnung, den Phantasmen der Monumentalplaner, den Ankündigungen der Großprojekte des Göring’schen Vierjahresplanes und den Ansprüchen der Wehrmacht, der Reichsautobahn, der Reichsbahn, der Hafenbehörde usw. agierte die Stadtplanung unter Verfolgung der Ziele des NS-Regimes: im Verbund mit akademischen Eliten, die Jahre

vor dem offiziellen ‚Anschluß‘ ein NS-konformes Leitbild entwickelt hatten.

In diesem Konzept war Wien nicht mehr die Jahrhunderte alte Mittelpunktstadt, sondern ein Knoten im Netz des expandierenden ‚Dritten Reichs‘ und – in der Hierarchie und Arbeitsteilung der Großstädte – der Brückenkopf und die Drehscheibe in Richtung Balkan, Südosteuropa und weiter in die Türkei und nach Kleinasien. Dem diente, im Spannungsverhältnis zu den auf Stadt-Land-Ausgleich und Dezentralisierung gerichteten Optionen der Raumordnung, der Anschluss Wiens (begleitend zum ‚Anschluß‘ Österreichs) an große Transversalen (an die ‚Wasserstraße‘ der Donau mit Hafenplanungen und einer halluzinierten Hafenstadt, an die Autobahnlinien mit einem ‚Ring um Wien‘ und Schnellstraßen in und durch die dicht verbaute Stadt und an die Eisenbahnnetze mit einem Durchgangsbahnhof), die Aufwertung Wiens als Messestadt (mit einer Hegemonie in Richtung Südosteuropa) und die Wiedererrichtung Wiens als Modezentrum. Siegfried Mattl hat, ausgehend vom Gauwirtschaftsplan, diese Facetten der NS-Standortpolitik rekonstruiert.

Vieles davon wurde erst konzipiert, als der Zweite Weltkrieg angesichts schlagartig knapper werdende Ressourcen längst andere Prioritäten verlangte. Das besagt aber nichts über die Mission der Planungen und deren Phantasmen. Durchhaltewillen während des ‚Luftkriegs‘ bewies nicht zuletzt die Verwaltung. Während sie, entgegen der Vision des Stadtumbaus, die vorhandene Stadt – nicht zuletzt durch den Einsatz von Zwangsarbeitern – funktionsfähig zu erhalten versuchte, planten die NS-Meisterplaner weiterhin ‚für nach dem Kriege‘.

Das Scheitern der großen Pläne und die weitgehende Erhaltung der gründerzeitlichen Substanzen soll nicht darüber hinwegtäuschen, welche Spuren das NS-Regime dennoch in der Stadt hinterlassen hat. Auch wenn der Krieg großflächige Abbrüche in der Stadt de facto verhinderte, fand innerhalb der Viertel und ihrer Häuser eine andere Form von Zerstörung statt. Die Vernichtung liberaler, sozialdemokratischer und kommunistischer Milieus, die Ermordung christlicher Oppositioneller, die Auslöschung ‚unwerten Lebens‘, die Deportation der jüdischen Bevölkerung, der Holocaust, die Liquidation von Sinti und Roma – all das vollzog sich ohne Abrissbirne und die Reichsbahn baute nicht den Zentralbahnhof, sondern organisierte die Transporte in die Konzentrations- und Vernichtungslager.

Der systematische Terror, der Völkermord, das Verbrechen gegen die Menschheit bildeten sich auf der Ebene der Raumordnung und Stadtplanung nicht unmittelbar ab. Auch der Einsatz von Zwangsarbeitern zur Umsetzung der Projekte war für die Planungseliten ein Sachzwang, den man selbstverständlich oder stillschweigend akzeptierte, damit die Planungsziele nicht gefährdet wurden. Obwohl Wien nach dem Krieg physisch weitgehend wieder aufgebaut werden konnte, war es eine andere Stadt.

Das Thema des Wiederaufbaus ist komplex. Wie Jahre vor der offiziellen NS-Herrschaft akademische Eliten in einem ‚organisch‘ gewendeten Funktionalismus Grundlagen für die

NS-Planungen erarbeiteten, ist in der dann nach 1945 dominanten Linie der Moderne auch ein Nachhall der NS-Ideologie unverkennbar. Im Grundsatz betrifft dies die Frage nach den Alternativen zur gründerzeitlich geprägten, dichten und gemischt genutzten Stadt, die im Nationalsozialismus totalitär und einem ‚rassisch‘ geprägten Feindbild Stadt folgend, in der Moderne hingegen unter demokratischen Verhältnissen entlang des fordistischen Wirtschafts- und Gesellschaftssystems bearbeitet wurden. Ausgehend von dieser Komplexität wollten Siegfried Mattl und ich die lange Linie der Planungsgeschichte Wiens in einem weiteren Schritt, auch grundsätzlich unter der Hypothese einer ‚Ambivalenz der Moderne‘, analysieren. Sein Tod hat dies verhindert.

Die Grundlage für das vorliegende Buch waren die, vom Zukunftsfonds der Republik Österreich und der Stadt Wien finanzierten Forschungsarbeiten *„Groß-Raum Wien“. Stadt- und Regionalplanung als Element imperialer NS-Politik* sowie *NS-Standortpolitik: Wien als „Drehscheibe“ zwischen „Alt-Reich“*

*und Südosteuropa*. Siegfried Mattls Texte wurden überarbeitet, meine Beiträge im Sinne einer leichteren Lesbarkeit stark gekürzt. Zur Vervollständigung der Infrastrukturplanung hat Franz J. Gangelmayer einen Beitrag verfasst.

Das Buch ermöglichten der Zukunftsfonds der Republik Österreich (besonderer Dank an Helene Maimann), die Stadt Wien (besonderer Dank an Brigitte Jilka, Sylvia Mattl-Wurm und Thomas Madreiter) und das Wiener Wiesenthal Institut für Holocaust-Studien (besonderer Dank an Béla Rásky, der das Textkonvolut auf die wesentlichen Aussagen hin orientierte und straffte). Für wertvolle Hinweise während der Textarbeit danke ich Klaus Steiner, Rudolf Kohoutek, Elisabeth Schlebrügge und Winfried Ritt. Und vor allem danke ich Franz Gangelmayer, ohne dessen professionelle Zuarbeit das Buch nicht geworden wäre. Und ich danke Verena Pawlowsky, deren Lektorat die Lesbarkeit, Genauigkeit und Überprüfbarkeit des Textes verbesserte. Die reiche Bebilderung des Bandes ist den umfangreichen Beständen der Wienbibliothek zu verdanken.

## Editorische Notiz

Siegfried Mattls Abschnitte dieses Buches sind wegen seines frühen Todes Manuskript geblieben. Und wie es bei ersten Entwürfen ist, achtet man nicht so sehr auf genaue Zitierung, kürzt ab, ist manchmal ungenau. Siegfried Mattl durfte die Überarbeitung seines Textes, das Lektorat nicht mehr erleben – und so waren einige, wenn auch nicht viele Zitate und deren Provenienz sowie manchmal auch die exakten Fundorte einiger Quellen für uns heute nicht mehr rekonstruierbar. Dies möge man dem Text nachsehen.



# 1. Raumordnung in der Mission der NS-Raumpolitik

Gottfried Pirhofer

Im April 1965, 20 Jahre nach dem Zusammenbruch des NS-Regimes, hielt Rudolf Wurzer,<sup>1</sup> Ordinarius für Raumplanung an der damaligen Technischen Hochschule Wien, in einem Seminar des Österreichischen Städtebunds im Wiener Rathaus den Hauptvortrag.<sup>2</sup> Er stellte anhand von Beispielen eine Tradition der „funktionsbestimmten Stadtplanung“ fest, fand die *Charta von Athen*<sup>3</sup> zu eng und erklärte sie für überholt. Nach einer Referenz auf die mittelalterliche Stadt und der Erwähnung einiger gründerzeitlicher Ansätze fokussierte er – in Anlehnung an die Gartenstadtidee von Ebenezer Howard – auf diverse *Neighbourhood*-Konzepte. Unter Hinweis auf Felix Riehl<sup>4</sup> behauptete er schließlich, dass das Konzept der *Neuen Stadt*, das der Ingenieur und der NSDAP nahestehende Wirtschaftstheoretiker Gottfried Feder entwickelt hatte, „einen wesentlichen Schritt weiter“ gegangen sei.<sup>5</sup> Demnach sei die Stadt ein „Organismus“, der sich

„aus einer ganzen Reihe von Zellen zusammensetzt, die sich dann zu Zellverbänden innerhalb verschiedener Unterkerns um den Mittelpunkt gruppieren. [...] Die Gliederung des Zellkernes muss so gestaltet werden, dass sich das Leben jedes Ortsteiles klar auf seinen Mittelpunkt orientiert und auf das Weiterfließen zu den nächsthöheren Kernbildungen bis zum Stadtmittelpunkt.“<sup>6</sup>

Feder hatte im NS-Regime als Reichssiedlungskommissar und Staatssekretär im Reichswirtschaftsministerium auf die Planung neuer Kleinstädte gedrängt. „Als entscheidender Wendepunkt für das deutsche Siedlungswerk“ schwebte ihm „der Gedanke vor, Land- und Kleinstädte als neue soziale Lebewesen zu gründen und zu bauen“.<sup>7</sup> Danach referierte Wurzer Feders Mitarbeiter und Nachfolger Fritz Rechenberg.<sup>8</sup> Dieser hatte 1940 ein Siedlungskonzept publiziert, das von einer „wissenschaftlich-soziologischen Betrachtung“ ausging. Demnach war es

„eine nationale und ebenso soziale Pflicht der Städteplaner, die weitere polypenartige Entwicklung im Sinne der Großstädte zu verhindern oder wenigstens vermeiden zu helfen, durch Neubildung deutschen Gemeinschaftslebens in neuen Zellen, Orten und Siedlungen, die sich als organisch gebildetes eigenlebendiges Neue entfalten können“.<sup>9</sup>

Es sei nicht möglich, „zu einer natürlichen, bündigen Gemeinschaft“ zu gelangen, „wenn wir die Städte wie die Schwämme wachsen lassen; es muss ihnen das uferlose Wachstum genommen werden, bei dem eine klare, saubere, von großen Verkehrswegen freie und enge Lebensgemeinschaft zwischen den Menschen nicht mehr entstehen kann. Der Vermassung der Großstädte muss entgegengesteuert werden“ durch „Hineinführung des Menschen in eine wirkliche, enge Lebensgemeinschaft mit anderen Bevölkerungsgruppen unter gleichzeitiger Schaffung eines Heimes für seine Familie und die Bindung an die in den Großstädten entrückte Natur“; das formgebende Prinzip müsse die „Schaffung von lebensfähigen Gemeinschaften“ sein, was wiederum „nicht so sehr formale Genauigkeit, sondern eine Elastizität des Entwurfs“ erfordere, „um das tatsächliche Leben später aufnehmen zu können“.<sup>10</sup>

Auf der rassistischen Grundlage des Organischen als Soziologie und Ökonomie der kleinen Kreisläufe hatte Rechenberg ein komplexes Planungsverfahren vorgeschlagen, das – ausgehend von umfangreichen Voruntersuchungen, Standortwahl, Verkehrsplan, netzartiger kleinräumiger Erschließung verschiedener Einheiten für Gewerbe, Wohnen und öffentliche Einrichtungen und unter besonderer Berücksichtigung von Fahrradwegen und der Anlage von Grünzügen – die Stadtgebiete trennen und gliedern sollte. Diese Vorarbeiten dienten der Entwicklung eines Flächenplans, eines Gewerbeplans sowie eines Plans der öffent-

lichen Einrichtungen und in weiterer Folge eines Bebauungs-, Flächennutzungs- und Wirtschaftsplans. Rechenberg betonte den überragenden Stellenwert ‚öffentlicher‘ Einrichtungen: Aufmarschplatz, Ausstellungsgelände, Gemeinschaftshaus, HJ-Heim, Heime für NSDAP, NS-Volkswohlfahrt und Parteigebäude. Um diese Einrichtungen zu positionieren, sollte stadtplanerisch schon vorher eine „Kernteilung“ vorgenommen werden. Seine Konzeption der Siedlung ging von einem großen Grünraum mit eingestreuten ‚öffentlichen‘ Einrichtungen aus: Siedlungshäuser reihten sich an eigene vom Durchzugsverkehr befreiten Erschließungsstraßen.

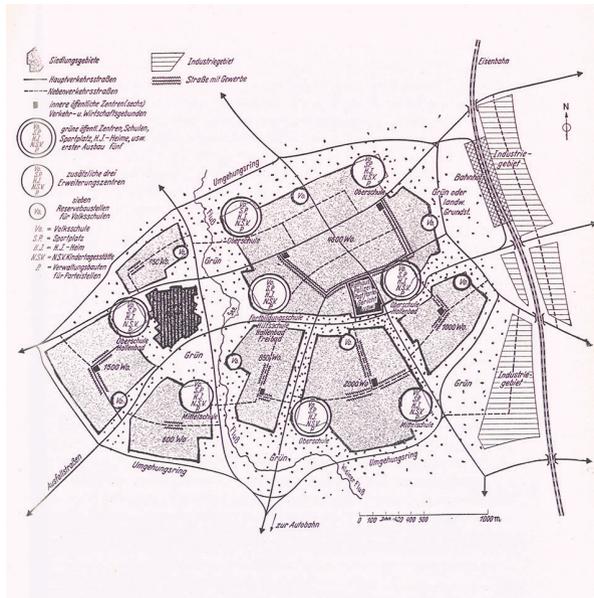


Abb. 1.1: Fritz Rechenberg. Schemaentwurf für eine Stadt von etwa 42.000 Einwohnern. Die formale Anlehnung an die englischen „New Towns“ ist offensichtlich; der Versuch einer genauen Berechnung des Flächenbedarfs der öffentlichen und Dienstleistungseinrichtungen bedeutet einen wesentlichen Fortschritt im Sinne einer verwirklichtbaren Stadtplanung.

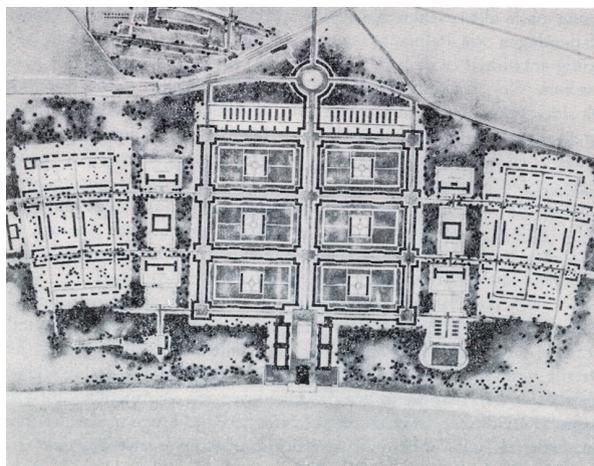


Abb. 1.2: Stadt an der Ostsee.

Laut Wurzer war bei Rechenbergs Konzept, das als eines der zentralen Leitbilder der NS-Siedlungsplanung figurierte, „die formale Anlehnung an die englischen ‚New Towns‘ [...] offensichtlich“; er sah weiters im „Versuch einer genauen Berechnung des Flächenbedarfes der öffentlichen und Dienstleistungseinrichtungen [...] einen wesentlichen Fortschritt im Sinne einer verwirklichtbaren Stadtplanung“.<sup>11</sup>

Nicht nur referierte Rudolf Wurzer NS-Konzepte als Teil einer Fortschrittslinie in der Geschichte der Stadtplanung. Auch die Referenz auf die mittelalterliche Stadt, die Ablehnung der Gründerzeitstadt, in der sich laut Wurzer eine „überstürzte bauliche Entwicklung“<sup>12</sup> vollzogen hatte, und die Gleichsetzung von Stadt und Siedlung bildeten genuine Bausteine der Ideologie des NS-Regimes – sie waren aber in gemäßigter Art auch Bestandteile einer Linie der Moderne, auf die sich Wurzer mit den *Neighbourhood*-Beispielen bezog. 1976 wurde Rudolf Wurzer amtsführender Stadtrat für Raum- und Stadtplanung in Wien.

## Der Aufschwung der Raumordnung unter totalitären Prämissen

Die bis heute weithin sichtbaren Relikte der NS-Herrschaft im Wiener Stadtbild sind drei Flakturmpaare. Weitere bauliche Eingriffe des NS-Regimes sind im Stadtraum verstreut und nicht ohne Weiteres als solche erkennbar. Deshalb mag der Eindruck entstehen, dass die NS-Zeit hinsichtlich der physischen Stadtentwicklung eine zu vernachlässigende Phase war. Dass das NS-Regime aber große Pläne für Wien hegte – „der Perle des Reiches eine Fassung geben“<sup>13</sup> –, ist seit der intensiveren Auseinandersetzung mit den NS-Planungen in ‚Groß-Wien‘ bekannt.<sup>14</sup> Aber bis heute ist die Auseinandersetzung mit der NS-Planung von Bildern des monumentalen Städtebaus beherrscht, von jenen geschriebenen und gezeichneten Machtfantasien, die nach dem Zusammenbruch des NS-Regimes auf dem Müllhaufen der Verirrungen in der Architektur- und Stadtgeschichte landeten: Monumentalstraße auf den Kahlenberg, Denkmal auf dem Leopoldsberg, Erinnerungsmal auf dem Nussberg, monumentale Achsen, Gauhalle, Neugestaltung des Heldenplatzes, Forum Karlsplatz usw.<sup>15</sup> Filmdokumente zeigen den ‚modernen‘ Aspekt des ‚Anschlußes‘, zeigen, dass Hitler in einem zeitgemäßen Daimler in Wien einfuhr, zeigen in der Beflaggung, den Kraftfahrzeugen und Lautsprechern in den Straßen (und den Volksempfängern in den Wohnungen) eine aufpeitschende Medientechnologie. Diese Modernitätlinie galt durchaus auch dem Raum: Obwohl im NS-Regime wiederholt die Wiederkehr des imperialen Charakters Wien beschworen wurde, agierte eine Expertenschaft diesem Diktum widersprechend, indem sie sich gerade nicht auf eine monumentale ‚Mittelpunktstadt‘ bezog, wie es das imperiale Wien ja historisch gewesen war.

Sie interpretierte vielmehr die Städte als Knoten in einem Netz, das deren Rangordnung und Arbeitsteiligkeit – entspre-

chend einer übergeordneten Logik von Herrschaft und Expansion – bestimmte. Das galt umso mehr für Wien, die ehemalige Haupt- und Residenzstadt der Donaumonarchie, deren Rolle in Bezug auf Berlin, Hamburg, Leipzig usw. erst zu definieren war. Die NS-Raumordnung nutzte – durchaus in Verbindung mit der Verkehrsplanung – die Dynamik der Grenzverschiebungen und dadurch Umwertung von Städten und wurde politisch zum übergeordneten Rahmen der Stadtplanung, zum Gegenspieler der Monumentalplanung und zum Gestalter eines fiktiven Ausgleichs von Stadt und Land in einem expandierenden Imperium.

Eine generelle Grundlage der Raumordnung ist die Annahme, dass der Boden eine wertvolle und knappe Ressource sei. In der Gründerzeit trug die Stadtregulierung dem weniger werdenden Boden innerhalb des Territoriums Rechnung; dem stand aber noch keine gravierende Knappheit auch des angrenzenden Landes gegenüber. Noch in den 1920er-Jahren wurde der Boden außerhalb der Städte und der industriellen Agglomerationen nicht als knappes, einer ressourcenschonenden Planung bedürftiges Gut wahrgenommen. Diesen neuen Raum konzipierten die Meisterplaner der Moderne, die fast alle Architekten waren: allen voran Le Corbusier. Planung und Ordnung waren ihm zufolge eine Angelegenheit des funktionell ‚richtigen‘ Konzepts, das – ausgehend von der neuen Stadt – den Restraum in die Natur entließ, die gleichzeitig als Licht, Luft, Sonne und Grün in die Stadt wirken würde.

Zwar hatte es in Deutschland bereits vor der NS-Herrschaft eine Vielzahl von – die Kommunalgrenzen überschreitenden – Planungsverbänden gegeben, aber erst die nationalsozialistische Besetzung des Raumes – eng verbunden mit der Verankerung der ‚Rasse‘ im Boden und der Rede des ‚Volks ohne Raum‘ – erhob die Raumordnung zur staatstragenden Doktrin. Ihre Ziele schienen sich mit der national-egalitären Mission des Nationalsozialismus, der Aufwertung des Naturraums, dem Streben nach einem Ausgleich des Stadt-Land-Gegensatzes, der Kontingenz des Volks zu decken. Der Boden war nicht mehr wie in der funktionalistischen Ideologie der wertneutrale Träger einer neuen rationalen Ordnung, sondern ging eine unauflösbare Verbindung, eine Schicksalsgemeinschaft mit ‚Blut‘ und ‚Rasse‘ ein. In diesem Konzept war der Boden die Basis zur Herstellung von nationaler Autarkie, Volksfortschritt und Wehrhaftigkeit. Damit verknüpft war die Perspektive technischer Modernisierung, die in Einheit mit der Verkehrsinfrastrukturplanung neue Themen vorgab. Hatten bisher Gemeindeautonomie und Kommunalgrenzen die Umsetzung übergreifender Ziele verhindert, eröffneten nun die massiv erhöhte Mobilität, eine zentralistisch geplante Standortverlagerung von Industrien sowie die Möglichkeit der Neugründung ganzer Städte für die NS-Raumordnung ein neues Feld.

Der Nationalsozialismus agierte raumpolitisch als totalitäres, rassistisches, kriegsorientiertes Regime und zugleich als Geburtshelfer der Raumordnung als politisch definierter Disziplin, die sich in einer Ambivalenz zwischen dem Aufschwung der

Raumforschung und ihrer Vereinnahmung durch die Raumpolitik entwickelte. Die grundsätzliche Orientierung dafür bot die Zeitschrift *Raumforschung und Raumordnung*. Gegründet 1936 und herausgegeben von Konrad Meyer, war sie Ideologieplattform und zugleich NS-Sprachrohr, allerdings auch von hoher fachlicher Qualität. Nicht nur wurden raumplanerische Entwicklungen in den USA und in England beobachtet und besprochen, sondern es wurden auch – wenngleich selten – Beiträge aufgenommen, die einen noch nicht offiziell abgeglichenen und potenziell kontroversiellen Standpunkt enthielten: Exemplarisch sei dazu ein Beitrag von Rudolf Hoffmann angeführt, dem die Schriftleitung folgenden Passus voranstellte:

„Wir behandeln in den folgenden Aufsätzen die Probleme, die sich aus den Beziehungen zwischen Maßnahmen der Raumordnung und den Fragen der Verkehrsgestaltung ergeben. Dabei stellt sich als ein Kernpunkt der Aussprache die Frage der Standortentwicklungen der verschiedenen Verkehrsnetze heraus. Es zeigt sich dabei, dass über diese für die Verkehrsplanung entscheidende Frage eine einheitliche Meinung noch nicht in allen Punkten erreicht wird. Wir stellen daher diese Ausführungen im Einverständnis mit der Reichsstelle für Raumordnung zur Aussprache. Im übrigen sei hierzu bemerkt, daß im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft für Raumforschung ein Verkehrsausschuss gebildet worden ist, zu dessen Aufgaben es gehören wird, auch diese grundsätzlichen Probleme zu klären. Auf die Ergebnisse dieser Untersuchungen werden wir zu gegebener Zeit in unserer Zeitschrift hinweisen.“<sup>16</sup>

Einhalb Jahre nach dieser Erklärung, nämlich im Juli 1938, formulierte die Zeitschrift den politischen Auftrag bereits ganz klar und untermauerte ihn mit Stellungnahmen führender NS-Akteure, die das Netzwerk der Macht, das über Diskurs und Praxis der Raumplanung wachte, zeigen:

Reichsminister und Leiter der Reichsstelle für Raumordnung Hans Kerrl gab die raumordnungspolitischen Ziele vor:<sup>17</sup>

- „1.) Stärkung der biologischen Volkskraft;
- 2.) bestmögliche Nutzung des Bodens und seiner Kräfte;
- 3.) arteigene Zuordnung von Volk und Landschaft;
- 4.) Steigerung der Abwehrbereitschaft des deutschen Raumes.“

Ministerpräsident Generalfeldmarschall Hermann Göring betonte die Bedeutung der Durchführung des Vierjahresplanes und leitete daraus ab, dass „die Raumordnung nach übergeordneten Gesichtspunkten einheitlich ausgerichtet und straff geleitet werden“ müsse.

Reichsinnenminister Wilhelm Frick ging von der Parole ‚Volks ohne Raum‘ aus. „Raumnot“ zwingt dazu, Raum zu sparen und somit „Raum zu ordnen“. Nach der Überwindung des, dem Kapital dienenden Liberalismus würden „Erzeugungsschlacht, Vierjahresplan und der Zwang, auf dem Gebiete der Reichsverteidigung Versäumtes nachzuholen“, die Orientierung vorgeben. Er

prognostizierte, dass die Koordination, deren Ziel es sei, „auf dem beschränkten deutschen Raum den vielfältigsten Raumbedürfnissen gleichermaßen gerecht zu werden und dabei dem deutschen Volk [...] Natur und unberührten Heimatboden zu erhalten“ (was als vornehmste Pflicht der Raumordnung galt), schwierig werden würde.

Der Chef des Oberkommandos der Wehrmacht Wilhelm Keitel stellte den Konnex zur modernen Wehrpflicht her, zu deren Aufgaben es gehöre, „das Gebiet der Raumordnung als wichtigen Faktor einzusetzen“.

Der Reichsorganisationsleiter der NSDAP Robert Ley sprach von Boden und Raum als „Grundlage für die Lösung aller sozialen Probleme“ und hob die Zusammenarbeit der Deutschen Arbeitsfront mit der Reichsstelle für Raumordnung hervor.

Der Reichsernährungsminister und Reichsbauernführer Walther Darré betonte „die Frage der Ernährungssicherung, die Erhaltung des bäuerlichen Lebensraums und damit die Sicherung des gesamten Volkslebens“; für ihn war die Hauptaufgabe der Reichsstelle für Raumordnung, „gegenüber den vielfältigen Kräften, die Ansprüche an den deutschen Boden stellen, den Raum des Bauern vor jeder vermeidbaren Inanspruchnahme zu schützen“.

Der Generalinspektor für das Deutsche Straßenwesen Fritz Todt stellte seinem Beitrag das Motto „Ohne Raumordnung keine Verkehrsplanung, ohne Verkehrsplanung keine Raumordnung!“ voran: Für ihn war die Raumerschließung „für die Raumgestaltung von entscheidender Bedeutung“.

Der Reichsverkehrsminister Julius Dorpmüller forderte Synergien zwischen „Raumforschung und Verkehrswissenschaft, Raumordnung und Verkehrspraxis“; nach dem Liberalismus seien im Nationalsozialismus alle „Aufgaben wieder einer einheitlichen Planung im Sinne einer wirklichen Raumordnung“ unterworfen.

Der Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt Albert Speer skizzierte die „baulichen Zentren, Straßen, Plätze[] und einzelnen Bauten bis zur kleinsten Wohnzelle“ der Städte und deren Neuformung auf der Grundlage der planmäßigen Neuordnung des deutschen Raumes.

Der Reichsarbeitsführer Konstantin Hierl betonte, dass – angesichts der „Schwierigkeiten beim planmäßigen Einsatz der Arbeitskräfte, die sich aus dem Vielerlei der Dienststellen ergaben [...], die alle selbständig nebeneinander arbeiten“,<sup>18</sup> – eine Koordination der Aufgaben unerlässlich sei.

Der Reichsminister für Wissenschaft, Erziehung und Volksbildung Bernhard Rust hielt schließlich fest, dass die Aufgabe der Raumforschung darin bestand, „der Politik über die Tagesanforderungen hinaus die für ihre Entscheidungen notwendigen wissenschaftlichen Grundlagen“ zu bieten.<sup>19</sup>

Die sich formierende NS-Raumwissenschaft war sich des Konfliktpotenzials zwischen den diversen Ansprüchen bewusst.<sup>20</sup> Im Zieldreieck von ‚völkischer Gemeinschaft‘, Wehrpolitik und Wirtschaftspolitik, aus dem die NS-Raumforschung ein

Handlungsprogramm abzuleiten versuchte, zeigten sich massive Widersprüche. So stand die Absicht, durch Raumpolitik die ‚völkische Gemeinschaft‘ zu fördern – wozu die Verhinderung der Landflucht durch Aufwertung des Reichsnährstandes, der Abbau des Stadt-Land-Gegensatzes durch Dezentralisierung und Stärkung von Klein- und Mittelstädten gegenüber den Großstädten und Industrieagglomerationen sowie die Stärkung lokaler und regionaler Gemeinschaften gehörten – mit entscheidenden Komponenten der wirtschaftspolitischen Ziele in ständigem Konflikt. Zu diesen wirtschaftspolitischen Absichten zählte nämlich vorrangig die Effizienzsteigerung der Produktion zur Erzielung möglichst weitreichender Autarkie und Wehrhaftigkeit. Dies war das Kernziel des Göring’schen Vierjahresplanes, der mit seinen Großprojekten zu weiterer Konzentration und Agglomerationsbildung tendierte. Und wenn die Entwicklung der ‚völkischen Gemeinschaft‘ – u. a. in der Transformation der Städte und der Aufwertung des ländlichen Raumes – einen hohen Ressourceneinsatz über einen längeren Zeitraum hinweg erforderte, so kollidierte dies mit den wehrpolitischen Erfordernissen, die schnelle Entscheidungen und Prioritätensetzungen verlangten. Und nicht zuletzt fällt auf, dass im Zieldreieck des ‚völkischen‘, Militärischen und Wirtschaftlichen der Naturschutz keine explizite Rolle spielte, was aber bei genauer Betrachtung nicht weiter verwundert, wurde er doch ideologisch als dem ‚völkischen‘ inhärent angesehen.

## Die Planung des ‚Lebensraums‘

Auf der Grundlage der volks-, militär- und wirtschaftspolitischen Trias befasste sich die NS-Raumforschung mit der umfassenden Planung des ‚deutschen Lebensraums‘. Während die ‚Blut und Boden‘-Fraktion ideale NS-Kleinstädte nach dem Schema ‚landschaftsgebundener‘, gleichwohl zellenhafter ‚Siedlungen‘ entwarf, sah die modernistische Linie der NS-Raumordnung die Chance, durch ein dichtes Verkehrsnetz, häufige Verkehrsgelegenheiten und große Geschwindigkeiten räumlich und zeitlich den Raum zu durchdringen. Die wichtigsten und kontinuierlich diskutierten Ziele, entlang derer die NS-Raumwissenschaft vor allem die Infrastrukturdebatte führte, waren folgende:

- eine möglichst netzartige infrastrukturelle Versorgung des gesamten ‚Siedlungsraumes‘, die – verknüpft mit Bevölkerungs-, Industrie- und Wohnungspolitik – die Entwicklungsunterschiede zwischen den Agglomerationen und den ländlichen Gebieten verringern sollte;
- die Auflockerung der Großstädte und deren Transformation in ‚Stadtlandschaften‘;
- die Dezentralisierung von Industrien durch eine neue, großräumig konzipierte Standortpolitik;
- die Erschließung von Landschaftsräumen für die sich entwickelnde Massenfreizeit.

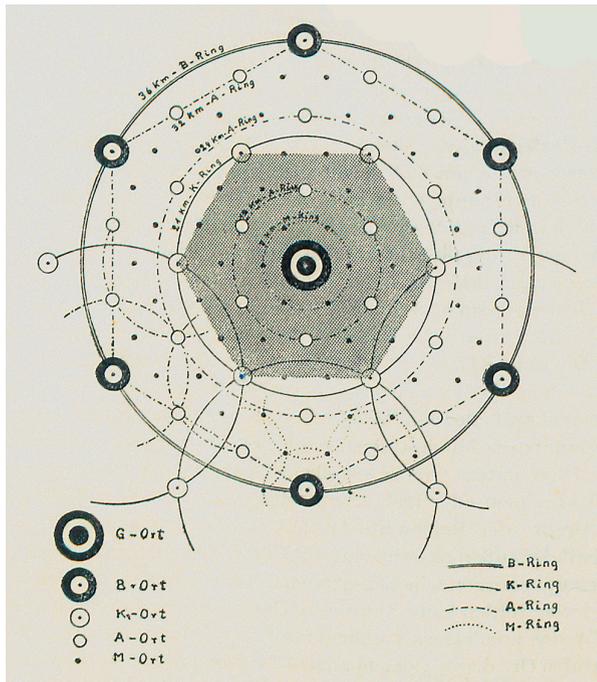


Abb. 1.3: Das System der zentralen Orte nach dem Versorgungsprinzip.

Eine wissenschaftliche Referenz für diese Ziele bot Walter Christallers *Theorie der zentralen Orte*,<sup>21</sup> in dem der Autor ein für die Geschichte der Raumplanung bedeutsames Modell entwickelte, das sowohl die Widersprüchlichkeit der Raumordnung im Nationalsozialismus als auch die Frage der Kontinuitäten von Modellen und Ideologien über politische Brüche und weitreichende andere gesellschaftliche Veränderungen hinweg anspricht.<sup>22</sup> Als zeitweiser Vorsitzender des Erlanger Republikanischen Studentenbundes war Christaller in Auseinandersetzungen mit nationalsozialistischen Studenten verwickelt. Nach 1933 ermittelte die Gestapo wegen ‚kommunistischer Tendenzen‘ gegen ihn. Er entzog sich diesen Ermittlungen zunächst durch Auslandsreisen, kehrte aber wieder nach Deutschland zurück, um dort wissenschaftlich tätig zu werden. Nach seiner Habilitation 1939 rief Christaller den hochschulübergreifenden Arbeitskreis Zentrale Orte in der Reichsarbeitsgemeinschaft für Raumforschung<sup>23</sup> ins Leben, der Konrad Meyer am Berliner Institut für Agrarwesen und Agrarpolitik auf ihn aufmerksam werden ließ. Von hier aus beteiligte sich Christaller, der erst 1940 der NSDAP beitrug, an den Planungen des Reichskommissariats für die Festigung deutschen Volkstums im Osten, wofür er seine eigene Theorie erheblich modifizierte bzw. simplifizierte.

Walter Christaller ging nicht von der im Nationalsozialismus im ideologischen Aufschwung befindlichen Geografie, sondern von volkswirtschaftlichen Theorien aus, die ihrerseits soziologische Dimensionen miteinbezogen, nicht aber die Einflüsse des Raumes auf die ökonomischen Entwicklungen. Wie in einem frü-

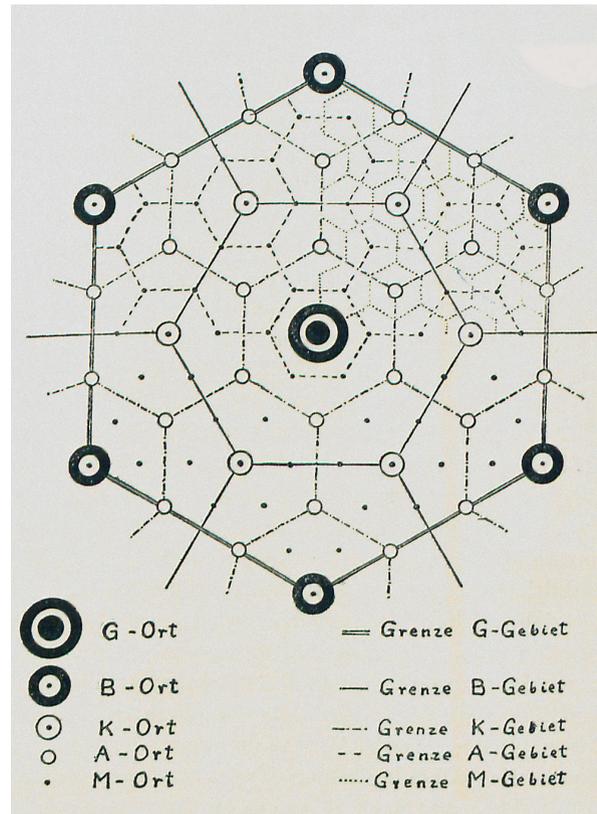


Abb. 1.4: Die Ergänzungsgebiete im System der zentralen Orte.

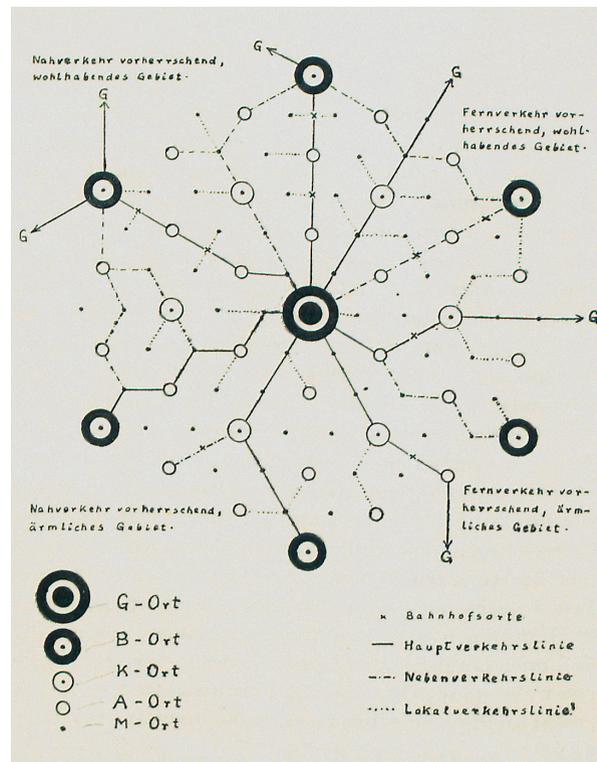


Abb. 1.5: Die Verkehrswege im System der zentralen Orte.

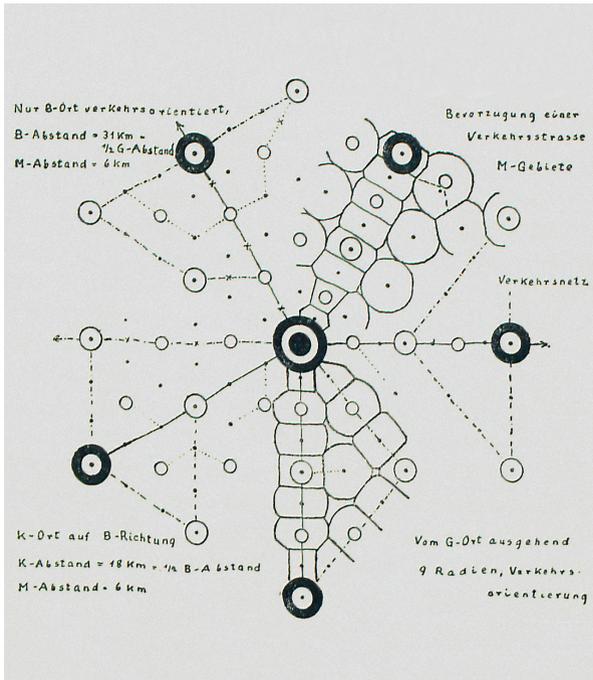
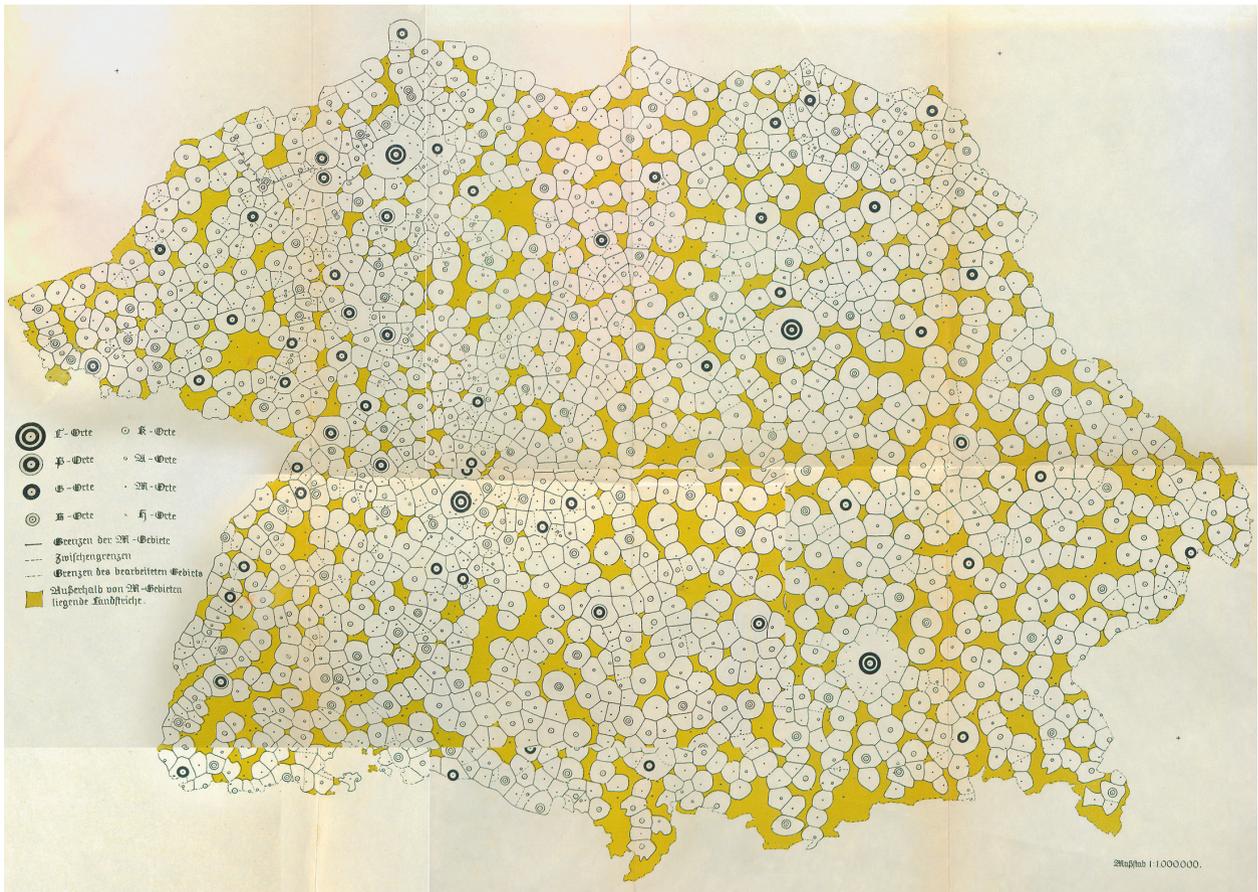


Abb. 1.6: Ein System der zentralen Orte, aus dem Verkehrsprinzip entwickelt.

hen *spatial turn* suchte Christaller nach den Gesetzmäßigkeiten eines „rationalen Wirtschaftsraumes“ und entwickelte das Modell eines Gefüges von Zentralitäten unterschiedlicher Dimension – von der Großstadt bis zur Kleinstadt –, deren Entwicklung und Verteilung er aus dem „Marktprinzip“, dem „Verkehrsprinzip“ und dem „Prinzip der Administration“ erklärte. In Christallers Modell bildeten Stadt und Land keinen Gegensatz, sondern einen durchgängigen Raum, in dem sich Zentren höherer und niedriger Ordnung verteilen. Es war die technokratische Vision einer hierarchischen und zugleich flächendeckenden, kristallinen Struktur, ohne Widerspruch zwischen Stadt und Land und ohne Widerspruch zwischen hoch entwickelten und rückständigen Gebieten. Zum Netz wurden die Zentren durch die Verbindungslinien, die die Verkehrswege waren.

Der NS-Raumpolitik stellte dieses Modell – als rationalistischer Gegenentwurf zum statisch-mythischen Raumkonzept der Geografie – das Konzept eines dynamischen Raumes zur Verfügung, der in mehrfacher Hinsicht gestaltbar wurde; er erlaubte

- Neugründungen auf einer Tabula rasa;
- die Schaffung neuer Zentren für Großprojekte der Industrie- und Siedlungsplanung (entlang des Vierjahresplanes);
- die Aufwertung von Städten durch deren Ernennung zu ‚Führerstädten‘ und gleichzeitig – für die Raumordnung von



18 Abb. 1.7: Die zentralen Orte in Süddeutschland und ihre M-Gebiete.

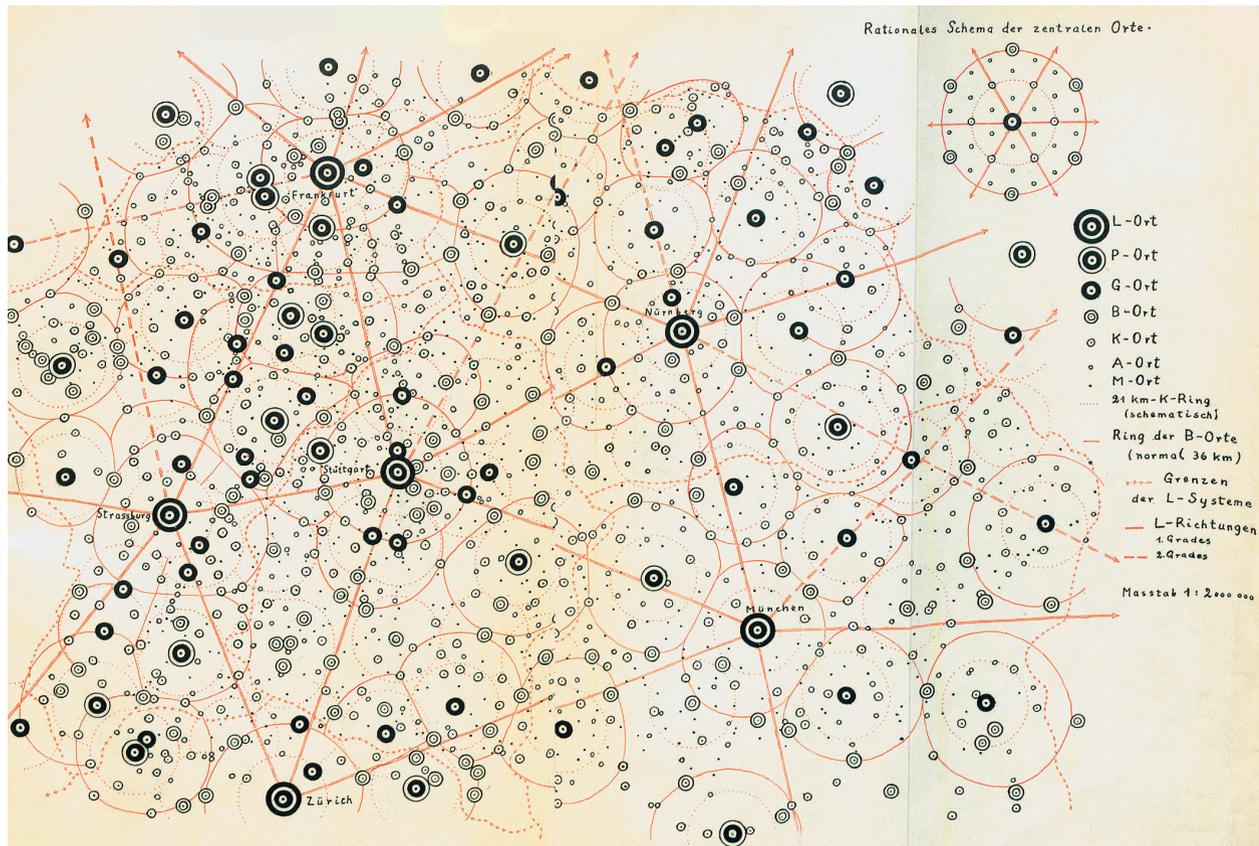


Abb. 1.8: Das System der zentralen Orte in Süddeutschland.

höchster Bedeutung – die Dezentralisierung der Großstädte durch Schaffung kleinerer neuer Zentren.

Der ideologische Profiteur war die Verkehrsplanung, die – großräumig in der Reichsautobahn-, Eisenbahn-, der Wasserstraßen- und in der Flugverkehrsplanung, regional in der S-Bahn-Planung, stadtstrukturell durch ein Ensemble von Maßnahmen –, insgesamt aber jedenfalls in einer Netzstruktur, einen neuen Raum kreieren sollte. Auch ein Anschluss an die Wunschbilder der Monumentalplanung schien möglich. In den Städten konnten U-Bahn-Linien große Kreuze bilden und Aufmarschachsen, die Schneisen durch die aufgelockerten Großstadtzonen schlugen, zu den Gauforen, Ruhmeshallen und Parteigebäuden führen.

### Verkehrsplanung als Herausforderung für die Raumordnung

Unter dem Leitbild der Dezentralisierung von Industrie und Siedlungen versuchte die NS-Raumwissenschaft, die Planungen der Reichsbahn, der Reichsautobahn, der Schifffahrt und des Flugverkehrs im Hinblick auf ihre jeweils eher zentralisierende oder eher dezentralisierende Wirkung zu analysieren und aus den Be-

wertungen sowie entlang von Szenarien Vorschläge für Prioritäten und Synergien zu entwickeln und Grundlagen für politische Entscheidungen abzuleiten. Für die NS-Raumpolitik – als Teil der Gesamtpolitik – war indessen der ‚rationale Raum‘ mit dem symbolischen Raum verknüpft. Mobilisierung als Realität und Mythos, verkörpert durch die Motorisierung, stand zugleich für die Bilder der NS-Bewegung, stand im Einklang mit den organisierten Massenfreizeitfahrten, mit Fortschritt generell, halluzinatorisch popularisiert im Versprechen des Volkswagens, der in der physischen Mobilität den Volksempfänger der Botschaften des Führers ergänzte.<sup>24</sup>

Parallel zur Abarbeitung der Ziele der NS-Raumpolitik setzte die NS-Raumforschung auf ökonomische und soziokulturelle Entwicklungen, die in den führenden Industrieländern, vorrangig in den USA zu beobachten waren und vom Theorieorgan *Raumforschung und Raumordnung* auch kontinuierlich beobachtet wurden. War im Funktionalismus der Verkehr neben Wohnen, Arbeit und Erholung eine von vier Funktionen, so hatte die Entwicklung in den USA dieses Denkmodell insofern längst überholt, als sich dort eine Dynamik zeigte, die für das NS-System Feindbild und zugleich Faszinosum war.

Das augenfälligste Phänomen, das dieser Entwicklungsphase retrospektiv die Bezeichnung Fordismus gab, war der An-

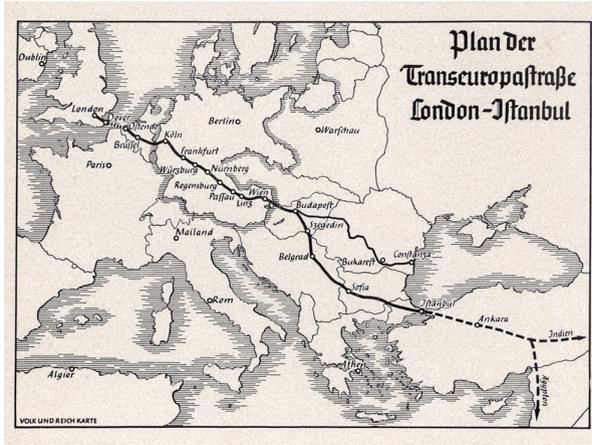


Abb. 1.9: Plan der Transeuropastraße London-Istanbul.

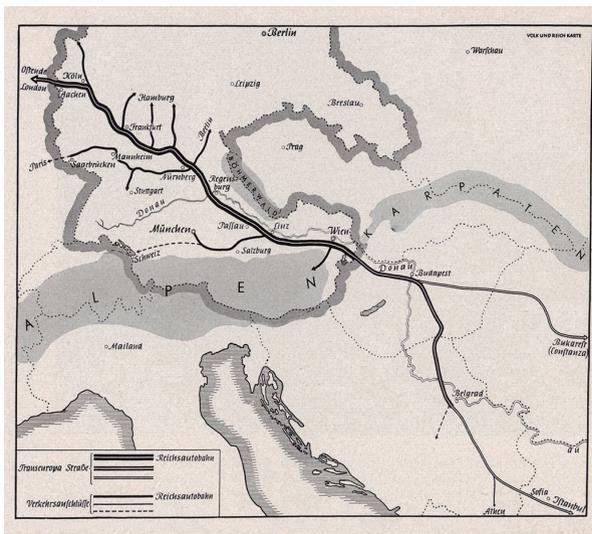


Abb. 1.10: Plan der Transeuropastrasse London-Istanbul.

stieg der auf motorisiertem Individualverkehr basierenden Massenmobilität im Zusammenhang mit der Erhöhung der Konsumkraft in breiten Bevölkerungsschichten, der Entfaltung von Freizeit sowie der Durchsetzung dezentralen Wohnens in einer von industriellen Fortschrittsbildern dominierten und in weiten Bereichen staatlich regulierten Privatsphäre. Hier schienen sich, langfristig gesehen, für die Raumforschung Konvergenzen mit der Entwicklung im NS-Reich abzuzeichnen; nicht zuletzt, weil Hitler den Bau der Reichsautobahn und der Volkswagenwerke beschlossen hatte, die Massenproduktion forcierte und staatlich organisierte Freizeit und familienorientierten Siedlungsbau hochhielt. Die Orientierung an international wirkenden Trends, ohne die Differenzen zwischen den gesellschaftspolitischen Verfasstheiten in den USA und in NS-Deutschland zu benennen, charakterisiert die modernitätsorientierte Linie der Raumwissenschaft, im zum Teil scharfen Gegensatz zu den auf die Mythen von ‚Blut, Boden, Rasse‘, bedachten Positionen.



Abb. 1.11: Flüssiges Schwingen von einer Kurve in die andere.

### Motorisierung als Antrieb für die Raumordnung

Rudolf Hoffmann<sup>25</sup> verfasste 1937 einen programmatischen Text, der die enorme Produktivkraft der Entwicklung der Verkehrssysteme für die Raumordnung herausarbeitete. Während die Eisenbahn beinahe über ein Jahrhundert die Großstadtbildung und Agglomerationsentwicklung – und damit die Stadt-Land-Unterschiede – wesentlich befördert habe, sei mit dem Kraftwagen, der „zu den genialsten Erzeugnissen menschlicher Schöpferkraft“ zähle, ein neuer „Wettbewerb verschiedener Verkehrssysteme um das Verkehrsgut“ entstanden, der zwar die alte Ordnung gründlich störe, aber eine neue raumordnungspolitische und städtebauliche Perspektive eröffne. Die Entwicklung und Verbreitung des Kraftwagens ermögliche, auf der Basis eines weitverzweigten Straßennetzes „neue räumliche Freiheitsgrade“, die „so umwälzend und förderlich für das ganze menschliche Leben geworden [sind], daß die Fortschritte des alten schieneengebundenen Verkehrsmittels dagegen verblassen“.<sup>26</sup>

Hoffmann versuchte, die absehbaren Transformationen der Stadtwirtschaft und der Stadtgesellschaft in ein neues, NS-kon-

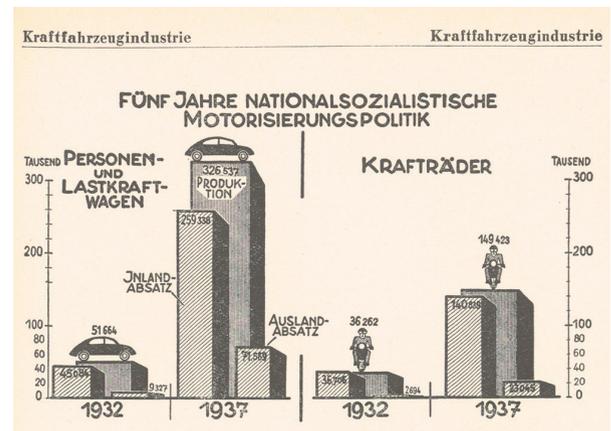


Abb. 1.12: Statistik zur Produktion von Kraftfahrzeugen im Deutschen Reich zwischen 1932 und 1937.

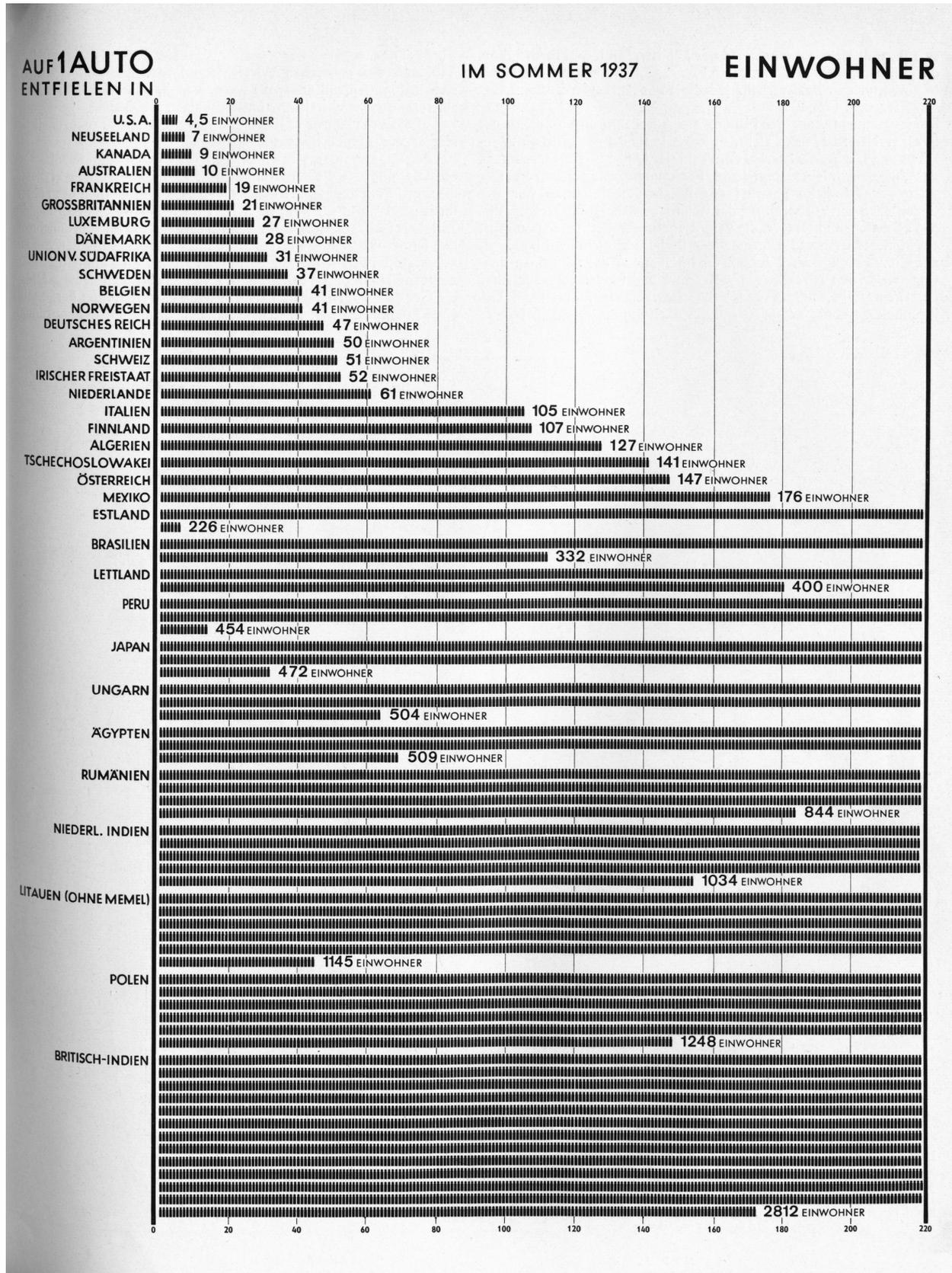


Abb. 1.13: Autobesitz pro Kopf-Dichte im Sommer 1937 im weltweiten Vergleich.

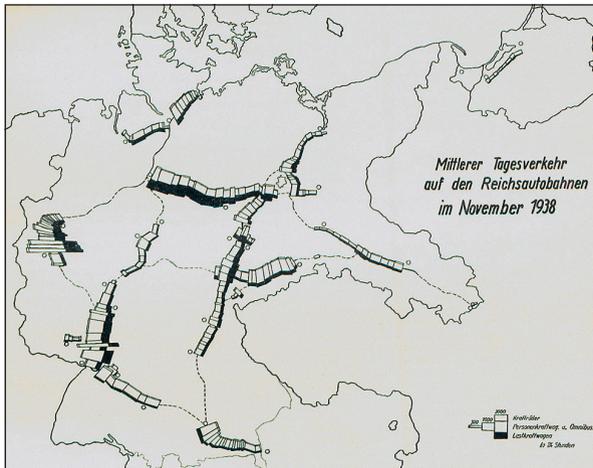


Abb. 1.14: Mittlerer Tagesverkehr auf den Reichsautobahnen im November 1938.

formes Konzept oder Strukturmodell zu fügen. Eine paradigmatische Funktionsveränderung für eine aktive Raumpolitik – weit über die Stadt hinaus – vollzog sich seiner Einschätzung nach im Verkehrswesen auf paradoxe Weise. Zwar könne man vor dem Hintergrund des „früheren wohlgeordneten Zustands“, als die Eisenbahn noch der zentrale und letztlich einzige Entwicklungsträger war, den gegenwärtigen Zustand mit dem neuen Konkurrenten Kraftwagen „verkehrswirtschaftlich z. T. weniger erfreulich“ empfinden; man müsse jedoch „gleichzeitig feststellen, dass den Zielen der Raumordnung bei dem jetzigen Zustand der Verkehrs-Unordnung wesentlich besser Genüge getan wird,“ denn „die gesamte eisenbahnbedingte Siedlungsentwicklung bis zum Weltkrieg und auch von 1920 bis 1930“ habe sich – so Hoffmann – „im Sinne einer überaus beklagenswerten Verstädterung des deutschen Volkes, deren verhängnisvolle bevölkerungspolitische Folgen wahrlich ein ernstes Menetekel sind“, vollzogen, „während gerade der Kraftwagen, dieser ‚Störenfried‘, endlich einmal, gerade weil er aus den bisherigen Bahnen der Verkehrsbedienung herausgeht, auch neue siedlungspolitische Ziele wesentlich unterstützt.“<sup>27</sup>

Wenn der Stadttypus und das Stadtwachstum der Gründerzeit auf der zentralisierenden Wirkung der Eisenbahn beruhten, werde die gegenteilige Wirkung des Kraftwagens eine konträre Entwicklungsperspektive eröffnen und neue siedlungspolitische Ziele – „Auflockerung und Entvölkerung der Großstädte, Neuordnung des deutschen Lebensraumes“<sup>28</sup> – unterstützen.

„Für die Erreichung der großen, im Sinne der Erhaltung und Steigerung unserer Volks- und Raumkraft notwendigen Ziele der Neuordnung des deutschen Lebensraumes kann es keine bessere Gewähr geben, als wenn ein starker Kraftverkehr auf den Straßen in Land und Stadt,

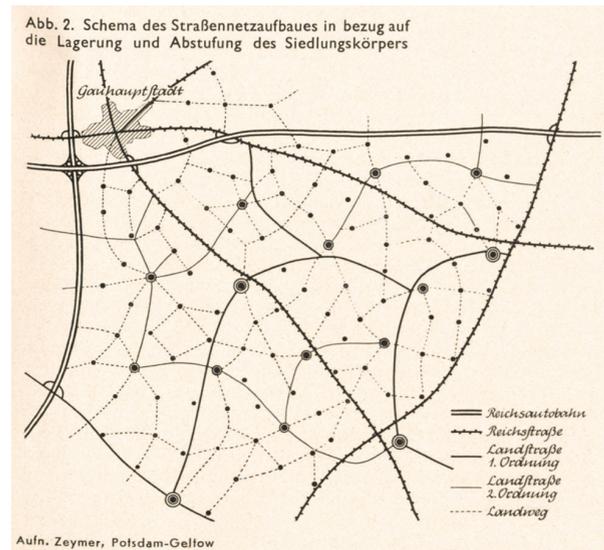


Abb. 1.15: Schema des Straßennetaufbaues in Bezug auf die Lagerung und Abstufung des Siedlungskörpers.

zwischen Wirtschafts-, Wohn- und Erholungsstätten flutet.“<sup>29</sup>

Die Autobahnplanung war in diesem Zusammenhang für Hoffmann weit mehr als ein Symbolprojekt. Wenngleich die wenigen Linien – entlang derer eine begrenzte Zahl von Städten angeschlossen wurde – in einem krassen Missverhältnis zum weitverzweigten Eisenbahnnetz stünden, schätzte er deren „Wirkung sehr viel flächenhafter [ein], als die Eisenbahnen es je gewesen sind und sein können, und zwar deshalb, weil sie im Gegensatz zur Eisenbahn für den Verkehrsabschluss abseits ihrer Linienführung keinen Wechsel der Verkehrsgefäße und damit keinen sprungartig erhöhten Kostenaufwand bedingen“.<sup>30</sup> Rudolf Hoffmann formulierte also schon 1937 jene Perspektive, die nach 1945 – wiederum unter seiner wesentlicher Beteiligung – im Leitbild der aufgelockerten und „autogerechten Stadt“ in

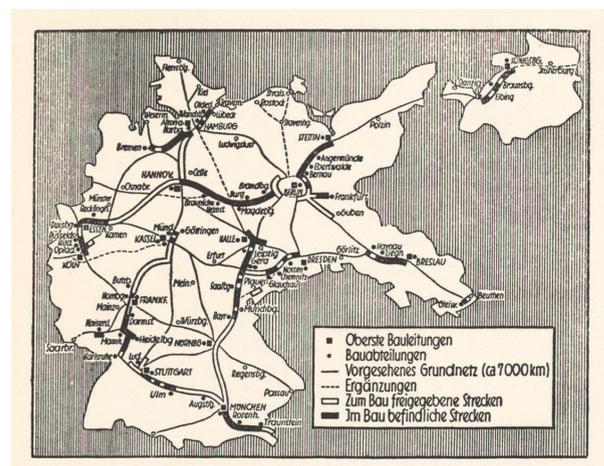


Abb. 1.16: Das geplante Netz der Reichsautobahn im Jahr 1936.



Abb. 1.17: Das geplante Netz der Reichsautobahn im Oktober 1938.

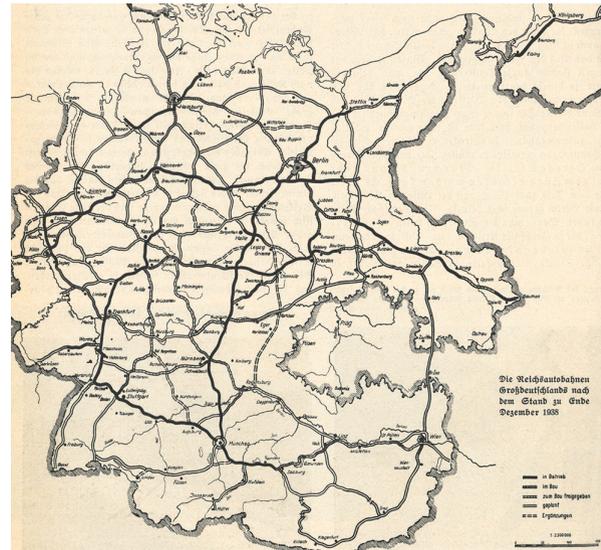


Abb. 1.18: Das geplante Netz der Reichsautobahn im Dezember 1938.

Deutschland und Österreich die fordistische Phase der Stadtentwicklung bis Mitte der 1970er-Jahre prägen sollte.<sup>31</sup>

Mit der Forcierung der schienenungebundenen Motorisierung war die Basis für ein neues Stadtentwicklungskonzept gelegt, das unter dem raumpolitischen Ziel der Auflockerung den US-Fordismus in den Nationalsozialismus zu übertragen suchte. Während die ‚Blut-und-Boden‘-Fraktion Individualisierung mit ‚liberalistischer und jüdischer Dekadenz‘ verknüpfte, gingen Theoretiker der Verkehrsplanung vom motorisierten Individualverkehr, gerade aufgrund der Möglichkeit des individuellen Gebrauchs, als positive Entwicklungsperspektive aus. Für den Verkehrswissenschaftler Carl Pirath war „der individuelle Verkehr [...] so sehr eine persönliche Angelegenheit der Arbeitsleistung und der Erholung für eine große Zahl der Berufstätigen geworden, dass der Staat an seiner Förderung ein besonderes Interesse nehmen muss“.<sup>32</sup> Und es war

„klar, dass das Streben nach einer neuen, innerlich gesunden Ordnung unseres Verkehrsapparates nicht etwa so aussehen darf, dass dem neuen Verkehrsmittel Kraftwagen seine typischen Vorzüge und Vorteile genommen oder auch nur nennenswert beschnitten werden; dafür sind sie den Menschen schon längst viel zu wertvoll und notwendig geworden“.<sup>33</sup>

Emil Merkert<sup>34</sup> wiederum führte an, dass „die ständige Verfügung über ein angenehmes Verkehrsmittel“ und „die Möglichkeit weiträumiger Nutzung wie beliebiger Ortsveränderungen [...] für den Privatkraftwagen eine Wertschätzung hervorrufen würden, die nicht rein ökonomisch bestimmt wird“.<sup>35</sup> Der Besitz eines Automobils werde es ermöglichen, außerhalb der Städte in Gesundheit zu wohnen und zu leben. Begeistert beschrieb Merkert die zivilen Vorzüge des Personenkraftwagens:

„Wer bislang aus Gründen der Berufstätigkeit in der Nähe einer Schienenbahn und deshalb häufig in einer dichten Ansiedlung seinen Wohnsitz wählen musste, kann nun durch den Besitz eines eigenen Verkehrsmittels, nämlich eines Automobils, sich abseits niederlassen. So sind Geschäftsreisende jetzt nicht mehr an die Eisenbahn gebunden. Die Landbevölkerung kann mittels Automobile weiter entfernt wohnende Ärzte aufsuchen, andererseits können Ärzte durch das individuelle Verkehrsmittel Kraftwagen bis in die abgelegensten Wohnsiedlungen gelangen. Dieses Beziehungsverhältnis gilt auch für viele andere Erscheinungen, wie den Besuch von Schulen, Konzerten, Theatern.“<sup>36</sup>

Wer würde heute dieses Zitat dem NS-Diskurs zuordnen? Allein die Relevanz des Szenarios kann retrospektiv nicht dadurch geschmälert werden, dass man sie mit der Entwicklung im Nationalsozialismus – mit den real bescheidenen Produktionszahlen in den Volkswagenwerken – kontrastiert, denn die Raumordnung dachte strukturell und langfristig.

Der hypostasierte Stellenwert des Kraftwagens war ein Signum ebenso des italienischen Faschismus wie des Nationalsozialismus und stand im Einklang mit den Interessen starker Industriefraktionen. Er amalgamierte die Militarisierung mit NS-fordistischen Vorstellungen von Familie, dem Wohnen in Siedlungen und den, für die Zukunft versprochenen, auch räumlich neuen Reichweiten der Freizeit. Diese Positionierung der NS-Raumforschung zwischen den beiden Polen Etatismus und Marktwirtschaft erfordert eine umfassende Analyse: Dabei geht es nicht nur um eine Unterscheidung der „regressiven Modernisierer“<sup>37</sup> von den ‚Blut-und-Boden‘-Ideologen,<sup>38</sup> sondern auch um das Aufdecken von Widersprüchen, die häufig in ein und der-



Abb. 1.19: Lastzug im Wintersturm auf der Reichsautobahn.

selben Position zum Ausdruck kamen – und die letztlich auch die „Ambivalenz der Moderne“ betreffen.<sup>39</sup>

Wenngleich die kurzfristige Umsetzung motorisierter Massenmobilität in Hinblick auf die realen Produktions- und Konsumverhältnisse illusorisch blieb, war immerhin die dafür benötigte Infrastruktur weitgehend vorhanden. Insgesamt hatte das Straßennetz mit seinen Rangordnungen und Verzweigungen ein für die Zukunft offenes Potenzial.

### Lastkraftwagenverkehr und Flexibilisierung

Die Stärke des Lastkraftwagenverkehrs lag in der Beweglichkeit seines Einsatzes und der Beförderungsgeschwindigkeit. Die propagierte Dezentralisierung der Industrie, die kurzfristig beschlossenen Standort- und Fabrikneugründungen und nicht zuletzt die – rasch wechselnden – Erfordernisse der Wehrmacht fokussierten auf die spezifischen Fähigkeiten des Lastkraftwagens, Distanzen schnell zu überbrücken, im Netzverkehr flexible Einsätze und eine zeitliche Flexibilisierung selbst zu gewährleisten. Gerade in der instabilen, schnellen Veränderungen ausgesetzten NS-Gesellschaft und NS-Wirtschaft war Flexibilisierung – auch lange vor dem Kriegsbeginn – eine Überlebensfrage. Dies betraf vor allem die industrielle Produktion, konzeptionell aber auch die Raumordnung, unter anderem im Hinblick auf die Frage, wie mit den militärpolitischen Zielen und Interessen umzugehen sei. Was der Volkswirt Hans Weigmann<sup>40</sup> im militärpolitischen Leitbild als eines der großen Dilemmata der Raumplanung ansprach – die geforderte Flexibilisierung, die der Orientierung auf langfristige Planungen widersprach – wurde durch den forcierten Lastkraftwageneinsatz weiter verschärft. Gleichzeitig stärkte der Lastkraftwagen durch seine flexible Einsatzfähigkeit Standortpotenziale außerhalb der Ballungsräume und ermöglichte dezentrale Entwicklungen und die Aufwertung des Landes.



Abb. 1.20: Die Reichsautobahn: „Gerüstet für Krieg und Frieden“.

### Der Volkswagen als Bedürfnis- und Planungsgenerator

Perspektivisch figurierte „der in der Anschaffung und Unterhaltung billige Volkswagen“,<sup>41</sup> „der nicht nur durch seine niedrigen Betriebskosten, sondern durch das auf 13.000 Kilometer zunehmende Reichsautobahnnetz stark gefördert werden wird“,<sup>42</sup> im Raumordnungsdiskurs als zentrales Instrument für die Dezentralisierung der Wohnstätten. Zwar gründete das raumpolitische Szenario zunächst nur auf dem ‚Führerwort‘, konnte jedoch in längerfristiger Perspektive auf die Entwicklung in den hoch industrialisierten Staaten, allen voran den USA, verweisen. Dennoch blieb kurz- und mittelfristig die Ungewissheit hinsichtlich der zu erwartenden Verbreitung des ‚Volkswagens‘, da er noch gar nicht produziert wurde. Dessen „zu erwartende Vermehrung“ – in dieser Diktion nahezu biopolitisch codiert – werde „von großem Einfluss darauf sein, in welchem Umfang neue Bauvorhaben, wie Ausbau vorhandener Straßen, neue Umgehungsstraßen um größere Ortschaften, Parkplätze und Einstellräume, in nächster Zeit durchgeführt werden müssen“.<sup>43</sup>

Insgesamt erwartete der Ministerialbeamte und Ingenieur für Verkehrswesen und Statistik Werner Teubert zunächst keine massive Verkehrszunahme, sondern eine Verschiebung der Anteile von öffentlichem Verkehr zu motorisiertem Individualverkehr, denn

„wenn auch der Volkswagen zum großen Teil zusätzlichen Verkehr bringen wird, so wird er doch auch im Berufsverkehr und noch stärker im Ausflugsverkehr die öffentlichen Verkehrsmittel entlasten; weniger wohl die Straßenbahnen als die Reichsbahn und den Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen“.<sup>44</sup>

Dies war das Szenario eines NS-Fordismus, in dem sich durch massive staatliche Regulierung, Förderung und Planung Massenproduktion und Massenkonsum und ein damit verknüpfter Lebensstil entwickeln würden. Die Individualisierung des Verkehrs und nicht zuletzt des Freizeitverkehrs durch Motorisierung hatte allerdings ihr Gegenstück in der organisierten Freizeitmobilität. Das Szenario ging davon aus, „dass die ‚Kraft durch Freude‘-Fahrten schon wegen der geplanten großen Erholungsstätten weiter ausgebaut und den Verkehr der Reichsbahn sowie den Fernverkehr mit Autobussen stärken werden“.<sup>45</sup>

## Der Kraftomnibus



Abb. 1.21: Die fahrbare Ausstellung Der Vierjahresplan. Die Seitenwände der Lastwagen waren aufklappbar und wurden als Dach für die Ausstellungs-„Halle“ genutzt.

Ergänzend zum ‚Volkswagen‘ figurierte der ‚Kraftomnibus‘ als Verkehrsmittel, das auf mittlere und kürzere Entfernungen insbesondere „in weniger dicht besiedelten Gebieten [...] einen hervorragenden Beitrag zur Auflockerung der Wohn- und Arbeitsgebiete leisten kann“.<sup>46</sup> In einer ebenso perfiden wie naiven Adaption des Funktionalismus – wonach bei einer Neuordnung von Wohn- und Arbeitsplatz auf der einen Seite „kleinere Wohnstädte gebildet werden, in denen außer den Wohnungen für die Bevölkerung nur Handwerks- und Kleinhandelsbetriebe, kulturelle bzw. geistige Pflegestätten und die Sitze der Verwaltungsbehörden zugelassen werden dürften“, und „auf der anderen Seite [...] getrennt in besonderen Städten die Industrie- und Großhandelsbetriebe zusammenzufassen“<sup>47</sup> wären – hätte der Kraftomnibus die erzwungene Massenmobilität sicherstellen sollen. Im Fall etwaiger Kapazitätsgrenzen des Kraftomnibusbetriebs sah Merkert als Verbindung zwischen den Städten Schienenbahnen vor.

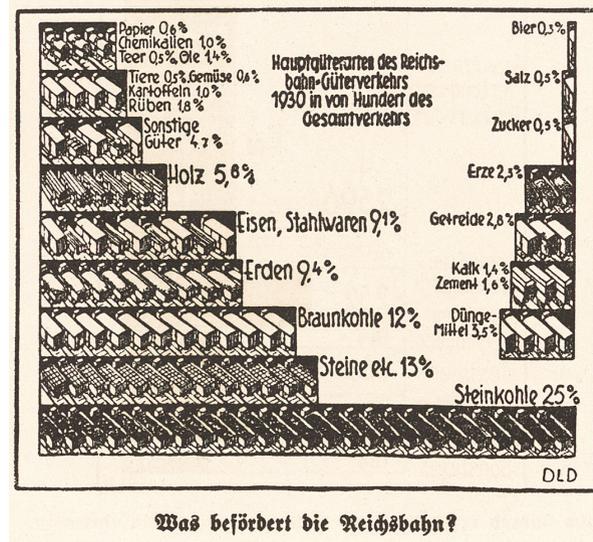


Abb. 1.22: Hauptgüterarten des Reichsbahn-Güterverkehrs 1930.



Abb. 1.23: Am Bahnhof Berlin-Grunewald traf am 13. Juni 1939 die von der Lokomotivefabrik Henschel und Sohn in Kassel erbaute damals schnellste Lokomotive der Welt ein. Statt des üblichen Zweizylinder-Triebwerkes hatte die neue Schnelllokomotive ein Dreizylinder-Triebwerk und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 185 km/h.

## Die Schutzbedürftigkeit der Reichsbahn

Adolf Hitler sah in der Eisenbahn ein „großes sozialistisches Unternehmen, das in mehr als einer Hinsicht als Gegenbeispiel gegen die Bedeutung privatkapitalistischer Wirtschaftsführung dienen könne“: Das Verkehrsnetz der Bahn sei „in seinem innersten Wesen sozialistisch empfunden und sozialistisch gedacht“.<sup>48</sup> Es sei das Besondere dieses Unternehmens, dass an der Spitze nicht die Frage des Gewinns, sondern die Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses stehe.<sup>49</sup> In der Person Hitler zeigen sich einige der Widersprüche und Konfliktlinien des NS-Regimes. Parallel zur Forcierung der Reichsautobahnen und des Volkswagens bekannte sich Hitler zur ‚sozialistischen‘ Überlegenheit des etablierten Staatsunternehmens. Unrentable Linien abzubauen wäre „eine Rückkehr in schlimmste, nur kapitalistische Auffassungen“; es sei die „Aufgabe, dafür zu sorgen, dass in der Zukunft zwischen diesem sozialistischen Unternehmen und dem vorwärtsstürmenden Neuen unserer individuellen Verkehrsbedürfnisse eine Synthese gefunden wird“.<sup>50</sup>

Tatsächlich hatte der Güterverkehr auf der Reichsbahn eine starke Steigerung verzeichnet. Allerdings erwartete die Raumplanung von den Reichsautobahnen längerfristig eine wesentliche Beschleunigung und Verbilligung des Lastkraftwagenverkehrs und damit eine massive Konkurrenzierung der Reichsbahn. Zudem sollten die geplanten Wasserstraßen Schwertransporte übernehmen. Demgemäß waren die groß angelegten Ausbaupläne für Bahnlinien und speziell für Bahnhöfe für die Raumwissenschaft kein Thema.

## Das Phantasma der Wasserstraßen

Bereits die Benennung zeigt den Versuch, eine Analogie zur Straßenplanung vorzunehmen, sowie die funktionelle Instrumentalisierung der Flüsse, die auf einer anderen Ebene höchste mythische Bedeutung hatten. In den späten 1930er-Jahren betrug die Dichte des Wasserstraßennetzes nur ein Sechstel der Eisenbahndichte, von der Dichte des Straßennetzes nicht zu reden. Zudem waren „seine Parallelbeziehungen zu den übrigen Verkehrsmitteln [...] sehr uneinheitlich im Raum verteilt und in manchen Gebieten, wie beispielsweise im Rheingebiet, stark, in anderen Gebieten dagegen, wie beispielsweise in Mitteldeutschland, schwach“.<sup>51</sup>

Allerdings war – nicht nur aufgrund der groß angelegten Ausbaupläne durch Flussvertiefungen, Kanäle und neue Großhäfen – im Güterverkehr auf den Wasserstraßen eine starke Steigerung zu erwarten, da die Leistungsfähigkeit der Systeme durch neue Schiffe, verbesserte Umschlageneinrichtungen und Großbraumwagen erhöht worden war. Dennoch stand die Raumordnung den Ausbauplänen kritisch gegenüber, da sie in den Wasserstraßen „den stärksten Keim von Ballungen in Industrieorten“ sah,<sup>52</sup> erkennbar etwa an den Aggregaten von Industrie- und Handelsbe-



Abb. 1.24: Güterbeförderung auf den deutschen Wasserstraßen vor 1929.

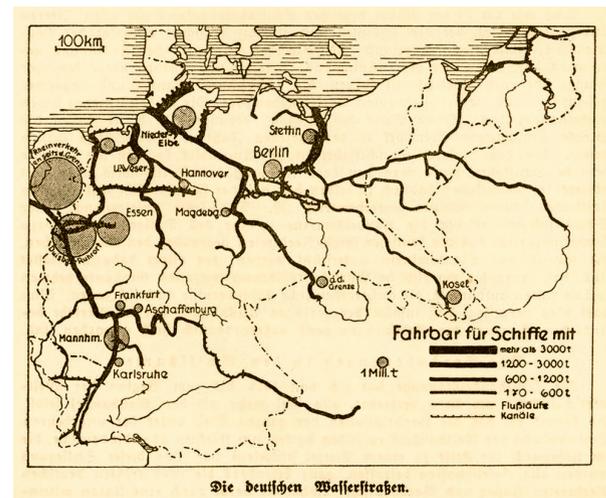


Abb. 1.25: Die deutschen Wasserstraßen 1935.



Abb. 1.26: Wasserstraßen in Deutschland und Südosteuropa.

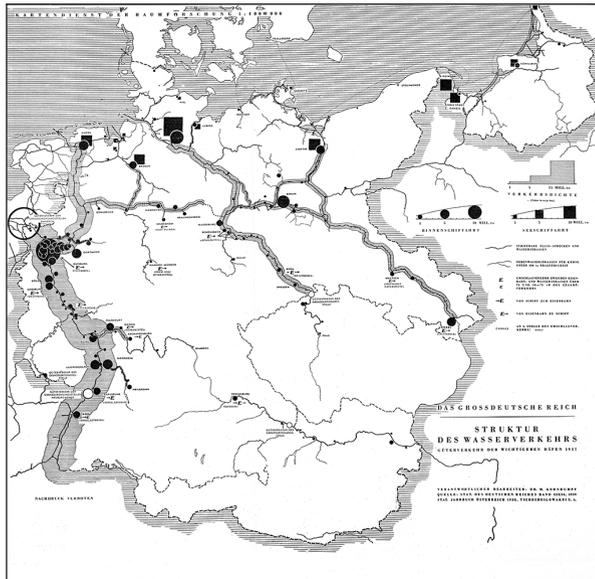


Abb. 1.27: Struktur des Wasserverkehrs 1937.

trieben an den Knotenpunkten der großen Wasserstraßen, am Rhein, an der Elbe und an den Kanälen. Die niedrigen Transportkosten, vor allem für Rohstoffe, und die hohen Umschlagkosten für den Weitertransport auf Schiene oder Straße würden die Industrien motivieren, sich verstärkt an den Häfen anzusiedeln, und damit die Industrieballung begünstigen. Somit seien die Wasserstraßen am wenigsten geeignet, netzartig Gebiete zu erschließen. Tatsächlich wurde das großdimensionierte Ausbauvorhaben der Wasserstraßen in den folgenden Jahren vor allem kriegsstrategisch begründet: Notwendig sei ein autarkes Binnenschiffahrtsnetz, das eine Alternative zu den Über-See-Transporten bot, da diese unter Kriegsbedingungen zunehmend riskant geworden waren.



Abb. 1.28: Das deutsche Wasserstraßennetz 1941.



Abb. 1.29: Donauflotte: Das Wachboot „Birago“, das noch aus dem Ersten Weltkrieg stammte, patrouillierte 1939 auf der Donau bei Linz.

## Die Horizonte des Luftverkehrs

Der Diskurs der Raumordnung beschränkte sich auf das Thema der zivilen Luftfahrt. Als treibende Faktoren galten die generelle Internationalisierung der Wirtschaft und die expansive Politik des ‚Dritten Reichs‘, vor allem in Hinblick auf Südosteuropa. Der Flugverkehr sei zu einem Wirtschaftsfaktor ersten Ranges geworden, und nachdem die Deutsche Lufthansa 1939 die Österreichische Luftverkehrs A.G. eingegliedert hatte, sei nicht nur die Gesamtflugleistung massiv gesteigert worden, sondern auch das strategische Ziel erreicht:

- „1.) Deutschland mit den wichtigsten europäischen Wirtschaftszentren zu verbinden [...];
- 2.) den bedeutenden Städten des Reiches Anschluss an das europäische Luftverkehrsnetz zu schaffen und
- 3.) Deutschland mit denjenigen außereuropäischen Gebieten luftverkehrsmäßig zu verbinden, zu denen es starke wirtschaftspolitische Beziehungen unterhält – also Deutschland an den Weltluftverkehr anzuschließen.“<sup>453</sup>

Im Unterschied zum Thema der Motorisierung auf der Straße hatte die Raumordnung zum Luftverkehr keine explizite Posi-

tion. Die Frage nach zentralisierenden Effekten durch Errichtung und Ausbau von Flughäfen in den Ballungsräumen wurde nicht diskutiert. In einer Semantik, die die Entwicklung im Luftverkehr an das Leitbild der Dezentralisierung assoziativ anschlussfähig machte, wurde weniger von ‚Linien‘ als vielmehr vom Ausbau des ‚Luftverkehrsnetzes‘ geschrieben.

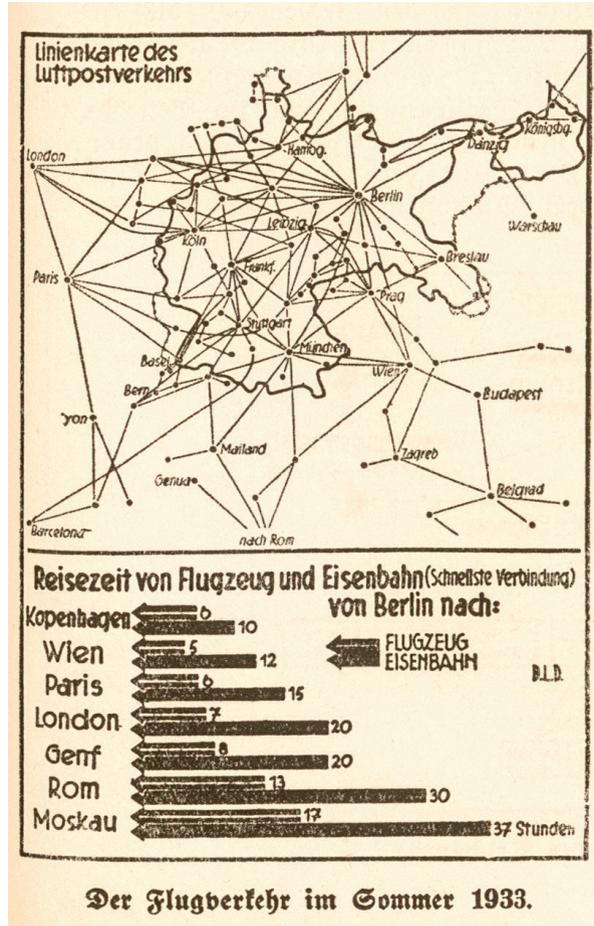


Abb. 1.30: Der Flugverkehrsplan im Sommer 1933.

### Feindbild Stadt – Raumordnung als Ebene über dem Städtebau

Die NS-Raumordnung sah in der Entwicklung der Verkehrsnetze den Hebel zur Transformation und Auflöcherung der Großstadt. Sie befand sich damit im Spannungsverhältnis zur Fraktion der städtebaulichen Monumentalplaner, die den Schwerpunkt auf Repräsentation und Machtsymbolik legten. Gemeinsam jedoch war beiden Fraktionen der Wille zur Überwindung der ‚liberalistisch‘ geprägten Stadt. Aus Sicht der NS-Raumordnung hatte sich in der ‚liberalistischen Gründerzeit‘ ein sogenannter Städtebau herausgebildet, der das ihm begrifflich zugewiesene Feld – nämlich den Städtebau – bei weitem überschritt. Denn unter Städtebau sei eigentlich nur die Baugestaltung der Städte zu

verstehen, der Städtebau habe sich darüber hinaus aber auch den grundsätzlichen Einfluss auf das Umland der Städte ange-maßt. Zur Überwindung der Hegemonie der Städte, die den Stadt-Land-Gegensatz verschärft habe, sei künftig zwischen Plänen, die den Raum der Gemeinde in den ihn umgebenden Großraum organisch einfügen, und den Plänen, die – auf das Gemeindegebiet beschränkt – für seine zweckmäßige Baugestaltung sorgen, klar zu unterscheiden. Ersteres sei das Feld der Raumordnung als eines der Stadtplanung übergeordneten Konzeptes.

Der Städtebau habe sich auf der Grundlage eines formal definierten Territoriums ein eigenes Instrumentarium geschaffen, das den Zusammenhang der Stadtentwicklung mit einer weitergehenden Raumordnung negiere. Die geltende Gemeindeautonomie infrage stellend, forderte die NS-Raumwissenschaft eine Zurückstufung der kommunalen Planungskompetenzen. Künftig sei die städtebauliche Planung als die „unterste Stufe der Raumordnung überhaupt“ zu definieren.<sup>54</sup> Deziert lehnte der Kommunalpolitiker Kurt Jeserich die Politik der Gebietserweiterungen ab, in denen er keine Lösung des „Großstadtproblems“, vielmehr dessen Fortsetzung und sogar einen neuen „Großstadtimperialismus“ sah, der zu Einbußen im „Gemeinschaftsgefühl“, das in kleineren Gemeinden höher als in der Großstadt sei, führen werde. So wie Walter Christaller forderte er stattdessen, „um die Großstadt einen Kranz leistungsfähiger mittlerer und kleinerer Städte zu legen – ein Problem, das bei den heutigen Verkehrsverhältnissen keineswegs unlösbar erscheint“.<sup>55</sup>

Ziel der Raumordnung war die Transformation der dicht bebauten, gemischt genutzten und wesentlich von der Gründerzeit geprägten Großstadt in eine aufgelockerte und naturnahe ‚Stadtlandschaft‘. In der NS-Raumplanungstheorie war ‚Siedlung‘ nie nur der physische Neubau, sondern die langfristige Perspektive der Transformation der (Groß-)Stadt, deren umfassende Basis die Landschaft war. 1936 publizierte Fritz-August Wilhelm Markmann – Oberbürgermeister von Magdeburg – einen Beitrag über die nationalsozialistische ideologische Grundlage der Landschaft, deren „Aussehen“ nicht nur Änderungen unterworfen sei, sondern noch tiefer, sich auf den „Boden“ beziehe, bleibe doch „der Boden [...], das Blut, die Rasse [...] Grundlage der Gestaltungskraft der Nation und der durch sie bestimmten Stadt“.<sup>56</sup> Dennoch sei „eine Verneinung der Stadt überhaupt“ nicht sinnvoll, da die „Stadt genauso wie das Dorf, wie jeder Flecken, eine Lebensäußerung der Landschaft“ sei. Die historische Entwicklungslinie vom Dorf zur Stadt gebe jedem städtischen Gemeinwesen

„jenes landschaftliche Fluidum, jenen schollengebundenen Charakter mit auf den Lebensweg, der die Individualität der einzelnen Städte mehr oder weniger ausprägt – weniger, je mehr sie sich von ihrem dörflichen Dasein entfernen und zur Großstadt werden, die als Masse aus Eisen, Beton, Stahl und Asphalt landschaftsgebundene



Abb. 1.31: Geburtendefizit in den Städten – Geburtenüberschuss auf dem Land, 1935.

Formungskräfte nur noch dem Wissenden und Forschenden unter der Oberfläche darbieten. Aber vorhanden sind diese Kräfte immer noch, selbst in der extremsten Großstadt.<sup>57</sup>

Ziel war die Freilegung dieser Kräfte in der Stadt.

Die ‚Stadtlandschaft‘ war ein Leitbild im konkreten Wortsinn, das allerdings im Konflikt mit der NS-Affirmation des Monumentalen stand. Gefordert wurde eine grundlegende Transformation des Stadt-Land-Verhältnisses, und zwar auch innerhalb der Stadt. Damit wurde, speziell für die Raum- und Landesplanung, deren bisherige Betrachtungsweise von den Städten ausgegangen sei und die „von dort aus in den Raum, in die Landschaft hinaus“ geblickt habe, „um diese den städtischen Zielen und Zwecken nutzbar zu machen“, nun die Landschaft zur Referenz und Grundlage der Planungen erhoben.<sup>58</sup> Speziell in der Siedlungsplanung wird dies dann die Ideologie des ‚landschaftsgebundenen Bauens‘ sein.

Dementsprechend kritisierte Märkmann die Pläne zur Schaffung von Großräumen, wie ‚Groß-Hamburg‘, dem Vorbild für das dann folgende ‚Groß-Wien‘. Da die Grundlage der Entwicklung für sämtliche Siedlungsformen der Raum sei, sei nicht von den Städten, sondern von der Landschaft auszugehen. In diesem Gesamtrahmen der Raumordnung sei „die Eingliederung der Gemeinden in die Landschaft notwendig“, sei es „erforderlich, die Städte als Bestandteil der Landschaft zu sehen, und ihre Planungsaufgaben nicht mehr egoistisch, sondern ‚altruistisch‘ vom Raum her zu lösen“.<sup>59</sup>

Das Konzept der neuen Siedlung erfordere einen grundlegenden Paradigmenwechsel, nicht zuletzt gegenüber dem funktionalistischen Siedlungsbau. „Eine gesunde Ansetzung der Siedlungen, die Berücksichtigung guter und günstiger Verkehrsbedingungen, die Beschaffung billigen Siedlungsgeländes [...], das

wären bisher die Fragen, die als ausschlaggebend bei Siedlungsunternehmen angesehen wurden.“ Demgegenüber werde die neue Raumordnung „grundsätzlich einen weiteren Faktor berücksichtigen müssen: die organische Einfügung der Siedlung in die Landschaft“.<sup>60</sup>

## Die autogerechte Stadt

Durchgängig in der NS-Raumkonzeption war die – im Einzelnen unterschiedlich rabiate – Großstadtfeindschaft. Zentrales Paradigma der Schaffung einer neuen Siedlungsform als ‚arisches‘ Lebensgelände war die Landschaft. Zur – im Sinne eines Kontinuums der ‚Stadtlandschaft‘ – erforderten Auflockerung der Stadt setzte die NS-Raumplanung aber auch auf den Kraftwagen als – im wahrsten Sinne des Wortes – Bahnbrecher. Dessen Anforderungen an das Wegenetz der Städte werde jenen Umbau der Stadt erwirken, der einer „bislang geknebelten Stadtbaukunst“ und den Hygienebemühungen misslungen sei. Allerdings sei dies ein Prozess, der nicht auf einer „sofortigen Durchführung zur Zeit unmöglich zu verwirklichender Umbauabsichten“ beruhen könne, sondern „Planung auf weite Sicht“ erfordere.<sup>61</sup> Dies ist das kompakte NS-Leitbild zur autogerechten Stadt.

Ausgenommen waren die Altstadtkerne, deren Gassen und Plätze „dem Aufbau jedes Gemeinwesens das Gepräge“<sup>62</sup> gäben. Dies galt jedoch nicht für die großflächige, gründerzeitlich geprägte Stadt. Im Kompromiss zwischen der Erhaltung der Altstadt und dem kraftwagengerechten Stadtbau schienen Ringplanungen angebracht: nicht Durchbrüche und Transversalen durch die Stadtkerne, sondern – möglichst nah „an das Altstadtgebiet herangetragen“ – „Grünringe mit eingelegten Verkehrsbandern“.<sup>63</sup> Dabei fällt die Entsprechung mit den lokalen Wiener NS-Konzepten der Vervollständigung der Wiener Ringstraße auf: Was zugleich auch bedeutet, dass das NS-Ringstraßenprojekt – in der Literatur bisher ausschließlich als städtebaulicher Monumentalentwurf interpretiert – eine funktionelle Brücke zu idealtypischen NS-Versuchen enthielt, die Stadt kraftwagengerecht zu gestalten.

Für den künftigen innerstädtischen Verkehr ergab sich folgende Rangabstufung der Straßen:

- Verkehrsstraßen ohne Randbebauung, die „dem Kraftwagen zu voller Entfaltung zur Verfügung“ stehen sollten, wobei die Kreuzungspunkte durch Verkehrsauffänger weitest möglich reduziert werden sollten;
- Randbebaute Stadtstraßen, zu denen „die zur Zeit bestehenden Straßen des Stadtgebietes“ zählten. Dem Kraftwagen waren hier Beschränkungen in Bezug auf Geschwindigkeit auferlegt, die von örtlichen Verhältnissen bestimmt wurden. Die Stadtstraße stellte „gleichzeitig die Verbindung her zwischen der Verkehrsstraße und der Wohnstraße“;
- Wohnstraßen (Wohnwege) sollten „den Verkehr der Anlieger“ vermitteln und „in erster Linie dem Menschen und sei-

nen Wohnbedürfnissen“ dienen, wobei „der Motor [...] hier in bescheidene Grenzen zurück[trat]“.<sup>64</sup>

Mit dieser obigen „flüchtigen Skizze“ war ein Dispositiv formuliert, das als planerisches Selbstverständnis auch im Wiederaufbau der Nachkriegszeit und weit über ihn hinaus ungebrochen blieb.

1937 publizierte der Architekt – und in den 1960er-Jahren oberste Stadtplaner Wiens – Roland Rainer einen Beitrag zur Reichsautobahneinfahrt in ‚Groß-Hamburg‘, der das Bild einer autogerechten Stadt skizzierte. Die „Ruhe und Geschlossenheit der Straßen und Plätze alter Städte“, die tradierte Einheit der städtischen Straßen werde durch den motorisierten Verkehr zerstört, der den Fußgänger gefährde und durch diesen behindert werde. „Der Kraftwagen braucht wenig unterbrochene, kreuzungsfreie Fahrbahnen, um seine Geschwindigkeit entfalten zu können. Der Rand der Fahrbahn ist kein geeigneter Platz für menschlichen Aufenthalt, Gehsteige, Wohnungen und dergleichen.“ Für die Stadtplanung bedeute dies, dass sie künftig „zu einer strengen Trennung von Verkehrsfläche und Aufenthaltsfläche gezwungen“ sei. Gleichzeitig setze „die leichte Überwindung großer Strecken“ den Planer „in die Lage, die Wohnungen mit ihren Gärten, Wohnwegen und Plätzen von den Verkehrsstraßen abzurücken, zwischen beide Grünschutzstreifen einzuschalten und so unsere Stadt aufzulockern und an ihren Rändern organisch in die Landschaft übergehen zu lassen“. Ein historischer Bruch mit der bisherigen Stadtentwicklung sei nötig. „Von Bauten eng umgrenzte Platz- und Straßenräume können nicht mehr entstehen.“ Nicht zuletzt die Gefahr des Luftkriegs würde eine „Auflockerung“ der Stadt verlangen. „[W]ar früher die Stadt mit dem kleinsten Umfang die wehrhafteste, so ist es jetzt die mit der größten Fläche.“ Es brauche den „Mut [...], für die neue aufgelockerte Stadt neue Raumformen zu suchen“. Diese würden „einmal ebenso starkes und überzeugendes Sinnbild ihrer Entstehungszeit: der Zeit des Automobilverkehrs sein, wie die alten, geschlossenen Raumformen Sinnbilder ihrer Zeit“ waren. „Die vollkommenste Verkörperung des Automobilverkehrs“ sei die Autobahn. Die „restlose Erfüllung aller technischen Notwendigkeiten und die Einfühlung in das Fahrerlebnis des Kraftfahrers“ sei „der beste Führer auf diesem Weg“.<sup>65</sup>

In suggestiven Szenarien wurde die Errichtung von Autobahnen mit einer neuen Raumeignung und dem radikalen Umbau der Städte verknüpft:

„Es ist ein schöner Sommertag des Jahres 1966, an dem wir mit einigen deutschen und ausländischen Ingenieuren in zwei offenen Wagen aus der großen Stadt hinausrollen zur Autobahn. Die städtebauliche Entwicklung hat sich gegenüber der Zeit um die Jahrhundertwende umgekehrt. Während früher die großstädtische Bebauung, mit ihren Steinkästen alle Landschaftsreize zerstörend, regellos immer weiter hinausgegriffen hatte, ist jetzt die Natur bis in das Innere der Städte gedrungen. Die Wälder der freien Landschaft gehen ohne Unterbre-

chung in die Parks der Innenstadt über. Die organische Verbindung bilden die keineswegs zu sparsam angelegten Grünstreifen entlang den Ausfallstraßen der Autobahnen, Eisenbahnen und Kanäle sowie an den Wasserläufen. Die auch heute noch nicht zum Stillstand gekommene weitere Bebauung gliedert sich organisch um neue Siedlungskerne der wachsenden Stadtlandschaft.“<sup>66</sup>

## Der Auftrag an die Planungsbehörden

Die Planungsbehörden waren angehalten, die grundlegenden Leitbilder zur Herstellung eines Bezugs von Stadt und Land für die Entwicklung der Stadt gemäß den Zielen der NS-Raumordnung zu entwickeln. Die nationalsozialistischen raumpolitischen Ziele standen fest:

- Stärkung der Landwirtschaft;
- Förderung der eigenen Rohstoffgewinnung;
- Verhinderung einer weiteren Verstädterung;
- „bevölkerungs- und wirtschaftsmäßige Auffüllung“ der dünn besiedelten Gebiete;
- alle Kräfte seien „auf ein gemeinsames Ziel“ zu richten.<sup>67</sup>

Die Planungsbehörden sollten die Grundlagen für die neue Raumordnung entlang „einer eingehenden Bestandsaufnahme aller Gegebenheiten im deutschen Raum“ schaffen. Dies erforderte „die folgerichtige Durchdenkung eines großen Fragenkreises“, das „rückhaltlose Hineinleuchten in seine Tiefen“ und die Klarlegung der „zahllosen Bindungen, Verflechtungen, geistigen und materiellen Beziehungen“.<sup>68</sup>

Der Reichsstelle für Raumordnung war klar, dass zur Durchsetzung der Ziele Interessenverbände mit mächtigen Akteuren nötig waren. Dies betraf zuallererst die Wehrmacht: In dem Grundsatzbeitrag *Raumordnung und Wehrmacht* wurde von Wilhelm Stubenrauch dem „Anspruch der Wehrmacht zwar ein Teilbereich – aber ein besonders wichtiger“ zugeschrieben, „weil er durch die Ansprüche der Landesverteidigung tatsächlich in alle Beziehungen der Raumordnung eingreift“.<sup>69</sup> Das Interesse der Wehrmacht an der Raumordnung gelte der durchsetzungsorientierten „Koordination“, vor allem in der Frage der „Landbeschaffung“. Laut Stubenrauch seien

„bei den zahlreichen Kasernenbauten, Einrichtungen von Truppenübungs- und Schießplätzen, von Exerzier-, Pionierübungs- und Flugplätzen, von Schießständen, Munitionsanstalten und -niederlagen usw. [...] ohne diese zusammenfassende und übergeordnete Stelle die Schwierigkeiten, Verzögerungen usw. gewaltig geworden, [denn] die Landbeschaffung verursachte der Wehrmacht vielfach erhebliche Schwierigkeiten, weil es keine Stelle im Reiche gab, bei der alle Vorhaben (die der Reichsressorts und die von Privatpersonen) zusammenliefen. Hatte z.B. die Wehrmacht Landbedarf für Ka-

sernenbauten oder sonstige militärische Anlagen, so musste sie selbst örtlich feststellen, ob diesem Landbedarf an dieser Stelle andere Vorhaben entgegenstanden. Dies führte nicht immer und oft sehr langsam zum Ziel. Unter Umständen mussten dann begonnene Vorhaben, wenn überhaupt möglich, um- oder abgeändert werden. Die anderer Ressortchefs oder [von] Privatpersonen waren aus wehrpolitischen Gründen manchmal nicht nur abzuändern, sondern sogar rückgängig zu machen. Das brachte nicht nur Unruhe in die Durchführung und ganz erhebliche Verzögerungen, sondern dem Reiche entstanden oft unnötige Kosten. Arbeitskraft und Material wurden außerdem verschwendet.<sup>470</sup>

Auch der Reichsnährstand durfte sich von den Planungsbehörden eine nicht nur pragmatische, sondern auch ideologisch aktive Unterstützung für seine Interessen erwarten. In diesem Zusammenhang wurde für die Staatsnotwendigkeiten eine Reihenfolge oder Rangordnung konstatiert, an „deren erster Stelle die Ernährung“ stand.<sup>71</sup> Dabei ging es längst nicht nur um die Ernährung, und auch nicht nur um den Schutz der Natur und ihres Bildes, sondern um den Reichsnährstand als Generator von „Siedlung und Siedlungsraum“ und damit der „Wurzeln der Kultur“. Woraus folgte: „Grundlage einer jeden Siedlungsverfassung muss die dauernde Verwurzelung gerade der tüchtigsten Familien mit ihrer Heimat sein.“<sup>72</sup>

## Die Grenzen der NS-Raumordnung

Da die NS-Raumordnung „angewandte Raumpolitik“ war, sah sie ihre Aufgabe darin,

„die raumpolitischen Erkenntnisse der nationalsozialistischen Ideenwelt, nach der Rasse und Raum die tragenden Pfeiler jedes politisch geordneten Staatswesens sind und von der Verteilung der Menschen im Raum das Schicksal jedes Volkes maßgeblich bestimmt ist, in die Praxis umzusetzen zu helfen.“<sup>73</sup>

Allerdings konnte die Reichsstelle für Raumordnung in Hinblick auf ihre Aufgaben der Gewinnung „theoretischer Erkenntnisse“ und der Leistung „praktischer Arbeit“ nur bedingt reüssieren. Sie entwickelte zwar eine „klare Gliederung in Arbeitsmethode und Arbeitsprozess“ in vier Stufen – Raumbestandaufnahme, Raumbesichtigung, Raumplanung und Raumgestaltung –, dies blieb jedoch ohne praktische Relevanz. Die Praxis vollzog sich „nicht in der vorstehend angeführten Stufenfolge“, da die „Beanspruchung des deutschen Raumes [...] auch ohne eine bis ins letzte durchgeführte *Raumdiagnose* und *Raumprognose* zur *Raumtherapie*“ zwingt.<sup>74</sup>

Hinter solchen medizinischen Metaphern verbargte sich das Leiden der Raum- und Landesplanung angesichts politischer Entscheidungen und Projektvorhaben, auf die kurzfristig und mit faktisch schwachen Befugnissen reagiert werden musste.

An eine gesamthaft orientierte Planung ließ sich bei den im Stakkato angekündigten Projekten im Nationalsozialismus nicht reden. Entgegen dem postulierten wissenschaftlichen Anspruch exakter Forschungsergebnisse und sorgfältigster Beobachtung musste sich die NS-Raumplanung damit begnügen, in einem „von tiefster Verantwortung getragenen Raumgefühl das entscheidende Wort [zu] sprechen und zwischen den Einzelwünschen Vieler die für die Allgemeinheit zweckmäßigste Lösung“ zu finden.<sup>75</sup> Aber auch das war letztlich Theorie und angesichts der realen Machtverhältnisse ein bloßes ‚Wunschbild‘ – so ein statt ‚Leitbild‘ von der NS-Raumordnung verwendeter Begriff. So dominierten in der Tätigkeit der Planungsbehörde Wien meist vergebliche Versuche, „ein Neben-, ja gelegentlich Gegeneinander arbeiten verschiedenster mit der Raumordnung befasster Stellen auszuschalten“.<sup>76</sup>

Die NS-Raumforscher und -Raumplaner forderten eine *Top-Down*-Planung auf der Ebene des Staatsraums auf Basis eines dezidiert am Ziel des Stadt-Land-Ausgleichs orientierten Entwicklungskonzeptes, welches ein zusammenhängendes System aller Verkehrswege und -mittel (Eisenbahn, Binnenschifffahrt und Kraftfahrzeuge) erfordert und ermöglicht hätte. Interessenkonflikte und Interessengegensätze sollten durch bestmögliche Koordination und Synergiebildung überwunden werden. Diesem Anspruch entgegen standen sowohl sektorale als auch regionale und, auf der Gemeindeautonomie, lokale Interessen. Der theoretische Anspruch der NS-Raumwissenschaft auf eine Raumordnung als „ein selbstständiges, nach einem eigenen Prinzip orientiertes System von Maßnahmen“ scheiterte bereits daran, dass die Raumplanung als untrennbarer Teil der NS-Raumpolitik „von anderen Systemen der Volks-, Wehr- und Wirtschaftspolitik mitbestimmt [wurde], durch die sie sich gleichsam in horizontaler Richtung hindurchzieht“.<sup>77</sup> Zu diesen horizontalen kamen die vertikalen Interessen- und Konfliktlinien – wie etwa die Gemeindeautonomie –, die eine die Stadt-Land-Gegensätze ausgleichende Raumplanung von vornherein ausschlossen:

„Der wesensbedingte Gegensatz zwischen einer ‚Logik‘ der Sachzusammenhänge einerseits und den Gestaltungsgesetzen jeder Art von Gebilden andererseits findet [...] seinen Ausdruck in gewissen Kompetenzstreitigkeiten der zuständigen Organe, die entweder als Ressortministerien die Fachplanung oder als zentrale oder regionale Planungsinstanzen die Reichs-, Landes- oder Bezirksplanung vertreten.“<sup>78</sup>

Grundsätzlich sah sich die Reichsstelle für Raumordnung als die zentrale Institution einer strategieorientierten Koordination räumlicher Entwicklung und damit auch als Koordinationsinstanz für alle raumrelevanten Planungen und Projektvorhaben. Die Abstimmung gestaltete sich jedoch sehr schwierig, und dies würde, so besagte der nicht namentlich gezeichnete Beitrag zur Arbeitsweise der Reichsstelle für Raumforschung, auch in Zukunft so bleiben. Es könne nicht angehen, dass