

The background of the poster is a detailed architectural drawing of a brick building. It features a gabled roof with a prominent ridge, and a series of arches along the facade. In the bottom left corner, there is a sculpture of an eagle with its wings spread, perched on a base. The drawing is rendered in a fine-line, cross-hatched style, giving it a textured, technical appearance.

IM GLEICHCHRITT

Der Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin
im Nationalsozialismus

Ausstellung 7.12.2023–22.2.2024

Architekturmuseum der
Technischen Universität Berlin



Architekten- und
Ingenieurverein
zu Berlin-
Brandenburg
e.V.

seit
1824



Technische
Universität
Berlin

Herausgeber:

Harald Bodenschatz, Benedikt Goebel
und Hans-Dieter Nägelke

Begleitheft zur gleichnamigen Ausstellung
im Architekturmuseum der Technischen
Universität Berlin, 7.12.2023–22.2.2024

Vertrieb:

Geymüller | Verlag für Architektur
Aachen – Berlin

www.geymueller.de

ISBN 978-3-943164-23-7

Bibliografische Informationen der Deutschen
Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet
diese Publikation in der Deutschen
Nationalbibliografie;

detaillierte bibliografische Daten sind im

Internet abrufbar unter <http://dnb.dnb.de>

Grafisches Konzept und

Ausstellungsgestaltung:

Hans-Dieter Nägelke

© 2023

Ausstellung und Publikation wurden
gefördert von der Senatsverwaltung für
Kultur und Gesellschaftlichen Zusammenhalt
im Rahmen der Förderung zeitgeschichtlicher
und erinnerungskultureller Projekte.

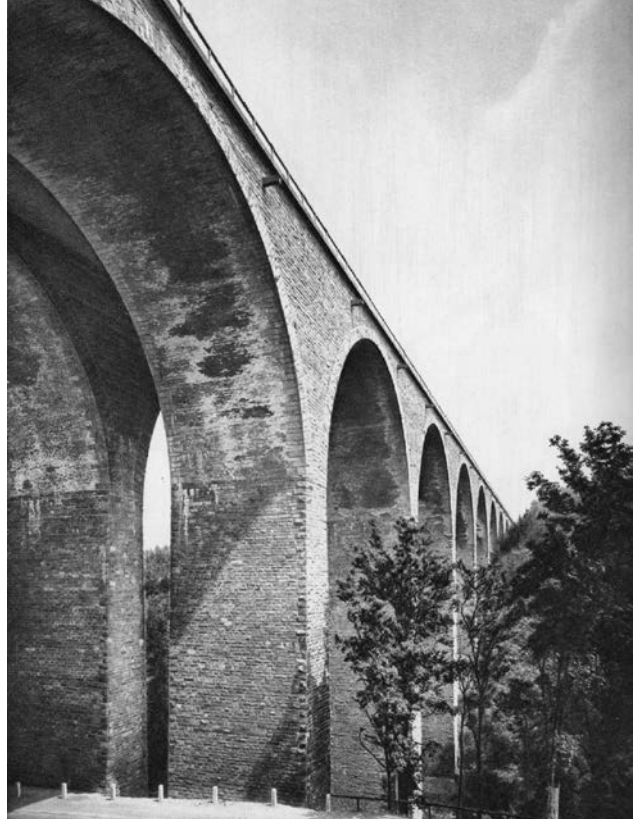


Inhalt

- 5 **Melanie Semmer und Tobias Nöfer**
Vorwort
- 7 **Hans-Dieter Nägelke**
Eine gemeinsame Geschichte
- 8 **Vorausgehend ausgeschlossen: die jüdischen Mitglieder des AIV**
- 14 **Katalog: Jüdische Mitglieder des AIV**
- 18 **Harald Bodenschatz**
Permanent im Wandel: Bauen im Nationalsozialismus
- 25 **Roland May**
Das Verhältnis von Bauingenieuren und Architekten während der NS-Diktatur
- 32 **Katalog: AIV-Mitglieder 1933–1945**
- 40 **Benedikt Goebel und Jörg Rudolph**
Architekten und Ingenieure im Gleichschritt
- 52 **Katalog: Orte des AIV 1933–1945**
- 54 **Hans-Dieter Nägelke**
Schinkelfest, Schinkelpreis – Schinkelkult?
- 63 **Marianne Kaiser**
Die Schinkelwettbewerbe in der Zeit des Nationalsozialismus
- 68 **Katalog: Schinkelwettbewerbe 1933–1945**
- 74 **Peter Lemburg**
Der AIV zu Berlin und sein Wiederaufleben nach 1945
- 80 **Katalog: AIV-Mitglieder nach 1945**
- 83 **ARL | BDA | DASL | DWB**



Albert Speer: Eingang in die Neue Reichskanzlei
Umschlagfoto der portugiesischen Ausgabe
des Buches „Neue Deutsche Baukunst“, 1941.
Sammlung Christian von Oppen



Paul Bonatz: Brücke der Reichsautobahn.
Neue Deutsche Baukunst 1941, S. 92

Harald Bodenschatz

Permanent im Wandel: Bauen im Nationalsozialismus

Am 8. November 1941, dem Jahrestag des gescheiterten Hitlerputsches von 1923, wurde in Lissabon die Wanderausstellung „Neue Deutsche Baukunst“ eröffnet. Das Interesse an der Ausstellung war sehr groß, immerhin 100.000 Personen sollen sie in Lissabon besucht haben. Die vom Auswärtigen Amt in Zusammenarbeit mit dem Reichsministerium für Propaganda und Volksaufklärung sowie dem Generalbauinspektor für die Neugestaltung der Reichshauptstadt verantwortete Propagandaschau wurde seit 1939 vorbereitet und wanderte in den Jahren von 1940 bis 1943 nach Belgrad, Sofia, Budapest, Lissabon, Kopenhagen, Madrid, Barcelona, Ankara, Istanbul und Izmir. Sie sollte von der Überlegenheit des deutschen Städtebaus künden.¹

Im Scheinwerferlicht: die Periode 1937–1941

Die Ausstellung „Neue Deutsche Baukunst“ trug wesentlich dazu bei, ein eingeschränktes Bild von Architektur und Städtebau der nationalsozialistischen Diktatur zu prägen, zu kanonisieren. Im Inland wie im Ausland. Konzeptionell verantwortlich für die Schau war Albert Speer in seiner Rolle als Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt Berlin. Der Generalbauinspektor war eine im europäischen Vergleich einzigartige Institution: eine staatliche Architekturbehörde, eine Reichsbehörde, die ausschließlich dem Reichskanzler, also Hitler, zugeordnet war. Und die mit außerordentlichen Befugnissen und Finanzen ausgestattet war. Diese Behörde wurde aber erst 1937 geschaffen, ihre Grundlage war das „Neugestaltungsgesetz“ aus dem gleichen Jahr. Dieses Gesetz legte neue Prioritäten im Städtebau fest, es bestimmte „Führerstädte“, die nunmehr absoluten Vorrang im Städtebau hatten, zumindest auf dem Papier. Es handelte sich dabei um die Städte Berlin, München, Nürnberg, Hamburg und Linz. Das Gesetz orientierte auf einen Städtebau, der den propagierten Aufstieg Deutschlands unter der Diktatur gestalterisch zum Ausdruck bringen sollte, d.h. es bezog sich auf räumlich komponierte Repräsentationsbauten des Staates und der Partei.²

1 Vgl. Bodenschatz, Harald: Deutsche Ausstellungen in Lissabon 1941 und 1952. In: Bodenschatz, Harald / Welch Guerra, Max (Hg.): Städtebau unter Salazar. Diktatorische Modernisierung des portugiesischen Imperiums 1926–1960. Berlin 2019, S. 382–384.

Erstmals wurde in der Ausstellung systematisch ein offizielles Bild von Architektur und Städtebau des nationalsozialistischen Deutschlands konstruiert, oder zugespitzt formuliert: Die Ausstellung und ihr Begleitbuch „erfanden“ die Architektur und den Städtebau der nationalsozialistischen Zeit auf eine Weise, wie dies viele jenseits der kritischen Fachöffentlichkeit bis heute noch sehen oder sehen möchten. Sie verkürzte das Planen und Bauen auf das, was Speer und Wolters als Städtebau und Baukunst verstanden wissen wollten. Sie reduzierte die in den frühen Jahren der Diktatur gebaute Vielfalt auf die zentralen öffentlichen Bauten vor allem in den geplanten „neuen Stadtzentren“. Sie unterschied sich damit unübersehbar von früheren Publikationen der NS-Zeit, die ein weitaus breiteres Spektrum von Architekten und baulichen Aktivitäten zeigten, an erster Stelle den Wohnungsbau, aber auch den Industriebau und den Infrastrukturbau. Nur die Autobahnen wurden jetzt noch zur Schau gestellt, vor allem die Autobahnbrücken.

De facto verengt diese Kanonisierung die NS-Zeit auf eine Periode, auf die Zeit von 1937 bis 1941, die triumphale Zeit der Diktatur, die Zeit wohl auch mit der höchsten gesellschaftlichen Zustimmung zur Diktatur, die Zeit der großen „Siege“ in Polen und im Westen. Die beiden anderen Perioden, die Anfangszeit 1933 bis 1937 und die Zeit von 1941 bis 1945 rücken damit in den Hintergrund. Aber auch für die triumphale Zeit zeigt dieses Bild nur die Spitze des Eisbergs, es unterschlägt viele Bauprojekte, es lässt die eigentlichen Mechanismen der Diktatur im Dunkeln, die Art der Produktion von Stadt, die externen Rivalitäten mit den anderen Diktaturen Europas, die internen Rivalitäten der verschiedenen Akteure und das faktisch breite Spektrum des Bauens, die Produktion von Zustimmung und die Organisation der räumlichen wie physischen Diskriminierung und Ausgrenzung.³

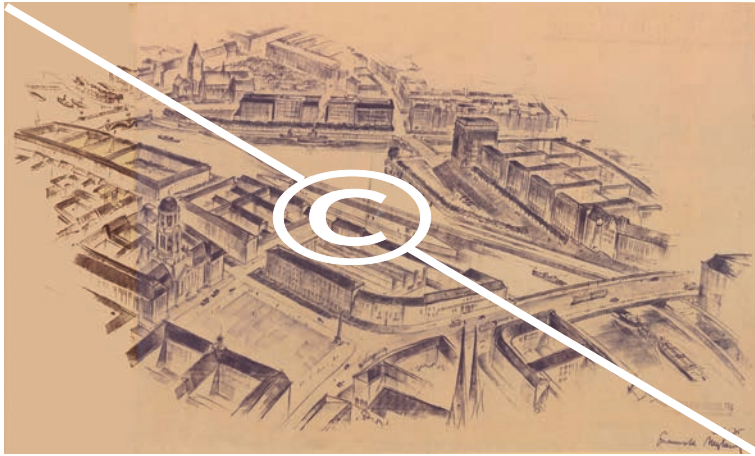
Im Schatten: die Periode 1933–1937

Die kanonisierte Sichtweise betraf vor allem die Zeit ab 1937. Doch was prägte den Städtebau der frühen NS-Zeit? Das waren andere Programme, die oft der Arbeitsbeschaffung dienten, etwa das erste nationale Altstadtsanierungsprogramm in ganz Europa, das eine ganz andere Hierarchie von Städten implizierte: Berlin, Braunschweig, Köln und Frankfurt am Main. Hier waren die Kommunen und ihre Beamten noch wichtige Akteure. Eine besondere Bedeutung in hatte dieser frühen Zeit der Kleinsiedlungsbau. Dazu kam der Bau von Infrastruktur, etwa der Reichsautobahnen, ebenfalls ein Arbeitsbeschaffungsprogramm. All dies ist natürlich bekannt, aber rückt meist in den Hintergrund.

Was bis heute kaum Beachtung findet, ist das umfangreiche Bauprogramm im Dienste der Luftrüstung. Dieses Programm hatte in vielfacher Hinsicht eine europäische

2 Die folgenden Überlegungen entwickeln eine Argumentation weiter, die ich in meinem Aufsatz „Das Jahr 1939. Überlegungen zur Kanonisierung des nationalsozialistischen Städtebaus“ aus der Publikation „Der ‚Auftrag Speer‘ der Staatlichen Bildstelle Berlin“ (Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum, Thomas Drachenberg (Hg.), Arbeitsheft Nr. 60, Konzeption und Bearbeitung: Katharina Steudtner, Berlin 2022, S. 202–219) sowie in meinem Vortrag „Städtebau und Diktatur in einer europäischen Perspektive“ an der Bauhaus-Universität Weimar am 9.12.2021 vorgestellt habe.

3 Vgl. zum Planen und Bauen im Nationalsozialismus die jüngsten sehr umfassenden Forschungen: Die Unabhängige Historikerkommission „Planen und Bauen im Nationalsozialismus“ (Hg.): Planen und Bauen im Nationalsozialismus. Voraussetzungen, Institutionen, Wirkungen. München 2023, 4 Bde.



Vogelschau der abrisorientierten Sanierung der südlichen Berliner Altstadt, Felix Unglaube, um 1935, partiell realisiert. Landesarchiv Berlin, F Rep. 270, A 5915



Eine vorstädtische Kleinsiedlung für Kurzarbeiter in Heidelberg, Architekt: Stadtbaurat Paul Rottmann, Foto 1936. Monatshefte für Baukunst und Städtebau 1936, S. 267

Dimension. Aufgrund des Versailler Vertrages war der Bau von Kriegsflugzeugen nicht erlaubt, daher gab es 1933 keine Luftwaffe. Sie musste von den Nationalsozialisten in getarnter Form fast „aus dem Nichts“ neu aufgebaut werden. Hauptakteur war hier das Reichsluftfahrtministerium, das durch Hermann Göring und dessen Staatssekretär Erhard Milch geleitet wurde. In diesem Ministerium gab es auch eine Bauabteilung, deren Gewicht für den nationalsozialistischen Städtebau bis heute oft noch unterschätzt wird.

Vor allem der Großraum Berlin wurde auf Initiative des Reichsluftfahrtministeriums in den 1930er Jahren grundlegend umgestaltet und zum vermutlich größten Luftrüstungsraum Europas ausgebaut. An vielen Orten entstanden Fliegerhorste, Flugschulen, Flugzeugwerke, Werksflugplätze, Zulieferbetriebe, Ausbildungsstätten, Forschungseinrichtungen und ganze Werksiedlungen, die auf Karten und Plänen jedoch gar nicht existierten. Dabei achtete das Ministerium aus Luftschutzgründen auf eine räumliche Streuung der Luftrüstungsstandorte.⁴

Die Flugzeugwerke waren in der Regel in moderner Formensprache gestaltet. Die Industriearchitektur war aber keine Nische, wie oft behauptet wurde, kein heimlicher Unter-

⁴ Vgl. dazu Bodenschatz, Harald / Bernhardt, Christoph / Brünenberg, Stefanie / Butter, Andreas: Der erste Flugplatz in Schönefeld. Im Dienst des nationalsozialistischen Krieges. Berlin 2022.

Verwaltungsgebäude der Ende 1935 offiziell in Betrieb genommenen Henschel Flugzeugwerke bei Schönefeld, Architekt Otto Biskaborn, Foto 1937. *Monatshefte für Baukunst und Städtebau* 1937, S. 390



schlupf für ausgegrenzte Architekten, keine Nebensache, denen die Nationalsozialisten keine Aufmerksamkeit schenkten. Industriearchitektur war eine wichtige Facette des architektonischen Spektrums der NS-Zeit, die explizit anders aussehen sollte als Repräsentationsarchitektur und Wohnarchitektur. Aber auch hier gab es kein Schema, auch hier muss jeweils genau hingesehen und analysiert werden.

Im Dunklen: die Periode 1941–1945

Noch stärker als die Jahre 1933 bis 1937 sind die Jahre 1941 bis 1945 verdunkelt, sie werden in bau- und städtebaugeschichtlichen Werken kaum angemessen thematisiert. Tatsächlich führte das Ausbleiben eines Blitzsieges nach dem Überfall auf die Sowjetunion im Sommer 1941 zu einer grundlegenden Wende im Städtebau. Der triumphale Städtebau, die Neugestaltungsplanungen, wurden auf die Zeit nach dem „Endsieg“ vertagt. Sie wurden auch nicht mehr propagandistisch herausgestellt. Die Neugestaltungsplanungen mutierten im Laufe des Krieges zu Geheimplanungen. Der Krieg erforderte militärische Infrastrukturbaumaßnahmen, etwa den Bau von Festungswällen, Brückenbau und Straßen. Er ermöglichte auch eine ganz neue Dimension verbrecherischer Raumplanung. Ziele waren die Germanisierung der besetzten Ostgebiete durch die Ansiedlung Deutscher in radikal umgebauten oder neu angelegten deutschen Dörfern wie Städten und die massenhafte Vertreibung wie Vernichtung der einheimischen Bevölkerung. Angesichts zunehmender Luftangriffe der Alliierten mussten in Deutschland schließlich auch Bunker und Behelfsheime errichtet werden.

Vor allem aber rückte eine neue städtebauliche Aufgabe in den Vordergrund: der weitere Ausbau der Rüstungsindustrie, für den jetzt Albert Speer, seit 1942 auch Rüstungsminister,



Zwangsarbeitslager in Kaprun, Postkarte. Die österreichischen Lager wurden für den durch Hermann Göring am 16.5.1938 gestarteten Bau der Tauernkraftwerke errichtet. Der Zwangsarbeitseinsatz erreichte dort in den Jahren 1942 und 1943 seinen Höhepunkt, bis dann 1943 der Weiterbau nicht mehr als „kriegswirtschaftlich dringend“ eingestuft wurde.

Sammlung Harald Bodenschatz

zuständig war. Ihm gelang es, die Rüstungsproduktion noch einmal beträchtlich zu steigern. Es ging aber nicht nur um den quantitativen Ausbau der Rüstungsindustrie, sondern zunehmend auch um deren Verlagerung aus Gründen des Luftschutzes, oft unter die Erde. Um die Rüstungswirtschaft am Leben zu halten, wurden aufgrund des kriegsbedingten Arbeitermangels mehr und mehr Arbeiter aus Europa nach Deutschland geholt, zu Beginn noch halbwegs freiwillig, dann aber per Zwang. Für diese Zwangsarbeiterinnen und -arbeiter bedurfte es neuer Unterkünfte. Damit eröffnete sich ein neues Feld des Städtebaus, dessen Umfang oft verdrängt oder völlig unterschätzt wird: der Bau von Zwangsarbeiterlagern.

Die letzten Kriegsjahre waren also keineswegs eine Zeit ohne Bauen, ohne Städtebau. Doch dieser fehlt in der Regel in den Büchern. Das betrifft den Bau von Bunkern, von Behelfsheimsiedlungen für Ausgebombte, vor allem aber betrifft es den massenhaften Bau von Lagern. Sicher, Konzentrationslager sind in der Erinnerung präsent, wenngleich weniger als Thema des Städtebaus. Bis vor gar nicht langer Zeit war aber das quantitativ bedeutendste Bauobjekt, das Zwangsarbeiterlager, in einer breiteren Öffentlichkeit weitgehend unbekannt. Gleichwohl war es ein bedeutendes Bauprogramm, eine Art nationalsozialistischer Zwangsunterkunftsbau, eine Art nationalsozialistischer Wohnungsbau. Die Zahl der Arbeitslager für ausländische Zivilarbeiter und Kriegsgefangene in Deutschland wird von Ulrich Herbert auf 35.000 geschätzt. Die gemeine Holzbaracke war vermutlich der erfolgreichste Bautypus der NS-Zeit. Sie wurde nicht nur für Repressions- und Zwangsarbeitslager genutzt, sondern auch für Inklusionslager – für Zusammen- und Unterkünfte von Jugendlichen, Arbeitsdienstverpflichteten, Bauarbeitern, Teilnehmern an Schulungen usw. Sie steht für den Städtebau der Diktatur ebenso wie die Große Halle in Berlin.

„U-Boot-Boxen“ am Atlantikwall,
Gemälde von Theo Ortner, publiziert 1944.
Ortner fertigte etliche Gemälde des militärischen
Infrastrukturbaus. Er war nach 1945 als Professor
an der Landeskunstschule Hamburg tätig.
Die Kunst im deutschen Reich, April 1944, S. 81



Fazit

In der Öffentlichkeit und in großen Teilen der Fachöffentlichkeit wird Architektur und Städtebau der Diktatur immer noch mit monumentalen Bauten und großen Achsen identifiziert. Natürlich gab es diese, natürlich sind sie wichtig zum Verständnis der Diktatur, sie blieben aber oft Papierprojekte, und sie markieren nur die zweite Periode, und diese keineswegs vollständig. Sie lassen die erste verblässen und verdecken die dritte. Diese Sichtweise verstellt zudem den Blick auf die ungeheure Dynamik des nationalsozialistischen Bauens. Und auf die Rolle anderer gestalterischer Disziplinen: der Raumplanung, der Landschaftsarchitektur und des Bauingenieurwesens. Der mit Blick auf das auch wirklich gebaute Volumen wohl erfolgreichste Planungs- und Bauspezialist der NS-Zeit war kein Architekt, sondern ein Bauingenieur: Fritz Todt, seit 1933 Generalinspektor für das Straßenwesen, seit 1934 Leiter des Nationalsozialistischen Bundes deutscher Technik (NSBDT), seit 1938 Leiter der Organisation Todt, seit 1939 Vorsitzender des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI), seit 1940 Reichsminister für Bewaffnung und Munition und seit 1941 Generalinspektor für Wasser und Energie. Die Karriere von Fritz Todt spiegelt in einzigartiger Weise die große Dynamik des nationalsozialistischen Bauens wider.