C.H.BECK
WWW.CHBECK.DE

Unverkäufliche Leseprobe

Zeitschrift für Ideengeschichte
Achsenmacht
Heft XIX/1 2025

2025. 128 S., mit ca. 25 Abbildungen
ISBN 978-3-406-83109-6

Weitere Informationen finden Sie hier:
https://www.chbeck.de/38004667

© Verlag C.H.Beck GmbH Co. KG, München
Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt.
Sie können gerne darauf verlinken.

hte

Zeitschrift für Ideengeschichte
Heft XIX/1 Frühjahr 2025

Achsenmacht

Herausgegeben von
Eva Cancik-Kirschbaum,
Ulrich Nolte & Hermann Parzinger

Deutsches Literaturarchiv Marbach
Klassik Stiftung Weimar
Herzog August Bibliothek Wolfenbüttel
Wissenschaftskolleg zu Berlin
Stiftung Preußischer Kulturbesitz Berlin
Kunsthistorisches Institut in Florenz – MPI
Leibniz-Zentrum für Literatur- und Kulturforschung

Begründet von Ulrich Raulff, Helwig Schmidt-Glintzer
und Hellmut Seemann

Herausgeberinnen und Herausgeber:
Sandra Richter
(Deutsches Literaturarchiv Marbach)
Ulrike Lorenz
(Klassik Stiftung Weimar)
Peter Burschel
(Herzog August Bibliothek Wolfenbüttel)
Barbara Stollberg-Rilinger
(Wissenschaftskolleg zu Berlin)
Hermann Parzinger
(Stiftung Preußischer Kulturbesitz)
Gerhard Wolf
(Kunsthistorisches Institut in Florenz – MPI)
Eva Geulen
(Leibniz-Zentrum für Literatur- und Kulturforschung)

Beirat: Kurt Flasch (Bochum), Anthony Grafton
(Princeton), Wolf Lepenies (Berlin), Glenn W. Most
(Chicago/Pisa), Krzysztof Pomian (Paris),
Jan Philipp Reemtsma (Hamburg), Quentin Skinner
(London), Barbara M. Stafford (Chicago)

Geschäftsführende Redaktion:
Stephan Schlak (v.i.S.d.P.)

Redaktion «Denkbild»: Hannah Baader und Hana Gründler

Redaktion «Konzept & Kritik»: Daniel Schönpflug

Mitglieder der Redaktion: Yvonne Albers, Omri Boehm,
Ulrich von Bülow, Jan Bürger, Eva Cancik-Kirschbaum,
Philipp Felsch, Luca Giuliani, Ulrike Gleixner, Claude Haas,
Jens Hacke, Helmut Heit, Markus Hilgert, Martin Hollender,
Jost Philipp Klenner, Reinhard Laube, Marina Martinez
Mateo, Florian Meinel, Moritz Neuffer, Christian Neumeier,
Hedwig Richter, Hole Rößler, Elisa Ronzheimer, Danilo Scholz,
Andreas Urs Sommer, Carlos Spoerhase, Anita Traninger,
Jörg Völlnagel, Julia Voss

Redaktionsadresse:
Zeitschrift für Ideengeschichte
Wissenschaftskolleg zu Berlin
Wallotstraße 19
14193 Berlin

www.z-i-g.de
www.chbeck.de

Die Zeitschrift für Ideengeschichte erscheint viermal jährlich und ist auch im Abonnement erhältlich.

Bezugspreis:
Einzelheft: € 20,00 [D]; € 20,60 [A];
zzgl. Vertriebsgebühren von € 1,55 (Inland); Porto (Ausland)
als E-Book: € 12,99
Jährlich: € 64,00
inkl. Vertriebsgebühren (Inland); zzgl. € 30,00 (Ausland)
Sonderpreis: € 52,00
inkl. Vertriebsgebühren (Inland); zzgl. € 30,00 (Ausland)
Der Sonderpreis gilt für Mitglieder der mit den Herausgeber-Institutionen und ihren Museen, Archiven, Bibliotheken und Instituten verbundenen Vereine gemäß der Liste auf www.z-i-g.de, für Mitglieder des Verbands der Historiker und Historikerinnen Deutschlands e.V. und des Verbands der Geschichtslehrer Deutschlands e.V. sowie für Abonnenten der Marbacher Magazine.

Abo-Service:
Telefon (089) 381 89-750 • Fax (089) 381 89-402
E-Mail: Kundenservice@beck.de

Gestaltung:
vsp-komm.de

Layout und Herstellung:
Simone Decker

Druck und Bindung:
Beltz Grafische Betriebe GmbH, Bad Langensalza

ISSN 1863-8937 • Postvertriebsnummer 74142
ISBN gedruckte Ausgabe 978-3-406-83109-6
ISBN E-Book-Ausgabe 978-3-406-83113-3

© Verlag C.H.Beck oHG, München 2025
Wilhelmstraße 9, 80801 München, info@beck.de
Alle urheberrechtlichen Nutzungsrechte bleiben vorbehalten.Der Verlag behält sich auch das Recht vor, Vervielfältigungen dieses Werks zum Zwecke des Text and Data Mining vorzunehmen.
www.chbeck.de

myclimate shape our future
MIX Papier FSC Muster Beltz
verantwortungsbewusst produziert
www.chbeck.de/nachhaltig
produktsicherheit.beck.de

Besuchen Sie auch unsere Website www.z-i-g.de !

Abonnenten haben kostenlosen Zugriff auf die Beiträge aller bisher erschienenen Hefte. Registrierte Nutzer können alle Beiträge, die älter sind als zwei Jahre, kostenlos lesen.

ZUM THEMA
Eva Cancik-Kirschbaum, Ulrich Nolte, Hermann Parzinger 4

ACHSENMACHT
Harald Bodenschatz: Auftrag Achsenmacht. Skizzen zu einem diktatorischen Projekt 5

Matthias Bormuth: Hannah Arendts Achsenzeit. Karl Jaspers sucht neue Propheten 17

Hermann Parzinger: Die unbewegte Bewegerin. Über die Erfindung der Achse 26

Eva Cancik-Kirschbaum: Der Schatten des Turms. Athanasius Kircher inszeniert die globale Katastrophe 36

Jutta Allmendinger, Jan Wetzel: Die Achsen der Gesellschaft 39

Sofie Valk: Denkachsen. Von Gehirnkarten zum Verhalten 45

Johan Schloemann: Gute Achsen, böse Achsen. Zur Rhetorik der Kulturkriege 52

ESSAY
Antonio Loprieno: Wie Steine sprechen. Jan Assmanns ägyptologische Aufklärung 57

DENKBILD
Karin Gludovatz: Die Ordnung des Widerspruchs. Über die Dyamik von Achsen in der Malerei 79

ARCHIV
Philipp Lenhard, Gerd van de Moetter: Max Horkheimer Karikaturen. Erste Spurenlese zur Kritischen Theorie des Comics 93

KONTEXT & KRITIK
Danilo Scholz, Patrick Bahners, Shiru Lim: Pocock Moment 109

Kateryna Mishchenko: Der Bogen. Eine Szene aus Kyjiw 124

Die Autorinnen und Autoren 128

Im nächsten Heft: Das Schweigen. Mit Beiträgen von André Kieserling, Philip Manow, Jürgen Paul Schwindt, Barbara Stollberg-Rilinger und weiteren.

Zum Thema

Eine Achse ist ein stabförmiges Geräteteil zum Tragen oder Aufhängen sich drehender Körper (Grimm'sches Wörterbuch, [2]DWB). Ohne diese bahnbrechende Erfindung, die vor über fünftausend Jahren gemacht wurde, wären Töpferscheiben, Räder, Wagen, Maschinen nicht denkbar. In ihrer komplexen Funktion, etwas sich Bewegendes stabil zu halten, ihm eine Drehung aufzuzwingen, selbst aber in starrer Geradheit in der Mitte zu verharren – als unbewegte Bewegerin –, ist die Achse zu einem machtvollen Bild geworden.

Die Macht des Bildes ergibt sich auch aus seinem semantischen *surplus:* Selbst da, wo mit einer Achse vordergründig nur eine schnurgerade Linie gemeint ist, schwingen die durch die Drehung erzeugte Symmetrie und die Stabilität der Verbindung mit. Wir reden von Blick- und Sichtachsen, nicht einfach von «Blicklinien», und finden sie meist in barocken Stadt- und Gartenanlagen, oder von Bildachsen, die mehr sind als Linien, weil sie ihre Umgebung in Bewegung versetzen und zugleich festhalten.

Kein Wunder, dass auch Zeit und Raum ganz grundsätzlich mit dem Bild der Achse geordnet wurden. Um die Achsenzeit dreht sich für Karl Jaspers die Weltgeschichte: Vorher war Mythos, nachher ist Logos. Das Bild der Achsenzeit hat eine solche Suggestivkraft, dass empirische Einwände schnell unter die Räder kommen. Und es eignet sich auch zur Zeitdiagnose. Der späte Jaspers raunte von einer zweiten aufklärerischen Achsenzeit, deren noch verborgene Fixpunkte Max Weber und Hannah Arendt waren. Sein Basler Schüler Armin Mohler diagnostizierte 1974 frohgemut eine neue Achsenzeit des Konservativismus.

Auch der Raum unterliegt der Achsenmacht. Die Erdachse konnte man sich lange nur als Weltachse vorstellen, als den zentralen Stab, um den sich das Universum dreht. Umso gefährlicher wird es, wenn der Mensch in seiner Hybris einen himmelhohen Turm baut, dessen Gewicht die Erdachse zum Kippen bringt. Athanasius Kircher hat dieses ökologische Katastrophenszenario in einem Denkbild festgehalten. Von der raumbeherrschenden Achsenmacht ist es kein großer Schritt zu geopolitischen Achsenmächten. Die Achse Berlin–Rom ist nicht einfach nur ein faschistisches Bündnis, das später zum Stahlpakt wurde. Mussolini verband damit 1936 die Vorstellung, dass sich die anderen europäischen Staaten um diese Achse drehen. Die Verlängerung bis Tokio schloss die ganze Welt in diesen Machtanspruch ein. Architektonisch untermauert wurde er durch eine Achsenplanung am nationalsozialistischen Reißbrett für Germania, bei der sich eine Ost-West- und eine Nord-Süd-Achse wie die Achsen eines Koordinatensystems rechtwinklig schneiden.

Die politische Freund-Feind-Rhetorik zehrt bis in die heutigen Kulturkriege vom Bild geopolitischer Achsenmacht, von George W. Bushs «Achse des Bösen» über Henryk M. Broders notorisch ironisch gemeinte «Achse des Guten» bis zur «Achse des Widerstands» im Nahostkonflikt. Anne Applebaums deutscher Verlag hat aus ihrem Bild einer Firma der Autokraten – *Autocracy, Inc.* lautet der Originaltitel – geopolitisch *Die Achse der Autokraten* gemacht: ein schlagkräftiges Bild, denn für den Westen kommt alles darauf an, sich der Drehbewegung dieser Achse zu entziehen.

Das Bild der Achse war in den 1930er und 1940er Jahren besonders beliebt. Der Antisemit und Wandervogel Hans Blüher, selbst Teil von Mohlers Achse des Konservativismus, spürte in seinem Hauptwerk der *Achse der Natur* nach, während die Alliierten gegen die Achsenmächte kämpften, in Rom, Berlin und Moskau imperiale Achsen geplant wurden und Jaspers über eine Achsenzeit der Aufklärung nachdachte. Aber das Bild mobilisiert weit über solche Konjunkturen hinaus, schleicht sich in Theorien ein und kann unseren Denkraum beherrschen. Gibt es dafür noch andere Gründe? Ein Hinweis könnte sein, dass sich unser Gehirn nach neurowissenschaftlichen Studien in Achsen strukturiert und uns dadurch ein Denken in Achsen nahelegt. Dann ginge es am Ende nicht nur um die Macht einer Idee, sondern auch um die Gedankenmacht der Achsen an sich.

Eva Cancik-Kirschbaum
Ulrich Nolte
Hermann Parzinger

Achsenmacht

Harald Bodenschatz

Auftrag Achsenmacht

Skizzen zu einem diktatorischen Projekt

Über Jahrzehnte war es selbstverständlich in der westdeutschen Gesellschaft, auch in der Fachwelt, die Achse als Signatur nationalsozialistischer Raumpolitik zu sehen. Noch heute poppen gleich die Bilder auf, wenn vom NS-Städtebau die Rede ist: die «GROSSE HALLE», der riesige TRIUMPHBOGEN, die «WELTHAUPTSTADT GERMANIA» und vor allem: die NORD-SÜD-ACHSE. Das ist natürlich nicht ganz falsch, aber viel zu kurzsichtig, denn eine solche eindeutige Zuschreibung macht es allzu leicht, sich von diesem «Größenwahn» zu distanzieren und die notwendige Auseinandersetzung mit Diktatur und Städtebau im Nationalsozialismus vorzeitig zu beenden.

Historische Achsen in Paris, Washington und Chicago

Achsen gab es lange schon vor der NS-Zeit: in der Antike, in der Renaissance, vor allem in der Zeit des Barocks und im 19. Jahrhundert, weniger im Mittelalter. Achsen hatten schon immer etwas mit der Repräsentation großräumiger Macht zu tun. Im Absolutismus war ein Schloss ohne Achsen undenkbar. Und diese Achsen beherrschten nicht nur die das Schloss umgebende Parklandschaften und die untergeordnete Stadt, sie reichten weit ins Umland hinaus und demonstrierten unübersehbar die territoriale Macht der Herrscher.

Die vielleicht berühmteste Achse ist in Paris zu finden: die *Axe historique* oder *Voie Triomphale* vom *Louvre* mit dem *Arc de Triomphe du Carrousel* über den *Jardin des Tuileries*, die *Place de la Concorde* mit dem Obelisken von Luxor, die *Avenue des Champs Élysées*, den *Arc de Triomphe* bis zur 1989 eingeweihten *Grand Arche* in *La Dé-*

fense. Eine klassische West-Achse, gegliedert durch Plätze und markante Monumente. Begründet wurde sie durch den Landschaftsarchitekten André Le Nôtre, der seit 1640, ausgehend von dem zentralen Kuppelpavillon des Tuilerienschlosses, eine Allee in Richtung Westen anlegen ließ.

Die herrschaftlichste aller Achsen ist aber in den Vereinigten Staaten beheimatet: die *National Mall* in Washington, ein Produkt absolutistischen Städtebaus in einem nichtabsolutistischen Staat, ohne Schloss, ohne absoluten Fürsten, aber mit einem genauso oder noch mächtigeren Bau, dem Kapitol. Wie in Paris sind auch in der US-Hauptstadt ikonische Bauten politischer Repräsentation in diese Achse eingebettet. Die *National Mall* erstreckt sich vom Kapitol nach Westen bis zum *Lincoln Memorial* und ist etwa 3 Kilometer lang. Auf ihr erhebt sich das 169 Meter hohe *Washington Monument*. Das Weiße Haus liegt geradezu bescheiden am Rande dieser Achse, die auf den berühmten Stadtplan für Washington von Pierre L'Enfant aus dem Jahr 1791 zurückgeht.

Im späten 19. Jahrhundert, einer Zeit des stürmischen Wachstums der großen Städte in Europa und den USA, veränderte sich mit der Emanzipation der Städte der gesellschaftliche Hintergrund der Achse vollständig: Nun wurde sie zur Bühne neuer Akteure, der selbstbewussten Großstadtkommunen. Und sie erfreute sich in der neuen Profession des Städtebaus großer Sympathie, vor allem im *City Beautiful Movement* in den USA. Der vielleicht spektakulärste Großstadtplan dieser Zeit stammt von Daniel H. Burnham und Edward H. Bennet. Er sah 1909 für Chicago eine gewaltige Ost-West-Achse vor, die sich vom *Lake Michigan* mit riesigem Jachthafen im Süden bis zu einer grandiosen Parkanlage im Westen erstrecken sollte. Dominiert wurde diese Achse durch ein monumentales Bauwerk, das zugleich die bedeutendste platzartige Erweiterung der Achse markierte: das Rathaus der permanent wachsenden Riesenstadt Chicago. Dieser Plan wurde aber nur in Bruchteilen realisiert, und sein krönendes Bauwerk, ein gigantisches Hochhaus, wurde nie gebaut. Heute erstreckt sich am geplanten Standort des Rathauses eine Autobahnkreuzung. Dennoch war der Plan für Chicago außerordentlich einflussreich, nicht zuletzt regte er die städtebaulichen Phantasien der Planer der Diktaturen des 20. Jahrhunderts an.

Abb. 1
Achse auf Italienisch: die Via dell'Impero in Rom anlässlich des Besuchs von Adolf Hitler im Mai 1938.

Die sehr breiten, durch großzügige Baumpflanzungen begrünten und durch prächtige Plätze gegliederten Achsen der Vergangenheit wurden von öffentlichen Bauwerken beherrscht, nicht von den Bauten privater Unternehmen. Es waren diese repräsentativen Bauten, die unser Bild einer Achse bis heute prägen. Vor allem aber hatten sie einen weithin sichtbaren Taktstock, einen zentralen Leitbau: das Schloss, das Rathaus, das Parlamentsgebäude, die steinerne Verkörperung der Macht.

Achsen der Diktatoren: Mussolinis Rom und Stalins Moskau

Dass diese Art der Ordnung des Raumes in den Diktaturen Europas ein Echo fand, ist nicht weiter verwunderlich. Die erste bedeutende, wenngleich kurze Achse findet sich in Rom, der Hauptstadt des faschistischen Italiens. Dort wurde die interna-

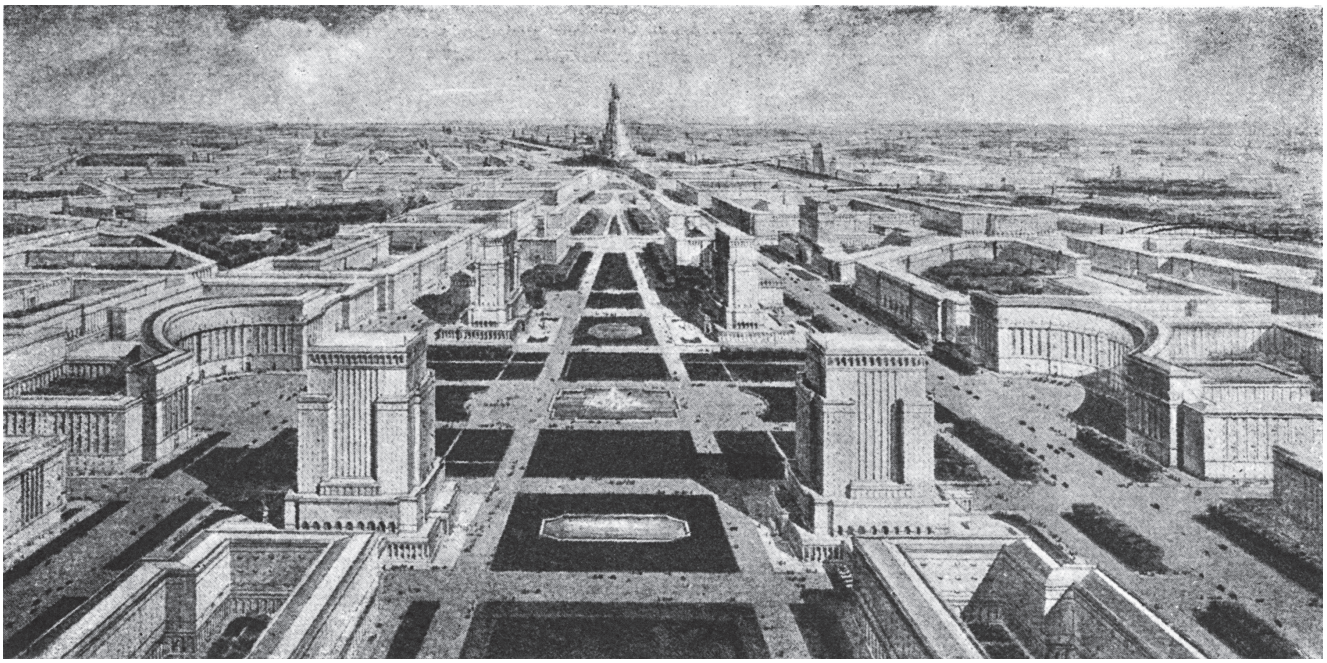
tional stark beachtete Anlage der *Via dell'Impero (Abb. 1)*, heute *Via dei Fori Imperiali*, die den Kahlschlag historischer Viertel zur Voraussetzung hatte, zum 10. Jahrestag des Marschs auf Rom 1932 eröffnet. An dieser Prachtstraße zwischen dem Regierungssitz Mussolinis an der Piazza Venezia und dem Kolosseum, das als bedeutendster Ausdruck vergangener imperialer Größe galt, sollte das wichtigste Gebäude der faschistischen Partei, der *Palazzo del Littorio*, errichtet werden. 1933 wurde dazu in Italien ein städtebaulicher Wettbewerb ausgelobt. Allerdings wurde das Projekt an dieser Stelle nicht verwirklicht. Eine weitere herrschaftliche Achse wurde seit 1936 geplant, die *Via della Conciliazione* (Straße der Versöhnung), die schließlich 1950 vollendet wurde. Sie verbindet das Tiberufer mit dem bedeutendsten sakralen Herrschaftsbau in Rom, dem Petersdom.

In Moskau, der Hauptstadt der Sowjetunion Stalins, begann 1931 der große Wettbewerb um den Palast der Sowjets, der in mehreren Stufen ausgetragen und 1935 mit dem triumphalen Entwurf von Boris Iofan und anderen abgeschlossen wurde. Dieser Entwurf erhielt große internationale Aufmerksamkeit, wurde aber – wie der *Palazzo del Littorio* – nie realisiert. Oft wird aber übersehen, dass er dennoch gravierende städtebauliche Konsequenzen hatte. Denn der Palast der Sowjets war kein isoliertes Bauwerk, er war – wenngleich nur auf dem Papier – der initiale Leitbau zur städtebaulichen Neuordnung eines gewaltig vergrößerten Moskaus. Vor allem war er der Zielpunkt einer geplanten riesigen Achse nach Südwesten, des Prospekts des Palastes der Sowjets *(Abb. 2)*.

Abb. 2
Achse in Moskau: Prospekt des Palastes der Sowjets, 1940.

Achsen in Hitlers Berlin

Verglichen mit Rom und Moskau startete Albert Speer 1937 erst spät als Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt seine bombastische Achse. Ein «Neugestaltungsgesetz» verlieh Speer nicht nur Befehlsgewalt über die Stadt Berlin und deren Umland, sondern auch Enteignungsbefugnis. Das neue Zentrum sollte nicht, wie bei den anderen beiden Diktaturen, innerhalb der historischen Stadt entstehen, sondern außerhalb, westlich des alten Stadtkerns, im mittleren Bereich der geplanten Nord-Süd-Achse. Dieses Konzept war nicht ganz neu. Bereits um 1919 hatte Mar-



tin Mächler eine solche Nord-Süd-Straße vorgeschlagen, freilich als Erweiterung der City, nicht als Ausradierung des Bisherigen.

In der *Berliner Morgenpost* hielt Hitlers Generalbauinspektor seine «Grundsätze für die Neugestaltung Berlins» fest: «Der Gedanke, für diesen Zweck einen der vorhandenen großen Straßenzüge auszubauen, ist erwogen, reiflich untersucht und verworfen worden. Denn bereits eines der ersten praktischen Beispiele zeigte, daß selbst die breiteste und großzügigste Straße Berlins, die Straße ‹Unter den Linden›, für bestimmte neue Bauten nicht mehr in Betracht kommen konnte, da sie den damit verbundenen größeren Verkehrsanfall nicht bewältigt. […] Es ist völlig klar, daß demnach etwa die Friedrichstraße oder die Leipziger Straße für den weiteren Neubau großer verkehrsanziehender Bauwerke noch viel weniger in Frage kommen kann, da hier bereits der heutige, normale Verkehr schon zu erheblichen Stockungen führt. Es folgt daraus, daß für die Errichtung der notwendigen großen Neubauten eine neue Straße erbaut werden muß, die nicht nur den Verkehr der Jetztzeit, sondern auch den in Zukunft zu erwartenden, bedeutend verstärkten Verkehr bewältigt.»[1]

1 Albert Speer: Wie Berlin umgebaut wird. Der Wortlaut des Berichtes von Generalbauinspektor Professor Speer – Grundsätze für die Neugestaltung Berlins; in: Berliner Morgenpost vom 28.1.1938, Erste Beilage.

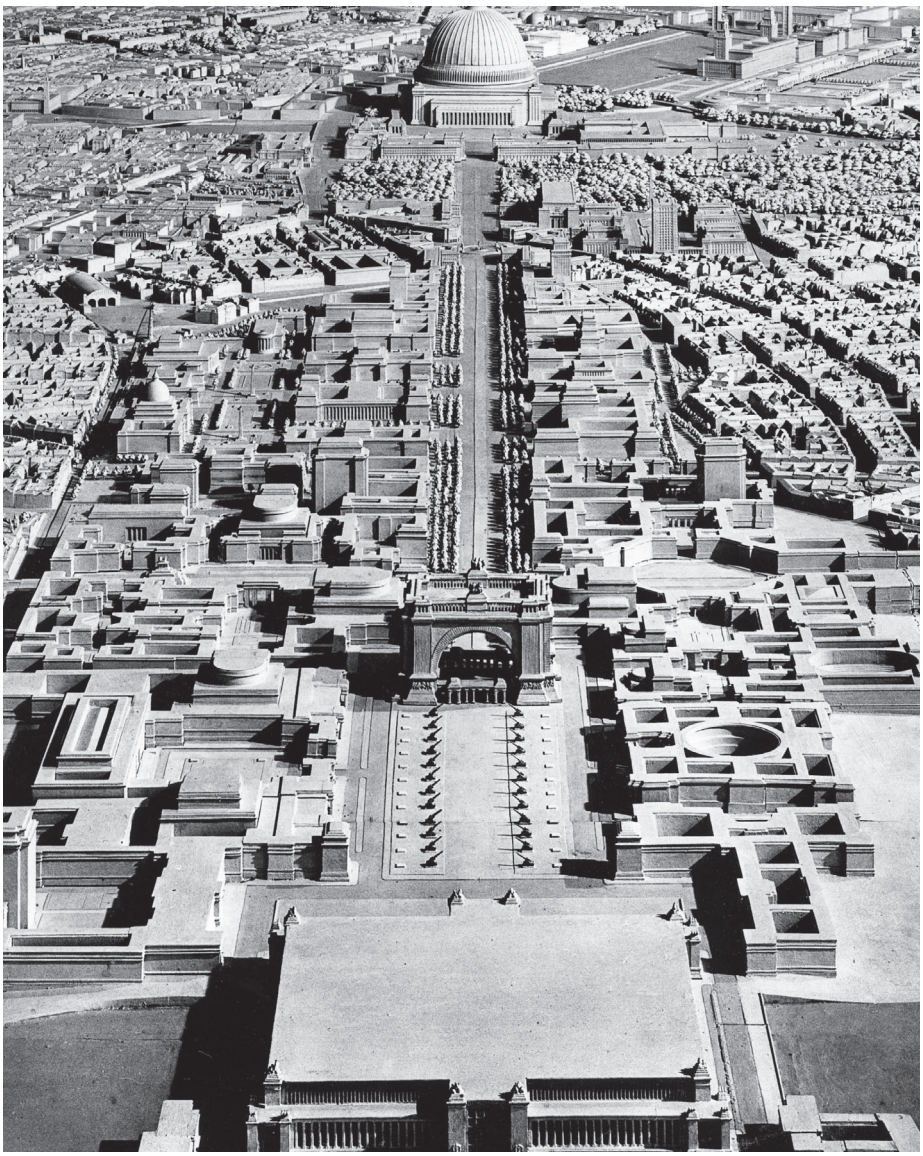


Abb. 3
Die diktatorische Achse in Berlin: unten der Südbahnhof, oben die Halle des Volkes, davon abschwenkend das große Becken bis zum Nordbahnhof.

Das neue lineare, wenngleich etwas abgeknickte 7,5 Kilometer lange Zentrum,[2] das «die überragenden Bauten des Reiches und Volkes» aufnehmen sollte, wurde durch zwei Bauten dominiert – den Triumphbogen im Süden sowie die «Große Halle», das größte Bauwerk Deutschlands und «städtebaulicher Höhepunkt der neuen Reichshauptstadt», im Norden. Jenseits dieser beiden Bauten schloss im Norden der Nordbahnhof und im Süden der Südbahnhof den zentralen Bereich ab. An der letztlich 320 Meter hohen «Großen Halle» verschwenkte sich die Achse etwas nach Westen und wurde durch ein 1200 mal 400 Meter großes Wasserbecken aufgeweitet *(Abb. 3)*. Für dieses Vorhaben musste auch der Spreebogen «begradigt» werden. Um die Verkehrsprobleme an der Kreuzung der Süd-Achse mit der West-Achse in den Griff zu bekommen, wurde eine «großartige

2 Vgl. auch Hans Stephan: Die Neuplanung der Reichshauptstadt Berlin, in: Reichsadreßbuch der Staatlichen und Kommunalen Baubehörden und Baubeamten vereinigt mit dem Handbuch der Deutschen Baubehörden. Jahrgang 25, Jubiläums-Ausgabe 1941. Groß-Deutschland baut! Langenberg (Thür.) 1941, S. 235–238. Hier finden sich auch die in diesem Absatz verwendeten Kurzzitate.

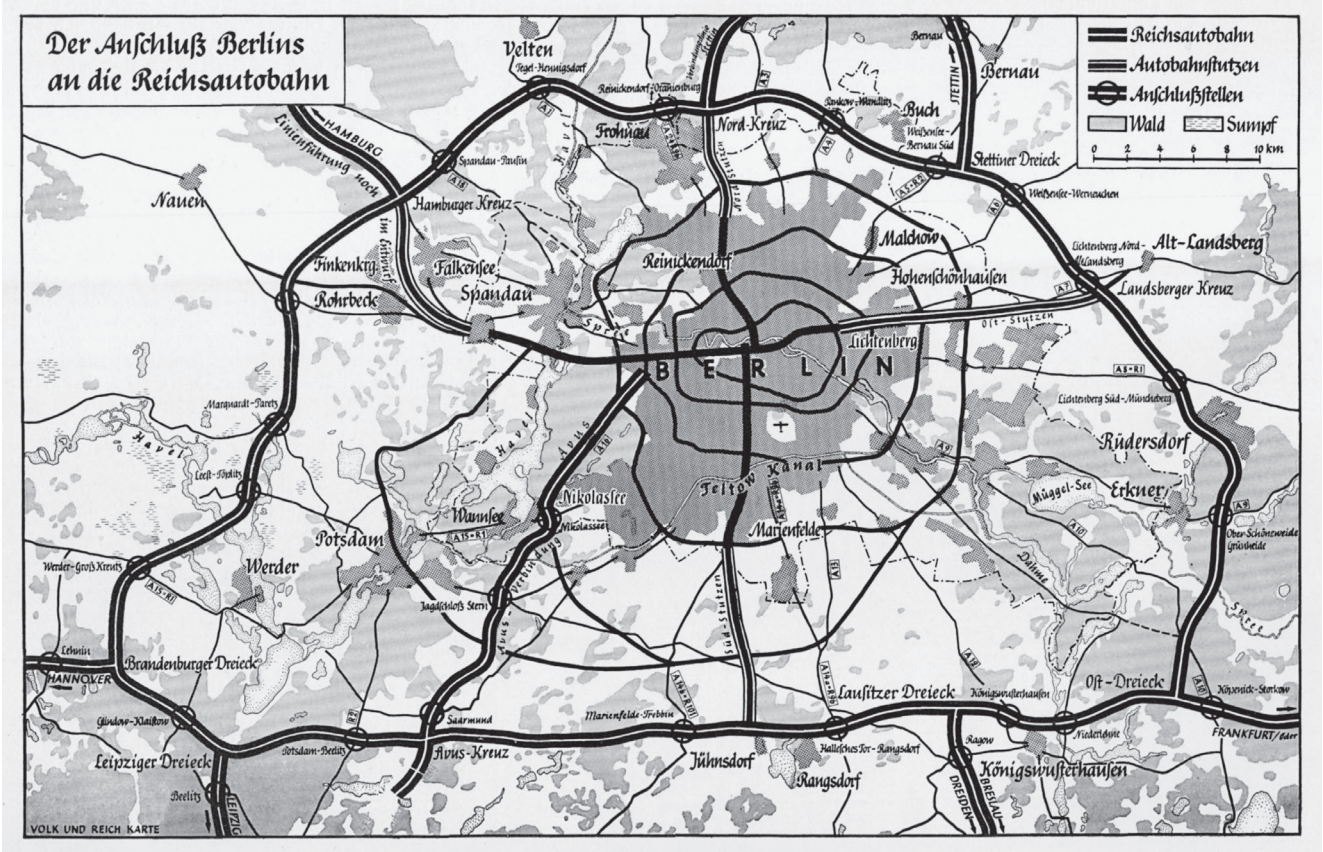


Abb. 4
Berlin: geplante Achsen, Ring- und Radialstraßen, Stand 1938.

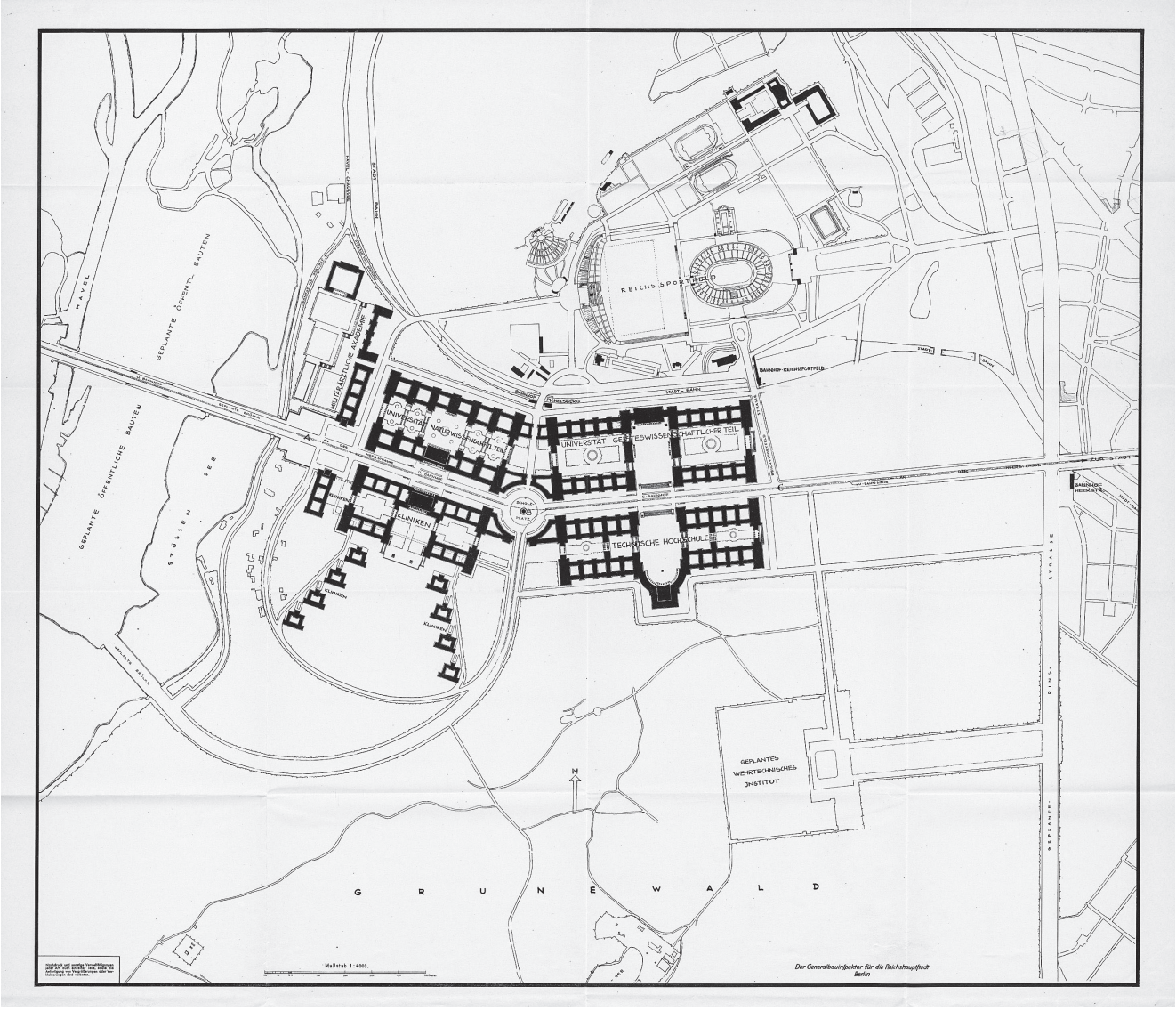
Autotunnelanlage» geplant. Monumentale öffentliche Bauten sollten das Bild des neuen Zentrums bestimmen. Angedacht waren aber auch zahlreiche Bauten privater Unternehmen, die sich in Gestalt und Größe allerdings unterzuordnen hatten. Dazu kamen Bauten, die ein «weltstädtisches Leben» entlang der «Großen Straße» sichern sollten, wie Läden, Hotels, Kinos, Restaurants und Uraufführungstheater. An der Kreuzung mit der Potsdamer Straße war der «Runde Platz» als «neues Verkehrs- und Geschäftszentrum» vorgesehen, an dem sich das «Haus des Fremdenverkehrs» erheben sollte. Etwas weiter nördlich folgte der «Viereckige Platz», an dem auf der Westseite die «Soldatenhalle» stehen sollte. Vor der «Großen Halle» erstreckte sich schließlich der Königsplatz, der «Aufmarschplatz der Nation».

Speer erarbeitete aber nicht nur einen Entwurf für ein neues Zentrum, sondern auch den geforderten «Gesamtbauplan» für den Großraum Berlin. Formales Grundgerüst der erweiterten Reichshauptstadt sollte ein Hauptstraßensystem aus Achsen und Ringen werden, die die vorhandene Stadt zumeist brachial durchpflügten. Die zwei neu geplanten großen Durchmesser-Achsen – die etwa 38 Kilometer lange Nord-Süd-Achse und die etwa 50 Kilometer lange West-Ost-Achse – übertrumpften die bereits vorhandenen zwanzig radialen Ausfallstraßen *(Abb. 4)*. Die Ost-Achse war als Hauptstraßendurchbruch geplant, der deutlich nördlicher als die heutige Landsberger Allee verlaufen sollte. Am Ende der Süd-Achse war ein Flughafen vorgesehen, einer von drei Flughäfen am Autobahnring. Die beiden anderen lagen am Ende der Nord- und der Ost-Achse. Entlang der Achsen waren neue große Wohnquartiere ausgewiesen, die durch riesige Grünkeile getrennt werden sollten.

Die West-Achse war, im Gegensatz zu den anderen geplanten drei Teilachsen, bereits vorhanden und sollte als besondere Prachtstraße ausgebaut werden.[3] Jenseits des Brandenburger Tors erhielt sie eine neue Gestalt und traf bald auf den Großen Stern, einen stark vergrößerten Platz mit der 1939 dorthin versetzten Siegessäule. Weiter im Westen folgten das von Walter Schlempp entworfene und 1938 bis 1942 errichtete Gebäude des Deutschen Gemeindetages (heute Ernst-Reuter-Haus), das erweiterte Charlottenburger Tor und der Paradeplatz vor der Technischen Hochschule zu Berlin. Außerhalb des S-Bahn-Rings waren an der West-Achse einige Großprojekte geplant. Das bereits vorhandene Messegelände wurde 1937 durch die Neubauten von Richard Ermisch vor allem in seiner äußeren Erscheinung neu gestaltet. Der alte Reichskanzlerplatz, inzwischen Adolf-Hitler-Platz, sollte zum Mussolini-Platz umgebaut werden. Dann folgte das Reichssportfeld und – südwestlich daneben – die künftige Hochschulstadt. Dazu kam der Bahnhof Heerstraße, der nach Plänen von Theodor Dierksmeier zum Mussolini-Bahnhof werden sollte. Und auch der Grunewald wurde umgeplant. So weit die Pläne auf dem NS-Reißbrett. Die Grundsteinlegung der Wehrtechnischen Fakultät als separat im Grunewald verorteter Teil der gewaltigen Hochschulstadt durch Hitler am 27. November 1937 bil-

Abb. 5
Berlin: Lageplan der Hochschulstadt an der West-Achse, Unterlage des Ende 1937 ausgelobten Wettbewerbs. Im Norden ist anschließend das Reichssportfeld zu erkennen, im Süden der Grunewald. Die künftige Hochschulstadt sollte sich längs der in ihrer Mitte leicht geknickten West-Achse erstrecken.

3 Vgl. auch Wolfgang Schäche: Planen und Bauen in Berlin während der nationalsozialistischen Diktatur: Die Westachse, in: immer modern! Berlin und seine Straßen. 200 Jahre Architektur, Städtebau und Ingenieurbau für Berlin. Ausstellungskatalog, Berlin 2024, S. 170–195.



dete den offiziellen Auftakt der Neugestaltung Berlins. Zur Detailplanung der Hochschulstadt fand Ende 1937 ein Wettbewerb statt, der einzige im Rahmen der Neugestaltung Berlins *(Abb. 5)*. Die Aufschüttungen des Teufelsbergs über dem Rohbau der Wehrtechnischen Fakultät begruben auch die Erinnerung an all diese NS-Projekte.

Die Neugestaltung Berlins stand zu Kriegsbeginn am 1. September 1939 erst am Anfang. Nach dem Überfall auf Polen wurden die Bauarbeiten gestoppt, nach dem Sieg über Frankreich im Juni 1940 aber wieder aufgenommen, jedoch mehr und mehr ohne Propaganda, im Geheimen. Erst im März 1943 wurden alle Arbeiten endgültig eingestellt.[4]

Hinter den Achsen

Was die Berliner Pläne im Großen und Kleinen nicht zeigen, sind die Maßnahmen, die zu ihrer Umsetzung notwendig waren. Ohne das Recht zur Enteignung, das das Neugestaltungsgesetz bescherte, und ohne den Raub jüdischen Eigentums, den der Generalbauinspektor forcierte, wäre die Planung nicht möglich gewesen. Um neu bauen zu können, musste man sich vorhandene Immobilien vorher aneignen und Bauten zerstören. Tatsächlich war die Neugestaltung Berlins zunächst ein gigantisches Grunderwerbs- und Zerstörungsprogramm. Nach den Plänen des Generalbauinspektors sollten in Berlin 52 144 Wohnungen abgerissen werden, davon allein 18 236 für die große Nord-Süd-Achse. Der geplante Abbruch der Wohngebäude implizierte deren «Freimachung». Als Ersatzwohnungen wurden auf Grundlage der «Verordnung über den Einsatz des jüdischen Vermögens» vom 3. Dezember 1938 sogenannte «Judenwohnungen» requiriert. Die verdrängten Bewohner wurden zunächst in «Judenhäusern» konzentriert, dann in Konzentrationslager deportiert. Für diese Vorgänge war innerhalb der Behörde des Generalbauinspektors die Abteilung von Karl Maria Hettlage zuständig. Speer selbst kümmerte sich auch persönlich um die «Entmietung» von «Judenwohnungen».[5]

Zu den Produktionsverhältnissen gehörte auch die Ballung aller Macht in den Händen des Generalbauinspektors und die damit verbundene Absetzung von Oberbürgermeister Julius Lippert im Sommer 1940, mit der die Ausschaltung der kommunalen Autonomie der Stadt Berlin einen Schlusspunkt erreichte. Dazu gehörte auch eine verschwenderische finanzielle Ausstattung, die sonst nur der Rüstung vorbehalten war. Dass der Generalbauinspektor mit den zentralstaatlich diktierten, großzügigen finanziellen Regelungen gut leben konnte, zeigte die Äußerung

4 Vgl. Hans J. Reichhardt/Wolfgang Schäche: Von Berlin nach Germania. Über die Zerstörungen der «Reichshauptstadt» durch Albert Speers Neugestaltungsplanungen, Berlin 1998, S. 65.

5 Zu den damals so genannten «Judenwohnungen» vgl. Susanne Willems: Der entsiedelte Jude. Albert Speers Wohnungsmarktpolitik für den Berliner Hauptstadtbau, Berlin 2002.

6 Zur Finanzierung der Berliner Neugestaltung vgl. Reichhardt/Schäche: Von Berlin nach Germania, S. 192–195 (Zitate auf S. 192 und S. 195). Zum Hettlage-Zitat vgl. auch Albert Speer: Erinnerungen, Frankfurt/M. 1969, S. 155.

7 Reichhardt/Schäche: Von Berlin nach Germania, S. 184.

des für Finanzfragen zuständigen Beamten Karl Maria Hettlage, «daß sich bei der Stadt die Ausgaben nach den Einnahmen gerichtet hätten und es bei uns umgekehrt sei […].»[6]

Das Neubauprogramm erforderte zudem ungeheure Mengen an Baumaterialien, besonders an dem bevorzugten Naturstein. Da die heimischen Ressourcen die Berliner Nachfrage bei weitem nicht befriedigen konnten, wurde in ganz Europa Beute gemacht. Auch die notwendigen Arbeitskräfte des Neubauprogramms konnten nur durch Rekrutierung von Fremd- und Zwangsarbeitern mobilisiert werden.[7]

Nie wieder Achsen

Nach dem Krieg war zunächst die Sprachlosigkeit groß. Wie sollte das Bauwesen der zwölf Jahre Diktatur erklärt werden, wie die eigene Rolle? Die NS-Kriegsgeneration reduzierte mit großem Erfolg das diktatorische Bauen grobklotzig auf wenige Projekte, wenige Verantwortliche, wenige Architekten, wenige Formen: eben auf Hitler, auf Albert Speer, auf Achsen, Monumentalbauten und Steinfassaden. Die Forderung lag da auf der Hand: Die Achsen mussten gebrochen und durchkreuzt werden! Mit der Zeit verschwanden sie aus dem Stadtbild. Das sowjetische Ehrenmal stellte sich quer zur Nord-Süd-Achse, der Ernst-Reuter-Platz brach mit der West-Achse, und auch das Band des Bundes blockierte die imaginäre Nord-Süd-Achse.

Die Achse war zweifellos eine beliebte städtebauliche Figur der Diktaturen. Sie setzte eine starke öffentliche Hand voraus, die einen enteignenden, ja raubenden Zugriff auf privaten Grund und Boden hat. Die meisten Achsen der Diktatoren blieben aber weitgehend Papiergewitter, ein Element der Propaganda und Inszenierung der Macht nach innen wie außen, das aber bis heute wirksam ist. Was dagegen aus den Archiven immer mehr sichtbar wurde, waren die vorbereitenden Maßnahmen der großen Projektemacherei: Enteignungen, Raub von Grund und Boden, Verdrängungen, Internierung und Deportation der jüdischen Bevölkerung, Beschaffung von Baumaterialien mit Zwangsarbeit. Diese Verhältnisse blieben lange Jahrzehnte im Dunkeln, eigentlich bis zu der von Wolfgang Schäche maßgeblich kuratierten großartigen Ausstellung «Von Berlin nach Germania» 1984/85,

die mit neuen Funden aus dem Landesarchiv Berlin aufwarten konnte.

Der realisierte Städtebau der Diktatur zeigte sich zudem in ganz anderen Projekten. Seit 1933 forcierte die Diktatur im Großraum Berlin die Aufrüstung, es entstanden riesige Rüstungskomplexe, vor allem für die Luftwaffe – etwa in Oranienburg, Schönefeld, Rangsdorf, Genshagen. Und es entstand – vor allem nach 1941 – ein umfassendes System von Zwangsarbeitslagern, nicht nur in und um Berlin, sondern überall, wo die Diktatur einen Zugriff hatte. Daran wird nicht gerne erinnert. Nicht die Achse, das Lager ist das angemessene Symbol des NS-Städtebaus, das Lager des Reichsarbeitsdienstes in den frühen und das Zwangsarbeitslager in den späten Jahren, und natürlich das Konzentrationslager. Das Deutsche Reich Adolf Hitlers war vor allem eine Lagerlandschaft. Doch auch das Lager wurde nicht von der NS-Diktatur erfunden, aber als Instrument der Rüstungswirtschaft und Vernichtungsmaschinerie des rassistischen Terrors perfektioniert.

Mehr Informationen zu diesem und vielen weiteren Büchern aus dem Verlag C.H.Beck finden Sie unter: www.chbeck.de

Bildnachweis:
Abb. 1: Sammlung Harald Bodenschatz. – Abb. 2: Aus: Vereinigung der sowjetischen Architekten der UdSSR, Architekturakademie der UdSSR (Hg.): Rekonstrukcija Moskvy [Die Rekonstruktion Moskaus], Moskau 1940, o. S. – Abb. 3: © ullstein bild. – Abb. 4: Aus: Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen (Hg.): Fünf Jahre Arbeit an den Straßen Adolf Hitlers, Berlin 1938, S. 12. – Abb. 5: Architekturmuseum der TU Berlin, Inv.-Nr. 42293.