

„Böse Bauten“

Die Manipulation von Bauen und Architektur im Nationalsozialismus

KANN Architektur „Böses“ verkörpern und bewirken? Wir sind wohlgerne nicht in einem Roman des Horror-Spezialisten Stephen King oder in einem schlechten Gruselfilm, in dem ein Haus zu einem lebenden Monster wird, das seinen Bewohnern nach dem Leben trachtet. Der Regisseur Roman Polanski, Spezialist für das Skurrile und Ausgefallene, lässt solches anklingen in seinem Film „Der Mieter“. Auch andere Filme nehmen sich dieses Themas an, so z. B. Stanley Kubricks Hotel-Horror „Shining“ (nach S. King). Es geht vielleicht um ein ominöses Stockwerk in einem Hochhaus, wo sich seltsame Dinge ereignen, die Menschen panisch ängstigen, das es bei Kontrolle der Polizei gar nicht gibt. Das Thema ist höchst variabel. Nein, wir sprechen von „bösen Bauten“ in einem politischen Sinn, genauer gesagt von Potentaten- oder speziell von Nazi-Architektur. Wer allmächtige Herrschaftsphantasien und -pläne hat, will diese auch in vielerlei Weise, etwa baulich, ausgedrückt wissen, u. a. eben in Form von Architektur und speziellen Bauten. In Beton gekleidete Monumente von Herrschaft und Herrschaftswillen.

HITLER, der mittellose wie mittelmäßige Zeichner und Postkartenmaler mit hochfliegenden Künstlerambitionen, wollte selbst gerne ein Architekt werden, trug sich mit Studiums-Plänen hierfür in Wien. Als dafür sein künstlerisches Talent trotz einiger Begabung nicht für mehr als „Gebrauchskunst“ reichte und er mehrmals an der Akademie abgewiesen wurde, wandte sich das in Armut darrende „Genie“ der Politik zu, wie Hitler es in seinem politischen Biografie-Pamphlet „Mein Kampf“ beschrieb. Hätte man ihn doch bloß gelassen, kommt es einem in den Sinn, dann wäre vielleicht ein unbeachteter drittklassiger Werbe- oder Filmplakatmaler aus ihm geworden oder im späteren Leben ein Comic-Zeichner a la Walt Disney, ohne dessen Können je zu erreichen. Alles, nur kein Monster in Wort und Tat. Der US-SF-Autor Norman Spinrad lässt Hitler in seinem Roman „Der stählerne Traum“ („The Iron Dream“, 1972) dieses Schicksal ereilen. Hitler tobt sich darin als Kunst-Dilettant aus und schreibt und illustriert den Roman „Der Herr des Hakenkreuzes“, wovon der Roman im Wesentlichen handelt, in dem als visionäre Fiktion das passiert, was sein grausames NS-Regime dann real in Diktatur, Vernichtungskrieg und Holocaust bis zum letzten mörderischen Finale umsetzte. Interessant in diesem Zusammenhang ist auch das Buch von Ralph Giordano: „Wenn Hitler den Krieg gewonnen hätte. Die Pläne der Nazis nach dem Endsieg“ (1991), das sich im Abschnitt „Der Adler über der Weltkugel“ den Nazi-Großbauplänen widmet.

WENN von „NS-Architektur“ als Potentaten-Architektur die Rede ist, ist Verschiedenartiges gemeint: Das reicht von Wohn-, Regierungsbauten- und Repräsentationsbauten-Architektur wie KdF-Urlaubsheim in Prora auf Rügen oder Neue Reichskanzlei über Plätze-Gestaltungen (Reichstagsgelände) und Reichsautobahn bis hin zu Kriegsbauten-Architektur, etwa Bunker, Kasernen, Geschützkanonenstellungen („Atlantikwall“), und auch zu Sport-Architektur (Olympia-Stadion und olympisches Dorf in Berlin 1936). Im Zuge der politischen sollte es so gesehen auch eine baugestalterische Gleichschaltung geben. Der menschliche Blick sollte, wohin er sich auch richtete, nicht mehr vom „Großen Plan“ abirren können. Auch und gerade über Architektur als Orientierung und Zurichtung des Menschen im Raum sollte dieser Plan verinnerlicht werden.

DAS zeigt wohl am krassesten das Beispiel von Hitlers Leib- und Lieblingsarchitekt Albert Speer (1905-1981). Eine zunächst nur unbedeutende Figur (Leiter der Wannsee-

Untergruppe des NS-Krafftfahrerkorps), ehrgeizig strebsamer Emporkömmling in des „Führers“ wohlfeil gelittenem Schatten. Schöpfer und Baumeister ganz nach dessen Gusto des großräumig entworfenen, gigantomanen Plans für die Umgestaltung der Reichshauptstadt Berlin zum Zentrum „Germania“ des künftigen NS-Weltreichs (geplante Fertigstellung um 1950 bis 1955). Im Mittelpunkt und Ausgangspunkt der Nord-Süd-Achse im Spreebogen gelegen, dicht an Reichstag und Brandenburger Tor, die völlig überdimensionierte, riesige „Große Halle“ (Halle des Volkes, Ruhmeshalle). Baulich konzipiert als quadratischer Sockelkomplex (315 x 315 m) mit riesiger, fast 300 Meter hoher Rundkuppel und einem einzigen Innenraum, in dem 150 bis 180.000 Menschen für Groß-Propaganda-Veranstaltungen, Kongresse und Feiern hätten Platz finden sollen. Das Volumen betrug das 16-fache des Petersdoms in Rom. Wegen der großen Sichtdistanzen im Innenraum baute man anderswo Tribünen nach, die die realen Entfernungen simulierten, um zu prüfen, was überhaupt von ganz oben oder auch den mittleren Rängen noch auf der Bühne vorne unten zu erkennen war. Große Live-Streaming-Leinwände gab es ja noch nicht. Speer trieb gleichwohl die bange Sorge um, Hitler könnte im Spiel zwischen ihm und seiner Volksanhänger- und Zuhörerschaft in der Weite des tiefen Raums des riesigen Baus verschwinden zu einem optischen Nichts.

DER Experimentator der Verderbnis, Speer, ging ans absolute Limit des überhaupt noch baulich Möglichen, um seinen obersten Auftraggeber und persönlichen Gönner in dessen Wahn und Manie zu beeindrucken. Hitler hatte in einer Art ideeller Kunst-Homoerotik-Beziehung an Speer sozusagen einen Affen gefressen. Der „Führer“ belohnte seinen „Kronprinzen“ und setzte ihn im Krieg ab 1942 ins Amt seines verlässlichen Rüstungsministers ein, der ihm bis fast zuletzt die Treue hielt, aber Hitlers „Nero-Befehl“ an ihn, gegen Ende die gesamte noch verbliebene Infrastruktur des Reichs zu zerstören, nicht mehr ausführte. Der Kontext von Herrschaft, Architektur, Militär, Krieg und Untergang. Speer war der treue Vasall und Helfer Hitlers, der nach dem Krieg im Nürnberger Urteilsspruch mit dem Leben und 20 Jahren Gefängnis in Spandau davon kam, die er bis auf den letzten Tag absaß. Er veröffentlichte mit Hilfe des Historiker-Publizisten und Biografen, Joachim Fest, seine Erinnerungen und „Spandauer Tagebücher“ und lebte von ihrem Verkauf. Sowie von seinen im Krieg beiseite geschafften Raub-Kunstschätzen, die er jetzt nach und nach konspirativ über Mittelsleute zu Geld machte. Speer nutzte nach seiner Gefängnisentlassung geschickt seine neue Medien-Popularität. Endlich plauderte für die Presse in den 1960er Jahren ein ehemals hochrangiger lebender Zeuge aus dem nächsten Umfeld Hitlers über Eingemachtes, wobei die Sensation sich ob Speers blinder Flecke in Grenzen hielt. Er führte ein raffiniert simuliertes Bürgerdoppelleben mit Stehaufmännchen-Qualität und war ein Meister der Selbstdarstellung und sich selbst entlastenden Verstellung. Speer leistete sich neben seiner Ehe sogar eine jüngere Geliebte in London, in deren Bett im Hotelzimmer der 76-Jährige einem Herzversagen erlag.

WIE Charles Chaplin als Diktator Anton Hynkel in der großen Hitler-Parodie „Der Große Diktator“ (1940), der am und auf dem Tisch gestenreich mit einem Weltglobus als Ballon jongliert, den er immer wieder in die Luft stößt – mal mit beiden Händen, mal einem dezenten Hackentritt oder liegend einem Stoß mit dem Po – erging sich Hitler in real und im Beisein Speers durch stundenlanges Bewundern und Besprechen des Miniatur-Modells von „Germania“ in der Reichskanzlei. Die beiden Männer sind ob der Dimension des immer noch großen Modells neben diesem auf Fotos kaum zu erkennen. Im Chaplin-Film erfährt die Verzückung Hynkels im akrobatischen Spiel mit der Weltkugel ein abruptes Ende, indem diese plötzlich zerplatzt und er zu seinem argen Verdruss nur noch eine schlaaffe Hülle in Händen hält. Und in der Wirklichkeit? Chaplins geniale Film-Parodie entstand zeitgleich parallel zum

einsetzenden Niedergang der NS-Diktatur, es war Krieg. Der filmbegeisterte Hitler könnte sie sich also angesehen haben, eine erhaltene Verleih-Liste verzeichnet mehrmaliges Ausleihen einer Kopie des komödiantischen Streifens durch die Ordonnanz der Reichskanzlei. Ganz gewiss dürfte sich Reichspropaganda- und Filmminister, Joseph Goebbels, im Film ist er der Hitler-Berater und Vertraute, Dr. Gorbitsch, den Film angesehen haben. Ob er an bestimmten Stellen lachen konnte oder ihm sein oft hämisches Lachen verging? Oder gab ihm der Film sogar Grund, über die Juden zu lachen? Man weiß es nicht, sein akribisch notierendes Tagebuch gibt darüber keine Auskunft.

NS-Architektur war unbestritten „reinrassige“ Herrschafts-Architektur, die Großmächtiges zu symbolisieren und auszudrücken hatte. Man spricht auch von „Beeindruckungs- bzw. Einschüchterungs-Architektur“. Gebäude als große, mitunter finster und bedrohlich wirkende, kubische Klötze, lange, gleichförmige Fenstermauerfronten, auf bloße Funktionalität reduzierter Nachklassizismus, wenig Verschnörkeltes, keine Festhaltepunkte fürs Auge, strenge Vorherrschaft des rechten Winkels, wuchtige Eingangsportale zwischen hohen quadratischen Säulen, allenfalls in Parterren in Eingangsbereichen plötzlich ein paar alpenländische Arkaden – als filigrane Formabwechslung wenig zum Übrigen passend. Das alles soll das individuelle Ich als klein erscheinen lassen und hinter das einheitliche völkische „Kollektiv“ zurückdrängen. Martin Bormann, der servile enge Berater und Strippenzieher in Hitlers nächster Nähe, war organisatorisch verantwortlich für den Umbau von Hitlers privatem Herrschersitz im „Berghof“ (vormals Haus Wachenfeld) auf dem Berchtesgadener Obersalzberg. Umgeben von eindrucksvollem Gebirgs Panorama der höchsten Berge des deutschen Reiches wie dem Watzmann. Die Vorbewohner hatte er zuvor massiv unter Druck gesetzt und zum Verkauf an Hitler für einen Spottpreis gedrängt.

GEPLANT und ausgeführt von den beiden Architekten Alois Degano und Roderich Fick. Großzügige Zimmereinteilung, geräumiger, fast saalartiger Empfangsalon mit Sesselsitzgruppe auf erhöhtem Podest am offenem Kamin und dem berühmten versenkbaren Riesfenster aus einem Stück und mit Nebenanbauten am Haupthaus im Alpenlandstil. Alles andere als eine brachiale „Alpenfestung“, sondern eher oberbayerisches Bauernbiedermeier, das sich passend in die Landschaft einfügte. So bieder wie sein herrschaftlicher Nutzer. Außer ihm lebte und erging sich da sein ständiger vergnügungssüchtiger und trinkfreudiger „Hofstaat“, bestehend vor allem aus der Familie der Hitlergeliebten Eva Braun und ihrem Freundeskreis, aber auch Nazi-Größen wie Außenminister Ribbentrop mit Gattin, dem schon erwähnten Bormann mit Familie und vielen Gästen bei Empfängen. Kleine Mädchen durften Hitler ihre neuen Schühchen zeigen und wurden von „Onkel Adolf“ nett lächelnd getätschelt, während in KZs Menschen vergast und ihre Leichen verbrannt wurden. Hitler empfing dort auch ausländische Staatsgäste. Einiges am Haus war fehlkonstruiert, etwa die Garage mit Hitlers Wagen mit seitlichem Eingang direkt unter dem Panorama-Fenster. War dieses geöffnet und starteten darunter Autos, drangen die Abgase durch Aufwinde am Berg schnell nach oben in die Panorama-Halle und durch andere geöffnete Fenster an der Front. Ansonsten ein typischer funktionaler und eher schlichter, fast einfallsloser Bau.

SPEER hatte auf dem nahen Kehlstein für Hitler extra ein Kaffeehaus, das sog. Kehlsteinhaus, auf einem hervorragenden Felssporn unter dem Gipfel erbauen lassen. Es war nur zu Fuß erreichbar oder per Pkw oder Kleinbus bis zu einer Stelle der schmalen Passstraße, wo es in einem Stollen nur mit einem Aufzug im Berg weiter nach oben ging. Das Kehlsteinhaus kann als Nazi-Architektur en miniature angesehen werden. Ein natursteingemauertes niederes Haus mit Cafe-Restaurant im Berghüttenstil, wieder mit ein paar Arkaden und darum herum einer großen Freiterrasse. Hitler, der an Höhenangst litt, soll den exponierten Ort

überhaupt nur einige wenige Male aufgesucht haben im Unterschied zu seiner das Haus reichlich frequentierenden Entourage, wo so manches feuchtfröhliche Gipfelfest stattgefunden haben muss. Die Hitlergeliebte Eva Braun, die auf dem Berghof als „Haushälterin“ hauswirtschaftlich das absolute Sagen hatte, war bekanntlich kein Kind von Traurigkeit, so als sollte sie sogar noch in den letzten Tagen im Führerbunker den Untergang in Abendrobe mit wildem Tanzen und Trinkgelage fatal beschwören.

SO manche der NS-Monumentbauten stehen heute noch, vollendet oder unvollendet oder mitunter auch demontiert als mahnendes Rudiment. So etwa das einstige Reichsluftfahrtministerium, späteres Detlev-Rohwedder-Haus an der Wilhelmstraße in Berlin-Mitte. Heute im modernen, vereinten Nachwende-Berlin Sitz des Finanzministeriums. Oder die unvollendete Kongresshalle im runden Colosseums-Stil am Zeppelinfeld in Nürnberg und ein Teil der riesigen Zeppelintribüne am Reichsparteitagsgelände, von wo aus Hitler zu in riesigen Kolonnenblöcken von aufmarschierten Soldaten, Parteivolk und Anhängern seine grotesken Ansprachen über das Terrain erschallen ließ. Alliierte Truppen sprengten 1945 bei ihrer Besetzung Nürnbergs als erstes das weithin sichtbare, steinerne Hakenkreuzsymbol auf dem Flachdach der Tribüne mit Säulengang weg.

DAS Beispiel des Rohwedder-Gebäudes als Zeugnis spezifischer *Nazi-Bauten* ließe sich noch häufig fortsetzen. Dies betrifft: - Partei- und Regierungsgebäude; - Kultstätten (Bsp. Thingstätte Heidelberg); - Schulen und Quartiere für die politische und militärische Elite (Adolf-Hitler-Schulen, NAPOLA-Internate); - Dorf(um)gestaltung im Zusammenhang mit Heimatpflege; - Siedlungspläne für neu zu erschließende Siedlungsräume im „Großdeutschen Reich“; - Heime der Hitlerjugend und anderer NS-Gemeinschaften; - Industriebauten und Infrastruktur (RAB, Brücken, Staudämme wie die Eder- oder Möhnetalsperre) (Ang. zit. nach wikipedia). Der Autor Helmut Weihsmann stellt in seinem Standardwerk zum NS-Bauprogramm sechs formal-ästhetische Tendenzen fest: - *Klassizismus für Propaganda-, Staats- und Parteibauten*; - *moderate Moderne für Wohn- und Verwaltungsbauten*; - *Heimatschutzstil für Siedlungsbauten und Ordensburgen*; - *pathetischer Funktionalismus für Kasernen, Heeres- und Industrieverwaltungsbauten*; - *versachlichter Funktionalismus für Sportbauten und Stadien*; - *Neue Sachlichkeit für Technik-, Industrie- und Fabrikbauten* (H. Weihsmann: „Bauen unterm Hakenkreuz...“). Eine „spezifisch städtebauliche Doktrin“ gab es demnach für die „Städtebaulichen Generalpläne“ für die Städte Berlin, Hamburg, Dresden, Nürnberg, München und Linz. 1940 bestimmte Hitler per Erlass insgesamt 27 Städte zu „Neugestaltungsstädten“ (wikipedia-Eintrag „Architektur im Nationalsozialismus“), wovon das Wenigste freilich noch zur Ausführung kam.

IN Bremen-Nord an der beginnenden Unterweser steht als stummer gigantischer Bauzeuge der einstige U-Boot-Bunker Valentin, der über mehrere Stockwerke Höhe und einige hundert Meter Länge bis dicht ans Weser-Fahrwasser heranreicht. Man kann diese unansehnlichen Betonmonster nicht sprengen und beseitigen, Millionen Tonnen härtesten Stahlbetons wurden dafür verbaut. Nicht mal die größten Luftminen alliierter Bomber konnten Bunker Valentin nennenswert etwas anhaben. Der Versuch einer Bremer Friedens-Aktionsgruppe, an die dem Wasser zugewandte Seite in großen Lettern den Schriftzug „Nie wieder Krieg!“ anzupinseln, scheiterte an den widrigen Umständen des umzäunten Geländes.

EIN weiteres Dokument der Verschmelzung von Ideologie und Bauwerk stellt die Reichsautobahn (RAB) dar. Das weithin sichtbare helle Band der vierspurigen Betonpiste, die sich durch bestimmte Abschnitte des Reichsgebiets als noch unfertiges Straßen-Netzwerk zog.

So sichtbar auch aus der Luft, dass sich im Bombenkrieg bei Tag und freier Sicht die alliierten Bombergeschwader problemlos an ihnen orientierten, was die Baumeister nicht bedacht hatten. Man hätte die Fahrbahnen großflächig „verdunkeln“ müssen, aber wie? Durch den Krieg waren spätestens 1942 die Bauarbeiten völlig zum Erliegen gekommen und eingestellt worden. Daran knüpfte nach dem Krieg der Mobilisierungs- und Motorisierungswahn des Autoschnellverkehrs im sog. Wirtschaftswunder wieder nahtlos an. Schulkinder im Nachkriegsdeutschland schrieben naiv gläubig bei Schulaufsätzen in ihre Hefte: Man verdanke Adolf Hitler *den Muttertag, den 1. Mai und die Autobahnen* und erhielten dafür am Rand in roter Korrekturschrift den Vermerk „gut!“ (so dem Verfasser widerfahren).

DAS kühne Unternehmen Reichsautobahn umrankte von Beginn an ein doppelter Mythos, der sich lange auch noch nach dem Kriegsende hielt. Das Dritte Reich hätte dadurch unter Adolf Hitlers „genial-sozialer“ Regie ein riesiges Arbeitsbeschaffungsprogramm initiiert zur Behebung der Millionen Menschen hohen Arbeitslosigkeit. Zudem wären die Deutschen die ersten auf der Welt gewesen mit solchen „Straßen des Führers“, wie die RAB-Trassen auch genannt wurden. Weder das eine noch das andere trifft zu. Im gesamten Autobahnbau waren im Grunde in seiner Hochzeit nie mehr als etwa 100. bis 130.000 Arbeiter und Helfer beschäftigt und eingesetzt und die auch nur überwiegend im Reichsarbeitsdienst (RAD). Und erfunden haben die breiten schnellen Straßen in den frühen 1920er Jahren die Italiener, bei denen sie klangvoll „Autostradas“ hießen. Ein Projekt der italienischen Faschisten unter Benito Mussolini, die in Italien 1922 an die Macht gelangt waren. Eine Verschmelzung von futuristischen Elementen, faschistischen Technikphantasien und mechanischem Motorengest. Die Deutschen kopierten das lediglich und perfektionierten es deutschgründlich. So gründlich, dass man sich selbst in den USA ein Vorbild für die späteren mehrspurigen Highways daran nahm, denn „Highway“ nannte sich bis dahin lediglich die zweispurige amerikanische kontinentale Überlandstraße. Schließlich dienten die unzusammenhängend fertiggestellten RABs auch nicht militärischen Transporten. Diese wären am Tag viel zu leicht zum Ziel von Tiefliegerangriffen und Bombardements aus der Luft geworden. Für schwere Panzerfahrzeuge waren die Betonstraßenplatten ohnehin gar nicht ausgelegt. Der Nachschub im Reichsgebiet rollte vornehmlich nachts auf dem Schienenweg. RABs wurden jedoch von den vorrückenden alliierten Truppen genutzt und unmittelbar nach dem Krieg für die Marschzüge hunderttausender deutscher Kriegsgefangener auf den Mittelstreifen, rechts und links flankiert von motorisierten alliierten Einheiten in Panzern und Lkws.

DIE RAB war als hohe Geschwindigkeiten zulassende Fahrstraße der Motorisierung von Fahrzeugen der 30er Jahre weit voraus. Die im besten Fall Höchstgeschwindigkeiten von 80 bis 90 km/h zuließ. Andernfalls drohten die Achslager heiß zulaufen und fingen die Karosserie-Bleche laut zu dröhnen an. Aber mit der RAB war natürlich eine ganze Infrastruktur verbunden, von Anforderungen an Fahrbahnuntergrund (in der Regel aneinander gefugte Fertigbetonplatten), Tankstellen, ersten einfachen Rasthäusern bis zum Brückenbau (mit den meisten Todesopfern) aller Größen, von denen noch heute einige imposante Zeugnisse übriggeblieben sind. Dennoch bot die RAB den Autos von Mercedes, Maybach, BMW, Opel, DKW, Adler, Horch, Auto Union u. a. großzügig kommode Reisebedingungen durch ungehindertes Fortkommen vorbei an Städten und quer durch Ballungsräume wie das Ruhrgebiet. Ab Beginn der massiven alliierten Luftangriffe auf das deutsche Reichsgebiet 1941/42 gab es so gut wie keinen nennenswerten RAB-Reiseverkehr mehr. Die damaligen Reichsbürger quälten andere Sorgen.

ALLE RABs in Nord-Süd-Richtung erhielten gerade, alle von West nach Ost verlaufenden hatten ungerade Kennziffern, das hat sich bis heute so erhalten. Die gegenläufigen Fahr-

bahnen waren nur durch einen einfachen Grünstreifen getrennt, die Auffahrten hatten noch keine Beschleunigungsspuren, Parkbuchten reihten sich direkt am rechten Fahrbahnrand. Am Anfang übernahm die sog. *Organisation Todt* den Autobahnbau, eine Pioniereinrichtung fürs bauliche Grobe (auch dann im Krieg), benannt nach ihrem Führer, dem Ingenieur Fritz Todt (1891-1942), Vorgänger von Speer. Der Abschnitt Frankfurt-Darmstadt war eine der ersten fertigen und für den Verkehr frei gegebenen, fast schnurgeraden Strecken. Auf ihr stellte der Rennfahrer Bernd Rosemeyer 1938 einen Geschwindigkeitsrekord mit einem stromlinienförmig verkleideten Rennwagen von Auto Union auf, bei der die Tachonadel auf über 410 Stundenkilometer kletterte, Weltrekord. Bei einem Wiederholungsversuch geriet das Fahrzeug mit nur noch wenig Bodenhaftung an einem Waldstück in eine heftige Windböe und flog wie ein Raketengeschoss gegen eine Böschung, Rosemeyer, Ehemann der Pionierfliegerin Elly Beinhorn, brach sich das Genick dabei und wurde zum automobilen Nazi-Helden. Die RAB bedeutete technisch einen gewaltigen Innovationsschub vor allem für die Automobilindustrie, die ihren Bau darum schon früh am stärksten forderte und forcierte. Beides wird bis heute perfektioniert. Als „böse“ im Sinne von gefährlich und bedrohlich könnte man die RAB höchstens bezeichnen wegen des hohen Tributs an Verkehrstoten, der seit ihrem Bestehen samt Nachfolgerin BAB in die Hunderttausende gehen dürfte.

AM meisten punktete die Nazi-Architektur noch immer bei den privaten Bauten (Villen, Nazi-Herrensitze) und öffentlichen Gebäuden von Ämtern und Regierungsstellen. Gut 30 Namen von bedeutenden Architekten, darunter Roderich Fick und Ernst Sagebiel, sind als Erbauer diesen Sparten zuzurechnen, neben den vielen Unbekannten. Die bedeutendste deutsche künstlerische Bauschule bis 1933 war das Bauhaus in Weimar, dann Dessau und zuletzt in Berlin. Namen wie Walter Gropius, Mies van der Rohe oder Hermann Meyer verbinden sich unauslöschlich damit. Das Bauhaus war die avantgardistische Welt-Architekturstudienstätte von Rang. Sie galt den Nazis von Beginn an als ultraliberal bis links, vor allem aber jüdisch unterwandert, was von Anfang an schon in Weimar zu rechten Anfeindungen und Entartungs-Vorwürfen führte. Das, was an der Nazi-Architektur ins Gigantische und Monumentale ausschlug, war jedoch im Grunde sowas wie ins rein Formale völlig überzogene Bauhaus-Richtung, das auch den rechten Winkel zelebrierte, in Ergänzung durch Dreieck und Kreis als Gestaltungsgrundformen. Gekappt allerdings um den künstlerisch-didaktischen Impuls: Nicht wenige Nazi-Architekten waren gleichwohl Bauhaus-„beeinflusst“. Deshalb ähneln sich bestimmte Bauten mitunter auch. Das Bauhaus hatte eine differenziert-ganzheitliche, soziale Kunst-Philosophie als Basis. Hinter der Nazi-Architektur steckte der monoton-brachiale Ausdruck des „Willens zur Macht“ und die Huldigung an kriegerische Massen. Das ist der wesentliche Unterschied.

VIELES an Nazi-Architektur ging wohl zu Recht im Bombenkrieg aus der Luft zugrunde, verdiente kein Überleben. Eine gewisse Sonderheit waren neben Nazi-Herrensitzen („Bogensee“ von Goebbels, „Carinhall“ von Hermann Göring) neue Nazi-Ordensburg und solche, die wie die bestehende Wewelsburg nahe dem ostwestfälischen Paderborn, zu einer solchen umfunktioniert wurden. Kein geringerer als SS-Führer Heinrich Himmler hatte sich die ungewöhnliche Dreiecksburg als spätere Residenz und Mausoleum für sich ausersehen. Das nahe Dorf sollte abgerissen und stattdessen eine NS-Mustersiedlung im Halbrund darum herum errichtet werden. Allein es kam nicht dazu. Goebbels hatte sich für sich und seine wachsende Familie ein beschauliches Waldanwesen im Wandlitzer Forst am Nordrand von Berlin ausersehen und umbauen lassen am idyllischen Bogensee gelegen. Der ebenerdige weitläufige Bau (18 Zimmer) im Jägervilla-Stil, hatte einen großen Empfangsraum, an dem an einer Seite die ganzseitige Fensterfront wie im Berghof vollständig versenkt werden konn-

te, was ein Ambiente ermöglichte für festliche Stelldicheins mit direktem Zugang ins Freie in den Garten. Man mag sich dazu schillernde Lampionfeste mit nächtlichen Badeeinlagen im Sommer im nahen Moorsee hinzudenken. In Abwesenheit von Ehefrau Magda Goebbels und den sechs Kindern war es auch Goebbels' Liebesnest für seine zahlreichen Affären mit weiblichen Ufa-Filmstars. Natürlich hatte „Bogensee“ auch einen großen Kino-Vorführraum und Goebbels hielt dort auch ministerielle Staatsaudienz. Dicht dabei lag ein neoklassizistischer Monumentbau, aus dem nach 1945 zu DDR-Zeiten die internationale Jugendpartei­schule „Wilhelm Pieck“ der FDJ wurde.

GANZ anders der Göring-Sitz „Carinhall“, so benannt nach seiner ersten Frau, einer Schwedin namens Carin, Freiin Foth. Dieser war in der Tat ein neu erbauter, stattlicher Jagd-Herrensitz in umbauter Hofform mitten in den nördlichen Ausläufern der Schorfheide, einem ausgedehnten Mischwaldgebiet am Groß Döllner See weiter nördlich von Berlin (heute Biosphärenreservat). Gemäß Görings Vorliebe für das Prunkvolle drückte „Carinhall“ dies auch aus. Jagdzimmer und Jägersaal voll mit Trophäen aus Hirsch- und Bockgeweihen, Gemäl­desaal mit Galerie für Görings diebisch zusammengeraffte Gotik- und Renaissance-Kunstwerke, Audienzräume neben dem privaten Trakt. Auf dem großzügigen Gelände gab es ein Wisent-Gehege. Büsten und Säulenskulpturen im heidnisch-neugriechischen Stil, wie die „Amazonen im Kampf“, zierten die rasengesäumten Gartenwege. Wo auch eine stattliche, bronzene Hirschfigur, Nachbildung eines von Göring selbst erlegten Tieres stand, dem er zu dessen Lebzeiten den Namen „Raufbold“ gegeben hatte. An einer Stelle ging es hinab in eine unterirdische Gruft mit der Begräbnisstätte seiner Frau Carin. Eine alles in allem gespenstische Szenerie. Der oberste Reichsjägermeister Göring hielt sich zur Zier und Staffage zwei junge Löwen, die tagsüber frei auf dem Gelände herumspazierten, die der beliebte passionierte Jäger Göring tätschelte und hätschelte, wenn er nicht gerade im Morphium-Rausch lag. Im Keller und auf dem Boden von „Carinhall“ waren zwei elektrische Modelleisenbahn­anlagen im großen Maßstab aufgebaut mit Zubehör, Figuren, Häuser, Bahnhof, Fahrzeuge, Bäumchen, Brücken, Signale, Schranken – für das spielende Kind im Manne Göring und wenn gerade Gäste mit Kindern da waren. Göring war selbst Vater einer Tochter. Bei Heranrücken sowjetischer Truppen sprengte ein SS-Kommando Görings kostbaren Herrensitz und nur noch überwachsene Trümmer zeugen heute von der pompösen Anlage.

NAZI-Architektur hatte Machtanspruch, Machtdrohung und Machtfülle zu demonstrieren. Sie war das zu Stein gewordene „Antlitz des NS-Bösen“. Für die „Große Halle“ von „Germania“ oder den großen Triumphbogen an der Nord-Süd-Traverse, der die Spitze des Stadtschlosses Berlin um gut das Dreifache überragt hätte, hatte Hitler schon um die Mitte der 1920er Jahre erste eigene Skizzen angefertigt. Im ganzen deutsch-österreichischen Reich entstanden zahllose Bauten für Administration und Verwaltung, Wohnen und Kultur in Städten, die allmählich deren Ansichten veränderten und zu bestimmen begannen und stets einen monumentalen, kalten, steinernen Charakter wahrten. Grotesker Ausfluss war etwa die Wohn- und KdF-Urlaubsanlage im Seebad Prora am Prorer Wiek. Über zwei Kilometer zieht sich der mehrstöckige Bau in einem Stück am Ostsee-Ufer entlang und steht noch heute. Ein großes Problem für eine geänderte Zweckbestimmung, die nicht gelingen will. Wer will heute ein solches Objekt kaufen, renovieren und betreiben? Ein Abriss des Betonmonsters würde zig Millionen Gelder verschlingen, die Gemäuer beginnen teils zu zerfallen. Einzelne Abschnitte werden von Investoren modernisiert und teuer verkauft oder vermietet.

WELCHE Bedeutung Hitler der Architektur beimaß, mag folgendes Zitat von ihm verdeutlichen. In seiner Ansprache bei der ersten Architektur- und Kunstausstellung am 22. Januar 1938 im Haus der Deutschen Kunst in München, sagte er u. a.: *„Wenn Völker große Zeiten*

innerlich erleben, so gestalten sie diese Zeiten auch äußerlich. Ihr Wort ist dann überzeugender als das gesprochene. Es ist das Wort aus Stein!“ Die Menschen sollten sich von NS-Architektur umgeben rundum NS-beheimatet fühlen und verstehen. Seltsam kontrastiert die betonierte Starre der Bauten mit dem, was der Freiburger Literaturwissenschaftler Klaus Theweleit in seiner Studie „Männerphantasien“ (1977/78) als Symbolik von „Fluten“ und „Strömen“ in der NS-Bewegung analysiert. So, als müssten die Beton- und Steinmonumente das entfesselte Fluten und Strömen (Aufmärsche, Fackelzüge, Massenversammlungen), wonach die Menschen sich sehnten, weshalb sie der NS-Ideologie auch zuneigten, und sich darüber instrumentalisieren ließen, wieder eindämmen und fassen. Starre und Bewegung, eine Dialektik. Auch Wilhelm Reich kam schon zu ähnlichem Schluss in der Charakterologie seiner „Massenpsychologie“. Er zeigte, dass diese beiden Wesenszüge in einer neurotischen Psyche aufgespalten gegeneinander stehen und den Nazis desintegrierte Ansatzpunkte boten, die an beides anknüpften. Die Gebäude- und Städtebauprogramme bis zum Krieg übertrafen um ein Vielfaches die der Reichsautobahnen, auch, was die daran beteiligten Arbeitskräfte betrifft. Sie waren die Basis der Arbeitsbeschaffung all überall. Alles diente neben *Arbeit & Brot* dem einen Zweck: Zurichtung der Menschenseele für den Krieg durch die völlige behaute Identifikation mit dem System NS-Staat und eine Vision für das Leben nach dem Endsieg im modernisierten Führerstaat. Allein es kam nicht dazu. Die Rechnung hatte freilich zwei so unwägbar wie widerstreitende Faktoren: Adolf Hitler und die Geschichte. © Elmar Klink, D-Bremen, 8. Februar 2022

| **Literatur:** **Guido Knopp:** Hitlers Helfer. Täter und Vollstrecker. Goebbels, Göring, Himmler, Heß, Speer, Dönitz. München 2000 - **Ders.:** Hitlers Helfer. Täter und Vollstrecker. Eichmann, von Schirach, Bormann, von Ribbentrop, Freisler, Mengele. München 2000 - **Werner Maser:** Adolf Hitlers Mein Kampf. Geschichte - Auszüge - Kommentare. München 2015 - **Anatomie des SS-Staates.** Von Hans Buchheim, Martin Broszat, Hans-Adolf Jacobsen und Helmut Krausnick. München 1994 - **Helmut Weihsmann:** Bauen unterm Hakenkreuz. Architektur des Untergangs. Wien 1998 - **Joachim Fest:** Speer. Eine Biographie. Frankfurt/M. 2005 - **Albert Speer:** Erinnerungen. Berlin 2005 - **Der Faschismus in Deutschland**, Bd. 1: Analysen und Berichte der KPD-Opposition 1928-1933. Hrsg. u. eingel. von der Gruppe Arbeiterpolitik 1973. O. O. (2., erw. Aufl. 1981) - **Wilhelm Reich:** Die Massenpsychologie des Faschismus. Köln 2011 - **Luc Ciompi / Elke Ender:** Gefühle machen Geschichte. Die Wirkung kollektiver Emotionen von Hitler bis Obama. Göttingen 2011 - **Magdalena Droste:** Bauhaus. 1919-1933. Reform und Avantgarde. Köln 2007 - **Jonathan Glancey:** Geschichte der Architektur. Starnberg 2006 - **Hans-Joachim Kadatz:** Seemanns Lexikon der Architektur. Leipzig 1994 - **Klaus Kuhm:** Das eilige Jahrhundert. Einblicke in die automobilen Gesellschaft. Hamburg 1995 - **Klaus Theweleit:** Männerphantasien. Berlin 2019 (Neuauf.) |

Über den Verfasser: Jg. 1953, Rentner, freier Autor; Ausbildung in Sozialarbeit und Sozialwissenschaften (u. a. Schwerpunkt Stadt- und Regionalplanung); Berufstätigkeiten in Beratung, Organisations- und Öffentlichkeitsarbeit und im Druckgewerbe. Zahlreiche Text-Arbeiten u. a. zu politischen, historischen, philosophischen und kulturellen Themen.