



## PLANEN

Charlotte Groß | Karte des Erschließungs- und  
Entwicklungsnetzes Rheinland-Pfalz

Zitierempfehlung:

Groß, Charlotte (2024): „Die Politik des Planens. Karte des Erschließungs- und Entwicklungsnetzes Rheinland-Pfalz“, *unboxing maps. Karten, Medien, Praktiken*, <https://www.ub.uni-mainz.de/de/unboxing-maps/story>

---

Dieser Artikel ergänzt die Ausstellung „unboxing maps. Karten, Medien, Praktiken“ und deren digitale Präsentation unter <https://www.ub.uni-mainz.de/de/unboxing-maps/story>. Dort findet sich das Karten- und Bildmaterial der folgenden medienhistorischen Analyse. Die Arbeit entstand im Rahmen des Projektseminars „Karten ausstellen, Räume versammeln“ im Masterstudiengang Medienkulturwissenschaft an der JGU Mainz.

# DIE POLITIK DES PLANENS.

## Karte des Erschließungs- und Entwicklungsnetzes Rheinland-Pfalz

Rheinland-Pfalz ist ein junges Bundesland. Seine Gründung resultierte aus der alliierten Besetzung Deutschlands nach dem durch das nationalsozialistische Deutsche Reich entfachten Zweiten Weltkrieg. Am 30. August 1946 verfügte der Oberbefehlshaber der französischen Besatzungszone General Marie Pierre Koenig die Gründung eines „rheinpfälzischen Landes“, dessen Hauptstadt Mainz sein sollte.<sup>1</sup> Dieses neue Bundesland setzte sich aus Teilen der ehemaligen preußischen Rheinprovinz, dem ehemals hessischen Rheinhessen, Teilen der preußischen Provinz Hessen-Nassau und der ehemals bayrischen Rheinpfalz ohne den Saar-Pfalz-Kreis zusammen.<sup>2</sup> In den nächsten Jahren und Jahrzehnten ging es darum, die nachkriegsbedingte Nahrungsmittel- und Versorgungskrise zu lösen sowie Wohnraum und Arbeitsplätze zu schaffen.<sup>3</sup> Eine weitere Herausforderung war, das neue Konstrukt Rheinland-Pfalz zu einer Heimat für Menschen aus der Pfalz, Rheinhessen, dem Westerwald, dem Rheinland, dem Hunsrück, von der Mosel und aus der Eifel werden zu lassen.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Vgl. Kißener (2006): Kleine Geschichte, S. 56.

<sup>2</sup> Vgl. ebd., S. 17-23.

<sup>3</sup> Vgl. Nordblom (2011): Wirtschaftsgeschichte, S. 307.

<sup>4</sup> Vgl. Kißener (2011): Grundzüge der historischen Entwicklung, S. 130.

## Die Karte und ihr Kontext

Auch wenn die „Karte des Erschließungs- und Entwicklungsnetzes“ wenig über ihre Provenienz preisgibt, lässt sie sich zeitlich im eingangs ausgeführten Zusammenhang verorten. Der genaue Entstehungszeitpunkt der Karte bleibt ungeklärt, lässt sich jedoch grob auf den Zeitraum bis 1969 eingrenzen.<sup>5</sup> Es ist möglich, dass sie in Zusammenhang mit dem Rheinland-Pfälzischen Band des Deutschen Planungsatlas<sup>6</sup> entstand, der 1965 veröffentlicht wurde und dazu diente, Grundlagenkarten für die Landesplanung zur Verfügung zu stellen.<sup>6</sup> Dies würde auch das Kürzel „Si“ am unteren rechten Rand der Karte erklären, denn einer der am Planungsatlas beteiligten Planungstechniker trug den Nachnamen Sikora.<sup>7</sup> Ferner ist auf der Karte selbst lediglich ein verkürztes Impressum verzeichnet, das die „Landesplanung Rheinland-Pfalz“ als Urheberin angibt. Ein Stempel weist die Karte außerdem als „vertraulich“ aus. Zugleich befindet sich die „vertraulich[e]“ Karte heute in der für Lehrende und Studierende zugänglichen Kartensammlung der Universität. Wie sie ihren Weg dorthin fand ist unklar. In jedem Fall legen die genannten Hinweise nahe, dass es sich bei dieser Karte um einen unveröffentlichten Entwurf handelt.

Die Karte zeigt Rheinland-Pfalz und seine Regierungsbezirksgrenzen. Außerdem ist die „Grenze Deutschlands von 1937“ eingezeichnet. Dieser Eintrag verweist auf Diskurse der jungen Bundesrepublik, denn der Ausdruck ‚Das Deutsche Reich in den Grenzen vom 31. Dezember 1937‘ wurde in der westdeutschen Politik bis in die 1970er Jahre häufig verwendet, um die sogenannte ‚Deutsche Frage‘ zu verhandeln.<sup>8</sup> Trotzdem verwundert diese Formulierung auf den ersten Blick, denn keine der eingezeichneten Grenzen war in diesem Zusammenhang strittig: Weder über die Rheinland-Pfälzischen, noch über die Grenzen des benachbarten Saarland wurde bezüglich der ‚Deutschen Frage‘ diskutiert.<sup>9</sup>

---

<sup>5</sup> Dass die Karte vor 1970 entstanden ist, ergibt sich daraus, dass sie Regierungsbezirksgrenzen zeigt, die durch eine Umstrukturierung im Jahr 1969 verändert wurden.

<sup>6</sup> Vgl. Akademie für Raumforschung und Landesplanung Hannover/Staatskanzlei Rheinland-Pfalz (1967): Planungsatlas, Zum Geleit [o.S.].

<sup>7</sup> Vgl. ebd., Mitwirkende Bearbeiter [o.S.].

<sup>8</sup> Vgl. Khan (2019): Die deutschen Staatsgrenzen, S. 98.

<sup>9</sup> Vgl. Ebd.

Das Hauptaugenmerk der Karte liegt auf der infrastrukturellen Planung. Sie zeigt Städte, die als Oberzentren oder Mittelzentren beziehungsweise Mittelzentren mit Teilfunktion ausgewiesen sind und visualisiert, wie diese infrastrukturell miteinander verbunden werden sollen. Sie zeigt somit nicht, wie die Infrastrukturen tatsächlich verliefen, sondern wie sie in der Zukunft sein sollten. Linien in unterschiedlicher Strichstärke und Gestaltung markieren Verkehrswege wie Autobahnen, Bundesstraßen, Haupt Eisenbahnen und schiffbare Flüsse aber auch andere Infrastrukturen, wie Hochspannungsleitungen, Ferngasleitungen und Ölleitungen. Am auffälligsten treten die in breiten schraffierten Linien eingezeichneten Hauptachsen, beispielsweise entlang des Rheins hervor, wo Straßen-, Bahn- und Schiffsverkehr auf engem Raum parallel zueinander verlaufen.

Das Landesplanungsgesetz von 1966 macht verständlich, dass die verkehrsmäßige Erschließung „einen möglichst reibungslosen Verkehrsfluß gewährleisten“ solle. Des Weiteren solle sie „auch zur Strukturverbesserung und zur verkehrsgünstigen Erreichbarkeit der Gemeinden mit zentralörtlicher Bedeutung beitragen“ (LPIG 1966, S. 7). Diese Maßgaben waren typisch für die Raumplanung in der jungen Bundesrepublik der 1950er und 1960er Jahre, denn es galt, eine Dezentralisierung zu fördern sowie eine bevölkerungsmäßige und wirtschaftliche Ausgewogenheit herzustellen. Ländliche Regionen sollten infrastrukturell erschlossen werden, um Anreize zur Ansiedlung von Industrie zu setzen.<sup>10</sup> Es liegt nahe, dass gerade ein ländliches Flächenland wie Rheinland-Pfalz diesbezüglich vor großen Herausforderungen stand.

Die „Landesverfügung über die Zusammenfassungen aller Aufbauplanungen im Lande Rheinland-Pfalz“ vom 10. Juni 1947 erteilte der Landesplanungsbehörde im Ministerium für Wiederaufbau und Verkehr zunächst lediglich die Aufgabe, raumberührende Planungen übergemeindlich zusammenzufassen und zu koordinieren.<sup>11</sup> Erst im Januar 1959 wurde der Aufgabenbereich erweitert, sodass die Landesplanungsbehörde nun Planungen für eine Raumordnung aufzustellen hatte, „die die bestmögliche wirtschaftliche, soziale und kulturelle Entwicklung des Landes gewährleistet“.<sup>12</sup> Um diese Aufgaben zu erfüllen, waren Kenntnisse über räumliche Verhältnisse und strukturelle Gegebenheiten erforderlich, sodass man sich

---

<sup>10</sup> Vgl. Blotevogel (2011): Raumordnung im westlichen Deutschland, S. 123; Das Konzept der zentralen Orte und der hierarchischen Verbindungsachsen hat sich bis in die heutige Zeit erhalten, das Landesentwicklungsprogramm von 2008 konkretisiert den Grobentwurf der undatierten Karte des Erschließungs- und Entwicklungsnetzes Rheinland-Pfalz (vgl. LEP IV, S. 148).

<sup>11</sup> Vgl. VOBl, S. 305; vgl. Raumordnungsbericht 1967, S. 69.

<sup>12</sup> Raumordnungsbericht 1967, S. 69.

insbesondere auf die Erforschung des Raums und seiner Entwicklungstendenzen konzentrierte.<sup>13</sup> Am 1. Juli 1966 – 20 Jahre nach der Gründung des Bundeslandes – trat das erste Landesplanungsgesetz in Kraft. Das proklamierte Ziel dieses Gesetzes war, „das Land und seine Teile ihrer räumlichen Struktur einer Entwicklung zuzuführen, die bei Beachtung der natürlichen Gegebenheiten den sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Erfordernissen gerecht wird und der freien Entfaltung der Persönlichkeit in der Gemeinschaft am besten dient“.<sup>14</sup> Damit war Rheinland-Pfalz, gemeinsam mit Niedersachsen, das letzte Flächenland, das ein Gesetz dieser Art erließ.<sup>15</sup>

## **Infrastruktur-Planung: Die Bedeutung von Infrastruktur für Rheinland-Pfalz**

Der Historiker Dirk van Laak erklärt in seinem Aufsatz „Pionier des Politischen? Infrastruktur als europäisches Integrationsmedium“:

Jede historische Analyse von Infrastruktur muss davon ausgehen, dass die gebauten Einrichtungen der Kommunikation und des Verkehrs, der Ver- und Entsorgung Ergebnisse komplexer gesellschaftlicher Interaktionen sind, die zugleich zur Voraussetzung von weiteren Interaktionen werden [...]. Als intermediäre Instanzen geben Infrastrukturen Auskunft über die Vergangenheit einer Gesellschaft ebenso wie über die gedachte Zukunft, über Prozesse der Macht ebenso wie darüber, wie diese unterlaufen werden.

Bezüglich dieses Zitats ist zu betonen, dass die gezeigte Karte keine Infrastruktur, sondern die Visualisierung eines Plans zur Errichtung von Infrastrukturen ist. Dennoch ist sie als solche in die beschriebenen Interaktionen eingebettet.

Die Karte des „Erschließungs- und Entwicklungsnetzes Rheinland-Pfalz“ visualisiert mit ihren optisch stark hervortretenden Hauptachsen eine infrastrukturelle Planung, die einer Prämisse der Dezentralisierung folgte. Diesem Ansatz folgend sollte das Entstehen von Ballungszentren vermieden sowie Wirtschaft und Industrie ausgewogen auf die Fläche des Landes verteilt werden, um ungleiche wirtschaftliche Verteilungen zu vermeiden.<sup>16</sup> So wird

---

<sup>13</sup> Vgl. ebd., S. 73.

<sup>14</sup> LPIG 1966, S. 177.

<sup>15</sup> Vgl. Blotevogel (2011): Raumordnung im westlichen Deutschland, S. 129.

<sup>16</sup> Vgl. ebd., S. 123.

der Plan als ein machtpolitisches Instrument sichtbar. Verdeutlicht wird dies durch den Stempel, der den Plan als ‚vertraulich‘ markiert. Er soll der Öffentlichkeit, mindestens in diesem Stadium, nicht zugänglich sein. Die Einsicht ist nur einem kleinen Kreis vorbehalten, Partizipation wird damit ausgeschlossen.

Im oben zitierten Aufsatz beschreibt Dirk van Laak das enge Verhältnis von Integration und Herrschaft, das mit der Bereitstellung von Infrastrukturen einhergeht:

[Infrastrukturen] zielen auf die Integration des Peripheren, sie wirken als Garanten der Beständigkeit, sie stabilisieren, aber sie disziplinieren auch das Verhalten derjenigen, die sie nutzen. Damit ist das infrastrukturell-wirtschaftliche Angebot in mancherlei Hinsicht ein Surrogat politischer Herrschaft.<sup>17</sup>

Als Plan zeigt die ‚Karte des Erschließungs- und Entwicklungsnetzes Rheinland-Pfalz‘ keine tatsächlich vorhandenen, und damit nutzbaren Infrastrukturen, und doch findet sich eben dieses Verhältnis – nicht ohne Kontroversen – auch zwischen dem ‚infrastrukturell-wirtschaftlichem Angebot‘, wie es der Plan vorschlägt, und der ‚politischen Herrschaft‘: Abgeschreckt durch das zentralistische und totalitäre Planungssystem des Nationalsozialismus wurde diskutiert, wie übergreifend geplant werden sollte. Ein zu starkes planerisches Eingreifen wurde als Gefahr für den föderalistischen Aufbau der Bundesrepublik und die Freiheit, insbesondere einer freien Marktwirtschaft, gesehen. Vor allem ein Eingreifen auf Bundesebene wurde in weiten Teilen abgelehnt.<sup>18</sup> Andererseits sah man sich vor Herausforderungen der Nachkriegszeit, die systematisches Planen verlangten. Zu diesen zählte der Wiederaufbau und die Unterbringung und Integration von Geflüchteten. Außerdem musste darauf reagiert werden, dass zum einen die von den Alliierten vorgenommene Ländergliederung kaum Rücksicht auf vorhandene funktionale Verflechtungen nahm und zum anderen Entwicklungsprogramme (wie der sogenannte Marshall-Plan) schnelle Entscheidungen darüber verlangten, wo und nach welchen Gesichtspunkten Entwicklung angestoßen werden sollte.<sup>19</sup>

Neben dieser innenpolitischen Bedeutung war es jedoch auch Aufgabe der Landesplaner\*innen, Rheinland-Pfalz infrastrukturell in Westeuropa einzubinden. 1966 wurde dazu im Landesplanungsgesetz beansprucht, „die räumlichen Voraussetzungen für die Zusammenarbeit im europäischen Raum (sein) unter besonderer Berücksichtigung der

---

<sup>17</sup> van Laak (2013): Pionier des Politischen?, S. 183.

<sup>18</sup> Vgl. Langhagen-Rohrbach (2005): Raumordnung und Raumplanung, S. 8.

<sup>19</sup> Ebd.

zentralen Lage des Landes zu schaffen und zu fördern“<sup>20</sup>. Ein Jahr später wurde im Raumordnungsbericht 1967 beschrieben:

Mit seinen Nachbarräumen ist das Land Rheinland-Pfalz durch bedeutende Verkehrsachsen verbunden. Die wohl bedeutendste Verkehrsachse im westlichen Deutschland – die Rheinlinie – verläuft durch Rheinland-Pfalz. Beiderseits des Rheins, der größten natürlichen Wasserstraße Westeuropas, verlaufen parallel zum Strom Eisenbahnstrecken, die zu den verkehrsdichtesten Deutschlands gehören. Im Rahmen des in der Bundesrepublik dominierenden Nord-Süd-Verkehrs spielt für den Bereich östlich des Rheins die Autobahn Köln-Frankfurt, die den nord-östlichen Teil von Rheinland-Pfalz durchschneidet, eine wesentliche Rolle.<sup>21</sup>

Die Pfeile, die in der Karte nach außen weisen, belegen dieses Verständnis, die Verortung der regionalen Infrastrukturen in überregionalen, nationalen und sogar internationalen Verknüpfungen. Diese Pfeile zeigen an den Grenzen des Landes etwa nach Köln, Metz, Frankfurt, Straßburg oder Karlsruhe und deuten eine Vernetzung innerhalb der Bundesrepublik und Westeuropas an. Besonders hervorzuheben sind die sich in den infrastrukturellen Bezügen abzeichnenden jungen, kooperativen Züge zwischen vormals verfeindeten Nationalstaaten: „Mit der wachsenden wirtschaftlichen Integration im europäischen Raum kommt der planerischen Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten Luxemburg, Belgien und Frankreich verstärkte Bedeutung zu.“<sup>22</sup> Wichtig erschien also nicht nur die Anbindung innerhalb des föderalen Systems der Bundesrepublik, sondern auch die Verortung innerhalb eines Europas der Nationalstaaten, dass im Zuge des Kalten Kriegs auch infrastrukturell neu geordnet werden musste.

## Fazit

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Karte einen Planungsstand in der Erschließung eines neu entstanden Bundeslandes visualisiert, dessen Regionen noch im Begriff waren, buchstäblich über die neuen Verkehrsnetze, aber auch politisch, wirtschaftlich und kulturell zusammen zu wachsen. Außerdem bezeugt die Karte die (wirtschaftliche) Positionierung eines jungen Bundeslandes nicht nur in einer jungen Bundesrepublik, sondern auch innerhalb einer ebenso neuen europäischen Ordnung. Es wird deutlich, dass die Karte

---

<sup>20</sup> LPIG 1966, S.6.

<sup>21</sup> Raumordnungsbericht 1967, S. 56.

<sup>22</sup> Landesplanungsgesetz Rheinland-Pfalz 1966, S. 177.

des „Erschließungs- und Entwicklungsnetzes Rheinland-Pfalz“ als Medium der Visualisierung in Infrastrukturplanung, in komplexe gesellschaftliche Aushandlungsprozesse und historische Zusammenhänge eingebunden ist – Infrastrukturplanung wird als politisches Instrument eingesetzt. Die Karte lässt sich als planerisches Instrument in den Debatten ihrer Zeit verorten und birgt Reflexion der Vergangenheit, Bedürfnisse der Gegenwart und planvolle Absichten für die Zukunft.

## Literatur- und Quellenverzeichnis

- Akademie für Raumforschung und Landesplanung /Staatskanzlei Rheinland-Pfalz (1965):  
Deutscher Planungsatlas, Bd. VII: Rheinland-Pfalz, Hannover.
- Blotevogel, Hans Heinrich (2011): Raumordnung im westlichen Deutschland 1945-1990, in:  
Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.): Grundriss der  
Raumordnung und Raumentwicklung, Hannover, S. 115-168.
- Khan, Daniel-Erasmus (2019): Die deutschen Staatsgrenzen. Rechtshistorische Grundlagen  
und offene Rechtsfragen, Tübingen.
- Kißener, Michael (2006): Kleine Geschichte des Landes Rheinland-Pfalz 1945-2005. Wege  
zur Integration eines „Nachkriegsbundeslandes“, Karlsruhe.
- Kißener, Michael (2011): Grundzüge der historischen Entwicklung. In: Kahlenberg,  
Friedrich P./Kißener, Michael: Kreuz, Rad, Löwe. Rheinland-Pfalz. Ein Land und  
seine Geschichte (2012), Mainz: Von Zabern.
- Van Laak, Dirk (2013): Pionier des Politischen? Infrastruktur als europäisches  
Integrationsmedium“. In: Schabacher, Gabriele/Neubert, Christoph (Hg.):  
Verkehrsgeschichte und Kulturwissenschaft, Bielefeld, S.165-188.
- Landesplanungsgesetz Rheinland-Pfalz 1966 (GVBl Nr. 37, 14.6.1966, S. 177f).
- Landesverordnung über die Zusammenfassungen aller Aufbauplanungen im Lande  
Rheinland-Pfalz 1947 (VOBl S. 305).
- Langhagen-Rohrbach, Christian (2005): Raumordnung und Raumplanung. Darmstadt.
- Nordblom, Pia (2011): Wirtschaftsgeschichte. In: Kahlenberg, Friedrich P./Kißener, Michael  
(Hg.): Kreuz, Rad, Löwe. Rheinland-Pfalz. Ein Land und seine Geschichte (2012),  
Mainz, S. 259-320.
- Staatskanzlei Rheinland-Pfalz (1967): Raumordnungsbericht der Landesregierung  
Rheinland-Pfalz 1967.