

Planung mit dem Rotstift: die räumliche Logik infrastruktureller Planung Augsburger Stadtplanungsgeschichte 1920-1960

Elischa Matthias Rietzler

Angaben zur Veröffentlichung / Publication details:

Rietzler, Elischa Matthias. 2023. *Planung mit dem Rotstift: die räumliche Logik infrastruktureller Planung Augsburger Stadtplanungsgeschichte 1920-1960*. Norderstedt: PubliQation. <https://doi.org/10.22602/IQ.9783745888461>.

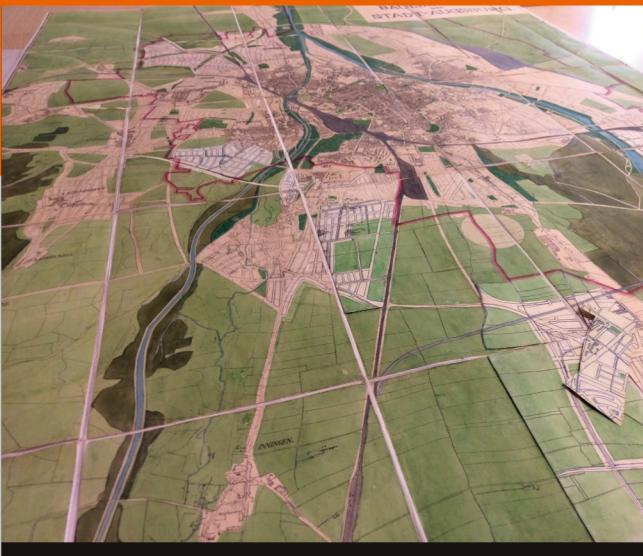
Nutzungsbedingungen / Terms of use:

CC BY-NC 4.0



Elischa Matthias Rietzler

Planung mit dem Rotstift



Die räumliche Logik
infrastruktureller
Planung
Augsburger
Stadtplanungs-
geschichte
1920-1960

PLANUNG MIT DEM ROTSTIFT

URBAN HABITAT AND HUMANITIES – BAND 2

Veröffentlichung gefördert durch
die Arno Buchegger Stiftung



ELISCHA MATTHIAS RIETZLER

PLANUNG MIT DEM ROTSTIFT

DIE RÄUMLICHE LOGIK INFRASTRUKTURELLER PLANUNG
AUGSBURGER STADTPLANUNGSGESCHICHTE 1920-1960

URBAN HABITAT AND HUMANITIES – BAND 2

HERAUSGEgeben von STEFAN LINDL

Um aus dieser Publikation zu zitieren, verwenden Sie bitte diesen DOI Link:
<https://doi.org/10.22602/IQ.9783745888461>

<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bvb:384-opus4-1035068>

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen
Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über
dnb.dnb.de abrufbar.



PublIQation – Wissenschaft veröffentlichen

Ein Imprint der Books on Demand GmbH, In de Tarpen 42, 22848 Norderstedt

© 2023 Elischa Matthias Rietzler
Urban Habitat and Humanities – Band 2, herausgegeben von Stefan Lindl

Umschlagdesign, Herstellung und Verlag: BoD – [Books on Demand GmbH](https://www.bo-d.de),
In de Tarpen 42, 22848 Norderstedt

ISBN 9783745888461

VORWORT

Raum, Vermessung und visuelle Darstellungen im historischen Kontext haben nicht nur in den letzten Jahren an Bedeutung und Aktualität gewonnen. Der kritische Umgang mit Karten als visuelle Darstellung von Raum wird in vielen geschichtlichen Diskursen, wie beispielsweise der Forschung zur Dekolonialisierung oder der Verwaltungsgeschichte, in die zeitgenössische Diskussion eingebbracht.

Gerade deshalb ist es erfreulich, nun meine 2020 eingereichte Masterarbeit zum Einfluss von Karten auf Stadtplanungsprozesse einem breiteren Publikum zugänglich machen zu können. Der Einfluss von visuellen Darstellungen auf transnationale, nationale und regionale Planungen soll sich hier in den Forschungsdiskurs einreihen.

Für die Möglichkeit dieser Veröffentlichung danke ich in erster Linie Herrn Prof. Lindl, der mich in der Umsetzung des Themas stetig bestärkte und immer für einen positiven und zielführenden Austausch bereitstand. Ebenso der Arno Buchegger Stiftung, die als Förderer dieser Publikation unverzichtbar war. Für den wertvollen Einblick in die aktuellen Abläufe der Augsburger Stadtplanung danke ich Herrn Tobias Häberle vom Stadtplanungsamt Augsburg.

Natürlich wäre jedoch, wie so häufig, ohne die Unterstützung derjenigen, die mir nahe stehen, all dies nicht möglich gewesen. Dies betrifft sowohl meine Freunde, die manchmal mit sanfter Gewalt zum Schreiben animiert haben, aber auch für die notwendige Ablenkung sorgten, als auch meine Familie. Die bedingungslose Unterstützung dieser, und besonders meiner Mutter, hat mir nicht nur im Prozess des Schreibens einen unerschütterlichen Optimismus bewahrt. Dafür bin ich zutiefst dankbar.

ABSTRACT

Visual media such as maps influence processes of spatial planning. Following the spatial turn, maps create their own visual reality through abstraction of information, often supporting car-friendly infrastructure solutions. This can be observed in the planning processes at the beginning of the 20th Century, and throughout their actual implementation in the postwar period and afterwards.

The case of the German city of Augsburg shows that infrastructural concepts influenced by visual media remained dominant over the decades and created continuities and path dependencies. These concepts excluded planning alternatives and stayed dominant up until the present day.

Historically, spatial planning was strongly driven by knowledge exchange on regional, national and international levels. This exchange was organized via institutional links, as well as through the use of urban planner's personal contacts.

The structure of this book is based on three phases of development identified for the case study of Augsburg and Germany respectively: 1920-1933, 1933-1945 and 1945-1960. The first part of the book describes the implementation of spatial planning in the interwar period, the second analyzes the megalomania regarding fascist ideas of space and the third focuses on the realization of those ideas after 1945. Present day cities are shaped by these ideas and developments.

The theoretical and methodological approaches of this study point beyond Augsburg. They can be applied to most German cities and are also transferable to spatial planning research on European and international subjects. In order to find effective concepts for the future of urban space, it is important to keep in mind the role of the visual planning process itself, as shown in this book.

INHALT

1.	Einleitung	9
1.1.	Überblick und Fragestellung	9
1.2.	Forschungsstand	13
1.3.	Quellengrundlage und Methodik.....	20
2.	Das Zeitalter der Ordnung - Räumliche Planung in Deutschland.....	25
2.1.	Der Beginn der ‚Planungseuphorie‘	28
2.2.	Räumliche Planung im NS-Staat.....	34
2.3.	Der Mythos der ‚Stunde null‘.....	43
3.	Karten, Visualisierung und Planung. Grafische Darstellungen in der Stadtplanung.....	50
3.1.	Abstraktion der Wirklichkeit?.....	50
3.2.	Karten und Planung konkret	54
3.3.	„Die Strasse“ als Propagandainstrument	61
4.	Augsburger Organisationsstrukturen	66
4.1.	Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung	68
4.2.	Augsburger Protagonisten.....	72
5.	Augsburger Raumplanung und Generalbebauungspläne.....	80
5.1.	Lokalgeschichtlicher Überblick.....	80
5.2.	Der ‚Fischerplan‘ als Grundlage der Augsburger Stadtplanung	84
5.3.	Zwischen Gigantomanie und Heimlichkeit	98
5.4.	Alte Ideen in neuer Form.....	107
6.	Kontinuitäten und Einflüsse der Stadtplanung.....	120
6.1.	Personelle und ideengeschichtliche Kontinuität	121
6.2.	Kartografische Einflüsse.....	125

6.3. Verbindungen zwischen regionaler, nationaler und internationaler Planung	130
6.4. Das Kontinuum Schleifenstraße	135
7. Fazit	143
Abbildungsverzeichnis	151
Bibliografie	153
Anhang	176

1. EINLEITUNG

1.1. ÜBERBLICK UND FRAGESTELLUNG

Als der renommierte Architekt und Stadtplaner Theodor Fischer in der Ära nach dem Ersten Weltkrieg für eine Vielzahl von Städten Generalbebauungspläne¹ entwarf, spiegelte dies den Zeitgeist der Planung ausgezeichnet wider.² Durch abstrahierte und langfristig angelegte Planung sollten die bisher als chaotisch wahrgenommenen Zustände in ‚geordnete‘ Bahnen gelenkt werden, um Strukturen für die scheinbar unbegrenzten Möglichkeiten und utopischen Vorstellungen der Zeit zu schaffen. Linien und Flächen auf Papier sollten greifbar machen, was lange häufig dem Zufall überlassen worden sei. Diese ‚Planungseuphorie‘ sorgte dabei häufig für genau das, wofür sie vorgesehen war: die langfristige Prägung und Beeinflussung von Abläufen lange nach der Erstellung der ursprünglichen Planung.³ Dies ist anhand der räumlichen Planungen⁴ in

¹ Die Begrifflichkeiten Generalbebauungsplan beziehungsweise Generalbaulinienplan werden beide ohne großen Bedeutungsunterschied in den zeitgenössischen Quellen genannt, weshalb die Begriffe auch in diesem Werk weitgehend synonym verwendet werden.

² Renate Banik-Schweitzer, Städtebauliche Visionen, Pläne und Projekte 1890-1937, in: Eve Blau/Monika Platzer (Hrsg.), *Mythos Großstadt. Architektur und Städtebaukunst in Zentraleuropa 1890-1937*, München 1999, S. 59-65.

³ Dirk van Laak, Planung, Planbarkeit und Planungseuphorie, in: *Docupedia-Zeitgeschichte* (2010), S. 2-3.

⁴ Im Folgenden werden die Begriffe räumliche Planung, Raumplanung und Stadtplanung für ähnliche Phänomene benutzt. Grundsätzlich bezeichnen räumliche Planung und Raumplanung eher übergreifende Tendenzen, während Stadtplanung das konkrete Beispiel der Planung hervorhebt. Trotz dessen werden die Begriffe auch synonym verwendet.

Augsburg zu erkennen, an denen Fischer maßgeblich beteiligt war und welche als konkretes Fallbeispiel dienen werden.^{5,6}

Fischers Zeit zeichnet sich auch durch ein anderes Merkmal aus. Die Rationalisierung und ‚Verwissenschaftlichung‘ der Raumplanung setzte ein altbekanntes Medium neu in Szene, welches im Bereich der Stadt- und Raumplanung zu einem allgegenwärtigen Instrument wurde. Die Karte beziehungsweise der Stadtplan entwickelte sich unscheinbar zum zentralen Handlungsinstrument und half dabei nicht nur, komplexe räumliche Strukturen visuell verstehbar zu machen, sondern prägte mit seiner Form der Darstellung von Informationen schnell den gesamten Diskurs der Planung. Alles, was geplant oder gebaut werden sollte, wurde anhand von Karten diskutiert und die Form der Darstellung als objektives und unumgängliches Vorgehen gepriesen. Dieser Blick in die Werkstatt der Stadt- und Raumplaner⁷ ist die Grundlage für die vorliegende Untersuchung. Der Entstehungsprozess der räumlichen Planung, der die Stadtentwicklung langfristig prägen sollte, ist dabei ein Untersuchungsobjekt dieser Veröffentlichung. Theodor Fischer, der als Professor die eigenen Vorstellungen an seine Schüler weitergab, verstand bereits zum Teil die Gefahr, die von einer Fokussierung auf diese Art der Planung ausging. Eine rein geometrische Herangehensweise anhand der Kartenplanung war für ihn eine Einladung für willkürlichen Städtebau, jedoch sah er die grafische Planung an sich als unumgängliche Herangehensweise, um die Stadtplanung

⁵ Theodor Fischer, Denkschrift zum Generalbebauungs- und Besiedlungsplan für Augsburg und Umgebung, Stadtarchiv Augsburg 45/25, 1930.

⁶ Für die äußerst wertvolle Kritik und Hilfe beim Verfassen dieser Publikation danke ich: Vincent Hoyer, Michael Ilg, Paula Matos, Barbara Türk, Laura Türk, Carlotta Wagner, Jan Wellhausen und Matthias Zengerle, sowie den Betreuern der Abhandlung Prof. Dr. Stefan Lindl und Prof. Dr. Maren Röger.

⁷ In dieser Veröffentlichung wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit der generische Maskulin verwendet. Weibliche und anderweitige Geschlechteridentitäten werden dabei ausdrücklich miteinbezogen, soweit es im Kontext sinnvoll ist.

anhand von „unumrückbaren Fakten“ auszurichten.⁸ Wie diese ‚objektiven Fakten‘ als Planungselemente gesehen werden können und wie Fischer und andere diese im Allgemeinen sowie auf die Stadt Augsburg respektive deren Planung anwendeten, soll eine Fragestellung der vorliegenden Arbeit werden.

Die Weiterentwicklung und Neuplanung von urbanen Strukturen zu Beginn des 20. Jahrhunderts ist am Beispiel von vielen Städten sichtbar. Technikbegeisterung und das Vertrauen in die Überlegenheit neuer Erkenntnisse führten hierbei oft zur Planung und Umsetzung vielerlei Maßnahmen, die das Erscheinungsbild und die infrastrukturellen Gegebenheiten der jeweiligen Städte auf Dauer beeinflussten. Welche Planungen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts auf nationaler Ebene erarbeitet wurden und welchen Einfluss diese auf den tatsächlichen Städtebau hatten, wird im zweiten Kapitel erläutert. Hier werden die übergreifenden Entwicklungen der räumlichen Planung von 1920 bis 1960 aufgezeigt, der Zeitraum, welcher den Rahmen für die gesamte Publikation bildet. Besonders relevante Elemente der Planung sind der Einfluss von visuellen Medien wie Karten sowie von Organisationsstrukturen und politischen Umständen auf die Planung und Umsetzung der Infrastruktur. Karten, die sowohl eine planerische Funktion im Sinne der möglichst praktischen abstrahierten Darstellung von Raum, als auch eine illustrierende Funktion übernommen haben, sind für die Geschichtswissenschaften eine äußerst ergiebige Quelle, um Handlungsabläufe und Absichten der handelnden Akteure zu rekonstruieren.⁹ Dabei wird sowohl ein diskursanalytischer Ansatz als auch ein Zugriff über eine akteurs- beziehungsweise institutionsgeschichtliche Herangehensweise angewendet werden.¹⁰ Dazu ist es

⁸ Theodor Fischer, Sechs Vorträge über Städtebaukunst, München, 1922, S. 52.

⁹ Riccardo Bavaj, Was bringt der "Spatial Turn" der Regionalgeschichte?: Ein Beitrag zur Methodendiskussion, in: Westfälische Forschungen (2006) 56, S. 474-475.

Die folgenden Werke bieten eine grobe Orientierung über die gewählte Methodik: U. Jureit, Das Ordnen von Räumen: Territorium und Lebensraum im 19. und 20.

notwendig, die scheinbare Objektivität von Karten zu hinterfragen und die Informationen, die Karten geben können, zu extrahieren.¹¹ Dieser Gedankengang wird im dritten Kapitel herausgearbeitet und die Verbindung zu dem konkreten Vorgang der räumlichen Planung wird gezogen.

Anhand der Stadt Augsburg und der Planung durch Generalbebauungspläne und groß angelegte Vorstellungen sollen am konkreten Beispiel die theoretischen Überlegungen aufgezeigt und verglichen werden. Dabei wird auch die Untersuchung von Kontinuitäten und Diskontinuitäten innerhalb des Planungsprozesses im Fokus stehen. Ebenfalls werden die Auswirkungen von diesen Kontinuitäten und sich daraus eventuell ergebende negative Konsequenzen untersucht werden. Die Analyse dieses Fallbeispiels erfolgt im fünften Kapitel, dem ein erläuternder Abschnitt zu den Augsburger Organisationsstrukturen und insbesondere den handelnden Protagonisten im vierten Kapitel vorgelagert ist. Der Untersuchungszeitraum reicht auch hier von 1920 bis 1960 und stellt somit das zweite Kapitel in einen vergleichenden Kontext. Das sechste Kapitel schließt den Hauptteil des Werks ab und stellt die insbesondere im zweiten und fünften Kapitel gewonnenen Erkenntnisse unter methodischen Gesichtspunkten heraus. Hier werden die zentralen Thesen der Arbeit noch einmal kompakt dargestellt.

Erstens: Grafische Darstellungen wie das Medium Karte beeinflussten die räumliche Planung und insbesondere die Verkehrsinfrastruktur, welche unter dem Motto ‚autogerechte Stadt‘ kumuliert

Jahrhundert, Hamburg, 2012; J. Mose/A. Strüver, Diskursivität von Karten: Karten im Diskurs, in: G. Glasze/A. Mattissek (Hrsg.), Handbuch Diskurs und Raum. Theorien und Methoden für die Humangeographie sowie die sozial- und kulturwissenschaftliche Raumforschung, Bielefeld 2009; Bruno Latour, Eine neue Soziologie für eine neue Gesellschaft: Einführung in die Akteur-Netzwerk-Theorie, Frankfurt am Main, 2019, 5. Auflage; Ola Söderström, Paper Cities: Visual Thinking in Urban Planning, in: Ecumene 3 (1996) 3.

¹¹ Mose et al., Diskursivität von Karten, S. 316-317.

wurde, indem sie Informationen abstrahieren und eine eigene Planungswirklichkeit schaffen.

Zweitens: Einmal erstellte räumliche Planungskonzepte wirkten sich über Jahrzehnte auf den stadtplanerischen Diskurs aus und schufen somit Kontinuitäten und Pfadabhängigkeiten, die alternative Ansätze somit exkludierten.

Drittens: Die historischen Handlungen im Bereich der Raumplanung lassen sich auch durch Austauscheffekte zwischen regionaler, nationaler und internationaler Planung erklären. Diese Verbindungen wurden sowohl durch institutionelle Kontakte als auch durch konkrete personelle Konstellationen verstärkt.

1.2. FORSCHUNGSSTAND

Wissenschaftshistorisch betrachtet sind die Ansätze für einen kritischen Umgang mit Karten in mehrere Teilgebiete gegliedert, die für die jeweiligen Forschungszweige unterschiedlich relevant sind. So kann die performative Bedeutung einer Karte in den Vordergrund gestellt werden, was insbesondere in einer ethnologischen Betrachtung relevant ist. Eine andere Möglichkeit ist es, die soziale Bedeutung einer Karte und deren Auswirkung zu betrachten, während die letzte Art der Betrachtung die Informationen einer Karte als Text begreift und somit versucht, sämtliche Informationen der Karte greifbar zu machen.¹² Diese Ansätze zu Raum und Räumlichkeit werden in der Forschung vor allem seit dem sogenannten ‚Spatial Turn‘ Ende der 1980er-Jahre in den Fokus gerückt. Dabei ist es schwer, sämtliche Ansprüche und Umwälzungen im Diskurs, die mit solch einem ‚Turn‘ in Verbindung gebracht werden, zu akkumulieren. Gerade weil Räumlichkeit im historischen Forschungskontext fast

¹² Matthew H. Edney, Academic Cartography, Internal Map History, and the Critical Study of Mapping Processes, in: *Imago Mundi* 66 (2014) sup1, S. 88-93.

unbegrenzte Anwendungsmöglichkeiten zulässt.¹³ Trotzdem wird diese Abhandlung versuchen, zumindest einem grundlegenden Anspruch des ‚Spatial Turns‘ gerecht zu werden und somit die fortschreitende Territorialisierung im 20. Jahrhundert und deren grafische Darstellung durch Karten als einen Ausgangspunkt der wissenschaftlichen Bearbeitung zu nutzen.¹⁴ Bereits seit den 1960er-Jahren wird dieser Fokus wissenschaftlich bearbeitet, doch ist gerade in den letzten Jahren ein spürbarer Anstieg an Publikationen im Kontext der ‚Spatial History‘ zu verzeichnen.¹⁵

Immer mehr rückt hierbei auch der Fokus auf die Nutzung digitaler Auswertungssysteme für große geografische Datenmengen, sogenannte ‚geographic information systems‘ (GIS) um die teilweise überwältigende Anzahl an Quellenmaterial systematisch auswerten zu können. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass ‚Spatial History‘ mehr ist als eine Methode, räumliche Quellen fassbar zu machen, sondern auch als Schnittpunkt zwischen der Geografie und der Geschichte verstanden werden kann.¹⁶ Philipp Kröger stellt in seinem Artikel „Die Grenzen des Vergleichs“, zur Auseinandersetzung mit preußischen Datenerhebungen und daraus resultierenden Karten bzw. folgenden kolonialen Praktiken, die Relevanz der scheinbar objektiven statistischen Erhebungen und der daraus folgenden zeitgenössischen Ableitungen in den Fokus. Hierbei wird die Bedeutung der statistischen Grundlage (unter anderem) von Karten deutlich sichtbar.¹⁷ Das Thema der kolonialen Praktiken wird schon länger unter dem

¹³ Riccardo Bavaj, Introduction: Spatial history, in: Riccardo Bavaj/Konrad Lawson/Bernhard Struck (Hrsg.), *Doing Spatial History*, New York 2022, S. 1.

¹⁴ Jureit, *Das Ordnen von Räumen*, S. 7-17.

¹⁵ Lafreniere, Don/Gregory, Ian/DeBats Don, Introduction to part III, in: I. Gregory/D. DeBats/D. Lafreniere (Hrsg.), *The Routledge Companion to Spatial History*, New York 2018, S. 225-226.

¹⁶ Bavaj, Introduction: Spatial History, S. 5-13.

¹⁷ Philipp Kröger, *Die Grenzen des Vergleichs*, in: *Geschichte und Gesellschaft* 47.4 (2021), S. 623-631.

Gesichtspunkt von Räumlichkeit und ‚Spatial History‘ betrachtet. Dabei ist insbesondere der Begriff des ‚leeren Raums‘ von Bedeutung, der suggeriert, dass zu kolonisierende Gebiete freie Fläche seien, die es aufzuteilen gilt.¹⁸

Aus diskurstheoretischer Sicht ist die Arbeit mit Karten als Quellen sinnvoll. Die Herangehensweise, Informationskomplexe als Text oder Zeichensystem zu verstehen, um diese besser deuten zu können und in den Kontext der Diskursanalyse zu stellen, ist hierbei eine Grundmethodik. Die Konstruktion der Wirklichkeit soll durch Dekonstruktion entschlüsselt werden.¹⁹ Daraus ergibt sich ein Ansatz, der insbesondere für die Beschreibung der Kartenquellen genutzt werden soll und im dritten Kapitel genauer erläutert wird. Die Anwendung dieser poststrukturalistischen Ansätze auf die Kartografie wird inzwischen unter dem Begriff „critical cartography“ zusammengefasst, wobei die alleinige Betrachtung des fertigen Produkts der Karte abgelehnt wird und vielmehr der Prozess des Kartierens und des Arbeitens anhand von Karten untersucht wird.²⁰

Karten sind demnach also keine reine Repräsentation des Räumlichen, sondern generieren eine Form politischen Wissens.²¹ Analysen zu dem Prozess des Kartografierens liefern Bruno Schelhaas und Ute Wardenga in ihrem Beitrag „Inzwischen spricht die Karte für sich selbst“²², indem sie anhand von Beispielen die verschiedenen Stufen der Kartenerstellung und die damit verbundenen Rück-

¹⁸Raymond Craib, Cartography and Decolonization, in: James Akerman (Hrsg.), Decolonizing the Map, Chicago 2017, S. 11-16.

¹⁹ Mose et al., Diskursivität von Karten, S. 315-317.

²⁰ Bruno Schelhaas/Ute Wardenga, "Inzwischen spricht die Karte für sich selbst": Transformation von Wissen im Prozess der Kartenproduktion, in: Steffen Siegel/Petra Weigel (Hrsg.), Die Werkstatt des Kartographen. Materialien und Praktiken visueller Welterzeugung, München 2011, S. 89-92.

²¹ Boris Michel, Für eine poststrukturalistische Perspektive auf das Machen und die Macht von Karten: Replik auf Ball und Petsimeris, in: Forum Qualitative Sozialforschung/Forum: Qualitative Social Research 11 3.

²² Schelhaas et al., "Inzwischen spricht die Karte für sich selbst".

schlüsse betrachten. Die Nutzbarmachung dieser subjektiven Aspekte der Kartenerstellung für politische Zwecke wird unter dem Begriff ‚counter mapping‘ zusammengefasst.²³

Ola Söderström lieferte 1996 mit seinem Artikel „Paper Cities“²⁴ eine der ersten Erschließungsgrundlagen für die konkrete Verknüpfung der Ansätze der Diskurstheorie und derer von Bruno Latour über den Einsatz grafischer Medien innerhalb der Stadtplanung. Der Artikel ist insbesondere beachtlich, da er auf etwas mehr als dreißig Seiten die Thesen aufstellt, welche seitdem in der wissenschaftlichen Betrachtung von Raum- beziehungsweise Stadtplanung diskutiert werden und zu welchen Phillip Wagner in einem Kapitel (2.4 „making rules“?) seiner Monografie „Stadtplanung für die Welt?“²⁵ einen aktuellen Zwischenstand gibt. Dazu zählen die allgemeine Bedeutung von grafischer Darstellung für den Planungsprozess, die wissenschaftliche Erschließung dessen und die kritische Sichtweise auf die „Verwissenschaftlichung“ der Planung.²⁶ Der Sammelband „mapping the futures“²⁷ greift philosophische und kulturwissenschaftliche Problemstellungen in Bezug auf die Wahrnehmung von Raum auf. Darin gibt Iain Chambers mit dem Beitrag „Cities without maps“²⁸ Anstöße zur Differenzierung der komplexen Struktur einer Stadt und der Simplifizierung durch Karten in Bezug auf Zeit und Raum. Zur allgemeinen Bedeutung von Planung und Planern seit den 1920er-Jahren gibt Dirk van Laak eine ausgezeichnete bibli-

²³ Bernhard Struck, / Riccardo Bavaj, Maps, in: Riccardo Bavaj/Konrad Lawson/Bernhard Struck (Hrsg.), Doing Spatial History, New York 2022, S. 39-41.

²⁴ Söderström, Paper Cities: Visual Thinking in Urban Planning.

²⁵ Phillip Wagner, Stadtplanung für die Welt?: Internationales Expertenwissen 1900-1960, Göttingen, op. 2016.

²⁶ Söderström, Paper Cities: Visual Thinking in Urban Planning.

²⁷ Jon Bird/Barry Curtis/Tim Putnam/George Robertson/Lisa Tickner (Hrsg.), Mapping the futures: Local cultures, global change, London, 1995.

²⁸ Iain Chamber, Cities without maps, in: Jon Bird/Barry Curtis/Tim Putnam/George Robertson/Lisa Tickner (Hrsg.), Mapping the futures. Local cultures, global change, London 1995.

grafische Grundlage, in welcher er insbesondere die utopisch anmutenden Entwicklungen in der Nachkriegszeit des Ersten Weltkrieges präzise darstellt. Van Laak kennzeichnet dabei die ersten Jahrzehnte des Jahrhunderts als eine Zeit der ‚Planungseuphorie‘, in der bereits länger vorhandene Ideen in konkrete Konzepte umgesetzt wurden.²⁹

Markus Krajewski gewährt in seinem Beitrag „Am Grünen Tisch“³⁰ Einblick in die Abstraktion und Abstrusität, die (Stadt-) Planung in der Spätphase des Zweiten Weltkrieges annehmen konnte, und gibt insbesondere methodisch durch seine Unterscheidung von „dispositio“ und „executio“ ergiebige Anreize. Dabei geht Krajewski von der „dispositio“ als „Ausgangsstellung“ aus, in welcher der Planer durch minimale Eingriffe am Kartenmaterial enorme Auswirkungen in der Umsetzungsphase, der „executio“, bewirken kann.³¹ Diese Überlegung lässt sich für dieses Werk ebenfalls auf die lokale Stadtplanung übertragen. Auf der Ebene der nationalen Raumplanung lieferte Ariane Leendertz mit ihrer Monografie „Ordnung schaffen“³² einen wichtigen Beitrag zur Fassung des Dogmas von Ordnung und Gestaltbarkeit des Raumes innerhalb der Moderne. Damit setzt sie einen ausgezeichneten Rahmen für eine weitere Beschäftigung mit dem Thema, da sie vor

²⁹ Dirk van Laak/Gabriele Metzler, Die Konkretion der Utopie: Historische Quellen der Planungsutopien der 1920er Jahre, in: Isabel Heinemann/Patrick Wagner (Hrsg.), Wissenschaft - Planung - Vertreibung. Neuordnungskonzepte und Umsiedlungspolitik im 20. Jahrhundert, Stuttgart 2006, 1. Aufl.; van Laak, Planung, Planbarkeit und Planungseuphorie.

³⁰ Markus Krajewski, Am Grünen Tisch: Skizze zu einer kurzen Geschichte bürokratischer Fernsteuerung, in: Dirk van Laak/Dirk Rose (Hrsg.), Schreibtischtäter. Begriff - Geschichte - Typologie, Göttingen 2018.

³¹ Ebenda, S. 110-111.

³² Ariane Leendertz, Ordnung schaffen: Deutsche Raumplanung im 20. Jahrhundert, Göttingen, 2006.

allem die national beratenden Institutionen der Raumplanung untersucht und somit Spielraum für regionale Betrachtungen lässt.³³

Inhaltliche, konzeptionelle und personelle Kontinuitäten werden in der neueren Forschung zur Raumplanung immer mehr thematisiert. Von der Weimarer Republik bis zur Bundesrepublik werden dabei übergreifende Verläufe hervorgehoben.³⁴ Die vorliegende Veröffentlichung ordnet sich damit teilweise in diese Strömung ein und untersucht diese Kontinuitäten anhand eines Fallbeispiels, kombiniert aber gleichzeitig die Ansätze Söderströms mit diesen übergreifenden historischen Entwicklungen. Michael Mießner sieht in der Verbindung aus wissenschaftlicher Untersuchung zu nationalen und regionalen Planungen ein „äußerst interessantes Unterfangen“³⁵, welches mit dieser Untersuchung umgesetzt werden soll.

Somit ist der Aufbau der Publikation sowohl an einer nationalen als auch an einer regionalen Betrachtung (mit Augsburg als Fallbeispiel) orientiert. Deshalb ist es interessant, inwieweit die Entwicklungen des ‚Spatial Turns‘ und des Poststrukturalismus auf dieser regionalen Ebene anwendbar sind. Riccardo Bavaj argumentiert dafür, die Regionalgeschichte nicht nur als „Testgelände“ für Theorien der National- oder Globalgeschichte zu betrachten, sondern die Eigenheiten und insbesondere die räumlichen Gegebenheiten vor Ort viel stärker mit in die Untersuchung einzubeziehen. Ebenso plädiert er dafür, die räumlichen Grenzen des Untersuchungsraumes nicht unnötig eng zu sehen und an administrativen Einheiten zu orientieren.³⁶ Für dieses Werk ist die lokale Untersuchung zwar fast ausschließlich auf die Stadt Augsburg

³³ Ebenda, S. 7-15.

³⁴ Michael Mießner, Die Raumordnungspolitik der Bundesrepublik in der Nachkriegszeit, in: Wendelin Strubelt/Briesen Detlef (Hrsg.), Raumplanung nach 1945. Kontinuitäten und Neuanfänge in der Bundesrepublik Deutschland, Frankfurt am Main 2015, S. 197-198.

³⁵ Ebenda, S. 200.

³⁶ Bavaj, Was bringt der "Spatial Turn" der Regionalgeschichte?, S. 470-473.

begrenzt, jedoch wird durch Quervergleiche und die Betrachtung von Verbindungen zu anderen Akteuren der Stadtplanung versucht, dieses Spektrum zu erweitern. Bavajs Ansatz betont zusätzlich die Relevanz der lokalen Betrachtung von Raum und Räumlichkeit, um ein ausgewogenes historisches Resultat zu gewinnen. Im Bereich der kommunikativen Wirkung, insbesondere bei der Einbindung von Laien in stadtplanerische Prozesse, ist der Artikel von van Herzele und van Woerkum essenzielle Grundlage für diese Untersuchung.³⁷ Er verknüpft geschickt diskurstheoretische Ansätze mit pragmatischen Fragestellungen und folgert den enormen Effekt von Karten als Repräsentationsmedium im stadtplanerischen Prozess.

Die Forschung zur räumlichen Ordnung der Stadt Augsburg ist überschaubarer als die allgemeine Betrachtungsebene. Zentral für diese Abhandlung ist die 2015 erschienene Dissertation von Gregor Nagler „Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg“³⁸. Nagler gibt dabei in umfassender Detailarbeit die Stadtplanungs- und Architekturgeschichte Augsburgs mit Fokus auf die Jahre 1944-1960 wieder. Er orientiert sich dabei häufig an Winfried Nerdinger, der mit dem Buch „Architektur der Wunderkinder“³⁹ einen ersten großen Anstoß für die kritische Betrachtung der Augsburger Planungsgeschichte gegeben hat. Die neueste Forschungsliteratur hierzu liefert Georg-Felix Sedlmeyer, der wiederum Naglers Arbeit aufgreift und aus dem umfassenden Grundmaterial seine Thesen zur Politik des Denkmalschutzamtes und deren Schadenserfassung der Bombenzerstörung im Zweiten

³⁷ Ann van Herzele/Cees van Woerkum, On the argumentative work of map-based visualisation, in: *Landscape and Urban Planning* (2011) 100.

³⁸ Gregor Nagler, *Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg: Baupolitik, Stadtplanung und Architektur*, München, 2015.

³⁹ Winfried Nerdinger/Inez Florschütz (Hrsg.), *Architektur der Wunderkinder: Aufbruch und Verdrängung in Bayern 1945-1960*, München, 2005.

Weltkrieg formt.⁴⁰ Die vorliegende Publikation wird, mit Fokus auf grafischer Planung, zum ersten Mal die diskursiven Kontinuitäten in Augsburg verdeutlichen und nicht nur die personellen Entwicklungen beleuchten. Sie versteht sich damit auch als ein Beitrag zur regionalgeschichtlichen Erschließung der *‘critical cartography’* im Bezug zum nationalen und internationalen Kontext.

1.3. QUELLENGRUNDLAGE UND METHODIK

Den archivalischen Grundstock an Primärquellen liefern auf regionalgeschichtlicher Ebene im Wesentlichen zwei Archive. Zum einen das Stadtarchiv Augsburg, das umfassende Quellenbestände zu den jeweiligen Baubehörden der Stadt Augsburg liefern kann und damit ausführliche Informationen über die faktischen Planungsabläufe geben kann. Zum anderen ist das Archiv des Architekturmuseums Schwaben, welches an die Technische Universität München angeschlossen ist, für Quellen zu den einzelnen Akteuren und über die öffentliche Resonanz räumlicher Planung zu beachten. Das Auffälligste, insbesondere bei der Sichtung der Akten aus dem Stadtarchiv Augsburg, ist die Dominanz von Kartenmaterial im Bestand der ausführenden Baubehörden, vor allem des Stadtplanungsamtes und des Tiefbauamtes (beziehungsweise deren Äquivalente in der jeweiligen zeitlich unterschiedlich geprägten Behördenzusammensetzung). Diese Orientierung an grafischen Mitteln bei der Planung war ein Ausgangspunkt für die Thesen, die im Weiteren ausgearbeitet werden.

Das Stadtarchiv liefert sowohl Teile der schriftlichen Korrespondenzen zwischen den handelnden Akteuren der räumlichen Planung in Augsburg als auch die tatsächlichen (grafischen)

⁴⁰ Georg-Felix Sedlmeyer, Augsburg: Die Funktionen der Kriegsschadenserfassung in der Wiederaufbauplanung, in: Lisa Marie Selitz/Sophie Stackmann (Hrsg.), Wertzuschreibungen und Planungslogiken in historischen Stadträumen. Neue Beiträge zur städtebaulichen Denkmalpflege, Bamberg 2019.

Dokumente mit denen Planung etabliert wurde.⁴¹ Natürlich rückt durch den retrospektiven Fokus auf die Schriftakten die Betrachtung anderweitiger Kommunikation und Informationstransfers in den Hintergrund, was jedoch mit einer quellenkritischen Einordnung der schriftlichen Quellen zum Teil kompensiert werden kann. Die genaue Betrachtung der grafischen Quellen und deren Einordnung für diese Veröffentlichung erfolgen ausführlich im dritten Kapitel.

Neben den Quellen aus den angeführten Archiven sind viele Veröffentlichungen der zeitgenössischen Akteure oder allgemeine Publikationen zum Städtebau aus der Zeit als Primärquelle zu sehen. Beispielsweise sind die Beiträge von Heinrich Götzger aus den Jahren 1943 und 1944 zum Bau in Bayern deutlich durch die Umstände nationalsozialistischer Herrschaft geprägt und müssen dementsprechend eingeordnet werden.⁴² Ebenso gilt dies für fast alle sonstigen zeitgenössischen Veröffentlichungen, sowohl vor 1945 als auch aus der Nachkriegszeit.⁴³

Zeitungsaufsätze als Quellen wurden ebenfalls genutzt.⁴⁴ Hierbei ist der wichtigste Punkt, die jeweilige Zeitung als eigenständige

⁴¹ Zum Beispiel: Theodor Fischer, Schreiben an Oberbaudirektor Holzer, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 28.01.1929; Theodor Fischer, Erweiterung Pfarrkirche St. Joseph, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-26, 1930; Theodor Fischer, Stadtplan 2, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-23, 1930.

⁴² Heinrich Götzger, Baufibel für das Allgäu: und das Bayerische Bodensee-Ufer, München, 1943; Heinrich Götzger, Bauten der Deutschen Reichspost, München, 1944.

⁴³ Zum Beispiel: Gottfried Feder, Die neue Stadt: Versuch der Begründung einer neuen Stadtplanungskunst aus der sozialen Struktur der Bevölkerung, Berlin, 1939; Vinzenz Eisinger, Vinzenz Eisinger zur Regulierung der Baugebiete, 1951, Stadtarchiv Augsburg 50/539 I, 04.10.1951; Walther Schmidt, Stand der Verkehrsstraßenplanung im Stadtgebiet von Augsburg, Architekturmuseum Schwaben, 21.09.1960; Thomas Wechs, Die Stadt Ypsilon: Gedanken und Skizzen von Thomas Wechs, Augsburg, 1957.

⁴⁴ Zum Beispiel: Wo bleibt der Augsburger Großbebauungsplan?, in: Augsburger Neueste Nachrichten, Nr. 259 vom 10.11.1925; Verkehrserschließung von der unteren

Meinungsinstitution anzusehen und nicht fälschlicherweise davon auszugehen, das Medium Zeitung bilde genau die Meinung der Bevölkerung oder einer Interessensgruppe ab. Außerdem ist die politische und thematische Vielfalt der Presselandschaft zu beachten.⁴⁵ Informationen über Reaktionen von Teilen der Bevölkerung oder eine gewisse öffentliche Stimmungslage lassen sich oft trotzdem aus Zeitungsberichten ableiten.

Neben den genannten Quellengattungen wurde für diese Arbeit ein Interview mit einem derzeitigen Mitarbeiter des Stadtplanungsamts, Tobias Häberle, verwendet.⁴⁶ Diese Nutzung von ‚Oral History‘ als Quellenkategorie benötigt einen sorgsamen Umgang, sowohl bei der Erhebung des Quellenmaterials als auch bei dessen Nutzung. Für das Interview wurden die neueren Tendenzen der historischen Forschung zur ‚Oral History‘ und deren Unterkategorie des Experteninterviews genutzt, um ein möglichst verwertbares Ergebnis zu erzielen.⁴⁷ Obwohl Großteile der Forschung zur ‚Oral History‘ auf Zeitzeugeninterviews ausgerichtet sind, konnten wichtige Aspekte, wie beispielsweise die offene Fragestellung, für die Nutzung in diesem Fall herangezogen werden.

Für die Betrachtung der Wissenschaftsgeschichte ist ein Bezug zu den poststrukturalistischen Denkern beziehungsweise der sozialwissenschaftlichen Wissenschaftsforschung unumgänglich. Der

zur oberen Stadt: Ostwestlicher Straßenzug, in: Neue Augsburger Zeitung, Nr. 17 vom 22.01.1926; Was ist Städtebau, in: Neue Augsburger Zeitung, Nr. 277 vom 02.12.1930.

⁴⁵ Maren Röger, Presse, allgemeine, in: Stephan Scholz/Maren Röger/Bill Niven (Hrsg.), *Die Erinnerung an Flucht und Vertreibung. Ein Handbuch der Medien und Praktiken*, Paderborn 2015, S. 358-359.

⁴⁶ Tobias Häberle, Interview zur Augsburger Stadtplanung, 15.07.2020.

⁴⁷ Roswitha Breckner, Von den Zeitzeugen zu den Biographen: Methoden der Erhebung und Auswertung lebensgeschichtlicher Interviews, in: Berliner Geschichtswerkstatt (Hrsg.), *Alltagskultur, Subjektivität und Geschichte. Zur Theorie und Praxis von Alltagsgeschichte*, Münster 1994, 1. Aufl.; Dorothee Wierling, Oral History, in: Michael Maurer (Hrsg.), *Neue Themen und Methoden der Geschichtswissenschaft*, Stuttgart 2003.

Ansatzpunkt der Determiniertheit der Naturwissenschaften ist hierbei wichtig. Vor allem Bruno Latour und seine Akteur-Netzwerk-Theorie werden als Anstoßpunkt in diese Untersuchung einfließen. Die Annahme, dass auch semiotische Strukturen in einem Netzwerk integriert werden können, ist dabei zentral. Die Nutzung von Zeichen und Zeichensystemen abstrahiert dabei den scheinbar objektiven Wissenschaftsprozess. Für das Beispiel der vorliegenden Veröffentlichung bedeutet dies, dass in einem stadtplanerischen Konstrukt auch die verwendeten Medien (wie Karten) interagieren können. Die Betrachtung muss also nicht nur auf dem Ergebnis wissenschaftlicher Prozesse liegen, sondern der Prozess an sich und alle daran beteiligten Einflussfaktoren können untersucht werden. Die Erkenntnis, dass naturwissenschaftliche Praktiken nicht ‚natürlich‘ gegeben sind, ist Voraussetzung für diese Betrachtung. Latour hebt dabei den Einfluss der Naturwissenschaften für den Modernisierungsprozess im 19. und 20. Jahrhundert hervor und macht dadurch die Relevanz der kritischen Auseinandersetzung mit dieser deutlich.⁴⁸ Insbesondere die technische Entwicklung im Bereich von Verkehrssystemen kann durch Latours Ansätze fassbar gemacht werden.⁴⁹ Obwohl Latour selbst die Verwendung seiner Akteur-Netzwerk-Theorie auf einen breiten Bereich der geisteswissenschaftlichen Arbeit kritisch sieht, sollen zumindest die Grundannahmen Teilveraussetzungen für den Anspruch der vorliegenden Arbeit bilden.⁵⁰

⁴⁸ Matthias Wieser, Das Netzwerk von Bruno Latour: Die Akteur-Netzwerk-Theorie zwischen Science & Technology Studies und poststrukturalistischer Soziologie, 2012, S. 17-23; Bruno Latour, Wir sind nie modern gewesen: Versuch einer symmetrischen Anthropologie, Frankfurt am Main, 2019, 7. Auflage, S. 40-45.

⁴⁹ Christoph Neubert, Innovation, Mobilisierung, Transport: Zur verkehrstheoretischen Grundlegung der Akteur-Netzwerk-Theorie in Bruno Latours Aramis, or the Love of Technology, in: Christoph Neubert/Gabriele Schabacher (Hrsg.), Verkehrsgeschichte und Kulturwissenschaft. Analysen an der Schnittstelle von Technik, Kultur und Medien, Bielefeld 2013, S. 94-99.

⁵⁰ Latour, Eine neue Soziologie für eine neue Gesellschaft, S. 244-271.

Da der Betrachtungszeitraum und das gewählte Fallbeispiel Augsburg eine Bearbeitung der raumplanerischen Entwicklung der DDR nicht unbedingt nötig machen, wird im Hauptteil darauf verzichtet, näher auf die Entwicklungen dort einzugehen. Dies spricht allerdings nicht gegen die Relevanz von Untersuchungen zur Raumplanung in der DDR im Allgemeinen. Harald Kegler liefert hierfür mit seinem Beitrag „Ernst Kanow und die Geschichte der DDR-Territorialplanung“⁵¹ einen ausgezeichneten Anstoß, den es in zukünftigen Arbeiten auszuweiten gilt.

Die hier dargelegte Methodik wird in den folgenden Kapiteln Anwendung finden. Zuerst wird in diesen der nationale Kontext räumlicher Planung dargelegt.

⁵¹ Harald Kegler, Ernst Kanow und die Geschichte der DDR-Territorialplanung, in: Wendelin Strubelt/Briesen Detlef (Hrsg.), Raumplanung nach 1945. Kontinuitäten und Neuanfänge in der Bundesrepublik Deutschland, Frankfurt am Main 2015.

2. DAS ZEITALTER DER ORDNUNG – RÄUMLICHE PLANUNG IN DEUTSCHLAND

Breite Straßenstrukturen und Durchgangsstraßen durch die Innenstadt prägen heute in vielen deutschen Städten das Bild der ‚City‘.⁵² In den letzten 100 Jahren wurden die planerischen Grundlagen gelegt, die insbesondere in der Nachkriegszeit den Bau von Städten für das Automobil möglich machten.⁵³ Scheinbar unumstößliche ‚Faktenkonstrukte‘ bildeten dabei das beeinflussende Medium, auf dem diese Planungen umgesetzt wurden. Inwieweit diese Entwicklung auf nationaler Ebene zustande kam und welche Einflussfaktoren dabei bis zum Jahr 1960 zu beachten sind, soll das folgende Kapitel erörtern.⁵⁴

Das Bestreben, langfristige Pläne, abseits einer göttlichen Verheißung, zu entwerfen, formierte sich in Europa insbesondere durch die soziokulturellen Einflüsse der Aufklärung wieder und verstärkte sich weiter ab dem 19. Jahrhundert.⁵⁵ Räumliche Planung oder ‚Raumordnung‘ kann dabei mit verschiedenen Deutungsansätzen untersucht werden. Raum kann als gelebter Raum in einem sozialen System betrachtet werden, der das Handeln der Individuen, die in diesem Raum leben, beeinflusst. Eine andere Betrachtungsweise ist, Raum und ‚Raumordnung‘ als Folge historischer Umwälzungen zu sehen, das heißt Raum beeinflusst nicht nur, sondern wird auch durch äußere Umstände beeinflusst. Die Bedeutung von Raumplanung ist hierbei die Anpassung vorhandener Räume an die Bedürfnisse der Bezugsgruppe. Durch den stetigen Wandel der Bedürfnisse und der Räume ist diese Aufgabe

⁵² Häberle, Interview zur Augsburger Stadtplanung.

⁵³ Van Laak et al., Die Konkretion der Utopie.

⁵⁴ Jens Wietschorke, Volkskultur im Planquadrat: Eine wissenschaftliche Skizze zur Kartierung als sozialer Praxis, in: Zeitschrift für Kulturwissenschaften (2018) 1.

⁵⁵ Van Laak et al., Die Konkretion der Utopie, S. 25-26.

jedoch komplex. Raumplanung führt zu unterschiedlichen Mitteln der Umsetzung: Industrielle Raumplanung, Wohnungs- und Städtebau, Schaffung von Infrastruktur (hier insbesondere Straßen) und weitere Aufgabenfelder werden durch Raumplanung beeinflusst.⁵⁶

Raumplanung im Bezug zum Städtebau war in Mitteleuropa seit dem 17. Jahrhundert geprägt durch die Omnipräsenz von geradlinigen Strukturen und rechten Winkeln, die in diesem Bereich oft als Idealbild angenommen wurden. Zwar gab es auch Gegenbewegungen, die eine Planung rein nach sich symmetrisch wiederholenden Gesichtspunkten ablehnten und, im Sinne der Romantik, ein scheinbares mittelalterliches Chaos bevorzugten. Doch obgleich symmetrisch geradlinige Planung oder romantische Vorstellung von ‚natürlich‘ gewachsenen Stadtstrukturen – der Stadtplan, und damit verbunden die Kartografie, war immer eine maßgebende Instanz innerhalb der räumlichen Planung.⁵⁷ Insbesondere Mitte des 19. Jahrhunderts wurde, im deutschsprachigen Raum, der Verwaltung des ehemaligen Feudalbesitzes durch staatliche Richtlinien ein entsprechender legislativer Rahmen gesetzt, der auf regionaler

⁵⁶ Ernst/Werner, Die Bundesraumordnung von 1945 bis 1965, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Zur geschichtlichen Entwicklung der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung in der Bundesrepublik Deutschland, Hannover 1991.

⁵⁷ Stefan Fisch, Stadtplanung im 19. Jahrhundert: Das Beispiel München bis zur Ära Theodor Fischer, München, 1988, S. 122-124. In einem Schreiben des Ingenieurs Scholten an die Stadt Augsburg gibt dieser die Ambivalenz zwischen Ordnung und „Schönheit“ wie folgt wieder: „Wie steht es aber in Wirklichkeit mit sehr vielen Bebauungsplänen? Entweder sind dieselben von rein landmesserischem Standpunkt ausgestellt mit vollständiger Ausserachtlassung [sic!] der schönheitlichen und hygienischen Gesichtspunkte, z.B. nach dem Schachbrettmuster mit rücksichtsloser Durchschneidung der Grundstücke und zwecklosen Strassenbreiten [sic!] [...] oder aber von einem Architekten nach rein künstlerischen Motiven ohne Anschmiegeung an die Geländegestaltung und ohne genaue feldmesserische Aufnahme und Festlegung der projektierten Baufluchtlinien.“ A. Scholten, Schreiben an den Herrn Bürgermeister in Augsburg, Stadtarchiv Augsburg 45/24, 30.11.1909.

Ebene umgesetzt werden sollte.⁵⁸ Auch im benachbarten Frankreich setzte insbesondere Georges-Eugène Haussmann als Stadtplaner von Paris seine Vorstellungen im Sinne eines klassizistischen Baustils mit einer fundamentalen Änderung des Pariser Stadtbildes um. Dabei formierte er seine gewünschten Baustrukturen um groß angelegte Verkehrsachsen, die bis heute das Bild von Paris prägen.⁵⁹

Diese scheinbar rationalisierte Planung steht im Gegensatz zur Wahrnehmungsplanung, also einer Orientierung an vorhandenen und gewünschten Sichtachsen und etablierten Gebäudestrukturen, auch im Sinne einer künstlerischen Planung. Camillo Sitte, ein österreichischer Architekt, Künstler und Stadtplaner des 19. Jahrhunderts, vertrat die Auffassung, dass Stadtplanung lebenswerten Raum für die Bevölkerung schaffen muss, und trat damit in Gegensatz zu den modernistischen Tendenzen zum Ende des Jahrhunderts, die vor allem von Ingenieuren und Technikern vertreten wurden.⁶⁰ Städtebau sollte für Sitte eben nicht nur funktional, sondern auch künstlerisch geprägt sein.⁶¹ Jürgen Hasse beschreibt diesen Gegensatz als „Lebensraum“ gegenüber „Funktionsraum“.⁶² Der ästhetisch orientierte Ansatz der räumlichen Planung stellte bis zum Ende des 19. Jahrhunderts eine Gegenrichtung zur technisch geleiteten Planung dar, wurde aber zu Beginn des 20. Jahrhunderts im Bereich des Städtebaus weitgehend von der funktionalistischen Planung anhand von Karten verdrängt. In ganz Zentraleuropa setzten

⁵⁸ Banik-Schweitzer, Städtebauliche Visionen, Pläne und Projekte 1890-1937, S. 59.

⁵⁹ David Jordan, Die Neuerschaffung von Paris: Baron Haussmann und seine Stadt, Frankfurt am Main, 1996, S. 205-212.

⁶⁰ Michael Mönninger, Vom Ornament zum Nationalkunstwerk: Zur Kunst- und Architekturtheorie Camillo Sittes, Wiesbaden, 1998, S. 9-10.

⁶¹ Sigrid Brandt setzt begriffsgeschichtlich das Wort Städtebaukunst als Synonym für diese Abweichung von rationalistischen Schemata. Sigrid Brandt, Städtebaukunst, Berlin, 2015, S. 19.

⁶² Jürgen Hasse, Zu Raum und Wahrnehmung in Camillo Sittes Städtebau: Buchbesprechung zu: Gabriele Reiterer (2003): AugenSinn. Zu Raum und Wahrnehmung in Camillo Sittes Städtebau, in: disP 162 (2005) 3, S. 93.

sich spätestens ab dem 20. Jahrhundert „ingenieurtechnische“ Planungskonzepte⁶³ durch, die mit zweidimensionalen Darstellungen die Planungsrealität über das gesamte Jahrhundert prägen sollten.⁶⁴ Mehr noch: Die zweckrationalisierte Planung, welche vom neu auftretenden Verkehrsmittel Automobil im Sinne einer ‚autogerechten Planung‘ bestimmt wurde, sollte im 20. Jahrhundert fast ausschließlich die Werkstätten und Büros der Stadtplaner einnehmen und somit eine Planung anhand des Stadtbildes als konservativ und nicht zeitgemäß abstempeln.⁶⁵

2.1. DER BEGINN DER ‚PLANUNGSEUPHORIE‘

Der Ausgangspunkt für Raumplanung in Deutschland ist bereits zum Ende des 19. Jahrhunderts zu erkennen. Urbanisierung und sich wandelnde soziale Strukturen erforderten scheinbar das Bedürfnis nach Ordnung, welches sich aus stadtplanerischer Perspektive unter dem Begriff ‚Raumordnung‘ subsumieren lässt.⁶⁶ Unstrukturierte und als chaotisch angesehene (alte) Strukturen sollten in dieser Vorstellung durch eine koordinierte und hoheitlich ausgeführte Planung ersetzt oder ergänzt werden. Dabei war der Bedarf nach sogenannten Stadterweiterungsplänen aufgrund des Bevölkerungswachstums groß. Im Gegensatz zur heutigen Stadtplanung, die sich vor allem auf die Umnutzung von innerstädtischen Flächen konzentriert, sollte der

⁶³ Eve Blau/ Monika Platzer (Hrsg.), *Mythos Großstadt: Architektur und Stadtbaukunst in Zentraleuropa 1890-1937*, München, 1999, S. 73.

⁶⁴ Ebenda.

⁶⁵ Hasse, Zu Raum und Wahrnehmung in Camillo Sittes Städtebau; Mönninger, Vom Ornament zum Nationalkunstwerk, S. 9-10; 66-70. Obwohl Sitte mit seinem Werk ‚Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen‘ eines der ersten Lehrbücher für diesen Bereich verfasste und dieses Buch auch bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts große Verbreitung fand, wurden seine Ansätze schnell als nicht einer Zeit der großen Umbrüche und Veränderungen angemessen verpönt und nach 1945 sogar mit der Siedlungsbewegung der NS-Politik in Verbindung gebracht.

⁶⁶ Leendertz, *Ordnung schaffen*, S. 8-9; 27-29.

urbane Raum ausgebaut werden.⁶⁷ Dies wurde auch öffentlich beispielsweise in Zeitungsartikeln diskutiert. Dabei betonte das während der Weimarer Republik als nationales Leitmedium zu bezeichnende Berliner Tageblatt die Bedeutung von Generalbebauungsplänen und der Relevanz der Verkehrsinfrastruktur.⁶⁸ Die Verkehrsinfrastruktur im Zusammenhang mit der Planung war dabei maßgebend, da Fernstraßen im Gegensatz zur Wohnbebauung fast ausschließlich durch hoheitliche Eingriffe geplant und gebaut wurden.⁶⁹ Diese Entwicklung ging einher mit einem Modernitätsgedanken und einer Konzentration auf technische Neuerungen, die das Leben eines Großteils der Bevölkerung veränderte, jedoch auch die Herangehensweise institutioneller Organe beeinflusste. Die Änderung der Lebensverhältnisse in Deutschland und die daraus resultierende Umstrukturierung der Stadtplanung erfolgten in den unterschiedlichen Regionen in verschiedenen Geschwindigkeiten. Traditionell industriell geprägte Gebiete wie das Ruhrgebiet waren an der Spitze dieser Entwicklung, während eher agrarisch dominierte Regionen sich in diesem Bezug langsamer wandelten.⁷⁰

Der Diskurs zu Stadt- und Raumplanung stellte die angedachten Veränderungen oft in einen sprachlichen Kontext, der an physiologische Gegebenheiten oder Vorbilder aus der Natur erinnerte. So wurden Straßenverbindungen als Nervensystem oder Verkehrssysteme als zirkulierendes Gebilde ähnlich dem Blutkreislauf artikuliert. Auch die verästelten Zweige eines Baumes dienten als

⁶⁷ Mechthild Berger/Astrid Debold-Kritter, Das Ortsbild von Augsburg: Historisch-topographische Beschreibung einer Grossstadt; Bestandsaufnahme von Siedlungs- und Baustruktur; Grundlagen zur Stadtgestaltungsplanung, Augsburg, 1989, S. 4; Häberle, Interview zur Augsburger Stadtplanung.

⁶⁸ Der Städtebau und seine Grundsätze: Fragen der Stadtanlagen und Stadterweiterung, in: Augsburger Neueste Nachrichten, Nr. 151 vom 02.07.1913; Neu-Nürnberg, in: Berliner Tageblatt, Nr. 99 vom 28.02.1923.

⁶⁹ Van Laak et al., Die Konkretion der Utopie, S. 41-43.

⁷⁰ Leendertz, Ordnung schaffen, S. 29-30.

Metapher.⁷¹ Solche bildlichen Darstellungen zeigen den Stellenwert, den Infrastruktur- und Bauplanung zu Beginn des 20. Jahrhunderts innehatten. Ebenso rückt dies die Planung weg von einem rein technisch rationalen Projekt hin zu einem emotional erfahrbaren, welches sich scheinbar natürlich in bestehende Strukturen einfügen sollte. Dementsprechend wurden solche ‚natürliche‘ Formen der Infrastruktur bevorzugt verwendet.⁷² Ab den 1920er-Jahren etabliert sich der Städtebau auch als Teil eines öffentlichen Diskurses, der unter anderem durch populärwissenschaftliche Auseinandersetzung mit dem Themenfeld, deutlich wird.⁷³

Dabei fallen in den Beginn des 20. Jahrhunderts und insbesondere die Zwischenkriegszeit Entwicklungen, „[...], in denen politische Planungsutopien einen wesentlichen Teil des sozial-experimentellen Charakters der Zeit bestimmten“⁷⁴. Ebenso entsteht in dieser Zeit die fachliche und pragmatische Ausbildung der sogenannten Raumplanung, wobei sich die Stadtplanung früher als allgemeine Praxis etablieren kann als die großflächiger ausgelegte Raumplanung.⁷⁵ Als einer der ersten Pioniere in diesem Bereich kann Gustav Langen (1878-1959) angesehen werden. Langen veranstaltete Ausstellungen zur räumlichen Planung und versuchte, im Allgemeinen auf seine Vorstellungen von Stadtplanung aufmerksam zu machen. Insbesondere das ‚Deutsche Archiv für Siedlungswesen‘, das Langen aufbaute, war einer der Hauptaugenmerke seines Schaffens. Dieses Archiv, verbunden mit Öffentlichkeitsarbeit (auf nationaler und internationaler Ebene), sollte die Vorstellungen von

⁷¹ Eisinger, Vinzenz Eisinger zur Regulierung der Baugebiete, 1951.

⁷² Jureit, Das Ordnen von Räumen, S. 70-71.

⁷³ Brandt, Stadtbaukunst, S. 12.

⁷⁴ Van Laak et al., Die Konkretion der Utopie, S. 23.

⁷⁵ Hans Blotevogel, Raumordnung in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, in: Klaus Borchard/Werner Buchner/Werner Müller/Axel Priebs/Dietmar Scholich/Manfred Sinz (Hrsg.), Grundriss der Raumordnung und Raumentwicklung, Hannover 2011, S. 82-83.

Langen über ‚Raumordnung‘ und Stadtplanung verbreiten.⁷⁶ Langens Vorstellung von Stadtplanung konzentriert sich vor allem auf die Neuordnung deutscher Städte durch einheitlich angelegte Pläne und die Erfassung der dafür notwendigen Informationen in Karten. Seine Idealvorstellung entsprach dabei einem ausgeglichenen Verhältnis zwischen Natur- und Kulturlandschaft beziehungsweise Land- und Stadtentwicklung.⁷⁷ Das Narrativ der bisherigen scheinbaren Unordnung wurde von ihm besonders vertreten und so postulierte er, ‚Ordnung zu schaffen‘:

„Eine besonders naheliegende Anwendung der Pläne ist die, dass der Tatbestand, der bei den Plänen in seiner heutigen Unordnung erscheint, in neuen Idealplänen in neuer Gruppierung als Wunschbild aufgetragen wird. Auf diese Weise lassen sich mit Hilfe der städtebaulichen Einheitspläne das Bauprogramm und die verschiedenen Umstellungen im Stadtkörper klarer als durch irgend etwas anderes entwickeln.“⁷⁸

Der ‚Idealplan‘, also die grafische Umsetzung seiner Ideen durch vereinheitlichte Regularien und Darstellungsformen, ist laut Langen also das wichtigste Element der räumlichen Planung. Diese Annahme wird sich im Bereich der Stadt- und Raumplanung noch sehr häufig vorfinden lassen.⁷⁹

Stadtplanung als wissenschaftliche Praxis war bereits seit Ende des 19. Jahrhunderts etabliert. Die entstandene Disziplin orientierte sich insbesondere an der bestehenden baulichen Gesetzgebung, dem sozialen Charakter der Bauplanung und den technischen und

⁷⁶ Harald Kegler, Raumordnung und sein "Erfinder": Ein Schlüsselbegriff wird 90, in: PlanerIn (2017) 2.

⁷⁷ Deutsches Archiv für Siedlungswesen, Städtebauliche Einheitspläne, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 1926; Kegler, Raumordnung und sein "Erfinder".

⁷⁸ Deutsches Archiv für Siedlungswesen, Städtebauliche Einheitspläne.

⁷⁹ Ebenda.

scheinbar rational ergründbaren Gesichtspunkten der Planung.⁸⁰ Die Verwaltung solcher Maßnahmen verlagerte sich immer mehr auf eine kommunale und städtische Ebene, auf der ein Verwaltungsapparat für diese Eingriffe geschaffen wurde. Dadurch konzentrierte sich der Zuständigkeitsbereich nicht nur auf einzelne Städte und Regionen, sondern es folgte auch eine steigende Professionalisierung baulicher Maßnahmen und deren Planung. Ein Konglomerat aus Beamten und Angestellten war meist kontinuierlich für solche Aufgaben vorgesehen. Mit dieser Professionalisierung wurde auch die Bezeichnung „Stadtplanung“ als Manifestierung des von oben gesteuerten, geplanten und strukturierten Eingreifens ins Stadtbild ein gängiger Begriff.⁸¹ Zusammen mit einer allgemeinen Ausweitung hoheitlicher Aufgabenbereiche führte dies zu einer Bündelung an Möglichkeiten.⁸²

Leitbilder dieser neuen Institution wurden auf nationaler und internationaler Ebene geprägt und auf regionaler Ebene umgesetzt. So war ein verbreiteter Gedanke, die scheinbare Enge und die Nähe zwischen Industrie- und Wohnraum durch neuartige Konzepte zu beseitigen. Das Idealbild der sogenannten Garten- oder Trabantenstadt sollte im Kern zu einer Trennung von Wohn- und Industriegebieten führen und dadurch eine gesteigerte Lebensqualität innerhalb großer Städte bieten. Auch sollten diese Vorstellungen von neu entstehenden Stadtstrukturen eine Vereinbarkeit von Wohn- und Industrieraum mit dem immer weiter steigenden Automobilverkehr ermöglichen. Große Verkehrsachsen sollten verschiedenen Stadtteile miteinander verbinden und auch Überlandverkehr erleichtern. Eine vollständige Umsetzung sämtlicher Ideen blieb meist Utopie, jedoch etablierten sich grundlegende Standards wie Gebäudeabstände und Bauhöhen auch auf kommunaler und städtischer

⁸⁰ Harald Kegler, Die Herausbildung der wissenschaftlichen Disziplin Stadtplanung: Ein Beitrag zur Wissenschaftsgeschichte, Weimar, 1986, S. 63-65.

⁸¹ Leendertz, Ordnung schaffen, S. 31-33.

⁸² Stephen Davies, Maps and Power, in: Irvington on Hudson (2011) 61.

Ebene.⁸³ Der sogenannte Fordismus, also die Monetarisierung und Rationalisierung durch industrielle Massenfertigung, beeinflusste hierbei auch die räumliche Planung und verstärkte den Bedarf nach Straßenverbindungen für den Automobilverkehr und uniformen Verkaufsräumen in den Innenstädten.⁸⁴

Internationale Architekturkongresse wie der Congrès Internationaux d'Architecture Moderne prägten neben Veröffentlichungen den Austausch über neue Formen des Bauens über nationale Grenzen hinweg, während die Universitäten und deren Lehrende solche Tendenzen innerhalb des deutschen Reiches multiplizierten.⁸⁵ Neue nutzbare Baustoffe und der bestehende Wohnungsmangel forcierten die Tendenz zu Neuentwicklungen innerhalb der Architektur beziehungsweise der Stadtplanung.⁸⁶

Als Gegenlinie zu den genannten Vorstellungen, die auf architektonischer Ebene zum Großteil unter dem Begriff ‚Neues Bauen‘ gefasst wurde, standen diejenigen Architekten und Stadtplaner, die die Stadtstrukturen gerne am historisch überlieferten Bild orientieren und somit die Bautraditionen der jeweiligen Stadt fortführen wollten. Gerade Städte, die durch mittelalterliche oder frühneuzeitliche Baustile geprägt waren, sollten nach dieser Vorstellung ihren bisherigen Stil auch im 20. Jahrhundert beibehalten.⁸⁷ Die beiden Strömungen scheinen zwar auf den ersten Blick gegen-

⁸³ Nagler, Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, S. 119-122.

⁸⁴ Hildegard Schröteler-von Brandt, Stadtbau- und Stadtplanungsgeschichte (Basiswissen Architektur): Eine Einführung, Wiesbaden, 2013, 2. Aufl. 2013, S. 180-181.

⁸⁵ Staatliche Hochschule für Handwerk und Baukunst Weimar, Schreiben an das Stadtbauamt Augsburg, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 01.03.1930; Kegler, Die Herausbildung der wissenschaftlichen Disziplin Stadtplanung, S. 139-143.

⁸⁶ Walter Gropius/Paul Schultze-Naumburg, Walter Gropius und Paul Schultze-Naumburg, „Wer hat Recht? Traditionelle Baukunst oder Bauen in neuen Formen“, in: UHU 1926 7.

⁸⁷ Nagler, Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, S. 123-124.

sätzlich, jedoch mussten beide ihre Idealform und -umsetzung an die pragmatischen Zustände vor Ort anpassen. Bestehende Eigentumsverhältnisse, gewachsene Strukturen und der Wille der Stadtbewohner sowie der kommunalen Entscheidungsträger waren Einflussfaktoren, die eine monothematische Umsetzung bestimmter Leitlinien fast unmöglich machten. Genauso wenig waren auf städtischer Ebene ausschließlich ‚Hardliner‘ der jeweiligen architektonischen Stilrichtung vertreten, die um jeden Preis ein utopisches Leitbild in die Tat umsetzen wollten. Es ist dennoch wichtig, die baulichen Grundtendenzen der Zeit vor Augen zu haben, um die Umsetzung vor Ort beurteilen zu können.

2.2. RÄUMLICHE PLANUNG IM NS-STAAT

Betrachtet man Bauen und räumliche Planung unter nationalsozialistischer Herrschaft ab 1933, kommen wohl zuerst Gedanken an archaische Monumentalbauten oder im Bereich der Raumplanung, gar der ‚Generalplan Ost‘, in den Sinn. Dies ist zwar zweifellos auch eine Ebene der Planung unter nationalsozialistischer Herrschaft, jedoch gingen Planungsvorhaben zwischen 1933 und 1945 noch deutlich weiter als dies. Der Bau von Siedlungen, die Erweiterung von Großstädten zu sogenannten Gauhauptstädten und die allgemeine Stadtplanung waren zentrale Punkte der NS-Raumplanung.⁸⁸ Dabei zeichnete die Planung eine große Ambivalenz, zwischen traditionalistisch-volkstümlichen Bauten und Planungen bis hin zur Weiterführung der modernistischen Tendenzen vor der sogenannten Machtergreifung, aus. Hier darf eine partielle Kontinuität der Planung über 1933 hinaus nicht mit der Verneinung von menschenverachtender und ideologisierter Bauplanung verwechselt werden.⁸⁹

⁸⁸ Joshua Hagen/Robert Ostergen, *Building Nazi Germany. Place, Space, Architectre, and Ideology*, London 2020, S. 120-125.

⁸⁹ Werner Durth/Winfried Nerdinger, *Architektur und Städtebau der 30er/40er Jahre*, Bonn, 1997, 2. Aufl., S. 8-14.

Gerade weil unter anderem der sogenannte Kampfbund für deutsche Kultur unter ‚NS-Chefideologe‘ Alfred Rosenberg die Tendenzen des ‚Neuen Bauens‘ stark ablehnte.⁹⁰ Jedoch erforderte die angestrebte militärische Aufrüstung zum Großteil modernistisch-fordistische Planung, die neben dem ‚traditionalistischen‘ Baustil ausgeführt wurde. Hier zeigt sich, dass der Modernisierungsprozess zu Beginn des 20. Jahrhunderts durch die nationalsozialistische Zentralverwaltung keineswegs gestoppt wurde. Trotz propagandistischer Bekundungen, man sehe mittelalterliche Raumstrukturen und das „Bild einer echten und alten deutschen Stadt“⁹¹ als Ideal, wurde mit Hinblick auf den geplanten Vernichtungskrieg und die dafür benötigten Ressourcen die industrielle Entwicklung der Zwischenkriegszeit fortgeführt und weiter forciert. Währenddessen wurden die führenden Köpfe des ‚Neuen Bauens‘, wie Walter Gropius, Ludwig Mies van der Rohe oder Martin Wagner, diffamiert, die daraufhin emigrierten. Jedoch setzten im Bereich der ‚Raumordnung‘ und des Hochbaus häufig andere Architekten des ‚Neuen Bauens‘ ihre Vorstellungen in die Tat um.⁹² Beispielsweise setzte Ernst Neufert, ein Schüler von Walter Gropius, mit seinen Vorstellungen von der Rationalisierung des Bauens sowohl von 1933-1945 als auch nach dem Zweiten Weltkrieg Maßstäbe für die deutsche Architektur.⁹³

Eine Ambivalenz war auch im Bereich der Planung per se zu erkennen. Der ganzheitliche Anspruch, den die nationalsozialistische

⁹⁰ Ebenda, S.24-25.

⁹¹ Die Stadt der Reichsparteitage in neuem Gewand: Neugestaltung des Altstadtbildes in Nürnberg, in: Völkischer Beobachter, Nr. 187 vom 06.07.1935.

⁹² Schröteler-von Brandt, Stadtbau- und Stadtplanungsgeschichte (Basiswissen Architektur), S. 200-201.

⁹³ Beispielsweise gab Neufert 1936 das Buch „Bauentwurfslehre“ heraus, welches sich zu einem Standardwerk der deutschen Architektur entwickelte. Ernst Neufert, Bauentwurfslehre: Grundlagen Normen und Vorschriften über Anlage Bau Gestaltung Raumbedarf Raumbeziehungen. Maße für Gebäude Räume Einrichtungen und Geräte mit dem Menschen als Maß und Ziel, Berlin, 1938, Sechste Auflage Krajewski, Am Grünen Tisch, S. 102-103.

Politik durch übergreifende ‚totale‘ Planung erreichen wollte, wurde durch den angestrebten „Kampfzustand“, der Unordnung und Unplanbarkeit mit sich brachte, ad absurdum geführt. Der Topos der allumfassenden Planung, der ab 1933 weitergeführt und rhetorisch verstärkt wurde, war zwar keine reine Scheinvorstellung, da durchaus viele dafür notwendigen Maßnahmen ergriffen wurden, er stand jedoch im Gegensatz zu anderen Vorstellungen der Ideologie.⁹⁴

Organisatorisch bedeutete die Ernennung Adolf Hitlers zum Reichskanzler die Gleichschaltung des gesamten Städtebaus und der räumlichen Planung, womit theoretisch sämtliche Planung zentral gesteuert werden konnte. Bisher gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaften wurden aufgelöst und teilweise durch NSDAP-konforme Verwaltungsstrukturen ersetzt. Die sogenannte Deutsche Arbeiterfront zeichnete beispielsweise mitverantwortlich für den zentral gesteuerten Städtebau ab 1933.⁹⁵ Das Verwaltungspersonal blieb jedoch in den meisten Fällen gleich, ausgenommen die Mitarbeiter waren jüdischer Abstammung oder widersprachen in anderer Weise den rassistisch-ideologischen Vorstellungen des neuen Regimes. Allerdings waren die Beamten durch die Wiedereinführung des Berufsbeamtentums noch stärker an die politischen Vorgaben der durch die NSDAP geführten Regierung gebunden.⁹⁶

Der Glaube, durch Planung Ordnung schaffen zu können, setzte sich ebenfalls nach 1933 fort, wobei die Intentionen und Schlagwörter wie „Stadthygiene“ und „Gesundung“ nun stark mit einer völkisch-biologistischen Herangehensweise verknüpft wur-

⁹⁴ Van Laak et al., Die Konkretion der Utopie, S. 43.

⁹⁵ Krajewski, Am Grünen Tisch, S. 101. Deren Kompetenz wurde allerdings nach der Neubesetzung des Reichsministerium für Bewaffnung und Munition durch Albert Speer im Jahr 1943 immer weiter eingeschränkt.

⁹⁶ Bernhard Gotto, Nationalsozialistische Kommunalpolitik: Administrative Normalität und Systemstabilisierung durch die Augsburger Stadtverwaltung 1933-1945, München, 2006, S. 111-115.

den.⁹⁷ Dies führte zu der sogenannten Arisierung des Wohnbesitzes, wodurch ungewünschte Gruppen wie Juden und ‚Systemgegner‘ enteignet wurden.⁹⁸ Neben diesen menschenverachtenden Maßnahmen unterschieden sich die futuristischen Planungsvorhaben für (Groß-)Städte kaum von den Planungen vor 1933 und orientierten sich häufig an bestehenden Tendenzen des Städtebaus. Besonders im Mittelpunkt der geplanten Umgestaltung standen die Städte, welche als sogenannte Gaustädte (also als Verwaltungszentrum der als Gau bezeichneten Verwaltungseinheiten) ab 1937 der Repräsentation der nationalsozialistischen Machtfülle dienen sollten. Dabei war der Plan, in jeder dieser Städte ein ‚Gauforum‘ zu errichten, das mit Monumentalbauten und einem Kundgebungsplatz ausgestattet sein sollte.⁹⁹ Diese Veränderungen wurden weiterhin anhand von grafischen Medien geplant und vor allem durch Lagepläne und Karten dargestellt.¹⁰⁰ Die geplanten Großbauten sollten im Zentrum der bestehenden Stadtstruktur gebaut werden, was zwangsläufig zum Abriss dieser Strukturen führte. Im Planungsprozess wurden auch hier die geplanten Neubauten über die bisherigen Gebäude gezeichnet.¹⁰¹

Dabei sollten die Großstädte sowohl kulturelle und ideologische Metropolen sein als auch die nötigen Voraussetzungen für

⁹⁷ Begriffe wie Volksgesundheit wurden bereits im Ergebnis der Städtebauausstellung von 1910 genannt. Insofern ist es nicht verwunderlich, dass viele Begriffe unter NS-Herrschaft weiterbenutzt wurden, auch wenn zum Teil die Bedeutung variierte. Korrespondenz für Kommunalwirtschaft und Kommunalpolitik, Ergebnis der Städtebauausstellung von 1910, Stadtarchiv Augsburg 45/24, 29.11.1911.

⁹⁸ Schröteler-von Brandt, Stadtbau- und Stadtplanungsgeschichte (Basiswissen Architektur), S. 200-207; Durth et al., Architektur und Städtebau der 30er/40er Jahre, S. 28.

⁹⁹ Schröteler-von Brandt, Stadtbau- und Stadtplanungsgeschichte (Basiswissen Architektur), S. 207-209.

¹⁰⁰ Städtisches Liegenschafts- und Vermessungsamt, Lageplan Abriss Gauforum, Stadtarchiv Augsburg 45/1318, 29.11.1938.

¹⁰¹ Ebenda.

den geplanten Weltkrieg schaffen. Hierfür sollten die Städte auf den Luftschutz ausgelegt sein, kriegswichtige Ressourcen produzieren und militärischer Infrastruktur Platz geben.¹⁰² Für den Luftschutz sollte der Einsatz neuer Materialien und eine aufgelockerte Bebauung Sorge tragen. Diese Bebauung stand wiederum im Gegensatz zu den geplanten Gauzentren.

Aus verkehrspolitischer Sicht waren Planung und Bau der sogenannten Reichsautobahn zentral für die NS-Raumpolitik. Die Autobahn wurde dabei auch in den Kontext der Monumentalbauten, als Repräsentationsobjekt der nationalsozialistischen Propaganda, gestellt:

„Wenn der Führer das Werk der Reichsautobahnen in Angriff genommen hat, wenn er in München die großen Monumentalbauten der Partei und des Hauses der Deutschen Kunst errichtet und wenn im Anschluß [sic!] hieran noch weitere gewaltige Monumentalbauten entstehen, dann tat und tut er dies nicht nur, um die Arbeitslosigkeit zu beheben sondern er stellte bewußt [sic!] diese Bauten hin, um der Welt zu beweisen, wie groß Deutschland ist. [...] Hitler hat der Welt in den zwei Jahren seiner Regierung ein anderes Deutschland präsentiert.“¹⁰³

Dieses Zitat von Adolf Wagner, dem damaligen Staatsinnenminister Bayerns, verdeutlicht die außenwirksamen Intentionen, welche die Baupolitik seit 1933 verfolgte. Auch hier ist eine Verbindung zwischen NS-Rhetorik und der technischen Moderne zu erkennen, als deren Aushängeschild die Automobilität im Deutschen Reich dargestellt wurde.¹⁰⁴ Fritz Todt war ab 1933 hauptverantwortlich für

¹⁰² Durth et al., Architektur und Städtebau der 30er/40er Jahre, S. 30.

¹⁰³ Staatsminister Wagner über neue Baugesinnung, in: Münchener Neueste Nachrichten, Nr. 182 vom 06.07.1935.

¹⁰⁴ Gregor M. Rinn, Das Automobil als nationales Identifikationssymbol: Zur politischen Bedeutungsprägung des Kraftfahrzeugs in Modernitätskonzeptionen des "Dritten

die praktische Umsetzung der ‚Reichsautobahn‘ und wurde 1940 zum ‚Reichsminister für Bewaffnung und Munition‘ befördert. Todt vertrat dabei eine technokratische Auffassung von infrastruktureller Gestaltung und sah die Wissenschaftlichkeit des Vorgehens als alles bestimmenden Maßstab.¹⁰⁵ Verkehrspolitik als sinnschaffende Maßnahme war somit ein Faktor.¹⁰⁶

Mit der sogenannten Reichsgaragenordnung, die 1939 erlassen wurde, wurde der steigenden räumlichen Dominanz des Automobilverkehrs Rechnung getragen. Die Verordnung regelt, dass sämtliche Neubauten (oder größere Umbauten) über Stellplätze für Autos verfügen müssen. Die Zahl der Stellplätze richtete sich dabei nach den Personen, die in einem Haus wohnen oder arbeiten und ein Auto fahren.¹⁰⁷ Mit der Übernahme Albert Speers nach dem Tod Todts im Jahr 1943 wurden die Zuständigkeiten des Ministeriums im Sinne Speers auf den Städtebau und die räumliche Planung ausgeweitet.¹⁰⁸

Raumplanung und ‚Raumordnung‘ im Allgemeinen erlebte unter der NS-Herrschaft einen traurigen Zenit. NS-Rasse- und Volksvorstellungen sollten auf sämtlichen Ebenen mit der Unterstützung räumlicher Planung umgesetzt werden.¹⁰⁹ Im ‚Reichsarbeitsblatt II‘ vom Oktober 1936 wurde vom ‚Reichsarbeitsministerium‘ im Bezug zur „Organisation der Planung“ Folgendes unterschieden:

Reichs“ und der Bundesrepublik, Humboldt-Universität zu Berlin, Philosophische Fakultät I, 2008, S. 49-50.

¹⁰⁵ James Shand, The Reichsautobahn: Symbol for the Third Reich, in: Journal of Contemporary History 19 (1984) 2, S. 192-195.

¹⁰⁶ Simone Hain, Stadtstrasse, in: Vittorio Magnago Lampugnani/Konstanze Sylva Domhardt/Rainer Schützeichel (Hrsg.), Enzyklopädie zum gestalteten Raum. Im Spannungsfeld zwischen Stadt und Landschaft, Zürich 2014, S. 450-451.

¹⁰⁷ Conrad Listemann, Die Reichsgaragenordnung und ihre Anwendung durch die Gemeinden, Köln, 1958, S. 4-8; S. 35-37.

¹⁰⁸ Werner Durth, Der programmierte Aufbau: Speers "Arbeitsstab zum Wiederaufbau bombenzerstörter Städte", in: Stadtbauwelt (1984) 84, S. 378-379.

¹⁰⁹ Leendertz, Ordnung schaffen, S. 143-145.

„Wenn wir von Planung sprechen, haben wir zu unterscheiden zwischen der zusammenfassenden übergeordneten Planung und Ordnung des deutschen Raumes durch die Reichsstelle für Raumordnung und den Fachplanungen, die von den verschiedenen Fachressorts in eigener Zuständigkeit und Verantwortung durchgeführt werden, sich aber in den grossen [sic!] Rahmen der Raumordnung einzufügen haben.“¹¹⁰

Hier ist deutlich die Einordnung der lokalen (Stadt-)Planung in den Kontext der nationalen Raumplanung zu erkennen. Die neu geschaffenen Institutionen wie die erwähnte „Reichsstelle für Raumordnung“ oder die „Reichsarbeitsgemeinschaft für Raumforschung“ sollten auf ‚Reichsebene‘ die Koordinierung der übergeordneten Abläufe übernehmen, während lokale Planung anhand von Generalbebauungsplänen die übergreifenden Intentionen aufgreifen und auf lokaler Ebene umsetzen sollten.¹¹¹

Neue Gestaltungsmöglichkeiten eröffnete die Umsetzung von komplett neu entstehenden Städten (oder Stadtteilen), in welchen die Vorstellungen der NS-Stadtplanung ohne Hindernisse umgesetzt werden konnten.¹¹² Gottfried Feder, der ab 1933 Staatssekretär im ‚Reichswirtschaftsministerium‘ war und außerdem eine Honorarprofessur für Bauwesen an der Technischen Hochschule Berlin innehatte, veröffentlichte 1939 sein Werk „Die neue Stadt“. Darin versuchte er, die Stadtplanung und insbesondere den Bedarf von kleinen Städten bis 20.000 Einwohner „auf streng wissenschaftlicher Grundlage“ darzustellen.¹¹³ Erneut wird hier das Bild von

¹¹⁰ Ministerialrat Scholtz, Die Organisation der Planung, in: Reichsarbeitsministerium (Hrsg.), Reichsarbeitsblatt II.

¹¹¹ Ebenda; Leendertz, Ordnung schaffen, S. 107-109.

¹¹² Ministerialrat Lehmann, Auszug aus dem Reichsarbeitsblatt Nr. 21 Jahrgang 1941, Stadtarchiv Augsburg 45/24.

¹¹³ Feder, der aus wirtschaftspolitischer Sicht ein Vertreter des nationalsozialistischen Antikapitalismus war, strukturierte seine Wirtschaftskritik stark antisemitisch

,organischen Strukturen' beschworen, die Feder am ehesten durch die Gründung neuer Städte umsetzen wollte, um somit das aus seiner Sicht „riesenhafte Wachstum der Großstädte“ zu beenden.¹¹⁴ Auch Feder sieht die Wichtigkeit der Straßenverbindungen und proklamiert: „Im Stadtplan treten uns als Gerippe der ganzen Planung die Straßen entgegen.“¹¹⁵ Dabei sieht er die scheinbar „organischen“ Straßenstrukturen des Mittelalters als Idealbild und führt dafür unter anderem einen Renaissancestich der Stadt Augsburg als Beispiel an. Für die Konstruktion seiner ‚Idealstadt‘ verwendet Feder fast ausschließlich Durchschnittsstatistiken deutscher Städte, aus denen er den jeweiligen Bedarf an öffentlichen und privaten Einrichtungen ableiten will.¹¹⁶ Die grafische Darstellung war also sowohl für die allgemeine räumliche Planung unter nationalsozialistischer Herrschaft als auch für den konkreten Fall der Stadtplanung von Gottfried Feder ausschlaggebend für eine übergeordnete Planung in riesigen Dimensionen, was vom Planungsinstrument Karte katalysiert wurde.¹¹⁷

Die Raumplanung innerhalb der bisherigen Grenzen des Deutschen Reiches wurde vor und insbesondere ab Kriegsbeginn 1939 durch die Raumplanung für die eroberten und noch zu erobernden Gebiete erweitert. Insbesondere die sogenannten Ostgebiete standen dabei im Zentrum der ‚volksdeutschen

(Verbindung zur Thule Gesellschaft). Auf städtebaulicher Ebene vertrat er eine vehemente Kritik an Großstadtstrukturen und propagierte die Notwendigkeit von Stadtneugründungen. „Liberalistische Unordnung“, und damit insbesondere die Weimarer Republik, sah er als Ursache dieser von ihm gedeuteten Entwicklung. Feder, Die neue Stadt.

¹¹⁴ Feder, Die neue Stadt, S. 2-14.

¹¹⁵ Ebenda, S. 3.

¹¹⁶ Ebenda, S. 15-17.

¹¹⁷ P. Haslinger, Die "Arbeit am nationalen Raum": Kommunikation und Territorium im Prozess der Nationalisierung, in: D. Mollenhauer/P. Haslinger (Hrsg.), Arbeit am nationalen Raum. Deutsche und polnische Rand- und Grenzregionen im Nationalisierungsprozess, Leipzig 2005.

Überlegungen'. Das als ‚Lebensraum im Osten' titulierte Ziel, welches mit dem sogenannten Generalplan Ost in die Tat umgesetzt werden sollte, war dabei die Ansiedlung sogenannter Volksdeutscher auf den im Krieg eroberten Gebieten und somit eine langfristige Ausweitung der bisherigen Grenzen.¹¹⁸ Dieser in seiner Dimension einzigartige Plan sollte dabei die sogenannte Volkstumsgrenze circa 1.000 Kilometer nach Osten und die sogenannte Wehgrenze gar bis zum Uralgebirge verlegen.¹¹⁹ Sowohl der Ausgangspunkt für diesen Plan als auch die Bearbeitung des Plans wurden durch kartografische Mittel propagandistisch inszeniert und auch durch Karten als Planungsinstrument geprägt. Dabei spielte unter anderem die Darstellung der ‚zu erobernden Ostgebiete' als ‚leerer Raum', der scheinbar durch ‚kleine Inseln des deutschen Volkstums' zusammengehalten wird, eine Rolle. Um dieses Narrativ einer breiten Öffentlichkeit zu vermitteln, wurden Daten und Darstellungen so verfälscht beziehungsweise in einen falschen (oder für die NS-Ideologie passenden) Kontext gesetzt, dass eine Ausweitung des Deutschen Reiches nach Osten als ‚logische Folge' erschien.¹²⁰

Mit näher kommendem Kriegsende rückten wieder das Kerngebiet des Deutschen Reiches und damit die stark zerstörten Städte in den Betrachtungswinkel der NS-Raumplanung. Auf Drängen Albert Speers wird 1943 der sogenannte Arbeitsstab für den Wiederaufbau bombenzerstörter Städte einberufen, der eine ‚geordnete' und einheitliche Wiederherstellung der Infrastruktur sicherstellen sollte. Während also um sie herum die Zerstörungswut des Zweiten

¹¹⁸ Durth et al., Architektur und Städtebau der 30er/40er Jahre, S. 33.

¹¹⁹ Czesław Madajczyk, Vom Generalplan Ost zum Generalsiedlungsplan, 1994, S. 5-7; van Laak et al., Die Konkretion der Utopie, S 42-43.

¹²⁰ Isabel Heinemann, Wissenschaft und Homogenisierungsplanungen für Osteuropa: Konrad Meyer, der "Generalplan Ost" und die Deutsche Forschungsgemeinschaft, in: Isabel Heinemann/Patrick Wagner (Hrsg.), Wissenschaft - Planung - Vertreibung. Neuordnungskonzepte und Umsiedlungspolitik im 20. Jahrhundert, Stuttgart 2006, 1. Aufl., S. 55-63.

Weltkrieges tobte, trafen sich in regelmäßigen Abständen Architekten, um ‚vom Schreibtisch aus‘ die eigenen Vorstellungen von Architektur und deren langfristige Anwendung auf die kriegszerstörten Städte zu planen. Einer der zentralen Punkte dieser Planung bestand darin, die Basis für die ‚autogerechte Stadt‘ zu schaffen, wobei die Zerstörung großer Strukturen in den Städten die ideale Voraussetzung für breitere und vor allem mehr Straßen darstellte.¹²¹ Diese Planung fand häufig konkrete Anwendung in den jeweiligen Städten und war zum Teil auch nach Kriegsende noch Grundlage für weitere Bauvorhaben.¹²² Die Anweisung wurde durch den Arbeitsstab und Speer persönlich an die jeweiligen Gaustrukturen übermittelt und galt somit als Vorgabe für sämtliche Planung des Wiederaufbaus in den betroffenen Städten.¹²³

Die Kontinuitäten, die sich im Bereich des Städtebaus auch nach 1933 fortsetzten, erhielten durch die einschneidenden und grausamen Vorgaben der übergeordneten NS-Politik eine neue Konnotation. Allerdings lassen sich im Bereich der Raum- und Stadtplanung auf vielen Ebenen eine Weiterführung modernistisch-fordistsicher Ansätze erkennen, die häufig unter dem Deckmantel des heimeligen Traditionalismus versteckt wurden. Die Entwicklung erhielt nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges zwar einen umständebedingten Einschnitt - inwieweit sich die Strukturen auch in der Nachkriegszeit fortsetzten, wird im nächsten [Kapitel \(2.3\)](#) erläutert.

2.3. DER MYTHOS DER ‚STUNDE NULL‘

Während nach Ende des Zweiten Weltkrieges zwar die Infrastruktur in vielen deutschen Städten stark beeinträchtigt beziehungsweise zerstört war und sich in Verbindung damit die Legende der sogenannten Stunde null Deutschlands bildete, änderten sich die

¹²¹ Krajewski, Am Grünen Tisch, S. 98-102.

¹²² Ebenda, S. 107-108.

¹²³ Durth, Der programmierte Aufbau, S. 380-382.

handelnden Akteure der räumlichen Planung nur unwesentlich.¹²⁴ Zwar wurden zum Teil die führenden Planer der Verbrechen in den Konzentrations- und Vernichtungslagern zur Verantwortung gezogen, jedoch etablierte sich eine Ebene darunter oder in scheinbar weniger verfänglichen Verwaltungskategorien eine – zum Teil dem Mangel an Fachkräften geschuldet – personelle und inhaltliche Kontinuität, die insbesondere innerhalb der räumlichen Planung zu erkennen war. Die argumentative Trennung von Kriegsverbrechen und des (pseudo-) rationalen Handelns von NS-Wissenschaftlern respektive Raumplanern beziehungsweise des künstlerisch freien Handelns von Architekten kam hierbei vielen ehemalig führenden NS-Planern zugute. So versuchten Wissenschaftler und Künstler häufig, sich als unpolitisch und nur ihrem jeweiligen Gebiet zugetan darzustellen.¹²⁵

Die Pläne für den Wiederaufbau der kriegszerstörten (oder auch der weniger zerstörten) Städte waren in den Grundzügen bereits vor 1945 ausgehandelt und wurden häufig so umgesetzt, wie sie unter nationalsozialistischer Regie geplant wurden.¹²⁶ Hier ist jedoch zu beachten, dass diese Planung häufig keine Erfindung der NSDAP oder Albert Speers war, sondern auf bestehende Grundlagen der

¹²⁴ Detlef Briesen/Wendelin Strubelt, Zwischen Kontinuität und Neubeginn: Räumliche Planung und Forschung vor und nach 1945, in: Wendelin Strubelt/Briesen Detlef (Hrsg.), Raumplanung nach 1945. Kontinuitäten und Neuanfänge in der Bundesrepublik Deutschland, Frankfurt am Main 2015, S. 32-34.

¹²⁵ Winfried Nerdinger, Aufbrüche und Kontinuitäten: Positionen der Nachkriegsarchitektur in der Bundesrepublik, in: Winfried Nerdinger/Inez Florschütz (Hrsg.), Architektur der Wunderkinder. Aufbruch und Verdrängung in Bayern 1945-1960, München 2005, S. 14; Sabine Klotz, "Ich selbst hatte mich nie mit parteipolitischen Tendenzen befasst.": Fallstudien zu Entnazifizierung und Spruchkammerverfahren von Architekten in Bayern, in: Winfried Nerdinger/Inez Florschütz (Hrsg.), Architektur der Wunderkinder. Aufbruch und Verdrängung in Bayern 1945-1960, München 2005, S. 34.

¹²⁶ Johannes Cramer/Werner Durth/Niels Gutschow/Andreas Romero/Felix Zwoch, Verdrängte Kontinuität, in: Stadtbauwelt (1984) 84.

Stadt- und Raumplanung vor 1933 zurückgriff.¹²⁷ Mit dem Ende des Zweiten Weltkrieges und infolge der Besatzung durch die Alliierten Mächte wurden auch die bisherigen Gesetze zur Raumplanung auf nationalsozialistische Merkmale überprüft. Der etablierte Rechtsrahmen zur ‚Raumordnung‘ in Deutschland wurde jedoch als Überbleibsel der bisherigen nationalsozialistischen Diktatur gesehen und dementsprechend nicht übernommen. Der Begriff „Raum“ wurde zwar auf intellektueller Ebene nach 1945 zum Teil kritisch gesehen, die Grundtendenzen der räumlichen Planung änderte dies jedoch nicht.¹²⁸ Trotz des Missbrauchs raumplanerischer Mittel – beispielsweise durch den sogenannten Generalplan Ost – war die Notwendigkeit von Raumplanung auf nationaler Ebene weitestgehend unbestritten.¹²⁹ Diese stellte ein Problem dar, da die Zerstörungen infolge des Krieges und die verwaltungstechnische Unterteilung durch die Besatzungszonen eine übergeordnete Planung notwendig gemacht hätten. So forderten nach einer Versammlung im Jahr 1949 die Arbeitsgemeinschaft der Landesplaner eine bundesweite Koordination der Raumplanung in Deutschland. Die Zuständigkeit für die räumliche Planung blieb jedoch zunächst auf Landesebene.¹³⁰ Die Raumplanung in Bayern wurde in der Nachkriegszeit fast ausschließlich auf Ebene der Regierungsbezirke verwaltet. Übergeordnete Landesplanungsgemeinschaften, die vor 1945 noch bestanden, gab es nicht mehr und so wurden die Regierungsbezirke, neben der regionalen Ebene,

¹²⁷ Obwohl Albert Speer durch seine Rehabilitierung als „Baumeister“ in der Bundesrepublik einiges an Beachtung auch innerhalb der stadtplanerischen Szene erfuhr. Ebenda, S. 339.

¹²⁸ Briesen et al., Zwischen Kontinuität und Neubeginn, S. 40.

¹²⁹ Christian Langhagen-Rohrbach, Raumordnung und Raumplanung, Darmstadt, 2010, 2., durchges. Aufl., S. 7.

¹³⁰ Ernst et al., Die Bundesraumordnung von 1945 bis 1965, S. 4-5.

zu den ausschlaggebenden Planungsräumen der Nachkriegszeit in Bayern.¹³¹

Im Zusammenspiel aus Kontinuitäten und Brüchen nach 1945 etablierten sich neue Baustile und Planungsansätze, obwohl nach wie vor führende Architekten der NS-Zeit ihre Vorstellungen von Architektur und Raumplanung umsetzen konnten.¹³² Viele ehemals führende NS-Architekten wandten sich, dem allgemeinen Trend (auch schon vor 1933) angepasst, moderner Architektur unter dem Schlagwort des ‚Neuen Bauens‘ zu. So wurde der ehemals brachial anmutende Stil oft in rationalisierte Architektur umgewandelt. Diese opportunistische Anpassung an die neuen Gegebenheiten unter alliierter Regie wurde zum Teil von Zeitgenossen kritisch bewertet, allerdings setzte sich die pragmatische Haltung der ‚Zusammenarbeit für den Wiederaufbau‘ durch. Im Gegensatz zu dieser stilistischen Anpassung hielten manche Architekten an ihrem traditionalistischen und regional angepassten Stil fest, gaben diesem aber den thematischen Überbau eines „abendländischen Stils“ entsprechend der neuen politischen Situation. Diese Umformung oder Verwandlung der handelnden Akteure kann als Art der programmatischen Verdrängung der Zeit vor 1945 angesehen werden.¹³³

Als ideologisches Gegenstück zur NS-Architektur wurde, im Sinne eines unvorbelasteten Bauens, ein transparenter und fast schon freitragender Stil geprägt. Das Problem der weitgehenden Zerstörung bestand allerdings unabhängig von der architektonischen und stadtplanerischen Entwicklung in der Nachkriegszeit. Die Lösungsansätze für die vorherrschende Wohnungsknappheit und die Beschädigung großer Teiler der Infrastruktur variierten

¹³¹ Witzmann/Karlheinz, Zur Geschichte der Landesplanung in Bayern nach dem 2. Weltkrieg: Regierungsbezirke und Regionen, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Zur geschichtlichen Entwicklung der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung in der Bundesrepublik Deutschland, Hannover 1991, S. 134.

¹³² Nerdinger, Aufbrüche und Kontinuitäten, S. 9-10.

¹³³ Ebenda, S. 10-14.

jedoch sehr zwischen den Anhängern unterschiedlicher planerischer und architektonischer Vorstellungen. Die größte Polarität ist dabei zwischen der Forderung, die alten, zum Teil zerstörten Strukturen komplett zu rekonstruieren und wiederherzustellen, und der Meinung, das Zerstörte (oder auch das Nichtzerstörte) sollte vollständig durch neue (moderne) Bauten und Infrastruktur ersetzt werden. Hier ging der Trend relativ schnell dazu über, die Bombenzerstörung und die daraus entstandenen freien Räume dazu zu nutzen, neue (oder zumindest in einem neuen Äußeren präsentierte) Strukturen zu schaffen.¹³⁴ Die Tendenz, auf Karten und Lageplänen die kriegszerstörten Strukturen mit neu geplanter (Verkehrs-)Infrastruktur zu „übermalen“ und somit durch solche Planungsinstrumente eine vorhandene Idealvorstellung von Städtebau scheinbar spielend leicht in die Realität umzusetzen, tritt am deutlichsten in dieser Zeit des scheinbaren Neuanfangs zutage.¹³⁵

Auch auf internationaler Ebene war das Problem des Wiederaufbaus der kriegszerstörten Städte das bestimmende Thema. Dabei war die Prämissen des internationalen Austausches nach wie vor die Standardisierung und „Verwissenschaftlichung“ der Stadtplanung. Es wurde immer noch weitgehend unkritisch die verstärkte Nutzung von Datenerfassung und Kartografie vorangetrieben, ohne mögliche Probleme dieser Techniken zu reflektieren. Trotz der Fortsetzung des internationalen Austausches über Institutionen wie die International Federation for Housing and Town Planning (IFHTP) entwickelte sich nach 1945 eine stärkere nationale Autonomie im Bereich des Städtebaus, in dem nun klar wurde, dass die internationalen Verflechtungen vor allem als Plattform für den Ideenaustausch gesehen wurden und nicht die Kompetenz für die Etablierung übergreifender Vorgaben hatte.¹³⁶

¹³⁴ Nerding, Aufbrüche und Kontinuitäten, S. 17-19.

¹³⁵ Schmidt, Stand der Verkehrsstraßenplanung im Stadtgebiet von Augsburg.

¹³⁶ Wagner, Stadtplanung für die Welt?, S. 293-302.

Großen Einfluss übten in der Nachkriegszeit die wiedereinsetzende industrielle Entwicklung und die damit verbundene Massenmotorisierung aus, die unter dem Begriff „Wirtschaftswunder“ subsumiert wurde. Der scheinbare Bedarf, Stadt- und Raumplanung an diese Umstände anzupassen und die bereits bestehende Idee der ‚autogerechten Stadt‘ weiter voranzutreiben, ist dabei zu erkennen.¹³⁷ Dies führte zu einer Nachfrage nach räumlicher Planung beziehungsweise Verteilung, welche dazu führte, dass auch der Begriff der ‚Raumordnung‘ und auch die ‚Raumordnung‘ als wissenschaftliche Praxis nach 1945 übernommen wurde. Hier führten sowohl die personellen und inhaltlichen Kontinuitäten als auch der Bedarf an Raumplanung dazu, dass die scheinbare ‚wissenschaftliche Logik‘ dahinter nur wenig hinterfragt wurde. Der Fokus war deshalb zuerst auf der Schaffung von Wohnraum, was vor allem von den einzelnen Bundesländern oder der regionalen Planungsebene umgesetzt wurde. Eine großflächige räumliche Planung auf Bundesebene war zunächst – im Gegensatz zur NS-Zeit – nicht rechtsverbindlich, da die ‚Raumordnung‘ an sich mit dem Nationalsozialismus in Verbindung gebracht wurde. Vor 1960 waren also die Bundesländer und die lokalen Handlungsträger die Hauptakteure der räumlichen Planung in der neuen Bundesrepublik.¹³⁸

In der Zeit zwischen 1945 und 1960 wurden zum einen, orientiert an alten Verflechtungen und Vorstellungen, großflächige Planung und die Umsetzung der ‚autogerechten Stadt‘ weiter vorangetrieben. Dies wurde noch verstärkt durch die wieder-

¹³⁷ Peter Reichel, Nach Diktatur, Krieg und Gewaltverbrechen: Wiederaufbau, politischer Wandel und Vergangenheitsbewältigung: die Bundesrepublik in den fünfziger Jahren, in: Winfried Nerdinger/Inez Florschütz (Hrsg.), Architektur der Wunderkinder. Aufbruch und Verdrängung in Bayern 1945-1960, München 2005, S. 46.

¹³⁸ Mießner, Die Raumordnungspolitik der Bundesrepublik in der Nachkriegszeit, S. 198-207.

einsetzende Bedeutung der Industrie, die durch das sogenannte Wirtschaftswunder Ressourcen der Stadtplanung forderte und so ebenfalls zu einer planerischen Umsetzung von ‚autogerechter‘ Verkehrsinfrastruktur führte. Zum anderen bedingte der dringend vorliegende Bedarf an Wohnungsbau oft pragmatische und kurzfristig angelegte Handlungen innerhalb des Städtebaus. In der Forschung wurde dies häufig als Widerspruch dargestellt.¹³⁹ Tatsächlich wurde aber oft selbst die pragmatische Planung an langfristigen Grundlinien orientiert, um zumindest die Grundsätze der räumlichen Planung umsetzen zu können. Außerdem orientierte sich auch die langfristig ausgelegte Stadt- und Raumplanung nach 1945 so stark an der Kriegszerstörung, dass gerade die Entscheidungen, die wohl häufig unter dem Begriff „Pragmatismus“ verortet wurden, durch langfristige Planung beeinflusst waren.¹⁴⁰

¹³⁹ Nagler, Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, S. 152-154.

¹⁴⁰ Dirk van Laak, Mythos "Hessenplan": Aufstieg und Wandel einer Landesplanung nach dem Zweiten Weltkrieg, in: Wendelin Strubelt/Briesen Detlef (Hrsg.), Raumplanung nach 1945. Kontinuitäten und Neuanfänge in der Bundesrepublik Deutschland, Frankfurt am Main 2015, S. 127-130.

3. KARTEN, VISUALISIERUNG UND PLANUNG. GRAFISCHE DARSTELLUNGEN IN DER STADTPLANUNG

Neben weiteren methodischen Erläuterungen soll das folgende Kapitel vor allem die hervorgehobene Rolle von Kartenmaterial und grafischen Darstellungen für die räumliche Planung skizzieren. Karten waren nicht nur objektiver ‚Datenträger‘ für die Stadtplaner, sondern beeinflussten durch ihre Form der Informationsdarstellung selbst den Verlauf der räumlichen Planung im 20. Jahrhundert.¹⁴¹ Die Abstraktion, welche durch Kartenmaterial vorgenommen wird, macht dieses zu einer höchstinteressanten Quellengattung, die im Folgenden in Bezug auf die räumliche Planung untersucht wird.

3.1. ABSTRAKTION DER WIRKLICHKEIT?

Der Wunsch, komplexe Sachverhalte einfach darzustellen, scheinbar unüberschaubare Verhältnisse in einen geordneten Rahmen zu bringen und mit klaren Abgrenzungen, Beschriftungen und Formen zu versehen, ist durch die Epochen hindurch zu beobachten.¹⁴² Insbesondere im 19. und 20. Jahrhundert ist eine Begeisterung für Karten in der Wissenschaft festzustellen, die zu deren häufiger Verwendung führte. Viele dieser Karten hatten konkrete Auswirkungen auf die Umsetzung großliniger Tendenzen räumlicher Planung und politischer Handlungen, die gerade bei der Bildung von Nationalstaaten und im Prozess der Kolonialisierung sichtbar sind.¹⁴³

¹⁴¹ Schelhaas et al., "Inzwischen spricht die Karte für sich selbst".

¹⁴² Zum Beispiel in der mittelalterlichen Geschichte: M. de Keyzer/I. Jongepiper/T. Soens, Consuming maps and producing space: Explaining regionale variations in the reception and agency of mapmaking in the Low Countries during the medieval and modern periods, in: Continuity and Change (2014) 29, S. 214-219.

¹⁴³ Haslinger, Die "Arbeit am nationalen Raum", S. 9-11. Bereits Benedict Anderson weißt in Benedict Anderson, Imagined Communities: Reflection on the Origin and Spread of Nationalism, London, 2006, S. 172-178. auf die Relevanz von Karten im

In der Geschichtswissenschaft selbst sind Karten ein beliebtes Mittel, um Sachverhalte komprimiert und verständlich zu vermitteln.¹⁴⁴

Das Bild von Karten, die ausschließlich dem Zweck der Illustration komplexer Sachverhalte und der Abstraktion wissenschaftlich fundierter Informationen dienen, ist bis heute recht häufig anzutreffen. Karten – so die Vorstellung – sollen möglichst präzise die scheinbare Wirklichkeit nachbilden und verständlich machen. In einem planerischen Kontext gesehen können zum Beispiel Infrastrukturprojekte, die mit Worten schwer zu beschreiben sind, auf einer Karte gezeichnet werden, um somit eine leichtere Planung zu ermöglichen. Dabei werden verschiedene Zeichensysteme und Vorannahmen verwendet, die diese Karten verständlich machen sollen. Es ist wichtig, bei der Interpretation von Karten zu beachten, dass alle Elemente, die zum Erstellen einer Karte verwendet werden, nicht natürlich beziehungsweise rational gegeben sind, sondern einem historischen Entwicklungsprozess unterlegen sind und somit die Rezipienten des Mediums Karte beeinflussen können.¹⁴⁵ Karten sind nie neutral oder objektiv, egal ob der Ersteller einer Karte dies beabsichtigt oder nicht, zeigen sie nur eine Interpretation von Wirklichkeit, die lediglich die Aspekte zeigt, welche der Ersteller oder der Rezipient der Karte in den Vordergrund stellt.¹⁴⁶ Mark Monmonier

Nationalisierungsprozess, insbesondere in kolonialistisch geprägten Staaten, hin. Auch David Kaplan und Guntram Herb stellen die Rolle geographischer Verfahren in ihrem Artikel D. Kaplan/G. Herb, How geography shapes National Identities, in: National Identities (2011) 13, S. 349-360. heraus.

¹⁴⁴ Matthew Edney gibt in seinem Aufsatz Edney, Academic Cartography, Internal Map History, and the Critical Study of Mapping Processes, anhand des Beispiels der Zeitschrift "Imago Mundi", ein herausstechendes Beispiel über die historische Betrachtung von Kartenmaterial im Laufe des 20. Jahrhunderts. A. Kunz, Verkehrsgeschichte und Computerkartographie, in: Dietrich Ebeling (Hrsg.), Historisch-thematische Kartographie. Konzepte - Methoden - Anwendungen, Bielefeld 1999, S. 48-49.

¹⁴⁵ Denis Wood, Rethinking the Power of Maps, New York 2010, S. 2-11, S. 39-44.

¹⁴⁶ Keyzer et al., Consuming maps and producing space, S. 209-211.

geht sogar so weit, die Verfälschung anhand von Karten als essenziellen Punkt der Kartografie darzustellen:

„Not only is it easy to lie with maps, it's essential. To portray meaningful relationships for a complex, three-dimensional world on a flat sheet of paper or a video screen, a map must distort reality. [...] The map must offer a selective, incomplete view of reality. There's no escape from the cartographic paradox: to present a useful and truthful picture, an accurate map must tell white lies.“¹⁴⁷

Werden diese Karten aus einem quellenkritischen Standpunkt heraus betrachtet, fällt schnell auf, dass solche grafischen Darstellungen keineswegs die Wirklichkeit darstellen, sondern durch die Verwendung bestimmter Zeichen, Farben oder sonstiger grafischer Mittel beziehungsweise durch das Weglassen bestimmter Informationen („cartographic silences“) Schlussfolgerungen über die Intentionen und die Vorannahmen der Verfasser respektive der Verwender zulassen.¹⁴⁸ Somit stellen Karten eine äußerst ergiebige Quellen-gattung dar, da sie zum einen in einem historischen Kontext selten ausgewertet werden und zum anderen im Bereich der infrastrukturellen Planung sehr häufig eingesetzt wurden. Bei der wissenschaftlichen Betrachtung von Karten muss auch der Entstehungsprozess berücksichtigt werden, der je nach Art der Karte pragmatische, politische oder künstlerische Hintergründe haben kann.¹⁴⁹ Zum Beispiel können die Farbwahl bestimmter Flächen, die Verwendung von Pfeilen oder die Größenverhältnisse auf einer Karte die Rezeption der jeweiligen Karte verändern und die Verwendung verschiedener Darstellungsformen gibt gleichzeitig Auskunft über mögliche Intentionen (bewusst oder unbewusst) des Kartenerstellers (oder des Kartenverwenders). Welche Mittel dabei relevant sind, ist

¹⁴⁷ Mark S. Monmonier, *How to lie with maps*, Chicago, Ill., 1991, S. 1.

¹⁴⁸ Mose et al., Diskursivität von Karten, S. 316-318.

¹⁴⁹ D. Cosgrove, *Maps, Mapping, Modernity: Art and Cartography in the Twentieth Century*, in: *Imago Mundi* (2005) 57, S. 35-37.

höchst individuell und muss im Einzelfall entschieden werden.¹⁵⁰ Da sich die Informationen der Karte im Regelfall an einem realen Referenzobjekt orientieren, das stetigen Veränderungen unterworfen ist, ist eine unveränderbare Karte ab dem Zeitpunkt der Fertigstellung automatisch veraltet.¹⁵¹

Es ist wichtig, die Karten nicht nur als ‚verfälschendes Medium‘ zu betrachten, sondern den Fokus der Betrachtung auch auf den Prozess der Kartennutzung und die Einbindung von Karten im Planungsdiskurs zu legen.¹⁵² Um Karten als historische Quelle sinnvoll einsetzen zu können, ist eine Möglichkeit der Analyse, die Karte nicht als einheitliches visuelles Medium zu verstehen, sondern die Informationen, die eine Karte geben kann, zu dekonstruieren und diese Informationen als eine Art Text zu verstehen, der entsprechend bewertet werden kann.¹⁵³ Durch diese Methode werden also die einzelnen Bestandteile der Karte genau beschrieben, wodurch sich die Möglichkeit ergibt, auch die scheinbar selbstverständlich genutzten Darstellungsformen analysieren zu können. Details wie die Breite und Farbe der Linienführung oder die Ausrichtung im Bezug auf die Himmelsrichtungen wären somit gut verwertbar. Durch dieses analytische Mittel kann die oftmals angenommene Stellung der Karte als Abbild der Realität hinterfragt werden. Problematisch ist hierbei, dass eine solche Dekonstruktion des Mediums Karte nicht ohne Generalisierungen und Interpretationen seitens des Beschreibenden geschehen kann. Hier gilt es also zu versuchen, möglichst sinnvolle Einordnungsmuster zu finden und sich der eigenen Grenzen der

¹⁵⁰ Mose et al., Diskursivität von Karten, S. 316-317.

¹⁵¹ Gyula Pápay, Kartenwissen - Bildwissen - Diagrammwissen- Raumwissen: Theoretische und historische Reflexionen über die Beziehungen der Karte zu Bild und Diagramm, in: Stephan Günzel/Lars Nowak (Hrsg.), KartenWissen. Territoriale Räume zwischen Bild und Diagramm, Wiesbaden 2012, S. 57-59.

¹⁵² Wietschorke, Volkskultur im Planquadrat, S. 45-47.

¹⁵³ Kaplan et al., How geography shapes National Identities, S. 356-357.

„neutralen Einordnung“ im weiteren Verlauf der Analyse bewusst zu sein.¹⁵⁴

In einem zweiten Schritt kann dann die Interpretation der zuvor beschriebenen Informationen erfolgen. Hierbei muss versucht werden, die in der Karte verwendeten Mittel mit wissenschaftlichen Informationen zu hinterlegen und markante oder fragwürdige Aspekte der Karte aufzuzeigen.¹⁵⁵ Im Optimalfall geschieht dies mit allen Aspekten der Karte, kann jedoch aus Umfangsgründen auch auf die für die Analyse relevanten Fragestellungen verkürzt werden. Dieser durch die Diskurstheorie geprägte Umgang mit der Quellenkategorie Karte ist natürlich nicht die einzige mögliche Form, Karten in einen wissenschaftlichen Kontext einzubinden.¹⁵⁶ Es stellt jedoch für diese Publikation die sinnvollste Praxis dar, gerade weil ein detailorientiertes Vorgehen bei der Analyse des vorliegenden Quellenmaterials unumgänglich ist.

3.2. KARTEN UND PLANUNG KONKRET

Karten und Herrschaft sind in der Neuzeit zwei stark miteinander verbundene Kategorien. Sobald neue Regionen erschlossen wurden, war einer der ersten Schritte die kartografische Erfassung dieser Gebiete. Die Erfassung und die Visualisierung von Informationen über die Gebiete, die es zu kontrollieren galt, waren essenziell, um die eigene Herrschaft zu festigen und auszubauen. Die Praxis der Kartografie als Planungsinstrument war nicht nur bei neuen Eroberungen, sondern auch bei der Verwaltung von bereits unter Kontrolle stehenden Gebieten ein gängiges Mittel. Verwaltungsprozesse, im modernen Sinn, in denen (infrastrukturelle) Planung in einen Prozess der koordinierten Staatsaufgaben gelenkt wurde, sind erst beim Übergang des vormodernen zum modernen Staat

¹⁵⁴ Mose et al., Diskursivität von Karten, S. 318-320.

¹⁵⁵ Ebenda, S. 319-320.

¹⁵⁶ Ebenda, S. 318-320.

erkennbar. Hierbei ist im Gebiet des heutigen Deutschlands vor allem Preußen als Beispiel für einen durch Verwaltung koordinierten Militärstaat zu sehen.¹⁵⁷ Eine häufige Verwendung von Kartografie im Bereich der Verwaltung setzte sich bis in das 20. Jahrhundert fort, bei der insbesondere Umstrukturierungen und Neuplanungen von Infrastruktur mit Karten unterstützt wurden.¹⁵⁸

Stadtplanung, regionale Entwicklungskonzepte, nationale Strukturreformen und viele andere Infrastrukturplanungen werden anhand von in Karten gefassten Informationen geplant, umgesetzt und präsentiert. Gerade die moderne Geografie nutzt digitale Datenerfassung und -verarbeitung, um möglichst genaue und im Optimalfall zielführende Lösungen für raumplanerische Probleme zu finden.¹⁵⁹ Da Raumplanung vor allem aus der Organisation von Objekten innerhalb eines Raumes besteht, ist die Verwendung von Karten dafür auf den ersten Blick folgerichtig.¹⁶⁰ Bei der Betrachtung des Quellenmaterials zur Stadtplanung fällt deshalb auch die enorme Menge an grafischem Material auf.¹⁶¹ Ola Söderström sieht zwei verschiedene Effekte von grafischer Darstellung innerhalb der Stadtplanung: erstens die internen Effekte, das heißt die Auswirkungen auf den Planungsprozess an sich und die Menschen, welche mit Plänen und Karten arbeiten, und zweitens die externen Effekte, also die Außenwirkung der grafischen Mittel.¹⁶² Klar ist, wie tiefgreifend der Prozess der räumlichen Planung anhand von Kartenmaterial das Ergebnis beeinflusst. Dabei ergeben sich auch Wechselwirkungen

¹⁵⁷ Thomas Ellwein, Geschichte der öffentlichen Verwaltung, in: K. König/H. Siedentopf (Hrsg.), Öffentliche Verwaltung in Deutschland, Baden Baden 1997, S. 42-44.

¹⁵⁸ Davies, Maps and Power, S. 24-25.

¹⁵⁹ Zum Beispiel: De Graff, J. et al., Producing landslide-susceptibility maps for regionale planning in data-scare regions, in: Natural Hazards (2012) 64, S. 730-731.

¹⁶⁰ Söderström, Paper Cities: Visual Thinking in Urban Planning, S. 250.

¹⁶¹ Zum Beispiel: Theodor Fischer, Plan Hochfeld mit Höhenlinien und projizierten Straßen, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-25, 1930.

¹⁶² Söderström, Paper Cities: Visual Thinking in Urban Planning, S. 252-253.

zwischen den grafischen Planungsinstrumenten und den Strukturen der Planungsverwaltung. Die Nutzung von einheitlichen Zeichensystemen wird in die festgeschriebenen Planungsabläufe integriert, womit auch die Karte selbst zum institutionalisierten Organ wird.¹⁶³

In Leitfäden für die konkrete Umsetzung von Raumplanung wird detailliert beschrieben, wie am Anfang der Planung die kartografische Darstellung stehen muss, und die Arbeit anhand von Kartenmaterial wird als logische Konstante vorausgesetzt.¹⁶⁴ Die Planung und deren grafische Darstellung wurde auch durch Vereinheitlichungen und Normierungen geprägt, die insbesondere ab dem 20. Jahrhundert zu bestimmenden Instanzen der Stadtplanung wurden. Vom Abstand zum Rand bis hin zur Faltung des Planes wurde versucht, einheitliche Maßstäbe zu schaffen, wobei auch die abstrahierten Symbolsysteme mit möglichst einheitlichen Grundnormen versehen wurden.¹⁶⁵ Das enge Korsett aus Rationalisierung, ökonomischen und politischen Verpflichtungen, DIN-Normen und der grafischen Planung stellt somit die Rahmenbedingungen der Determiniertheit von räumlicher Planung dar.¹⁶⁶

„Current road data are grossly inadequate, and most mapping techniques rely on visual interpretation by humans.“¹⁶⁷ Dieses Zitat aus einem Artikel von William Laurence in der Zeitschrift „Nature“ verdeutlicht die Überzeugung des Autors, dass ein großes Problem der Straßenplanung aus der ungenauen und subjektiven Daten-

¹⁶³ Ebenda, S. 250-253.

¹⁶⁴ Bundesvereinigung Deutscher Heimstätten, Flächennutzungsplan nach Bundesbaugesetz: Verfahrensablauf und Rechtsgrundlage, Bonn, 1978, S. 7-11.

¹⁶⁵ Ernst Neuferts Buch Bauentwurfslehre gibt zum Beispiel eine umfassende Belehrung über die optimalen und einheitlichen Verwendungen von Zeichen und für die normierte Darstellung der Planung im Allgemeinen. Neufert, Bauentwurfslehre, S. 12-17.

¹⁶⁶ Dieter Hoffmann-Axthelm, Wie kommt die Geschichte ins Entwerfen?: Aufsätze zu Architektur und Stadt, Braunschweig, 1987, S. 14-17.

¹⁶⁷ William F. Laurance, Wanted: AI experts to map road-building boom, in: Nature 558 (2018) 7708, S. 30.

erfassung und Auswertung durch Menschen besteht. Ob die von ihm dargebotene Alternative der „*artificial intelligence*“ die alleinige Lösung für dieses Problem ist, ist sicherlich zweifelhaft, dennoch zeigt dieser Artikel anschaulich das Dilemma der menschlichen Kartennutzung und dessen Subjektivität auf. Trotz dieser kritischen Punkte war und ist die Kartennutzung im administrativen Bereich immer noch unumgänglich, weil neben den negativen Gesichtspunkten auch viele positive Aspekte vorhanden sind. Die abstrahierte und vereinfachte Form der Darstellung auf einer Karte bietet viele Vorteile für stadtplanerische Maßnahmen oder für die Planung von Infrastrukturprojekten.¹⁶⁸ In Karten können verschiedenste Formen von Wissen gebündelt dargestellt werden. Neben dem Versuch der Darstellung von rein geografischen Gegebenheiten können auch viele andere Wissensformen in einer Karte dargestellt werden. Die Bevölkerungsdichte, klimatologische Informationen oder die ethnische beziehungsweise soziale Herkunft der Bevölkerung sind nur wenige Beispiele für diese verschiedenen Wissensformen.¹⁶⁹

¹⁶⁸ Karten werden für die verschiedensten Formen der Stadtplanung eingesetzt zum Beispiel zur Minimierung von Gefahrenpotenzialen: Madhurima Ganguly/Rahul Aynas/Abhishek Nandan/Prasenjit Mondal, Hazardous area map: an approach of sustainable urban planning and industrial development—a review, in: Nat Hazards 91 (2018) 3, S. 1393-1395, die Nutzung von Böden: Catherine Franck-Néel/Wolfgang Borst/Camille Diome/Philippe Branchu, Mapping the land use history for protection of soils in urban planning: what reliable scales in time and space?, in: J Soils Sediments 15 (2015) 8, S. 1702-1703.

¹⁶⁹ Stephan Günzel/Lars Nowak, Das Medium Karte zwischen Bild und Diagramm: Zur Einführung, in: dies. (Hrsg.), KartenWissen. Territoriale Räume zwischen Bild und Diagramm, Wiesbaden 2012, S. 4-5. Die Darstellung von Bevölkerungszusammensetzungen durch Karten und Statistiken ist insbesondere im Zusammenhang der östlichen Eroberungen Deutschlands im Zweiten Weltkrieg in den Fokus der Forschung gelangt. Die Frage nach Herkunft und Ethnizität beziehungsweise sogenannter Rassenzugehörigkeit erwies sich dabei als äußerst komplex. Viele Faktoren beeinflussten diese Darstellung und wurden durch pseudowissenschaftliche Vereinfachungen zur Propaganda des „Dritten Reiches“

Dadurch bietet die Karte weitere Vorteile, um in verschiedenen Planungsinstanzen eingesetzt zu werden. Gerade wenn Informationen in einem Verwaltungskontext für ein Projekt gesammelt und archiviert werden sollen, bieten sich die positiven Eigenschaften der Karte als Medium für solche Zwecke an. Dies ist der Hauptgrund, warum Karten innerhalb der (Stadt-)Planung allgegenwärtig sind.

Im Gegensatz zu den planerischen Vorteilen stehen die im vorherigen Abschnitt diskutierten Einschränkungen des Mediums Karte. Die Fokussierung auf bestimmte Teilespekte eines Projektes durch die Visualisierung auf einer Karte führt folglich zu einer intensiven (eventuell überproportionalen) Betrachtung dieser Teilespekte im weiteren Verlauf der Planung. Durch die häufige Verwendung von Karten im Planungsprozess wird dies noch verstärkt.¹⁷⁰ So kann beispielsweise eine Stadtplanung anhand von Kartenmaterial mit Informationen über die soziale Lage bestimmter Stadtgebiete soziale Ungleichheit verstärken, da in Karten die soziale Stellung meist anhand von flächigen homogenen Räumen wiedergegeben wird, welche zu einer Manifestierung dieser führen kann.¹⁷¹

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden Bestrebungen, die regionale infrastrukturelle Planung übergreifend zu ordnen und neue wissenschaftliche Errungenschaften in diesem Prozess einzubinden, lauter. Grundlage dafür war ein Zukunftsbewusstsein, welches zum Ende des 19. Jahrhunderts erst in der Entstehungsphase war. Viele sahen den urbanen Veränderungsprozess, der verbunden mit der Industrialisierung einsetzte, als abgeschlossen an und beharrten auf einem Beibehalt der bestehenden Strukturen. Erst nach und nach

genutzt. Als Überblickliteratur hierfür kann unter anderem Haslinger, Die "Arbeit am nationalen Raum" genutzt werden.

¹⁷⁰ Cristopher Pettit/Cristopher Raymond/Brett Bryan/Hayden Lewis, Identifying strengths and weaknesses of landscape visualisation for effective communication of future alternatives, in: *Landscape and Urban Planning* (2011) 100, S. 236.

¹⁷¹ Wagner, *Stadtplanung für die Welt?*, S. 153.

kam es bei vielen zu dem neuen Bewusstsein, dass die Zukunft fundamentale Veränderung mit sich bringen könnte. Damit verbunden wurde die Notwendigkeit von Planung für diese Veränderungen erkannt, welche auf Ebene der Stadtplanung durch Bebauungspläne Ausdruck fand. Die Spannweite dieser Zukunftspläne umfasste eher konservative Schätzungen von Stadtentwicklung um wenige Prozent bis hin zu einer angenommenen Verdoppelung der Stadtbevölkerung alle 25 Jahre. Zukunftsdenken wurde insgesamt zum Ausgangspunkt langfristiger Planung.¹⁷²

Ausgehend davon rückte eine Makroperspektive in den Vordergrund, die nun große Verläufe der Planung thematisierte anstatt eine scheinbar ungeordnete Mikroperspektive. Für die Stadtplanung war der kartografische beziehungsweise planerische Fokus dabei häufig auf verkehrstechnischer Planung, wobei das Straßensystem den Ausgangspunkt für weitere grafische Darstellung und Planung darstellte. Diese Erkenntnis kann dabei nicht stark genug betont werden, da sich die Planung nun nicht nur durch die Abstraktion des Mediums Karte beschränkte, sondern zusätzlich einen Teilaspekt der Planung, also die Verkehrsinfrastruktur, in den Mittelpunkt stellte:¹⁷³

„Zuerst findet durch einige erfahrene, vereidete Landmesser die Aufnahme der Oertlichkeit [sic!] von einem gehörig vermarkten Messungsliniennetz aus statt. Alsdann wird in die auf Grund dieser Aufnahme kartierten Lagepläne die Gestaltung der Terrainoberfläche durch Horizontalkurven eingetragen.

Nach eingehendem Studium aller örtlichen Verhältnisse entwerfe ich unter möglichster Anschliessung [sic!] an vorhandene Wege und Parzellengrenzen und unter Anschmiegung an die Terrainoberfläche das, allen Anforderungen der modernen Technik zu entsprechende, neue Strassennetz [sic!].“¹⁷⁴

¹⁷² Fisch, Stadtplanung im 19. Jahrhundert, S.137-141.

¹⁷³ Kegler, Die Herausbildung der wissenschaftlichen Disziplin Stadtplanung, S. 65.

¹⁷⁴ Scholten, Schreiben an den Herrn Bürgermeister in Augsburg.

Dieses Zitat ist aus einem Schreiben des Aachener Ingenieurs Scholten an die Stadt Augsburg aus dem Jahr 1909 übernommen. In diesem bietet er seine Dienste zur Erstellung eines Bebauungsplans an und preist seine scheinbare Expertise. Im zitierten Text gibt er Einblick in die Arbeitsphasen zur Erstellung eines Stadtplanes, woraus anschaulich zu erkennen ist, dass im Anschluss an Vermessung und die kartografische Abstrahierung von Informationen das Straßennetz als Ausgangspunkt für weitere Planung gesehen wird. Die Initiativbewerbung des Aachener Ingenieurs in Augsburg zeigt außerdem die Formierungsphase der Bebauungspläne zu Beginn des 20. Jahrhunderts und die Spezialisierung von Ingenieuren und Architekten auf diesen Bereich der Stadtplanung.¹⁷⁵ Auch öffentlich wurden der Stellenwert von Straßen im Planungsprozess und die Wichtigkeit von Vorausplanung für den Kraftfahrverkehr bereits sehr früh (ab circa 1910) erörtert.¹⁷⁶

Die Betrachtungsweise führte unter anderem dazu, dass viele (auch kleinere) Städte sich ab dem Beginn des 20. Jahrhunderts mit der Planung anhand von kartografischen Darstellungen auseinandersetzen. Mit dieser durch die Technikbegeisterung der Zeit unterstützten Zuversicht galt es nun Pläne zu erarbeiten, die aus einer Vogelperspektive heraus die großen Entwicklungslinien beeinflussen sollten.¹⁷⁷ Neben den nun zum ersten Mal verfügbaren Luftaufnahmen durch Fotografie waren dabei wieder Karten das ausschlaggebende Medium, um mit dieser Makroperspektive zu planen und die daraus entstehenden Pläne umzusetzen. Innerhalb der neu entstehenden Wissenschaft der Stadtplanung setzte sich immer mehr die Erkenntnis durch, dass die Abstraktion anhand von Karten und das zugrunde liegende statistische Material einen objektiven Rahmen für den gesamten Planungsverlauf geben können. Dabei wurde die Kartografie ohne große Skepsis zum

¹⁷⁵ Fisch, Stadtplanung im 19. Jahrhundert, S. 142-143.

¹⁷⁶ Der Städtebau und seine Grundsätze.

¹⁷⁷ Leendertz, Ordnung schaffen, S. 39-43.

zentralen Instrument, um Eingriffe in die Stadtstrukturen zu planen und umzusetzen.¹⁷⁸

Diese neuen Betrachtungsweisen waren auch in den 1930er- und 1940er-Jahren weiter im Mittelpunkt der infrastrukturellen Planung und somit auch unter NS-Administration ein vorherrschendes Thema.¹⁷⁹

3.3. „DIE STRASSE“ ALS PROPAGANDAINSTRUMENT

Um die beschriebenen Eigenschaften und Funktionen des Mediums Karte genauer darzustellen, ist es sinnvoll, sowohl die Wirkung auf den Planungsprozess als auch die Wirkung von Karten als Vermarktungs- respektive Propagandainstrument aufzuzeigen. Durch ein Beispiel aus der Zeit des Nationalsozialismus kann im Folgenden konkret darauf eingegangen werden.

¹⁷⁸ Wagner, Stadtplanung für die Welt?, S. 153-154.

¹⁷⁹ Shand, The Reichsautobahn, S. 195.



Abbildung 1

Am 3. September 1934 wurde vom damaligen ‚Reichspropagandaminister‘ Joseph Goebbels eine Ausstellung unter der Schlagzeile „Die Strasse“ eröffnet. Die gesamte Ausstellung, welche die Zukunft der deutschen Verkehrsplanung für ein breites Publikum zugänglich machen sollte, war um eine riesige Karte des Deutschen Reiches konzipiert. Dieses vom Grafiker Valentine Zietara angefertigte Ausstellungsstück zeigte als Zuschauermagnet das zum Großteil in Planung befindliche ‚Reichsautobahnnetz‘ und sollte die Planungen für die Besucher greifbar machen. ¹⁸⁰

¹⁸⁰ Kristina Skåden, The Map and the Territory, in: Transfers 5 (2015) 1, S. 69-71.

Beschreibung der „Deutschlandkarte“: Die sogenannte Deutschlandkarte zeigt einen Ausschnitt Zentraleuropas. Das Format der Karte beträgt neun auf zwölf Meter. Der Großteil der Abbildung zeigt eine kartografische Darstellung, diese ist von einer Umrahmung in Grau- und Rottönen umgeben. Der Raum der Karte, welcher innerhalb der politischen Grenzen des Jahres 1934 liegt, ist farbig und topografisch hervorgehoben. Dieser Bereich ist durch abstrahierte beziehungsweise künstlerische Darstellungen der jeweiligen imaginierten Landschaft innerhalb des beschriebenen Gebietes illustriert. Neben der Darstellung dieser Kulturlandschaft sind bestimmte Städte innerhalb des Gebietes des damaligen deutschen Reiches durch die Darstellung von Sehenswürdigkeiten repräsentiert. Auch sind Menschen in den angenommenen lokalen Trachten der Region abgebildet und Tiere (größtenteils Nutzvieh) sind ebenfalls dargestellt.

Der Raum, der außerhalb der politischen Grenzen des Deutschen Reiches von 1934 liegt, ist in einem Beige-Ton abgebildet und ist nicht topografisch hervorgehoben. Der Abschnitt der Karte, der das Meer (Nord- und Ostsee) darstellen soll, ist in hellblauer Farbe gehalten, darin sind insgesamt sieben Abbildungen von zivilen Schiffen zu sehen. Die Darstellungen des Bodensees und der Flüsse sind ebenfalls in Hellblau gehalten.

Durch die hervorgehobene Darstellung des Gebietes innerhalb der Grenzen des Deutschen Reiches sind die geplanten ‚Reichsautobahnen‘ in weißer Farbe eingezzeichnet und durchziehen fast den gesamten Raum.

Im rechten oberen Bereich der Karte ist ein stilisierter Kompass abgebildet, unter dem in schwarzer großgeschriebener Schrift ohne Serifen die Beschriftung „Deutschland und seine Reichsautobahnen“ gedruckt ist. Die Worte Deutschland und ‚Reichsautobahnen‘ sind größer geschrieben als der Rest. Im unteren rechten Bereich der Karte ist in stilisierter Frakturschrift ein Zitat von Adolf Hitler angebracht („Ein Volk sind wir und in einem Reich wollen wir leben!“).

Adolf Hitler am 30. Januar 1934"). Die ersten Buchstaben der Worte „Ein“, „Volk“ und „Reich“ sind rot gehalten. Sowohl der Kompass und die darunter gezeigten Wörter als auch das Zitat sind so auf der Karte angebracht, dass sie nicht das dargestellte Gebiet innerhalb der Grenzen des Deutschen Reiches von 1934 tangieren, sondern auf dem in Beige gehaltenen Bereich gezeigt werden.

Interpretation der „Deutschlandkarte“: Die Größe der Karte und die zentrale Einbindung dieser in den Ausstellungskontext geben bereits deutliche Hinweise auf den Repräsentationscharakter der Deutschlandkarte. Das Zitat Adolf Hitlers in Verbindung mit der eingesetzten Frakturschrift verweist deutlich auf die ideologische Konnotation der Karte.¹⁸¹ Ein zentraler Punkt ist die Abgrenzung beziehungsweise Hervorhebung des Gebietes des damaligen Deutschen Reiches von dem Rest der territorialen Darstellung. Die Räume der umliegenden Länder werden durch die neutrale Farbwahl und flächige Darstellung als leerer Raum suggeriert. Im Gegensatz dazu steht die überschwängliche Ausgestaltung des Gebietes des Deutschen Reiches mit sämtlichen künstlerischen Darstellungen. Die bildlichen Darstellungen zeigen vorwiegend Sehenswürdigkeiten und Abläufe, die im Sinne der propagierten ‚Kulturnation Deutschland‘ und damit scheinbar in klarer Abgrenzung zu den übrigen Ländern stehen.¹⁸²

¹⁸¹ Obwohl die Frakturschrift oft im direkten Zusammenhang mit der NS-Ideologie gesehen wird, wurde diese Verbindung nur von Teilen der NS-Führungselite gestärkt. Ab dem Jahr 1940 wurde die bis dahin oft verwendete Frakturschrift durch die Schriftart Antiqua ersetzt. Christel Baumgart, Zur Auseinandersetzung um die Fraktur im Dritten Reich, [https://web.archive.org/web/20120929000416/](https://web.archive.org/web/20120929000416/http://www.textfindling.de/Fraktur/Schrift.html) <http://www.textfindling.de/Fraktur/Schrift.html>.

¹⁸² Jureit, Das Ordnen von Räumen, S. 14-15.

Durch die abstrahierte Darstellung der landschaftlichen Merkmale bestimmter Regionen wird der Eindruck einer beschaulichen und heilen Welt erzeugt, in die sich die geplanten Autobahnverbindungen organisch einfügen. Die Darstellung der geplanten ‚Reichsautobahn‘ als verbindendes Element zwischen den Städten und Sehenswürdigkeiten des Deutschen Reiches stellt klar den Einheitscharakter dar, der von diesem Infrastrukturprojekt ausgehen sollte. Die Straßen sind auf der Karte jedoch nicht in einer auffälligen Farbe hervorgehoben, sondern sind in einem neutral wirkenden Weiß gehalten. Dies war einer der Hauptaugenmerke der nationalsozialistischen Planung, um die Fortschrittsbegeisterung mit den ideologischen Werten des ‚Dritten Reichs‘ zu verknüpfen.¹⁸³ Des Weiteren fällt auf, dass ausschließlich zivile Darstellungen auf der Karte abgebildet sind und selbst die dargestellten Schiffe keinen militärischen Charakter aufweisen. Dies ist mit dem internationalen Charakter der Ausstellung und der Außendarstellung gegenüber anderen Ländern zu erklären.¹⁸⁴

¹⁸³ Shand, The Reichsautobahn, S. 195-196.

¹⁸⁴ Skäden, The Map and the Territory, S. 77-78.

4. AUGSBURGER ORGANISATIONSSTRUKTUREN

Für die Umsetzung der übergeordneten Planungstendenzen, die im zweiten Kapitel besprochen wurden, ist es unerlässlich, den Blick auf die regionale Umsetzung zu richten.¹⁸⁵ Hier sind deutlich die Entwicklungen der räumlichen Planung zu erkennen, welche sowohl von nationaler Ebene ‚hinunter‘ auf die regionale wirkten, die aber häufig auch als ‚local agency‘ Teil langfristiger planerischer und politischer Entwicklungen vor Ort waren.¹⁸⁶ Verwaltungsabläufe und lokale Handlungsträger sind essenziell für das Verständnis solcher Entwicklungen und werden deshalb nachfolgend erörtert.

Raumplanung und ‚Raumordnung‘ werden auf regionaler Ebene vor allem durch kommunale Entscheidungsträger bestimmt. Neben fundamentalen nationalen und internationalen Ereignissen (zum Beispiel die deutsche Wiedervereinigung) und der grundlegenden Steuerungswirkung des Staates fällt der lokalen Verwaltungsebene die konkrete Umsetzung stadtplanerischer und raumordnender Aufgaben zu. Nach modernem Verständnis sind dabei Ordnungs-, Entwicklungs-, Schutz- und Ausgleichsfunktionen auszuführen.¹⁸⁷

Es ist allerdings der rechtliche Rahmen zu beachten, der meist durch nationale oder föderale Gesetzgebung bestimmt wird. Denn dem Planungsbegriff im modernen Sinne gehen die Koordination und die Umsetzung politischen Handelns voraus und sind ebenso in

¹⁸⁵ Bavaj, Was bringt der "Spatial Turn" der Regionalgeschichte?

¹⁸⁶ Gotto, Nationalsozialistische Kommunalpolitik, S. 1-7.

¹⁸⁷ Dietrich Fürst/Heinrich Mäding, Raumplanung unter veränderten Verhältnissen, in: Klaus Borchard/Werner Buchner/Werner Müller/Axel Priebs/Dietmar Scholich/Manfred Sinz (Hrsg.), Grundriss der Raumordnung und Raumentwicklung, Hannover 2011, S. 11-20.

die äußereren Zwänge dessen eingebunden.¹⁸⁸ Im Königreich Bayern wurde dies bereits ab Juni 1895 durch eine Bauordnung geregelt, welche eine ausführliche Erstellung von baulicher Planung für die jeweiligen Gemeinden vorsah. Während der Weimarer Republik wurden diese Bemühungen durch den Beschluss des sogenannten Reichssiedlungsgesetzes (1919) und der geordneten Siedlungsplanung (1921) weiter verstärkt. Dadurch etablierte sich ein gesetzliches Korsett für die Stadtplanung, das auf lokaler Ebene umgesetzt werden musste.¹⁸⁹ Auch in Augsburg wurde die Umsetzung der entsprechenden Verordnungen angemahnt, dabei wurde auf Ebene des Städtebaus vor allem die grundsätzliche Notwendigkeit von Planung innerhalb der verordneten Vorgaben betont.¹⁹⁰ Bereits 1910 wurde in der Bayerischen Bauordnung in den Paragraphen 2, 3 und 59 die Grundlage für die Generalbaulinienpläne gesetzt. Diese Verordnung blieb bis 1962 in Kraft und legte so nicht nur den rechtlichen Rahmen für den bayerischen Städtebau in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, sondern auch für die Nachkriegszeit.¹⁹¹ Unter NS-Herrschaft wurde mit der sogenannten Deutschen Gemeindeordnung (DGO) die Tendenz der Totalisierung

¹⁸⁸ Klaus-Eckart Gebauer, Planung in Regierung und Verwaltung, in: K. König/H. Siedentopf (Hrsg.), Öffentliche Verwaltung in Deutschland, Baden Baden 1997, S. 378-379.

¹⁸⁹ Kegler, Die Herausbildung der wissenschaftlichen Disziplin Stadtplanung, S. 131-132 Der Augsburger Generalbaulinienplan wird im Amtsblatt der Stadt Augsburg im „Hinblick auf §§ 59 und 61 der Bayerischen Bauordnung [...] bekannt gegeben, [...]“ Stadt Augsburg, Amts-Blatt der Stadt Augsburg, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 23.12.1931.

¹⁹⁰ Regierung von Schwaben und Neuburg Kammer des Inneren, Baulinien und Bauvorschriften, Stadtarchiv Augsburg 45/24, 14.07.1913.

¹⁹¹ Königreich Bayern, Bayerische Bauordnung in der Fassung vom 3. August 1910, <https://www.stadtgrenze.de/s/bbo/baybo1910/baybo1910.htm> 30.06.2020 Auch in Augsburg wurde die Änderung der Bauordnung 1910 genau verfolgt und eine Umsetzung angemahnt. Regierung von Schwaben und Neuburg Kammer des Inneren, Vollzug der Bauordnung, Stadtarchiv Augsburg 45/24, 22.08.1911.

und der Gleichschaltung durch ein Gesetz untermauert, das die direkte Verknüpfung zwischen national gesteuerter NS-Politik und dessen Umsetzung auf regionaler Ebene garantieren sollte. Somit wurde die zu Beginn beschriebene vorwiegende Zuständigkeit der lokalen Ebene teilweise aufgehoben, blieb allerdings auf der Ebene der pragmatischen Umsetzung meist trotzdem erhalten.¹⁹² Ab 1960 wurden mit dem Beschluss zum Bundesbaugesetz die Kompetenzen zwischen Bund und Ländern geklärt. Nun wurden der sogenannte Flächennutzungsplan als vorbereitende Bauplanung und der Bebauungsplan als verbindliche Bauanordnung vorgeschrieben.¹⁹³ Somit mussten nun auch in Augsburg die bisherigen Generalbebauungspläne beziehungsweise Wirtschaftspläne in Flächennutzungspläne überführt werden.¹⁹⁴

4.1. ZUSTÄNDIGKEITEN INNERHALB DER VERWALTUNG

Die aktuelle Augsburger Bauverwaltung ist in sechs Ämter untergliedert, die zusammen für die infrastrukturelle Entwicklung und deren Erhalt sorgen sollen. Die Ämter sind das Bauordnungsamt mit Unterer Denkmalschutzbehörde, das Hochbauamt, das Tiefbauamt, das Liegenschaftsamt, das Stadtplanungsamt und das Stadtvermessungsamt (Geodatenamt).¹⁹⁵ Diese moderne Form der Verwaltung entstand jedoch erst nach einer langen Linie an Entwicklungsschritten.¹⁹⁶ Eine einheitliche und klar strukturierte

¹⁹² Gotto, Nationalsozialistische Kommunalpolitik, S. 78-81.

¹⁹³ Bundesrepublik Deutschland, Bundesbaugesetz vom 23. Juni 1960, <https://www.stadtgrenze.de/s/bbg/1960/bbaug1960-001.htm#001> 28.7.2020.

¹⁹⁴ Nagler, Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, S. 151.

¹⁹⁵ Stadt Augsburg, Städtische Dienststellen und Betriebe, <https://www.augsburg.de/buergerservice-rathaus/buergerservice/aemter-behoerden/staedtische-dienststellen> 30.07.2020.

¹⁹⁶ Stadt Augsburg, Die Bauverwaltung der Stadt Augsburg informiert: Fortschritt und Technik für eine gute Infrastruktur, Augsburg, 2009.

Verwaltung entwickelte sich in Bayern vor allem infolge der napoleonischen Kriege. Durch die französischen Forderungen und die Notwendigkeit der Konsolidierung des eigenen Territoriums wurden Organisationsstrukturen notwendig, die mit diesen Aufgaben betraut werden konnten.¹⁹⁷ Diese Organisationsstrukturen betrafen auch die Bauverwaltung, welche sich schrittweise auf lokaler Ebene zu einem bestimmenden Organ hoheitlicher Machtausübung entwickelte. Ab 1910 wurde in Augsburg die Bauverwaltung neu aufgestellt und unter anderem in die Bereiche allgemeine Bauverwaltung und Vermessungs- und Stadterweiterungsbureau unterteilt. Diese Umstrukturierung hatte auch zur Folge, dass der Baurat beziehungsweise ab 1913 der Oberstadtbaudirektor, der allen Unterabteilungen vorstand, nun enorm große Machtbefugnisse hatte.¹⁹⁸ Durch diese starke Position wurde es deutlich leichter, übergeordnete Entwicklungsideen und -planungen umzusetzen. Die Bündelung vieler Kompetenzen in einer Person ist hierbei der entscheidende Faktor.

Die anfänglich als Büros (Bureaus) bezeichneten Abteilungen wurden im Verlauf der 1920er- und 1930er-Jahre zu Ämtern hochgestuft und die Aufteilung wurde zum Teil erneut verändert. Im Jahr 1935 war die Bauverwaltung in zwölf Unterämter gegliedert, was bis nach Kriegsende in ähnlicher Struktur fortgeführt wurde.¹⁹⁹ Für die Politik der räumlichen Ordnung waren in dieser Konstellation vor allem das Stadtplanungsamt mit dem jeweiligen Leiter und natürlich der Baudirektor, der mit übergreifenden Kompetenzen ausgestattet war, verantwortlich.²⁰⁰

¹⁹⁷ Ellwein, Geschichte der öffentlichen Verwaltung, S. 47-48.

¹⁹⁸ Nagler, Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, S. 41.

¹⁹⁹ Gotto, Nationalsozialistische Kommunalpolitik, S. 92-93; Stadt Augsburg, Organisation der städtischen Baureferate 8 und 9, Stadtarchiv Augsburg 50/614, 07.07.1945.

²⁰⁰ Gotto, Nationalsozialistische Kommunalpolitik, S. 265-267.

Innerhalb der Augsburger Verwaltungsebene ergeben sich durch die Organisationsstruktur und durch die rechtlichen Vorgaben zwei Ebenen der Stadtplanung. Diese können als formelle und informelle Ebene bezeichnet werden. Informell meint damit nicht eine geringere Bedeutung im Planungskonstrukt, sondern stellt die Planung dar, die noch nicht durch die genau vorgegebenen gesetzlichen Leitlinien zu einem konkreten Bebauungsplan wurde. Das heißt mit informeller Planung kann die Planung beschrieben werden, in der Stadtplaner noch weitgehend frei und ohne strikte Vorgaben oder die nötige Zustimmung von anderen Entscheidungsträgern agieren können, was nicht bedeutet, dass sie diese Vorgaben nicht bereits antizipieren. Die formelle Planung ist die Folge der informellen Planung und muss Autorisierungsverfahren, wie gesetzliche Kompatibilität und die Legitimierung durch Vertreter der Stadt, durchlaufen, bevor sie als verpflichtende Bauordnung vorgeschrieben wird.²⁰¹ Bei beiden Ebenen steht die grafische Planung als Planungsinstrument im Vordergrund.²⁰² Innerhalb der informellen Planung kann diese noch an die individuellen Gegebenheiten oder die Vorlieben des Planers angepasst werden. Die formelle Planung gibt dagegen vor, welche Zeichensysteme verwendet werden müssen und wie die Planung in den gesetzlichen Rahmen eingebunden wird. Hierbei ist klar, dass sich die beiden Ebenen gegenseitig beeinflussen. Die vorgegebenen Zeichensysteme werden dabei zum Teil auch für die informelle Planung genutzt und diese legt natürlich wiederum die wichtigste Grundlage für die formelle Planung.²⁰³

²⁰¹ Rolf-Peter Löhr, Die kommunale Flächennutzungsplanung: E. Unters. zu Organisation u. Verfahren d. vorbereitenden Bauleitplanung nach d. Bundesbaugesetz, Siegburg, 1977, S. 14-20; 26-29.

²⁰² Norbert Müller, Stadtbiotopkartierung als ökologische Grundlage für die Stadtplanung in Augsburg, in: Ökologie und Stadtplanung (1984).

²⁰³ Häberle, Interview zur Augsburger Stadtplanung.

Je weiter man innerhalb des 20. Jahrhunderts zurückgeht, desto schwieriger ist es, beide Ebenen zu unterscheiden. Zu Beginn war durch eine Vielzahl an verschiedenen Planungsansätzen und eine noch nicht genau gefasste rechtliche Umsetzung oft kaum ein Unterschied zu erkennen und die verbindliche Planung zeichnete sich vor allem durch die tatsächliche Umsetzung aus.²⁰⁴ Doch schon mit der Arbeit von Theodor Fischer in den 1920er-Jahren war der Unterschied deutlicher zu erkennen. Die informelle Planung wurde zwar ebenfalls in den Akten aufbewahrt, durch die Veröffentlichung einer Denkschrift und die Legitimierung durch den Stadtrat im Jahr 1931 wurden aber ebenso klare Bedingungen der formellen Planung geschaffen.²⁰⁵ Mit der schrittweisen Ausweitung der Bayerischen Bauordnung und später des Baugesetzes wurden immer klarere Regelungen für die formelle Umsetzung geschaffen, die auch noch klarer die grafische Darstellung regelten.²⁰⁶ Spätestens seit dem Bundesbaugesetz von 1960 ist die grafische Darstellung der formellen Planung genau und vor allem uniform geregelt.²⁰⁷ Die Auswirkungen kartografischer Stadtplanung wurden dadurch aber nicht prinzipiell geändert, lediglich die ohnehin schon lange vorhandenen Bestrebungen nach nationaler (und internationaler) Vereinheitlichung wurden durch solche gesetzlichen Umsetzungen manifestiert.²⁰⁸ Der innerstädtische Fokus auf Lagepläne und Kartierung ging so weit, dass sämtliche Ebenen der notwendigen städtischen Entwicklung (auch Umweltschutz und Biotoperhaltung)

²⁰⁴ Regierung von Schwaben und Neuburg Kammer des Inneren, Baulinien und Bauvorschriften.

²⁰⁵ Fischer, Denkschrift zum Generalbebauungs- und Besiedlungsplan für Augsburg und Umgebung; Stadtrat Augsburg, Gesamtbeschluss Stadterweiterungsprojekt, Stadt Augsburg 45/32, 11.12.1931.

²⁰⁶ Bundesvereinigung Deutscher Heimstätten, Flächennutzungsplan nach Bundesbaugesetz, S. 7-10.

²⁰⁷ Löhr, Die kommunale Flächennutzungsplanung, S. 18-20.

²⁰⁸ Wagner, Stadtplanung für die Welt?, S. 293-299.

nur durch das System der Kartografierung in den Entscheidungsprozess miteinbezogen wurden.²⁰⁹

4.2. AUGSBURGER PROTAGONISTEN

Die Geschichte der Augsburger Baumeister ist lang. Hier blickt man in der allgemeinen Wahrnehmung auf die unvermeidlichen Namen wie Elias Holl oder in Bezug auf die Wasserversorgung auf Caspar Walter. Die Gemeinsamkeit dieser Persönlichkeiten liegt in der Dualität aus übergreifender Planung und der Verwirklichung von Bauten als Baumeister.²¹⁰ Wenn man so will, war die Position der Architekten und Stadtplaner zu Beginn des 20. Jahrhunderts eine ähnliche. Die meisten waren gelernte Architekten, die Stadtplanung gewissermaßen als Erweiterung ihrer baulichen Tätigkeit sahen. Zwar hatte die ‚Verwissenschaftlichung‘ von Stadtplanung bereits im 19. Jahrhundert (und zu einem gewissen Grad auch schon zu Zeiten von Elias Holl) stattgefunden, doch wurde durch die erweiterte Auseinandersetzung mit dem Thema zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Trennung von reiner Architektur und der Disziplin Stadtplanung weiter vorangetrieben.²¹¹ Die handelnden Personen auf lokaler Ebene sahen also immer mehr den Nutzen von Planung im Städtebau an sich und übten durch ihre individuellen Vorstellungen, die im Rahmen von regionalem, nationalem und internationalem Diskurs geformt wurden, starken Einfluss auf die räumliche Planung in Augsburg aus. Im folgenden Abschnitt soll ein kurzer Überblick über die für die räumliche Planung der Stadt Augsburg im Zeitraum bis

²⁰⁹ Müller, Stadtbiotopkartierung als ökologische Grundlage für die Stadtplanung in Augsburg.

²¹⁰ Wilhelm Ruckdeschel, Brunnenmeister, in: Günther Grünsteudel/Günther Hägele/Rudolf Frankenberger (Hrsg.), *Stadtlexikon Augsburg 1998*; Bernd Roeck, Holl, Elias, in: Günther Grünsteudel/Günther Hägele/Rudolf Frankenberger (Hrsg.), *Stadtlexikon Augsburg 1998*.

²¹¹ Kegler, Die Herausbildung der wissenschaftlichen Disziplin Stadtplanung, S. 181-185.

1960 wichtigsten Persönlichkeiten gegeben werden. Dies soll nur für die grobe Einordnung geschehen, da im fünften Kapitel die genaue Einordnung in den geschichtlichen Kontext folgt:

Die Position des Oberstadtbaudirektors war zweifelsohne die Position innerhalb der Augsburger Bauverwaltung mit den weitreichendsten Machtbefugnissen. Der Erste, der diese neue Rolle ausfüllte, war Otto Holzer, der von 1911 bis 1932 im Amt war. Davor war er bereits in Fürth in ähnlicher Tätigkeit angestellt.²¹² Holzer konnte durch seine lange Amtszeit bis kurz vor seinen Tod die Geschicke des Augsburger Städtebaus prägen. Holzer war sowohl für die Stadtplanung im neu formierten Sinne der Generalbebauungspläne als auch für die bauliche Erhaltung und den Neubau von konkreten Maßnahmen zuständig. Der Oberstadtbaudirektor ließ seinen an die historischen Gegebenheiten angepassten und eher zurückhaltenden Baustil auch in die Augsburger Neubauten unter seiner Federführung einfließen.²¹³ Vor allem relevant für die Augsburger Baugeschichte waren jedoch Holzers Bemühungen, die Stadtplanung neu zu koordinieren und mit einem einheitlichen Generalbebauungsplan die Grundlage für weitere Schritte zu legen.²¹⁴ Unterstützung im Bereich Stadtplanung und Generalbebauungsplan erhielt Holzer durch Theodor Fischer, zu dem im fünften Kapitel genauere Informationen folgen werden.

Bei der Umsetzung der Generalbebauungspläne war der 1886 geborene Josef Weidenbacher eine wichtige Stütze, insbesondere in der grafischen Darstellung der Planung. Weidenbacher, der bereits an der Technischen Hochschule München unter Theodor Fischer sein Studium absolvierte, war ab 1910 Mitarbeiter beim Stadtbauamt Augsburg. In dieser Rolle erstellte er unter anderem 1919 einen Bebauungsplan für die ‚Gartenstadt Spickel‘ in Augsburg und half von 1926 bis 1929 bei der Bearbeitung des großen Bebauungs-

²¹² Bauten von Otto Holzer, Augsburg, in: Der Baumeister 16 (1918) 6, S. 24.

²¹³ Neubauten von Otto Holzer, in: Der Baumeister 16 (1918) 7/8.

²¹⁴ Fischer, Schreiben an Oberbaudirektor Holzer.

planes für die gesamte Stadt Augsburg. Weidenbacher selbst war begeisterter Aquarellmaler, eine Leidenschaft, die sich auch auf seine Arbeit als Stadtplaner auswirkte. Die Affinität für grafische Gestaltung war auch für die Umsetzung der Generalbaupläne von Bedeutung.²¹⁵ 1938 wurde Weidenbacher Oberbaurat und Leiter des Stadt-erweiterungsamtes. Dadurch war er auch zuständig für die Erstellung des Wirtschaftsplans 1941, der den ‚Fischerplan‘ von 1930 weiter-führte.²¹⁶ 1941 gab er seine Stelle bei der Augsburger Bauverwaltung auf und auch in der Nachkriegszeit hatte Weidenbacher keine Position innerhalb der Stadtverwaltung mehr inne, beteiligte sich aber durch öffentliche Vorträge und medienwirksames Verhalten an der Meinungsbildung zur Augsburger Stadtplanung.²¹⁷ Nach 1945 veränderte er seine Planungspositionen, die er in der Mitarbeit des ‚Fischerplans‘ und in seinem Wirtschaftsplan 1941 vertrat, und forderte ein möglichst kleines Eingreifen in die Augsburger Verkehrs-struktur und eine Rekonstruktion der Augsburger Innenstadt.²¹⁸

Eine der einflussreichsten Persönlichkeiten der Augsburger Stadtplanung unter NS-Administration war Hermann Giesler. Giesler war Architekt und gehörte zu den engsten Vertrauten Albert Speers und wurde später von Adolf Hitler selbst auf die berüchtigte ‚Gottbegnadeten-Liste‘ gesetzt, die ihn vom Kriegsdienst befreite. Giesler, der im Umfeld der sogenannten Stuttgarter Schule aufwuchs und dessen Bruder Paul Giesler später Gauleiter von Oberbayern beziehungsweise bayerischer Ministerpräsident werden sollte, war

²¹⁵ Roswitha Mitulla, Dr. Josef Weidenbacher: 1886-1973, Augsburg, 1986, S. 8; 12-13; 20.

²¹⁶ Nagler, Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, Anhang; S. 64.

²¹⁷ Josef Weidenbacher, Alt-Augsburg einst und jetzt: Lichtbildvortrag gehalten von Dr. Ing. Josef Weidenbacher auf Einladung der Bayernpartei Bezirksverband Augsburg Stadt u. Land am 6. Juni 1952, 20 Uhr im kleinen Ludwigsbau in Augsburg, Augsburg, 1952; Mitulla, Dr. Josef Weidenbacher, S. 24.

²¹⁸ Weidenbacher, Alt-Augsburg einst und jetzt.

bereits seit 1931 Mitglied der NSDAP und entwarf unter anderem die Pläne für die Gauforen in Weimar, München und eben Augsburg.²¹⁹ Er studierte von 1918 bis 1923/1924 an der Kunstgewerbeschule in München und arbeitete im Anschluss beim Augsburger Architekten Julius Theodor Schweighart, der nach 1945 Stadtbaurat in Augsburg werden sollte. In Schweigharts Architekturbüro leitete Giesler unter anderem Arbeiten in Berlin und Belgrad, beendete die Zusammenarbeit aber bereits 1926 wieder.²²⁰ Schweighart, dessen Frau im Nationalsozialismus als Jüdin klassifiziert wurde, erhielt ab 1939 Unterstützung von Giesler, der ihm unter anderem den Verbleib beziehungsweise den Wiedereintritt in die ‚Reichskammer der bildenden Künste‘ sicherte. Deshalb war Schweighart wiederum Giesler als Entlastungszeuge während der sogenannten Entnazifizierung nach 1945 behilflich.²²¹ Als begabter Planer stieg Giesler nach der sogenannten Machtergreifung schnell zu einem der führenden Architekten im Nationalsozialismus auf und war unter anderem an der ‚Organisation Todt‘ und am sogenannten Arbeitsstab für den Wiederaufbau bombenzerstörter Städte beteiligt.²²² Mit einer ihm unterstellten Baugruppe war Giesler im Kriegseinsatz der Position eines Generals gleichgestellt und befehligte zeitweise circa 200.000 Einsatzkräfte. Dabei war seine Haupttätigkeit, durch bauliche Unterstützung den Kriegsbetrieb an der Ostfront aufrechtzuerhalten.²²³

Die Planungen in Augsburg in der Endphase des Zweiten Weltkriegs und auch in der Nachkriegszeit wurden von Heinrich Götzger vorangetrieben, der sich als Architekt mit raumplanerischen

²¹⁹ Werner Durth, Deutsche Architekten: Biographische Verflechtungen 1900-1970, Wiesbaden, 1986, S. 159-161.

²²⁰ Michael Früchtel, Der Architekt Hermann Giesler: Leben und Werk (1898-1987), [Tübingen], 2008, S. 28-29.

²²¹ Ebenda, S. 29.

²²² Ebenda, S. 233-239.

²²³ Ebenda, S. 235-240.

Tendenzen etablierte. Götzger arbeitete ab 1926 für die deutsche Reichspost und entwarf dabei mehrere Postbauten.²²⁴ Er veröffentlichte 1943 die „Baufibel für das Allgäu“, welche vom sogenannten Nationalsozialistischen Bund Deutscher Technik herausgegeben wurde. In dieser Schrift propagiert Götzger das Bild des heimeligen Allgäus, das nur durch Architektur im Einklang mit der Formensprache und des Landschaftsbildes der Region bebaut werden dürfe. Die Baufibel wurde vom sogenannten Hauptkulturamt der Reichspropagandaleitung zum „amtlichen Material für die Kulturarbeit der NSDAP“ erklärt und vom sogenannten Reichsministerium für Wissenschaft, Erziehung und Volksbildung als Lehrbuch an den Staatsbauschulen eingeführt.²²⁵ Götzger war von 1933 bis 1934 Mitglied der SA und ab 1943 Oberpostbaurat in Augsburg. Im Jahre 1945 wurde er aufgrund dieser Belastung vom Dienst enthoben. Im Sinne der ‚Entnazifizierung‘ durch die Alliierten legte Götzger 24 Personen vor, die seine Haltung gegen den Nationalsozialismus bezeugen könnten. Im folgenden Prozess wurde Götzger, wie ein Großteil der belasteten Architekten, als ‚Mitläufer‘ eingestuft. Dabei kamen ihm auch die Verbindungen innerhalb der Postbauverwaltung zugute.²²⁶ 1947 legte er mit dem „Wiederaufbau- und Sanierungsplan“ eine Grundlage für das weitere Vorgehen des Augsburger Wiederaufbaus.²²⁷

Walther Schmidt gilt als einer der bedeutendsten Vertreter der bayerischen Postbauschule. Diese Bezeichnung geht von einer Tendenz innerhalb der Bauverwaltung der Reichspost in Bayern aus, die sich stark mit dem ‚Neuen Bauen‘ beschäftigte und die modernistischen Tendenzen durch Bauten der Post umsetzen konnten. Schmidt studierte an der Technischen Hochschule in München und

²²⁴ Klotz, "Ich selbst hatte mich nie mit parteipolitischen Tendenzen befasst.", S. 38.

²²⁵ Götzger, Baufibel für das Allgäu.

²²⁶ Klotz, "Ich selbst hatte mich nie mit parteipolitischen Tendenzen befasst.", S. 38-39.

²²⁷ Nagler, Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, S. 144-146.

hatte damit Theodor Fischer als Lehrer, der seine modernen Ansätze des Bauens zwar nicht teilte, die Begabung Schmidts aber trotzdem förderte.²²⁸ In seiner Zeit bei der Oberpostdirektion in München (1923-1934) konnte er, unter dem Vorreiter des ‚Neuen Bauens‘ in Bayern Robert Vorhoelzer, viele Gebäude nach seinen Vorstellungen realisieren. Dies geschah oft gegen den Willen beziehungsweise gegen den zeitgenössischen Geschmack der Bevölkerung.²²⁹ Nach der Machtübernahme durch die NSDAP wurde Schmidt 1936 an das Berliner Reichspostministerium berufen und konnte somit weiter als renommierter Architekt tätig sein. Wie viele andere beschrieb Schmidt seine Arbeit in der Zeit als unpolitisch und ausschließlich von künstlerischen und beruflichen Motiven geleitet. Es ist jedoch zweifelsfrei zu sagen, dass die Etablierung nationalsozialistischer Ideologie durch Bauten von Architekten wie Schmidt gestützt wurde.²³⁰ Nach dem Zweiten Weltkrieg arbeitete Schmidt als freier Architekt in Lindau, bevor er 1951 zum Stadtbaurat in Augsburg berufen wurde, eine Tätigkeit, die er 15 Jahre bis 1966 ausübte. In diesen Zeitraum fällt die wohl wichtigste Neuausrichtung der Augsburger Stadtplanung nach 1945, die Schmidt mit einem hohen

²²⁸ Winfried Nerdinger, Walther, Schmidt: Zur Einführung in Leben und Werk eines vielgesichtigen Architekten und schwierigen Baubeamten, in: ders. (Hrsg.), Walther Schmidt 1899-1993. Von der Postbauschule zum Stadtbaurat von Augsburg, Berlin 2008, S. 8-9.

²²⁹ Barbara Wolf, Neues Bauen für die Post: Walther Schmidt als Architekt der Oberpostdirektion München (1923-1934), in: Winfried Nerdinger (Hrsg.), Walther Schmidt 1899-1993. Von der Postbauschule zum Stadtbaurat von Augsburg, Berlin 2008, S. 11-13.

²³⁰ Sabine Klotz, "Auch ich hatte schlimme Jahre.": Vom Postbaurat in München zum Ministerialrat in Berlin. Walther Schmidts Tätigkeit im Dritten Reich 1933-1945, in: Winfried Nerdinger (Hrsg.), Walther Schmidt 1899-1993. Von der Postbauschule zum Stadtbaurat von Augsburg, Berlin 2008, S. 29-37.

Maß an Bau- und Planungstätigkeit, aber auch einem strikten Führungsstil bestimmte.²³¹

Zwar nicht direkt in der Administration der Stadtverwaltung beteiligt, aber dafür einer der richtungsweisenden Architekten des 20. Jahrhunderts im Raum Augsburg war zweifellos Thomas Wechs. Der 1893 in Hindelang-Obersdorf geborene Wechs wurde vor allem durch seine Kirchenbauten bekannt und studierte wie Walther Schmidt unter Theodor Fischer an der Technischen Hochschule München.²³² Bereits 1920 beschäftigte sich Wechs mit der übergreifenden Planung der Stadtentwicklung in Augsburg. Die von ihm angedachte „Stadt Ypsilon“ orientierte sich stark an den stadtplanerischen Tendenzen der Zeit unter dem Stichwort Gartenstadt. Die Überlegungen von Wechs zu der Anwendung auf Augsburg publizierte er allerdings erst im Jahr 1957 und stattete diese Gedanken mit einer Vielzahl an Zeichnungen und Stadtplänen aus.²³³ Durch die Publikation und die Präsenz in der öffentlichen Wahrnehmung nahm er ähnlich wie Josef Weidenbacher Einfluss auf die Augsburger Stadtplanung.

Die Lebensläufe von Schmidt und Wechs überschneiden sich auch in ihrer Anstellung beim Bayerischen Postbauamt, in welchem sie die architektonische Moderne in Bayern prägten. Wechs trat nach 1933 nicht in die NSDAP ein und gab so seine Chance auf, in München eine Professur anzutreten. Die ursprüngliche Planung für einen Neubau der Augsburger Stadthalle wurde ihm 1935 übertragen, die ihm jedoch nach der Beurteilung durch Adolf Hitler

²³¹ Gregor Nagler, Walther Schmidt als Stadtbaurat in Augsburg 1951-1966, in: Winfried Nerdinger (Hrsg.), Walther Schmidt 1899-1993. Von der Postbauschule zum Stadtbaurat von Augsburg, Berlin 2008, S. 75-83.

²³² Zu den Bauten des Architekten Thomas Wechs, Augsburg, in: Neue Baukunst (Sonderdruck) (1930); Norbert Lieb, Der Augsburger Architekt Thomas Wechs, in: Das Münster 6 (1953) 11-12, S. 314-315.

²³³ Wechs, Die Stadt Ypsilon.

entzogen und an Hermann Giesler übergeben wurde.²³⁴ Ab 1939 wurde er in den Kriegsdienst eingezogen, was eine Unterbrechung seiner architektonischen Arbeit zur Folge hatte. Nach 1945 konzentrierte sich Wechs fast ausschließlich auf Kirchenbauten im Raum Augsburg.

Anhand dieser ausgewählten Protagonisten der Augsburger Geschichte der räumlichen Planung ist zum einen die Verbindung durch die Institution des Postbauamtes und zum anderen die häufige Verbindung zu Theodor Fischer auffällig, der sowohl als lehrender Professor als auch als Auftraggeber beziehungsweise Mitarbeiter in Erscheinung tritt. Die besondere Bedeutung von Fischer für die Geschichte der räumlichen Planung in Augsburg wird im Laufe des nächsten Kapitels gesondert untersucht.

²³⁴ Früchtel, Der Architekt Hermann Giesler, S. 125-127.

5. AUGSBURGER RAUMPLANUNG UND GENERALBEBAUUNGSPLÄNE

Die bisher gewonnenen Erkenntnisse, insbesondere zu den nationalen Entwicklungen der räumlichen Planung und dem Einfluss von Karten, sollen nun auf das lokale Beispiel der Stadt Augsburg übertragen werden. Dabei wird die räumliche Planung von der Formierungsphase der Augsburger Stadtplanung bis zu deren Umsetzung in der Nachkriegszeit des Zweiten Weltkrieges dargestellt werden. In den zu untersuchenden 40 Jahren Augsburger Stadtgeschichte lassen sich dabei die bisher formulierten Annahmen zum Einfluss von Karten, den Kontinuitäten innerhalb der räumlichen Planung und den Austauscheffekten von räumlicher Planung in Deutschland konkret überprüfen.

5.1. LOKALGESCHICHTLICHER ÜBERBLICK

Durch den Charakter der Stadt Augsburg als ehemalige Römerstadt und Stadt der Renaissance besteht und bestand in Augsburg ein reiches Erbe an historischen Gebäuden, welche insbesondere die Innenstadt prägten. Auch ein mittelalterlicher Baukern ist im Bereich der sogenannten Unterstadt an den Lechkanälen vorhanden. Im Jahr 1626 wurden diese Strukturen in einem Stich aus der Vogelperspektive von Wolfgang Kilian festgehalten. Dieser sogenannte Kilianplan stellt eine frühe Form der grafischen Darstellung der Stadtstruktur als Ganzes dar, welche dominiert wird von formgebenden Umrissen der Stadtmauer.²³⁵

Somit standen Planungen und Bauprojekte meist unter der Prämisse, das vorhandene Stadtbild zu erhalten und Änderungen an dieses anzupassen. Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts prägten die

²³⁵ Georg Kaspar Nagler, Wolfgang Kilian, in: ders. (Hrsg.), Neues allgemeines Künstler-Lexicon, München 1839.

Stadtmauer und der Status Augsburgs als Garnisonstadt die räumliche Ausbreitung der Innenstadt, da die Mauer den gesamten Stadt kern einschloss. Erst durch die Aufhebung des Garnisonsstatus und die folgende Schleifung großer Teile der Stadtmauer konnten Bauprojekte die Innenstadt mit neu entstandenen Stadtteilen und dem Bahnhof verbinden. Dadurch wurde das bestehende Stadtgebiet deutlich ausgeweitet, was insbesondere für die Erweiterung des Wohnraums für die steigende Zahl an Arbeitern in Augsburg notwendig war. Solche Arbeiterwohngebiete veränderten die bisherige Struktur der Stadt Augsburg, ebenso wie die Eingemeindung mehrerer bisher eigenständiger Gemeinden, wie zum Beispiel die Vororte Oberhausen, Lechhausen oder Hochzoll.²³⁶ Zu Beginn des 20. Jahrhunderts und insbesondere nach dem Ende des Ersten Weltkrieges verschärfe sich die Wohnungsnot in Augsburg, da viele für den Wohnungsbau nutzbare Flächen, unter anderem für die Rüstungsindustrie, zweckentfremdet wurden und während des Krieges Wohnungsbauprojekte ohnehin schwer durchführbar waren. Der daraus entstandene Bedarf an strukturellen Veränderungen der Augsburger Infrastruktur erforderte einen Eingriff durch stadtplanerische Vorhaben.²³⁷

Ebenso wie in vielen anderen Städten innerhalb des Deutschen Reiches wurde die Planung neuer Arbeitersiedlungen zuerst von privaten Trägern – das heißt den Firmen – übernommen. Mit dem stetig wachsenden Bedarf an Wohnraum und infrastrukturellen Lösungen wurde es allerdings nötig, die Planung durch hoheitlich organisierte Bau- und Wohnungsplanung verwalten zu lassen.

Der Trend, im gesamten Deutschen Reich nach Ende des Ersten Weltkrieges durch Stadtplanung Ordnung und Struktur in Großstädten zu schaffen, war auch in Augsburg wiederzuerkennen.

²³⁶ Sedlmeyer, Augsburg, S. 14.

²³⁷ Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Baureferat und Stadtplanungsamt der Stadt Augsburg (Hrsg.), Augsburg Flächennutzungsplan und Stadtentwicklung 1918-1978, Augsburg, 1979, S. 3-7.

In Süddeutschland wurden zwar zunächst keine überregionalen Institutionen geschaffen, die Raumplanung über große Gebiete vereinheitlichen sollten, wie es in den damalig preußischen Gebieten versucht wurde, jedoch sollten auch hier langfristige Pläne für die Stadtentwicklung entstehen.²³⁸ Im Jahr 1912 wies die Regierung von Schwaben die Stadt Augsburg auf die Sinnhaftigkeit von langfristig und großflächig angelegten Bebauungsplänen, im Kontrast zu kleinteiligen Linienplänen, hin. Der Verlauf und die Planung des Straßennetzes wurden dabei als Voraussetzung und wichtigster Orientierungspunkt für die Erstellung eines Generalbaulinienplans angesehen.²³⁹ Die Intention zum Bau einer „Verkehrs- beziehungsweise autofreundlichen Stadt“ wurde zu einem sehr frühen Zeitpunkt vorweggenommen:

„Ihre hauptsächliche Zweckbestimmung ist in der Ministerialentschliessung [sic!] dahin gekennzeichnet, dass in gleichem Schritte mit der Entwicklung der Verhältnisse die Geschäftswelt entsprechend breite Verkehrstrassen, [...] erhalten [soll].“²⁴⁰

Dieses Zitat entstand im Jahr 1912 und gibt die Intention der Regierung von Schwaben wieder, bereits vor dem Ersten Weltkrieg die Verhältnisse für breite Durchgangsstraßen durch die Augsburger Innenstadt zu schaffen.

Neben der Verkehrsinfrastruktur wurde die Wichtigkeit der grafischen Darstellung vonseiten der Regierung von Schwaben respektive der Landesregierung hervorgehoben. Die Gestaltung der geplanten Stadterweiterung anhand von Kartenmaterial sollte durch

²³⁸ Leendertz, Ordnung schaffen, S. 49-60.

²³⁹ Regierung von Schwaben und Neuburg Kammer des Inneren, Generalbaulinienplan und Bebauungsvorschriften der Stadt Augsburg, Stadtarchiv Augsburg 45/24, 04.04.1912; Staatsministerium des Inneren, Der Schulhausanbau in Weiden, Stadtarchiv Augsburg 45/24, 25.04.1912.

²⁴⁰ Regierung von Schwaben und Neuburg Kammer des Inneren, Generalbaulinienplan und Bebauungsvorschriften der Stadt Augsburg.

die einheitliche Verwendung bestimmter Farben auf dem Plan übersichtlicher gestaltet werden.²⁴¹ Der Aufforderung an die Stadt Augsburg, den Generalbaulinienplan in die Tat umzusetzen, wurde mit der Beauftragung von Stadtbaurat Otto Holzer (Stadtbaurat 1911-1932) zur Erstellung eines Generalbebauungsplanes Rechnung getragen. Dieser konnte allerdings wegen des Beginns des Ersten Weltkrieges und der daraus folgenden Einschränkungen nicht vollständig umgesetzt werden.²⁴²

Ein Narrativ, welches bei der Augsburger Stadtplanung gerne verwendet wurde, ist die Rivalität mit der Stadt München. Die alte Vormachtstellung, die Augsburg im Raum nördlich der Alpen innehatte, wurde seit dem immensen Wachstum Münchens unter Wittelsbacher Herrschaft immer kleiner. In Augsburg sah man diese Entwicklung mit Sorge und befürchtete, hinter München und Nürnberg zur ‚Provinzstadt‘²⁴³ zu verkommen. Dieses Narrativ wurde auch auf die Bebauungspläne übertragen und ein Generalbebauungsplan wurde als Garant für eine großstädtische Entwicklung Augsburgs gesehen. Unter diesem Aspekt wurde vor allem ein möglicher Bevölkerungszuwachs und damit verbunden eine infrastrukturelle Expansion der Stadt mit dem Bebauungsplan verknüpft. Die Bebauungspläne in Nürnberg wurden dabei als Vorbild für die Augsburger Planung angesehen.²⁴⁴ Aus diesen Gründen wurden die Rufe sowohl in der Öffentlichkeit als auch in der Administration immer lauter, nun endlich einen umfassenden Bebauungsplan zu erstellen.²⁴⁵

²⁴¹ Regierung von Schwaben und Neuburg Kammer des Inneren, Baulinien und Bauvorschriften.

²⁴² Nagler, Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, S. 131-132.

²⁴³ Wo bleibt der Augsburger Großbebauungsplan?

²⁴⁴ Das Nürnberger Stadterweiterungsamt: Weiterführung des Großbebauungsplanes. Beanspruchung durch Nachbarstädte, in: Fränkischer Kurier, Nr. 9 vom 10.01.1935.

²⁴⁵ Wo bleibt der Augsburger Großbebauungsplan?

5.2. DER ‚FISCHERPLAN‘ ALS GRUNDLAGE DER AUGSBURGER STADTPLANUNG

Auf der Website der Stadt Augsburg wird aktuell die Bedeutung von Bebauungsplänen für „eine geordnete städtebauliche Entwicklung“²⁴⁶ erwähnt, was den Grundgedanken der Ordnung schaffenden Raumplanung vom Beginn des 20. Jahrhunderts fast identisch widerspiegelt.²⁴⁷ Die kartografische Darstellung zukünftiger Bauplanung steht dabei im Vordergrund. Ausgehend von der bisherigen Stadtausdehnung werden die gewünschten zukünftigen Entwicklungen auf bestehende Strukturen angewendet und auf der Karte beziehungsweise dem Plan über die bisherige Stadtstruktur gezeichnet.²⁴⁸ Solche Planentwürfe standen meist am Ende eines Prozesses, der durch die neuen Organisationsstrukturen der Stadtplanung vorangetrieben wurde.

Die Vorteile, welche die Komprimierung komplexer Planungen zu einem Generalbebauungsplan (also einer kartografischen Darstellung) hat, sind vielfältig. Zum einen sind Karten ein grundlegendes handwerkliches Instrument von Stadtplanern und so liegt es auf der Hand, dass sowohl während des Planungsprozesses als auch im Endergebnis Karten und Pläne im Vordergrund stehen. Ein anderer Punkt ist die öffentliche Darstellung und Verbreitung, welche durch die Illustration einer Karte deutlich leichter vermittelbar ist. Karten können eine Vielzahl von Informationen kompakt darstellen und sind somit gut geeignet, um Stadtplanung einem breiten Publikum zu präsentieren.²⁴⁹ Die Eigenschaft von Karten, abstrakte Informationen (scheinbar) sichtbar zu machen und eine große Menge an Informationen zu beinhalten, spielen folglich bei beiden Aspekten

²⁴⁶ Stadt Augsburg, Bebauungsplan, <https://www.augsburg.de/buergerservice-rathaus/stadtplanung/planungsrecht/bebauungsplan> 04.06.2020.

²⁴⁷ Leendertz, Ordnung schaffen, S. 58-60.

²⁴⁸ Nagler, Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, S. 135-138.

²⁴⁹ Van Herzele et al., On the argumentative work of map-based visualisation, S. 396-399.

eine Rolle.²⁵⁰ Die Generalbebauungspläne geben auch Auskunft über die Arbeitsweise von Stadtplanern, welche insbesondere zu Beginn des 20. Jahrhunderts häufig in großen Maßstäben dachten, was in langfristig angelegten Bebauungsplänen sichtbar wurde.²⁵¹ So sind die Pläne zwar meist rechtsverbindlich, sollen aber trotzdem mehr die Planung in groben Zügen zeigen, als bis ins letzte Detail in der Realität umsetzbar zu sein.²⁵² Zeiträume von bis zu 50 Jahren werden für die vorausschauende Planung genannt.²⁵³

In Augsburg begannen übergreifende Planungen (im Sinne von langfristig angelegten Stadtbauplänen) im Zusammenhang mit der Schleifung der Stadtmauer in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und den Entwürfen des Stadtbaurats Holzer vor dem Ersten Weltkrieg.²⁵⁴ Auch hier wurde, beispielsweise für die Planung der Eisenbahnlinien und der Verkehrsverbindungen, kartografisches Material als Hauptplanungsinstrument verwendet.²⁵⁵ Der erste vollständig ausgearbeitete Generalbebauungsplan war allerdings erst der sogenannte Fischerplan, erstellt vom angesehenen Architekturprofessor Theodor Fischer, der unter anderem am Bau

²⁵⁰ Pettit et al., Identifying strengths and weaknesses of landscape visualisation for effective communication of future alternatives, S. 231-232.

²⁵¹ Nagler, Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, S. 135-137.

²⁵² Stadtrat Augsburg, Instruktion des Generalbaulinienplans von Augsburg und Umgebung, Stadtarchiv Augsburg 45/33, 22.01.1932.

²⁵³ Die Stadt, an der man vorbeifährt, in: Neue National-Zeitung, Nr. 149 vom 30.06.1933.

²⁵⁴ Stadtbauamt Augsburg, Erläuterungs-Bericht zum Vorentwurf für den Generalbaulinienplan Augsburg-West und Südwest, Stadtarchiv Augsburg 45/25, 20.03.1913; Nagler, Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, S. 131-133.

²⁵⁵ Stadtbauamt Augsburg Abteilung für Hochbau, Eisenbahnanlagen Übersichtskarte, Stadtarchiv Augsburg 45/25, 1913; Stadtbauamt Augsburg Abteilung für Hochbau, Vorentwurf zur Generalbaulinienplan Augsburg West & Südwest. Erstes Vorprojekt, Stadtarchiv Augsburg 45/25

des Reichstages von Paul Wallot beteiligt war. Dieser Plan kann als Ausgangspunkt für eine langfristige Planung der Stadt Augsburg angesehen werden. Fischer fertigte für viele verschiedene Städte bereits Baulinien- und Bebauungspläne an, unter anderem in Stuttgart, München, Würzburg, Aalen, Pforzheim und Meran beziehungsweise Generalbaulinienpläne in Schweinfurt, Memmingen und Kempten.²⁵⁶

Ursprünglich hatte Fischer vor allem als Architekt und Bauleiter gearbeitet, bevor er ab 1893 als Leiter des Stadterweiterungsbureaus in München in die Rolle des Stadtplaners ‚hineinwuchs‘.²⁵⁷ Dies ist gewissermaßen eine typische personelle Entwicklung der Zeit, da die wissenschaftliche Disziplin der Stadtplanung gerade erst in der Formierungsphase war.²⁵⁸ Fischer war einer der ersten Stadtplaner, der die Staffelbebauordnung, also eine geplante Bebauung nach räumlich festgelegten Nutzungsflächen, umsetzte.²⁵⁹ Er sah sich

²⁵⁶ Theodor Fischer, Baulinien- und Bebauungspläne Stuttgart, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-267-16, 1907; Theodor Fischer, Bebauungsplan München - Pasing, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-285-2, 1909; Theodor Fischer, Bebauungsplan Würzburg - Grainberg, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-297-1, 1926; Theodor Fischer, Baulinienplan Aalen, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-271-2, 1907; Theodor Fischer, Baulinienplan Pforzheim, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-268-5, 1904; Theodor Fischer, Baulinienplan Meran, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-269-8, 1985; Theodor Fischer, Generalbaulinienplan Schweinfurt, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-259-19, 1925; Theodor Fischer, Generalbaulinienplan Memmingen, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-257-1, 1920; Theodor Fischer, Generalbaulinienplan Kempten, Architekturmuseum der Technischen Universität München, 1926.

²⁵⁷ Fisch, Stadtplanung im 19. Jahrhundert, S. 222-225; Theodor Fischer, Vom Wirken und Werten, 1946.

²⁵⁸ Kegler, Die Herausbildung der wissenschaftlichen Disziplin Stadtplanung, S.13-16.

²⁵⁹ Fisch, Stadtplanung im 19. Jahrhundert, S.256-264; Theodor Fischer, Staffelbauplan der Stadt Augsburg, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-14, 1930.

selbst als Verfechter eines Mittelweges zwischen einem geometrisch-ordnenden Ansatz der Stadtplanung und einem freieren künstlerischen Ansatz.²⁶⁰ Fischers Einfluss auf die architektonische und stadtplanerische Szene war immens. Er hielt viele Vorträge, publizierte und lehrte als Universitätsprofessor.²⁶¹ Nach seinem Tod wurde ihm zu Ehren das Theodor-Fischer-Haus im Münchener Laim gegründet und eine Sammlung seiner Aussprüche als Band herausgegeben.²⁶²

In verkehrstechnischen Aspekten bevorzugte er eine Konzentration des Verkehrs auf wenige Hauptverkehrsstraßen und lehnte eine gleichförmige Verkehrsverteilung mit vielen Kreuzungen ab.²⁶³ Fischer gewichtete die Verkehrsinfrastruktur enorm hoch und ging von dieser als Grundlage der Stadtplanung aus.²⁶⁴ Als Dozent für den Städtebau betonte er immer wieder die Wichtigkeit von ‚objektiven‘ Kriterien für die Stadtplanung. Diese scheinbar wissenschaftlichen Aspekte der Generierung und grafischen Darstellung von Informationen sollten die Stadtplanung des 20. Jahrhunderts bestimmen.²⁶⁵ Damit stimmte er mit den nationalen und internationalen Tendenzen des Städtebaus überein, die ebenfalls die Wichtigkeit von

²⁶⁰ Fischer, Sechs Vorträge über Stadtbaukunst, S. 6-7.

²⁶¹ Theodor Fischer, Stadterweiterungsfragen: Mit besonderer Rücksicht auf Stuttgart. Ein Vortrag von Theodor Fischer, Stuttgart, 1903.

²⁶² Fischer, Vom Wirken und Werten.

²⁶³ Fischer betont in seiner Veröffentlichung den Vorteil, den alte Straßenstrukturen wie in München, Augsburg oder Frankfurt, gegenüber den aus seiner Sicht unsinnigen Schachbrettstrukturen des 19. Jahrhunderts haben. Auch Fischer bedient den Topos des organischen Vergleiches im Bezug auf die Verkehrsplanung: „Wie Stämme eines viel verästelten Baumes oder die Hauptrippe des Blattes, oder noch genauer, wie die Hauptader des tierischen Blutumlaufes, heben sich solche Straßen heraus aus der Menge der minder wichtigen.“ Fischer, Sechs Vorträge über Stadtbaukunst, S. 17-19.

²⁶⁴ Fischer, Stadterweiterungsfragen, S. 10-11, 36.

²⁶⁵ Fischer, Sechs Vorträge über Stadtbaukunst, S. 6-8; 24-25.

statistischem Material und dessen Darstellung betonten.²⁶⁶ Fischer sieht den Ansatz grafischer Planerstellung jedoch reflektiert:

„Wichtiger für uns ist hier, allerdings nur dann, wenn die vorhin bekannte Lebensanschauung eine Berechtigung hat, daß [sic!] alle jene in der Natur gegebenen Führungen für den Stift des Planentwerfers wegfallen, die manchmal einen Zwang - einen sehr heilsamen, sage ich - bedeuten, dem aber, der mit der Hand des Anatomen und nicht der des Fleischers arbeitet, immer einen neuen Ansporn zu guten und eigenartigen Lösungen geben. Nehmt sie weg, und der Willkür ist die Bahn offen, und der Willkür folgt unausbleiblich das Schema, die Manier.“²⁶⁷

Fischer mahnt also die Gefahren einer grafischen Planung, die zur willkürlichen Planung verleiten kann, an und empfiehlt dringend die ‚natürlichen‘ Gegebenheiten zu beachten. Er geht dabei aber von einer Inklusion dieser Informationen in das grafische Konstrukt der Karte aus und beachtet nicht die Einschränkungen, die dieses Medium per se mit sich bringt. Außerdem plädierte Fischer für eine Flexibilität des in großen Maßstäben angelegten Generalbebauungsplanes, um etwaige zukünftige Veränderungen mit einbeziehen zu können.²⁶⁸

Nach dem Beschluss der Augsburger Stadtverwaltung, den infrastrukturellen Problemen der Nachkriegszeit durch planerische Maßnahmen entgegenzuwirken, wurde Fischer 1926 damit beauftragt, einen Generalbebauungs- und Besiedlungsplan zu erstellen. Dies wurde vom Stadtrat und dem Baureferenten einstimmig beschlossen, da sowohl „[...] die notwendig gewordene Neu-Bearbeitung des Stadterweiterungsplanes im Hinblick auf die kulturelle Bedeutung dieser Arbeit für die weitere Entwicklung der

²⁶⁶ Wagner, Stadtplanung für die Welt?, S. 153-156.

²⁶⁷ Fischer, Sechs Vorträge über Stadtbaukunst, S. 52.

²⁶⁸ Fisch, Stadtplanung im 19. Jahrhundert, S. 141-143.

Stadt [...]”²⁶⁹ festgestellt wurde als auch Theodor Fischer als „[...] auf diesem Gebiet bekannten Geheimrat [...]”²⁷⁰ für geeignet befunden wurde. Die Gesamtkosten für die Erstellung des Generalbau- linienplans wurden mit 109.500 Mark berechnet, wobei 36.000 Mark auf das Honorar für Theodor Fischer entfielen.²⁷¹ Als dafür zu erbringende Leistungen wurden im Vertrag mit Fischer unter anderem die Vorarbeiten (Skizzen), die Leitung der Gesamtplanung, das Erstellen des Planes an sich und die Verhandlung mit den jeweiligen Behörden festgeschrieben.²⁷² Nachdem klar war, dass durch Fischer ein Generalbebauungsplan erstellt werden sollte, wendeten sich viele Interessenvertreter an die Stadt beziehungs- weise an Fischer, um ihre jeweiligen Interessen zur Stadtplanung zu erörtern. Unter anderem waren dies der Verkehrsverein Augsburg und diverse Architekten, die jeweils ihre Ansichten im öffentlichen Diskurs vertreten sehen wollten.²⁷³ Nach dem Beschluss der Planerstellung verzögerte sich die Arbeit am Generalbebauungsplan bis ins Jahr 1929 unter anderem durch Krankheitszeiten Fischers und unerwartete Umstände, wie veränderte Planungen der Reichsbahn.²⁷⁴

²⁶⁹ Stadtrat Augsburg, Aufstellung eines Stadterweiterungsplanes, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 23.06.1926.

²⁷⁰ Ebenda.

²⁷¹ Die weiteren Kostenpunkte waren die Gehälter für zwei weitere Architekten (37.500 Mark), das Gehalt für einen Techniker (10.500 Mark), Bürokosten (6000 Mark), Reise- und Diätenentschädigungen (7500 Mark), Budget für Modelle, Lichtbilder, Flugzeugaufnahmen, ... (9000 Mark) und die Kosten für sogenannte soziale Lasten (3000 Mark). Stadtrat Augsburg, Gesamtbeschuß, Stadtarchiv Augsburg 45/32, November 1926.

²⁷² Stadt Augsburg, Vertrag mit Theodor Fischer, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 03.12.1926.

²⁷³ Verkehrsverein E.V. Augsburg, Denkschrift des Verkehrsvereins zur Ausarbeitung eines Augsburger Stadtbauplanes, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 03.01.1927; Karl Sommer, Der Mauerberg als Verkehrsknotenpunkt mit günstiger Situierung, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 10.01.1927.

²⁷⁴ Fischer, Schreiben an Oberbaudirektor Holzer.

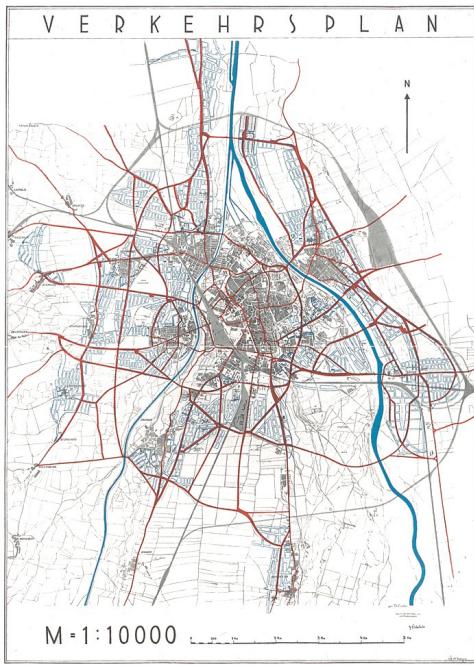


Abbildung 2

Den Generalbebauungsplan setzte er 1930 um und fokussierte sich vor allem auf den Verkehr, den er auf eine angenommene zukünftige Stadtgröße von 300.000 bis 400.000 Einwohnern auslegte, was mehr als dem Doppelten der damaligen Bevölkerungsanzahl entsprach.²⁷⁵ Dieser Plan war also extrem langfristig, fast schon futuristisch ausgelegt, und passt somit gut in die allgemeine Stimmung der Stadtplanung, welche sich weniger an den pragmatischen kurzfristigen Umständen orientieren wollte, sondern Idealvorstellungen auf bestehende Strukturen projizierte.²⁷⁶ In einem Schreiben des

²⁷⁵ Nagler, Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, S. 135-136.

²⁷⁶ Leendertz, Ordnung schaffen, S. 61-64; Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Baureferat und Stadtplanungsamt der Stadt Augsburg, Augsburg Flächennutzungsplan und Stadtentwicklung 1918-1978, S. 11-14.

Bayerischen Staatsministeriums des Inneren an die Stadt Augsburg weisen diese explizit auf den notwendigen Einbezug umliegender Gemeinden bei der Bauplanung größerer Städte hin. Dies wurde von Fischer auch zum Großteil umgesetzt, der unter anderem seinen Baulinienplan auf die umliegenden Gebiete ausweitete.²⁷⁷ Den Kern des Generalbebauungsplans bildet eine kartografische Darstellung des Augsburger Verkehrsplans und der zu verwaltenden Gebiete.

Beschreibung des Verkehrsplans: Die Karte zeigt dabei die abstrahierte Abbildung der Stadt Augsburg und der umliegenden Gebiete im Maßstab 1:10.000. Ein Pfeil zeigt die Nordung der Karte an und sie ist mit dem Wort „Verkehrsplan“ überschrieben, während im unteren Bildabschnitt der Maßstab dargestellt wird. Als Ausgangspunkt wird eine unbeschriftete (also weiße) Fläche verwendet. Bestehende bauliche Strukturen sind durch vereinfachte geometrische Formen in Grautönen abgebildet, während geplante Neubauten beziehungsweise die dafür vorgesehenen Gebiete durch ein gezeichnetes Linienkonstrukt dargestellt werden. Geplante Straßen werden durch rote und relativ breite Linien gekennzeichnet, die sowohl kreisförmig als auch radial zum Stadtzentrum weisend die Karte durchziehen.²⁷⁸ Bahngleise sind durch graue Linien in die Karte integriert. Flüsse und Gewässer wurden mit blauen Linien eingezeichnet. Der Plan zeigt keine Wald- oder begrünte Gebiete.

²⁷⁷ Staatsministerium des Inneren, Generalbaulinienplan, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 12.11.1926; Bezirksamt Augsburg, Genereller Bebauungsplan für die Gemeinde Gersthofen, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 29.11.1925.

²⁷⁸ Augsburgs künftige Entwicklung: Eine Unterredung mit Geheimrat Prof. Dr. Fischer - Gedanken über Augsburgs städtebauliche Zukunft. - Aufgaben von heute für morgen, in: Augsburger Neueste Nachrichten, Nr. 219 vom 24. 9. 1927; Fischer, Sechs Vorträge über Stadtbaukunst, S. 19-21.

Interpretation des Verkehrsplans: Die Karte ist zwar mit dem Zweck der Planung erstellt worden, weist jedoch durch ihre grafische Darstellung auch Formen einer repräsentativen Karte auf. So werden die neu geplanten Straßen durch ihre farbliche Gestaltung deutlich hervorgehoben und ziehen sich wie ein Netz über die in Grau gehaltenen bestehenden Strukturen. Die Straßen bilden sowohl ringförmige als auch geradlinige Strukturen, was auf eine Planung, die auf Umgehungsstraßen und Ausfallstraßen ausgelegt ist, hindeutet. Der Verkehrsplan wurde als Teil des Generalbebauungsplans veröffentlicht. Somit war ihr Zweck nicht ausschließlich die reine Abbildung von Straßen, sondern die Karte sollte vor allem die langfristige Planung vorantreiben und auch deren Umsetzung erleichtern.²⁷⁹ Die Karte bildet mehr als das gesamte Augsburger Stadtgebiet auf einer zweidimensionalen Seite ab. Daraus folgt, dass zwangsläufig Informationen simplifiziert oder nicht aufgeführt werden. Es sind nur die scheinbar für die Planung relevanten Elemente aufgenommen. Die Flora Augsburgs wird überhaupt nicht kenntlich gemacht und auch etwaige Auswirkungen der geplanten Straßen auf das Stadtbild beziehungsweise auf den Alltag der Bewohner sind nicht direkt zu erkennen. So sind die Durchbrüche durch bestehende Strukturen, welche für Teile der neuen Verbindungen notwendig wären, überhaupt nicht gekennzeichnet. Die wie mit Rotstift eingezeichneten Straßenverläufe sind schlicht über die bestehenden Strukturen gezeichnet. Wie stark der Verkehr an den jeweiligen Straßen sein wird oder wie die geplante Bevölkerungszunahme dieser Projektion allgemeine Abläufe verändern könnte, ist nicht sichtbar. Auch ist der Großteil der Planung kaum an topografische Gegebenheiten angepasst.²⁸⁰ Die Karte zeigt also ausgezeichnet die Problematik des Mediums Karte als Planungsinstrument und birgt eine Vielzahl von *‘cartographical silences’*.

²⁷⁹ Davies, Maps and Power, S. 25.

²⁸⁰ Nagler, Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, S. 150.

Die fehlenden Bestandteile des Planes wurden zwar zum Teil durch ergänzende Pläne hinzugefügt, die Arbeitsweise, mit der Fischer solche Pläne erstellte, gleicht sich jedoch bei fast allen Konzepten.²⁸¹ Zu Beginn wurde zur Orientierung eine Karte von Augsburg beziehungsweise der Umgebung von Augsburg herangezogen, um von dieser ausgehend Überlegungen zu etwaigen Planungen anzustellen. Darauf folgten eine grafische Eingrenzung des zu planenden Gebietes und insbesondere die Verkehrsplanung (Abbildung drei bis fünf). All dies wurde am Medium Karte vor-

genommen und auch die daraus resultierenden detaillierteren Planungen wurden immer mit Karten geplant.²⁸² Die Orientierung an den geplanten Verkehrsachsen, symptomatisch für die Stadtplanung ab dem 20. Jahrhundert, ist auch beim ‚Fischerplan‘ deutlich zu erkennen.²⁸³ Die Straßen stellten dabei das Grundgerüst der lokalen Planung dar, an welchen sich alle späteren Schritte der Planung orien-



Abbildung 3

²⁸¹ Theodor Fischer, Grünflächenplan, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-15, 1930.

²⁸² Theodor Fischer, Karte Augsburg und Umgebung, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-19, 1930; Theodor Fischer, Karte Augsburg und Umgebung mit Einzeichnungen, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-21, 1930; Theodor Fischer, Karte Augsburg und Umgebung mit Einzeichnungen und Straßen, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-20, 1930.

²⁸³ Die Stadt wächst ständig: Generalbaulinienplan - Das Augsburg der Zukunft, in: Neue National-Zeitung, Nr. 133 vom 10.06.1933.

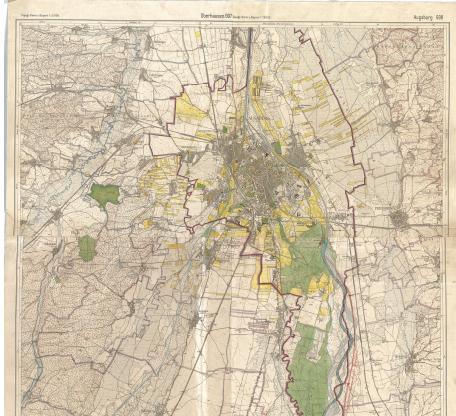


Abbildung 4

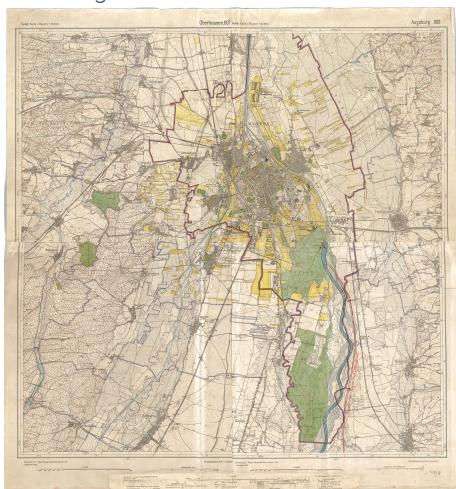


Abbildung 5

tieren mussten. Am Planungsmedium Karte wurde also Schritt für Schritt die gewünschte Entwicklung der Stadt Augsburg eingezeichnet, wobei natürlich die Reihenfolge und somit die Abhängigkeiten der Schritte voneinander von Bedeutung sind.

Für die Erstellung des Generalbebauungsplans arbeitete Fischer mit einem 5.000-teiligen Lageplan, den er regelmäßig bearbeitete und in den er Verläufe und dergleichen einzeichnete. Dieser Plan wurde beim Bayerischen Landesvermessungsamt in München angefordert und dort gefertigt.²⁸⁴ Außerdem schickte er den Plan auch an Institutionen wie die Reichsbahndirektion Augsburg, um deren bestehende und geplante Bahnführung in den Plan mit aufzunehmen.²⁸⁵ Der Plan

stellt den zentralen Bezugspunkt sämtlicher Arbeiten von Fischer dar,

²⁸⁴ Stadtrat Augsburg, Bronzepausen von Augsburg, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 06.03.1928.

²⁸⁵ Reichsbahndirektion Augsburg, Generalbaulinienplan Augsburg Stadt, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 23.02.1928.

sowohl bei der eigentlichen Planung als auch bei der Präsentation der Ergebnisse.²⁸⁶ Neben diesem ‚Hauptplan‘ nutzten Fischer und die an dem Generalbebauungsplan beteiligten Mitarbeiter eine Vielzahl anderer Karten und grafischer Darstellungsformen.²⁸⁷

Fischers Verkehrs- beziehungsweise Bebauungsplan war nicht nur eine Darstellung einer möglichen Stadtplanung, sondern schuf die Grundlage für pragmatische Änderungen der Stadt Augsburg. Rechtlich wurde dies mit dem Beschluss des Stadtrats ratifiziert, was die Änderung der bestehenden Baulinien innerhalb des Baulinienplans und den Ankauf von Grundstücken zur Folge hatte.²⁸⁸ Dadurch wurde die langfristige Intention in die Tat umgesetzt, da durch die Manifestierung des Bebauungsplans Pfadabhängigkeiten geschaffen wurden, die lange über das Jahr 1930 Bestand hatten. Eine Abweichung vom grundlegenden Plan hätte größere Umstrukturierungen bedeutet, welche nach 1930 häufig vermieden wurden. Durch den Gesamtbeschluss des Augsburger Stadtrates im Dezember 1931 wurde der ‚Fischerplan‘ rechtskräftig.²⁸⁹

Vinzenz Eisinger erwähnte in einer Notiz zur Straßenverkehrsplanung von 1947 in Bezug auf die spätere Schleifenstraße: „Die Durchführung dieses Zuges darf als gesichert angesehen werden, nachdem der größte Teil der Straßenfläche bereits ausgewiesen und zum Teil schon kautioniert ist.“²⁹⁰ Dies zeigt eindrucksvoll, wie wichtig solche früh ergriffenen Maßnahmen im späteren Verlauf der Planung wurden. Im Folgenden wurden zwar Anpassungen und Änderungen

²⁸⁶ Stadt Augsburg, Bericht über die Tätigkeiten des Herrn Geheimrats Fischer am 26.07.1928, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 26.07.1928.

²⁸⁷ Zum Beispiel: Theodor Fischer, Plan Moritzplatz, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-27, 1930; Theodor Fischer, Plan Hochfeld, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-24, 1930.

²⁸⁸ Nagler, Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, S. 138-139.

²⁸⁹ Stadtrat Augsburg, Gesamtbeschluss Stadterweiterungsprojekt.

²⁹⁰ Vinzenz Eisinger, Notiz zum Straßenverkehrsplan, Stadtarchiv Augsburg 50 539 I, 06.11.1947.

am Plan von Theodor Fischer vorgenommen, dieser erste ausführlich gefasste Bebauungsplan stellte jedoch die Weichen für die zukünftige räumliche Entwicklung der Stadt Augsburg. Natürlich spielten bei der Planung geologische, wirtschaftliche, geografische und historische Aspekte eine Rolle, all dies wurde jedoch durch das ‚System Karte‘ zusammengeführt.²⁹¹

Das Ergebnis des ‚Fischerplans‘ ist ein umfassendes Karten- und Planungswerk, das in vielerlei Hinsicht den Grundstein für die zukünftige Stadtentwicklung legte. Viele der hier zu Papier gebrachten Planungen wurden bereits lange diskutiert, wobei erneut die Straßenverläufe vorrangig erscheinen. Beispielsweise wurden von öffentlicher und administrativer Seite immer wieder Verkehrsverbindungen von Ost nach West durch die Augsburger Innenstadt diskutiert.²⁹² Hierin erkennt man eine vorauseilende Planung für den steigenden Automobilverkehr und gerade die Verbindungsachsen vom Bahnhof über den Leonhardsberg zum Jakober Tor und auch zwischen dem Süden Augsburgs über das Textilviertel hin zur Lechbrücke und den Anschluss an die („Reichs“-)Autobahn (was später zur Schleifenstraße werden sollte) sind bereits angelegt.²⁹³ Der Leonhardsberg ist vor allem deshalb interessant, weil in der städtebaulichen Entwicklung in der Nachkriegszeit des Zweiten Weltkrieges der Durchbruch und die Verbreiterung der Straße dort fast identisch umgesetzt wurden, wie es im ‚Fischerplan‘ angelegt ist.²⁹⁴

²⁹¹ Leendertz, *Ordnung schaffen*, S. 65-66.

²⁹² Verkehrserschließung von der unteren zur oberen Stadt.

²⁹³ Josef Weidenbacher, Plan für die wichtigsten Durchbrüche und Verbreiterungen, Stadtarchiv Augsburg 45/32, Juli 1930; Theodor Fischer, Verkehrsplan - Generalbaulinienplan, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-13, 1930, <http://mediatum.ub.tum.de?i=970900>.

²⁹⁴ Nagler, *Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg*, S. 165-167.

Die Augsburger Neue Zeitung veröffentlichte nach der Fertigstellung des Generalbebauungsplans 1930 einen Artikel zur Erläuterung des Städtebaus im Allgemeinen, in dem das Narrativ eines organischen Bauens aufgenommen wird:

„Städtebau ist die Kunst, den Organismus einer Stadt nicht nur am Leben zu halten, sondern auch das Wachstum einer Stadt zu fördern, deren gesunde Entwicklung zu wahren und in die richtige [sic!] Bahnen zu lenken. Städtebau ist zweckmäßig zu vergleichen mit der Tätigkeit eines Arztes im allgemeinen [sic!]. Medizin und Städtebau haben gegenseitige Fachbegriffe von einander [sic!] übernommen: Man spricht von Lungen der Stadt, vom Herzen der Stadt, es gibt sterbende Stadtviertel, eine tote Gegend, abgeschnürte Gebiete, lahmgelagerte Linien, einen pulsierenden Verkehr ufm. Ein Städtebauer ist also der Arzt, der über die Gesundheit und Gesunderhaltung einer Stadt zu wachen hat.“²⁹⁵

Diese Ausdrucksweise ist zwar zum einen Stilmittel eines journalistischen Artikels, es zeigt aber zum anderen auch sehr gut, mit welchem Selbstverständnis Stadtplaner agierten.

Trotz der langfristigen Beschlüsse infolge des Generalbebauungsplans verhinderten die durch die Weltwirtschaftskrise bedingten Härten und die daraus resultierende Massenarbeitslosigkeit in Deutschland die unmittelbare Umsetzung der Planung.²⁹⁶ Jedoch beeinflussten die erläuterten Grundtendenzen sowohl die Planung ab dem Jahr 1933 als auch nach dem Zweiten Weltkrieg, weswegen die wegweisende Bedeutung des ‚Fischerplans‘ konstatiert werden muss.

²⁹⁵ Was ist Städtebau.

²⁹⁶ Nochmals die Straßenerweiterung: Ein großzügiger Zukunftsvorschlag, in: Augsburger Neueste Nachrichten, Nr. 91 vom 22.04.1931; Stadtrat Augsburg, Schreiben an Heinz Schunk, Stadtarchiv Augsburg 45/33, 08.03.1932.

5.3. ZWISCHEN GIGANTOMANIE UND HEIMELIGKEIT

Mit der sogenannten Machtergreifung wurden auch die Organisationsstrukturen auf regionaler und staatlicher Ebene verändert. Damit wurde es möglich, nach dem sogenannten Führerprinzip Entscheidungen auf relativ kurzem Dienstweg umzusetzen, was jedoch auch eine starke Aufweichung von geordneten Strukturen bedeutete und häufig nur vage legitimiert war. Auch die starke Verbindung zwischen der Wirtschaft und dem nationalsozialistischen Regime wurde vom „Gauleiter Oberbayern-München“ Adolf Wagner, der in Personalunion auch den Posten als Staatsinnenminister (und somit auch für Bau- und Stadtplanung zuständig) innehatte, betont.²⁹⁷ Dabei zeigt sich erneut der modernistische Ansatz der NS-Herrschaft.

Anschließend an die Erstellung des ‚Fischerplans‘ wurde die regelmäßige Anfertigung sogenannter Wirtschaftspläne beschlossen, die die weitere ‚geordnete‘ Planung Augsburgs sicherstellen sollten.²⁹⁸ Außerdem wurden durch die NS-Administration häufig die enorme Wichtigkeit der lokalen Generalbebauungspläne und insbesondere deren Umsetzung betont.²⁹⁹ Ein solcher Wirtschaftsplan wurde im Jahr 1941 veröffentlicht und wurde unter anderem von Josef Weidenbacher erstellt, der bereits an der Erstellung des

²⁹⁷ Adolf Wagner kann als eine zentrale Figur des Nationalsozialismus in Bayern angesehen werden. Er war bereits am sogenannten Hitler-Ludendorff-Putsch 1923 beteiligt und war als langjähriges Mitglied der NSDAP ein wichtiger Entscheidungsträger nach 1933. Unter anderem hatte er die Ämter des Gauleiters, Innenministers und Kultusministers inne. Winfried Müller, Gauleiter als Minister: Die Gauleiter Hans Schemm, Adolf Wagner, Paul Giesler und das Bayerische Staatsministerium für Unterricht und Kultus 1933-1945, in: Zeitschrift für Bayerische Landesgeschichte 60 (1997), S. 996-997; Staatsminister Wagner über neue Baugesinnung; Schröteler-von Brandt, Stadtbau- und Stadtplanungsgeschichte (Basiswissen Architektur), S. 200-201.

²⁹⁸ Bayerischer Regierungsanzeiger, Staatsministerium des Inneren vom 15.12.1937, Stadtarchiv Augsburg 45/24, 27.12.1937.

²⁹⁹ Nachrichtendienst des Deutschen Gemeindetages, Förderung der Städtebaulichen Planung, Stadtarchiv Augsburg 45/24, 08.11.1937.

Verkehrsplanes unter Theodor Fischer beteiligt war. Somit orientiert sich der Wirtschaftsplan zum einen stark am Generalbebauungsplan von Fischer, ändert aber zum Beispiel die starke Einbindung der verschiedenen Stadtteile und hebt die Übergänge zwischen den bestehenden Stadtteilen durch durchgehende Grünflächen hervor.³⁰⁰ Außerdem wurde das geplante Straßensystem vereinfacht und die Industriegebiete wurden weiter in außen gelegene Gebiete verlegt.³⁰¹ Die grundlegenden Tendenzen, wie die Orientierung an grafischer Planung und der Verkehrsplanung, blieben allerdings auch nach 1933 erhalten:

„Jede Stadt ist ein lebender Organismus. Man kann von einem Herz der Stadt (Altstadt), von den Lungen dieser großen Siedlung [sic!] (Grünflächen) und dem Gehirn der Stadt (Rathaus, Regierung u. a.) sprechen. [...] Das Hauptelement in jedem Bebauungsplan bilden die Verkehrsadern, die Straßen, Bahnlinien, Kanäle ufw. [...]“³⁰²

Neben den bekannten organischen Vergleichen wird hier erneut deutlich, welch starker Fokus auf grafische Verkehrsdarstellung bei der Stadtplanung lag. Die grafische Verkehrsplanung erfolgte ebenfalls ähnlich wie vor 1933. Erneut wurden Stadtpläne von Augsburg verwendet, um dann mit dem ‚Rotstift‘ gewünschte Verläufe, ohne weitere Berücksichtigung der planerischen Folgen, aufzuzeichnen. Ganze Gebäudekomplexe wurden dabei überzeichnet (beziehungsweise sollten dafür abgerissen werden), um eine möglichst effiziente Verkehrsverbindung zu schaffen. Dadurch lässt sich die starke Priorisierung der Verkehrsplanung gegenüber anderen Planungsaspekten, verstärkt durch die Orientierung an der ‚Reichsautobahn‘, erkennen, was durch die bereits in den vorherigen

³⁰⁰ Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Baureferat und Stadtplanungsamt der Stadt Augsburg, Augsburg Flächennutzungsplan und Stadtentwicklung 1918-1978, S. 17.

³⁰¹ Nagler, Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, S. 139.

³⁰² Die Stadt wächst ständig.

Kapiteln dargestellte Abstrahierungseigenschaft der kartografischen Planung katalysiert wird.³⁰³ Die Einführung von Verkehrsachsen in die Stadtstruktur ist dabei keine Neuerfindung der NS-Planung oder Architektur, wurde aber ab 1933 weiter forciert. So sollte jede größere Stadt ein „monumentales Achsenkreuz“ erhalten.³⁰⁴ Dieses hatte auch den Zweck, den städtischen Verkehr an die sogenannten Reichsautobahnen anzuschließen, die mit ihrer monumentalen Bauweise nicht nur die Modernität des NS-Regimes propagieren sollten, sondern auch die auf lokaler Ebene durchgeführte „Planung mit dem Rotstift“ auf einer nationalen Ebene widerspiegeln.³⁰⁵

Architekten wie Thomas Wechs versuchten, die von ihnen vertretene moderne Architektur auch unter NS-Herrschaft als umsetzbar und im Sinne der Allgemeinheit darzustellen.³⁰⁶ Trotzdem hatten vor allem die im Sinne der NS-Strukturpolitik geplante Entwicklung von Augsburg zur sogenannten Gauhauptstadt und die damit verbundene Planung eines Gauforums Einfluss auf grundlegende Tendenzen der Stadtplanung. Hier erscheint ein Name, der die Planung in Augsburg maßgeblich beeinflussen sollte. Hermann Giesler wurde der leitende Kopf hinter den Planungen zum Gauprojekt.³⁰⁷ Dabei sollten in Augsburg, neben dem Forum, die Verkehrsverbindungen mit verbreiteten Automobilstraßen durch die

³⁰³ Stadtplanungsamt Augsburg, Übersichtskarte zum Baulinienplan für die vierziger Wiese v. 30.11.1939, Stadtarchiv Augsburg 365/I, 30.11.1939; Werner Durth, Stadtplanung 1930-1950: Zwischen Kontinuität und Bruch, in: Werner Durth/Winfried Nerdinger (Hrsg.), Ergebnisse der Fachtagung in München, 26.-28. November 1993, des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz, Bonn 1994, S. 34-35.

³⁰⁴ Früchtel, Der Architekt Hermann Giesler, S. 168-170.

³⁰⁵ Shand, The Reichsautobahn, S. 190-192; Skåden, The Map and the Territory, S. 75-79.

³⁰⁶ Das neue werdende Augsburg: Vortrag von Architekt Wechs in der Volkshochschule, in: Neue National-Zeitung, Nr. 49 vom 28.02.1934.

³⁰⁷ Durth, Deutsche Architekten, S. 159-161.

Innenstadt vorangetrieben werden.³⁰⁸ Auch sollte eine 1,2 Kilometer lange Prachtstraße vom Theater bis zum heutigen Theodor-Heuss-Platz entstehen.³⁰⁹ Gieslers Planung löste dabei die bereits begonnene Planung von Thomas Wechs ab, der 1935 mit der Planung für den Neubau einer Fest- und Ausstellungshalle begonnen hatte. Nach einer Besichtigung Hitlers missfielen diesem die modernen Planungsansätze Wechs' und er beauftragte ab 1937 Giesler mit der Planungsaufsicht des Projektes.³¹⁰

Hitler selbst, der sich gerne in der Rolle des Architekten sah, beteiligte sich an den Planungen für den Bau des neuen Theaters und der Stadthalle und ließ dabei seine überdimensionalen Vorstellungen einfließen.³¹¹ Giesler beschreibt in seiner 1977 erschienenen Autobiografie, wie Hitler seine Vorstellungen des neuen Gauforums spontan auf einen Lageplan von Augsburg einzeichnete und somit die Baulinien für das Projekt manifestierte.³¹² Auch beschrieb Giesler Hitler als Vertreter eines ‚autogerechten Ansatzes‘ der Stadtplanung, in dem die Schaffung von Parkplätzen und Verkehrsachsen in der Innenstadt fundamentaler Teil der Planung sein sollte. Der Architekt nahm Hitler positiv als „Ordner“ wahr, der laut Giesler seine Vorstellung von Städtebau wie folgt charakterisierte:

„Unserer nationalsozialistischen Lebensauffassung und unserem Gemeinschaftsdenken widerspricht die Willkür, die in der Stadtform seit Generationen vorherrscht. Weil wir das erkennen, sind wir legitimiert, das zu ändern, und es ist an mir, die Zeichen zu setzen. Die Zeichen eines neuen Denkens

³⁰⁸ Nagler, Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, S. 139-140.

³⁰⁹ Marcello La Speranza, Brisante Architektur: Hinterlassenschaften der NS-Zeit: Parteibauten, Bunker, Weihestätten, Graz/Stuttgart, 2016, S. 94-95.

³¹⁰ Früchtel, Der Architekt Hermann Giesler, S. 125-127.

³¹¹ Gotto, Nationalsozialistische Kommunalpolitik, S. 230-231.

³¹² Hermann Giesler, Ein anderer Hitler: Bericht seines Architekten Hermann Giesler, Landsberg am Lech, 1977, S. 128-129.

und Fühlens finden außerdem ihren Ausdruck am besten im Städtebau und in der Architektur.“³¹³

Durch dieses persönliche Interesse Hitlers an dem Projekt in Augsburg wurden die Ausmaße deutlich ausgeweitet und der ursprünglich geplante Neubau der Stadthalle wurde zu einer monumentalen Neugestaltung des Raumes vom heutigen Stadttheater bis zum Theodor-Heuss-Platz (damals Kaiserplatz) beziehungsweise vom Hauptbahnhof bis zur Altstadt, mit dem Gauforum im Mittelpunkt. Somit sollte auch die Verkehrsanbindung der Innenstadt an die ‚Reichsautobahn‘ sichergestellt werden. Diese Planung war für die damalige Größe Augsburgs völlig überdimensioniert und ließ sich auch nur schwer in die bisher bestehenden Strukturen integrieren. Deshalb sollten für den geplanten Neubau der Großteil der Gebäude und Fassaden in dem betroffenen Gebiet abgerissen werden und durch NS-Architektur ersetzt werden, die in ihrer Monumentalität noch die Bestrebungen für die ‚Gauhauptstadt‘ Weimar zwei Jahre zuvor übertreffen sollte.³¹⁴ Im Bereich der Verkehrsplanung vertrat Giesler, gewissermaßen prototypisch für die Planung von 1933-1945, die Politik zentraler Verkehrsachsen und eine Orientierung an den ‚Reichsautobahnen‘, was vor allem in seiner Gesamtplanung für München deutlich wurde.³¹⁵

Durch die veränderten Zuständigkeiten verlagerte sich ein Großteil der baulichen Planungshoheit weg von der kommunalen Planung in Augsburg und hin zu einer national gesteuerten Planung von Berlin aus, wo unter anderem Giesler arbeitete. Dadurch oblag zwar die formelle Verantwortung für die Stadtplanung nach wie vor noch der lokalen Verwaltung der Stadt Augsburg, allerdings wurde durch ein undurchsichtiges Machtkonstrukt aus zentralisierten

³¹³ Ebenda, S. 135.

³¹⁴ Früchtel, Der Architekt Hermann Giesler, S. 126-133.

³¹⁵ Ebenda, S. 366-367.

Erlassen und personellen Zuständigkeiten die Planungshoheit auf eine übergeordnete Ebene verlegt.³¹⁶

Die gigantomanischen Vorstellungen sollten somit planerisch in die Stadt eingefügt werden. Dieses vor allem auf Prestige und Repräsentation ausgelegte Projekt band einen Großteil der Augsburger Bauverwaltung und erforderte eine personelle Aufstockung des Stadtplanungsamtes, welche aber nicht einmal den zusätzlichen Arbeitsaufwand vollständig kompensieren konnte, weswegen wichtige Projekte wie der Bau eines umfangreichen Krankenhauskomplexes verzögert beziehungsweise nicht realisiert wurden.³¹⁷ Die veränderte Priorisierung der Bauverwaltung hatte auch eine Verzögerung der Erstellung der Baulinienpläne und der Zuteilung neuer Wohngebiete zur Folge. Die im ‚Fischerplan‘ vorgesehene Verkleinerung des Augsburger Exerzierplatzes wurde nach 1933 sehr skeptisch gesehen und die erneute militärische Nutzung des Platzes wurde beschlossen.³¹⁸ Als Vorbild für die Augsburger Stadtgestaltung wurde ab 1933 vor allem Nürnberg, die als „Stadt der Meistersinger und der Reichsparteitage“³¹⁹ propagiert wurde, gesehen. Insbesondere die Gestaltung der Innenstadt und die gewünschte Wiederherstellung alter – scheinbar mittelalterlicher Stadtstrukturen – wurde von der Augsburger Bauverwaltung aufmerksam verfolgt.³²⁰ Jedoch war auch hier die Diskrepanz zwischen scheinbarem Erhaltungswillen der Innenstadt und ihrer historischen Gebäude und der geplanten Zerstörung alter Strukturen durch Verkehrsdurchbrüche durch die Altstadt zu erkennen. So waren die ursprünglich von Theodor Fischer geplanten Durchbrüche, und

³¹⁶ Gotto, Nationalsozialistische Kommunalpolitik, S. 260-262.

³¹⁷ Ebenda, S. 265-266.

³¹⁸ Reichsarbeitsministerium gez. Rettig, Wirtschafts- und Generalbaulinienplan der Stadt Augsburg, Stadtarchiv Augsburg 45/33, 09.07.1935.

³¹⁹ Die Stadt der Reichsparteitage in neuem Gewand.

³²⁰ Die Stadt der Reichsparteitage in neuem Gewand.

insbesondere der über die Grottenau/Karlstraße, weiterhin Teil der Planung.³²¹

Im Zuge der Aufrüstung und Militarisierung entstand außerdem weiterer Wohnbedarf und die Eingemeindung umliegender Ortschaften wurde forciert.³²² Die seit 1934 an Augsburg vorbeiführende ‚Reichsautobahn‘, die auf Bemühungen der Stadt Augsburg hin diese zu einem zentralen Knotenpunkt der Autobahn machen sollte, ließ zwar Teile des im ‚Fischerplan‘ geplanten Straßensystems obsolet erscheinen, führte jedoch nicht zu dementsprechenden Änderungen im Wirtschaftsplan.³²³

Mit Kriegsbeginn und insbesondere dem weiteren Kriegsverlauf rückte der Fokus immer weiter weg von stadtplanerischer Aktivität, im Sinne einer zivilen Planung, hin zu einer starken und später fast vollständigen Fokussierung auf kriegsrelevante Verwaltung. Im Reichsarbeitsblatte Nr. 21 aus dem Jahr 1940, das von der Stadt Augsburg gesichtet wurde und in den Akten des Stadterweiterungsbüros zu finden ist, werden zum einen die notwendigen stadtplanerischen Aktivitäten für den stattfindenden Krieg und die dafür benötigten Ressourcen gefordert und zum anderen bereits die Maßnahmen nach Kriegsende besprochen:

„Dass diese mehr oder weniger unmittelbar durch den Krieg bedingte Entwicklung nicht als abgeschlossen anzusehen ist, sondern im Gegenteil eine starke Fortsetzung erfahren wird, sobald die nach glücklich beendetem Kriege unvermeidlich einsetzende gewaltige Umschichtung und Umsiedlung namentlich nach den neuen Ostgebieten hin bestimmtere Gestalt annimmt, dürfte sicher sein. Schon jetzt steht jedenfalls fest, dass sich der Städtebau nach der

³²¹ Nagler, Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, S. 140-141.

³²² Gotto, Nationalsozialistische Kommunalpolitik, S. 267-271.

³²³ Nagler, Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, S. 139-141; Gotto, Nationalsozialistische Kommunalpolitik, S. 261-262.

künstlerischen, technischen und wirtschaftlichen Situation hier vor Aufgaben sieht, wie sie ihm in früherer Zeit kaum je gestellt worden sind.“³²⁴

Die übergreifende Raumplanung der NS-Administration wurde also bereits 1940, unter dem Aspekt der städtebaulichen Vorausplanung, an die regionalen Behörden kommuniziert.

Die Zerstörung durch Bombenangriffe ab 1944 bereitete aus stadtplanerischer Sicht Möglichkeiten der Neuplanung und des Wiederaufbaus. Bereits vor Kriegsende wurden, vor allem durch Einzelpersonen, Ideen und Planungen entworfen, um das Stadtbild Augsburgs vor der Zerstörung wiederherzustellen beziehungsweise die entstandenen Freiflächen umzunutzen.³²⁵ Hierbei war sowohl die übergeordnete als auch die lokale Planung involviert. Auf einer nationalen Ebene beschäftigten sich der sogenannte Arbeitsstab für den Wiederaufbau bombenzerstörter Städte auf Anstreben Albert Speers und seines Kreises vertrauter Architekten mit möglichen stadtplanerischen Aspekten eines Wiederaufbaus. Teil dieser Gruppe war auch Hermann Giesler, der bereits maßgeblich die Planungen zur Gauhauptstadt vorangetrieben hatte und nun seine Vorstellungen durch zentralisierte Planung erneut auch auf Augsburg anwenden konnte. Diese Arbeitsgruppe legte den Grundstein für die infrastrukturelle Entwicklung eines Großteils der deutschen Städte und forcierte insbesondere die Form der Stadtentwicklung, welche später unter dem Schlagwort ‚autogerechte Stadt‘ propagiert wurde. Teile des Arbeitsstabs waren auch bereits am Bau der sogenannten Reichsautobahn beteiligt.³²⁶ Speer forderte 1943 als „Lehren aus dem Luftkrieg“, die Chance zu ergreifen und über die kriegszerstörten Städte die Pläne für großflächige Straßenverbindungen zu legen.³²⁷

³²⁴ Ministerialrat Lehmann, Auszug aus dem Reichsarbeitsblatt Nr. 21 Jahrgang 1941.

³²⁵ Nagler, Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, S. 142-143.

³²⁶ Krajewski, Am Grünen Tisch, S. 101-102.

³²⁷ Durth, Stadtplanung 1930-1950, S. 34.

Zehn Tage vor den großen Bombenangriffen durch die Royal Airforce am 25. und 26. Februar 1944 legte die städtische Bauverwaltung erneut grafische Pläne für Durchbrüche durch die Innenstadt, unter anderem in der Verlängerung des Leonhardsberges zum damaligen Pilgerhausgässchen (heute Pilgerhausstraße), vor, die in der Nachkriegszeit praktisch deckungsgleich umgesetzt wurden.³²⁸ Die Augsburger Bauverwaltung trat dabei in Kontakt mit dem Mitglied des Arbeitsstabs für den Wiederaufbau bombenzerstörter Städte Julius Schute-Frohlinde, der die umfassende Planung für den Wiederaufbau in Augsburg genehmigte. Diese Planung wurde insbesondere durch Heinrich Götzger ausgeführt, der mit der „Baufibel für Augsburg“ und weiteren Planungen die Grundlage für den Wiederaufbau legte.³²⁹ Die konservative Orientierung an bisher bestehenden Strukturen ist auch in seinem ein Jahr später veröffentlichten Werk „Bauten der deutschen Reichspost“ zu erkennen, die in den sogenannten Baumeister-Schriften, herausgegeben von Erich Böckler, dem stellvertretenden Leiter des Arbeitskreises Baugestaltung des NSBDT, veröffentlicht wurde.³³⁰

Somit hatte unter anderem die Planung Götzgers und seiner Vordenker starken Einfluss auf die Stadtentwicklung Augsburgs in der Nachkriegszeit, die im nächsten Kapitel dargelegt wird.³³¹ Der Grundgedanke der räumlichen Planung setzte sich also über die im Nachhinein als Epochengrenzen festgesetzten Jahre 1933 und 1945

³²⁸ Städtische Bauverwaltung Augsburg, Lageplan, Planung der Durchbrüche durch die Innenstadt, Stadtarchiv Augsburg 45/24, 14.02.1944.

³²⁹ Heinrich Götzger, Augsburg: Ein Beitrag zum Wiederaufbau zerstörter Altstädte, München, 1948.

³³⁰ Böckler veröffentlichte unter anderem auch eine Schrift unter dem Namen „Europa baut im Ostram“ Götzger, Bauten der Deutschen Reichspost.

³³¹ Nagler, Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, S. 142-144; Durth, Deutsche Architekten, S. 211-212.

hinweg fort, mit grafischer Planung und Verkehrsplanung als maßgebenden Faktoren.³³²

5.4. ALTE IDEEN IN NEUER FORM

Seit 1940 war Augsburg immer wieder durch Bombenangriffe beeinträchtigt worden. Folge dessen waren sowohl Tote und Verletzte als auch die Zerstörung von Teilen der Infrastruktur und des Baubestandes. Den Höhepunkt der Kriegszerstörung in Augsburg stellte zweifellos der Februar 1944 dar, in dem Augsburg als wichtiger Standort der Kriegsindustrie ein Hauptziel der alliierten Luftangriffe wurde. Die Messerschmittwerke und die MAN-Anlagen waren dabei besonders im Blickpunkt der sogenannten Operation Big Week. Neben dem Angriff auf die Rüstungsindustrie wurden vor allem Ziele in der Innenstadt bombardiert, dabei wurden die Gebiete um den Rathausplatz, die Maximilianstraße und Teile des Lechviertels fast vollständig zerstört.³³³ In dieser Angriffsphase starben 730 Menschen und die Versorgung der Stadt kollabierte kurzzeitig. Die Schadenserhebung fand infolge der schweren Angriffe statt, wobei die vom sogenannten Arbeitsstab für den Wiederaufbau bombenzerstörter Städte entworfenen Schadenspläne im Maßstab 1:5.000 in Augsburg wenig Einsatz fanden, da die großen Zerstörungen hier relativ früh einsetzten und somit bereits mit der Erfassung begonnen wurde, bevor diese national koordiniert und in einen festen Rahmen gebracht wurde.³³⁴

Die regionale Schadenserfassung bediente sich aber – wie die national koordinierte – dem Mittel der grafischen Darstellung, um die Stadt in zerstörte und nicht zerstörte Gebiete einzuteilen.³³⁵ Dabei

³³² Durth, Stadtplanung 1930-1950, S. 26-28.

³³³ Nerding et al., Architektur der Wunderkinder, S. 110-111.

³³⁴ Nagler, Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, S. 84-87.

³³⁵ Götzger, Augsburg, S. 8-9.

wurde im Jahr 1944 ein detaillierter Schadensplan im Maßstab 1:1.000 erstellt, der anhand von Farben und Texturen den Grad der Zerstörung auf einer Karte der Augsburger Altstadt darstellt.³³⁶ Neben dem Schadensplan erstellte die Denkmalschutzstelle einen Bericht über den „Zustand der wichtigsten kulturhistorischen Denkmäler“ und wie diese von der Zerstörung betroffen waren. Dabei erfasste die Behörde die aus der Sicht der Denkmalschutzstelle relevanten Gebäude und fasste den Grad der Zerstörung zusammen. Während dieses Vorgangs wurden deutlich repräsentative Einzelbauten priorisiert und ausschließlich Bauten vor 1850 aufgenommen. Wohn- oder Industriegebäude respektive Gebäudeensembles wurden nicht in die Reihe der erhaltenswerten Strukturen aufgenommen. Diese Selektierung hatte durch ihre Auswirkungen auf die Kriegsschadenserfassung und deren spätere Verwendung für die Neuplanung starken Einfluss auf die Planung vor und nach 1945.³³⁷ Die Schadenserhebung beziehungsweise die damit verbundene Wiederaufbauplanung fanden zwar wie gezeigt

³³⁶ Nagler, Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, S. 94-95.

³³⁷ Sedlmeyer, Augsburg, S. 21-22.



Abbildung 6

schon vor 1945 statt, wurden aber mit Kriegsende durch veränderte administrative Grundlagen beeinflusst.

Julius Theodor Schweighart übernahm 1946 das Amt des Oberstadtbaudirektors, auch da er als politisch unbelastet angesehen

wurde. Neben ihm war der Architekt Heinrich Götzger an der Planung zum Wiederaufbau nach 1945 beteiligt, der bereits vor Kriegsende mit seinen Überlegungen zu einer Baufibel an der Neugestaltung Augsburgs partizipierte. 1948 veröffentlichte Götzger seine Gedanken zum Wiederaufbau in einem 65 Seiten umfassenden Band.³³⁸ Dabei zeichnete er einen eigenen Plan mit dem Schadensbild der Augsburger Innenstadt, der jedoch, anders als der ursprüngliche Plan von 1944, den Schaden an den Gebäuden wesentlich simpler abstrahiert:

Beschreibung der „Schadenskarte“: Die Karte wurde 1948 veröffentlicht, von Heinrich Götzger angefertigt und zeigt eine Darstellung der Augsburger Innenstadt. Sie visualisiert dabei nur das Gebiet, welches sich innerhalb der Strukturen der mittelalterlichen Stadtmauer befindet. Des Weiteren wurde mit dunklem Stift auf hellem Papier gezeichnet und es wurden keine Farben verwendet. Am linken unteren Bildrand sind die Himmelsrichtungen, an denen die Karte ausgerichtet ist, mithilfe einer Kompassrose visualisiert. Darunter wird der Maßstab der Karte durch eine dargestellte Messskala von 0–500 Meter dargestellt. Am rechten unteren Bildrand wurde eine umrandete Fläche mit nicht ausgefülltem Inhalt als „zerstört“ beschrieben und die Fläche mit ausgefülltem Inhalt als „unzerstört“. In der grafischen Abbildung der Stadt selbst sind ausschließlich die Umrisse der Gebäudestrukturen eingezeichnet. Die Straßenverläufe ergeben sich dadurch als Freiflächen zwischen den Gebäudestrukturen. Manche Gebäude sind dabei – wie rechts unten angegeben – ausgefüllt gezeichnet und manche nicht. Ansonsten wird außer den unterschiedlichen Umrissen der Gebäude kein Unterschied zwischen diesen gemacht. Der Rest der Darstellung, der nicht bezeichnet ist, ist weiß beziehungsweise in der Farbe des benutzten Papiers.

³³⁸ Götzger, Augsburg.

Interpretation der „Schadenskarte“: Diese sehr simplifizierte und auf den Zweck der Darstellung (Schaden oder nicht Schaden) reduzierte Karte zeigt mehrere Probleme der kartografischen Darstellung für die Stadtplanung. Zum einen ist die Darstellung so isoliert auf die Informationen, die dargestellt werden sollen, dass die bereits angesprochenen Problematiken der *„cartographical silences“* noch deutlicher erkennbar sind. Zum anderen ist selbst die Fokussierung auf eine Informationsart noch stark simplifiziert. Im Gegensatz zur Schadenskarte von 1944 wird lediglich die Information „zerstört“ oder „erhalten“ grafisch abgebildet. Dadurch werden absolute Kategorien geschaffen, die den Erhalt von teilbeschädigten oder mit größerem Aufwand wiederherstellbaren Strukturen erschwert.³³⁹

Die Schrift Götzgers im Allgemeinen ist geprägt von Stämmenarrativen der Zeit, die sich stark auf das scheinbar „Schwäbische“ in der Architektur beziehen: „Diese Stadt ganz am Ostrand des alemannischen Siedlungsgebietes war eine leibhaftige Verkörperung des besten schwäbischen Wesens.“³⁴⁰ Neben dieser Verherrlichung der regionalen Eigenheiten der Stadt Augsburg war auch Götzger von der vorrangigen Bedeutung der Straßenverläufe für die Stadtplanung im Allgemeinen überzeugt:

„Grundlage jedes Stadtgebildes ist die Straßenführung. In ihr werden alle Räume vorgezeichnet und nach Größe und Wirkung schon bestimmt, ehe ein leibhaftiges Haus, eine Straßenwand faßbare [sic!] Bilder ergeben. Im Fließen und ineinandergreifen der Straßen, in leisem Verhalten und freundlichen Ausbiegen wie im breiten sicheren

³³⁹ Nagler, Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, S. 100.

³⁴⁰ Götzger, Augsburg, S. 7.

Dahinströmen, in eilig nützlichem Lauf und in großartigem Umsichgreifen an bedeutender Stelle ist Wesen und Geschichte zugleich einer Stadt abzulesen. Eine altbayerische Stadt hat ganz andere Räume und Raumfolgen als eine schwäbische, und eigen ist jeder Stadt, wie sie die verschiedenen landschaftlichen und geschichtlichen Gegebenheiten in ihre Straßenzüge einschmilzt, wie sie ihre Straßen verknotet und ihre Räume bildet.“³⁴¹

Hier zeigt sich eindrücklich die Kontinuität der Planung auch nach Kriegsende, die im Jahr 1948 auch wenig überraschen kann. Die Verkehrsachsen stehen in Götzgers Planung nach wie vor im Mittelpunkt, auch wenn er im Vergleich zu Fischer die Anzahl der Straßenverläufe reduziert und die Durchbrüche durch die Innenstadt auf ein Minimum (Durchbruch von der Grottenau über Schmiedberg zur Jakoberstraße) reduzieren will. Nach wie vor in der Planung enthalten blieb auch die schleifenförmige Verbindungsstraße zwischen Haunstetterstraße und Lechbrücke im Süden (Schleifenstraße).³⁴² Trotz der zweckmäßigen Orientierung an bestehenden Straßenverläufen bleiben die Grundgedanken der ‚autogerechten Stadt‘ und der Hauptverkehrsachsen durch die Stadt erhalten. Trotz dessen wurde der Vorschlag Götzgers im Bezug zur Verkehrsinfrastruktur als zu wenig umfassend bezeichnet und eine noch stärkere Anpassung an den Automobilverkehr als notwendig angesehen.³⁴³ Götzgers Rhetorik innerhalb des Bandes erinnert stark an die romantische Verklärung des Städtebaus, wie es in der Zeit vor 1945 üblich war. Die Zentralität kartografischer Mittel für Planung und Darstellung ist erneut gegeben. Lediglich die Planungen im direkten

³⁴¹ Götzger, Augsburg, S. 7-8.

³⁴² Ebenda, S. 8-11; Nagler, Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, S. 144-145.

³⁴³ Eisinger, Notiz zum Straßenverkehrsplan.

Zusammenhang zum ‚Projekt Gauhauptstadt‘ wurden nach Kriegsende verworfen.³⁴⁴

Im Jahr 1948 übernahm Georg Werner, nach Kritik an einem scheinbar zu langsamem Fortschreiten der Wiederaufbauarbeiten unter Schweighart, das Amt des Oberstadtbaudirektors von seinem Vorgänger und hatte vor allem die Aufgabe, auf die nach Kriegsende wieder stark ansteigende Einwohnerzahl zu reagieren. Deshalb entwarf er 1950 einen Generalbebauungsplan, der sich wiederum stark am ‚Fischerplan‘ orientierte, auch wenn Straßenverläufe zum Teil verändert wurden.³⁴⁵ Das bekannte System der Verkehrsachsen wurde in der Planung von Werner und Vino Eisinger (Leiter des Stadtplanungsamtes) übernommen und die bisherige Planung durch geradlinigere Verkehrsführung und damit verbunden eine Optimierung des Automobilverkehrs erweitert.³⁴⁶

Werner blieb allerdings nur für zwei Jahre, da er 1950 an die Technische Hochschule nach München berufen wurde. Als Nachfolger empfahl Werner seinen alten Kollegen aus dem Reichspostministerium Walther Schmidt, der 1951 zum Stadtbaurat berufen wurde.³⁴⁷ Schmidt sollte die Amtszeit seiner direkten Vorgänger deutlich überschreiten und somit zu einem der bestimmenden Akteure der Augsburger Nachkriegsplanung werden. In seiner Amtszeit bis zum Jahr 1966 wurden die wichtigsten Baumaßnahmen in Bezug auf den Wiederaufbau umgesetzt und damit auch der Grundstein für das heutige Stadtbild gelegt.³⁴⁸ Die öffentliche Meinung über den Wiederaufbau Augsburgs wurde allerdings auch von Akteuren mitbestimmt, die keine direkte administrative

³⁴⁴ Nagler, Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, S. 144-145.

³⁴⁵ Nerdinger et al., Architektur der Wunderkinder, S. 113.

³⁴⁶ Nagler, Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, S. 146-148.

³⁴⁷ Ebenda, S. 64-66.

³⁴⁸ Ebenda, S. 162-168.

Machtposition mehr innehatten. Josef Weidenbacher äußerte sich auch nach 1945 oft und gerne über den Stand der Augsburger Stadtplanung.

Er positionierte sich klar gegen die Orientierung an „den brutalen Zufälligkeiten des Bombenwurfs“ und meinte damit vor allem den Durchbruch an der Grottenau, den er auf das Schärfste kritisierte.³⁴⁹ Dabei forderte Weidenbacher eine noch stärkere Orientierung an Umgehungsstraßen und eine fast vollständige Vermeidung von Durchgangsverkehr durch den Altstadtring. Er stellt sich damit dem Konzept der ‚autogerechten Stadt‘ zum Teil entgegen und fordert eine stärkere Beachtung des Fußgängerverkehrs in der City.³⁵⁰ Der ‚Fischerplan‘, an dem Weidenbacher, wie er betont, selbst mitarbeitete, dient ihm als Argumentationsgrundlage für seine präferierte Verkehrsführung:

„Auf der Constructa-Ausstellung sieht man auf zahlreichen Plänen z.B. Verkehrsplänen mit Umleitungs- und Ringstrassen [sic!] auf Grünflächenplänen mit Grüngürteln und grünen Ausfallstrassen [sic!], mit Randsiedlungen in Grün eingebettet alle jene Forderung [sic!] [unterstrichen] erfüllt, wie sie in unserm Generalbaulinienplan von Geheimrat Fischer im Jahre 1930 schon in vorausschauender Weise vorgesehen wurden. Dies ist ein Beweis, daß [sic!] es falsch ist, die Fischer’schen Planungen geringschätzig als überholt zu bezeichnen und es ist für eine Stadt unwirtschaftlich, einen bereits seit 15 Jahren in Ausführung befindlichen [unterstrichen] Generalbaulinienplan zu ignorieren und gegenteilig Ideen zu verfolgen. Das verursacht für die Gemeinde und für die Privaten unnötige Beunruhigung und unverantwortliche Mehrkosten.“³⁵¹

³⁴⁹ Weidenbacher, Alt-Augsburg einst und jetzt, S. 3-7.

³⁵⁰ Ebenda, S. 8-10.

³⁵¹ Weidenbacher, Alt-Augsburg einst und jetzt, S. 6-7.

Weidenbacher weist hier explizit auf die Pfadabhängigkeiten durch die bestehende Planung durch Fischer und ihn selbst hin, sieht aber darüber hinaus auch die Überlegenheit des Planungsstandes von 1930 gegenüber den Tendenzen der räumlichen Planung in der Nachkriegszeit. Die im ‚Fischerplan‘ geplanten Umgehungsstraßen hält er nach wie vor für aktuell und er lobt die damals geplanten Ost-West-Verbindungen durch die Innenstadt „mit denkbar geringen Mitteln“, erwähnt jedoch nicht die mehreren im ‚Fischerplan‘ vorgesehenen Durchbrüche durch die Altstadt.³⁵² Die Aussagen Weidenbachers sind vor allem vor dem Hintergrund seiner Planungen aus dem Jahr 1930 interessant, in denen er selbst auf einem Lageplan der Stadt Augsburg „die wichtigsten Durchbrüche und Verbreiterungen“ durch die Innenstadt einzeichnete und somit das plante, was er in einem Vortrag aus dem Jahr 1952 so strikt ablehnte. In dieser grafischen Planung waren sogar deutlich mehr Durchbrüche vorgesehen, als nach 1945 gefordert wurden, unter anderem in der Verlängerung des Milchberges, beim Aufeinandertreffen von Maximilianstraße und Wintergasse in östlicher Richtung, am Perlachberg und am Schmiedberg in Richtung Jakobertor.³⁵³ Diese Vorstellung behielt er auch im von ihm verfassten Wirtschaftsplan aus dem Jahr 1941 bei, bevor er wohl seine Ansichten nach 1945 rapide änderte.³⁵⁴

In Bezug auf eine architektonische Neuausrichtung vertrat Weidenbacher eine strikt konservative Vorstellung und forderte eine vollständige Rekonstruktion der zerstörten Gebäude innerhalb des alten Mauerringes und eine mögliche Umsetzung von modernen Bauten ausschließlich in den „Neubaugebieten“. Dabei bezog er sich auch auf vergangene Beispiele, wie das Weberhaus, das nach Vorbild des abgerissenen Vorgängerbaus wiederhergestellt wurde. Im Zuge dieser Erläuterungen kritisierte Weidenbacher den ehemaligen

³⁵² Ebenda, S. 10-11.

³⁵³ Weidenbacher, Plan für die wichtigsten Durchbrüche und Verbreiterungen.

³⁵⁴ Nagler, Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, S. 194.

Stadtbaurat Werner und seine Vorstellungen von der Integration des Neuen Bauens in die kriegszerstörte Altstadt scharf.³⁵⁵

Weidenbachers Kritik an der Stadtplanung nach 1945 wendete sich auch klar gegen den Kurs Schmidts, der zu Beginn seiner Amtszeit den noch überwiegend von Georg Werner und Vino Eisinger entworfenen Wirtschaftsplan übernahm und umsetzte. Schmidt unterstützte dabei die Planung seines Vorgängers und kommunizierte dies auch vor dem Stadtrat, um die informelle Planung formell bestätigen zu lassen.³⁵⁶ Dabei lehnte er einen reinen Wiederaufbau ab und vertrat die Meinung, das neue Stadtbild müsse durch moderne Architektur geprägt werden.³⁵⁷ Schmidts Rhetorik konzentrierte sich in dieser Zeit auf die Wichtigkeit der Verkehrsverbindungen und auf die Kriegszerstörung, die aus seiner Sicht „[...] für zwei für die Entwicklung der Altstadt höchst wesentliche große Baumaßnahmen die Voraussetzungen [schufen] [...].“³⁵⁸ Aus Schmidts Sicht sei dabei die wichtigste Aufgabe eines Stadtplaners die Ordnung der städtischen Räume und der Verkehrsverbindungen.³⁵⁹ Er setzte die bestehende verkehrspolitische Sicht durch, den Verkehr auf wenige, dafür große, Hauptverkehrsstraßen zu bündeln. Somit waren die ‚altbewährten‘ Planungen zur Schleifenstraße – der Durchbruch an der Grottenau (Ost-West-Verbindung) und eine Nord-Süd-Achse – nach wie vor aktuell und wurden durch eine geplante Westtangente erweitert. So wurden zwar nicht mehr alle verkehrspolitischen Maßnahmen des ‚Fischerplans‘ übernommen, die verkehrspolitische Kernidee blieb allerdings klar erhalten:

³⁵⁵ Weidenbacher, Alt-Augsburg einst und jetzt, S. 18; 25-30.

³⁵⁶ Schmidt, Stand der Verkehrsstraßenplanung im Stadtgebiet von Augsburg.

³⁵⁷ Nerdinger et al., Architektur der Wunderkinder, S. 113.

³⁵⁸ Walther Schmidt, Aufbau nach der Zerstörung, in: Industrie- und Handelskammer Augsburg (Hrsg.), Augusta 955-1955, Augsburg 1955, S. 439.

³⁵⁹ Ebenda, S. 446.

„Die gedrängte Zusammenfassung dieser Absichten enthält der Flächennutzungsplan, auch Wirtschaftsplan genannt. Seine Schaffung war schon vor dem Kriege vorbereitet worden. Schon unter meinem Vorgänger im Amt, dem damaligen Stadtbaurat Professor Werner, ist in unserem Stadtplanungsamt unter der Leitung von Oberbaurat Eisinger dieser bestimmende Generalplan aufgestellt worden, zu einer Zeit, in der der Wiederaufbau noch kaum beginnen konnte.“³⁶⁰

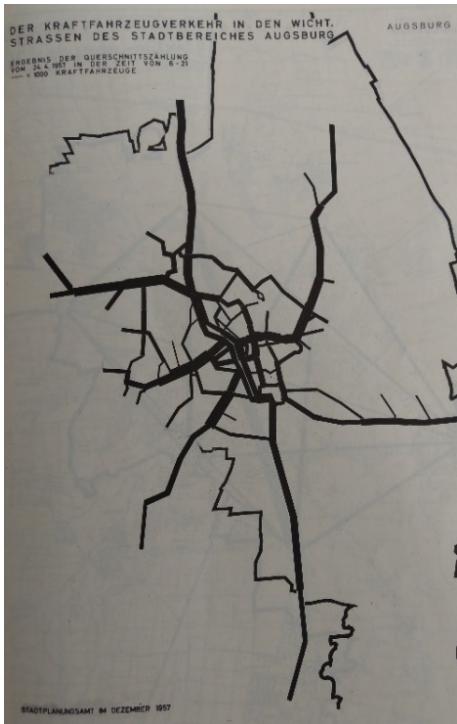


Abbildung 7

XIII. Karte der Verkehrsstärke 1:25000



Abbildung 8

³⁶⁰ Walther Schmidt, Der Wiederaufbau unserer Stadt, Architekturmuseum Schwaben Nachlass Walter Schmidt, 03.03.1959.

Schmidt fasste die Stadtplanung in der Nachkriegszeit als Weiterführung der bereits davor bestehenden Planung und Baustruktur auf. Er sprach selbst von einer Kontinuität in der Stadtbeziehungsweise Verkehrsplanung, die seit dem Ersten Weltkrieg durch den Zuwachs an Automobilverkehr geleitet sei. Den Durchbruch an der Grottenau infolge der Kriegszerstörung sah er als Fügung für die Umsetzung der bereits vorhandenen Planung. Dabei stützte er sich auf (statistische) Informationen, die er kartografisch darstellte.³⁶¹

Anhand dieser Ausgangslage konstruierte Schmidt die Notwendigkeit der sogenannten Schleifenstraße beziehungsweise einer Westumgehung zur Entlastung der innerstädtischen Verkehrswege. Diesen Bau von Umgehungsstraßen sah er als vorrangige Priorität der Verkehrsplanung und empfahl, mögliche Änderungen in der Innenstadt selbst zeitlich nach hinten zu verschieben.³⁶² Den bereits erfolgten Ausbau der zentralen Verkehrsachsen respektive der Ausfallstraßen sieht Schmidt als gelungen an und als Straßen, „die sich überall als moderne Verkehrsstraßen sehen lassen können“³⁶³. Schmidt betonte außerdem die einfachere Umsetzbarkeit von Baumaßnahmen, deren Planung bereits durch Ankauf von Grundstücken oder die Festlegung von Baulinien manifestiert sei.³⁶⁴

Die Verbindung zwischen Planung und visueller Darstellung ist besonders deutlich zu erkennen. Schmidt selbst betonte in einer Denkschrift zur „Verkehrsstraßenplanung“:

„Daß [sic!] für die Entlastung der innerstädtischen Straßen vom Berufsverkehr der Ausbau der westlichen Schleifenstraße [...] von besonderer Bedeutung ist, geht aus dem folgenden Bild (Bild 11) eindeutig hervor. Hier sind die Linien

³⁶¹ Schmidt, Stand der Verkehrsstraßenplanung im Stadtgebiet von Augsburg, S. 1-7.

³⁶² Ebenda, S. 15.

³⁶³ Ebenda, S. 16.

³⁶⁴ Ebenda, S. 16-17.

von Schleifenstraße und Lechdammstraße über den Zug der Innenpendlerströme gezeichnet.“³⁶⁵

Dieser Zusammenhang ist aus mehreren Gründen interessant. Zum einen wird die bereits häufig zu erkennende Bedeutung der kartografischen Darstellung durch den handelnden Akteur der Augsburger Stadtplanung nochmals direkt vor Augen geführt. Zum anderen werden mit der konkretisierten Planung eines bereits im ‚Fischerplan‘ vorgesehenen Projekts die Konstanten der Augsburger Stadtplanung verdeutlicht.

Schmidt fasste diese Planungen im Jahr 1958 in einem Wirtschaftsplan zusammen, der zwei Jahre später formell im Rahmen des Bundesbaugesetzes zum Flächennutzungsplan für die Stadt Augsburg erklärt wurde.³⁶⁶ Mit dieser Festsetzung des Flächennutzungsplans manifestierten sich die Kontinuitäten der Augsburger Stadtplanung im Jahr 1960. Ausgehend von den Planungen zu Beginn des 20. Jahrhunderts und insbesondere durch den Generalbebauungsplan von Theodor Fischer (1930) wurden durch grafische Planung gleichbleibende Ansätze verfolgt, die schließlich vor allem in der Nachkriegszeit in die Tat umgesetzt wurden. Diese Kontinuitäten der räumlichen Planung in Augsburg setzten sich dabei über drei verschiedene Staatskonstrukte fort und etablierten dabei die angenommene Relevanz der Verkehrsverbindungen unter dem Schlagwort der ‚autogerechten Stadt‘.

³⁶⁵ Ebenda, S. 16

³⁶⁶ Nagler, Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, S. 150-151.

6. KONTINUITÄTEN UND EINFLÜSSE DER STADTPLANUNG

Die drei Hauptthesen der Publikation, also die Kontinuitäten innerhalb der Stadtplanung, der Einfluss von kartografischen Mitteln und die Verbindungen zwischen den Planungsebenen, sollen im abschließenden Kapitel komprimiert dargestellt werden, wobei die nationale Ebene aus dem zweiten Kapitel mit der regionalen Ebene aus dem fünften Kapitel verknüpft wird.

Die Weitergabe von Informationen über einen längeren Zeitraum ist ein Phänomen, das an sich nicht spektakulär anmutet. In fast jedem Bereich ist die Möglichkeit, Rückschlüsse aus in der Vergangenheit gemachten Erfahrungen zu ziehen, hilfreich.³⁶⁷ Wird diese Feststellung auf den Kontext einer Planungs- respektive Verwaltungsbehörde übertragen, können daraus mehrere Schlussfolgerungen gezogen werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass zu Überlegungen zu Projekten oder Planungsvorhaben bereits Informationen gesammelt wurden und diese im Normalfall auch archivalisch festgehalten wurden. Auf diese Informationen können folglich alle Mitarbeiter und zukünftigen Mitarbeiter der jeweiligen Behörde mit relativ geringem Aufwand zugreifen. Somit können bestimmte Planungskonstrukte und die darin gemachten Vorannahmen die Planung zukünftiger Projekte beeinflussen.³⁶⁸

Falls ein Projekt bereits in einem weiteren Schritt beschlossen wurde und pragmatische Schritte zur Umsetzung eingeleitet wurden, können sich noch viel weitreichendere Pfadabhängigkeiten bilden,

³⁶⁷ Auch im Bereich der intergenerationalen Erinnerung können Karten eine bedeutende Rolle einnehmen. Katharyne Mitchell und Sarah Elwood untersuchen dies in ihrem Artikel Katharyne Mitchell/Sarah Elwood, Intergenerational Mapping and the Cultural Politics of Memory, in: Space and Polity 17 (2013) 1, S. 41-45.

³⁶⁸ Häberle, Interview zur Augsburger Stadtplanung.

die das Abweichen von einem in der Vergangenheit beschlossenen Plan deutlich komplizierter oder teurer machen können.³⁶⁹

Neben diesen Kontinuitäten sind besonders die Einflüsse und Verflechtungen innerhalb der Stadtplanung zu betrachten, da diese, oft informellen Verbindungen, häufig Deutungsmuster und planerische Ansätze multiplizieren können und dadurch bei der Betrachtung der langfristigen Entwicklungslinien hervorstechen.³⁷⁰

6.1. PERSONELLE UND IDEENGESCHICHTLICHE KONTINUITÄT

Die Frage nach Kontinuitäten innerhalb bestimmter Prozesse kann grundsätzlich beliebig weit ausgedehnt werden. So könnte man der Argumentation der intellektuellen Elite um die Jahrhundertwende zum 20. Jahrhundert folgen und in prätentiöser Weise die Verbindung zur Antike betonen, wie es beispielsweise Theodor Fischer selbst gerne getan hat.³⁷¹ Betrachtet man aber zeitnähere Verbindungen und Konstanten, dann fällt innerhalb der Stadt- und Raumplanung ein umfassendes Netzwerk ins Auge, das sowohl auf personeller Ebene als auch durch geschaffene Institutionen langfristige Linien der Planung etablierte.³⁷²

Eine Generation von Hochschullehrern formierte sich zu Beginn des 20. Jahrhunderts, die zwar zum einen von der Großmachtstellung Preußens im 19. Jahrhundert geprägt waren, zum anderen dem aus ihrer Sicht rückständigen Historismus der Zeit ihre neue Vorstellung von reformierter Architektur entgegensezten wollten. Viele dieser Architekten beziehungsweise Stadtplaner waren auch im sogenannten Deutschen Werkbund organisiert. Vertreter dieser (auch als Schulen bezeichnenbaren) „aufgeklärte konservativen Strömung“

³⁶⁹ Eisinger, Notiz zum Straßenverkehrsplan.

³⁷⁰ Wagner, Stadtplanung für die Welt?, S. 13-15.

³⁷¹ Fischer, Sechs Vorträge über Städtebaukunst, S. 15; 34-35.

³⁷² Werner Durth, Schulen und Lehrer: Biographische Verflechtungen, in: Städtebauwelt (1984) 84, S. 340.

waren unter anderem Theodor Fischer, Fritz Schumacher, Paul Schultze-Naumburg und Paul Bonatz, die zwar durchaus unterschiedliche Ansätze verfolgten und sich insbesondere in ihrer späteren Entwicklung unterschieden, allerdings alle traditionelles Bauen mit den technischen und sachlicheren Innovationen der Zeit verbinden wollten.³⁷³ Theodor Fischer kann hierbei gewissermaßen als der Gründungsvater der sogenannten Stuttgarter Schule angesehen werden, die sich durch einen engen fachlichen und persönlichen Austausch der beteiligten Lehrer und Schüler auszeichnete. Fischer, der nach seiner Zeit in Stuttgart an die Technische Hochschule München berufen wurde, lehrte unter anderem Albert Speer, Friedrich Tamms und Rudolf Wolters, die später den Städtebau und die Architektur des ‚Dritten Reiches‘ prägen sollten.³⁷⁴ Alle drei waren ab 1943 Mitglied des sogenannten Arbeitsstabes für den Wiederaufbau bombenzerstörter Städte und insbesondere Tamms war an der Planung der ‚Reichsautobahn‘ beteiligt.³⁷⁵ Ebenso war er der Lehrer für die an der Augsburger Planung beteiligten Baumeister Josef Weidenbacher, Walther Schmidt und Thomas Wechs und beeinflusste somit deren stadtplanerischen und architektonischen Tätigkeiten. Auch Julius Schulte-Frohlinde und Fritz Todt, der zentrale Planer der ‚Reichsautobahn‘ und der nach ihm benannten Organisation Todt, studierte vor dem Ersten Weltkrieg an der Technischen Hochschule in München.³⁷⁶

³⁷³ Ebenda, S. 340-341.

³⁷⁴ Ebenda, S. 340-342.

³⁷⁵ Krajewski, Am Grünen Tisch, S. 98-99.

³⁷⁶ Shand, The Reichsautobahn, S. 191-192 Speer, der seinen befreundeten Architekten führende Positionen innerhalb der nationalsozialistischen Verwaltung verschaffte, folgte 1942 Fritz Todt, nach dessen ungeklärten Tod durch einen Flugzeugabsturz, in den Range des Reichsministers für Bewaffnung und Munition nach. Was auch die Zuständigkeit für den gesamten Straßenbau inkludierte. Durth, Der programmierte Aufbau, S. 378.

Durch universitäre Kontakte und die Wirkmächtigkeit von Lehrerfiguren wie Theodor Fischer entstanden somit langfristige Einflüsse, die auf personeller Ebene und gestützt durch institutionalisierte Verbindungen, wie zum Beispiel den Deutschen Werkbund oder später den sogenannten Arbeitsstab für den Wiederaufbau bombenzerstörter Städte, Einfluss auf die Planung nehmen und Kontinuitäten schaffen konnten. Diese Kontinuitäten sind insbesondere im Bereich der Verkehrsplanung zu erkennen. Die Einbindung des Autoverkehrs in das Infrastruktursystem der Stadt kann als ein Muster für die zukünftige Entwicklung angesehen werden. Fischer konkretisierte den Trend zu einer ‚autogerechten Stadt‘ in seinen Entwürfen für die Generalbaulinipläne. Außerdem prägte und multiplizierte er durch seine universitäre Lehre seine Ansichten zur Stadt- und Raumplanung und vermittelte sie somit auch an Architekten und Stadtplaner, die ab 1933 und auch nach 1945 maßgebend die Gestalt deutscher Städte formten. Diese Kontinuität ist unter dem Einfluss eines allgemeinen Trends zu sehen, der natürlich nicht nur von Theodor Fischer ausging. Trotz dessen können die personellen und institutionellen Verläufe Auskunft über die ideengeschichtliche Entwicklung der Zeit geben. Somit sind besonders die Wichtigkeit von Verkehrsachsen in der Stadtplanung und die Ausrichtung der weiteren Planung an den Verkehrsverbindungen zu sehen.³⁷⁷

Die bisherige Forschung gibt unterschiedliche Priorisierungen für die Relevanz personeller Verbindungen und Gruppenbildungen wie des sogenannten Planungsstabs für den Wiederaufbau bombenzerstörter Städte auf die kontinuierliche Entwicklung der Stadtplanung. Während die einen die Wichtigkeit solcher oft informellen Verflechtungen hervorheben und daraus weitreichende Folgen für die Planungsgeschichte der Zukunft erkennen, sehen andere Forscher die Bedeutung von „kurzlebigen kleinen Planungs-

³⁷⁷ Früchtel, Der Architekt Hermann Giesler, S. 168-171.

gruppen" als Randnotiz und fokussieren sich auf die Brüche der Geschichte und die daraus resultierende Neuformierung.³⁷⁸ Natürlich sind beide Seiten zu betrachten, jedoch stechen die Kontinuitäten in der Geschichte der Stadtplanung oft deutlich hervor und geben damit eine Analysegrundlage für viele Entwicklungen räumlicher Planung im 20. Jahrhundert.

Ähnlich wie die personellen Verbindungen ausgehend von Theodor Fischer entwickelte sich mit der Postbauabteilung in München in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts eine Institution, die insbesondere zur räumlichen Planung der Stadt Augsburg Verbindungen aufwies. In dieser für die Planung und den Bau von Postfilialen und Verwaltungsbauten geschaffenen Baubehörde waren die an der Augsburger Stadtplanung beteiligten Personen Heinrich Götzger, Thomas Wechs, Julius Thaddäus Schweighart, Georg Werner und Walther Schmidt angestellt. Diese Häufung an ehemaligen Mitarbeitern der Reichspost in Augsburg war kein Zufall. Gegenseitige Seilschaften und Absprachen sorgten dafür, dass beispielsweise Georg Werner nach seinem Ausscheiden als Oberstadtbaudirektor seinen alten Kollegen Walther Schmidt als seinen Nachfolger empfahl.³⁷⁹ Alle hier aufgezählten Personen arbeiteten sowohl während der Weimarer Republik als auch während des Nationalsozialismus und der Nachkriegszeit. Sie passten zwar ihre Positionen den jeweils vorherrschenden Tendenzen an, übertrugen jedoch ihre grundsätzlichen Auffassungen des Städtebaus über die Epochengrenzen hinweg.

Auf der regionalen Ebene sind häufig Kontinuitäten durch Pfadabhängigkeiten zu beobachten. Eine vergangene Planung wurde durch formelle und informelle Anwendung innerhalb des Systems Stadtplanung konstituiert und war somit zum einen als Idee

³⁷⁸ Nerdinger, Aufbrüche und Kontinuitäten, S. 9.

³⁷⁹ Wolf, Neues Bauen für die Post, S. 11-13; Klotz, "Auch ich hatte schlimme Jahre.", S. 29-33; Nagler, Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, S. 11-12.

und Ausgangspunkt für spätere Planung gegeben und wurde zum anderen häufig durch formelle Umsetzung, wie der Festlegung im Baulinienplan, dem Kauf von Grundstückflächen oder sogar der teilweisen baulichen Umsetzung, zum Ausgangspunkt für die Orientierung der aktuellen Planung an der Vergangenheit. In den Akten der Augsburger Stadtplanung zieht sich die Präsenz solcher Pfadabhängigkeiten durch die Verläufe der Verwaltungsgeschichte. Bestehende Pläne und Baulinien wurden häufig in neu konzipierten Planungen übernommen und erweiterten oder rationalisierten somit häufig nur die alte Planung.³⁸⁰

6.2. KARTOGRAFISCHE EINFLÜSSE

Die Nutzung von grafischen Planungsinstrumenten zieht sich durch den gesamten, in dieser Veröffentlichung betrachteten Untersuchungszeitraum. Karten und Stadtpläne stellen eines der grundlegenden Mittel der räumlichen Planung dar. Dabei ist die wichtigste Prämisse in der wissenschaftlichen Betrachtung der Quelle Karte die Abwendung von der scheinbar objektiven Darstellung hin zu einer kritischen Betrachtung. Dieser Punkt wurde bei der historischen Anwendung von Kartenmaterial im Untersuchungszeitraum nicht beachtet.³⁸¹ Die Wahl des Planungsinstrumentes hat demnach eine unmittelbare Auswirkung auf das Resultat und die Rezeption der Arbeit.³⁸² Daraus ergeben sich faktische Auswirkungen auf die Stadtplanung. Karten als Planungsinstrument verstärkten dabei zum einen bereits vorhandene Tendenzen, geben aber zum anderen auch Anlass für Planung aus einer Makroperspektive

³⁸⁰ Götzger, Augsburg, S. 16; Eisinger, Notiz zum Straßenverkehrsplan; Schmidt, Der Wiederaufbau unserer Stadt.

³⁸¹ Edney, Academic Cartography, Internal Map History, and the Critical Study of Mapping Processes, S. 83-85.

³⁸² Häberle, Interview zur Augsburger Stadtplanung.

heraus.³⁸³ Somit steht die grafische Planung in starker Wechselwirkung mit den allgemeinen Tendenzen der Zeit.

Zum einen kann der starke Fokus auf Karten innerhalb der räumlichen Planung zu einer Abstraktion führen, die zur willkürlichen Planung verleiten kann. Willkürlich meint in Bezug auf die Stadtplanung, dass, neben der beschriebenen Wirkung des Mediums Karte, Ideen und Vorstellungen der Stadtplaner mit verhältnismäßig wenig Aufwand umgesetzt werden konnten. Dies geschah bei der Umsetzung der ersten Initialisierungsphase der Generalbebauungspläne zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Man könnte auch sagen, dass die Abstrahierung von Karten, falsch eingesetzt, eine zu einfache Antwort auf komplexe Fragen gibt.³⁸⁴ Die steigende Wichtigkeit von Mobilität und insbesondere Automobilität setzte sich als Denkmuster der Stadtplanung fest, welches später unter dem Stichwort ‚autogerechte Stadt‘ allgegenwärtig wurde.³⁸⁵ Die Orientierung der räumlichen Planung am Verkehrsnetz respektive der Nutzung der Verkehrsinfrastrukturplanung als Ausgangspunkt für die weitere Planung wurde durch die grafische Umsetzung durch Verkehrspläne und weitere kartografische Darstellungen vorangetrieben. Dabei trat in den Hintergrund, welche Auswirkungen der Bau von Straßen durch Stadtzentren für die Fußgänger oder die integrative Entwicklung der Stadtteile haben könnte. Ein konstruiertes Netz an Straßen war für die meisten Planer obligatorische Voraussetzung für eine ‚moderne‘ und langfristige Planung.³⁸⁶

³⁸³ Schmidt, Stand der Verkehrsstraßenplanung im Stadtgebiet von Augsburg.

³⁸⁴ Häberle, Interview zur Augsburger Stadtplanung.

³⁸⁵ Heiner Monheim/Rita Monheim-Dandorfer, Strassen für alle: Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft, Hamburg, 1990, S. 36-38.

³⁸⁶ Fischer, Denkschrift zum Generalbebauungs- und Besiedlungsplan für Augsburg und Umgebung; Schmidt, Stand der Verkehrsstraßenplanung im Stadtgebiet von Augsburg.

Die dafür notwendigen pragmatischen Maßnahmen, wie der Abriss von bestehenden Gebäuden für Durchbrüche durch die Innenstadt oder die trennende Auswirkung von breiten Hauptverkehrsstraßen zwischen Stadtteilen, wurden gegenüber den gesehenen Vorteilen der ‚autogerechten Stadt‘ nach hinten gestellt.³⁸⁷ Die Planungen für Ost-West-Verbindungen durch die Augsburger Innenstadt waren spätestens seit dem ‚Fischerplan‘ manifestierte Planungslogik der Augsburger Stadtplanung. Durch die Betrachtung der bisher bestehenden Verkehrswege auf Lageplänen der Stadt wurden die scheinbar notwendigen Durchbrüche durch die Altstadt abgewogen. Obwohl Fischer zunächst nur Durchbrüche im Norden und Süden der direkten Innenstadt vorsah, spielte er bereits mit dem Gedanken, die später umgesetzte Straße von der Grottenau zum Jakobertor zu konstruieren.³⁸⁸ Der faktische Planungsvorgang waren dabei die kartografische Erfassung der als notwendig angesehenen Informationen in einer Karte und die schrittweise Einpflegung dieser Informationen in die übergreifende Planungskarte. Von dieser großen Karte ausgehend wurden die daraus folgenden konkreten Projekte abgeleitet, so auch die Verkehrsverbindungen. Die erhaltenen Planungsakten sind klar anhand von Kartenmaterial strukturiert. Sobald im Bereich der Generalbaulinienpläne oder später der Wirtschaftspläne Änderungen vorgenommen werden sollten, geschah dies durch das Abstraktionssystem Karte.³⁸⁹ Der Prozess der Erstellung von Planungskarten beziehungs-

³⁸⁷ Monheim et al., *Strassen für alle*, S. 40.

³⁸⁸ Sedlmeyer, Augsburg, S. 31; Weidenbacher, Plan für die wichtigsten Durchbrüche und Verbreiterungen.

³⁸⁹ Fischer, Verkehrsplan - Generalbaulinienplan; Theodor Fischer, Umgebung von Augsburg, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-16, 1930; Theodor Fischer, Umgebung von Augsburg, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-17, 1930; Theodor Fischer, Übersichtsplan mit Flächennutzung, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-18, 1930.

weise Generalbauliniensplänen ähnelt dabei stark dem Prozess der allgemeinen kartografischen Arbeit (also der Produktion von Landkarten und Ähnlichem): Die Informationen wurden gesammelt unter der Prämisse, sie in grafischer Form darstellen zu können, danach werden sie verarbeitet und für die Karte nutzbar und darstellbar gemacht, anschließend werden sie für den Anwender zur Verfügung gestellt, wobei bei den Planungskarten, im Gegensatz zur herkömmlichen Kartenerstellung, der Ersteller der Planungskarte zunächst auch meist der Nutzer der Karte ist.³⁹⁰

Für das Beispiel ‚Fischerplan‘ und die geplanten Durchbrüche durch die Altstadt bedeutet dies, dass als erster Schritt auf die bereits bestehenden Informationen der bisher erstellten Karten und Pläne von Augsburg zurückgegriffen wurde und diese durch die weiter benötigten Informationen wie die Verteilung der Wohngebiete, die Lage der bisherigen und der geplanten Straßen oder der Art der Bebauung erweitert wurden.³⁹¹ Anschließend wurden diese Informationen im Planungsprozess (der auch mithilfe von Karten durchgeführt wurde) verarbeitet und auf die Planungskarten abstrahiert.³⁹² Als letzter Schritt wurden die Planungskarten veröffentlicht und im Fall des ‚Fischerplans‘ zu einer rechtsverbindlichen Planungsgrundlage gemacht.³⁹³

Auf lange Wirkungsdauer ausgelegte und große Flächen übergreifende Pläne aus der Vogelperspektive setzten sich weit über die Konstituierungsphase der Generalbaulinienspläne hinaus fort. Die

³⁹⁰ Edney, Academic Cartography, Internal Map History, and the Critical Study of Mapping Processes, S. 90-91.

³⁹¹ Theodor Fischer, Stadtplan, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-22, 1930; Fischer, Karte Augsburg und Umgebung; Fischer, Karte Augsburg und Umgebung mit Einzeichnungen; Fischer, Karte Augsburg und Umgebung mit Einzeichnungen und Straßen.

³⁹² Fischer, Verkehrsplan - Generalbauliniensplan; Fischer, Staffelbauplan der Stadt Augsburg.

³⁹³ Fischer, Denkschrift zum Generalbebauungs- und Besiedlungsplan für Augsburg und Umgebung.

Auswirkungen von Planung anhand von Kartenmaterial lassen sich somit in die verschiedenen Zeitabschnitte einordnen. Sowohl nationale Infrastrukturplanung als auch die beschriebene regionale räumliche Planung im Sinne von Stadtplanung wurden und werden durch das Medium Karte dominiert. Dies geschah auch auf nationaler Ebene, in der zum Beispiel die Planung und Propagierung der ‚Reichsautobahnen‘ stark an Karten orientiert war.³⁹⁴ Diese nationale Planung hatte Auswirkungen auf die regionale Verkehrsplanung, da nun der lokale Verkehr an die Autobahnen angeschlossen werden sollte und dafür große Zubringerstraßen geplant wurden.³⁹⁵ Der Wirtschaftsplan von 1941, erstellt von Josef Weidenbacher, setzte dies für Augsburg ebenfalls mit starker Orientierung an kartografischer Planung um.³⁹⁶ Die Kriegszerstörung durch Bombenangriffe war einer der Haupteinflussfaktoren des Wiederaufbaus nach 1945. Sowohl die Schadenserfassung als auch der anschließende Wiederaufbau wurden anhand von Karten gestaltet.³⁹⁷ Dabei setzten sich die Grundtendenzen und die Vorgehensweisen des ‚Fischerplans‘ bis mindestens in das Jahr 1960 fort, angeregt und verstärkt durch die beschriebene Planung anhand von Kartenmaterial.

Kartografische Planung kann also zu willkürlicher Planung führen, kann bestehende Tendenzen wie den Fokus auf Automobil- und Verkehrsinfrastruktur verstärken und kann Gegenstand von regionalem, nationalem und internationalem Diskurs werden. Diese

³⁹⁴ Skáden, The Map and the Territory; Shand, The Reichsautobahn.

³⁹⁵ Nagler, Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, S. 138-140.

³⁹⁶ Stadtplanungsamt Augsburg, Wirtschaftsplanentwurf, <https://www.augsburg.de/kultur/stadtarchiv-augsburg/ausstellungen/wassergeschichten/wassergeschichten-2-technik/21-augsburg-als-donaustadt/21d-hafengelaende-zwischen-staetzing-und-friedberg> 20.08.2020.

³⁹⁷ Sedlmeyer, Augsburg, S. 23-26; Schmidt, Stand der Verkehrsstraßenplanung im Stadtgebiet von Augsburg.

Implikationen können zu Kontinuitäten innerhalb der räumlichen Planung führen, die anhand eines abschließenden Beispiels im nächsten Kapitel erläutert werden.

6.3. VERBINDUNGEN ZWISCHEN REGIONALER, NATIONALER UND INTERNATIONALER PLANUNG

Die Disziplin der Stadtplanung wird bestimmt von sogenanntem Expertenwissen. Dieses Wissen wurde durch öffentliche Aushandlungsprozesse geprägt, um somit seine scheinbare Allgemeingültigkeit unter Beweis zu stellen.³⁹⁸ Die Verbindung zwischen regionaler, nationaler und internationaler Raumplanung wurde, neben den hoheitlichen Vorgaben durch die Regierung, vor allem durch den Austausch zwischen den handelnden Akteuren oder Institutionen hergestellt. Hier waren sowohl der wissenschaftliche Diskurs als auch pragmatische Erfahrungsberichte gefragt.³⁹⁹ Hochschulen und Wissenschaftler tauschten sich auf nationaler und internationaler Ebene aus.⁴⁰⁰ Bereits im Jahr 1911 wurde das Ergebnis der Städtebauausstellung in Berlin veröffentlicht und von den Städten mit großem Interesse aufgenommen. Internationale und nationale Tendenzen des Städtebaus wurden dabei zusammengefasst und damit unmittelbar den jeweiligen Städten zugänglich gemacht.⁴⁰¹ Neueste Erkenntnisse im Bereich der Raumplanung waren also nicht nur einer Elite vorbehalten. Inwieweit und wie schnell die Erkenntnisse auf regionaler Ebene umgesetzt wurden, variierte natürlich trotzdem stark.

³⁹⁸ Wagner, Stadtplanung für die Welt?, S. 13-14.

³⁹⁹ Forschungsinstitut für Sozialwissenschaften der Stadt Köln, Bodenpolitik der deutschen Städte, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 01.08.1928; Max Feuchtinger, Anfrage Generalbebauungsplan, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 20.04.1927.

⁴⁰⁰ Staatliche Hochschule für Handwerk und Baukunst Weimar, Schreiben an das Stadtbauamt Augsburg.

⁴⁰¹ Korrespondenz für Kommunalwirtschaft und Kommunalpolitik, Ergebnis der Städtebauausstellung von 1910.

Für die Stadt Augsburg lässt sich eine ähnliche Tendenz feststellen, denn in den Nachkriegsjahren des Ersten Weltkriegs wurde die Erstellung von Generalbebauungsplänen nicht nur angeregt, sondern durch Vorschriften festgelegt und von den jeweiligen Behörden eingefordert. Dabei war auch die Umsetzung anhand von Kartenmaterial vorgesehen.⁴⁰² Um die richtige Umsetzung sicherzustellen, lud das Bayerische Staatsministerium des Inneren am 29. September 1923 die Baureferendare der Stadt Augsburg zu einem „Vortrag über die Herstellung und Beurteilung von Generalbaulinienplänen“⁴⁰³. So erfolgten Bemühungen über die einheitliche Erstellung der Pläne von bayerischer Seite aus.

Es fand auch ein reger Austausch zwischen den jeweiligen Städten statt, die fast alle in den 1920er-Jahren eine Neuausrichtung der Stadtplanung beabsichtigten. So fragten beispielsweise der Baudirektor der Stadt Ulm, Max Feuchtinger, der zu der Zeit auch mit dem Entwurf eines Generalbebauungsplans für Ulm beauftragt war, und der Stadtrat Kaufbeurens 1927 beziehungsweise 1929 nach Informationen über den Stand der Generalbebauungspläne in Augsburg.⁴⁰⁴ Das Stadterweiterungsamt Nürnberg sendete sogar Fragebögen zum Nutzen von Stichstraßen⁴⁰⁵ an mehrere Städte, da sie beabsichtigten, solche zu bauen.⁴⁰⁶

Außerdem befragte der Bayerische Städtebund die Stadt Augsburg zu Empfehlungen von Experten zum Anfertigen von Generalbebauungsplänen, um eine Art zentrale Kartei mit geeignetem

⁴⁰² Regierung von Schwaben und Neuburg Kammer des Inneren, Baulinien und Bauvorschriften.

⁴⁰³ Staatsministerium des Inneren, II. Ausbildungsabschnitt der Baureferendare, Stadtarchiv Augsburg 45/24, 12.09.1923.

⁴⁰⁴ Feuchtinger, Anfrage Generalbebauungsplan; Stadtrat Kaufbeuren, Generalbaulinienplan, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 04.12.1929.

⁴⁰⁵ Andere Bezeichnung für Sackgasse.

⁴⁰⁶ Stadterweiterungsamt Nürnberg, Fragebögen zu Stichstraßen, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 12.12.1930.

Personal anzufertigen. Eine Auskunftsbitte über die Situation der Stadtplanung in Bezug auf Generalbebauungspläne wurde an alle Städte in Bayern mit über 15.000 Einwohnern gesendet.⁴⁰⁷ Diese Art von Absprache unter den Städten ist zweifelsfrei auch ein Grund, warum Theodor Fischer für so viele Städte einen Generalbaulinienplan entwarf.⁴⁰⁸ Der Deutsche Städtetag erfragte die genauen Details der grafischen Darstellung mit starkem Interesse an Farbgebung und Symbolverwendung.⁴⁰⁹ Hier zeigt sich der Wunsch nach Vereinheitlich und Ordnung innerhalb der Raumplanung auf einer überregionalen Ebene. Dies wurde durch die Erstellung von DIN-Blättern für Siedlungspläne weiter vorangetrieben, die der Deutsche Städtetag seinen Mitgliedstädten anbot.⁴¹⁰ Auch über die nationalen Grenzen wurde ein Austausch über die Stadtplanung betrieben, weshalb der Baurat der ungarischen Stadt Győr 1930 die Denkschrift Theodor Fischers zur Stadtplanung in Augsburg erhielt.⁴¹¹ Die Rolle von nicht staatlichen Organisationen und

⁴⁰⁷ Bayerischer Städtebund, Stadtbebauungspläne, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 28.02.1928; Bayerischer Städtebund, Neuzeitliche Generalbebauungspläne, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 12.09.2020.

⁴⁰⁸ Ein Artikel der Bayerischen Staatszeitung über den Generalbaulinienplan von Fischer in Memmingen und die damit verbundene Flurbereinigung ist in den Akten der Stadt Augsburg erfasst und zeigt das Interesse an der Umsetzung von übergeordneter Planung in anderen Städten. Laber, Flurbereinigung Memmingen: Von Regierungsbaurat 1. Klasse Dr. Laber, Flurbereinigungsamt München, in: Bayerische Staatszeitung, Nr. 219 vom 22.09.1932; Fischer, Generalbaulinienplan Schweinfurt; Fischer, Generalbaulinienplan Memmingen; Fischer, Generalbaulinienplan Kempten.

⁴⁰⁹ Deutscher Städtetag, Schreiben an das Stadtvermessungsamt Augsburg, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 04.04.1929.

⁴¹⁰ Deutscher Städtetag, Plandarstellung, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 11.10.1930.

⁴¹¹ Das Dankesschreiben des Baurates in Győr ist auf Deutsch verfasst. Ob dies noch ein Überbleibsel der ehemals Habsburgische Verwaltungselite darstellt, oder der Baurat aus anderen Gründen Deutsch sprach, ist aus der Quelle nicht ersichtlich. Ebenfalls ist nicht klar, ob der Baurat bereits persönlichen Kontakt nach Augsburg hatte, oder ob die Anfrage nach Augsburg nur aus beruflichen Gesichtspunkten

Vereinigungen war hier ebenfalls wichtig. Die Freie Deutsche Akademie des Städtebaues und das Deutsche Archiv für Siedlungswesen waren hierbei beteiligt.⁴¹² Die Akademie des Städtebaues geht dabei auf Initiativen von Architekten und Stadtplanern zurück, neben der damaligen preußischen Bauakademie eine Institution zu etablieren, die sich ausschließlich auf die Überwachung der städtebaulichen Entwicklung konzentriert. Dies wurde durch die Gründung der Akademie 1921 in die Tat umgesetzt, wobei eine klare Abgrenzung von staatlichen Akademien vorgenommen wurde. Sie sollte eine koordinierende und orientierende Funktion für den deutschlandweiten Städtebau einnehmen.⁴¹³ Dabei veranstaltete sie auch regelmäßig Versammlungen, auf denen nationale Entwicklungen erörtert werden sollten und bei denen zum Beispiel im Jahr 1931 das Reichsstädtebaugesetz diskutiert wurde.⁴¹⁴

Im Jahr 1926 kontaktierte das Deutsche Archiv für Siedlungswesen, Flächennutzungs- und Bebauungspläne die Stadt Augsburg mit einem Schreiben zu sogenannten städtebaulichen Einheitsplänen.⁴¹⁵ Das Archiv wurde geleitet und aufgebaut von Gustav Langen, einem der Vordenker der ‚Raumordnung‘ und nationaler und internationaler Multiplikator dieser neuen städtebaulichen Bewegung. In dem Schreiben an die Stadt Augsburg wird explizit die Bedeutung von kartografischen Darstellungen für die Stadtplanung erwähnt:

erfolgte. Baurat Győr, Zusendung der Denkschrift, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 30.11.1930.

⁴¹² Stadtrat München, Städtebauliche Gesetzgebung, Stadtarchiv Augsburg 45/32; Deutsches Archiv für Siedlungswesen, Städtebauliche Einheitspläne; Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung, Akademie, <https://dasl.de/die-akademie/> 18.06.2020.

⁴¹³ Kegler, Die Herausbildung der wissenschaftlichen Disziplin Stadtplanung, S. 135-138.

⁴¹⁴ Freie Deutsche Akademie des Städtebaues, Hauptversammlung 1931, Stadtarchiv Augsburg 45/32.

⁴¹⁵ Deutsches Archiv für Siedlungswesen, Städtebauliche Einheitspläne.

„Eines der wichtigsten Mittel zur klaren Erkenntnis und richtigen Beurteilung der wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse eines Ortes ist eine anschauliche kartenmässige [sic!] Darstellung, denn nur sie ermöglicht die so dringend notwendige gegenständliche Vorstellung und damit die Erfassung der Dinge mit einem Blick.“⁴¹⁶

Durch die Erfassung von planerischem Kartenmaterial anhand von mitgeschickten Vorlagen für größere Städte in Deutschland wollte das Archiv für Siedlungswesen einen umfassenden Informationsstock aufbauen, um übergeordnete Planung möglich zu machen. Der sogenannte Einheitsplan wurde von Langen entwickelt und sollte eine Vorgabe schaffen, an der sich die Mehrheit der deutschen Städte bei der Neukonzipierung ihrer Stadtplanung orientieren sollte. Dabei lag das Hauptaugenmerk auf der visuellen Darstellung von stadtplanerischen Informationen.⁴¹⁷ Gustav Langen selbst war Teil des internationalen Forschungskontextes der Stadtplanung zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Er war Teil der IFHTP und beteiligte sich insbesondere an den Plänen, ein internationales Darstellungssystem für Stadtpläne zu schaffen.

Das Ziel, welches durch dieses Vorhaben erreicht werden sollte, war fast identisch mit dem Ziel der kartografischen Verwendung innerhalb der Stadtplanung generell: Es sollte ein visuelles Konstrukt geschaffen werden, durch das die Stadtplanung vereinheitlicht und rationalisiert werden sollte. Diese Planung wurde insbesondere von englischen, französischen, US-amerikanischen und deutschen Stadtplanern vorangetrieben. Langen beteiligte sich sowohl an dem Versuch, die internationale Planung zu vereinheitlichen, als auch daran, zumindest innerhalb des Deutschen Reiches Vereinheitlichun-

⁴¹⁶ Ebenda.

⁴¹⁷ Kegler, Raumordnung und sein "Erfinder"; Deutsches Archiv für Siedlungswesen, Städtebauliche Einheitspläne.

gen zu generieren.⁴¹⁸ Die Kontaktierung der regionalen Ebene (Stadt Augsburg) von der nationalen Ebene (Deutsches Archiv für Siedlungswesen), beeinflusst durch die internationale Ebene (IFHTP), ist ein ideales Beispiel für die Verbindung innerhalb der Stadtplanung. Dadurch zeigt sich anhand eines Schreibens, wie stark verflochten Raumplanung in der Zeit stattfand und dass der Austausch von Wissen nicht durch einen abstrakten Diffusionsprozess stattfand, sondern durch überregional handelnde Personen und Institutionen geprägt wurde.⁴¹⁹

6.4. DAS KONTINUUM SCHLEIFENSTRASSE

Das verkehrstechnische Problem, den Verkehr vom Osten Augsburgs (Lechhausen, München) stadteinwärts sinnvoll zu leiten und keine Überlastung des Verkehrsflusses durch die Innenstadt zu erhalten, ist ein lange bestehendes. Sowohl Theodor Fischer als auch die Berichterstattung der Presse erkannten dies bereits zu Beginn der 1930er-Jahre.⁴²⁰ Die sogenannte Schleifenstraße ist in ihrem Verlauf nach der Lechbrücke auch im von Theodor Fischer erstellten Plan der wichtigsten Durchbrüche und Straßenverbreiterungen eingezeichnet.⁴²¹ Der weitere Verlauf der Schleifenstraße, als große Durch-

⁴¹⁸ Die Bemühungen ein einheitliches internationales Notationssystem der Stadtplanung zu schaffen, wurden zwar aufgrund der Diskrepanzen in der Herangehensweise der Planung (Regionalplanung/Stadtplanung) relativ schnell aufgegeben, allerdings war der Konsens über den Nutzen der Kartographie als solches auf allen Ebenen deutlich zu erkennen. Wagner, Stadtplanung für die Welt?, S. 153-162.

⁴¹⁹ Ebenda, S. 14-16; Nachrichtendienst des Deutschen Gemeindetages, Förderung der Städtebaulichen Planung.

⁴²⁰ Straßenerweiterung zur oberen Stadt: Ein Augsburger Verkehrsproblem der Zukunft, in: Augsburger Neueste Nachrichten, Nr. 87 vom 17.04.1931.

⁴²¹ Weidenbacher, Plan für die wichtigsten Durchbrüche und Verbreiterungen.

gangsstraße durch Lechhausen, war bereits in den Planungen Otto Holzers vor dem Ersten Weltkrieg vorgesehen.⁴²²

Die Planungen vor 1933, vor allem im Generalbebauungsplan von Theodor Fischer, wurden unter NS-Administration zu verpflichtenden Baulinienplänen überführt. Unter der Beteiligung von Gottlieb Sametschek, dem Oberstadtbaudirektor bis 1943, Josef Weidenbacher als gestalterisch Ausführender und Oberbürgermeister Josef Mayr als legitimierende Instanz wurde die bisher übergreifende Planung der Schleifenstraße im ‚Fischerplan‘ zur detaillierten und rechtlich bindenden Änderung der lokalen Baulinien umgesetzt.⁴²³ Dies wurde im Oktober 1940 beschlossen und setzte somit den nächsten Schritt in der Umsetzung von kartografischer Planung zu faktischer Umsetzung. Der Verkehrsplan Fischers für die gesamte Stadt Augsburg wurde für die konkrete Planung auf den zu bearbeitenden Abschnitt nördlich der Friedberger Straße zwischen Gärtnerstraße und der Lokalbahn übertragen.⁴²⁴ Hier ging es insbesondere um die damalige Theodor-Wiedemann-Straße, unter der heute die Schleifenstraße beziehungsweise die Nagahama-Allee liegt.⁴²⁵ Die bisherigen Grundstücksbesitzer mussten wegen der Neuplanung der Straße Teile ihres Besitzes abtreten, was bei vielen zu Kritik und formalem Einspruch gegen die Regelung führte. Ein Muster, das sich auch in späteren Umsetzungsphasen der Schleifenstraße wiederholen sollte.⁴²⁶

⁴²² Stadterweiterungsbüro Augsburg, Erklärungskarte zu den Bebauungsvorschriften für Lechhausen, Stadtarchiv Augsburg 45/24, 1914.

⁴²³ Josef Mayr, Baulinienplan für das Gebiet nördlich der Friedberger Straße zwischen Gärtnerstraße und Lokalbahn, Stadtarchiv Augsburg 505/1, 30.10.1940.

⁴²⁴ Stadtplanungsamt Augsburg, Übersichtskarte zum Baulinienplan für die vierziger Wiese v. 30.11.1939.

⁴²⁵ Stadtplanungsamt Augsburg, Zu Strassen abzutretende Flächen aus dem Besitz von, Stadtarchiv Augsburg 365/I, 1940.

⁴²⁶ Stadtplanungsamt Augsburg, Baulinienplan für das Gebiet nördlich der Friedberger Straße zwischen Gärtnerstraße und Lokalbahn (vierziger Wiese) (Einsprüche gegen den Baulinienplan), Stadtarchiv Augsburg 365/I, 15.09.1938;

Weitere Verfahren zur Änderung der Baulinien und dazugehörige Konflikte mit den Grundstücksbesitzern zogen sich bis in die 1950er-Jahre.⁴²⁷ Der Wirtschaftsplan von 1950 bestätigte erneut die Kontinuität der Planung in Bezug auf die Schleifenstraße. Sowohl Baurat Werner als auch sein Nachfolger Schmidt hielten somit an der Grundidee des ‚Fischerplans‘ fest und forcierten die Umsetzung der Planung.⁴²⁸ Obwohl der Diskurs zu den innerstädtischen Verbindungsstraßen in der Nachkriegszeit zu einem Großteil auf die Bombenzerstörung und den Umgang mit dieser ausgerichtet war, setzte man die Planung der Schleifenstraße nach 1945 identisch fort, ohne mögliche Implikationen eines geänderten Bedarfs der Straßenführung zu diskutieren:

„Das Ausmaß der Zerstörung und der Wandel der soziologischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten im Planungsraum waren allerdings nicht so schwerwiegend, daß [sic!] eine Planung auf völlig neuer Grundlage notwendig oder auch nur möglich geworden wäre. Die Aufgabe bestand vielmehr darin, einen Plan aufzustellen, in dem ohne allzugroße Eingriffe in angebahnte Entwicklungen eine Kombination aus früheren Planungen, heutigen Erkenntnissen und neuen Gegebenheiten mit dem Ziel herausgearbeitet wurde, einen städtebaulich gesunden und beweglichen Stadtorganismus zu schaffen.“⁴²⁹

Nagler & Sohn Augsburg, Neue Baulinien an der Friedbergerstrasse, Stadtarchiv Augsburg 565/II, 22.05.1951.

⁴²⁷ Max Schmidt, Baulinienveränderung für die Theodor-Wiedemann-Strasse zwischen Provinzstrasse und Wolframstrasse Akt 301/2200, Stadtarchiv Augsburg 565/II, 21.07.1951.

⁴²⁸ Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Baureferat und Stadtplanungsamt der Stadt Augsburg, Augsburg Flächennutzungsplan und Stadtentwicklung 1918-1978, S. 21.

⁴²⁹ Walther Schmidt, Anmerkungen zum Wirtschaftsplanentwurf der Stadt Augsburg, Architekturmuseum Schwaben, 1958, S. 46.

Dieses Zitat des damaligen Oberstadtbaudirektors Schmidt zeigt die Kontinuitäten der räumlichen Planung aus der Sichtweise eines direkt Beteiligten. Der Plan war also, sowohl aus ökonomischen Gründen als auch der Logik der grafischen Planung folgend die bisherigen Konzepte weiter zu verfolgen.

Auch in der Denkschrift von Walther Schmidt im Jahr 1960 wird die Wichtigkeit der Umgehungsstraße Schleifenstraße enorm betont. Er erklärte diese zu einem der wichtigsten Bauprojekte für die städtische Infrastruktur. Zusätzlich dazu bestätigte Schmidt die Wichtigkeit von Pfadabhängigkeiten in der Planung der Umgehungsstraße: „Der Grund für diesen Teil der Schleifenstraße ist zu etwa 90% bereits im Besitz der Stadt. Die Trassierung ist festgelegt; Gebäude stehen hier nicht im Wege.“⁴³⁰ Er bezog sich also auf die Festlegung der Baulinien im Jahr 1940, welche wiederum vom Generalbebauungsplan von Theodor Fischer geleitet war. Damit wird klar, dass die bereits in der Weimarer Republik konstituierte Planung sowohl durch die Schaffung von Ideen für die Stadtplanung als auch durch die konkrete Manifestierung dieser Planung enorm starke Auswirkungen auf die Planung der Nachkriegszeit und darüber hinaus hatte.⁴³¹

Die Planungsphase der Schleifenstraße im Untersuchungszeitraum von 1920-1960 zeigt demnach starke Kontinuitäten, welche durch die ursprüngliche grafische Ausgangsplanung („Fischerplan“) und die daraus folgenden Pfadabhängigkeiten weitergetragen wurden. Doch der faktische Bau der Schleifenstraße erfolgte zu einem noch viel späteren Zeitpunkt. Bevor im Jahr 2004 die letzten Arbeiten an der Umsetzung der Schleifenstraße beendet wurden, sind die Planung und der Nutzen des Infrastrukturprojektes über

⁴³⁰ Schmidt, Stand der Verkehrsstraßenplanung im Stadtgebiet von Augsburg, S. 16-17.

⁴³¹ Klaus Spreitler, Verkehrsplanung in Augsburg: Versuch einer Bilanz aus geographischer Sicht, Augsburg, 1972, S. 28.

einen langen Zeitraum diskutiert worden.⁴³² Kernpunkte des langwierigen Umsetzungsprozesses waren zum einen die finanziellen Kosten des geplanten Projektes und zum anderen der Widerstand aus der Bevölkerung, insbesondere der direkt betroffenen.⁴³³ Nachdem die Planungen Ende der 80er-Jahre wieder konkreter wurden, formierte sich Widerstand in Bürgerinitiativen und durch Interessensverbände wie den Bund Naturschutz.⁴³⁴ Auch die interne Auseinandersetzung innerhalb der Augsburger Stadtplanung mit dem Projekt stellte sich als kontrovers heraus. In einem Brief aus dem Jahr 1989 an den Mitarbeiter des Zentralinstitutes für Raumplanung und Umweltforschung in München, Hans Jörg Lang, wurde die Kritik dessen an der Planung der Schleifenstraße rezipiert:

„Die Vorschläge zur Verkehrsplanung [...], lösen bei uns ein kleines verkehrspolitisches Erdbeben aus. Vor allem im Hinblick auf die Schleifenstraße stellen Sie die bislang verfolgten städtischen Planungen grundsätzlich in Frage. Ich bin mit Ihnen der Auffassung, daß [sic!] die Schleifenstraße, seit 60 Jahren in der Planung und bis heute in ihrem wesentlichen Teilen noch nicht durchgesetzt, bezüglich ihrer Funktion noch einmal überdacht werden sollte.“⁴³⁵

Hier wird also direkt die Problematik der Kontinuitäten innerhalb der Planung angesprochen. Damit zeigt sich, dass die Aktualität und der Bedarf der alten Planung nicht mehr gegeben sind. Gleichzeitig werden die Auswirkungen solcher Aussagen auf das Konstrukt der Augsburger Stadtplanung betont und Hans Jörg Lang wird gebeten,

⁴³² Tiefbauamt Augsburg, Augsburg: Kultur und Mobilität. TunnelSchleifenstraße, Stadtarchiv Augsburg, 2002.

⁴³³ Bürgerinitiative Scherlinstraße und Sonnenhof, Die Stadt hat kein Geld! Aber: Die vierte Lechbrücke wird gebaut, Architekturmuseum Schwaben, 1994.

⁴³⁴ Bund Naturschutz in Bayern e.V., Brief an die Stadt Augsburg, Architekturmuseum Schwaben, 12.11.1993.

⁴³⁵ Stadt Augsburg, Brief an Prof. Hans Jörg Lang, Architekturmuseum Schwaben, 20.11.1989.

einen Vorschlag im Sinne der bisher manifestierten Planung zu unterbreiten.⁴³⁶

Nachdem bereits 1978 Hauptbestandteile der Schleifenstraße in den Gesamtverkehrsplan aufgenommen wurden, ist der Plan in der Folgezeit modifiziert worden und die Westausdehnung der geplanten Straße wurde anstatt bis zum Wittelsbacher Park nun ausschließlich bis zur Haunstetter Straße geplant. Auch aufgrund der anhaltenden Kritik am Planungsvorhaben wurde 1997 ein Bürgerentscheid über den Bau der Straße vorgenommen, der mit einer Mehrheit von über 80 Prozent das Projekt befürwortete.⁴³⁷ Damit war die letzte Hürde für die Umsetzung des ‚Dauerprojektes‘ der Augsburger Stadtplanung genommen. Der Bau inklusive des aufwendigen Unterführungsstückes unter der Theodor-Wiedemann-Straße wurde 2004 abgeschlossen.⁴³⁸ Faktische Auswirkung des Baus war, neben der Entlastung des innerstädtischen Verkehrs, die bereits von Gegnern des Projektes angemahnte, trennende Wirkung der großen Hauptverkehrsstraße für das Textilviertel.⁴³⁹

⁴³⁶ Ebenda.

⁴³⁷ Stadt Augsburg, Prospekt: Schleifenstraße Rote-Tor-Umfahrung Inverness-Allee, Architekturmuseum Schwaben, 2001.

⁴³⁸ Ebenda; Tiefbauamt Augsburg, Augsburg: Kultur und Mobilität. TunnelSchleifenstraße.

⁴³⁹ Häberle, Interview zur Augsburger Stadtplanung.

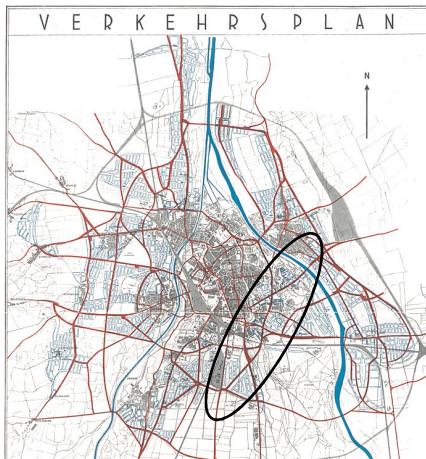


Abbildung 9

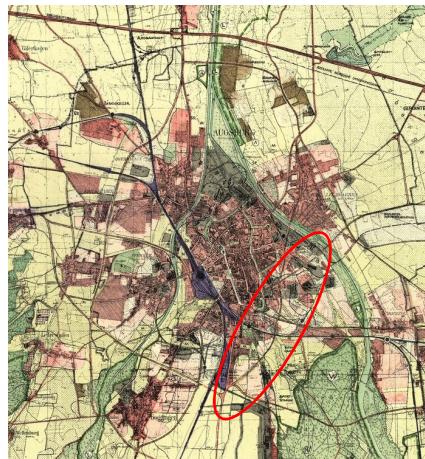


Abbildung 10

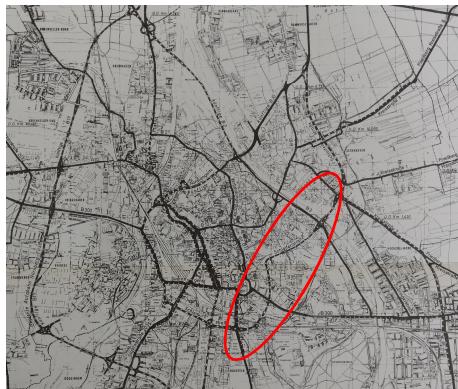


Abbildung 11

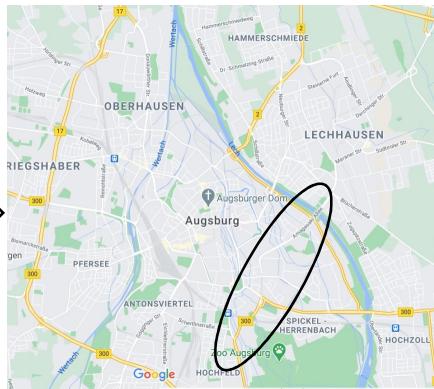


Abbildung 12

„Die Trasse der ‚Schleifenstraße‘, seit 1931 freigehalten und gesichert, erwies sich dank Jahrzehntelanger Vorarbeit, als beste Lösung.“⁴⁴⁰ In einer Broschüre zum Bau der Schleifenstraße im Jahr 2002 zieht die Stadt Augsburg dieses Fazit zur historischen Entwicklung und aktuellen Bedeutung der Straße. Der langfristige Planungs-

⁴⁴⁰ Tiefbauamt Augsburg, Augsburg: Kultur und Mobilität. TunnelSchleifenstraße.

hintergrund wird als Indiz für eine fundierte Planung herangezogen. In der Tat könnte man argumentieren, dass allgemeingültige Gegebenheiten des Städtebaus, wie die bestehenden Baustrukturen und die vorhandene Topografie, dieses Projekt im Jahr 2002 genauso aktuell machen wie im Jahr 1930, doch geben die immensen Umwälzungen innerhalb des Verkehrsgeschehens und der Stadtentwicklung im allgemeinen Anlass dazu, dieses Kontinuum der Augsburger Stadtplanung kritisch zu hinterfragen. Die Geschichte der Schleifenstraße ist auch die Geschichte einer Idee. Eine Imagination, die durch die Darstellung und die Weitergabe über die verschiedenen Planungsgenerationen so überzeugend war, dass sie trotz vieler Gegenargumente nach über 70 Jahren in die Tat umgesetzt wurde (Abbildung neun bis zwölf zeigen den Planungsverlauf der Schleifenstraße in den Jahren 1930, 1941, 1970 und die aktuelle Situation in einer Abbildung von Google Maps).⁴⁴¹

⁴⁴¹ Häberle, Interview zur Augsburger Stadtplanung.

7. FAZIT

Ein im Jahr 1978 veröffentlichter Leitfaden für die praktische Umsetzung von Flächennutzungsplänen gibt als Literaturgrundlage die Werke „Sechs Vorträge über Stadtbaukunst“⁴⁴² von Theodor Fischer aus dem Jahr 1922 und „Die neue Stadt“⁴⁴³ von Gottfried Feder aus dem Jahr 1939 an.⁴⁴⁴ Dieses extrem funktional gehaltene Werk beruft sich damit sowohl auf einen der Vordenker der Raumplanung der Weimarer Republik als auch auf die Verschriftlichung nationalsozialistischer Stadtplanungsbestrebungen ab 1933.⁴⁴⁵ Dies zeigt zum einen die Kontinuitäten innerhalb der räumlichen Planung und legt zum anderen die Gläubigkeit an das Unpolitische von Wissenschaft und Kunst offen, die noch bis heute zu erkennen ist.⁴⁴⁶ Theodor Fischer und die Denkschule, die er vertrat, sind nicht nur eine Grundlage des erwähnten Leitfadens, sondern gab mit seiner Arbeit und Lehre wegweisende Anstöße für die Raum- und Stadtplanung zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Die Einflüsse, welche sich ab diesem Zeitraum durch die Geschichte der Stadtplanung auf lokaler und übergeordneter Ebene ergeben haben, hat diese Publikation unter anderem herausgestellt.

Ausgehend von dem historischen Vorbau des Untersuchungszeitraum und insbesondere der Herausbildung einer rationalistischen räumlichen Planung im Gegensatz zu einer an Wahrnehmung und Sichtachsen orientierten Planung wurde im zweiten Kapitel die Entwicklung von Räumlichkeit und Raumplanung von 1920 bis 1960 eingeordnet. Dabei wurde eine zeitlich orientierte Gliederung, auch

⁴⁴² Fischer, Sechs Vorträge über Stadtbaukunst.

⁴⁴³ Feder, Die neue Stadt.

⁴⁴⁴ Bundesvereinigung Deutscher Heimstätten, Flächennutzungsplan nach Bundesbaugesetz, S. 166.

⁴⁴⁵ Feder, Die neue Stadt, Vorwort.

⁴⁴⁶ Klotz, "Ich selbst hatte mich nie mit parteipolitischen Tendenzen befasst.", S. 34.

bestimmt durch die markanten Systemübergänge in Deutschland, anhand der Jahre 1920-1933, 1933-1945 und 1945-1960 angewandt. Urbanisierung und fordistische Wirtschaftssysteme führten zu einer demografischen Herausforderung für die Städte, die Lösungen für die steigenden Bevölkerungszahlen finden mussten. Der dabei vorhandene Modernitätsgedanke und die Technologisierung respektive ‚Verwissenschaftlichung‘ der Stadtplanung kreierten den Trend zu Generalbebauungsplänen für die meisten deutschen Städte.⁴⁴⁷ Insbesondere die Verkehrsplanung war hierbei ausschlaggebend. Obwohl eine Massenmotorisierung durch das Automobil erst im weiteren Verlauf des Jahrhunderts einsetzte, war die Planung bereits sehr früh auf motorisierten Individualverkehr fokussiert, der als zukunftsweisend galt.⁴⁴⁸ Begleitet von neuen architektonischen Tendenzen, wie dem ‚Neuen Bauen‘ oder der Idee der Gartenstadt, setzte eine ‚Planungseuphorie‘ ein, die den Grundstein für die räumliche Planung in der darauffolgenden Zeit legen sollte. Die Verbindung eines Modernitätsgedankens mit dem formulierten Bedürfnis nach ‚Ordnung‘ ist hierbei Voraussetzung für die schnelle Verbreitung von räumlichen Plänen, auch auf lokaler Ebene.⁴⁴⁹

Nach der sogenannten Machtergreifung wurde zwar der Stil des ‚Neuen Bauens‘ kritisch beäugt, letztlich setzten sich jedoch häufig die übergreifenden Tendenzen durch, welche auch vor 1933 schon verbreitet waren. Raumplanung erhielt unter NS-Herrschaft einen menschenverachtenden Anstrich, indem die bereits vorhandenen rationalistischen Tendenzen dafür genutzt wurden, um anhand von grafischer Planung, zum Beispiel beim ‚Generalplan Ost‘, rassisches biologistische Vorstellungen umzusetzen.⁴⁵⁰ Nach wie vor blieb hier

⁴⁴⁷ Leendertz, *Ordnung schaffen*, S. 27-35.

⁴⁴⁸ Hans Hitzer, *Die Straße: Vom Trampelpfad zur Autobahn; Lebensadern von der Urzeit bis heute*, München, 1971, S. 301-306.

⁴⁴⁹ Van Laak, *Planung, Planbarkeit und Planungseuphorie*.

⁴⁵⁰ Leendertz, *Ordnung schaffen*, S. 153-162.

die Planungshoheit am Reißbrett ungebrochen.⁴⁵¹ Entnazifizierung und Wiederaufbau stellten nach 1945 große Einschnitte und Herausforderungen für die Stadtplanung dar. Allerdings wurde häufig die ‚Stunde null‘ auch als Chance wahrgenommen, die bereits vorhandenen Vorstellungen einer neuen Stadt für den Automobilverkehr in die Tat umzusetzen.⁴⁵²

Im dritten Kapitel wurden das Medium Karte und dessen direkten Auswirkungen auf die räumliche Planung beleuchtet, wobei sowohl die Diskursivität von Karten als auch dessen Folgen im Mittelpunkt stehen. Auf einen kurzen historischen Überblick über die Etablierung von Kartenmaterial als Instrument der Herrschaft und der Kartografie als geschichtswissenschaftliches Quellenmaterial folgen die aktuellen Ansatzpunkte der Forschung für die ‚Rationalität von Karten‘. Fundamental ist hierbei die fälschlicherweise angenommene ‚Objektivität von Karten‘.⁴⁵³ Anhand des Beispiels der großen Schaukarte „Die Strasse“ aus dem Jahr 1934 wird sowohl die propagandistische Einsatzmöglichkeit von Karten als auch der Fokus auf Verkehrsinfrastruktur (hier die ‚Reichsautobahn‘) auf nationaler Ebene verdeutlicht.⁴⁵⁴

Augsburger Organisationsstrukturen innerhalb der Bauverwaltung wurden im darauffolgenden Kapitel erörtert, wobei hier sowohl der institutionelle Rahmen als auch die personelle Besetzung aufgegriffen wurden. Einzelpersonen wie Otto Holzer, Josef Weidenbacher, Hermann Giesler, Heinrich Götzger, Walther Schmidt und Thomas Wechs stehen dabei repräsentativ sowohl für die Netzwerke innerhalb der Verwaltung als auch für die Kontinuitäten auf einer Ideenebene.⁴⁵⁵ Das Fallbeispiel Augsburg wird weiter im fünften Kapitel untersucht, wobei zuerst ein historischer Rückblick über die

⁴⁵¹ Krajewski, Am Grünen Tisch.

⁴⁵² Nerdinger, Aufbrüche und Kontinuitäten.

⁴⁵³ Söderström, Paper Cities: Visual Thinking in Urban Planning.

⁴⁵⁴ Skáden, The Map and the Territory.

⁴⁵⁵ Nagler, Walther Schmidt als Stadtbaurat in Augsburg 1951-1966.

Augsburger Stadtbaugeschichte gesetzt wird. Mit den Planungen von Otto Holzer und insbesondere Theodor Fischer in Augsburg werden hier die nationalen und internationalen Tendenzen aus Kapitel zwei, konkret angewendet, untersucht. Dabei ist die Arbeit Fischers enorm stark von Karten und dem Arbeiten mit Karten geprägt. Der daraus entstehende Generalbebauungsplan von 1930 gibt ein umfassendes Ideenkonstrukt wieder, welches in der Folge zu einem rechtlich verbindenden Rahmen umgesetzt wurde, auch hier wieder mit Fokus auf die Verkehrsinfrastruktur. Wegweisende Projekte wie die Durchbrüche durch die Innenstadt und große Umgehungsstraßen waren hier bereits angelegt und erwiesen sich später als Kontinuitäten der Augsburger Stadtplanung.⁴⁵⁶

Die Planung setzte sich in Augsburg auch unter NS-Administration fort und wurde durch Wirtschaftspläne weiter ausgebaut. Konkrete Planungen zur sogenannten Gauhauptstadt Augsburg, und den damit verbundenen städtebaulichen Maßnahmen, zeugten von der Gigantomanie der räumlichen Planung zwischen 1933 und 1945. Hier wurden gewünschte Neubauten einfach über die bestehenden Strukturen gezeichnet. Auch die bereits vorhandenen Entwicklungen zu Verkehrsachsen wurden unter anderem durch die Anbindung Augsburgs an die ‚Reichsautobahn‘ vorangetrieben. In der Endphase des Zweiten Weltkriegs und der damit verbundenen Kriegszerstörung Augsburgs wurde anhand von grafischer Planung bereits der Grundstock für einen möglichen Wiederaufbau gelegt, der in der Nachkriegszeit umgesetzt werden sollte. Die Wiederaufbauplanung nach 1945 wandte sich zwar formal stark von den architektonischen Bestrebungen vor Kriegsende ab, setzte jedoch in planerischer Hinsicht so gut wie alle Tendenzen der vorherigen Jahrzehnte fort. Die 1930 geplante ‚autogerechte Stadt‘ wurde auf den Trümmern der Kriegszerstörung angelegt und sollte durch die Pfadabhängigkeiten der bisherigen

⁴⁵⁶ Schmidt, Stand der Verkehrsstraßenplanung im Stadtgebiet von Augsburg.

Planung weiter verstkt werden. Personell bedeutend war hier Walther Schmidt, der durch seine lange Amtszeit und den wegweisenden Einsatz innerhalb der Augsburger Bauverwaltung den Hauptaspekt der rmlichen Veränderung Augsburgs im 20. Jahrhundert umsetzte.

Im letzten Kapitel des Hauptteils wurden die gesammelten Erkenntnisse nach den Aspekten der Hauptthesen untersucht, wobei die Kontinuitäten der Stadtplanung, der Einfluss von grafischer Planung und den Verflechtungen zwischen regionaler, nationaler und internationaler Planung hierfür zentral sind. Abschließend wird dies am Augsburger Beispiel der sogenannten Schleifenstraße illustriert, die die bisherigen Erkenntnisse konkret zusammenfasst.

Insgesamt zeigt sich eine erstaunliche Überordnung von planerischen Konstruktionen über die Wirklichkeit beziehungsweise über ein differenziertes Vorgehen. Grafische Planung, im direkten Zusammenhang mit der Utopie der ‚autogerechten Stadt‘ und den, aus dieser Logik heraus, notwendigen massiven Eingriffen in das Stadtbild, manifestierte einen ‚Stdebau mit dem Rotstift‘, der über Jahre hinweg die Planungsrealitt bestimmen sollte. Kontinuitäten, Pfadabhängigkeiten und personelle und institutionelle Verflechtungen sorgten für die omniprente Stellung dieser Planung über Jahrzehnte. Die Erkenntnis dieser langfristigen Linien innerhalb der Augsburger Stadtplanung, im direkten Zusammenhang mit den verwendeten grafischen Mitteln, kann umfassende Werke wie die Arbeit von Gregor Nagler⁴⁵⁷ und die stark personell orientierten Ansätze von Winfried Nerdinger⁴⁵⁸ ergänzen und einen neuen, dekonstruktivistischen Ansatz einbringen.⁴⁵⁹

Projekte wie die Schleifenstraße, in denen übergreifende Ideen der rmlichen Planung von Generation zu Generation der Stadt-

⁴⁵⁷ Nagler, Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg.

⁴⁵⁸ Nerdinger, Walther, Schmidt; Nerdinger et al., Architektur der Wunderkinder.

⁴⁵⁹ Mose et al., Diskursivität von Karten.

planer weitergereicht werden, sind auch in der heutigen Praxis des Stadtplanungsamtes Augsburg vorhanden. Der derzeitige Mitarbeiter des Stadtplanungsamtes Augsburg, Thomas Häberle, führt zum Beispiel die lange bestehende Planungsidee einer nördlich gelegenen Ost-West-Verbindung, welche die MAN-Brücke mit der Bürgermeister-Ackermann-Straße verbinden soll, an. Dafür würden, auch bei der aktuellen Planung, immer noch die entsprechenden Gebiete für eine mögliche spätere Bebauung freigehalten, obwohl im Moment keine konkreten Pläne dazu bestehen. Häberle beschreibt dies als eine „dicke blaue Linie“ im Gesamtverkehrsplan und nimmt damit Bezug zur Bedeutung der grafischen Planung.⁴⁶⁰ Die Gefahr, dass die Etablierung von bestimmten Projekten über einen langen Zeitraum, vorangetrieben durch die graphische Planung, zu einem Selbstzweck der Stadtplanung verkommt, ist dabei gegeben. Diese nach wie vor bestehenden Planungen verdeutlichen die Bedeutung der historischen Untersuchung, da die beschriebenen Strukturen nach wie vor Auswirkung auf die aktuelle räumliche Planung haben.⁴⁶¹

Der gesamte Diskurs der Stadtplanung war von der Vorherrschaft der autodominierten Planung bestimmt. Als erste Frage der Entscheidungsfindung wurde zumeist die nach der Verträglichkeit mit dem Automobilverkehr gestellt. Erst in den letzten 30 Jahren wurde diese Ansicht auch in den Kreisen der Stadtplanung immer häufiger kritisch hinterfragt.⁴⁶² Die Wahrnehmung von anderen Aspekten als der ‚autogerechten Stadt‘ ist Grundvoraussetzung dafür.

Wie bereits im Kapitel zum ‚Fischerplan‘ angedeutet, entwarf der ‚Ahnher‘ der Stadtplanung in großen Linien, Theodor Fischer, nicht nur für Augsburg Generalbebauungspläne, sondern tat dies auch für eine Vielzahl von anderen Städten, insbesondere in Bayern

⁴⁶⁰ Häberle, Interview zur Augsburger Stadtplanung.

⁴⁶¹ Ebenda.

⁴⁶² Häberle, Interview zur Augsburger Stadtplanung.

und Baden-Württemberg.⁴⁶³ Die Annahmen, welche für Augsburg, dessen räumliche Planung und deren Wurzeln in den 1920er-Jahren gemacht wurden, könnten also in ähnlicher Weise in anderen Städten vorliegen. Eine Untersuchung dieser Beispiele (zum Beispiel Pforzheim, Memmingen oder Schweinfurt) würde somit eine ergiebige Grundlage für weitere Forschung liefern. Auch die Verwendung von anderen planerischen Mitteln, neben der kartografischen Darstellung, könnte weiter in den Mittelpunkt der Forschung gerückt werden. Es wäre möglich, Methoden wie die Erfassung von Statistiken oder die Verwendung von (historischen) Fotografien innerhalb der Stadtplanung mit einer ähnlichen Methodik zu untersuchen.⁴⁶⁴ Auch international ist eine wissenschaftliche Betrachtung der räumlichen Planung gewinnbringend. Gerade im skandinavischen Raum bieten sich sowohl Quervergleiche zur Entwicklung in Deutschland als auch eigenständige Untersuchungen an. Zum Beispiel kann für die Stadt Göteborg in Grundzügen eine ähnliche Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturplanung konstatiert werden, die anhand von umfassend vorhandenem Quellenmaterial aufgearbeitet werden könnte.⁴⁶⁵ Auch Stadtplanung in sozialistisch geprägten Gebieten weist eine erstaunliche Ähnlichkeit zur in dieser Arbeit beschriebenen Planungsmethodik und Kontinuität auf,

⁴⁶³ Zum Beispiel: Fischer, Baulinienplan Pforzheim; Fischer, Generalbaulinienplan Memmingen; Fischer, Generalbaulinienplan Schweinfurt; Fischer, Generalbaulinienplan Kempten.

⁴⁶⁴ Mose et al., Diskursivität von Karten.

⁴⁶⁵ Im Riksarkivet in Göteborg findet sich beispielsweise umfassendes Material sowohl zum Straßenbau Anfang und Mitte des 20. Jahrhunderts als auch zu übergreifenden städtebaulichen Planungen. Hier könnte unter Anderem der Bestand „SE/GLA/12550/F VIIIa3a2“ herangezogen werden. Johan Hagsgård, På väg: En undersökning av en svensk stadsmotorväg, Göteborg, 2010; Björn Hasselgren, The Reluctant Infrastructure Manager: 70 Years of Government Ownership of Transport Infrastructure in Sweden, Stockholm, 2013.

welche es sowohl in vergleichender Perspektive als auch in spezialisierter Forschung weiter zu erforschen gilt.⁴⁶⁶

⁴⁶⁶ Leupold, David, 'Building the Internationalist City from Below', in: International Labor and Working-Class History 100 (2021), S. 22-59.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Deutschlandkarte aus der Ausstellung „Die Strasse“: Skåden, Kristina, The Map and the Territory, in: Transfers 5 (2015) 1, S. 71.

Abbildung 2: Verkehrsplan: Fischer, Theodor, Verkehrsplan – Generalbaulinienplan, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-13, 1930, <http://mediatum.ub.tum.de?i=970900>.

Abbildung 3: Karte Augsburg mit Einzeichnungen und Straßen: Fischer, Theodor, Karte Augsburg und Umgebung mit Einzeichnungen und Straßen, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-20, 1930.

Abbildung 4: Karte Augsburg mit Einzeichnungen: Fischer, Theodor, Karte Augsburg und Umgebung mit Einzeichnungen, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-21, 1930.

Abbildung 5: Karte Augsburg: Fischer, Theodor, Karte Augsburg und Umgebung, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-19, 1930.

Abbildung 6: Wiederaufbauplan: Götzger, Heinrich, Augsburg: Ein Beitrag zum Wiederaufbau zerstörter Altstädte, München, 1948, S. 9.

Abbildung 7: Der Kraftfahrzeugverkehr in den wichtigsten Strassen des Stadtgebietes Augsburg: Schmidt, Walther, Stand der Verkehrsstraßenplanung im Stadtgebiet von Augsburg, Architekturmuseum Schwaben, 21.09.1960, S. 7.

Abbildung 8: XIII. Karte zur Verkehrsstärke 1:25.000: Deutsches Archiv für Siedlungswesen, Städtebauliche Einheitspläne, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 1926.

Abbildung 9: Verkehrsplan: Fischer, Theodor, Verkehrsplan - Generalbaulinienplan, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-13, 1930, <http://mediatum.ub.tum.de?id=970900>.

Abbildung 10: Wirtschaftsplanentwurf 1941: Stadt Augsburg, Hafengelände zwischen Stätzling und Friedberg, <https://www.augsburg.de/kultur/stadtarchiv-augsburg/ausstellungen/wassergeschichten/wassergeschichten-2-technik/21-augsburg-als-donaustadt/21d-hafengelaende-zwischen-staetzling-und-friedberg/> 02.10.2020.

Abbildung 11: Künftiges Verkehrsstraßennetz in Augsburg (Lageplan): Stadt Augsburg, Planungsvorschläge für den Verkehrsausbau der Straßenzüge und Knotenpunkte zwischen Theodor-Heuss-Platz und Klinkertorplatz in Augsburg, Architekturmuseum Schwaben, 1970.

Abbildung 12: Ausschnitt aktuelle Karte Augsburg: Google Maps, Screenshot Augsburg, <https://www.google.com/maps/@48.373967,10.8831481,13z> / 02.10.2020.

BIBLIOGRAFIE

1. QUELLENVERZEICHNIS

Augsburgs künftige Entwicklung: Eine Unterredung mit Geheimrat Prof.

Dr. Fischer - Gedanken über Augsburgs städtebauliche Zukunft. -

Aufgaben von heute für morgen, in: Augsburger Neueste Nachrichten, Nr. 219 vom 24. 9. 1927.

Baurat Győr, Zusendung der Denkschrift, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 30.11.1930.

Bauten von Otto Holzer, Augsburg, in: Der Baumeister 16 (1918) 6, S. 22-30.

Bayerischer Regierungsanzeiger, Staatsministerium des Inneren vom 15.12.1937, Stadtarchiv Augsburg 45/24, 27.12.1937.

Bayerischer Städtebund, Stadtbebauungspläne, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 28.02.1928.

Bayerischer Städtebund, Neuzeitliche Generalbebauungspläne, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 12.09.2020.

Bezirksamt Augsburg, Genereller Bebauungsplan für die Gemeinde Gersthofen, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 29.11.1925.

Bund Naturschutz in Bayern e.V., Brief an die Stadt Augsburg, Architekturmuseum Schwaben, 12.11.1993.

Bundesvereinigung Deutscher Heimstätten, Flächennutzungsplan nach Bundesbaugesetz: Verfahrensablauf und Rechtsgrundlage, Bonn, 1978.

Bürgerinitiative Schertlinstraße und Sonnenhof, Die Stadt hat kein Geld! Aber: Die vierte Lechbrücke wird gebaut, Architekturmuseum Schwaben, 1994.

Das neue werdende Augsburg: Vortrag von Architekt Wechs in der Volkshochschule, in: Neue National-Zeitung, Nr. 49 vom 28. 2. 1934.

Das Nürnberger Stadterweiterungsamt: Weiterführung des Großbebauungsplanes. Beanspruchung durch Nachbarstädte, in: Fränkischer Kurier, Nr. 9 vom 10. 1. 1935.

Der Städtebau und seine Grundsätze: Fragen der Stadtanlagen und Stadterweiterung, in: Augsburger Neueste Nachrichten, Nr. 151 vom 02. 7. 1913.

Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung, Akademie, <https://dasl.de/die-akademie/> 18.6.2020.

Deutscher Städtetag, Schreiben an das Stadtvermessungsamt Augsburg, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 04.04.1929.

Deutscher Städtetag, Plandarstellung, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 11.10.1930.

Deutsches Archiv für Siedlungswesen, Städtebauliche Einheitspläne, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 1926.

Die Stadt der Reichsparteitage in neuem Gewand: Neugestaltung des Altstadtbildes in Nürnberg, in: Völkischer Beobachter, Nr. 187 vom 06. 7. 1935.

Die Stadt wächst ständig: Generalbaulinenplan - Das Augsburg der Zukunft, in: Neue National-Zeitung, Nr. 133 vom 10. 6. 1933.

Die Stadt, an der man vorbeifährt, in: Neue National-Zeitung, Nr. 149 vom 30. 6. 1933.

Eisinger, Vinzenz, Notiz zum Straßenverkehrsplan, Stadtarchiv Augsburg 50 539 I, 06.11.1947.

Eisinger, Vinzenz, Vinzenz Eisinger zur Regulierung der Baugebiete, 1951, Stadtarchiv Augsburg 50/539 I, 04.10.1951.

Feder, Gottfried, Die neue Stadt: Versuch der Begründung einer neuen Stadtplanungskunst aus der sozialen Struktur der Bevölkerung, Berlin, 1939.

Feuchtinger, Max, Anfrage Generalbebauungsplan, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 20.04.1927.

Fischer, Theodor, Stadterweiterungsfragen: Mit besonderer Rücksicht auf Stuttgart. Ein Vortrag von Theodor Fischer, Stuttgart, 1903.

Fischer, Theodor, Baulinienplan Pforzheim, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-268-5, 1904.

Fischer, Theodor, Baulinien- und Bebauungspläne Stuttgart, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-267-16, 1907.

Fischer, Theodor, Baulinienplan Aalen, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-271-2, 1907.

Fischer, Theodor, Bebauungsplan München - Pasing, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-285-2, 1909.

Fischer, Theodor, Generalbaulinienplan Memmingen, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-257-1, 1920.

Fischer, Theodor, Sechs Vorträge über Stadtbaukunst, München, 1922.

Fischer, Theodor, Generalbaulinienplan Schweinfurt, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-259-19, 1925.

Fischer, Theodor, Bebauungsplan Würzburg - Grainberg, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-297-1, 1926.

Fischer, Theodor, Generalbaulinienplan Kempten, Architekturmuseum der Technischen Universität München, 1926.

Fischer, Theodor, Schreiben an Oberbaudirektor Holzer, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 28.01.1929.

Fischer, Theodor, Denkschrift zum Generalbebauungs- und Besiedlungsplan für Augsburg und Umgebung, Stadtarchiv Augsburg 45/25, 1930.

Fischer, Theodor, Erweiterung Pfarrkirche St. Joseph, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-26, 1930.

Fischer, Theodor, Grünflächenplan, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-15, 1930.

Fischer, Theodor, Karte Augsburg und Umgebung, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-19, 1930.

Fischer, Theodor, Karte Augsburg und Umgebung mit Einzeichnungen, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-21, 1930.

Fischer, Theodor, Karte Augsburg und Umgebung mit Einzeichnungen und Straßen, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-20, 1930.

Fischer, Theodor, Plan Hochfeld, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-24, 1930.

Fischer, Theodor, Plan Hochfeld mit Höhenlinien und projizierten Straßen, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-25, 1930.

Fischer, Theodor, Plan Moritzplatz, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-27, 1930.

Fischer, Theodor, Stadtplan, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-22, 1930.

Fischer, Theodor, Stadtplan 2, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-23, 1930.

Fischer, Theodor, Staffelbauplan der Stadt Augsburg, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-14, 1930.

Fischer, Theodor, Übersichtsplan mit Flächennutzung, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-18, 1930.

- Fischer, Theodor, Umgebung von Augsburg, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-16, 1930.
- Fischer, Theodor, Umgebung von Augsburg, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-17, 1930.
- Fischer, Theodor, Verkehrsplan - Generalbauliniensplan, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-264-13, 1930, <http://mediatum.ub.tum.de?i&d=970900>.
- Fischer, Theodor, Vom Wirken und Werten, 1946.
- Fischer, Theodor, Bauliniensplan Meran, Architekturmuseum der Technischen Universität München fis_t-269-8, 1985.
- Forschungsinstitut für Sozialwissenschaften der Stadt Köln, Bodenpolitik der deutschen Städte, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 01.08.1928.
- Freie Deutsche Akademie des Städtebaus, Hauptversammlung 1931, Stadtarchiv Augsburg 45/32.
- Giesler, Hermann, Ein anderer Hitler: Bericht seines Architekten Hermann Giesler, Landsberg am Lech, 1977.
- Götzger, Heinrich, Baufibel für das Allgäu: und das Bayerische Bodensee-Ufer, München, 1943.
- Götzger, Heinrich, Bauten der Deutschen Reichspost, München, 1944.
- Götzger, Heinrich, Augsburg: Ein Beitrag zum Wiederaufbau zerstörter Altstädte, München, 1948.
- Häberle, Tobias, Interview zur Augsburger Stadtplanung, 15.07.2020.
- Hoffmann-Axthelm, Dieter, Wie kommt die Geschichte ins Entwerfen?: Aufsätze zu Architektur und Stadt, Braunschweig, 1987.
- Königreich Bayern, Bayerische Bauordnung in der Fassung vom 3. August 1910,

<https://www.stadtgrenze.de/s/bbo/baybo1910/baybo1910.htm>

30.6.2020.

Korrespondenz für Kommunalwirtschaft und Kommunalpolitik, Ergebnis der Städtebauausstellung von 1910, Stadtarchiv Augsburg 45/24, 29.11.1911.

Laber, Flurbereinigung Memmingen: Von Regierungsbaurat 1. Klasse Dr.

Laber, Flurbereinigungsamt München, in: Bayerische Staatszeitung, Nr. 219 vom 22. 9. 1932.

Lieb, Norbert, Der Augsburger Architekt Thomas Wechs, in: Das Münster 6 (1953) 11-12, S. 314-318.

Listemann, Conrad, Die Reichsgaragenordnung und ihre Anwendung durch die Gemeinden, Köln, 1958.

Mayr, Josef, Baulinienplan für das Gebiet nördlich der Friedberger Straße zwischen Gärtnerstraße und Lokalbahn, Stadtarchiv Augsburg 505/1, 30.10.1940.

Ministerialrat Lehmann, Auszug aus dem Reichsarbeitsblatt Nr. 21 Jahrgang 1941, Stadtarchiv Augsburg 45/24.

Ministerialrat Scholtz, Die Organisation der Planung, in: Reichsarbeitsministerium (Hrsg.), Reichsarbeitsblatt II.

Mitulla, Roswitha, Dr. Josef Weidenbacher: 1886-1973, Augsburg, 1986.

Müller, Norbert, Stadtbiotopkartierung als ökologische Grundlage für die Stadtplanung in Augsburg, in: Ökologie und Stadtplanung (1984), S. 133-148.

Nachrichtendienst des Deutschen Gemeindetages, Förderung der Städtebaulichen Planung, Stadtarchiv Augsburg 45/24, 08.11.1937.

Nagler, Georg Kaspar, Wolfgang Kilian, in: ders. (Hrsg.), Neues allgemeines Künstler-Lexicon, München 1839, S. 12-13.

Nagler & Sohn Augsburg, Neue Baulinien an der Friedbergerstrasse,
Stadtarchiv Augsburg 565/II, 22.05.1951.

Neubauten von Otto Holzer, in: Der Baumeister 16 (1918) 7/8, S. 25-32.

Neufert, Ernst, Bauentwurfslehre: Grundlagen Normen und Vorschriften
über Anlage Bau Gestaltung Raumbedarf Raumbeziehungen. Maße
für Gebäude Räume Einrichtungen und Geräte mit dem Menschen
als Maß und Ziel, Berlin, 1938, Sechste Auflage.

Neu-Nürnberg, in: Berliner Tageblatt, Nr. 99 vom 28. 2. 1923.

Nochmals die Straßenerweiterung: Ein großzügiger Zukunftsvorschlag, in:
Augsburger Neueste Nachrichten, Nr. 91 vom 22. 4. 1931.

Regierung von Schwaben und Neuburg Kammer des Inneren, Vollzug der
Bauordnung, Stadtarchiv Augsburg 45/24, 22.08.1911.

Regierung von Schwaben und Neuburg Kammer des Inneren,
Generalbaulinienplan und Bebauungsvorschriften der Stadt
Augsburg, Stadtarchiv Augsburg 45/24, 04.04.1912.

Regierung von Schwaben und Neuburg Kammer des Inneren, Baulinien
und Bauvorschriften, Stadtarchiv Augsburg 45/24, 14.07.1913.

Reichsarbeitsministerium gez. Rettig, Wirtschafts- und
Generalbaulinienplan der Stadt Augsburg, Stadtarchiv Augsburg
45/33, 09.07.1935.

Reichsbahndirektion Augsburg, Generalbaulinienplan Augsburg Stadt,
Stadtarchiv Augsburg 45/32, 23.02.1928.

Schmidt, Max, Baulinienveränderung für die Theodor-Wiedemann-Strasse
zwischen Provinostrasse und Wolframstrasse Akt 301/2200,
Stadtarchiv Augsburg 565/II, 21.07.1951.

Schmidt, Walther, Aufbau nach der Zerstörung, in: Industrie- und
Handelskammer Augsburg (Hrsg.), Augusta 955-1955, Augsburg
1955, S. 435-448.

Schmidt, Walther, Anmerkungen zum Wirtschaftsplanentwurf der Stadt Augsburg, Architekturmuseum Schwaben, 1958.

Schmidt, Walther, Der Wiederaufbau unserer Stadt, Architekturmuseum Schwaben Nachlass Walter Schmidt, 03.03.1959.

Schmidt, Walther, Stand der Verkehrsstraßenplanung im Stadtgebiet von Augsburg, Architekturmuseum Schwaben, 21.09.1960.

Scholten, A., Schreiben an den Herrn Bürgermeister in Augsburg, Stadtarchiv Augsburg 45/24, 30.11.1909.

Sommer, Karl, Der Mauerberg als Verkehrsknotenpunkt mit günstiger Situierung, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 10.01.1927.

Spreitler, Klaus, Verkehrsplanung in Augsburg: Versuch einer Bilanz aus geographischer Sicht, Augsburg, 1972.

Staatliche Hochschule für Handwerk und Baukunst Weimar, Schreiben an das Stadtbauamt Augsburg, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 01.03.1930.

Staatsminister Wagner über neue Baugesinnung, in: Münchener Neueste Nachrichten, Nr. 182 vom 06. 7. 1935.

Staatsministerium des Inneren, Der Schulhausanbau in Weiden, Stadtarchiv Augsburg 45/24, 25.04.1912.

Staatsministerium des Inneren, II. Ausbildungsabschnitt der Baureferendare, Stadtarchiv Augsburg 45/24, 12.09.1923.

Staatsministerium des Inneren, Generalbaulinienplan, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 12.11.1926.

Stadt Augsburg, Bebauungsplan, <https://www.augsburg.de/buerger-service-rathaus/stadtplanung/planungsrecht/bebauungsplan> 04.6.2020.

Stadt Augsburg, Vertrag mit Theodor Fischer, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 03.12.1926.

Stadt Augsburg, Bericht über die Tätigkeiten des Herrn Geheimrats Fischer am 26.07.1928, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 26.07.1928.

Stadt Augsburg, Amts-Blatt der Stadt Augsburg, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 23.12.1931.

Stadt Augsburg, Organisation der städtischen Baureferate 8 und 9, Stadtarchiv Augsburg 50/614, 07.07.1945.

Stadt Augsburg, Brief an Prof. Hans Jörg Lang, Architekturmuseum Schwaben, 20.11.1989.

Stadt Augsburg, Prospekt: Schleifenstraße Rote-Tor-Umfahrung Inverness-Allee, Architekturmuseum Schwaben, 2001.

Stadt Augsburg, Die Bauverwaltung der Stadt Augsburg informiert: Fortschritt und Technik für eine gute Infrastruktur, Augsburg, 2009.

Stadtbauamt Augsburg, Erläuterungs-Bericht zum Vorentwurf für den Generalbaulinienplan Augsburg-West und Südwest, Stadtarchiv Augsburg 45/25, 20.03.1913.

Stadtbauamt Augsburg Abteilung für Hochbau, Vorentwurf zur Generalbaulinienplan Augsburg West & Südwest. Erstes Vorprojekt, Stadtarchiv Augsburg 45/25.

Stadtbauamt Augsburg Abteilung für Hochbau, Eisenbahnanlagen Übersichtskarte, Stadtarchiv Augsburg 45/25, 1913.

Stadterweiterungsamt Nürnberg, Fragebögen zu Stichstraßen, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 12.12.1930.

Stadterweiterungsbüro Augsburg, Erklärungskarte zu den Bebauungs-vorschriften für Lechhausen, Stadtarchiv Augsburg 45/24, 1914.

Städtische Bauverwaltung Augsburg, Lageplan, Planung der Durchbrüche durch die Innenstadt, Stadtarchiv Augsburg 45/24, 14.02.1944.

Städtisches Liegenschafts- und Vermessungsamt, Lageplan Abriss Gauforum, Stadtarchiv Augsburg 45/1318, 29.11.1938.

Stadtplanungsamt Augsburg, Baulinienplan für das Gebiet nördlich der Friedberger Straße zwischen Gärtnerstraße und Lokalbahn (vierziger Wiese) (Einsprüche gegen den Baulinienplan), Stadtarchiv Augsburg 365/I, 15.09.1938.

Stadtplanungsamt Augsburg, Übersichtskarte zum Baulinienplan für die vierziger Wiese v. 30.11.1939, Stadtarchiv Augsburg 365/I, 30.11.1939.

Stadtplanungsamt Augsburg, Zu Strassen abzutretende Flächen aus dem Besitz von, Stadtarchiv Augsburg 365/I, 1940.

Stadtplanungsamt Augsburg, Wirtschaftsplanentwurf, <https://www.augsburg.de/kultur/stadtarchiv-augsburg/ausstellungen/wassergeschichten/wassergeschichten-2-technik/21-augsburg-als-donaustadt/21d-hafengelaende-zwischen-staetzing-und-friedberg> 20.8.2020.

Stadtrat Augsburg, Aufstellung eines Stadterweiterungsplanes, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 23.06.1926.

Stadtrat Augsburg, Gesamtbeschuß, Stadtarchiv Augsburg 45/32, November 1926.

Stadtrat Augsburg, Bronzepausen von Augsburg, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 06.03.1928.

Stadtrat Augsburg, Gesamtbeschluß Stadterweiterungsprojekt, Stadt Augsburg 45/32, 11.12.1931.

Stadtrat Augsburg, Instruktion des Generalbaulinienplans von Augsburg und Umgebung, Stadtarchiv Augsburg 45/33, 22.01.1932.

Stadtrat Augsburg, Schreiben an Heinz Schunk, Stadtarchiv Augsburg 45/33, 08.03.1932.

Stadtrat Kaufbeuren, Generalbaulinienplan, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 04.12.1929.

Stadtrat München, Städtebauliche Gesetzgebung, Stadtarchiv Augsburg 45/32.

Straßenerweiterung zur oberen Stadt: Ein Augsburger Verkehrsproblem der Zukunft, in: Augsburger Neueste Nachrichten, Nr. 87 vom 17. 4. 1931.

Tiefbauamt Augsburg, Augsburg: Kultur und Mobilität. Tunnel Schleifenstraße, Stadtarchiv Augsburg, 2002.

Verkehrserschließung von der unteren zur oberen Stadt: Ostwestlicher Straßenzug, in: Neue Augsburger Zeitung, Nr. 17 vom 22. 1. 1926.

Verkehrsverein E.V. Augsburg, Denkschrift des Verkehrsvereins zur Ausarbeitung eines Augsburger Stadtbauplanes, Stadtarchiv Augsburg 45/32, 03.01.1927.

Was ist Städtebau, in: Neue Augsburger Zeitung, Nr. 277 vom 02. 12. 1930.

Wechs, Thomas, Die Stadt Ypsilon: Gedanken und Skizzen von Thomas Wechs, Augsburg, 1957.

Weidenbacher, Josef, Plan für die wichtigsten Durchbrüche und Verbreiterungen, Stadtarchiv Augsburg 45/32, Juli 1930.

Weidenbacher, Josef, Alt-Augsburg einst und jetzt: Lichtbildvortrag gehalten von Dr. Ing. Josef Weidenbacher auf Einladung der Bayernpartei Bezirksverband Augsburg Stadt u. Land am 6. Juni 1952, 20 Uhr im kleinen Ludwigsbau in Augsburg, Augsburg, 1952.

Wo bleibt der Augsburger Großbebauungsplan?, in: Augsburger Neueste Nachrichten, Nr. 259 vom 10. 11. 1925.

Zu den Bauten des Architekten Thomas Wechs, Augsburg, in: Neue Baukunst (Sonderdruck) (1930).

2. LITERATURVERZEICHNIS

Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Baureferat und Stadtplanungsamt der Stadt Augsburg (Hrsg.), Augsburg Flächennutzungsplan und Stadtentwicklung 1918-1978, Augsburg, 1979.

Anderson, Benedict, *Imagined Communities: Reflection on the Origin and Spread of Nationalism*, London, 2006.

Banik-Schweitzer, Renate, Städtebauliche Visionen, Pläne und Projekte 1890-1937, in: Eve Blau/Monika Platzer (Hrsg.), *Mythos Großstadt. Architektur und Stadtbaukunst in Zentraleuropa 1890-1937*, München 1999, S. 58-72.

Baumgart, Christel, Zur Auseinandersetzung um die Fraktur im Dritten Reich,
<https://web.archive.org/web/20120929000416/http://www.textfinding.de/Fraktur/Schrift.html>.

Bavaj, Riccardo, Introduction: Spatial history, in Riccardo Bavaj/Konrad Lawson/Bernhard Struck (Hrsg.), *Doing Spatial History*, New York 2022 S. 1-36.

Bavaj, Riccardo, Was bringt der "Spatial Turn" der Regionalgeschichte?: Ein Beitrag zur Methodendiskussion, in: *Westfälische Forschungen* (2006) 56, S. 457-484.

Berger, Mechthild/Debold-Kritter, Astrid, *Das Ortsbild von Augsburg: Historisch-topographische Beschreibung einer Grossstadt; Bestandsaufnahme von Siedlungs- und Baustruktur; Grundlagen zur Stadtgestaltungsplanung*, Augsburg, 1989.

Bird, Jon/Curtis, Barry/Putnam, Tim/Robertson, George/Tickner, Lisa (Hrsg.), *Mapping the futures: Local cultures, global change*, London, 1995.

Blau, Eve/Platzer, Monika (Hrsg.), *Mythos Großstadt: Architektur und Stadtbaukunst in Zentraleuropa 1890-1937*, München, 1999.

Blotevogel, Hans, Raumordnung in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, in: Klaus Borchard/Werner Buchner/Werner Müller/Axel Priebs/Dietmar Scholich/Manfred Sinz (Hrsg.), Grundriss der Raumordnung und Raumentwicklung, Hannover 2011, 82-114.

Brandt, Sigrid, Stadtbaukunst, Berlin, 2015.

Breckner, Roswitha, Von den Zeitzeugen zu den Biographen: Methoden der Erhebung und Auswertung lebensgeschichtlicher Interviews, in: Berliner Geschichtswerkstatt (Hrsg.), Alltagskultur, Subjektivität und Geschichte. Zur Theorie und Praxis von Alltagsgeschichte, Münster 1994, 1. Aufl., S. 191-222.

Briesen, Detlef/Strubelt, Wendelin, Zwischen Kontinuität und Neubeginn: Räumliche Planung und Forschung vor und nach 1945, in: Wendelin Strubelt/Briesen Detlef (Hrsg.), Raumplanung nach 1945. Kontinuitäten und Neuanfänge in der Bundesrepublik Deutschland, Frankfurt am Main 2015, S. 15-54.

Bundesrepublik Deutschland, Bundesbaugesetz vom 23. Juni 1960, <https://www.stadtgrenze.de/s/bbg/1960/bbaug1960-001.htm#001> 28.7.2020.

Chamber, Iain, Cities without maps, in: Jon Bird/Barry Curtis/Tim Putnam/George Robertson/Lisa Tickner (Hrsg.), Mapping the futures. Local cultures, global change, London 1995, S. 188-198.

Cosgrove, D., Maps, Mapping, Modernity: Art and Cartography in the Twentieth Century, in: *Imago Mundi* (2005) 57, S. 35-54.

Craig, Raymond, Cartography and Decolonization, in: James Akerman (Hrsg.), Decolonizing the Map, Chicago 2017, S. 11-71.

Cramer, Johannes/Durth, Werner/Gutschow, Niels/Romero, Andreas/Zwoch, Felix, Verdrängte Kontinuität, in: Stadtbauwelt (1984) 84, S. 336-339.

Davies, Stephen, Maps and Power, in: Irvington on Hudson (2011) 61, S. 24-25.

De Graff, J, et al., Producing landslide-susceptibility maps for regional planning in data-scarce regions, in: Natural Hazards (2012) 64, S. 729-749.

Durth, Werner, Der programmierte Aufbau: Speers "Arbeitsstab zum Wiederaufbau bombenzerstörter Städte", in: Stadtbauwelt (1984) 84, S. 378-390.

Durth, Werner, Schulen und Lehrer: Biographische Verflechtungen, in: Stadtbauwelt (1984) 84, S. 340-345.

Durth, Werner, Deutsche Architekten: Biographische Verflechtungen 1900-1970, Wiesbaden, 1986.

Durth, Werner, Stadtplanung 1930-1950: Zwischen Kontinuität und Bruch, in: Werner Durth/Winfried Nerding (Hrsg.), Ergebnisse der Fachtagung in München, 26.-28. November 1993, des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz, Bonn 1994, S. 20-37.

Durth, Werner/Nerding, Winfried, Architektur und Städtebau der 30er/40er Jahre, Bonn, 1997, 2. Aufl.

Edney, Matthew H., Academic Cartography, Internal Map History, and the Critical Study of Mapping Processes, in: Imago Mundi 66 (2014) sup1, S. 83-106.

Ellwein, Thomas, Geschichte der öffentlichen Verwaltung, in: K. König/H. Siedentopf (Hrsg.), Öffentliche Verwaltung in Deutschland, Baden Baden 1997, S. 39-54.

Ernst/Werner, Die Bundesraumordnung von 1945 bis 1965, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Zur geschichtlichen Entwicklung der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung in der Bundesrepublik Deutschland, Hannover 1991, S. 3-31.

Lafreniere, Don/Gregory, Ian/DeBats Don, Introduction to part III, in: I. Gregory/D. DeBats/D. Lafreniere (Hrsg.), *The Routledge Companion to Spatial History*, New York 2018, S. 225-228.

Fisch, Stefan, *Stadtplanung im 19. Jahrhundert: Das Beispiel München bis zur Ära Theodor Fischer*, München, 1988.

Franck-Néel, Catherine/Borst, Wolfgang/Diome, Camille/Branchu, Philippe, *Mapping the land use history for protection of soils in urban planning: what reliable scales in time and space?*, in: *J Soils Sediments* 15 (2015) 8, S. 1687-1704.

Früchtel, Michael, *Der Architekt Hermann Giesler: Leben und Werk (1898-1987)*, [Tübingen], 2008.

Fürst, Dietrich/Mäding, Heinrich, *Raumplanung unter veränderten Verhältnissen*, in: Klaus Borchard/Werner Buchner/Werner Müller/Axel Priebs/Dietmar Scholich/Manfred Sinz (Hrsg.), *Grundriss der Raumordnung und Raumentwicklung*, Hannover 2011, S. 11-75.

Ganguly, Madhurima/Aynyas, Rahul/Nandan, Abhishek/Mandal, Prasenjit, *Hazardous area map: an approach of sustainable urban planning and industrial development—a review*, in: *Nat Hazards* 91 (2018) 3, S. 1385-1405.

Gebauer, Klaus-Eckart, *Planung in Regierung und Verwaltung*, in: K. König/H. Siedentopf (Hrsg.), *Öffentliche Verwaltung in Deutschland*, Baden Baden 1997, S. 377-394.

Gotto, Bernhard, *Nationalsozialistische Kommunalpolitik: Administrative Normalität und Systemstabilisierung durch die Augsburger Stadtverwaltung 1933-1945*, München, 2006.

Gropius, Walter/Schultze-Naumburg, Paul, *Walter Gropius und Paul Schultze-Naumburg, „Wer hat Recht? Traditionelle Baukunst oder Bauen in neuen Formen“*, in: *UHU* 1926 7, S. 30-40.

Günzel, Stephan/Nowak, Lars, Das Medium Karte zwischen Bild und Diagramm: Zur Einführung, in: dies. (Hrsg.), KartenWissen. Territoriale Räume zwischen Bild und Diagramm, Wiesbaden 2012, S. 1-33.

Hagen, Joshua/Ostergen Robert, Building Nazi Germany. Place, Space, Architectre, and Ideology, London 2020.

Hagsgård, Johan, På väg: En undersökning av en svensk stadsmotorväg, Göteborg, 2010.

Hain, Simone, Stadtstrasse, in: Vittorio Magnago Lampugnani/Konstanze Sylva Domhardt/Rainer Schützeichel (Hrsg.), Enzyklopädie zum gestalteten Raum. Im Spannungsfeld zwischen Stadt und Landschaft, Zürich 2014, S. 440-451.

Haslinger, P., Die "Arbeit am nationalen Raum": Kommunikation und Territorium im Prozess der Nationalisierung, in: D. Mollenhauer/P. Haslinger (Hrsg.), Arbeit am nationalen Raum. Deutsche und polnische Rand- und Grenzregionen im Nationalisierungsprozess, Leipzig 2005, S. 9-21.

Hasse, Jürgen, Zu Raum und Wahrnehmung in Camillo Sittes Städtebau: Buchbesprechung zu: Gabriele Reiterer (2003): AugenSinn. Zu Raum und Wahrnehmung in Camillo Sittes Städtebau, in: disP 162 (2005) 3, S. 93-94.

Hasselgren, Björn, The Reluctant Infrastructure Manager: 70 Years of Government Ownership of Transport Infrastructure in Sweden, Stockholm, 2013.

Heinemann, Isabel, Wissenschaft und Homogenisierungsplanungen für Osteuropa: Konrad Meyer, der "Generalplan Ost" und die Deutsche Forschungsgemeinschaft, in: Isabel Heinemann/Patrick Wagner (Hrsg.), Wissenschaft - Planung - Vertreibung. Neuordnungskonzepte und Umsiedlungspolitik im 20. Jahrhundert, Stuttgart 2006, 1. Aufl., S. 45-72.

- Hitzer, Hans, *Die Straße: Vom Trampelpfad zur Autobahn; Lebensadern von der Urzeit bis heute*, München, 1971.
- Jordan, David, *Die Neuerschaffung von Paris: Baron Haussmann und seine Stadt*, Frankfurt am Main, 1996.
- Jureit, U., *Das Ordnen von Räumen: Territorium und Lebensraum im 19. und 20. Jahrhundert*, Hamburg, 2012.
- Kaplan, D./Herb, G., How geography shapes National Identities, in: *National Identities* (2011) 13, S. 349-360.
- Kegler, Harald, *Die Herausbildung der wissenschaftlichen Disziplin Stadtplanung: Ein Beitrag zur Wissenschaftsgeschichte*, Weimar, 1986.
- Kegler, Harald, Ernst Kanow und die Geschichte der DDR-Territorialplanung, in: Wendelin Strubelt/Briesen Detlef (Hrsg.), *Raumplanung nach 1945. Kontinuitäten und Neuanfänge in der Bundesrepublik Deutschland*, Frankfurt am Main 2015, S. 317-354.
- Kegler, Harald, Raumordnung und sein "Erfinder": Ein Schlüsselbegriff wird 90, in: *PlanerIn* (2017) 2, S. 38-39.
- Keyzer, M. de/Jongepiper, I./Soens, T., Consuming maps and producing space: Explaining regionale variations in the reception and agency of mapmaking in the Low Countries during the medieval and modern periods, in: *Continuity and Change* (2014) 29, S. 209-240.
- Klotz, Sabine, "Ich selbst hatte mich nie mit parteipolitischen Tendenzen befasst.": Fallstudien zu Entnazifizierung und Spruchkammerverfahren von Architekten in Bayern, in: Winfried Nerdingen/Inez Florschütz (Hrsg.), *Architektur der Wunderkinder. Aufbruch und Verdrängung in Bayern 1945-1960*, München 2005, S. 32-43.
- Klotz, Sabine, "Auch ich hatte schlimme Jahre.": Vom Postbaurat in München zum Ministerialrat in Berlin. Walther Schmidts Tätigkeit im

Dritten Reich 1933-1945, in: Winfried Nerdinger (Hrsg.), Walther Schmidt 1899-1993. Von der Postbauschule zum Stadtbaurat von Augsburg, Berlin 2008, S. 29-62.

Krajewski, Markus, Am Grünen Tisch: Skizze zu einer kurzen Geschichte bürokratischer Fernsteuerung, in: Dirk van Laak/Dirk Rose (Hrsg.), Schreibtischtäter. Begriff - Geschichte - Typologie, Göttingen 2018, S. 95-112.

Kröger, Philipp, Die Grenzen des Vergleichs, in: Geschichte und Gesellschaft 47.4 (2021), S. 623-647.

Kunz, A., Verkehrsgeschichte und Computerkartographie, in: Dietrich Ebeling (Hrsg.), Historisch-thematische Kartographie. Konzepte - Methoden - Anwendungen, Bielefeld 1999, S. 48-60.

La Speranza, Marcello, Brisante Architektur: Hinterlassenschaften der NS-Zeit: Parteibauten, Bunker, Weihestätten, Graz/Stuttgart, 2016.

Langhagen-Rohrbach, Christian, Raumordnung und Raumplanung, Darmstadt, 2010, 2., durchges. Aufl.

Latour, Bruno, Eine neue Soziologie für eine neue Gesellschaft: Einführung in die Akteur-Netzwerk-Theorie, Frankfurt am Main, 2019, 5. Auflage.

Latour, Bruno, Wir sind nie modern gewesen: Versuch einer symmetrischen Anthropologie, Frankfurt am Main, 2019, 7. Auflage.

Laurance, William F., Wanted: AI experts to map road-building boom, in: Nature 558 (2018) 7708, S. 30.

Leendertz, Ariane, Ordnung schaffen: Deutsche Raumplanung im 20. Jahrhundert, Göttingen, 2006.

Leupold, David, 'Building the Internationalist City from Below', in: International Labor and Working-Class History 100 (2021), S. 22-59.

- Löhr, Rolf-Peter, Die kommunale Flächennutzungsplanung: E. Unters. zu Organisation u. Verfahren d. vorbereitenden Bauleitplanung nach d. Bundesbaugesetz, Siegburg, 1977.
- Madajczyk, Czesław, Vom Generalplan Ost zum Generalsiedlungsplan, 1994.
- Michel, Boris, Für eine poststrukturalistische Perspektive auf das Machen und die Macht von Karten: Replik auf Ball und Petsimeris, in: Forum Qualitative Sozialforschung/Forum: Qualitative Social Research 11 3.
- Mießner, Michael, Die Raumordnungspolitik der Bundesrepublik in der Nachkriegszeit, in: Wendelin Strubelt/Briesen Detlef (Hrsg.), Raumplanung nach 1945. Kontinuitäten und Neuanfänge in der Bundesrepublik Deutschland, Frankfurt am Main 2015, S. 197-224.
- Mitchell, Katharyne/Elwood, Sarah, Intergenerational Mapping and the Cultural Politics of Memory, in: Space and Polity 17 (2013) 1, S. 33-52.
- Monheim, Heiner/Monheim-Dandorfer, Rita, Strassen für alle: Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft, Hamburg, 1990.
- Monmonier, Mark S., How to lie with maps, Chicago, Ill., 1991.
- Mönninger, Michael, Vom Ornament zum Nationalkunstwerk: Zur Kunst- und Architekturtheorie Camillo Sittes, Wiesbaden, 1998.
- Mose, J./Strüver, A., Diskursivität von Karten: Karten im Diskurs, in: G. Glasze/A. Mattissek (Hrsg.), Handbuch Diskurs und Raum. Theorien und Methoden für die Humangeographie sowie die sozial- und kulturwissenschaftliche Raumforschung, Bielefeld 2009, S. 315-326.
- Müller, Winfried, Gauleiter als Minister: Die Gauleiter Hans Schemm, Adolf Wagner, Paul Giesler und das Bayerische Staatsministerium für Unterricht und Kultus 1933-1945, in: Zeitschrift für Bayerische Landesgeschichte 60 (1997), S. 973-1022.

Nagler, Gregor, Walther Schmidt als Stadtbaurat in Augsburg 1951-1966, in: Winfried Nerdinger (Hrsg.), Walther Schmidt 1899-1993. Von der Postbauschule zum Stadtbaurat von Augsburg, Berlin 2008, S. 75-97.

Nagler, Gregor, Der Wiederaufbau Augsburgs nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg: Baupolitik, Stadtplanung und Architektur, München, 2015.

Nerdinger, Winfried, Aufbrüche und Kontinuitäten: Positionen der Nachkriegsarchitektur in der Bundesrepublik, in: Winfried Nerdinger/Inez Florschütz (Hrsg.), Architektur der Wunderkinder. Aufbruch und Verdrängung in Bayern 1945-1960, München 2005, S. 8-23.

Nerdinger, Winfried, Walther, Schmidt: Zur Einführung in Leben und Werk eines vielgesichtigen Architekten und schwierigen Baubeamten, in: ders. (Hrsg.), Walther Schmidt 1899-1993. Von der Postbauschule zum Stadtbaurat von Augsburg, Berlin 2008, S. 8-10.

Nerdinger, Winfried/Florschütz, Inez (Hrsg.), Architektur der Wunderkinder: Aufbruch und Verdrängung in Bayern 1945-1960, München, 2005.

Neubert, Christoph, Innovation, Mobilisierung, Transport: Zur verkehrstheoretischen Grundlegung der Akteur-Netzwerk-Theorie in Bruno Latours Aramis, or the Love of Technology, in: Christoph Neubert/Gabriele Schabacher (Hrsg.), Verkehrsgeschichte und Kulturwissenschaft. Analysen an der Schnittstelle von Technik, Kultur und Medien, Bielefeld 2013, S. 93-142.

Pápay, Gyula, Kartenwissen - Bildwissen - Diagrammwissen- Raumwissen: Theoretische und historische Reflexionen über die Beziehungen der Karte zu Bild und Diagramm, in: Stephan Günzel/Lars Nowak (Hrsg.), KartenWissen. Territoriale Räume zwischen Bild und Diagramm, Wiesbaden 2012, S. 45-62.

Pettit, Christopher/Raymond, Christopher/Bryan, Brett/Lewis, Hayden, Identifying strengths and weaknesses of landscape visualisation for effective communication of future alternatives, in: *Landscape and Urban Planning* (2011) 100, S. 231-241.

Reichel, Peter, Nach Diktatur, Krieg und Gewaltverbrechen: Wiederaufbau, politischer Wandel und Vergangenheitsbewältigung: die Bundesrepublik in den fünfziger Jahren, in: Winfried Nerdinger/Inez Florschütz (Hrsg.), *Architektur der Wunderkinder. Aufbruch und Verdrängung in Bayern 1945-1960*, München 2005, S. 44-57.

Rinn, Gregor M., *Das Automobil als nationales Identifikationssymbol: Zur politischen Bedeutungsprägung des Kraftfahrzeugs in Modernitätskonzeptionen des "Dritten Reichs" und der Bundesrepublik*, Humboldt-Universität zu Berlin, Philosophische Fakultät I, 2008.

Roeck, Bernd, Holl, Elias, in: Günther Grünsteudel/Günther Hägele/Rudolf Frankenberger (Hrsg.), *Stadtlexikon Augsburg* 1998.

Röger, Maren, Presse, allgemeine, in: Stephan Scholz/Maren Röger/Bill Niven (Hrsg.), *Die Erinnerung an Flucht und Vertreibung. Ein Handbuch der Medien und Praktiken*, Paderborn 2015, S. 358-372.

Ruckdeschel, Wilhelm, Brunnenmeister, in: Günther Grünsteudel/Günther Hägele/Rudolf Frankenberger (Hrsg.), *Stadtlexikon Augsburg* 1998.

Schelhaas, Bruno/Wardenga, Ute, "Inzwischen spricht die Karte für sich selbst": Transformation von Wissen im Prozess der Kartenproduktion, in: Steffen Siegel/Petra Weigel (Hrsg.), *Die Werkstatt des Kartographen. Materialien und Praktiken visueller Welterzeugung*, München 2011, S. 89-108.

Schröteler-von Brandt, Hildegard, *Stadtbau- und Stadtplanungsgeschichte (Basiswissen Architektur): Eine Einführung*, Wiesbaden, 2013, 2. Aufl. 2013.

Sedlmeyer, Georg-Felix, Augsburg: Die Funktionen der Kriegsschadens erfassung in der Wiederaufbauplanung, in: Lisa Marie Selitz/Sophie Stackmann (Hrsg.), Wertzuschreibungen und Planungslogiken in historischen Stadträumen. Neue Beiträge zur städtebaulichen Denkmalpflege, Bamberg 2019, S. 13-54.

Shand, James, The Reichsautobahn: Symbol for the Third Reich, in: Journal of Contemporary History 19 (1984) 2, S. 189-200.

Skåden, Kristina, The Map and the Territory, in: Transfers 5 (2015) 1, S. 69-88.

Söderström, Ola, Paper Cities: Visual Thinking in Urban Planning, in: Ecumene 3 (1996) 3, S. 249-281.

Stadt Augsburg, Städtische Dienststellen und Betriebe, <https://www.augsburg.de/buergerservice-rathaus/buergerservice/aemter-behoerden/staedtische-dienststellen> 30.7.2020.

Struck, Bernhard/Bavaj Riccardo, Maps, in: Riccardo Bavaj/Konrad Lawson/Bernhard Struck (Hrsg.), Doing Spatial History, New York 2022, S. 39-55.

Van Herzele, Ann/van Woerkum, Cees, On the argumentative work of map-based visualisation, in: Landscape and Urban Planning (2011) 100, S. 396-399.

Van Laak, Dirk, Planung, Planbarkeit und Planungseuphorie, in: Docupedia-Zeitgeschichte (2010).

Van Laak, Dirk, Mythos "Hessenplan": Aufstieg und Wandel einer Landesplanung nach dem Zweiten Weltkrieg, in: Wendelin Strubelt/Briesen Detlef (Hrsg.), Raumplanung nach 1945. Kontinuitäten und Neuanfänge in der Bundesrepublik Deutschland, Frankfurt am Main 2015, S. 127-150.

Van Laak, Dirk/Metzler, Gabriele, Die Konkretion der Utopie: Historische Quellen der Planungsutopien der 1920er Jahre, in: Isabel

- Heinemann/Patrick Wagner (Hrsg.), Wissenschaft - Planung - Vertreibung. Neuordnungskonzepte und Umsiedlungspolitik im 20. Jahrhundert, Stuttgart 2006, 1. Aufl., S.23-44.
- Wagner, Phillip, Stadtplanung für die Welt?: Internationales Expertenwissen 1900-1960, Göttingen, op. 2016.
- Wierling, Dorothee, Oral History, in: Michael Maurer (Hrsg.), Neue Themen und Methoden der Geschichtswissenschaft, Stuttgart 2003, S. 81-151.
- Wieser, Matthias, Das Netzwerk von Bruno Latour: Die Akteur-Netzwerk-Theorie zwischen Science & Technology Studies und poststrukturalistischer Soziologie, 2012.
- Wietschorke, Jens, Volkskultur im Planquadrat: Eine wissensgeschichtliche Skizze zur Kartierung als sozialer Praxis, in: Zeitschrift für Kulturwissenschaften (2018) 1, S. 45-55.
- Witzmann/Karlheinz, Zur Geschichte der Landesplanung in Bayern nach dem 2. Weltkrieg: Regierungsbezirke und Regionen, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Zur geschichtlichen Entwicklung der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung in der Bundesrepublik Deutschland, Hannover 1991, S. 134-152.
- Wolf, Barbara, Neues Bauen für die Post: Walther Schmidt als Architekt der Oberpostdirektion München (1923-1934), in: Winfried Nerdinger (Hrsg.), Walther Schmidt 1899-1993. Von der Postbauschule zum Stadtbaurat von Augsburg, Berlin 2008, S. 11-28.
- Wood, Denis, Rethinking the Power of Maps, New York 2010.

ANHANG

Transkript des Interviews mit Tobias Häberle, Leiter des Teams Besondere Städtebauliche Planung und Sanierungsmaßnahmen beim Stadtplanungsamt Augsburg. Geführt am 15. Juli 2020 (Häberle, Tobias, Interview zur Augsburger Stadtplanung, 15.07.2020):

Elischa Matthias Rietzler (EMR): Die erste Frage, die ich hätte, wäre eine zu Ihrer Person, zu Ihrem akademischen und beruflichen Hintergrund, vor Ihrer Arbeit im Stadtplanungsamt. #00:00:13-1#

Tobias Häberle (TH): Ich habe Architektur und Stadtplanung studiert in Stuttgart. Und dort im Anschluss, und parallel zum Studium, in freien Planungsbüros als Stadtplaner gearbeitet. Dann ein Referendariat beim Freistaat Bayern gemacht und 2004 mit dem Staatsexamen abgeschlossen. Seitdem arbeite ich im Stadtplanungsamt für die Stadt Augsburg in verschiedenen Funktionen. Ich habe Bebauungspläne gemacht, seit 10 Jahren arbeite ich für die Stadtsanierung und seit 2 Jahren als Stellvertreter von Herrn Spielberger #00:01:01-5#

EMR: Ist Ihnen während der Studienzeit ein Dozent besonders in Erinnerung geblieben, in Bezug auf die Vermittlung von Stadtplanung? #00:01:15-6#

TH: Ich habe mir, was in Stuttgart relativ einfach möglich war, mein Diplomthema und den betreuenden Professor selbst ausgesucht.

Was in der Architektur eher ungewöhnlich ist. Bei diesem Professor habe ich später auch im Büro gearbeitet und das war der Herr Wolfgang Schwinge, der über die Grundlagen der modernen Architektur und des Städtebaus gelehrt hat. Also etwas den theoretischen Überbau behandelt hat. #00:01:50-7#

EMR: Haben Sie auch noch Einblick in die Stuttgarter Geschichte der Architekturlehre bekommen, die ja gerade in Bezug auf die Stuttgarter Schule zu sehen ist? #00:01:59-3#

TH: Ja klar! Stuttgarter Schule war immer wieder ein Thema, aber das ist jetzt nicht so, dass wir alle nur noch Weißenhofsiedlungen ... (leicht lachend) #00:02:07-8#

EMR: Klar (lachend). Wie würden Sie denn Ihren aktuellen Aufgabenbereich hier im Stadtplanungsamt beschrieben? Was Sie im Alltäglichen tuen. #00:02:15-7#

TH: Zusammen mit meinen Kollegen aus dem Bereich Stadtsanierung - wir sind insgesamt fünf Planer - kümmern wir uns um sogenannte benachteiligte Stadtteile. Stadtteile wo es städtebauliche Probleme, wo es aber vielleicht auch Probleme mit der Nahversorgung oder im Zusammenleben der Leute gibt. Diese Gebiete sind dann vielleicht auch unversorgt mit Grünflächen oder Ähnliches. Wir entwickeln gemeinsam mit den Bewohnern vor Ort Strategien wie man das verändern kann und probieren das, mit Unterstützung von

Fördermitteln von Bund und Land, Schritt für Schritt umzusetzen. Das ist immer ein sehr langwieriger Prozess. Die Erarbeitung von dieser Strategie dauert anderthalb Jahre und das anschließende Umsetzen dauert 15 Jahre, 20 Jahre, an manchen Projekten arbeiten wir vielleicht auch schon seit 30 Jahren. Vielleicht kennen Sie die soziale Stadt Oberhausen, das ist eins unserer Gebiete. Oder ganz klassisch die Altstadtsanierung, überall wo Kopfsteinpflaster ist (unv.) die Stadtsanierung, um Kanäle aufzudecken, die Gebäude zu sanieren ... Das letzte Projekt war der Elias-Holl-Platz, der umgestaltet wurde, und solche Dinge. #00:03:31-3#

EMR: Dann eine eher umfassende Frage: Was würden Sie im Moment als vorrangige Aufgabe des Stadtplanungsamtes, derzeit im Allgemeinen, sehen? #00:03:45-2#

TH: Die wichtigste Aufgabe (...) naja, da muss man jetzt unterscheiden zwischen drängend und wichtig. Die drängendste Aufgabe ist der akute Mangel an Wohnraum. Wohnen Wohnen Wohnen. Es gibt jede Menge Bauleitplanverfahren für große neue Wohnvorhaben, die sich alle im Innenbereich der bereits verbauten Stadt abspielen. Also, dass da Brachflächen umgenutzt werden, wie jetzt auf dem AKS-Gelände oder am Bahnhof diese Ladehöfe oder die ganzen Kasernenflächen, solche Dinge. Weil die Stadt Augsburg beschlossen hat nicht die grüne Wiese zu zubetonieren, sondern erst mal nachzuverdichten. Da läuft gerade ganz viel mit Hochdruck und weil man aber auf absehbare Zeit weiß, dass das nicht reichen wird, sind

wir genauso parallel daran in Haunstetten eine Fläche von 200 Hektar, das ist so groß wie die gesamte historische Altstadt, zu überplanen mit einem neuen Stadtquartier, in dem dann auch einmal 12.000 Menschen leben sollen, was absolut State of the Art sein soll, also das ist ein Plusenergieviertel, was nach allen Maßstäben der Nachhaltigkeit organisiert, wo es eben ein innovatives Mobilitätskonzept und solche Dinge gibt. Das sind zwei Prozesse, die gleichzeitig laufen. Einerseits ganz schnell Wohnraum zu schaffen, im Innenbereich, andererseits langfristig dieses neue Stadtquartier planen. Und dann gibt es andere Themen, die nicht so drängend sind, aber genauso wichtig. Zum Beispiel der Klimawandel, also dass wir uns mit neuen Arten der Mobilität auseinandersetzen, auch in der schon bestehenden Stadt, und vor allen Dingen auch mit Klimawandelanpassung, also wie reagieren wir als Stadt darauf, wenn es im Sommer immer heißer wird oder wie reagiert man auf Starkregenfälle. Wie sehen unsere öffentlichen Gebäude aus, wie müssen Wohngebäude organisiert sein, damit das dann auch funktioniert? Das denke ich sind so die wichtigen Themen, gerade bei denen alle irgendwie mitarbeiten. #00:06:05-9#

EMR: Vielleicht gleich im Anschluss an die Frage von Klimawandel und Energieeffizienz, wie spielt denn der Ausbau oder die Planung von Verkehrsinfrastruktur oder Verkehrsplanung im Allgemeinen dar mit hinein? #00:06:19-1#

TH: Wir legen als Stadtplanungsamt großen Wert darauf, dass der

Verkehr (...) wenn Sie andere Leute fragen sehen die das wahrscheinlich anders (...) aber wir legen großen Wert darauf das der Verkehr kein Selbstzweck ist. Verkehr ist immer eine Funktion von vielen, eine dienende Funktion und wir glauben das Verkehr immer städtebaulich betrachtet werden muss. Es gibt ja so Leute die sagen: an der Kreuzung brauchen wir noch drei Abbiegespuren mehr und die Ampel muss so und so viel Sekunden länger grün haben, damit es keinen Stau gibt. Das ist schon auch wichtig das so zu betrachten, aber eigentlich muss man schauen was für ein städtebauliches Ziel man hat und wie kann ich dann den Verkehr organisieren, um dieses Ziel zu erreichen. Im Zweifelsfall fahren die Autos dann ein bisschen langsamer, oder im Zweifelsfall werden ein paar Parkplätze aufgelöst, damit da noch ein ordentlicher Radweg durchpasst oder wie auch immer. Wir glauben der Verkehr ist kein Selbstzweck, der Verkehr muss stadtverträglich gemacht werden. Gerade wenn Sie die nach dem Krieg durch die Altstadt geschlagenen Schneise Karlstraße-Grottenau anschauen, das hat ja keine Aufenthaltsqualität, das teilt die Stadt in zwei Hälften, da überlegen wir gerade wie man sowas wieder ein Stück weit zurückbauen kann. Wir erkennen, dass der Raum, der da nach dem Krieg geschaffen wurde, durchaus eine ästhetische Qualität hat, das ist auch gestaltet wie die Gebäude da stehen und welche Dachformen die haben, mit diesen überhohen Erdgeschossen und solche Dinge, aber im Moment hält man sich da nicht gerne auf, weil es einfach eine Stadtautobahn in Anführungsstrichen ist, die so vom Verkehr belastet ist, dass sie eigentlich nur trennt und niemand sich da aufhalten mag. Da überlegen wir wie

kann dieser öffentliche Raum anders gestaltet werden, dass er auch schon Mobilität ermöglicht, aber dass er auch schon für die Leute da ist, die da wohnen, die da ihren Laden betreiben, die da ihre Freunde im Eiscafé treffen wollen oder, die da eine politische Demonstration machen wollen, alles was sonst im öffentlichen Raum auch so stattfindet. #00:08:35-8#

EMR: Sehen Sie da noch Wechselwirkungen aus dieser Planung, die Sie ja schon angesprochen haben, die auch vor 1945 und gerade in der Nachkriegszeit unter dem Motto autogerechte Stadt schon durchgesetzt wurde? Sie haben den Durchbruch in der Innenstadt ja schon angesprochen, sehen Sie da noch weitere Dinge, die Sie aus heutiger Sicht anders machen würden oder die aus heutiger Planungsebene nicht mehr vielleicht *State of the Art* sind? #00:08:59-9#

TH: Naja klar. Also generell muss in allen Köpfen ein (...) also andersherum: Der Königsplatz ist ein gutes Beispiel: das war vorher eine dreispurige Bundesstraße, und heute ist es eine Fußgängerzone und trotzdem ist die Welt nicht untergegangen, und alle anderen, die Autos fahren einen kleinen Umweg und alle anderen Verkehrsteilnehmer, das ist ja auch Verkehr, Fußgänger sind auch Verkehr, Fahrradfahrer und Straßenbahn haben davon einen Riesenvorteil und es ist ein Ort geworden an dem sich die Leute auch gerne aufhalten, wann immer dort etwas stattfindet. Dieses reine Planen für das Automobil, das hat eigentlich keine Zukunft, wenn Sie uns fragen,

sondern im öffentlichen Raum muss mehr stattfinden. Natürlich darf da auch mal ein Auto langfahren und es darf vielleicht auch eins parken, aber es darf nicht den ganzen öffentlichen Raum dominieren, weil der ist erstmal für die Menschen da. Deswegen muss in den Köpfen auch ein Wandel stattfinden. Bisher hatten wir immer so geplant, das waren die Stadtplaner und das waren aber auch viel Verkehrsplaner und Bauingenieure, wenn etwas politisch diskutiert wurde: Der Verkehr muss fließen, das muss funktionieren. Dann hat man mal ausgerechnet wie viel Platz die Autos brauchen, und das ist immer erstaunlich viel, und um den ganz kleinen Rest der übrig bleibt durften sich dann alle Anderen Streiten. #00:10:45-1#

EMR: Von welchem Zeitraum reden Sie jetzt gerade von der Einordnung her? #00:10:49-4#

TH: Würde ich mal sagen das waren die 60er, 70er, 80er Jahre, so grob. Und dann begann langsam ein Umdenkensprozess, der jetzt auch seit ein paar Jahren in der Straßenverkehrsordnung angekommen ist, zum Beispiel, oder in den Richtlinien für den Entwurf von Verkehrsanlagen, und jetzt muss man das eigentlich anders herum denken und überlegen: Wie viel Platz brauchen die Menschen und wie viel brauchen die Fahrradfahrer und wie viel Platz habe ich dann noch übrig für die Autos. Also ich muss jetzt mal von außen nach innen denken und nicht erst so (unv.) #00:11:27-4#

EMR: Ja #00:11:27-4#

TH: Ja. Aber es ist gerade eine spannende Umbruchsphase und es ist immer noch nicht in allen Köpfen angekommen. Wie wir die Maximilianstraße umgebaut haben, ist um jeden einzelnen Parkplatz diskutiert worden, da ist ja ungefähr die Hälfte der Parkplätze verschwunden, und das war keine einfache Diskussion mit den Einzelhändlern und Gastronomen. #00:11:52-1#

EMR: Sie sprechen gerade schon ein bisschen die Entscheidungsfindung an. Wie würden Sie denn die Entscheidungsfindung bei so übergreifender Planung beschreiben, also welche Akteure spielen da eine vorwiegende Rolle? #00:12:05-3#

TH: Das ist jetzt die Frage was Sie mit übergreifender Planung meinen? #00:12:11-9#

EMR: Also Stadtplanung, wir waren gerade bei Verkehrsplanung, wenn es zum Beispiel darum geht Baulinienpläne festzusetzen und so weiter. Welche Akteure da eine entscheidende Rolle spielen? #00:12:24-6#

TH: Also zum Teil muss man unterscheiden. Es gibt sogenannte formelle Planungen, das sind Bebauungspläne, durch die konkret Baurecht geschaffen wird. Dafür gibt es ein ganz streng reguliertes Verfahren im Baugesetzbuch, das sieht vor, dass der Stadtrat einen Eingangsbeschluss fasst, und dann gibt es eine frühzeitige

Beteiligung der Öffentlichkeit und eine frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange. Das sind überwiegend andere Fachbehörden und Verbände, Naturschutzverbände oder solche Dinge. Das fließt dann alles in die Planung ein, die beschließt der Stadtrat dann nochmal. Dann gibt es nochmal eine öffentliche Beteiligung und eine Beteiligung dieser Träger öffentlicher Belange und dann beschließt es der Stadtrat zum dritten Mal und dann entsteht dieses Baurecht. Da ist ganz klar vorgeschrieben wer wie, wann, wo beteiligt wird. Spannender ist es bei der sogenannten informellen Planung, Planung die jetzt keine unmittelbare rechtliche Auswirkung hat, zum Beispiel irgendwelche Rahmenpläne oder städtebaulichen Entwicklungskonzepte oder so. Da legen wir immer Wert darauf, dass klar die Fachämter mit eingebunden werden, was weiß ich, das Tiefbauamt, das Amt für Grünordnung, die Denkmalschutzbehörde, wer auch immer, die Stadtwerke, das Umweltamt, (unv.) #00:14:04-7#

EMR: Aber eben vor allem die städtischen Entscheidungsträger logischerweise? #00:14:07-0#

TH: Städtische Ämter ja, aber die Entscheidung treffen dann schon (...) die Entscheidung wird wo anders getroffen, das ist immer ganz wichtig. Das wir aber auch die Bürger einbinden klar. Möglichst die Bürger im Stadtviertel, die Bürger vor Ort, die kenne sich ja am besten aus. Wir sagen immer das sind die Experten vor Ort, die leben da, die wissen wirklich was funktioniert was funktioniert nicht, was wäre gut,

was wäre nicht gut. Und das fließt dann alles ein in die Planung. Wir probieren immer abzuwägen und da kommen ganz unterschiedliche Anforderungen, werden da an uns herangetragen. Die einen sagen wir brauchen hier mehr Platz für dieses produzierende Unternehmen, die schaffen Arbeitsplätze, die anderen sagen ja aber die Bäume müssen stehen bleiben, der kann da nicht erweitern. Unser Job ist es dann immer zu probieren einen Ausgleich zu finden zwischen in dem Fall jetzt Arbeitsplätzen und Bäumen, das ist jetzt ein ganz plakatives Beispiel. Denen legen wir den Versuch eines Ausgleichs, legen wir dem Stadtrat vor und die treffen am Ende die Entscheidung, die sagen ja so machen wir das, oder die sagen ne wir finden die Leute mit den Bäumen, die haben mehr recht, bitte liebe Verwaltung überarbeitet das nochmal, nehmt die Gewerbebebauung zurück, dass mehr Bäume stehen bleiben können. #00:15:34-6#

EMR: Wie ist auf Ihrem Erfahrungsschatz da die Verteilung der Entscheidungsfindung? Also wird da doch mehr auf das Stadtplanungsamt gehört oder wie setzt sich das zusammen?
#00:15:44-2#

TH: Es kommt ganz selten zu so Kampfabstimmungen, sondern meistens bespricht man die Dinge in ganz vielen Gesprächsrunden vorher und man sucht immer eine Lösung mit der alle eigentlich mitgehen können. Vielleicht kann die Gewerbehalle erweitert werden und er pflanzt dann 20 Meter weiter doppelt so viele Bäume oder er macht ein riesen Gründach oder was auch immer. Wir

probieren immer eigentlich eine Lösung zu finden, bei der alle mitgehen können, und das gilt auch für die Politik, das ist dann vorallendingen die Aufgabe des Baureferenten vom Herrn Merkle, der bindet die politischen Parteien sehr frühzeitig in diese Planungsprozesse mit ein, gibt uns dann deren Vorstellungen, Ideen, Anregungen mit, sodass wie eigentlich am Ende meistens einen Plan vorlegen in dem sich alle irgendwie wiederfinden, sodass es jetzt ganz selten zu Kampfabstimmungen kommt. Natürlich, was weiß ich, gibt es mal Leute die sagen: wir sind, unsere Belange sind nicht berücksichtigt worden, häufig geht es da um Schleichverkehr durch irgendwelche Wohnviertel oder so. Da haben die Leute Angst und sagen was die Stadt da vorschlägt das kann nicht funktionieren, wir haben das denen zwar gesagt aber die hören nicht auf uns. Aber im Normalfall findet man eigentlich immer eine Lösung. In vielen vielen Schleifen, und deswegen dauert das auch so lange, in vielen Gesprächen, vielen Schleifen, findet man dann auch eine Lösung mit der alle eigentlich mitgehen können. #00:17:27-4#

EMR: Mit welchen Planungsinstrumenten arbeiten Sie jetzt im Stadtplanungsamt konkret und wie ist da jetzt auch die Verbindung zum Stadtvermessungsamt oder dem Geodatenamt, gerade wenn es um graphische Planung geht? #00:17:41-9#

TH: Wir arbeiten natürlich (...) das hängt jetzt ein bisschen davon ab ob es um eine formelle Planung also einen Bebauungsplan handelt, da gibt es ganz streng vorgeschrieben eine sogenannte

Planzeichenverordnung und eine digitalen Standort, der heißt X-Planung, dass das auch alle Behörden in Deutschland untereinander austauschen können, da gibt es eine spezielle Software mit speziellen Dateikonventionen und das wird hier angewendet, und das wird in allen Planungsbüros angewendet, die für uns planen. Da beißt die Maus keinen Faden ab, das ist so. Bei diesen informellen Planungen bei den Rahmenplänen oder städtebaulichen Entwicklungskonzepten oder solchen Dingen, da sind wir wesentlich freier das geht von der Handskizze, Sie sehen es hier an der Wand hängen [zeigt auf die Wand seines Büros] über irgendwelche CAD-Pläne bishin zu zusammenkolagierten Luftbildern oder was auch immer. Also da kann man wesentlich freier Arbeiten, da gibt es jetzt keinen Standard und das Geodatenamt, das Stadtvermessungsamt, das ist für uns (...) ganz wichtig weil wir die Grundlage für die Planung kriegen, also die stellen uns die digitale Stadtgrundkarte zur Verfügung. Ich weiß nicht ob Sie das schonmal angucken konnten, das Geoportal auch?

#00:19:19-8#

EMR: hm (bejahend) #00:19:20-6#

TH: Mit allen Informationen die für uns ganz wichtig sind. Sei es jetzt der Grundwasserstand, sei es Geländehöhen, sei es historische Karten, die man da einblenden kann, oder was auch immer. Dafür ist das Geodatenamt für uns ganz wichtig, weil sie uns die Planungsgrundlage liefern. #00:19:38-6#

EMR: Würden Sie jetzt, gerade, wir haben jetzt über graphische Planung geredet, gerade diese vereinheitlichten Zeichensysteme, bei dieser formellen Planung. Würden sie jetzt da irgendwie einen Einfluss, abgesehen jetzt von dem Planungsinstrument an sich, auf Ihre Planung sehen oder ist das tatsächlich einfach nur faktische Grundlage mit der dann gearbeitet werden kann? #00:20:00-4#

TH: Also das gab es vorher ja auch schon in analogen Zeiten, da gab es auch einen einheitlichen Standard für Bebauungspläne, die sahen auch in ganz Deutschland gleich aus. Das ist aber auch, das folgt ja auch einer gewissen Logik, weil ich in so einem Bebauungsplan nur gewisse Dinge regeln kann und andere Dinge eben nicht. Und insofern ist es eigentlich logisch, dass ich dafür auch bestimmte Zeichensätze verwende, egal ob die jetzt von Hand oder digital gemacht sind. Da ist eigentlich das Werkzeug passend zum Inhalt gewählt worden. Der Inhalt ist vom Gesetzgeber definiert, im Paragraph neun des Baugesetzbuches, das darf ich regeln. Alles was da nicht drin steht darf ich nicht regeln. Und damit ich das regeln kann ist mir eine, sind mir gewissen Planzeichen an die Hand gegeben. Interessanter ist es bei diesen informellen Planungen, da bin ich ja ganz frei, da kann ich tun und machen was ich will und da hat sicher die Art der Darstellung etwas mit der beeinflusst sicher irgendwie auch die Inhalte. Also wenn Sie jetzt über digitale 3D-Modelle nachdenken da komm ich vielleicht zu einem anderen Ergebnis als wenn ich 2D mein Skizzennpapier drüberlege und dann mit dem Stift nach einer Lösung suche. Ich will jetzt nicht sagen was

besser und was schlechter ist, aber ich glaube ich komme zu anderen Vorschlägen, anderen Lösungen, genau. #00:21:43-1#

EMR: Aber Sie würden schon sagen, dass der überwiegende Großteil der Planung einfach durch visuelle Medien oder visuelle Planungsinstrumente letztendlich bearbeitet wird? #00:21:52-1#

TH: Das weiß ich nicht. Große Teile unserer Arbeit findet im Gespräch statt. Man hat immer so die Vorstellung im Stadtplanungsamt sitzen Leute, die zeichnen den ganzen Tag großartige Pläne, das ist eigentlich gar nicht so, sondern die allermeiste Zeit verbringen wir im Gespräch mit anderen Planungsbeteiligten, weil wir ja, ich habe es ja geschildert, diese gerechte Lösung vorschlagen müssen, sind wir eigentlich ständig im Gespräch mit Menschen und suchen nach einem Weg für die Planung und dementsprechend verfassen wir auch viele Texte. Die ganzen Beteiligungsverfahren, die sind überwiegend textbasiert und auch was wir dem Stadtrat vorlegen, das ist meistens ein zwei Pläne und dazu aber zweihundert Seiten Text, indem ganz viel Information steht. Also ich würde mal sagen, der Text, die Sprache, ist gleichwertig zu den graphischen Medien, die wir benutzen. #00:22:54-3#

EMR: Sie haben vorhin auch schon mal den Zeitraum angesprochen, auf den Teile der Planung ausgelegt sind. Wenn wir jetzt von solchen langfristigen Projekten sprechen, wie Sie jetzt mit Wohnraum und Kohäsionsflächen und so weiter gesprochen haben, von was für

einem Zeitraum, oder welchen Zeitraum im Allgemeinen bearbeiten Sie da? Oder wie weit planen Sie im Voraus? #00:23:15-9#

TH: Also wir haben jetzt ganz aktuell im letzten Jahr beschlossen ein Stadtentwicklungskonzept, das ist so, sage ich mal im gröbsten Maßstab an manchen Stellen noch ein bisschen wagen, noch nicht so ganz konkret bis ins Detail, legt es die Leitlinien für die Stadtentwicklung bis 2050 fest. Das sind so die Zeiträume in denen wir in die Zukunft gucken. Und aus diesem Stadtentwicklungskonzept, so ist die ideale Lehre, dass wird dann für Teilbereiche der Stadt noch weiter konkretisiert, und dann noch mal konkretisiert, und dann gibt es so einen Bebauungsplan und dann am Ende kann irgendjemand ein Haus planen, oder ein Spielplatz, oder was auch immer. Natürlich passiert das alles gleichzeitig, natürlich werden gleichzeitig Grünanlagen geplant die dann bottom-up wieder in die übergeordneten Planungen eingespeist werden, das geht in beide Richtungen. Aber bis 2050 ist so der größte Planungshorizont. Wenn wir uns jetzt natürlich mit dem Spielplatz in der Jakobervorstadt beschäftigen, dann hätten wir gerne, dass der nächstes Jahr gebaut wird, das ist auch klar. #00:24:39-6#

EMR: Es geht ja, oder allgemein beschäftige ich mit Kontinuitäten der Stadtplanung inwieweit würden Sie sagen, dass die Planung, wie sie in der Vergangenheit geschehen ist, oder bis zu welchem Zeitraum Ihre heutige Planung beeinflusst, oder wie weit ihre heutige Planung von den Beschlüssen, wann auch immer in der Vergangenheit, da die

Kontinuitäten zusammenhängen? #00:25:09-1#

TH: Das ist eine sehr gute Frage. #00:25:10-3#

EMR: Eine sehr offene Frage ja. #00:25:10-3#

TH: Also da würde ich mal zwei Ebenen unterscheiden. Es gibt so die Ebene des Faktischen, da würde ich sagen das geht so bis zu den Römern zurück. Es gibt die Fläche oben am Pfannenstiel, also im Herzen der römischen Stadt, da sind Bodendenkmäler von so einem historisch oder archäologisch hohem Wert, dass auf dem Grundstück nichts anderes gemacht werden kann. Punkt! Ähnlich ist es jetzt wohl auch, zeichnet sich gerade ab, wo dieses ehemalige Gefängnis in der Karmelitengasse war. Das man da nicht wesentlich mehr machen kann als heute da ist, weil alles darunter super römisch ist. Das sind ganz handfeste historische Überbleibsel oder Überlieferungen, die bis heute auf die Planung wirken. Das andere ist so eine rechtliche Schiene. Alle Bebauungspläne die auf Grundlage des Baugesetzbuches, ich weiß nicht von wann das ist das Erste [steht auf und sucht nach dem Gesetzbuch], irgendwann in den 60er Jahren oder so, müsste ich nachgucken, gefasst worden sind, die gelten solange bis sie aufgehoben werden. Theoretisch gelten die unendlich lang. Das Baugesetzbuch (sucht weiter nach dem Buch) ich liefer Ihnen das gleich nach. Das ist einfach ein juristisches Fakt. Da hat irgendjemand einmal eine blaue oder eine rote Linie gezeichnet und die heißt bis hierhin darfst du bauen und das gilt solange bis da

aufgehoben wird vom Stadtrat. Und ich glaube Ihre Frage zielt aber auf etwas anderes, die zielt auf so grundlegende Ideen und Vorstellungen. Da ändern sich natürlich Einstellungen, wir hatten es schon von der autogerechten Stadt, das ist eine Einstellung die hat man ein paar Jahrzehnte verfolgt und löst sich davon jetzt. Und dann gibt es aber andere räumliche Vorstellungen in den Köpfen, die kommen aus der Geschichte und die sind heute noch ganz wirksam. Zum Beispiel diese Idee einer steinernen Altstadt, drumherum ein dicker grüner Ring im Verlauf der historischen Wallanlagen und dann, was weiß ich, beginnt die Gründerzeitstadt mit ihren Straßenbäumen und sowas. Das ist ganz wichtig für die Identität der Stadt, keine italienische Renaissancestadt hat irgendwie Straßenbäume im Stadtzentrum, und so ist das in Augsburg auch, da ist das Grün gebündelt an besonderen Orten oder in den Hinterhöfen. Wir könnten uns keine Allee in der Maximilianstraße vorstellen, einfach weil es dieses überkommene Bild der steinernen Altstadt, das ist auch ein Wert an sich, und das macht auch die Identität dieser Stadt aus. Und drumherum dann, da wo früher die Stadtmauer war, ein ganz üppiges Grün und dann und solche Bilder in den Köpfen, die sind durchaus, ohne, dass sie jetzt eine rechtliche Verbindlichkeit haben, die sind heute noch Leitlinie und Richtschnur. Wie gesagt anderes ändert sich natürlich, wie gesagt wir hatten es im Verkehr oder ich weiß nicht es gibt ja auch alle paar Jahre mal wieder eine Hochhausdiskussion in Augsburg, da ändern sich die Einstellungen auch. Aber so gewissen Parameter sind schon fix. #00:29:10-2#

EMR: Dann vielleicht ganz konkret nochmal dazu, ich weiß nicht inwieweit Sie da eingebunden waren oder inwieweit Sie da irgendwie noch ein Wissen haben, ist zum Beispiel das Projekt Schleifenstraße. Das ist ja auch über eine lange Zeit geplant worden, also sowohl informell als auch formell zum Teil auch festgelegt was die Baulinien und so weiter angeht. Können Sie da etwas dazu sagen, in diesem Kontext? #00:29:35-4#

TH: Ich kann Ihnen sagen. Also andersherum, ich kann Ihnen zwei Punkte dazu sagen. Erstens probieren wir im Rahmen der Stadtsanierung, ich habe gesagt wir kümmern uns um Stadtteile in denen es Probleme gibt und probieren diese zu lösen, kümmern wir uns im Textilviertel darum die trennende Wirkung der Schleifenstraße aufzuheben. Sei es jetzt mit mehr Fußgängerüberwegen, sei es mit Grünbeziehungen, an der ein oder anderen Stelle ist auch eine Brücke im Gespräch. Das heißt einfach dadurch, dass die Straße an beiden Seiten mal bebaut wird und nicht mehr wie eine Autobahn wirkt, sondern wie eine städtische Straße. Also da in dem Zusammenhang beschäftigen wir uns mit der Schleifenstraße. Aber die Geschichte der Schleifenstraße ist ja auch, darauf spielen Sie an, dass es so eine Vorstellung von einer Trasse gibt, die von einer Planergeneration auf die andere weitergegeben wird und jeder hält die mal frei, damit, wenn man eine Straße braucht, diese auch gebaut werden kann. Und soweas gibt es heute auch noch zum Beispiel für eine Straßenbahnenlinie vom Hauptbahnhof nach Süden. Die ist als irgendeine ganz diffuse rote Linie im Nahverkehrsplan der Stadt bis

was weiß ich wann - 20XX - eingetragen und jeder versucht bei seinen Planungen darauf aufzupassen, dass diese Straßenbahn nicht unmöglich gemacht wird. Dadurch, dass man da ein Haus auf der Trasse genehmigt oder ich weiß nicht was. Solche Situationen gibt es immer wieder, dass man Dinge weit in die Zukunft freihält und sich mal reserviert. Zum Teil für Straßen zum Teil für Straßenbahnen auch, genau. #00:31:35-7#

EMR: Sie haben jetzt dieses diffuse angesprochen, da wurde mal was geplant und es wurde quasi freigehalten. Können Sie vielleicht noch ein bisschen konkreter sagen wie da die Kommunikationsabläufe sind oder durch was das dann wirklich konkret bedingt wird? #00:31:53-2#

TH: Also es gibt am Plärrergelände eine Trasse für eine Straße, die, es gibt ja in Augsburg, wir hatten es vorhin schon von der Karlstraße Grottenau, historisch aus der Historie und der Geographie bedingt, zwei ganz tolle Nord-Süd Verbindungen, aber ganz schlechte Ost-West-Verbindungen. Deswegen gibt es schon seit Jahrzehnten, ich weiß nicht wann das das erste Mal gedacht wurde, in der Stadt die Vorstellung nördlich der Altstadt irgendwie eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung zu schaffen, da bei der Papierfabrik, UPM, (unv.) und dann über das Riedingergelände und dann da bei MAN Roland wieder auf die Badstraße am Plärrer und dann wieder Bürgermeister-Ackermann-Straße, dass man irgendwie die Bürgermeister-Ackermann-Straße mit der MAN-Brücke, Autobahnzubringer,

irgendwie so verbindet. Und für diese Straße gibt es einen Stadtratsbeschluss im Gesamtverkehrsplan, da ist es halt eine dicke blaue Linie, und dieser Stadtratsbeschluss ist für alle anderen, das heißt die Stadtverwaltung, Auftrag praktisch: bitte macht das möglich, dass hier bei Bedarf eine Straße gebaut werden kann und deswegen spielt das in allen Entscheidungen - es gibt noch keine konkrete Planung für die Straße, niemand weiß wie breit die wirklich ist und wo die im Tunnel liegt und wo die auf einer Brücke fährt und ob es da eine Ampel oder nicht, das weiß man noch nicht - aber man weiß es gibt einen Stadtratsbeschluss, hier soll bei Bedarf irgendwann mal eine Straße durchgeführt werden. Und deswegen achtet man darauf, in der städtebaulichen Planung, aber auch in der Verkehrsplanung und in allem was die Stadtwerke machen, dass das nicht unmöglich gemacht wird diese Straße. #00:34:07-7#

EMR: Wie, ich habe vorhin schon die Zusammenarbeit dem Geodatenamt oder dem Stadtvermessungsamt angesprochen, inwieweit arbeiten Sie mit den anderen städtischen Ämtern zusammen, die jetzt am Bau beteiligt sind? Also Hochbauamt, Tiefbauamt und so weiter, Liegenschaftsamt. #00:34:22-6#

TH: Ganz eng, weil die sind im Endeffekt diejenigen, wir betreuen das ja nur bis zu einer bestimmten Stufe und geben das dann ab an die Kollegen, die das dann wirklich zur Umsetzung bringen. Und insofern ist uns ein Anliegen, die von Anfang an mit einzubinden. Also wir sind ja mehr so die wo die Fäden am Anfang alle zusammenlaufen, wir

probieren diese Lösungen zu finden, die allen Belangen gerecht wird und übergeben es dann an die Kollegen wenn es an die Umsetzung geht. #00:34:52-0#

EMR: Also dann sowohl die Zusammenarbeit während dem Planungsprozess als auch dann während der Umsetzung oder gibt es da einen bestimmten Zeitkorridor, der vor allem relevant in der Zusammenarbeit ist? #00:35:00-0#

TH: Nö, also wir haben beim Planungsprozess, die Federführung ist dann halt eine andere, während des Planungsprozesses haben wir den Hut auf und gucken, dass die Anderen irgendwie alle mitmachen und eingebunden sind. Und wenn es dann später an die Ausführung, die Ausführungsplanung, Ausschreibung, tatsächliche Umsetzung geht, haben die Kollegen in den anderen Ämtern, Amt für Grünordnung, Hochbauamt, Tiefbauamt, wenn es um Verträge geht das Liegenschaftsamt oder so haben die dann den Hut auf und binden uns bei Bedarf ein. Aber die Zusammenarbeit ist da sehr eng und würde anders garnicht funktionieren. #00:35:38-5#

EMR: Ich würde Ihnen gerne noch ein historisches oder einfach ein Zitat aus einer Augsburger Zeitung vorlesen und wenn Sie wollen würde ich Sie bitten das zu kommentieren oder Ihre Meinung dazu kund zu tuen. Das Zitat wäre: "Jede Stadt ist ein lebender Organismus. Man kann von einem Herz der Stadt (Altstadt), von den Lungen dieser großen Siedlung (Grünflächen) und dem Gehirn der

Stadt (Rathaus, Regierung und Ähnliches) sprechen. Das Hauptelement in jedem Bebauungsplan bilden die Verkehrsadern, die Straßen, Bahnlinien, Kanäle und vieles Weitere." #00:36:15-0#

TH: [lacht] Das ist aus der Zeitung tatsächlich? #00:36:22-0#

EMR: Also, nicht zeitgenössisch, aber ja. [lachend] #00:36:25-0#

TH: Ja das ist so eine sehr (...) das ist eine sehr funktionalistische Betrachtung von Stadt, die Stadt als irgendwie eine Maschine betrachtet oder eine ein Organismus eben. In Wirklichkeit ist es viel komplizierter, ich habe es ja schon gesagt, dass Straßen sind natürlich Verkehrsräume, sie sind aber auch Aufenthaltsräume und da sollen die Kinder genauso spielen können wie die Autos parken können. Unsere Kollegen aus dem Bildungsreferat sagte: Straßen sind doch Bildungsräume und das Gleiche trifft auch auf die Gebäude zu und auf die Grünanlagen. Also in Wirklichkeit ist es viel mehr ein Durcheinander und ein Kuddelmuddel und die Dinge überlagern sich viel mehr, als das man das so einfach definieren kann, also die Parks sind für die gute Luft und die Straßen sind für die Mobilität, ja und die Altstadt ist das Herz, das ist eine schöne Vorstellung aber die Wirklichkeit ist viel vielschichtiger. #00:37:36-9#

EMR: Aber kommen Ihnen so bildliche Vergleiche, in welchem Kontext auch immer, auch heute noch so unter die Augen oder hören Sie solche Vergleiche auch heute noch, in Ihrer täglichen Arbeit?

#00:37:47-3#

TH: Naja, dass die Altstadt das Herz der Stadt ist das klar sagt man immer noch wobei da geht es glaube ich vorallenden um die Identität. Die Wohngebiete in Augsburg sehen nicht sonderlich anders aus als die Wohngebiete in, was weiß ich, Ulm oder am Stadtrand von München oder wie auch immer. Deswegen ist glaube ich die Innenstadt ganz wichtig für die Identität für eine Stadt, dass ich weiß ok jetzt bin ich in Augsburg und da gibt es die und die lokalen Besonderheiten und, was weiß ich. Und auch damit die Stadtgesellschaft, die Gesellschaft manifestiert sich ja immer in den gebauten Räumen, also das der Rathausplatz frei ist, ist ja auch Ausdruck des politischen Willens der Stadtgesellschaft nach dem Zweiten Weltkrieg. Da haben sich die Bürger ja ganz aktiv dafür eingesetzt. Klar sagt man auch immer noch die Parks sind die grüne Lunge, aber ich glaube man benutzt diese Bilder noch aber denkt nicht mehr so mechanistisch. Glaube ich. #00:38:59-5#

EMR: Vielleicht noch abschließend. Inwieweit gehen Sie jetzt, wenn Sie jetzt Akten sichten und so weiter, einfach im praktischen Sinne, wie weit gehen Sie da zurück? Also inwieweit spielt die Aktensichtung oder wenn Sie etwas nachgucken müssen, für eine informelle Planung zum Beispiel, inwieweit spielt da die Rückbesinnung auf Akten eine Rolle oder wie weit gehen Sie da zurück? #00:39:24-5#

TH: Also wir beschäftigen uns zum Beispiel, wenn wir jetzt

Stadtsanierung betreiben, unser letztes Beispiel ist die Jakobervorstadt oder Haunstetten, das sind so die letzten beiden Stadtgebiete für die wir ein Konzept der Stadtsanierung erarbeitet haben, da gucken wir uns schon ganz intensiv die Geschichte an, von den ersten Anfängen und wie es sich dann weiterentwickelt hat bis heute, weil ganz viele Dinge. #00:39:52-5#

EMR: Worauf gucken Sie da konkret? Haben Sie da irgendwie bestimmte Vorgehensweisen? #00:39:56-5#

TH: Das hängt immer so ein bisschen davon ab, also was uns zum Beispiel in der Jakobervorstadt aufgefallen ist, ist das die Jakoberstraße, da war ja früher auch so ein fester Markt, auch mit festinstallierten Buden, und wenn man dann da steht in der Straße heute und das ist überwiegend eine Verkehrsschneise und man hat dieses historische Bild im Kopf, da gibt es noch so diese allerersten Fotos aus Augsburg, da sieht man das noch, dann denkt man sich: Wow das ist eigentlich ein richtig toller Raum und der könnte für viel mehr genutzt werden. Früher war da Markt. Oder es gibt so besondere Orte und da erfährt man da auf einmal ui hier war das allererste Theater von Augsburg, da wo heute die Augusta-Brauerei Ruine ist. Oder in der Straße Lauterlech ist mal ein Kanal gewesen. Kann man das nicht irgendwie wieder spürbar, erlebbar machen? Da sind so Einzelheiten in der Jakobervorstadt gewesen in Haunstetten war es mehr so, dass man festgestellt hat, das war mal ein ganz kleines Dorf und dann kamen die Messerschmitt-Fabrik und der

Flughafen und dann kamen die Textilunternehmen und dann sind da so ganz unterschiedliche Wohnsiedlungen, wie so im Lehrbuch des Städtebaus, sind so wie so Flecken an dieses Dorf daran gesetzt worden. Und wenn man sich die historische Entwicklung einmal angeschaut hat versteht man auch warum das Viertel A ganz anders aussieht und einen ganz anderen Charakter hat als das Viertel B, weil das halt zu einer ganz anderen Zeit entstanden ist, eine ganz andere Bevölkerungsgruppe angesprochen hat, gab es andere gesellschaftliche Vorstellungen. Und da, die Botschaft für uns in Haunstetten war, ok das ist nicht einfach nur ein Siedlungsbrei, sondern das sind viele unterschiedliche Siedlungen, die zu unterschiedlichen Zeiten entstanden sind und die jeweils ihre eigene Identität haben. Und die wollen wir in Zukunft stärken, oder auf jeden Fall mal beibehalten und das soll nicht so verwischen und da wohnt man in der Messerschmittsiedlung. Eigenhilfe aus den 1920er Jahren, wohnt man anders als in den Wohnsiedlungen aus den 80er Jahren, wo es dann mehr um Geschosswohnungsbau geht und Tiefgarage und alles, ja. Also da ging es mehr um diese Charakteristika der unterschiedlichen Siedlungen. Und so ist das ganz unterschiedlich was man aus der Historie mitnimmt, was einem wichtig ist. In Oberhausen ging es viel um den ehemaligen Verlauf der Wertach, bevor sie kanalisiert wurde, was kann man da vielleicht wieder erlebbar machen, wieder entdecken. Und das sind ganz unterschiedliche Themen und da kann ich Ihnen nicht sagen wir hören 1910 auf mit unserer Recherche, weil alles davor ist irgendwie historischer Plunder [lacht], sondern das hängt davon ab was für

Themen es vor Ort gibt und. #00:43:10-9#

EMR: Nur vielleicht noch ganz kurz, einfach nur auf diese, wie also wie faktisch schaut diese Recherche aus? Also welche Akten werden da konsultiert und so weiter? #00:43:25-4#

TH: Wir gucken in die historischen Kartenwerke, die das Geodatenamt und zu Verfügung stellt. Und wir gucken auch im Stadtarchiv vorbei, was die so finden. Natürlich jetzt nicht im Sinne einer tiefgreifgründigen historischen Recherche, sondern so, dazu ist häufig nicht die Zeit. Trotzdem schauen wir immer auch im Stadtarchiv vorbei und die Kollegen haben auch immer gute Dinge und es gibt auch Sachen, wenn sie ein Büro weitergucken, können wir nachher noch machen, die Kollegen haben den Kilianplan an der Wand hängen. Also der ist irgendwie noch (...) #00:43:56-9#

EMR: Allgegenwärtig. #00:43:57-8#

TH: Der ist eine Heiligkeit. [lacht] Was für konkrete Auswirkungen das auf die Planung von heute hat weiß ich nicht, aber es ist ein Zeichen, dass der hier an der Wand hängt und die Leute ihn noch ernst nehmen. #00:44:15-0#

EMR: Super. Vielen Dank, also ich habe jetzt keine Fragen mehr. Dann würde ich (...) hier pausieren. #00:44:23-5#

TH: Wenn Sie mir ihre Arbeit am Ende dann schick #00:44:26-7#

Ende der Aufzeichnung.