

KULTURLANDSCHAFT AUTOBAHN

DIE FOTOSAMMLUNG DES LANDESAMTS FÜR
STRASSENWESEN BADEN-WÜRTTEMBERG



LANDESARCHIV
BADEN-WÜRTTEMBERG

STAATSARCHIV LUDWIGSBURG

Kulturlandschaft Autobahn

Die Fotosammlung des Landesamts für Straßenwesen Baden-Württemberg

Bearbeitet von Bernhard Stumpfhaus

Verlag W. Kohlhammer Stuttgart 2011

Die Drucklegung wurde gefördert durch das Regierungspräsidium Stuttgart.

Titelbild:

*Blick vom Überführungsbauwerk der B 500 auf die A 5;
am Brückengeländer Erich Wahl, Autobahnamt / 1956
(Repro: 05.12.1991)*

*Vorlage: Landesarchiv Baden-Württemberg StAL EL 75
VIa Nr 826*



Gedruckt auf alterungsbeständigem, säurefreiem Papier

Alle Rechte vorbehalten

© 2011 by Landesarchiv Baden-Württemberg, Stuttgart

Gestaltung: agil > Visuelle Kommunikation, Pforzheim

Druck: Druckerei Mack GmbH, Schönaich

Kommissionsverlag: W. Kohlhammer GmbH, Stuttgart

Printed in Germany

ISBN 978-3-17-022370-7

Inhalt

5	Grußwort	61	Katalog
6	Vorwort	62	Trassen. Fahrten ins Grüne
	PETER ANDRÉ, KONRADIN HEYD, JÜRGEN WECKER	80	Brücken. Tore in die Landschaft
8	Baden-Württembergs Autobahnen von den Anfängen bis in die 1970er Jahre	94	Raststätten. Oasen der Erholung
	THOMAS ZELLER	97	Planungen in der Natur
12	Vom Landschaftsgenuss zur Schadens- vermeidung: Straßen- und Autobahnland- schaften im historischen Wandel	110	Bauarbeiten. Herstellung einer Perspektive
26	HERMANN KNOFLACHER Kulturlandschaft und Autobahn – mehr als ein gescheiterter Versuch	132	Traum und Wirklichkeit. Die Geschichte einzelner Autobahnabschnitte
32	ANGELA JAIN Das Bild von der Autobahn-Landschaft	150	Luftbilder. Die Landschaft als Modell und Landkarte
40	BERNHARD STUMPFHAUS Bemerkungen zur Autobahnfotografie. Ihre Ästhetik, ihr Gebrauch, ihre Bedeutung	164	Die Autorin, die Autoren

Grußwort

Mit dem Bau von ausschließlich dem KFZ-Verkehr vorbehaltenen neuen Straßen begann im Jahr 1934 im Gebiet des heutigen Landes Baden-Württemberg die Geschichte der Autobahnen. Die Ideen hierfür waren freilich schon älter. Die Planungs- und Gestaltungsprinzipien der ersten Jahre wurden bereits in den 1920er Jahren entwickelt. Der Bezug der Bautechnik zur Natur und Landschaft und umgekehrt war einer der Leitgedanken ab etwa 1935. Nach dem Zweiten Weltkrieg standen vor allem wegen der rasant steigenden Motorisierung die Anforderungen des Verkehrs und der Fahrdynamik im Vordergrund. Aus der Zeitspanne von 1934 bis in die 1990er Jahre ist ein sehr umfangreiches und anschauliches Fotomaterial erhalten, welches bei den damals für den Autobahnbau verantwortlichen Stellen entstanden ist, und welches das Landesamt für Straßenwesen systematisch geordnet im Jahr 2002 dem Staatsarchiv Ludwigsburg übergeben hat. Die vorliegende Ausstellung zeigt eine sehr gute Auswahl dieser auch künstlerisch wertvollen Aufnahmen. Die Bilder veranschaulichen nicht nur den Entwicklungsprozess, den die Gestaltung und der Bau von Autobahnen im Lauf der

Jahrzehnte durchlaufen hat, sondern sie zeigen auch die Sicht der planenden und ausführenden Ingenieure auf ihre Verkehrsbauwerke und die umgebende Natur. Damit wird aber auch das Foto und dessen gestalterische Ausdruckskraft selbst zum Thema. Ich freue mich, dass der reichhaltige Schatz an Dokumenten mit dieser Ausstellung einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird. Die Geschichte unserer Autobahnen wird hier lebendig. Die Autobahnen bilden das Rückgrat unserer Verkehrsinfrastruktur, sie sind aber auch für sich selbst genommen ein Kulturgut. Aus beiden Gründen bildet die Geschichte der Autobahnen einen ganz wichtigen Bestandteil unserer Landesgeschichte. Ich möchte mich bei den verantwortlichen Ausstellungsorganisationsleitern, Herrn Dr. Häussermann und Herrn Dr. Stumpfhaus für diese großartige Ausstellung herzlich bedanken. Dem Regierungspräsidium Stuttgart danke ich für die fachliche Begleitung.

Gert Klaiber
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Baden-Württemberg

Vorwort

Dass Behörden und andere öffentliche Einrichtungen für ihre Aufgabenerledigung sich nicht nur schriftlicher Unterlagen wie Akten, Urkunden, Karten und Pläne bedienen, sondern seit dem Aufkommen der Fotografie vielfach auch Lichtbildaufnahmen für ihre Arbeit eingesetzt haben, ist erst in der jüngeren Vergangenheit vermehrt in das Blickfeld der Öffentlichkeit geraten. Erinnerung sei in diesem Zusammenhang etwa an die erfolgreiche Ausstellung *Spurensuche – Polizeifotografie Mannheim 1946–1971* im Mannheimer Reiss-Engelhorn-Museum im Jahr 2007/08 oder die Präsentation von Patientenbildern aus der Psychiatrischen Anstalt Weinsberg im Staatsarchiv Ludwigsburg im Rahmen der Ausstellung *Das schöne Bild vom Wahn* etwa zur selben Zeit. Außer Polizei und Medizin, die Fotografien schon früh zu Diagnose- und Ermittlungszwecken eingesetzt haben, hat sich insbesondere die Bau- und Denkmalverwaltung des Mediums der Fotografie bei der Planung und Dokumentation von Bauvorhaben bedient. Die auf diesem Weg seit dem frühen 20. Jahrhundert entstandenen analogen Bildbestände bei Behörden und anderen Einrichtungen in öffentlicher Trägerschaft, deren genauer Umfang sich bislang erst in Umrissen abzeichnet, werden im Zuge des zunehmenden Vordringens digitaler Techniken in der Fotografie und Reprografie in verstärktem Umfang an die zuständigen staatlichen und kommunalen Archive abgegeben. Das Staatsarchiv Ludwigsburg konnte so in den letzten Jahren unter anderem Fotosammlungen des Landesamts für Denkmalpflege, der ehemaligen Bundesbahndirek-

tion in Stuttgart und des Landesamts für Straßenwesen übernehmen.

Schon ein kurzer Blick in die verschiedenen Bildbestände zeigt, dass die aufgrund ihrer Herkunft aus einem amtlichen Zusammenhang vielleicht allzu voreilig als spröde und langweilig eingeschätzten Aufnahmen nicht nur wegen der dargestellten Motive Geschichtsquellen von hohem Wert darstellen, sondern auch einen ganz eigenen ästhetischen Reiz entfalten, der eine eingehendere Beschäftigung lohnt. Bei den Fotografen, die diese Lichtbilder angefertigt haben, handelte es sich oft um ambitionierte Laien, vielfach aber auch um Profis, die ihre Arbeit ganz offensichtlich mit einem gewissen künstlerischen Anspruch ausgeübt haben. Bei den Aufnahmen von Gebäuden und Anlagen der technischen Infrastruktur wie Bahnhöfen, Eisenbahnstrecken, Brücken, Straßen und Autobahnen, besitzt das dargestellte Objekt vielfach selbst optische Qualitäten, die besonders sichtbar werden, wenn dieses aus einer ungewohnten Perspektive aufgenommen wurde. Der Reiz dieser Fotos kann sich unter Umständen noch steigern, wenn die Gestaltung der Aufnahme nicht nur von ästhetischen Gesichtspunkten bestimmt war oder zumindest das Ziel verfolgte, ein Objekt besonders gut erkennbar ins Bild zu setzen, sondern auch Zwecken diente, die unmittelbar mit der Aufgabenerfüllung des Auftraggebers zu tun hatten. Im Falle der Straßenbauverwaltung dienten die Fotos nicht nur der Dokumentation der Bauvorhaben und wurden für die Öffentlichkeitsarbeit (oder Propaganda) eingesetzt; sie waren vielmehr

auch wichtige Arbeitsinstrumente im Rahmen der Gestaltung der Trassen und der Bauplanung. Was ursprünglich einmal als Primärzweck die Gestaltung vieler Fotografien bestimmte, kann, aus der Perspektive des heutigen, von ganzen anderen Interessen geleiteten Betrachters, so durchaus zu einem ästhetischen Mehrwert werden.

Die Ausstellung *Kulturlandschaft Autobahn* möchte die vielfältigen Perspektiven, unter denen man sich mit einem solchen – zunächst einmal primär (bau-)technisch bestimmten – Bildbestand beschäftigen kann, anhand der umfangreichen Fotosammlung des ehemaligen Landesamts für Straßenwesen Baden-Württemberg aufzeigen. Der Bestand, der mehrere Tausend Fotografien enthält und vom Staatsarchiv Ludwigsburg im Jahr 2002 übernommen werden konnte, reicht bis in die Anfänge des Autobahnbaus in den 1930er Jahren zurück und enthält das ganze Spektrum von Bildmotiven rund um eines der großen Verkehrsinfrastrukturprojekte des 20. und 21. Jahrhunderts. Die Fotografien beleuchten einerseits als historische Quellen die massive Veränderung unserer Kulturlandschaft durch den Bau von Verkehrswegen für den motorisierten Individualisten und zeigen, welchen Illusionen von einer Versöhnung von Landschaft und Verkehr die Planer der Autobahnen anfänglich erlegen sind. Die Aufnahmen dokumentieren gleichzeitig aber auch, für welche unterschiedlichen Verwendungszwecke das Medium der Fotografie bei der Planung und dem Bau der Autobahnen eingesetzt wurde und sind damit auch für eine Geschichte der *amtlichen* Fotografie

von hohem Interesse. Selbstverständlich lassen sich die Bilder aber auch als künstlerische Objekte von eigenem Reiz betrachten. All dies kann in der Ausstellung und dem vorliegenden Katalog an repräsentativen Beispielen nachvollzogen werden.

Die Ausstellung und das hier vorliegende Begleitbuch wurden für das Staatsarchiv Ludwigsburg von dem Kunsthistoriker Dr. Bernhard Stumpfhaus erarbeitet. Für den Katalog konnten neben dem Kurator sowie Mitarbeitern der baden-württembergischen Straßenbauverwaltung auch renommierte Kulturwissenschaftler und Verkehrsexperten gewonnen werden, die den Kontext, in dem die Bilder entstanden sind, aus unterschiedlichen Perspektiven beleuchten. Der Band bietet somit auch eine exzellente Einführung in den Gesamtbestand an Bildern, der schon vor einiger Zeit digitalisiert wurde und im Internet über das Onlinefindmittelsystem des Landesarchivs Baden-Württemberg abgerufen werden kann. Das Regierungspräsidium Stuttgart, in dem das Landesamt für Straßenwesen im Zuge der letzten Verwaltungsreform aufgegangen ist, hat das Ausstellungsvorhaben von Anfang an nicht nur mit großem Interesse begleitet, sondern auch ideell und finanziell unterstützt, wofür ihm unserer ganz besonderer Dank gilt.

Ludwigsburg, im November 2011

Dr. Peter Müller
Leiter der Abteilung Staatsarchiv Ludwigsburg
des Landesarchivs Baden-Württemberg

PETER ANDRÉ, KONRADIN HEYD, JÜRGEN WECKER

Baden-Württembergs Autobahnen von den Anfängen bis in die 1970er Jahre

Kurz vor seiner Auflösung im Jahr 2002 hat das damalige *Landesamt für Straßenwesen* (vor 1986 *Autobahnamt*) seine fotografische Sammlung dem Staatsarchiv Ludwigsburg übergeben. Das umfangreiche Konvolut besteht aus mehreren Teilen und enthält mit einer speziellen Sammlung von 7500 Fotoabzügen eine umfassende Dokumentation zum Bau der Autobahnen in Baden-Württemberg. Die Lichtbilder sind im Staatsarchiv zwischenzeitlich digitalisiert worden und stehen interessierten Nutzern *online* zur Verfügung. Entstanden ist diese Bildersammlung in ihrer derzeitigen Gestalt in den 1990er Jahren als Reproduktion von Fotografien und Grafiken verschiedenster Qualität und Funktion. Notwendig wurde diese Arbeit, weil im damaligen *Autobahnamt* diese vielfältigen Lichtbilder nicht organisiert vorlagen. Die Reproduktionen wurden meist auf Privatinitiative der planenden und bauenden Ingenieure angefertigt. So wuchsen die Bildbestände bei bestimmten Einzelpersonen zu ansehnlichen Sammlungen. Als man ihren dokumentarischen Wert erkannte, entschied man sich, die Fotografien systematisch auf Mikrofilm, mit elektronischem Register und Schlagwortverzeichnis ausgestattet,

zusammenzuführen. Damit stand dieses Material beim Landesamt endlich verlässlich zur Verfügung. Diese neu geordnete und vereinheitlichte Sammlung konnte nun einem neuen Zweck zugeführt werden: Sie sollte allen Mitarbeitern eine Hilfestellung geben bei der Erfüllung ihrer verschiedenen Aufgaben, etwa bei der Suche nach Gestaltungsbeispielen, als aktuelle und historische Bestandsdokumentation, die man etwa für Reparaturzwecke, aber insbesondere auch für die Öffentlichkeitsarbeit brauchte. Zwischenzeitlich ist sie eine wesentliche Begleitung für die Geschichte des Autobahnbaus in Baden-Württemberg seit ihren Anfängen.

Wenden wir uns nun dieser Autobahngeschichte selbst zu: Immerhin stellte die Autobahn zu ihrer Entstehungszeit ein ganz neuartiges Verkehrskonzept vor. Nicht der Ausbau historisch gewachsener Straßen, sondern die Konzeption eines völlig neuen Fernstraßennetzes für den modernen Automobilverkehr: Das war die Idee, die in den 1920er Jahren entwickelt wurde. Mit dem Bau der Reichs- und später der Bundesautobahnen wurde diese Idee seit den 1930er Jahren umgesetzt. Dieses gigantische Infrastrukturunternehmen war

zuerst mit der *Gesellschaft Reichsautobahnen* (RAB) reichsweit zentral organisiert, zunächst angegliedert an die Reichsbahn. 15 *Oberste Bauleitungen* (OBR) dieser Gesellschaft steuerten und überwachten das regionale Baugeschehen. Für das Gebiet des heutigen Landes Baden-Württemberg waren die 1933/1934 eingerichteten *Obersten Bauleitungen* Frankfurt und Stuttgart zuständig. Diese Bauleitungen schufen auf dem heutigen Landesgebiet in wenigen Jahren Autobahnstrecken von knapp 300 km Länge.

Nach dem Krieg gingen der Bau von Autobahnen und deren Betrieb in die Verwaltung der Bundesländer über, als Auftragsverwaltung für den Bund. Mit der Gründung des Landes Baden-Württemberg wurde für diese Aufgaben 1952 ein eigenständiges Autobahnamt geschaffen, in dem die Vorläuferorganisationen aufgegangen sind. Dieses Amt existierte 50 Jahre, zuletzt unter dem Namen *Landesamt für Straßenwesen*. In dieser Zeit entstand der weitaus größte Teil des heutigen über 1000 km langen baden-württembergischen Autobahnnetzes. Seit Anfang 2003 liegt die Verantwortung für die Autobahnen bei den vier Regierungspräsidien des Landes.

Aus den ersten beiden Epochen (1933–1945 und 1946–1970) ist uns von diesen mit dem Autobahnbau befassten Stellen umfangreiches dokumentarisches Material erhalten. Von besonderer Aussagekraft ist das reichhaltige Bildmaterial.

Insbesondere lässt sich anschaulich verfolgen, wie sich Trassierungsgrundsätze und Bautechnik im Lauf der Zeit entwickelt und verändert haben. Viele Bilder zeigen als geometrisch exakte Montagen (sog. Hybridtechnik) eingezeichnete Trassen und Brücken in der fotografierten Landschaft (Kat. Nr. 43, 46). Solche Arbeiten verfolgten zum einen den Zweck, die räumliche Linienführung

der Autobahntrassen im Zusammenwirken von Lage und Höhe zu überprüfen. Auch ihre Lage in der Landschaft sollte vor dem Bau der Fernstraßen dargestellt und beurteilt werden.

War die Linienführung zu Beginn noch unorganisch und hart, begannen die Ingenieure schon bald, sich mit der Wirkung ihrer Bauwerke auf die Landschaft und in der Landschaft auseinanderzusetzen. Ja, sie begriffen die von ihnen entworfenen Autobahnen als bereichernden Teil der Landschaft und als Inszenierung der Natur für den Autofahrer. Bei der Beurteilung der Trassenvarianten wurde besonderer Wert auf eine abwechslungsreiche Linienführung mit häufiger Fernsicht auf markante Landschaftsteile gelegt. Der Reisende sollte die neuen Verkehrswege nicht nur benutzen, um schnell von einem Ort zum anderen zu gelangen, sondern auch, um auf der Reise die Schönheit des Landes zu erleben und zu genießen (Kat. Nr. 7). Varianten wurden u. a. wegen zu großer Eintönigkeit und langer ermüdender Fernsicht, die kaum Abwechslung bietet, ausgeschlossen.

Der Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen Dr. Fritz Todt schrieb 1934: *Die Landschaft kennt keine geometrischen Figuren, sondern weiche, harmonische Formen. Wer bei der Anlage von Straßen geometrische Figuren vom Reißbrett in die Natur überträgt, verursacht dort harte Einschnitte und Verlegungen des bestehenden Landschaftsrhythmus und trägt dazu bei, dass der kulturelle Wert der geschaffenen Werke geringer wird und auch der Verkehrswert durch die Monotonie leidet. Wir haben mit unseren Straßen nicht nur Einschnitte in die Landschaft vorzunehmen, sondern wir haben auch dafür zu sorgen, dass diese Einschnitte und Eingriffe abgeglichen werden, so dass die Verletzung der Landschaft wieder gemildert wird. Ich ersuche dringend zum wiederholten Male, alle Mitarbeiter*

am Werk der Reichsautobahnen und auf dem Gebiet des allgemeinen Straßenbaues, nicht wie mindere Techniker an geometrischen Formen zu hängen, sondern wie schöpferische Baumeister die Straßen als Kunstwerk der Natur anzupassen. Trotz aller ideologischen Überlagerungen, die Todts Ausführungen prägten, sind das Gedanken, die auch heute noch gelten.

Was für die Linienführung und den Straßenkörper galt, galt erst recht für die Gestaltung der Brücken, Tunnel und Stützbauwerke. Die Bauwerke am *Albaufstieg* und am *Drackensteiner Hang* (Albabstieg) sind hierfür beeindruckende Beispiele. So wie man seit dem Zeitalter der Romantik Schlösser und Burgen als die Landschaft bereichernde Kunstbauten begriff, so entstanden nun moderne Bauwerke, die Stilelemente des Mittelalters aufgriffen. Naturstein verwendete man als Baumaterial, zumindest als Verkleidung. Selbst Baubehelfe wie Holzgerüste waren beeindruckende und schön gestaltete Konstruktionen.

Zur Autobahngeschichte gehört aber auch die von den Nationalsozialisten befohlene Zerstörung strategisch wichtiger Brücken sowie deren provisorische Wiederherstellung nach dem Krieg. Auch hierzu gibt es reichhaltiges Bildmaterial (Kat. Nr. 70, 72, 73–74).

In den Zeiten des Wirtschaftswunders und des Automobilbooms wuchs auch der Autobahnbau. Das vor dem Krieg konzipierte Autobahnnetz wurde wesentlich erweitert und verdichtet.

Die öffentliche Meinung stand dem Bau von Autobahnen bis Ende der 1960er Jahre überwiegend positiv gegenüber. Der Ruf nach immer mehr, immer besseren und leistungsfähigeren Autobahnen wurde immer lauter. Die Entwicklung gipfelte schließlich im sogenannten *Leberplan*, benannt nach dem damaligen Bundesverkehrsminister

Georg Leber. Dieser Plan sah vor, dass jeder Bundesbürger nicht mehr als 25 km entfernt von einer Autobahn wohnen sollte.

In dieser Zeit der Autobahn-Hochbauphase wurden die Trassierungsgrundsätze zwar weiter verfeinert, jedoch grundsätzlich beibehalten. Bald gab es durch die Motorisierungswelle Kapazitätsprobleme. Die verkehrstechnischen Anforderungen stiegen rasant. Der Ausbau der Anschlussstelle Degerloch zum *Echterdinger Ei* in den sechziger Jahren und der Umbau dieses *Eis* in eine hochleistungsfähige Turbine vor knapp zehn Jahren sind hierfür ein beeindruckendes Beispiel. Die Modernisierung der besonders stark befahrenen Betriebsstrecken setzte bereits in den 1970er Jahren ein und ist noch lange nicht abgeschlossen. So harrt z. B. der Neubau des *Albaufstiegs* der A8 seit langem auf die notwendige Finanzierung.

Grundlegend weiterentwickelt hat sich in den ersten Nachkriegsjahrzehnten aber auch die Bau-technik. Im Erdbau und im Straßenoberbau war dafür die zunehmende Mechanisierung ausschlaggebend. Im Brückenbau führte der technische Fortschritt zu ganz neuen Möglichkeiten. Spannbetonkonstruktionen (Kat. Nr. 79), Takt-schiebeverfahren und Freivorbau (Kat. Nr. 63, 65) ermöglichten riesige Stützweiten bei dennoch schlanken Konstruktionen und damit auch völlig neue Gestaltungsmöglichkeiten. Eine moderne sachliche Formgebung orientierte sich nun an der funktionalen Anforderung des Bauwerks und am statischen Kraftfluss. So entstand eine neue Gestaltungs- und Formensprache der entwerfenden Ingenieure. An dieser technischen und künstlerischen Entwicklung hatten und haben baden-württembergische Ingenieure einen ganz wesentlichen Anteil. Allein dank dieser schönen Konstruktionen ergeben sich beim Fotografieren

faszinierende Bilder. Viele der planenden und bauenden Ingenieure waren indes auch begabte Fotografen. So wird das dokumentierende Bild selbst zum Kunstwerk.

Heutzutage hat die Digitalfotografie in die Planung und den Bau der Trassen Einzug gehalten. Es findet sich in jeder Projektakte eine Fülle von Fotos. Abgesehen von den bildgestützten Bautagebüchern und Brückenkontrollakten gibt es nach wie vor keine strenge Regel, was wann und wie fotografiert werden soll. Die Verantwortlichen denken aber darüber nach, wie dies systematisiert werden kann, um künftig eine bessere Dokumentation zu erhalten.

Auf die Geländefotografie als Mittel zum Entwurf von Autobahntrassen können wir heute allerdings verzichten, da wir über digital erzeugte Geländemodelle verfügen. Fotografische Montagen, digital dargestellte Straßenkörper auf einen Fotohintergrund projiziert, dienen aber immer häufiger als Anschauungsmittel bei der Öffentlichkeitsarbeit. Sie werden bei der Vorstellung der Planung in Bürgerversammlungen, im Gemeinderat oder bei Erörterungsverhandlungen im Planfeststellungsverfahren verwendet.

Seit dem Ende der 1970er Jahre geriet das Konzept der Autobahn zunehmend in die Kritik. Das extreme Anwachsen des motorisierten Verkehrs führte nicht nur zu einer verstärkten Belastung von Natur und Landschaft; auch litt die Bevölkerung unter Lärm und Abgasen. Die Folge: Lärmschutzwände, Tunnels und tiefliegende Straßen bestimmten nun das Bild, dem Autofahrer wird so der Blick in die Landschaft, durch die er fährt, vorenthalten. Dies betrifft jedoch einen Zeitraum, der durch die Bildersammlung des Landesamts für Straßenwesen nicht mehr erfasst wird. Aber auch dies wurde und wird dokumen-

tiert und kann somit dereinst als Archivgut künftigen Generationen zur Auswertung zur Verfügung gestellt werden.

THOMAS ZELLER

Vom Landschaftsgenuss zur Schadensvermeidung: Straßen- und Autobahnlandschaften im historischen Wandel

Der Blick durch die Windschutzscheibe auf Städte, Dörfer, Felder, Wiesen und Wälder ist seit nunmehr zwei Generationen eine prägende Landschaftserfahrung. Landschaft ist nicht nur das, was als Gemälde oder Kunstdruck zuhause im Wohnzimmer hängt oder was beim Wandern oder Spazieren gehen zu sehen ist; Landschaft ist auch die von unterwegs geschauten Mischung von Bäumen und Himmel, Asphalt und Kirchtürmen. Wer über Land fährt, dem kommt die automobilen Aussicht wie ein manchmal geschwindigkeitsbedingt verhuschtes, aber stets vorhandenes Tableau vor.

Nicht so offensichtlich ist aber, in welchem Maß Mobilitätslandschaften nicht zufällig vorbeiziehende Beiwerke sind, sondern menschliche Kreationen. Seit Anfang des 20. Jahrhunderts haben Gruppen von Bauingenieuren und Landschaftsarchitekten in mehreren Ländern, darunter auch Deutschland, die Gestaltung und Kontrolle von Straßenlandschaften und besonders Autobahnlandschaften als professionelle Aufgabe angesehen. Der Ausblick aus dem fahrenden Auto sollte aufmuntern, unterhalten, beleben und vor allem die heimische Landschaft und damit in ihr aufgekommene kulturelle Werte den Fahrern und Passagieren

nahebringen. Die landschaftsnahe Autofahrt war dazu gedacht, Natur und Kultur aufzuwerten. Wenn von Natur und Kultur die Rede war, war die Nation nicht weit: Die Mobilitätslandschaften verkörperten dem Anspruch ihrer Gestalter zufolge spezifisch deutsche oder andere nationale Werte. In Deutschland wurden solche Versuche besonders während der nationalsozialistischen Gewaltherrschaft unternommen. Warum dies so war und wie solche Autobahnlandschaften während und nach der NS-Diktatur aussahen, soll dieser Beitrag untersuchen.

Zunächst aber ist es hilfreich, einen Blick auf den wichtigsten Verkehrsträger vor der massenhaften Verbreitung des Automobils zu werfen: die Eisenbahn. Aufkommen und Durchsetzung der Eisenbahn im 19. Jahrhundert veränderten nicht nur Gesellschaft und Wirtschaft umfassend, sondern resultierten auch in einer neuen Erfahrung von Landschaft. Im Vergleich zur Kutschenreise mit ihrer vergleichsweise intensiven Erfassung von Feld und Flur erschien zeitgenössischen Beobachtern die Eisenbahnreise als extrem beschleunigte Form der Fortbewegung, die kaum noch Blicke auf die Umgebung zuließ. Eine oft gebrauchte Me-

tapher in diesem Zusammenhang war die vom Zug als Projektil und dem Passagier als Paket, mehr ein Objekt als ein Subjekt.¹ Passagiere, die sich noch an Fuhrwerke erinnerten, empfanden die neue Art des maschinellen Reisens mit der Eisenbahn als Verlust; die Landschaft verhuschte; *Gerüche, Geräusche, Synästhesien gar, wie sie für die Reisenden der Goethezeit zum Weg gehörten, entfallen.*² Langeweile und Stumpfsinn waren für solche Reisende die Folge.

Im Lauf des 19. Jahrhunderts aber kam eine neue Art der Wahrnehmung auf, die Wolfgang Schivelbusch als *panoramatisches Reisen* bezeichnet hat. Wegen der höheren Reisegeschwindigkeiten war ein Blick auf den Vordergrund und darin gelegene nahe Landschaftsmerkmale wie Bäume und Büsche nicht mehr möglich. Statt dessen richteten die Reisenden ihren Blick auf Mittelgrund und Hintergrund und erblickten in relativ schneller Abfolge Berge und Täler: *Die Eisenbahn inszeniert eine neue Landschaft.*³ Diese neue, maschinelle Landschaft mit ihrer relativ rasanten Aneignungsart war bis zum Ende des 19. Jahrhunderts die dominante Form der Mobilitätslandschaft.

Als dann im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts gutsituierte Stadtbürger ihre seltenen und teuren Automobile zu Ausflügen aufs Land nutzten, empfanden viele von ihnen ein Gefühl der Freiheit von den Fahrplänen, Abteilen und Wahrnehmungsmustern der Eisenbahn. Ein Autofahrer begeisterte sich 1908: *Das Automobilreisen ist etwas Wundersames. ... Das hochgespannte Unabhängigkeitsbewusstsein, das wahrhafte Dahinfliegen ..., die Rückkehr zur alten vielverästelten Landstraße mit ihrer Romantik, der wechselnde Reichtum landschaftlicher Bilder, der tausend um Stirn und Wangen flatternde Luftzug, das alles gibt uns ein Gefühl von Köstlichkeit zu leben.*⁴ Die ästhetisch anspre-

chende Autoreise war für viele frühe Automobilisten ein Mittel zur Wiedergewinnung des in der Eisenbahnreise verlorengegangenen landschaftlichen Vordergrundes, eine selbstbestimmte Art des Reisens und nicht zuletzt ein erfolgreicher gesellschaftlicher Distinktionsversuch: Die Massen in der Eisenbahn sahen nur das, was die maschinelle Form der Fortbewegung und der Fahrplan zuließen, während die von Chauffeuren transportierten oder selbstfahrenden frühen Kraftfahrer nach Belieben die Gegend schauend erkunden konnten.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass das Ziel des Schauens die Landschaft war, nicht Natur. Zunächst war Landschaft als Genrebegriff in der Malerei bekannt und auch in der ästhetischen Theorie seit der frühen Neuzeit als geschauter Naturausschnitt diskutiert. Durch das Aufkommen der Geographie im 19. Jahrhundert wurde Landschaft als menschlich und kulturell konnotierte Natur verstanden. Kulturlandschaften waren durch das Zusammenwirken von Terrain, Klima, und Menschen entstanden. Letztere gaben der Landschaft durch Wirtschaft und Landwirtschaft ein bestimmtes Gepräge, so dass kulturelle und nationale Werte in der Landschaft nie weit waren. Der schillernde Begriff der Landschaft war also mehr als die bloße Aussicht ins Grüne, sondern ein kulturell und nationalspezifisch aufgeladenes Ensemble. In Europa wurden landschaftsorientierte Straßen in der Zwischenkriegszeit nicht als Vorstoß in die Wildnis, sondern als eine zusätzliche Schicht auf die reichhaltige und historisch gewachsene Kulturlandschaft verstanden.⁵

In den ersten beiden Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts, als Automobile in Europa weitgehend ein Privileg städtischer Mittel- und Oberschichten blieben, fuhren die Automobilisten mit wechselnden Schwierigkeitsgraden auf den oft noch ungeteerten

Landstraßen, oft zum großen Missvergnügen der örtlichen Bevölkerung.⁶ Nach dem Ersten Weltkrieg wurden Straßen zunehmend ausgebaut, um der zeitgenössisch als Problem verstandenen Staubplage Herr zu werden. Noch immer galt aber, was seit Jahrtausenden gegolten hatte: Straßen, ob in der Stadt oder auf Land, waren öffentliche Räume. Fußgänger, Fahrradfahrer, Fuhrwerke und neuerdings auch Autos und Lastwagen teilten sich diese allgemein zugänglichen Orte. Die Vorstellung, Straßen ausschließlich für Automobile und sonst keine andere Verkehrsart zu planen oder zu bauen, war seinerzeit so fremd, dass sprachliche Verrenkungen wie *Nur-Autostraße* bemüht werden mussten, wenn jemand eine solche Idee in Worte fasste. Der heute geläufige Begriff der Autobahn leitete sich denn auch vom dominanten Verkehrsmittel der Zeit, der Eisenbahn, ab. Ab 1926 bemühte sich ein von einzelnen Stadtverwaltungen, Handelskammern und Industriellen getragener Verband namens *Hafraba*, der Öffentlichkeit eine nur für Automobile und Lastwagen zugängliche Straße schmackhaft zu machen; *Hafraba* stand für eine vorgeschlagene Route, die von den Hansestädten über Frankfurt nach Basel führen sollte. Angesichts des geringen Motorisierungsgrades in Deutschland und der politischen Zersplitterung der Weimarer Republik war diese Lobbyarbeit weitgehend erfolglos. Der Volkswirtschaftler Werner Sombart hielt Autobahnen für *Straßen für den heiteren Lebensgenuss reicher Leute*.⁷

Nicht ausschließlich für reiche Leute, sondern für eine breiter verstandene, zunehmend motorisierte Gesellschaft wurden unterdessen in der Zwischenkriegszeit in den USA Straßen nur für Automobile und nicht einmal für Lastwagen geplant und gebaut: die sogenannten *parkways*. Bereits 1868 hatte der Landschaftsarchitekt Frederick Law Olmsted

Wege in einem Stadtpark in Brooklyn ausschließlich für Droschken geplant; keine Art öffentlichen Verkehrs mit Straßenbahnen oder Güterverkehr war erlaubt. Der durch Gestaltung und Bepflanzung in die Parklandschaft integrierte *parkway* hatte als Ziel, mobilen Parkbesuchern die Natur im Fahren nahezubringen. Diese Gestaltungsmerkmale wurden beibehalten, als Landkreise und Städte nach dem Ersten Weltkrieg *parkways* bauten, die Automobilen vorbehalten waren.⁸ Nicht nur wiesen die USA in der Zwischenkriegszeit den weltweit höchsten Motorisierungsgrad auf; seinerzeit wurde das Auto durch Massenproduktion und Gebrauchtwagenhandel auch für untere Mittelschichten in den Städten erschwinglicher. Dementsprechend laut wurde der Ruf nach mehr und neuen Straßen.

Einer der bekanntesten *parkways* war der *Bronx River Parkway*, der seit 1922 Autopendlern aus den wohlhabenden nördlichen Vororten von New York eine Landpartie inmitten städtischer Räume bietet. Möglich wurde dies durch die Zusammenarbeit von Landschaftsarchitekten und Bauingenieuren von Anfang an, durch den Erwerb und die architektonische Gestaltung breiter Streifen beiderseits der Straße und durch eine geschwungene Linienführung, die hohe Geschwindigkeiten nicht zuließ und stattdessen den Blick auf landschaftliche Schönheiten lenkte. Solche Straßen waren entsprechend teurer als gewöhnliche, doch die Bauherren erhofften sich außer dem Gewinn kultureller Werte auch höhere Grundstückspreise und damit gestiegene Grundsteuereinnahmen entlang der *parkways*.⁹ Ab den dreißiger Jahren baute dann auch die Bundesregierung *parkways*, die der Arbeitsbeschaffung und dem Tourismus dienten. Gemessen an den Kilometerzahlen, waren diese *parkways* den gewöhnlichen *highways* (für Autos und Lastwagen) weit unterlegen, die als Reaktion

auf zunehmenden Verkehr vor allem in und um Ballungszentren gebaut wurden. Doch die kulturelle Signalwirkung der *parkways* war enorm und reichte bis nach Deutschland. In der Fachliteratur von Bauingenieuren und Landschaftsarchitekten wurden solche Straßen vorgestellt und diskutiert; anlässlich von internationalen Straßenbaukongressen fuhren Fachleute aus verschiedenen Ländern auf ihnen. Vorstellung und Praxis landschaftsbetonter Straßen waren international bekannt; ihre jeweiligen Ausprägungen waren hingegen mit nationalen Eigenarten und bisweilen mit nationalistischen Tönen aufgeladen.

Die deutschen Autobahnen, die ab 1933 das Land überzogen, nahmen manche dieser Gestaltungsideen auf und hoben sie in der Propaganda hervor; in der Baupraxis waren sie aber hochgradig umstritten. Das nationalsozialistische Motorisierungsprogramm gehörte zu den frühesten und am stärksten propagandistisch begleiteten öffentlichen Initiativen der Diktatur. In einer Rede vor der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung wenige Tage nach dem Machterwerb forderte Hitler die deutsche Automobilindustrie dazu auf, ein erschwingliches Auto für die Massen anzubieten. Von staatlicher Seite aus sollten dazu neue Überlandstraßen kommen. Die *Lebenshöhe von Völkern* sei nämlich, so seine Begründung, nicht mehr in der Zahl von Eisenbahnkilometern, sondern an der Länge der für den Kraftverkehr geeigneten Straßen zu messen.¹⁰

Den ersten Teil der Massenmotorisierung, ein bald *Volkswagen* genanntes Niedrigpreisauto, sollte nach dem Zögern der deutschen Autoindustrie das staatliche VW-Werk in Wolfsburg übernehmen. Mit viel öffentlichem Getöse wurde ein Ratensparplan für das von Ferdinand Porsche gestaltete Kugelauto für 900 Reichsmark aufgelegt, dem

Zehntausende von Sparern beitraten. Doch der Volkswagen scheiterte kläglich; das VW-Werk produzierte während der Diktatur hauptsächlich amphibische Kübelwagen für den Kriegseinsatz.¹¹ Das hinderte das Hitlerregime aber nicht daran, den Autobahnbau zu forcieren.

Bis zur Einstellung der Bauarbeiten 1942 wurden im Nationalsozialismus 3625 Kilometer Autobahnen in Deutschland und Österreich gebaut. In einem Land, das so gering motorisiert war wie Deutschland, waren solche kreuzungsfreien Fernstraßen volkswirtschaftlich nicht zu rechtfertigen: Statistisch gesehen, teilten sich 62 Deutsche im Jahr 1935 ein Auto. Doch weder in Großbritannien, wo der Durchschnittswert 20 Einwohner pro Auto betrug, noch in den USA, wo auf alle fünf Einwohner ein Pkw kam, wurden in der Zwischenkriegszeit solche teuren Projekte verwirklicht.¹² Mit aller Macht, um nicht zu sagen, mit Brachialgewalt, preschte hingegen das nationalsozialistische System beim Autobahnbau vor und lenkte finanzielle, professionelle und propagandistische Ressourcen auf das Straßenbauprojekt um. Das Missverhältnis zwischen Motorisierungsgrad und Umfang des Straßennetzes führte dazu, dass die wenigen Fahrer auf den Straßen freie Fahrt genossen, weil sie oft unter sich blieben. In der Literatur sind die Autobahnen als *weiße Elefanten*, also als beeindruckende, aber wenig nutzbringende Planungsobjekte bekannt.¹³ 1938 konstatierte ein Straßenbaubeamter aus dem US-Bundesstaat Michigan nach einer Besichtigungsreise: *Germany has the roads while we have the traffic.*¹⁴

Warum wurden dann die Autobahnen gebaut? In der zeitgenössischen Propaganda wurde wiederholt Arbeitsbeschaffung als ein Haupteffekt des Autobahnbaus angepriesen. In Wochenschau-Filmen, die im Kino vor dem Hauptprogramm liefen,

in zahlreichen Reden und öffentlichen Veranstaltungen präsentierte das NS-Regime Gruppen von Arbeitern mit Schaufeln auf den Schultern, die mit bloßem Oberkörper Straßen bauten. Doch die Vorstellung, dass die Reichsautobahnen Deutschland aus der Weltwirtschaftskrise führten, trifft nicht zu. Historiker weisen darauf hin, dass der wirtschaftliche Aufschwung auch ohne Straßenbau bereits im Gange war, auch wenn letzterer dazu beitrug. Statt ökonomischer Einsicht herrschte bei Hitlers Entscheidung, den Autobahnbau zu forcieren, sein Propagandainstinkt vor.¹⁵ Südlich der Alpen hatte Benito Mussolini vorgeführt, wie ein rechtsradikales Regime Straßenbau als Mittel der Selbstrepräsentation benutzen konnte: Die *autostrade* wurden dort ab 1922 gebaut und eilten der Nachfrage wie in Deutschland weit voraus. Bis Ende der zwanziger Jahre entstanden einzelne Strecken, die Mussolinis Regime als Beitrag zur Modernisierung des Landes und als Zeichen italienischer Raumorganisation feierte.¹⁶

Wer von 1933 an in Deutschland wohnte, der konnte der nationalsozialistischen Straßenpropaganda kaum entgehen. In Büchern, Filmen, Brettspielen, Gemälden, Zigarettenbildern, Theaterspielen, Radiosendungen und Romanen wurden die Autobahnen nicht nur als moderne Verkehrsform gefeiert, mit denen das Land den Herausforderungen der Zukunft begegnen konnte.¹⁷ Vielmehr legte die Propaganda Wert darauf, Hitler so oft wie möglich mit den Autobahnen in Verbindung zu bringen: Hitler sei der Urheber der Idee, kreuzungsfreie Überlandstraßen zu bauen, und habe entsprechende Pläne während der Festungshaft nach dem gescheiterten Münchner Putsch von 1923 verfasst, behaupteten regimetreue Journalisten und Autoren nach 1933. Dass dies frei erfunden war, tat der Legende von *Adolf Hitlers*

Straßen keinen Abbruch: Der Diktator stilisierte sich als infrastrukturfreundlicher Potentat; die Straßen waren an seine Person gebunden und die Fahrt auf ihnen sollte die Deutschen jenseits von regionalen, konfessionellen und Klassenunterschieden in eine von Hitler beherrschte Volksgemeinschaft einbinden. Diese ethnisch verstandene Volksgemeinschaft schloss als Juden definierte Deutsche und andere Minderheiten aus und versprach ihren Mitgliedern, sofern sie politisch nicht misslieblich waren, die Lockungen einer Konsumgesellschaft. Die für politische Häftlinge errichteten Konzentrationslager und die Reichsautobahnen sind so in einem Zusammenhang zu sehen. Zwang und Lockung waren bestimmende Kennzeichen auch dieser Diktatur.¹⁸

Die allgegenwärtige Propaganda wurde nicht müde, Neuheit und Umfang des Straßennetzes zu betonen. Nicht nur die breiten Betonbänder der Autobahn an sich sollten monumental erscheinen, sondern auch das Bautempo. In der Tat wuchsen die Autobahnen rasch durch Wälder und Wiesen. Im September 1933 begannen die Bauarbeiten für die Strecke Frankfurt-Heidelberg, ab März 1934 wurde die Autobahn von München zur österreichischen Grenze gebaut. Der propagandistische Nutzen, nicht Verkehrsnachfrage bestimmten die Prioritäten: Jährlich sollten 1000 Kilometer Reichsautobahn fertiggestellt werden, was das Regime in den Jahren 1937 und 1938 auch erreichte. Ein so rasches Wachstum war nur im Rahmen einer Diktatur möglich, in der der Rechtsstaat außer Kraft gesetzt ist.

In der Propaganda wurde neben Bautempo und Ausmaß der Reichsautobahnen auch ihre Gestaltung gefeiert. In denjenigen Veröffentlichungen, die eher an ein gebildetes Publikum gerichtet waren, wurden die Straßen nicht als Eingriff in die

Natur, sondern als Verbesserung der Landschaft angepriesen. Die Autobahnen sollten nach dem Willen ihrer Erbauer die Landschaft aufwerten, nicht beschädigen. Als im Januar 1934 der Bauingenieur Fritz Todt, ein glühender Nationalsozialist aus Pforzheim, der an der Technischen Hochschule München promoviert hatte, bei Hitler seine Ideen zum Autobahnnetz vortrug, griff er das bereits diskutierte Verhältnis von Eisenbahnen und Automobilen wieder auf: *Die Linienführung muss jedoch für das Automobil anders gestaltet werden wie für die Eisenbahn. Eisenbahn ist Massentransportmittel (auch für Masse Mensch). Kraftfahrbahn ist individuelles Transportmittel. Die Eisenbahn ist meist Fremdkörper in der Landschaft. Kraftfahrbahn ist und bleibt Straße, Straße ist Bestandteil der Landschaft. Deutsche Landschaft ist charaktervoll. Deutschen Charakter muß auch die Kraftfahrbahn erhalten.*¹⁹ Todt ließ jedoch offen, mit welchen Mitteln die neuen Autobahnen diese landschaftlichen Qualitäten erhalten sollten. Der Bauingenieur, der als *Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen* das Autobahnprojekt leitete und dabei frühere Kompetenzen der Länder auf die Reichsebene zog, ermunterte zwar die ihm unterstellten Ingenieure, die Straßen in die Landschaft zu integrieren. Was dies im Detail bedeuten sollte, überließ Todt aber der Zusammenarbeit von Bauingenieuren und beratenden Landschaftsarchitekten.

Die Ingenieure, die in der Zentrale in Berlin und regional verstreuten Obersten Bauleitungen die Autobahnen planten, stammten zum Großteil von der Deutschen Reichsbahn, die von Hitler zur Zusammenarbeit beim Autobahnprojekt gezwungen worden war. Fast zweitausend Reichsbahnbeamte wurden 1934 und 1935 an die Generalinspektion abgeordnet.²⁰ Tiefbauingenieure mit Kompetenzen im Straßenbau gab es wenige, die Reichsbahninge-

nieure waren hingegen im Eisenbahnbau geschult. Angesichts ihrer Vorbildung und Beschäftigung war den Reichsbahnern der Gedanke einer landschaftsbetonten Linienführung für die Straßen fremd: Sie entwarfen Straßen, die möglichst gerade verliefen und mit kurzen Kreisbögen verbunden waren, so wie sie es für Eisenbahnen gelernt hatten. Dies hatten auch die *Hafraba*-Pläne vorgesehen, die während der Weimarer Republik entstanden waren und die öffentlich unerwähnte Grundlage für die frühen Reichsautobahnen boten.

Todts rhetorisches Ziel einer landschaftsfreundlichen Straße war damit in der Baupraxis gefährdet. Als beratendes Gegengewicht zu den Reichsbahn-ingenieuren beschäftigte die Generalinspektion deshalb ein rundes Dutzend Landschaftsarchitekten. Der Münchner Architekt Alwin Seifert (1890–1972) diente sich Todt im November 1933 an und wurde von diesem prompt eingeladen, die bereits abgeholzte Trasse der Autobahn von München zur Landesgrenze in einem Waldstück bei München zu besichtigen. Seifert verfasste daraufhin ein Gutachten zur *landschaftlichen Eingliederung* der Straßen. Darin betonte er die ästhetische und ökologische Bedeutung von Bäumen und Sträuchern am Straßenrand.²¹ Ab 1934 fungierte Seifert als Leiter einer Gruppe von Landschaftsarchitekten, die *Landschaftsanwälte* genannt wurden und die Ingenieure berieten.

Diese Personalkonstellation erinnert an die US-amerikanischen *parkways*. Hinzu kommt, dass Todts Behörde Reiseberichte aus den USA veröffentlichte und einschlägige Fachliteratur übersetzen ließ.²² Jedoch trägt der Eindruck, dass die deutschen Reichsautobahnen eine vollständige Übernahme der *parkways* waren. Anders als die amerikanischen *parkways*, auf denen bis heute Lastwagen verboten sind, waren die deutschen Au-

tobahnen von Anfang an für Lastverkehr offen. Wichtiger noch war die Behandlung von Linienführung und Bepflanzung. Sie waren hinter den Kulissen der Propaganda stark umstritten; Landschaftsarchitekten und Bauingenieure waren oft uneins.

Was die Linienführung angeht, so drängten die Landschaftsarchitekten um Seifert auf geschwungene oder schlängelnde Straßen, so wie sie auch in der Gartenarchitektur üblich waren. Olmsteds *parkways* und die späteren *parkways* für Automobile waren auch in dieser Form angelegt, um den Verkehr zu verlangsamen und Ausblicke aus der Kurve auf neue Landschaftsteile inszenieren zu können. Der Maler und Autor William Hogarth hatte bereits Mitte des 18. Jahrhunderts eine *undulated line*, also eine geschwungene Schönheitslinie empfohlen. Geographisch und ideologisch waren den deutschen Landschaftsarchitekten in der Seifert-Gruppe die Ausführungen des deutschen Publizisten Paul Schultze-Naumburg näher, der in seinen vielbeachteten Veröffentlichungen im frühen 20. Jahrhundert kurvenreiche Wege als naturnäher bezeichnete, weil sie sich besser an das Gelände und seine wechselnden Konturen anschmiegen konnten.²³

Für den Landschaftsarchitekten Alwin Seifert waren lange Geraden im Straßenbau schlechterdings naturfremd. Die Gestaltungsmerkmale der Straßen seien aus der sie umgebenden Landschaft abzuleiten; da es keine Geraden in der Natur gab, sollte es also auch keine geraden Straßen geben. Aber nicht nur der Natur, sondern auch dem Menschen seien Geraden fremd: Geradlinige Straßen seien reizlos und die Gefahr, dass unaufmerksame Autofahrer Unfälle verursachten, sei deshalb größer, schrieb Seifert.²⁴ Generalinspektor Todt konterte mit einer Naturanalogie: *Schließlich ist*

der Kraftwagen auch kein Hase oder kein Reh, das in schlängelnden Linien im Gelände herumspringt, sondern es ist ein von Menschen geschaffenes technisches Werk, das eine zu ihm passende Fahrbahn verlangt, schrieb er an Seifert. Eher sei ein Kraftwagen zu vergleichen mit *einem Wasserläufer oder sonst springenden Lebewesen, die kürzere Teilstrecken in der Geraden zurücklegen und dann von Punkt zu Punkt ihre Richtung ändern*.²⁵ Todt bevorzugte, zumindest in der Anfangsphase des Reichsautobahnbaus, mit Kurven verbundene Geraden. Erst 1939, also gegen Ende der nationalsozialistischen Straßenbauphase, wurden schwingende Straßen zur Norm.²⁶ Abbildung 1 zeigt eine solche frühe Autobahn unter dem Einfluss der Eisenbahningenieure; mit viel Aufwand produzierte Bildbände stellten unterdessen die Versöhnung von Landschaft und Technik wie in Abbildung 2 heraus. Ähnlich umstritten waren auch Ausmaß und Art der Bepflanzung am Straßenrand. Für die Landschaftsarchitekten war es offensichtlich, dass Straßengrün unabdingbar war, um ihr Ziel einer landschaftlichen Eingliederung zu erreichen. *Eine*

1 | *Eine der ersten Strecken der Reichsautobahn bei Viernheim im Jahr 1934. Die gerade Linienführung war von der Eisenbahn abgeleitet und widersprach der Rhetorik der NS-Propaganda. (Vorlage: StAL EL 75 VIa Nr 2019 a wie Kat. Nr. 19)*

2 | *So präsentierte sich die nationalsozialistische Autobahn in der Propaganda: Die nichtmotorisierte landwirtschaftliche Nutzung, hier die Heuernte, sollte der technischen Funktion eines modernen Verkehrsbedarfes nicht widersprechen. Weil die Autobahn dem Verkehrsbedarf etliche Jahre vorausseilte, waren Abgase so selten wie Autos. Bemerkenswert ist neben der ideologischen Komponente die Linienführung: Lange Geraden wurden mit relativ kurzen Kreisbögen verbunden. In der Nachkriegszeit wurden solche engen Kurven großzügiger umgebaut. (Vorlage: StAL EL 75 VIa Nr 68 aus: Das Erlebnis der Reichsautobahn. München 1943, Abb. 10)*



1



2

Straße aber muss Bäume haben, wenn anders sie eine deutsche Straße sein soll, verlangte Seifert.²⁷

Für die Architekten waren Bäume und Sträucher auf Mittelstreifen und am Straßenrand gestalterische Mittel, um die Einheit von Bauwerk und Landschaft zu erreichen. Ihre Ziele reichten aber noch weiter: Statt die vorhandene Landschaft lediglich zu erhalten, sollte sie, soweit möglich, in ihren ökologischen Urzustand versetzt werden. Die Flora, die vor der Ansiedelung von Menschen vorherrschte, sollte wiederhergestellt werden. Heutzutage würden solche Versuche Renaturierung genannt; im Nationalsozialismus blieben sie auf rhetorische Wünsche einzelner Berater beschränkt und verharrten in den Anfängen. Besonders umstritten war in diesem Zusammenhang die Verwendung sogenannter *bodenständiger*, also standortheimischer Pflanzen. Während die landschaftlichen Berater, allen voran Alwin Seifert, mit immer schrilleren Begründungen den Wert einheimischer Pflanzen anpriesen, blieben die Bauingenieure und besonders Fritz Todt zurückhaltend. Zwar wurde ökologische Feldforschung finanziell unterstützt, um Listen standortgerechter Arten zu erstellen. Doch Todt war weniger an ökologischen Idealzuständen als an rasch anwachsenden Pflanzen und Bäumen interessiert.²⁸ Ein Bild wie Abbildung 3, das landschaftliche Harmonie durch die Bepflanzung von Mittelstreifen und Böschungen vermittelt, verbirgt also das Ausmaß an gestalterischer Zwietracht hinter den Kulissen des nationalsozialistischen Autobahnbaus.

Die angeblich sich so harmonisch in die Landschaft einschmiegende Straße war also das Ergebnis vielfältiger Konflikte zwischen Landschaftsarchitekten und Bauingenieuren. Die Straßen waren eine Mischung verschiedener Baustile. Besonders herausgestellt und auch für heutige Autofahrer



noch erkennbar sind diejenigen Autobahnstrecken, die eine Autofahrt als visuelle Konsummöglichkeit inszenierten. In den Mittelgebirgen und im Vor-alpenland wurden Strecken, die in Tälern oder an Hängen verlaufen konnten, oft über Bergrücken geführt, um Aussichtspunkte zu schaffen. Landschaft wurde so ein Bestandteil visuellen Konsums. Zu den bekanntesten solcher Strecken gehört die

3 | *Ausmaß und Art von Pflanzen und Bäumen entlang der Reichsautobahn waren intern umstritten, wurden in Text und Bild aber als landschaftsintegrierende Straßenelemente herausgestellt. (Vorlage: EL 75 VIa Nr 2014 aus: Das Erlebnis der Reichsautobahn, München 1943, Abb. 4)*

Route von München zur österreichischen Landesgrenze, besonders die Strecke über den Irschenberg. Statt die vierspurige Straße günstiger und sicherer im Tal zu bauen, bevorzugte Generalinspektor Todt eine Linienführung über den Gebirgsrücken, da auf einer Länge von drei Kilometern ein *umfassender Gebirgsrundblick* zu genießen war.²⁹ Einige Kilometer weiter öffnete sich der Blick auf den Chiemsee (siehe Abb. 4), was Todt so gefiel, dass er den Autofahrern eine stille Talfahrt mit ausgeschaltetem Motor empfahl: *Die plötzliche Veränderung der Aussicht, neben den Bergen zur Rechten die große weite Fläche des Chiemsees voraus und links der Fahrbahn, hat noch jeden, der an diese Stelle kam, überrascht und gefesselt. Wer diese Landschaft als Kraftfahrer richtig empfindet, stellt den Motor ab und gleitet die 3 km Gefälle lautlos hinab an das Südufer des Sees, wo Badestrand, Parkplätze oder der Fischerwirt zum Bleiben und Rasten einladen.*³⁰ Weder die stille Talfahrt zum Chiemsee noch die Konzentration auf die Aussicht vom Irschenberg aus wären heute ratsam. Das Verkehrsaufkommen ist so hoch, dass viele Autofahrer froh sind, ohne Stau voranzukommen.

Dass die Routenwahl über Bergrücken höhere Steigungen und damit eine größere Unfallgefahr nach sich zog, war den Planern durchaus nicht fremd. Sie hielten aber die Aussichtsöglichkeiten für wichtiger als die Verkehrssicherheit. Der Albaufstieg auf der Strecke Stuttgart-Ulm wurde in den 1930er Jahren bewusst so gestaltet, dass der visuelle Konsum so breit wie möglich war (siehe Abb. 5). Todts Generalinspektion erlaubte eine Abweichung von den Richtlinien mit engen Kurven und einer Steigung von bis zu acht Prozent; statt längerer Tunnels wurden Viadukte und Hanglagen gewählt: *Selbst formvollendete Bauwerke hätten in ihren Ausmaßen die herrliche*



4

Landschaft ihres ursprünglichen Charakters völlig berauben müssen. Dem Fahrer und Reisenden wäre durch die rasch aufeinanderfolgenden Tunnel der Blick auf das einzigartige Landschaftsbild verschlossen geblieben.³¹

War vor 1945 visueller Konsum noch eines der Merkmale der deutschen Autobahn gewesen, so wurden zu bundesrepublikanischen Zeiten Ziele und Methoden des Autobahnbaus neu definiert. Bis in die 1960er Jahre hinein war das Autobahnnetz in Westdeutschland überdimensioniert; in der DDR nahm die Autobahn wegen der Betonung des öffentlichen Verkehrs eine (spärlich wachsende) Nischenexistenz ein.³² Die aus der Generalinspek-

4 | Als landschaftliche Verheißung wurde der Blick auf den Chiemsee von den Autobahnbauern auf der Strecke von München zur österreichischen Landesgrenze in Szene gesetzt. Heute ist die Strecke außerdem wegen häufiger Staus bekannt. (Vorlage: StAL EL 75 VIa Nr 66 aus: Das Erlebnis der Reichsautobahn, München 1943, Abb. 24)



5

tion stammenden Straßenbauingenieure kamen zu großen Teilen im Bundesverkehrsministerium und dem Verkehrsministerium der DDR unter.

In der Bonner Republik war zunächst an Autobahnneubau nicht zu denken: Die von der Wehrmacht zerstörten Strecken und Brücken mussten erst wiederaufgebaut werden und die Finanzpolitik des Bundes wies den Autobahnen in den frühen 1960er Jahren keine Priorität zu. Immer mehr Ingenieure machten sich nun daran, künftigen Verkehrsbedarf durch Verkehrszählungen zu prognostizieren, um so eine datengesicherte Grundlage für Grobplanungen in der Hand zu haben. Was die Gestaltung der Straßen in der

5 | Kurz vor der Fertigstellung 1937 ist hier das Aichelbergviadukt zu sehen. Statt eine Serie von Tunneln bevorzugten die Planer gehäufte Aussichtsmöglichkeiten. In den vergangenen Jahrzehnten ist der Alaufstieg zur Verbesserung der Verkehrssicherheit stark umgebaut worden. (Vorlage: StAL EL 75 VIa Nr 3847)



6 | Dieses Luftaufnahme der Strecke Ulm-Memmingen bei Dettlingen aus dem Jahr 1973 zeigt die sanfte Krümmung der bundesdeutschen Autobahn und die großen Übergangsbögen. (Aufnahme: Alb. Brugger, Vorlage: StAL EL 75 VIa Nr 2685)

Landschaft angeht, so gewannen die Bauingenieure gegenüber den Landschaftsarchitekten zunehmend die Oberhand. Die so leidenschaftlich diskutierte Frage, ob Geraden oder geschwungene Straßen zu bevorzugen seien, wurde in der Bundesrepublik auf geometrischer, nicht auf landschaftlicher Ebene entschieden. In den sechziger Jahren machten Lehrbücher und Tafelwerke die Klotthoide als Übergangsbögen bei Kurven bei Straßen-



7 | Mitte der 1980er Jahre wurde dieser Alaufstieg auf der A7 anders gestaltet als fünf Jahrzehnte zuvor derjenige auf der A8: Verkehrssicherheit statt Aussichtsöglichkeiten war nun das Motto. (Vorlage: StAL EL 75 VIa Nr 2504)

bauern populär.³³ Abbildung 6 zeigt ein Beispiel einer solchen mathematisch gewonnenen Linienführung.

Ab den 1970er Jahren waren dann die Experten nicht mehr unter sich, wenn es um Autobahnplanungen ging. Zunächst an Plänen für Stadtautobahnen und dann an längeren Strecken entzündete sich Bürgerprotest. Angesichts des massiv gewachsenen Verkehrs nutzten immer

mehr Bundesbürger die Autobahnen, doch Anwohner und verkehrspolitische Aktivisten, die Autobahnen als landschaftszerstörend und nicht länger als Landschaftsgewinn ansahen, verzögerten und änderten viele Pläne oder machten sie ganz zunichte.³⁴ In einem dichtbesiedelten und hochmotorisierten Land wie der Bundesrepublik waren landschaftsbetonte Gestaltungselemente von den 1970er Jahren an wenn nicht obsolet, so doch nachrangig. Wenn Bundesbürger als Autofahrer oder ADAC-Mitglieder sich öffentlich bemerkbar machten, dann überwogen die Rufe nach Verkehrssicherheit, nicht nach mehr Aussichtsmöglichkeiten. In den 1960er Jahren machte sich der ADAC erfolgreich für das Abholzen von Straßenbäumen stark, weil sie für Verkehrsunfälle verantwortlich gemacht wurden. Letztere waren ein stark emotional besetztes Thema in der jungen Bundesrepublik; von 1949 bis 1970 starben über 280.000 Verkehrsteilnehmer in Straßenverkehrsunfällen.³⁵ Durch zunehmenden Verkehr auf den Autobahnen wurde auch der Straßenlärm für eine wachsende Anzahl von Anwohnern ein Politikum. Nach vielen Protesten wurden zunehmend Lärmschutzwände errichtet, die der Autofahrt eine kanal- und schneisenartige Optik verliehen.³⁶ Das Ziel war nun, die Emissionen einschließlich des Lärms zu mindern.

In dem halben Jahrhundert zwischen 1930 und 1980 hat sich das Verhältnis von Landschaft und Autobahn grundlegend geändert. Was zunächst als glückliche Ehe zur Verbesserung beider Hälften gesehen wurde (auch wenn die nationalsozialistische Baupraxis widersprüchlich war), erschien bei höherem Verkehrsaufkommen manchen bald als Mesalliance. Wie stark dieser Wandel war, zeigt der Alaufstieg der Autobahn Ulm-Würzburg bei Westhausen in *Abbildung 7*: Statt den Höhen-

unterschied dazu zu nutzen, den Autofahrern schöne Ausblicke zu bieten, ist die Straße in tiefen Einschnitten und einem Tunnel gelegen.

- 22** Wolfgang *Singer*: Parkstraßen in den Vereinigten Staaten. In: *Die Straße 2* (1935), S. 175–177; Bruno *Wehner*: Die landschaftliche Ausgestaltung der nordamerikanischen Park- und Verkehrsstraßen. In: *Die Straße 3* (1936), S. 599–601; Wilbur H. *Simonson*, Robert E. *Royall*: *Landschaftsgestaltung an der Straße*. Berlin 1935.
- 23** Stephen *Bending*: The Improvement of Arthur Young. Agricultural Technology and the Production of Landscape in Eighteenth Century England. In Nye, *Landscape*, S. 241–253; W. G. *Hoskins*: *The Making of the English Landscape*. With an Introduction and Commentary by Christopher *Taylor*. London u. a. 1988, S. 161f.; Paul *Schultze-Naumburg*: *Kulturarbeiten*. Teile I–IX, München 1902–1917; *ders.*: *Die Gestaltung der Landschaft durch den Menschen*. München ³1928.
- 24** Alwin *Seifert*: Natur und Technik im deutschen Straßenbau. In: *ders.*, *Im Zeitalter des Lebendigen*. Natur-Heimat-Technik, Planegg vor München ²1942, S. 9–23; *ders.*: Die landschaftliche Eingliederung der Straße. In: *Die Straße 2* (1935), S. 446–450.
- 25** Todt an Seifert 26. 06.1935 (Bundesarchiv Koblenz NS 26/1188).
- 26** *Zeller*, wie Anm. 12, S. 142–158.
- 27** Alwin *Seifert*: Natur und Technik im deutschen Straßenbau. In: *ders.*: *Im Zeitalter des Lebendigen*, wie Anm. 24, S. 9–23, 20.
- 28** *Zeller*, wie Anm. 12, S. 165–187.
- 29** Fritz *Todt*: Der landschaftliche Charakter der Autobahn München-Landesgrenze. In: *Die Straße 2* (1935), S. 67–68.
- 30** *Todt*, wie Anm. 29, S. 68.
- 31** Eugen *Kern*: Der Alaufstieg im Zuge der Reichsautobahn Stuttgart-Ulm. In: *Die Straße 2* (1935), S. 474–480, Zitat S. 474.
- 32** Axel *Doßmann*: *Begrenzte Mobilität. Eine Kulturgeschichte der Autobahnen in der DDR*. Essen 2003.
- 33** *Zeller*, wie Anm. 12, S. 228–283.
- 34** Für ein regionales Beispiel siehe Dietmar *Klenke*: *Autobahnbau in Westfalen von den Anfängen bis zum Höhepunkt der 1970er Jahre – Eine Geschichte der politischen Planung*. In: *Verkehr und Region im 19. und 20. Jahrhundert*. Westfälische Beispiele. Hg. von Wilfried *Reininghaus* u. Karl *Teppe*. Paderborn 1999, S. 249–270.
- 35** Thomas *Zeller*: *Mein Feind, der Baum: Verkehrssicherheit, Unfalltote, Landschaft und Technik in der frühen Bundesrepublik*. In: *Mit dem Wandel leben. Neuorientierung und Tradition in der Bundesrepublik der 1950er und 60er Jahre*. Hg. von Friedrich *Kießling* u. Bernhard *Rieger*. Köln 2010, S. 247–266.
- 36** Möser, wie Anm. 4, S. 102.

HERMANN KNOFLACHER

Kulturlandschaft und Autobahn – mehr als ein gescheiterter Versuch

Straßen geprägte Kulturlandschaften

Verkehrswege waren in der Geschichte der Menschheit immer strukturprägend, weil sie nicht nur das Erscheinungsbild im ländlichen Raum, sondern auch der Siedlungen gestalteten. An den Küsten und Flüssen waren natürliche oder künstliche Häfen die Voraussetzung für die Siedlungs- und spätere Stadtentwicklung, an denen Waren ein- und ausgeladen wurden und Menschen die Verkehrsmittel wechselten. Auf dem Lande waren es jene Punkte, an denen die Verkehrsmittel zum Halten kamen, Waren umgeschlagen, Pferde gewechselt wurden und Menschen übernachten mussten. Verkehrssystem und Siedlungsentwicklung sind zwingend über raumzeitliche Beziehungen, die Geschwindigkeiten, miteinander verknüpft. Wo Energie für die Fortbewegung zu ruhen hatte, konnte Energie für die Entwicklung und Erhaltung von Siedlungsstrukturen gewonnen und gehalten werden. An den End- und Schnittpunkten der Tagesreisen entstanden unsere heutigen Kreis- oder Bezirksstädte. Aus der natürlichen entstand so

die typische Prägung der Kulturlandschaft. Im offenen Gelände waren es die Klimaanlagen der Feldgehölze und Alleen für den Personen- und Fuhrwerksverkehr, die bis heute die Landschaft prägen. Techniker schätzten ihre Funktionen zur baulichen Stabilisierung der Straßenkörper und kooperierten so mit der Natur – daraus entstand die Baukultur auch für die Verkehrswege.

Die fehlende oder teure Energie zwang die Ingenieure zu intelligenten konstruktiven Lösungen und einer Linienführung, bei der eine maximale Übereinstimmung mit den natürlichen Gegebenheiten zu den geringsten Bau- und Erhaltungskosten führte und darüber hinaus ästhetische und ökologische Leistungen vollbrachte, die bis heute einen *added value* der Kulturlandschaft bilden. Sensible Integration der Kunstbauten, die Wahl lokalen Baumaterials und bodenständiger Pflanzen bestimmten den Straßenbau noch bis in die 30er Jahre des 20. Jahrhunderts. Die Trassierungselemente entsprachen dem Fußgeher, dem Fuhrwerk und konnten damit optimal den örtlichen Randbedingungen angepasst werden. Das Gleichgewicht

zwischen der Straße und ihrer Umgebung musste an jeder Stelle neu gesucht und gefunden werden. Mit dazu gehört auch die Harmonie zwischen der Siedlung und den sie umgebenden agrarischen oder forstlichen Nutzungen. Die Arbeitsprozesse mussten dort stattfinden, wo Menschen und Ressourcen waren. Denn Transporte waren teuer und nahezu alle Energie war solare. Der Reichtum der europäischen Kulturlandschaft an Vielfalt, Diversität und Unverwechselbarkeit ist das Erbe dieser Zeit.

Eisenbahn als Vorbild

Eisenbahnen waren die ersten mit fossiler Energie bewegten technischen Landverkehrsmittel, die auf eigenen, vom übrigen Geschehen getrennten Trassen hohe, jenseits der evolutionären Erfahrung liegende Geschwindigkeiten erreichten. Ein aufwändiges Internes und Externes an Signalen, Verhaltensregeln, Vorschriften und Kontrolleinrichtungen musste eingerichtet werden, um die Sicherheit zu gewährleisten. Eisenbahnen sind als *geschlossenes System* nur über kontrollierte Zugänge, Bahnhöfe, erreichbar (wo die Verkehrsmittel gewechselt werden), mit klar definierter Verantwortung, festgelegten Sicherheitsstandards und Betriebsbedingungen. Zwischen den Geraden und den Kreisbogen mussten Eisenbahningenieure einen Übergangsbogen in Form einer kubischen Parabel einschalten, um die Überhöhung der Außengleise bei der Bogenfahrt unterzubringen und den Fahrkomfort weitgehend ruckfrei gestalten zu können. Die geringe Gleitreibung zwischen Rad und Schiene zwang zu technischen Höchstleistungen in schwierigen topographischen Geländen, die später niemals wieder erreicht wurden. Das

Ergebnis waren nicht nur ingenieurmäßig beeindruckende Bauwerke, sondern ein Beitrag zur Kulturlandschaft, dem manche Bergstrecken das Prädikat *Weltkulturerbe* verdanken. Vorübergehend verloren die Straßen an Bedeutung, zumindest im bahnparallelen Fernverkehr; durchaus nicht von Nachteil für die Kulturlandschaft, blickt man auf das letzte Jahrhundert mit dem beschleunigten Straßenbau zurück.

Renaissance der Straßen durch das Auto und das Dilemma der Informationsverarbeitung

Das Auto, ein Ergebnis von Erfindergeist und Gewerbe des 18. und 19. Jahrhunderts, wandelte sich im 20. Jahrhundert durch die Strategien eines Henry Ford zu einem erfolgreichen Konzernprodukt, für das passende Bewegungsflächen fehlten. An mehr dachte man damals nicht. 1921 wurde die AVUS in Berlin gebaut, eine Art Vorläufer der späteren Autobahnen, um als Rennstrecke für den schnellen Autoverkehr genutzt zu werden. Die mit den Siedlungen und der Landschaft organisch verbundenen Wege und Straßen stellten für den mühelosen und schnellen Autoverkehr ein Hindernis dar, das seine Entwicklung und Verbreitung eher behinderte als förderte. Die Autos hatten sich in das allgemeine Verkehrsgeschehen einzugliedern bzw. diesem noch unterzuordnen. Ab 1865 musste in England dem Kraftfahrzeug im öffentlichen Raum ein Mann mit roter Fahne vorausgehen.¹ Es fehlten Erfahrungen mit dem neuen Verkehrsmittel, das den Lenkern individuelle Geschwindigkeitsbereiche eröffnete, für die sie evolutionär nicht ausgestattet waren. Die Informationsmenge in dem vielfältigen Straßenbild von damals überschritt die Möglichkeiten der hinter dem Steuer

sitzenden, zum Autofahrer gewordenen Fußgänger, um sie in verantwortliche Handlungen umzusetzen. Die Informationsdichte war zu verringern, am besten, indem man alle anderen Verkehrsteilnehmer aus dem Bewegungsraum der Autos entfernte. Die Fahrbahnen als privilegierte Zonen für Autos wurden eingerichtet. Um die Informationsdichte bei höheren Geschwindigkeiten auf die begrenzten Verarbeitungsfähigkeiten der Lenker zu reduzieren, war mehr Exklusivität notwendig: die Autobahn – in Analogie zur Eisenbahn, eine Anlage nur für den schnellen Autoverkehr.

Der Italiener Pietro Puricelli errichtete 1924 ein erstes Teilstück einer Autobahn zwischen Mailand und Varese, für alle zugänglich, aber gebührenpflichtig. Dieses Projekt misslang, weil die Nachfrage wegen des geringen Fahrzeugbestandes den Erwartungen nicht entsprach. Aus und mit den Ideen Puricellis entstammt aber die Projektierung einer Autobahn von Hamburg nach Mailand, *Hafabra* (Hamburg-Frankfurt-Basel), die nach ähnlichen Prinzipien nur dem Autoverkehr vorbehalten war. Als man 1932 die erste öffentliche Autobahn Deutschlands zwischen Köln und Bonn eröffnete, ahnte man nichts von den Folgewirkungen, die diese Verkehrsanlagen in den nächsten Jahrzehnten auf verschiedenen Gebieten erzeugen werden und von denen traditionelle Verkehrsplaner bis heute noch immer keine Ahnung haben.

Der primäre Zweck von Autobahnen war das ungehinderte Autofahren mit hoher Geschwindigkeit auf richtungsgetreunten Fahrbahnen ohne Kreuzungen. Spezielle Zu- und Abfahrten, scheinbar analog zu den Bahnhöfen, wurden vorgesehen. Weil man aber weiter mit dem Auto in die Umgebung eindringen konnte, wären Strukturveränderungen, weit über jene der Bahn hinaus, zu bedenken gewesen. Im Unterschied zu den Eisen-

bahnen, welche die Ingenieure zwangen, die Bogenfahrt sorgfältig zu projektieren, um mit den auftretenden Fliehkräften fertig zu werden, ging man bei der Anlage der Autobahnen relativ salopp vor. Denn als man die ersten errichtete, wusste man weder über die Wirkungen der Fahrbahnbreite auf das Fahrverhalten bzw. das richtige Maß der Fahrstreifen (die Eisenbahn nahm die Spurweite von den Kutschen) Bescheid, noch hatte man brauchbare Übergangsbogen, um den Seitenruck beim Übergang von der Geraden in den Kreisbogen zu mindern. Um dieses fahrdynamische Problem zu lösen, schaltete man einfach einen Kreisbogen mit doppeltem Radius vor, baute breitere Fahrstreifen und überließ es den Autofahrern, damit fertig zu werden. Erst in den 1950er und 1960er Jahren wurde durch die Klothoide der stetige Übergang von der Geraden zur Krümmung des Kreisbogens ermöglicht. Die überbreiten Fahrstreifen blieben – und mit jedem zusätzlichen entfernt man sich immer mehr von der Landschaft.

Der – gescheiterte – Versuch, Autobahnen und Kulturlandschaft zu harmonisieren

Bei der Planung und dem Bau der Reichsautobahnen zeigte sich der Konflikt zwischen Autobahn und Kulturlandschaft zum ersten Mal deutlich. Landschaftsschützer und Architekten verlangten eine an die Kulturlandschaft angepasste geschwungene Linienführung, Ingenieure verteidigten die langen Geraden, die Kreisbogen und setzten sich auch gegen die Vertreter der Interessen der Kulturlandschaft durch. Eine Umkehr der Werte: Quantität vor Qualität. Die Vorzüge der Kulturlandschaft wurden dort genutzt, wo man sich Vorteile für das Autofahren erwartete. Die Richtungsfahrbahnen

waren zunächst nicht baulich getrennt, der Blick noch frei auf die Umgebung. Abgesehen von Ausnahmen, blieben die Bemühungen der Landschaftsvertreter vor allem auf Detailausgestaltungen von Brücken begrenzt. Die bereits eingeschränkte Sichtweise der Naturwissenschaftler wurde durch die Ingenieure weiter verengt, die mit einfachen Formeln den Bau der Autobahnen vorantrieben und sie so zu einem Symbol für *Fortschritt, Mobilität und Freiheit* machten. Ohne die Unterstützung totalitärer Systeme in Italien und Deutschland wäre diese Entwicklung vermutlich anders verlaufen. Während man auf der Eisenbahn gefahren wird, also nicht selbst fährt, suggeriert bereits das Wort *Auto (gr. selbst)-Bahn*, dass man diese Anlagen individuell benutzen kann. Diese Art von Selbstbedienung hat in der Folge ab 1933 das Interesse der nach langfristigen und sicheren Aufträgen Ausschau haltenden Bauindustrie geweckt und ab den 1950er Jahren einen unglaublichen Bau-boom für Autobahnen ausgelöst. Wegen fehlender eigener Erfahrungen orientierte man sich an den USA, in der Annahme, deren *Standards* hätten solide Grundlagen.

Die Geschwindigkeit prägt die Trassierung, nicht mehr die Kulturlandschaft

Die Projektierung der Autobahnen richtete sich nach möglichst hohen Geschwindigkeiten, auf dem Glauben beruhend, man könne dadurch *Zeit sparen*. Diese aus der individuellen Erfahrung resultierende Extrapolation ist bedauerlicherweise ein Irrtum, weil höhere Fahrgeschwindigkeiten im System zwingend zu Wegverlängerung führen. Was früher in der Nähe sein musste, mag nun in der Ferne liegen, weil man es in der gleichen Zeit erreichen kann. Die Folgen kennt man mittler-

weile: es ist möglich auf dem Lande zu wohnen und in der Stadt zu arbeiten; sichtbare Konsequenz davon ist die flächenhafte Zersiedlung. Aber auch die Wirtschaft reagiert und konzentriert ihre Standorte immer mehr dort, wo man diese mit dem Auto gut erreichen kann, denn die Transportkosten werden weitgehend von der Gesellschaft getragen. Hinzu kam die bis heute vorhandene Zwangsvorstellung eines endlos steigenden Mobilitätsbedürfnisses, das es zu befriedigen galt, ohne nach dessen Ursache zu fragen. Der Mobilitätsbegriff, der die Planung und Projektierung von Autobahnen treibt, beschreibt eine zwecklose Mobilität mit hohen Geschwindigkeiten auf einer Anlage, auf der sich weder Ausgangs- noch Zielpunkte der Fahrten und daher auch keine Zwecke der Reise befinden. Es wurde ein Teilsystem ohne Bedacht-nahme auf die Wirkungen im Gesamtsystem von Wirtschaft, Gesellschaft und Natur errichtet. In der Kulturlandschaft entstanden Barrieren, Zerschneidungen für alle anderen Mobilitätsformen. Die nach dem Zweiten Weltkrieg lawinenartig zunehmende Motorisierung wurde durch den Bau von Autobahnen weiter angefacht und verdrängte oder erstickte alle anderen Formen der Mobilität.

Mit der Verwendung der Klothoide wäre die in der Zeit der Reichsautobahn gewünschte geschwungene Linienführung zur Anpassung an die Landschaft möglich, wurde aber bald durch die Forderungen nach hohen Durchflussmengen beiseitegeschoben. Eine enge, sektoral ausgerichtete Ausbildung und Verwaltung erkannte die unerwünschten Folgewirkungen der Autobahnen, wie beispielsweise die flächenhafte Zersiedlung der ehemaligen Kulturlandschaft, lange Zeit nicht. Die *Freiheit der Standortwahl* wurde zum Slogan der internationalen Konzerne, um auf Kosten der öffentlichen Hand Gewinne zu erzielen. Auto-

bahnen als offene Systeme eignen sich dazu besonders. Die im Vergleich zum Wirtschaftswachstum schneller auswuchernden LKW-Kilometer sind ein Beleg dafür.

Die Rückseite der glänzenden Medaille Autobahn

Die sprunghaft steigenden Unfallzahlen in den 1950er und 1960er Jahren führten zu ersten Ordnungsmaßnahmen und einer Nachrüstung dieser Verkehrsanlagen mit baulichen Leiteinrichtungen, die schrittweise zu immer stärkeren und härteren Eingriffen in die Kulturlandschaft führten. Der einst freie Blick auf die Umgebung wird zunehmend durch Lärmschutzwände oder die Verlegung der Autobahn in Tunnel eingeschränkt. Statt einer Fahrt durch eine Kulturlandschaft bewegt man sich zunehmend in einem Kanal. Dafür tauchen entlang der Autobahnen insbesondere an den Anschlussstellen der Kulturlandschaft fremde Elemente einer schrillen, rücksichtslosen Werbung auf, die sich häufig mit einem flächenverzehrenden Industrieflachbau vermengen.

In den 1960er Jahren wird der Autobahnbau zunehmend durch quantitative Größen, *hard facts*, dominiert – selbst wenn sie so unsinnig und falsch sind wie Zeiteinsparungen aus Geschwindigkeit, die es im Verkehrssystem ebenso wenig gibt wie ein Mobilitätswachstum, definiert man Mobilität zweckbezogen. Kultur ist das Ergebnis von Qualität und nicht von Quantität. Die Autobahnen lösen sich immer mehr von der seltener werdenden Kulturlandschaft und werden durch die Zwangsmobilität der Benutzer immer mehr zum Instrument des Kapitals. *Geld mal Geist ist eine Konstante* im Volksmund in der Weisheit *Wer es nicht im Kopf hat, muss es in den Beinen haben*

griffig erklärt, bewahrheitet sich auch hier. Die ersten Stauphänomene werden gerade dort sichtbar, wo die meisten Fahrstreifen angeboten werden – aber keiner erkennt die Ursachen, die in der Anlage selbst – und den menschlichen Eigenschaften – liegen. Die uralte evolutionäre Schicht, in der die Energie verrechnet wird, wurde durch die Bequemlichkeit des Autos (sitzende Bewegung in Ruhe!) und unbehindertes Ausleben einer sonst unerreichbaren individuellen Geschwindigkeit auf Autobahnen wirksam. Eine paradoxe Situation: Als man sich noch um die Kulturlandschaft bemühte, konnte man so schnell fahren, dass man dafür keinen Blick hatte. Jetzt, wo man die planerischen Möglichkeiten für die Integration in die Landschaft hätte, ist man schon froh, auf den Autobahnen Augenblicke ohne Behinderungen durch andere Autofahrer zu erleben. Und steht man im Stau, ist der Blick auf die Kulturlandschaft durch Barrieren verstellt.

Ist Kulturlandschaft ein Produkt der geistigen Mobilität jener, die in der Auseinandersetzung mit der Natur harmonische Lösungen in ökonomischer, sozialer und ökologischer Hinsicht fanden – so bildet sie einen Eigenwert des jeweiligen Raumes, der ebenso wenig wie das Leben durch Geld allein erfassbar ist. Der Maßstab einer menschlichen Kulturlandschaft war und ist der Mensch. Der Maßstab der Autobahnen ist weder räumlich noch zeitlich ein menschlicher, sondern jener der schnellen Fahrmaschinen in einem offenen System, die diesen Maßstab auch in die Umgebung tragen, dort ausufernde Industrielandschaften und austauschbare Wohnsiedlungen erzeugen. Ihr positiver Beitrag zu einer Kulturlandschaft reduziert sich auf Sonderfälle. Ihre Abgas- und Lärmkorridore entwerten einstige Kulturlandschaften als Lebens- und Erholungsräume.

1975, drei Jahre nach der Energiekrise, als die *Grenzen des Wachstums*² schon bekannt waren, wäre der Zeitpunkt zu einer Abkehr vom *System* Autobahn gewesen, gäbe es eine rationale und verantwortungsbewusste Verkehrspolitik und -wissenschaft. Erst 40 Jahre danach wurde das Zentrum von Seoul wieder zur Kulturlandschaft, nachdem man dort die Autobahn, die täglich von über 220.000 Autos befahren wurde, abgetragen hatte. Ein Vorbild für die Zukunft.

Kulturlandschaft berührt positiv; Kulturlandschaft durchschnitten von Autobahnen berührt auch – im Geiste des technologischen Fortschritts-glaubens des 19. Jahrhunderts vielleicht mit Bewunderung –, aus dem Blick eines systemkundigen Betrachters eher mit erschütterndem Bedauern um die Verluste an intelligenteren Lösungen.

Anmerkungen

- 1 Ein Wunder – Der Einsturz der Kufsteiner Autobahnbrücke wurde von Experten seit langem prophezeit. In: *Der Spiegel*, Heft 30, 1990, S. 149–150.
- 2 Donella H. Meadows, Dennis L. Meadows, Jørgen Randers u. William W. Behrens III: *The Limits to Growth*. New York 1972.

*Wie aus Autobahn wieder Kulturlandschaft werden kann:
Seoul 2001 links und 2005 rechts*



ANGELA JAIN

Das Bild von der Autobahn-Landschaft

Die Straße als Symbol

Über die Bedeutung von Straßen ist bereits aus vielen Perspektiven reflektiert worden, nicht zuletzt über ihr Verhältnis zur Landschaft und ihre Rolle als netzförmige Infrastruktur. *Straßen, befestigte Wege, gehören zu den ältesten menschlichen Bauwerken. Straßen sind Zeugnisse der Zivilisation. Sie beziehen Räume aufeinander, sie verknüpfen Städte, überbrücken Flüsse und überwinden Grenzen, sie erschließen Landschaften. [...] Sie dienen der Ausbreitung von Ideen und Kulturtechniken. Handel und Wirtschaft brauchen Straßen. Sie sind eine Voraussetzung der Kommunikation, des Austausches zwischen Menschen, Völkern und Kulturen, Orten, Regionen und Staaten.*¹

Der große Stellenwert von Straßen wird allein schon durch den Sprachgebrauch deutlich. Der Weg findet als Metapher für das Leben Verwendung, *eine lange Reise* oder *ein beschwerlicher Weg* beziehen sich nicht nur auf eine konkrete Strecke, *Sackgasse*, *Einbahnstraße* und *Stau* werden ebenfalls im übertragenen Sinne verwendet. Am deutlichsten aber zeigt das Wort *Er-fahrung* die Reichweite der Bedeutung von Fortbewegung und die Verbindung zum menschlichen Erleben.

Zu Beginn des Straßenzeitalters bestimmte vor allem die eigene menschliche Leistungsfähigkeit die Fortbewegung. Das Zu-Fuß-Gehen hat über Jahrtausende die Vorstellung von Zeit und Raum und das Verhältnis von Mensch und Umwelt geprägt.² Später vereinfachten der Einsatz von Tieren und dann das Rad den Transport von Waren und ermöglichte eine höhere Reisegeschwindigkeit. Ein Wendepunkt in der Form der Fortbewegungsmittel war die Entwicklung der Dampfmaschine, die zunächst ihre Kraft über die Schiene in Bewegung umsetzte. So wurden immer neue Möglichkeiten gefunden, Reise und Transport zu vereinfachen und zu beschleunigen, Verkehrswege wurden verbessert und aus der Dampfmaschine wurde das Automobil, mit dem Berta Benz im Jahre 1888 ihre erste Fernfahrt unternahm.

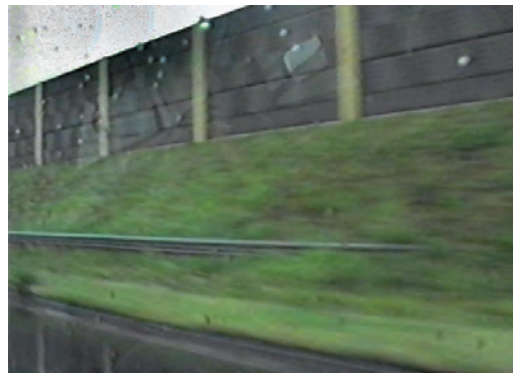
In der Konsequenz verlangte das Auto als neue Errungenschaft der Fortbewegungstechnik nach einem adäquaten Zuhause. Die Straße musste sich den höher werdenden Geschwindigkeiten anpassen, die Folge war eine Trennung der Wege für langsamere und schnellere Fahrzeuge und somit auch ein Verlust der Kommunikationsfunktion. Die Straße erfüllt in erster Linie die Aufgabe, den Menschen das Mobil-Sein zu erleichtern. Sie ist

für die Benutzer eine Strecke mit einem Anfangspunkt und einem Endpunkt. Eine Verbindung zwischen diesen Punkten zu schaffen, ist ihre wichtigste Funktion. Ihr Streckenverlauf wird bestimmt durch die Orte, die sie verbindet. Sie hat somit großen Einfluss auf ihre Umgebung – positiv wie negativ. Weniger bedeutsame Ortschaften gewannen und gewinnen an Einfluss und Attraktivität und locken Neugierige an, andere Orte werden durch die Auswirkungen des Verkehrs unbewohnbar, nötigen zur Flucht. Heute wie vor hundert Jahren ist für Wirtschaftsunternehmen die Nähe zum Handelsweg, zur Autobahn ein ausschlaggebender Standortfaktor. So erlangen manche kleinere Städte oder Ortschaften durch einen Autobahnanschluss Bedeutung. Ihr Name prägt sich durch die blauen Autobahnschilder im Vorbeifahren ein und verbleibt – allerdings ohne Bild – im Gedächtnis. Gerade periphere Regionen leben davon, dass die Bewohner die Straßen nutzen können, um woanders zu arbeiten und dort ihren Lebensunterhalt zu verdienen.

Die Perspektive der Nutzer

Die Bedeutung der Straße, wie sie von ihren Nutzern erlebt und erfahren wird, ist in Literatur, Wissenschaft und Medien nur selten Gegenstand der Betrachtung. Einen frühen Erlebnisbericht lieferte allerdings Goethe im Jahre 1786 in seiner *Italienischen Reise: Die Postillions fuhren, dass einem Hören und Sehen verging*. Und obwohl Goethe in einer Kutsche mit Fenster saß, die mit höchstens 40 Kilometern pro Stunde über unebene, staubige Straßen holperte, beklagte er, *diese herrlichen Gegenden mit der entsetzlichsten Schnelle [...] wie im Fluge zu durchreisen*.³

Straßen und Transportmittel haben sich im Laufe der Zeit gewandelt. Im Gegensatz zu früher verbringen heute wesentlich mehr Menschen ihre Zeit mit der schnellen Fortbewegung auf der Straße und auf der Autobahn. Doch das Gefühl, sich im *Irgendwo*, weitgehend ohne Bezug zur Welt außerhalb, zu befinden – soundso viele Minuten oder Stunden vom Zielort entfernt – ist geblieben. Alles, was zählt, ist, möglichst schnell dort ankommen. Deshalb gewinnt die Autobahn gegenüber anderen Lebens-Räumen einen immer größeren Stellenwert: nicht als Aufenthalts-Raum, wohl aber als Zeit-Raum. Hingegen wird der Gestaltung dieses Raumes erstaunlich wenig Beachtung geschenkt.



1 | A 40 bei Moers (Aufnahme: Angela Jain)

Schon mit den ersten Autobahnen sollte den gesetzlichen Regelungen zufolge eine Verkehrsbeeinträchtigung, ausgehend von *Werbung und Propaganda durch Bild, Schrift, Licht oder Ton [...]*, vermieden werden, da *die Verkehrsteilnehmer in einer den Verkehr gefährdenden oder erschwerenden Weise abgelenkt oder belästigt werden können*.⁴ Das

Ergebnis ist bis heute sichtbar: Immer mehr Streckenabschnitte von Autobahnen wurden im Laufe der Zeit mit hoher Vegetation begrünt, mit Böschungen oder Lärmschutzwänden versehen und von ihrer Umgebung abgetrennt (Abb. 1). Auch heute hat sich an dieser Planungspolitik nicht viel geändert. Jede Ablenkung des Autofahrers, jeder Blick weg von der Straße wird gleichgesetzt mit einer Hemmung des Verkehrs und einer Verminderung der Verkehrssicherheit.

In der Werbung allerdings wird dem Rezipienten das Autofahren – meist in spektakulären Landschaften – fast ausnahmslos als einzigartiges emotionales Erlebnis suggeriert. Das unendliche Band der Straße, die Natur und das Fahrzeug scheinen eins zu werden mit dem (meist männlichen) Fahrer. Auf ein ansprechendes Design des beworbenen Produkts wird viel Wert gelegt. Für die Straße aber, auf der das teure Objekt zu Hause ist, sind nur selten Designabteilungen zuständig. Laut Bundesfernstraßengesetz wird eine nicht gewollte Ablenkung durch alle Objekte hervorgerufen, die sich zu nah an der Autobahn befinden. So dürfen an den Bundesautobahnen *Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 40 m* nicht errichtet werden. Außerdem bedürfen *bauliche Anlagen längs der Bundesautobahnen in einer Entfernung bis zu 100 m [...] zu ihrer Errichtung oder erheblichen Änderung einer Baugenehmigung.*⁵ Der Raum, den die Autobahn als Verkehrsfläche einnimmt, ist dadurch immens angewachsen, zumindest bietet er sich aber als Raum für Gestaltung an.

Die Autobahn – Ort oder Nicht-Ort?

Wie wird die Straße von ihren Nutzern wahrgenommen? Dies variiert sicherlich je nach Geschwindigkeit und so kann eine Spielstraße kaum

mit einer Schnellstraße verglichen werden. Die Autobahn, als Extrembeispiel, ist rein auf die Fortbewegungsfunktion reduziert. Keine anderen Nutzungen sind zugelassen, abgesehen von den Parkplätzen oder Raststätten, auf denen das Dahinfließen – im Wettlauf mit der Zeit – für einen kurzen Moment unterbrochen wird. Durch die starke Abgrenzung der Autobahn von anderen Räumen und ihre Monofunktionalität wird die Planung von Autobahnen zumeist allein den Verkehrsplanern überlassen, die sich vor allem auf die Merkmale Geschwindigkeit, Verkehrsfluss und Sicherheit konzentrieren. Viele Autobahnstrecken gleichen sich daher, und höchstens die Topographie lässt darauf schließen, dass die Autobahn durch unterschiedlich geformte Landschaften führt.

Aus der Perspektive der Menschen betrachtet, die sich gerade nicht auf der Autobahn befinden, wird sie fast unsichtbar gemacht und aus den Lebensräumen weit möglichst verbannt. Was bleibt, ist das Hintergrundrauschen der Autos auf der Fahrbahn.

Die Autofahrer (und Mitfahrer) bewegen sich in ihrem Fahrzeug wie auf einem langen Band und legen diese Strecke in möglichst kurzer Zeit zurück. Dadurch wird die Zeit auf der Autobahn oft zur Zwischenzeit, der Raum zum Transit-Raum. Die Autobahn-Korridore sind auf weite Strecken von Böschungen und Bepflanzungen eingefasst (Abb. 2). Nur im Bereich von Ausfahrten oder Brücken können Reisende manchmal erahnen, wo sie sich befinden, und der Blick kann für einen Moment aus der grünen Röhre entfliehen. Fahrzeuglenker finden sich daher oft nur zurecht, weil Orts- oder Städtenamen auf den Schildern zu erkennen geben, wo sie sich befinden, oder weil das Navigationssystem, mit Hilfe des kleinen Bild-

schirms, ihre momentane Position visualisiert. Selten nur lassen sich Autobahnstrecken durch besondere Merkmale des Straßenraumes, durch einen einprägsamen Eindruck aus der Umgebung oder eine spektakuläre Aussicht identifizieren. Die Information von außen bleibt gering und die Aufmerksamkeit beschränkt sich auf die unendlich scheinende Fahrbahn. Es gibt nur eine vorgegebene Bewegungsrichtung und nur wenige Entscheidungsmöglichkeiten; die besondere Qualität dieses Raumes liegt allein in der Fortbewegung. Obwohl die Aufenthaltsdauer auf der Autobahn mittlerweile bei vielen Menschen höher sein dürften, als in anderen öffentlichen Räumen (Stadtplätze oder Parks), hat sie eher den Charakter eines *Nicht-Ortes*⁶ – hier möchte niemand wirklich sein, sich niemand länger als nötig aufhalten.



2 | A 40 bei Wankum (Aufnahme: Angela Jain)

Eine Autobahn wird dennoch für kurze Zeit zum Ort, sobald für die Reisenden eine Verbindung zwischen dem Autobahn-Raum und der Landschaft sichtbar, spürbar wird. In Abschnitten, die es ermöglichen, Informationen von außen zu be-

kommen, ist diese Verbindung hergestellt. Durch diese Überlagerung von Autobahn und Landschaft entstehen Querverbindungen – im weitesten Sinne auch imaginäre Kreuzungen. Die Linie der Autobahn erweitert sich an solchen Sichtachsen für einen Moment zum Ort. *Ein Ort ist ein Schnittpunkt. Ein Ort entsteht dort, wo sich Linien kreuzen. (Eine Linie, eine Gerade ist kein Ort.) Der Ort versammelt Dinge; diese geben ihm Sinn.*⁷

Visuelle Informationen, die sich den Reisenden aus der Umgebung in den Autobahnraum hinein vermitteln, ermöglichen es, die Umgebung (wieder) zu erkennen und ihr einen bestimmten Charakter zuzuordnen. So ist beispielsweise eine im Vorbeifahren wahrgenommene Stadt ein Ort mit einer eigenen Identität. Diesen Ort füllt der Reisende auf der Weiterfahrt mit seinen persönlichen Vorstellungen, Erfahrungen und Kenntnissen. *Die drei zentralen Merkmale des Ortes [sind]: Identität, Relation [Verbindung], Geschichte.*⁸

Straße und Autobahn haben oft auch eine eigene Geschichte. Sie wird ebenfalls nur dann erfahrbar, wenn sie sich durch solche Schnittpunkte, oder Aufmerksamkeitspunkte, vermittelt. Das können alte Straßenbeläge, Brücken, Schilder, Inschriften oder andere Zeichen der Vergangenheit sein. *Es gibt Landschaften, in denen Flurgrenzen, die Wegenetze und die Siedlungen der Gegenwart wie durchsichtige Deckblätter auf die Landkarte der Vergangenheit aufgelegt sind.*⁹ Die Eindrücke von außen, die im Fahrzeug wahrgenommen werden können (Geschichte, Information über die Landschaft, ein sich wandelndes Landschaftsbild, Städte etc.) können einem Streckenabschnitt auf diese Weise eine besondere Erlebnisqualität geben.

Der Eindruck einer Landschaft, den Reisende auf ihrer Durchfahrt erhalten, stimmt aber nicht immer mit ihrem tatsächlichen Charakter überein.

So sind aus dem Fahrzeug (besonders aus dem PKW) vorwiegend die Randbegrenzungen – bepflanzte Böschungen – zu sehen und von diesem Eindruck wird auf den Charakter der Umgebung geschlossen. Oft wird das Bild der Landschaft dadurch verfälscht: Wird der Blick beispielsweise durch hohe und dichte Vegetation begrenzt, nimmt der Reisende an, er fahre durch ein langes Waldstück. Unter Umständen verläuft die Strecke aber in Wirklichkeit durch eine Stadt oder an einem Dorf inmitten landwirtschaftlich genutzter Fläche vorbei und der vermeintliche Wald beschränkt sich auf die Breite der Straßenböschung. Die Wahrnehmung der Landschaft funktioniert über das Erkennen und Deuten von Zeichen und Symbolen. Reisende ordnen den Dingen, die sie sehen, eine Bedeutung zu (Bäume als Symbol für Wald). Die Landschaft zu sehen und zu verstehen ist also immer auch eine kulturelle Interpretation.¹⁰ Nur Streckenabschnitte, in denen die Landschaft wirklich sichtbar wird, ermöglichen einen tatsächlichen Eindruck des Landschaftscharakters oder Stadtbildes und somit eine reale Erfahrung, ein visuelles Erlebnis, das Kennenlernen von Neuem.

Das Bild einer Region lässt sich über die Gestaltung des Straßenraumes aber auch gezielt beeinflussen, indem die Wahrnehmung gelenkt wird. So können den Reisenden Symbole, künstliche und künstlerische Gestaltelemente angeboten werden, die den Eindruck von der realen Umgebung überlagern oder ersetzen. Über diese Symbole wird dann die Vorstellung von der Region hinter der Autobahn geprägt. Das Informationsvakuum der grünen Röhre lässt sich auf diese Weise dafür nutzen, die Aufmerksamkeit der Autofahrer auf etwas vollkommen Neues zu lenken – beispielsweise Kunstobjekte – und einen künstlichen Wahr-

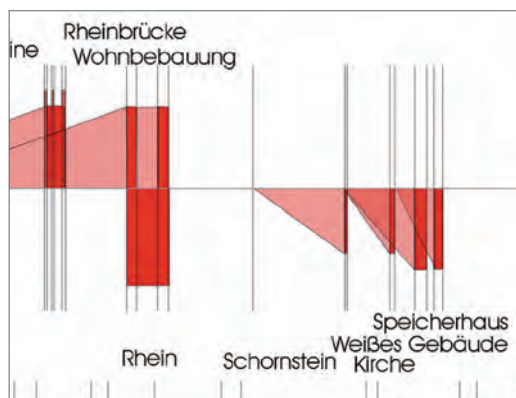
nehmungsraum zu schaffen, der Planung und Gestaltung freien Raum lässt und – unter Wahrung der Verkehrssicherheit¹¹ – die Imaginationskraft der Reisenden herausfordert.

Geschwindigkeit und Orientierung im Raum

Die räumliche Orientierung ist Bedürfnis und Fähigkeit eines jeden Individuums, sich beispielsweise in baulichen Strukturen oder Landschaften zurechtzufinden. Vor jeder Fahrt haben Autofahrer eine ungefähre Vorstellung von der Strecke und den Orten und Landschaften, die sie durchqueren werden. Diese Vorstellung wird *Raumerwartung* genannt. Beim Fahren vergleichen sie das vorgestellte Bild der Autobahn und ihrer Umgebung mit der tatsächlich erlebten Situation. Durch die Sicht auf die Umgebung werden Raumerwartung und Realität verglichen. Stimmen diese überein, entsteht ein positives Raumgefühl – ein Gefühl der richtigen Orientierung und der Sicherheit.

Im Verkehrssystem, insbesondere auf der Autobahn, findet Orientierung in erster Linie über Schilder statt. Auf ihnen kann abgelesen werden, wie weit das angestrebte Ziel noch entfernt ist und auf welchem Punkt der Strecke man sich gerade befindet. Außer Städtenamen und Entfernungen vermitteln die Schilder jedoch keine weitere Information über Orte oder Landschaften. Einen Versuch, Orten ein einprägsames Bild, eine Identität und damit Emotionalität zu verleihen, stellen die braunen Schilder an der Autobahn dar, die auf Sehenswürdigkeiten der Umgebung oder besondere Landschaften hinweisen. Da diese aber nur selten mit auffälligen Symbolen in der (Stadt-)Landschaft verknüpft sind, bleibt der skizzenhafte Hinweis ohne Verortung.

Um sich im Raum (nicht im Verkehrssystem) zu Recht zu finden, benötigen Reisende Sichtkontakt zu ihrer Umwelt und Information aus der Umgebung. Schon die klare Abgrenzung von Räumen mit unterschiedlichem Charakter – beispielsweise Stadt und Land – erleichtern diese Orientierung. *Das Auge ist ein mobiler Ermittler, der in einer zunehmend undurchschaubaren, veränderlichen, unverlässlichen Welt alle Anhaltspunkte registriert, die zur Aufklärung führen können, die ihm helfen zu ermitteln, wo er sich befindet.*¹² Geeignet sind dafür insbesondere markante architektonische Strukturen. Das kann eine Brücke sein, unter der man hindurch fährt, oder ein einzelnes Haus auf einem weiten Feld. Bewusst oder unbewusst werden beim Fahren solche Landmarken zur Orientierung herangezogen. Landmarken sind markante Objekte (Abb. 3), die meist eine einfache und einprägsame Form haben, die sich von ihrer Umgebung abheben und die an der Stelle, an der sie sich befinden, einzigartig sind.¹³ Solche markanten Objekte werden in der Vorstellung der Reisenden mit einem be-



3 | Visualisierung der Sichtbezüge beim Fahren am Beispiel der A 40 im Ruhrgebiet (Vorlage: Angela Jain)

stimmten Punkt auf ihrer Wegstrecke in Verbindung gebracht. Diese Stelle erhält dadurch eine Identität und steht stellvertretend für ihre Umgebung.

Beim Fahren mit hoher Geschwindigkeit verengt sich der Sehwinkel des Fahrers und der Fokus liegt auf der eigenen Fahrspur.¹⁴ *Je höher die gefahrene Geschwindigkeit, desto geringer ist die Wahrnehmung der Umgebung.* Nur wenn der Sichtbezug nach außen über eine längere Strecke bestehen bleibt, kann die Umgebung gesehen und bewusst wahrgenommen werden. *Der Raumbetrachter erlebt den Raum immer dynamisch. Sein gelebter Raum ist stets in Bewegung. Er wird aus unzähligen Elementen fortwährend neu bestimmt und bewirkt [...].* Im Wirkungszusammenhang von Raum und Zeit sind daher Wahrnehmungs-Szenarien erforderlich, die auf Bewegung angelegt sind und *Bewegung motorisieren.*¹⁵ Während des Fahrens werden Entfernungen weniger an der räumlichen Ausdehnung einer Strecke gemessen, sondern vielmehr an der Zeit, die es dauert, diese Strecke zu überwinden. Durch die hohe Geschwindigkeit verliert sich der Bezug zum dreidimensionalen Raum, die zeitliche Dimension dominiert. Eine Folge davon ist, *je geringer die Wahrnehmung der Umgebung (je geringer die Abwechslung), desto größer ist das Bedürfnis nach Geschwindigkeit.* Haben Reisende also keinen (visuellen) Kontakt zur Umgebung, bekommen sie keine direkte Information über die angrenzende Landschaft und können sich kein eigenes Bild davon machen. Es entsteht der Eindruck, dass sie sich an keinem (identifizierbaren) Ort befinden. *Es ist nicht so sehr der Nihilismus der Technik, der die Welt vernichtet, eher vernichtet der Nihilismus der Geschwindigkeit die Wahrheit der Welt.*¹⁶

Das subjektive Geschwindigkeitsgefühl verringert sich durch das Fehlen von Fixpunkten entlang



4 | Landmarken entlang der A 40 im Ruhrgebiet (Aufnahmen: Angela Jain)

der Strecke, an denen sich der Blick festhalten kann. Es entsteht das Gefühl, nicht voran zu kommen und so wächst mit der Monotonie das Bedürfnis möglichst schnell an einen wirklichen Ort zu gelangen. Hingegen teilen Sichtbezüge und Landmarken die Strecke in räumliche und zeitliche Abschnitte ein, so dass sich die eigene Geschwindigkeit besser abschätzen lässt und die Monotonie unterbrochen wird. Durch Blickkontakt mit dem Außen wird die Aufmerksamkeit also nicht zwangsläufig von der Aufgabe des Fahrens abgelenkt, sondern in vielen Fällen wieder in den Straßenraum zurückgeholt, die Geschwindigkeit verliert an Bedeutung.

Ausblick: Die Autobahn als Lebensraum?

Heute wird wieder mehr über das Verhältnis von menschlichem Lebensraum und Straße nachgedacht. Die Isolierung der Fahrwege und die Verbannung der Autobahn aus dem Bewusstsein hatten dazu geführt, dass sie immer mehr zum *Nicht-Ort* wurden und dass sie sich unbemerkt

immer weiter ausbreiten konnten (zu einer Reduzierung der Verkehrsprobleme hat dies nicht geführt).

Ein ungelöstes Problem ist allerdings, dass autoorientierte Mobilität (derzeit noch) einher geht mit der Emission von Abgasen und Lärm. Die logische Schlussfolgerung wäre demnach, den motorisierten Verkehr unter die Erde zu verbannen oder in geschlossenen Röhren zu führen. Ob die Anzahl der Menschen, die ihre Lebenszeit in diesen dann vollkommen zeit- und raumlosen Schleusen verbringen müssten, dadurch reduziert würde, ist fraglich. Die heutigen Planungsansätze gehen daher eher wieder von einer Re-Integration und von einer *Domestizierung des Autos* aus.¹⁷ Neue lärm- und abgasarme *post-oil* Fahrzeugmodelle, die voraussichtlich in den nächsten Jahren auf den Markt kommen, werden diese Überlegungen wohl noch verstärken.

Dies wird jedoch nicht das Problem lösen, dass auch künftig viele Menschen im Stau ihre Zeit verbringen werden. Und oft ist es derselbe Stau zur selben Zeit an der gleichen Stelle. Auch hier kann sich die Planung neue, dynamische Gestaltungs-

elemente und Infotainment-Angebote einfallen lassen. Die spannende Frage wird nämlich sein, wie die PKW-Kapsel künftig genutzt wird, wenn Navigationssysteme dazu in der Lage sind, die Aufgabe des Steuerns zu übernehmen. Sind die *Fahrer* dann nur noch Mitreisende? Werden sie die gewonnene Zeit nutzen, um in die Landschaft zu schauen oder sich per Navigationssystem über die Umgebung zu informieren? Oder wird der Innenraum des Autos zum *Home-Office* bzw. zum Wohnzimmer mit entsprechender Ausstattung an Bildschirmen und Soundsystemen, noch stärker introvertiert als bisher und völlig ohne Beziehung zum Außen? Es wird wohl vom jeweiligen Ziel und Zweck der Reise und von den individuellen Vorlieben der Reisenden abhängen, wie sie ihre Zeit nutzen. Fest steht, die knappe Ressource Raum kann und sollte in Zukunft stärker multifunktional genutzt werden.

Anmerkungen

- 1 Ulrich *Borsdorf*: Zugänge. In: Transit Brügge: – Novgorod: Eine Straße durch die europäische Geschichte. Hg. von Ferdinand *Seibt* u.a. Essen 1997, S. 24.
- 2 John *Brinckerhoff Jackson*: Straßen gehören zur Landschaft. In: Kursbuch ‚neue Landschaften‘, Heft 131 (1998), S. 101–117.
- 1 Johann Wolfgang von *Goethe*: Italienische Reise. Ausgabe Leipzig 1973, S. 26.
- 4 Straßenverkehrsordnung (StVO 2) § 33. In: Beck'sche Kurzkomm. München ³⁵1999.
- 5 Bundesfernstraßengesetz (FStrG 17), § 9. In: Beck'sche Kurzkomm. München ³⁵1999.
- 6 Marc *Augé*: Orte und Nicht-Orte. Überlegungen zu einer Technologie der Einsamkeit. Frankfurt 1994. Als *Nicht-Orte* definiert Augé alle Verkehrsmittel (Flugzeug, Bahn, Auto), Wege und Gebäude des Transits.
- 7 Peter *Arlt*: Was ist ein Ort? Heterotopien – Nicht-Orte – Gewöhnliche Orte. In: Kunstforum 145 (1999) S. 222.
- 8 *Arlt*, wie Anm. 7.
- 9 Herlyn *Gröning*: Landschaftswahrnehmung und Landschaftserfahrung. München 1990, S.46.
- 10 Vgl. *Gröning*, wie Anm. 9.
- 11 Gerrit *Confurius*: Daidalos (online: www.daidolos.de, zuletzt besucht März 1998).
- 12 An Stellen, die besondere Aufmerksamkeit erfordern, z. B. an Ausfahrten oder in Kurven, sollte keine Ablenkung erfolgen.
- 13 Vgl. Kevin *Lynch*: The Image of the City. Cambridge Massachusetts 1988, S. 78.
- 14 Vgl. Amos *Cohen*, René *Hirsig*: Zur Bedeutung des fovealen Sehens für die Informationsaufnahme bei hoher Beanspruchung. In: Sicht und Sicher im Straßenverkehr. Hg. vom TÜV Rheinland. Köln 1990.
- 15 Rudolf *Manz*: Video: Denk-Raum Architektur: Für den Videostil im architektonischen Denken. Zürich 1994, S. 15.
- 16 Paul *Virilio*: Ästhetik des Verschwindens. München 1986, S. 128.
- 17 Vgl. Sabine *Kraft*: Den Tiger reiten. In: Arch+ Heft 147 (1999) S. 24.

BERNHARD STUMPFHAUS

Bemerkungen zur Autobahnfotografie. Ihre Ästhetik, ihr Gebrauch, ihre Bedeutung

Die Bilddokumentation des ehemaligen Landesamts für Straßenwesen

Das Staatsarchiv Ludwigsburg verfügt über eine umfangreiche Sammlung von Autobahnfotografien aus den Jahren 1934 bis 2000. Diese Bilddokumentation stammt aus dem Regierungspräsidium Stuttgart und wurde Anfang der 1990er Jahre im damaligen Landesamt für Straßenwesen (heute Abteilungen Straßenwesen und Verkehr bei den Regierungspräsidien) angelegt, um den Mitarbeitern eine Art visuelles Nachschlagewerk für ihre diversen Tätigkeitsfelder zur Verfügung zu stellen.¹ Die Bilddokumentation besteht aus mehreren Teilen. Neben einem großen Bestand von eher gleichförmigen Farbdias jüngerer Datums (Bestand EL 75 VI d) enthält sie insbesondere eine umfangreiche Sammlung von Papierabzügen auf Karteikarten (Bestand EL 75 VI a). Die verschiedensten Bildtypen – Zeichnungen, Fotografien von Autobahnmodellen, Bildmontagen, Kalenderblätter, Abbildungen aus Büchern, Luftbilder, Do-

kumentationen von technischen Apparaten oder Besonderheiten, fotografische Beobachtungen von spezifischen Tätigkeiten, Belege von Baustellensituationen oder Autobahnschäden – finden sich in dieser Sammlung unterschiedslos in Lichtbildreproduktionen versammelt. Originale haben sich darunter kaum erhalten. Wo die Vorlagen herstammen, verbleibt im Dunkeln.

Der Gleichförmigkeit der Bilder in Form von Kopien entspricht ihre Vergesellschaftung zur Sammlung. Kleinformatig sind sie meist in Zweiergruppen auf ein Din-A 4 Blatt geklebt, dessen Vorderseite unbeschriftet bleibt, so dass der Betrachter zunächst nur die Bilder anschaut. Die Rückseite des Bogens trägt einheitlich, in einen Kasten gesetzt, die Überschrift *Bilddokumentation*. Desweiteren werden auf dem Blatt die zur Aufnahme gehörigen Autobahnabschnitte bestimmt, die betroffenen Sachgebiete im Klartext listenmäßig aufgeführt und über Zahlenchiffren den jeweiligen Referaten zugeordnet², Bemerkungen sind angefügt und schließlich ist das Entstehungs-

datum des Originals genannt. Es handelt sich also zunächst einmal um eine technisch orientierte Sammlung.

Mit der Reproduktion gehen der Materialcharakter der Vorlagen, ihre originalen Bildqualitäten, die Kontrast- und Helligkeitsverhältnisse der Originalfotografien, ihre glänzende oder matte, ihre vernutzte oder intakte Oberfläche verloren. Abgesehen vom Unterschied, dass die älteren Fotografien schwarz/weiß, die jüngeren farbig auftreten, eignet den Bildern in Format und Erscheinung Einheitlichkeit – ganz so, wie man es für ein Nachschlagewerk erwartet. Ebenso ist der Modus der Hantierung verloren. Der fotografierten Zeichnung in der Sammlung sieht man ihre Entstehung, die handschriftliche Qualität der Bleistiftzeichnung oder ihren weiteren Gebrauch nicht mehr an. Das Lichtbild eines Holzmodells lässt vergessen, dass man um diese Arbeit herumgehen oder sich auf sie betrachtend niederbeugen konnte. Mit dem eigentümlichen Charakter ist auch die Geschichtlichkeit der einzelnen Fotografien als Objekte, der Zeichnungen und Montagen als Originale oder der raumgreifenden Holzkonstruktionen aufgehoben in der Reproduktion. Wir sehen in den vorliegenden Fotografien eine Zeichnung mit demselben Blick wie den dreidimensionalen Entwurf einer Landschaft mit Brücke aus Holz, den fotografierten Buchauszug genauso wie die Liveaufnahme einer Landschaft vor Ort.

Die kleinen Dimensionen, die gleichförmige Ästhetik vereinheitlichen diese Nachbildungen so, dass zwischen dem schönen Bild, also der fotografisch versierten und gelungenen Bildkomposition, einerseits und der schönen Dokumentation, der kompositionell zwar nicht ansprechenden, dafür aber zweckmäßig und gut sichtbar aufgenommenen Sache andererseits kaum noch unterschieden

werden kann. Diese sinnliche wie formale Gleichbehandlung der unterschiedlichen Vorlagentypen sorgt für sachliche Distanz. Es stehen die Fotografien zur Information bereit. Das Nachschlagewerk bietet für die verschiedensten Aspekte eine Fülle an Nachrichten über die Entstehung der Autobahn, ihre sich in der Zeit verändernden Planungs- und Bauformen, die variierenden Straßenbeläge, die verschiedenen Baumaschinen und -techniken. Als Teil einer Bilddokumentation verweisen die Reproduktionen auf das, was in ihnen sichtbar ist, das Faktische.³

Der Gebrauch der Bilder und ihre Aussage

Doch die Bilder haben auch ihre eigene Geschichte, erfüllen Zwecke außerhalb der Sammlung. So gingen sie in Auswahl kurz vor ihrer Vereinigung zum Nachschlagewerk in den Band *50 Jahre Autobahn in Baden-Württemberg*⁴ ein, eine im Auftrag des damaligen Autobahnamtes Baden-Württemberg erstellte Publikation aus dem Jahr 1986. Als historische Illustrationen erfüllen sie hier weniger den Zweck einer Dokumentation für bloße Sachgegebenheiten als vielmehr auch den, einen geschichtlichen Rückblick auf das Geleistete atmosphärisch anschaulich zu machen. Auch in anderen, älteren Publikationen lassen sich Bildveröffentlichungen aus der Sammlung nachweisen.

Was ist der Gebrauch dieser Bilder und wie verhält es sich in diesem Zusammenhang mit dem Faktischen, der in den Bildern aufgezeichneten Sache? Diese Fragen erhellen sich durch den oben genannten Umstand, dass die verschiedensten Vorlagen zu einer technisch orientierten Sammlung zusammengetragen und vereinheitlicht

wurden, gleichzeitig aber auch der Öffentlichkeitsarbeit dienen. Nun stellt sich die Frage, wie diese Vorlagen überhaupt so vereinheitlicht werden konnten und was das für ihren Sachcharakter und ihren Aussagegehalt als Fotodokumentation bedeutet? Was befähigt dieselben Fotografien zu einem Gebrauch einmal für den technisch versierten Spezialisten, ein anderes Mal für das weniger fachlich interessierte Publikum? Im Nachfolgenden sollen einzelne Stationen auf dem Weg der Autobahnfotografie zum technischen Nachschlagewerk thesenhaft skizziert werden.

Doch zunächst einmal, um gleichsam experimentell den Blick und das Verständnis der vorliegenden Fotografien zu schärfen, werden einige Beobachtungen vorausgeschickt zum Gebrauch und der davon abhängigen inhaltlichen Bedeutung der Autobahnfotografie.

Abbildungen aus der Sammlung finden sich wieder in Publikationen wie etwa *Straßen und Brücken im Lande Baden-Württemberg* aus dem Jahr 1956.⁵ Dieses Werk hat, so der Herausgeber im Vorwort, die Anliegen, zum einen die Baufortschritte seit dem Krieg darzulegen, zum anderen die Gedankengänge aufzuzeigen, welche die *Not des Straßenbauwesens* einer zukunftsweisenden Lösung zuführen, einer Lösung, die nur mit dem *Verständnis(s) des ganzen Volkes* erreicht werden könne.⁶ Und so richtet sich das Buch nicht nur an Fachleute, sondern auch an die breite Öffentlichkeit. Nach einem umfassenden Textteil, welcher die Autobahn als ein enzyklopädisches Unternehmen zwischen Geologie, Soziologie, Geschichtsschreibung, Rechtswesen etc. vorstellt, folgt der Bildteil des Bandes, der beinahe die Hälfte des Buches umfasst und die Arbeit des Straßenbauamts fotografisch präsentiert, versehen allein mit einer den abgebildeten Straßenabschnitt oder die Bau-

stellentätigkeit prägnant bezeichnenden Bildunterschrift. Offensichtlich entfalten die Bilder den umfassenden Bericht zu Beginn illustrierend. Allerdings, da sich das Buch eben auch an das allgemeine Publikum wendet, sollen die Fotografien durch Vorstellung der Schönheit und Größe der aktuellen Bauvorhaben beeindrucken und durch den landschaftlichen Reiz der Straßen bestechen. Kurzum, die Bilder hier haben auch rhetorische Funktionen: aufzuklären, zu erfreuen und zu überwältigen. Vor allem letztere Funktion wird offensichtlich, schaut man sich den umfangreichen Werbeteil der Veröffentlichung an: Die werbenden Ablichtungen sind nicht zu unterscheiden vom Katalog. In einem Fall findet sich sogar ein und dieselbe Abbildung einer Neckarbrücke einmal als Illustration im Katalogteil des Buches, ein anderes Mal als Werbung für eine Bauunternehmung aus Stuttgart.⁷ Der rhetorische Einsatz entfernt die Fotografie von der reinen, sachlich angeleiteten Dokumentation, so dass es die Intention ihres Gebrauchs wie ihre Vergesellschaftung sind, die darüber entscheiden, ob das einzelne Foto dieses oder jenes aussagen soll: zum einen dokumentiert es das vom Straßenbauamt verwirklichte Autobahnprojekt, zum anderen wirbt es für die besonderen Fähigkeiten eines Unternehmens. Das Faktische im Bild, die Brücke, ist jeweils von völlig anderem Aussagewert.

Noch zwei weitere, kategorisch unterschiedene Beispiele – diesmal jenseits der hier diskutierten Sammlung – können vertiefend anschaulich machen, wie geduldig die Fotografie ihrem Zweck und damit Aussagegehalt gegenüber steht:

In der Fotosammlung des Landesamts für Straßenwesen finden sich häufiger Abbildungen von leeren oder äußerst spärlich befahrenen Autobahnen.⁸ Sie dokumentieren Trassierungen, Fahr-

bahndecken oder Leitplankenbestückungen. Für sich genommen sind diese Fotografien von leeren Straßen wenig spektakulär. Die Leere der Fahrbahn erklärt sich offensichtlich aus der Absicht des Fotografen, gewährt die unbefahrene Straße doch den ungestörten, analytischen Blick auf ihre Qualitäten und Eigenheiten.

Erstaunlicherweise gibt es kaum Unterschiede zwischen solchen Aufnahmen aus der Sammlung der verantwortlichen Autobahnbauer und Pressefotografien, welche etwa zeitgleich zur ersten Ölkrise 1973 als Beleg für die Folgen des sonntäg-

lichen Fahrverbots ebenfalls Autobahnstrecken ohne Verkehr ablichten. (Abb. 1) Doch anders als jener technisch orientierte Lichtbildbeleg will dieses Bild etwas anderes mitteilen: Das Pressefoto demonstriert dem Leser, wie ein Fahrverbot auf den Straßen durchgesetzt und eingehalten wird. Solche Bilder geben Zeugnis für die tiefgreifende

1 | *Autofreier Sonntag. Blick auf das leere Autobahnkreuz Duisburg-Kaiserberg. Wegen der Ölkrise wurde am 02.12.1973 zum zweiten Mal ein sonntägliches Fahrverbot verhängt.*
© dpa – Bildarchiv



Wirkung der Krise, denn sie zeigen die leeren Autobahnen als einprägsames Symbol: Ausgerechnet sie als nationale Identifikationsbauten wurden ihrer regulären Nutzung beraubt! Leere Schnellstraßen waren nicht nur romantisches Idyll für neugierige Fußgänger und ironisch gesonnene Technikskeptiker, sie waren auch eine Drohung und zeigten, wie sehr man vom Auto, vom Warentransport, als Bedingung des kollektiven wie individuellen Wohlstandes abhängig war. Andererseits zeigen diese Bilder auch die politische Entschlossenheit der Industrienation, sich machtvoll dem Würgegriff des *Ölembargos* durch Mäßigung des selbstverständlichen Gebrauchs von Autos zu entziehen. Die Ablichtungen verwaister, ruhig daliegender Autobahnen konnten ihre komplexe Wirkung entfalten, weil sie im Kontrast zu den Erfahrungen der täglich autofahrenden Menschen standen. Der fotografische Blick auf die leere Autobahn inszeniert wirkungsvoll den spannungsvollen Widerspruch zum Erlebnis im Verkehr und entfaltet darin seine politische Dimension.

Der rhetorische Gebrauch, der Bildern den Gehalt eigentlich erst manifestiert, liegt nicht allein in ihrem demonstrativen Einsatz, als dokumentarischer Beleg, als Werbung oder Pressenotiz. Fotografien können auch argumentativ durch Vergleich mit anderen Lichtbildern eingesetzt werden: In seiner 1934 erstmalig publizierte Schrift *Natur und Technik im Deutschen Straßenbau* plädiert Alwin Seifert, als Reichslandschaftsanwalt Mitarbeiter des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen Fritz Todt, für die naturnahe Technik des deutschen Straßenbaus. Seine Hauptpolemik richtet sich gegen eine bloß technische, mathematisch rechnende Ingenieurskunst, deren Ziel es sei, *die Landschaft dem Reißbrett gleichzumachen, Baum und Busch und Feldrain zu besei-*

*tigen, jede Gliederung des Bodens zu nivellieren*⁹. Stattdessen fordert der Autor die schöne Straße im Sinne einer harmonischen Eingliederung derselben in die Landschaft; dazu gehört insbesondere die Bepflanzung: *Eine Straße aber muss Bäume haben, wenn anders sie eine deutsche Straße sein soll*.¹⁰ Seine These plausibel zu machen bedient sich Seifert eines Evidenzbeweises. Er stellt stillschweigend, ohne weitere Erklärung im Text, auf einer aufgeschlagenen Buchseite zwei Fotografien jeweils völlig unterschiedener Straßen gegenüber. (Abb. 2) Links oben sehen wir als *Straße an der Nordseeküste* eine Allee strubbeliger Bäume. Der Blickpunkt ist leicht erhöht, so dass wir die Straße in die Tiefe verfolgen können, zwischen den Bäumen hindurch in eine weite Landschaft blickend, die von einer Staffel Telegrafmasten so gegliedert ist, dass sich der Rhythmus der Bäume in ihnen zu wiederholen scheint. Rechts unten sehen wir mit sehr niedrigem Blickpunkt und hohem Horizont als *Die erste deutsche Kraftfahrbahn: Die Autostraße Köln-Bonn, erbaut 1932/33* die Aufnahme einer Fahrbahn, die schnurstracks im rechten Winkel, unfallartig zum Horizont führt. Perspektivisch nimmt der Bildanlage gemäß der triste Belag als breiter Vordergrund beinahe die gesamte Bildfläche ein und ein paar dürre Büsche stehen verloren rechts an den Rand gedrückt. Dieser argumentativ gemeinte, gleichzeitig polemische Bildvergleich Seiferts spielt das Faktische der Fotografie gegen ihre bezugsgebundene Aussage aus.¹¹ Das eine, dokumentarisch gemeinte Bild soll hässlich wirken neben dem anderen, genauso dokumentarisch gemeinten. Der Autor rechnet nicht mit einer kritischen Bildanalyse seiner Leser, sondern mit dem realistischen Reflex des Betrachters, der die Fotografie gleichsam als Fenster nimmt und wörtlich auf die Straße zu blicken meint:



2 | Textabbildungen in: Alwin Seifert: *Im Zeitalter des Lebendigen. Natur, Heimat, Technik. München 1941*, S. 16, 17.

„Das *ist* die Allee in Norddeutschland!“ „Das *ist* die Autobahn zwischen Köln und Bonn!“

Die genannten drei, völlig verschiedenen Zusammenhängen entnommenen Beispiele zeigen, dass eine Fotografie zwar geduldig, aber nicht gleichgültig gegenüber ihrem Gebrauch ist. Ein und dasselbe Bild kann im ersten Fall stolzes Dokument geleisteter Bauarbeiten sein oder als Verkünder für die Fähigkeiten eines werbetreibenden Unternehmens dienen. Dieselbe Motivwahl fungiert im zweiten Beleg einmal als nüchterne Bestandsaufnahme von Gegebenheiten vor Ort, einmal als hochbrisante Pressenotiz. Und im dritten finden sich zwei völlig verschiedene Aufnahmen polemisch in den Dienst eines Argumentes gestellt, indem die Sinnebenen der Ablichtungen gegeneinander ausgespielt werden.

Dieser exemplarische Durchlauf zum Gebrauch einer Fotografie zeigt ihre inhaltliche Anfälligkeit gegenüber deren Verwendung. Selbst die bloß faktische Betrachtung birgt die Gefahr, die Ästhetik eines Lichtbildes und damit seine mit gemeinte Intention zu übersehen. Doch was heißt ‚bloß faktisch‘? Für das erste Exempel gilt das Faktische in der unterschiedlichen Zuordnung der Autorschaft. Am Beispiel der Presseaufnahme zur Ölkrise besteht die Dokumentation im sonntäglichen Verbot des üblichen Verkehrs. Das Faktische hier ist die nichtbefahrene Autobahn. Anders verhält es sich bei den Dokumentationen in der Fotosammlung. Hier ist das Faktische der Verlauf der Trassierung, die Anbringung der Leitplanke. Und im dritten ist das Faktische die Ästhetik selbst, das Schöne der Straße, das Hässliche einer anderen.¹³

Eine Reflexion auf die zum Nachschlagewerk transformierten Bild-Archivalien käme also nicht umhin, die Geschichte der Fotografien um eben

diesen, ihren spezifischen Gebrauch zu erweitern. Er bestimmt darüber, was zu sehen ist und was die Fotografien jeweils bedeuten.⁴⁴

Stationen der Autobahnfotografie

Erschwerend bei der Bestimmung der Bilder kommt hinzu, dass für ihr Hauptmotiv, die Autobahnen in ihren verschiedenen Entwicklungsphasen und Zuständen, der Status bis heute nicht eindeutig bestimmt ist. Auf der einen Seite gelten sie als Werk von Ingenieuren, als mathematisch angeleitete Industrieprodukte.⁴⁵ Auf der anderen Seite haben sie ihre Vorläufer in der Konzeption von Parkwegen, sind also Teil des ästhetischen Arrangements: Park oder weitergefasst: der *Landschaft*⁴⁶ und wurden seitdem immer wieder dem Kunsthandwerk oder gar der Kunst zugerechnet. Von hier aus leuchtet ein, dass die Autobahnfotografie ästhetisch sehr unterschiedlich ausfällt; denn je nach Auffassung wird die Dokumentation eines Kunstwerkes anders angelegt sein als diejenige von einem technischen Erzeugnis. Und auch hier kommt es darauf an, wie die fotografische Dokumentation der Autobahn wirken soll. Interessanterweise markieren die unterschiedlichen ästhetischen und die technischen Auffassungen von der Autobahn nicht die Wende zwischen Nationalsozialismus und Bundesrepublik, zwischen Reichsautobahn (RAB) und Bundesautobahn (BAB); der Wechsel findet nicht abrupt statt.⁴⁷ Vielmehr ist dieser Zwiespalt mit jeweils anderen Konnotationen während der ganzen Entwicklung dieses Verkehrsweges hin nachweisbar.⁴⁸

a) Ihre Ästhetik

Bei der Sichtung der Fotografien in der überlieferten Dokumentation des Landesamts für Straßenwesen fällt auf, dass die meisten Bilder sich mit der Autobahn in der Landschaft als beobachtetem Objekt beschäftigen. Es sind Aufnahmen aus der Distanz auf die Straße, meist mehr oder weniger von oben herab. Perspektivisch ist damit kaum der Blick aus dem Auto, schon gar nicht aus dem fahrenden heraus gemeint. Wie dieser aussieht, davon geben uns die Fotografien von Angela Jain eine Ahnung.⁴⁹ Fotografie als ein stehendes Medium hat es schwer, Geschwindigkeit zu vermitteln. Wenn sie es tut, dann sieht die Umgebung streifig verwaschen aus. Was wir aber auf den Fotografien sehen, sind scharf gestellte Details der Autobahn oder einen gleichsam kontemplativen Blick in die Landschaft, in die sich die Straße hinein schlängelt. Das geeignetste Medium, das die Schnellstraße als Ort von Geschwindigkeit und Beschleunigung darzustellen vermag, ist wohl der Film. Er allein scheint, aufgrund seiner Möglichkeit, Bilder in hoher Frequenz ablaufen zu lassen, dazu befähigt, Bewegung in Beschleunigung und hoher Geschwindigkeit als solche sichtbar zu machen. Zudem kommt, dass der fotografische Blick vorn aus der Windschutzscheibe als Vordergrund einzig die breite Fahrbahn bietet⁵⁰, dagegen kaum etwas von der Straße in der Landschaft. Schaut man sich hingegen die Fahrbahnaufnahmen in der Bildersammlung (s. Kat. Nr. 2–18) an, so erscheinen sie meist proportioniert im Bild, ohne den störenden Vordergrund und lassen noch ihr Linienspiel in der Ferne erkennen.

Dennoch vermitteln einige der Lichtbilder durchaus einen Eindruck von Geschwindigkeit. Denn die weitläufigen Trassen erzeugen einen un-

geheuren Tiefensog. Das Auge braucht meist nur in einer bequemen Blickbewegung leicht durch das Bild zu schwenken und schon hat es augenblicklich in der Darstellung mehrere Kilometer Wegs durchheilt. Der Effekt von Geschwindigkeit entsteht neben den fluchtenden Linien hier vor allem durch den Kontrast zwischen Autobahn und Landschaft. Die Straße bietet aufgrund ihrer ebenmäßigen Beschaffenheit kaum Details, so dass der Blick gleichsam ungehemmt die Fahrbahn im Bild entlang gleiten kann. Anders verhält es sich bei der umgebenden Natur. Sie enthält eine Fülle an Kleinigkeiten, Blätter und Zweige im Vordergrund, Gras zuweilen, Wälder, Gebirgszüge im Hintergrund, manchmal Wolken am Himmel. Der Eindruck von Geschwindigkeit entsteht hier auch im Kontrast zwischen dem Detailreichtum der Natur und der Gleichförmigkeit der Trasse. Anders als der Film, der die beschleunigte Bewegung des Autos nachvollzieht und damit die Landschaft in der Nähe auf Flächen und Linien reduziert, in der Ferne zu einem Miniaturereignis im perspektivisch sich kontinuierlich verändernden Raum verzerrt, bietet die Fotografie etwas, das es außerhalb ihrer nirgends gibt: die ästhetische Versöhnung von Geschwindigkeit und Ruhe. Der Bildbetrachter ist in der Lage, sich im Nu in die Tiefe der Landschaft gezogen zu fühlen und dabei gleichzeitig zu verharren, um Einzelheiten der Natur zu gewärtigen. Zweifellos finden wir Vorläufer dieser Art, Geschwindigkeit und Detailreichtum zusammenzusehen, bei Grafiken der Eisenbahn (Abb. 3) seit der Mitte des 19. Jahrhunderts oder auch in impressionistischen Malereien etwa eines Gustave Caillebotte²¹.

Wie ihre künstlerischen Vorläufer wollen Fotografien von der Autobahn in der Landschaft meist selbst kompositorisch ansprechend wirken. Die



3 | Holzbrücken verschiedener Konstruktion bei Machern, 1837
(Vorlage: Norbert Kempke: *In 220 Minuten von Leipzig nach Dresden*, Dresden 1989, S. 11)

Lichtbilder können in ihren wohlgeratenen Gestaltungen als kunstvolle Aufnahmen mit Recht der Landschaftsfotografie zugerechnet werden. Für die Bilder heißt das, ihr Gegenstand ist weniger die Autobahntrasse, auch nicht die Landschaft, sondern deren Zusammenspiel, denn dieses erst ergibt, wie bereits angesprochen, jenes reizvolle Paradox von Geschwindigkeit und dauerhafter Betrachtung.

b) Ein Bild von einer Autobahn

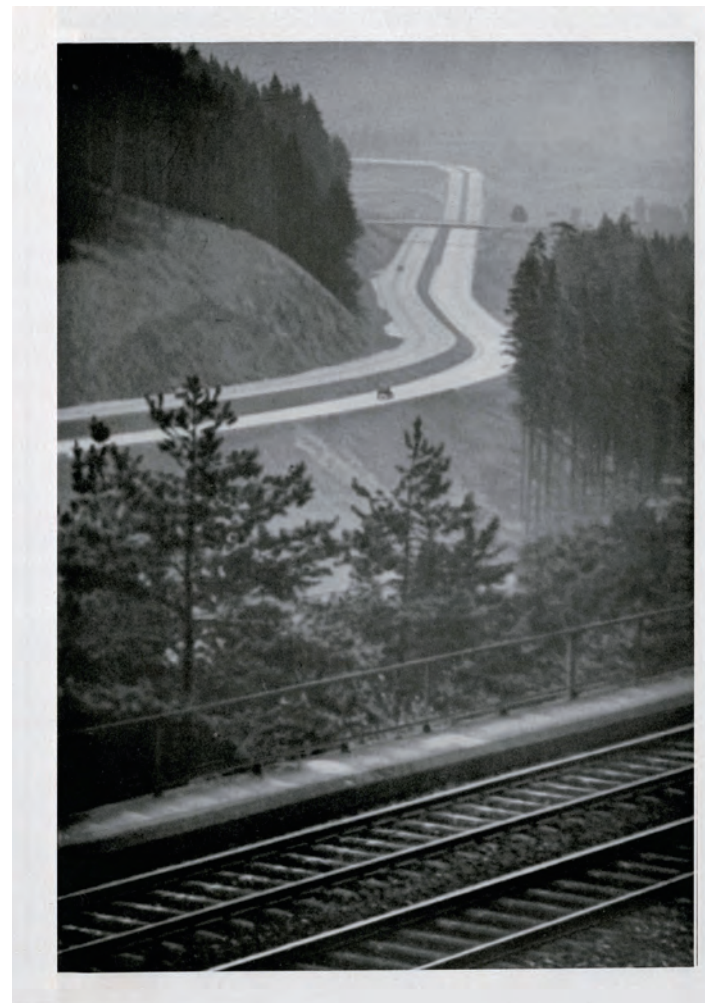
Besonders in der Zeit des Nationalsozialismus ist diese künstlerische Form der Autobahnfotografie zu gewärtigen. Immerhin wurde ja nicht nur vom Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Fritz Todt, zur Unternehmung der Reichsautobahn festgestellt: *Eine Straße ist ein Kunstwerk in*

der Landschaft.²² Dieses in der Kunstgeschichte wohl erste staatliche Projekt der *landart*, zu dessen künstlerischem Urheber der Führer höchst selbst mythisch im Sinne romantischer Genieästhetik stilisiert wurde, fand seinen Niederschlag in diversen Publikationen. Werke wie *Das Erlebnis der Reichsautobahn* oder *Reichsautobahn. Mensch und Werk* betonen schon im Titel den ästhetischen Charakter dieses Projektes und feiern seine künstlerische Verfassung in Wort und vor allem Bild. Sie geben Zeugnis von jenem harmonischen Zusammenspiel von Technik und Natur, hier als Ausweis einer spezifisch deutsch-völkischen Raumordnung, die als beispielgebend für die Einordnung der im Krieg unterworfenen Völker und Nationen zu gelten hatte.²³ Auch in Jahreskalendern, welche die fotografischen Kompositionen und Motive als gedruckte Grafik und Zeichnung wiederholen²⁴, in Ölgemälden, die den Kunstgeschmack des Führers in besonderer Weise trafen²⁵, in besonders inszenierten Ausstellungen von Autobahn- und Brückenmodellen²⁶ wurden die Fernschnellstraßen als Kunstwerke verherrlicht.

Der Charakter der Autobahnfotografie als Landschaftsbild geht, wie gesagt, von seiner besonderen Perspektive aus. Im Vordergrund wird eine Breitenführung der fotografisch nicht sehr ansprechenden Fahrbahnoberfläche im Allgemeinen durch einen erhöhten Augenpunkt vermieden. Der Blick kann die Trasse in der Landschaft bis zum entfernten Horizont über einige Distanz begleiten, so dass ihr unmittelbarer Verlauf nachvollziehbar ist – für den Fahrbahnnutzer, den Autofahrer, ein utopischer Standpunkt.

Es wäre zu kurz gegriffen, die Fotografien der Reichsautobahn allein propagandistischen Zwecken zuzuordnen. Das belegt ihr vielseitiger Gebrauch; so zum Beispiel im Fotoband *Reichsautobahn*.

Mensch und Werk. Gegen Ende ist eine Doppelseite platziert (Abb. 4); sie zeigt links eine entfernte Fahrbahn durch eine Landschaft, gerahmt von Wäldern, im Vordergrund quer die Schienen der Reichsbahn, rechts ein Landschaftsbild mit geschwungener Fahrbahn im Wald. Unter dem



4 | Erna Lendvai-Dirksen: Reichsautobahn – Mensch und Werk, Bayreuth 1937, o.S. (S. 101, 102) (Aufnahmen: Erna Lendvai-Dirksen)



Wer auf solchen Straßen zieht, dem versinkt in fliehender Eile
der Kirchturm seines beengten Daseins in versöhnender Ferne

Bild rechts steht, die Idylle dieser beiden Szenen stimmungsvoll erläuternd: *Wer auf solchen Straßen zieht, dem versinkt in fliehender Eile / der Kirchturm seines beengten Daseins in versöhnender Ferne.*²⁷ Eben dieselben Arbeiten, ebenfalls als Doppelabbildung, wurden in den ausdrücklich für den straßenplanenden Fachmann bestimmten Band *Trassierungsgrundlagen der Reichsautobahnen* von 1943 übernommen. Dieses Heft zeigt unter anderem modellhaft Verfahren, die eigens entwickelt wurden, um die ästhetische Wirkung der Reichsautobahn von Baubeginn an überprüfen zu können.²⁸

Im Artikel *Gedanken zur Ästhetik der Linien- und Gradientenführung* von Fritz Heller²⁹, wird jene Doppelseite erneut abgedruckt. Hier sind jedoch nicht nur die Bildunterschriften geändert, diesmal die Art der Streckenführung bezeichnend.³⁰ Die darin gezeigten Trassen werden auch einer ausführlichen ästhetischen Kritik unterzogen. Abbildung 1 (die entfernte Straße mit Schienen im Vordergrund) wird in ihrem Verlauf als unstetig, Abbildung 2 (die Strecke im Wald) als stetig diskutiert.³¹ Abbildung 1 erfährt neben ihrer Analyse noch eine schematische Umsetzung in einem Höhenplan. Für Abbildung 2 werde die *erkennbare ästhetisch erwünschte Stetigkeit* erreicht. Sie realisiere das Idealbild einer Streckenführung. Denn die Harmonie des Linienflusses als das zu erreichende Ziel einer jeden Autobahnführung wird verwirklicht, so der Autor, *wenn die Änderung der einander folgenden Elemente (i.e. Graden, Kurven) sowohl in ihrer Form als auch hinsichtlich ihrer Größe sich stetig vollziehen*. In diesem Sinne haben die *Autobahn-Ingenieure diese Beziehungen (von Form und Größe) bereits bei der Entwurfsbearbeitung einer Strecke im Lage- und Höhenplan (zu) berücksichtigen.*³² Konsequenz einer Fehl-

planung wäre, so Heller weiter: *Missverhältnisse im Entwurf haben Missverhältnisse im Bild der fertiggestellten Bahn zur Folge.*³³ Und um klarzustellen, wie dies aussähe, fährt der Verfasser einen Satz später fort: *Wie die beigegebenen Abbildungen zeigen, ist das Auge für solche Störungen eines harmonischen Linienverlaufes außerordentlich empfindlich.*³⁴ Die Fotografie wird hier also ausdrücklich als Korrektiv des Ingenieurs erwähnt und eingesetzt.

Diese Engführung von Bild und Planung zeitigt ein solches Bündel von Implikationen und Folgerungen, dass es lohnte, weitere Forschungsarbeiten zum Verhältnis Autobahn und Lichtbild anzustoßen. Hier ist nur Raum für thesenhafte Bemerkungen: Zum einen fällt auf, dass Heller Abbildungen eines folkloristischen Bildbandes zum Bau der Autobahn in seine fachmännische Abhandlung übernimmt. Offensichtlich wird als Adressat der Autobahnfotografie nicht allein das Volk mit oder ohne Auto³⁵ angesprochen, sondern auch derjenige, welcher verantwortlich die Autobahn plant und baut. Des Weiteren überrascht, dass der Autor diese durchaus im Sinne einer spezifischen Propaganda gemeinten Abbildungen vergleichend nebeneinander hält, sie als Dokumentationen wertet und in seinem ästhetischen Gutachten zur Stetigkeit der Linienführung kritisch vergleicht. Zudem wird deutlich, dass die Fotografie in diesem Kontext als die zentrale ästhetische Kontrollinstanz auf dem Weg der Entwicklung immer harmonischer durchgeführter Autobahnen zu werten ist – Autobahnen, deren Schönheit sichtbar wird, im Bild der fertiggestellten Bahn, welches dann als Vorlage für weitere Fortschritte zu nehmen ist. Die Fotografie fungiert hier in ein und demselben Zusammenhang gleichzeitig als Dokumentation einer bestimmten

Straßenführung und als Sehschulung für den Ingenieur. Nimmt man den Befund einer Erstpublikation für die breite Bevölkerung dazu, ließe sich überspitzt die These formulieren, dass die Reichsautobahn gebaut wurde weniger für den Verkehr, zum Nutzen des Transportes oder des Autofahrers, als einzig um fotografiert zu werden. Ihre Schönheit ist eine des Bildes.

Allerdings müssen solche Fotografien, wollen sie für den Ingenieur vorbildlich sein, durchaus auch ihre Gesetzmäßigkeiten erfüllen. Im Sinne der ausdrücklich angesprochenen Bauhütten- und Renaissanceästhetik³⁶ ist dem Autor Heller der Autobahnbau einem mittelalterlichen Dombauprojekt vergleichbar, in welchem Wissenschaft und Kunst sich zu einem monumentalen Werk vereinen. Das ‚Bild der fertiggestellten Bahn‘ darf also nicht nur ästhetisch überzeugend, sondern muss auch perspektivisch ‚richtig‘ sein. Auch auf diesen Punkt geht die erwähnte Sondernummer der Zeitschrift *Die Straße* zu den Trassierungsgrundlagen ein. Hans Lorenz fasst hier³⁷ einen bereits im April 1941 in *Die Straße* publizierten Artikel³⁸ von Viktor von Ranke zur *Raumperspektive*, der maßstäblich korrekten Umsetzung einer dreidimensional gekrümmten Fahrbahn auf der Fläche, zusammen. Diskutiert wird, wie man planend eine in der Ebene zur Kurve gekrümmte und gleichzeitig in einer welligen Landschaft auf- und ablaufende Fahrbahn richtig darstellt. Von Ranke findet hier eine im Auf- und Grundriss jeweils unterschiedlich verzerrte, aber aufeinander bezogene Maßstäblichkeit, abhängig von der festgelegten Entfernung des Betrachterauges. Ziel der sogenannten Raumperspektive ist die Kontrolle der Harmonie des Linienflusses, will sagen ihrer Stetigkeit im Landschaftsraum. Bemerkenswert in unserem Kontext ist, dass von Ranke als Beleg für

die korrekte Anwendung seiner Raumperspektive die beschriebene Methode auf eine Fahrbahn anwendet, die einmal grafisch konstruiert, dann gezeichnet und schließlich in Fotografie gezeigt wird. *Eine Strecke von rund 6 km Blicktiefe ließ sich hier in einigen Stunden bildlich darstellen. Zum Vergleich wurde sie vom gleichen Blickpunkt aus auch im Lichtbild festgehalten.*³⁹ Die zur Überprüfung der Richtigkeit seiner sphärisch verzerrt angelegten Trassengrafik mitgelieferte fotografische Abbildung trägt die erklärende Begleitschrift: *Das Lichtbild beweist, dass die raumperspektivische Darstellung mit der Natur übereinstimmt.*⁴⁰ Man kann es kaum deutlicher zeigen, dass die Fotografie Vorbild für die technische wie ästhetische Konzeption der Linienführung fungiert. Im Fall von Rankes wird das Lichtbild, vielmehr die in ihr gezeigte Landschaft, *expressis verbis* als wörtlich zu nehmendes Substitut der Natur selbst aufgefasst; womit er solche bildrhetorischen Verfahren, wie wir sie bei Seifert eingangs besprochen haben, im Nachhinein legitimiert. Nirgends wird auch nur mit einem Wort darauf reflektiert, dass das mit der Kamera aufgenommene Bild selbst perspektivischen Verzerrungen unterliegt – je nach Objektiv, Weitwinkel-, Normal- oder Teleobjektiv, mal mehr, mal weniger spürbar⁴¹, ganz zu schweigen von einer Diskussion des richtigen Standpunktes, von welchem man die Fahrbahn aus am besten darstellen könne.

In unserem Zusammenhang bleibt zu bemerken, dass von Ranke die raumperspektivische Konstruktion einer Trasse überführt in eine Landschaftszeichnung, die dann wiederum in der Fotografie von derselben Autobahnlandschaft realisiert erscheint. Auf diese Weise verwirklicht von Ranke an sich selbst das Selbstverständnis der für den Bau der Reichsautobahn propagierten Renais-

sance-Ästhetik, die von einer schematisch entwickelten und dann im Bild umgesetzten mathematisch-geometrischen Grundstruktur der Perspektive ausgeht. Der Referenzpunkt bleibt, wie gesagt, die Fotografie: vom Bild ausgehend wird für das Bild geplant.

c) Die Optik der Straße

Von hier aus mutet die nach dem Krieg einsetzende Kritik an der Irrationalität nationalsozialistischen Bauens verständlich an. Vor allem der von Seebohm, dem Bundesminister für Verkehr (1949–1966), formulierte Vorwurf, die Reichsautobahn sei zu sehr als Selbstzweck behandelt worden, man hätte zu wenig auf Wirtschaftlichkeit und Funktionalität geachtet, trifft insofern einen zentralen Aspekt, als der Selbstzweck seit der Aufklärung bekanntlich zu einer wesentlichen Kategorie für das Kunstschöne erklärt worden ist. Funktionalität, Notwendigkeiten für Transport und Verkehr dürften in der Tat nicht die dringlichsten Aufgaben gewesen sein für eine Haltung, deren Hauptaugenmerk auf der Harmonie und Stetigkeit des Linienflusses der Fahrbahn in der Landschaft gerichtet war, um ein Bild von einer Autobahn zu schaffen. Der Paradigmenwechsel wird deutlich in der Kritik an der Gestaltung des Alaufstieges an der Autobahnstrecke zwischen Stuttgart und Ulm: *Erst dann ist eine Straße für uns brauchbar, wenn sie nicht um irgendwelcher schöner Aussichtspunkte willen über die höchsten Spitzen der Berge geführt wird, sondern wenn sie dem Verkehr dient, und zwar im Wesentlichen dem Last-, und damit wieder dem schweren Lastverkehr.*⁴²

Folgen dieses veränderten Ansatzes des Autobahnbaus sind vor allem seine Rationalisierung in

Hinsicht auf die Modernisierung der Forschungsarbeiten, der Systematisierung der Planung mit den Zielen von Sicherheit und Wirtschaftlichkeit. Der Verwissenschaftlichung des Straßenbaus dienen nunmehr quantifizierende Methoden als Grundlage der Analyse, in welcher Zahlen, Grafiken und Formeln auch als Kommunikationsstrategien verstanden werden.⁴³

Der Fotografie kommt in diesem Zusammenhang zweifellos eine veränderte Funktion zu. Immerhin, schaut man sich die einschlägigen Publikationen zu Trassierungsverfahren und -darstellungen auf den Gebrauch der Fotografie hin durch, so fehlt ihr emphatischer Gebrauch als Kontrollinstanz im Sinne der oben beobachteten Gleichstellung mit der Natur.

Es begegnen uns in dem Standardwerk zur Planung und Darstellung von Autobahnen *Trassierung und Gestaltung von Straßen und Autobahnen*⁴⁴ von 1971 erwartungsgemäß vor allem Grafiken, Tabellen und schematisch angelegte Modelle für die verschiedenen Belange der Straßenplanung und -begutachtung. Das Kapitel zur *Optik der Straße* widmet sich weniger Fragen nach der Schönheit der Linienführung als eher solchen nach den Blickwinkeln des Fahrers auf der Fahrbahn. Es wird deutlich unterschieden zwischen der Sichtweise der Planer und der Nutzer der Autobahn: *Würde der Fahrer die Straße ebenso sehen, wie sie in den Plänen dargestellt ist, gäbe es nicht das Problem der Optik der Straße.*⁴⁵ Anders als für Heller und Ranke beschrieben, wird hier die Optik der Straße bestimmt nicht nach dem, wie sie im Bild erscheint, sondern wie sie der Fahrer sieht.⁴⁶ Allerdings sieht dieser die Straße nur mangelhaft, *ohne dass ihm das Maß der Krümmungen, der Längsneigungen, Ausrundungen bekannt oder ersichtlich ist.* Der Fahrer erliegt den perspektivi-

schen Verkürzungen und Stauchungen, vor allem aber optischen Täuschungen. *Der Straßenbauer hat seine Aufgabe noch nicht ganz erfüllt, wenn er die Straße dem Gelände entsprechend entworfen hat, sondern er darf erst dann zufrieden sein, wenn er dafür gesorgt hat, dass der Fahrer die Straße so sieht, wie er sie sehen soll, damit er sein Verhalten richtig und mühelos darauf einrichten kann.*

Diese kurzen Bemerkungen zur Aufgabe des Autobahnplaners zeigen deutlich, dass es nun nicht mehr das schöne Bild von der Autobahn in der Landschaft ist, dass es zu erreichen gilt, sondern es gilt auch das Bild des Fahrers, das er von der Fahrbahn empfängt und sich macht, mit zu berücksichtigen. Nicht die ‚im Bild der fertiggestellten Bahn‘ sich erfüllende Straße ist Ziel der Planung und des Baus, sondern das Bild im Kopf des Betrachters: *Aber, der Fahrer sieht die Straße nur in perspektivischen Bildern, die in dauernder Veränderung vor ihm her wandern.* Diese filmische Perzeption des Automobilisten von der Fahrbahn, die Optik der Autobahn, ist defizitär, wie wir gesehen haben, und bedarf der Korrektur nämlich: dass er sieht, wie er sehen *soll*. Das heißt der Straßenbauer plant und baut nicht nur in Hinsicht auf das mangelhafte Trugbild einer Straße im Kopf des Fahrers, sondern in Hinsicht auf ein vorher richtig gestelltes mathematisch angeleitetes Bild ebendort. Der erste Schritt im Hinblick auf die Verwirklichung dieses Vorhabens ist, dem Fahrer eine fassbare Norm zu verordnen: *Das dauernde Mitdenken des Fahrers verlangt eine vor seinem Auge vorauslaufende Erfahrungssichtweite des Fahrbahnverlaufs.*⁴⁷ Und es ist klar, dass diese mathematisch und tabellarisch bestimmt ist. Die Bildunterschrift macht deutlich, was dieses Zahlenschema der Erfahrungssichtweite meint: *Tabelle 45. Erfahrungssichtweite. Sie soll in Kurven*

auf Kuppen dem Fahrer einen hindernisfreien Überblick über den Fahrbahnverlauf geben.⁴⁸

Es wird also nicht allein der Autobahnbau in der Bundesrepublik rationalisiert und mathematisiert, sondern ebenso der Automobilist. Auf Seiten der Produktion wird die Straßenführung nach der Tabelle ausgerichtet⁴⁹, gleichzeitig muss, was übrigens heute noch zum Lehrplan jeder Fahrschule gehört, auf Seiten des Autobahnkonsumenten das fahrende Sehen ebenfalls mathematisierten Wahrnehmungsparametern anpasst sein. Im Grunde genommen kann man das gesamte Kapitel zur Optik der Straße als eine Bestrebung ansehen, der Perspektive des Autofahrers wissenschaftlich Herr zu werden.

So ist festzustellen, dass entgegen der Sichtweisen der nationalsozialistischen Autobahnbauer⁵⁰ hier von der prinzipiellen Perspektivität aller schematischen wie fotografischen Darstellungen in Raum und Zeit ausgegangen wird: *Die Perspektive sieht von jedem Standpunkt anders aus und dieser Standpunkt muss festgelegt werden, ehe mit einer Perspektive begonnen werden kann.*⁵¹ Tabellarisch vor Augen gestellt wird diese Multiperspektivität im Kapitel zur Kombination von (Fahrbahn) Elementen. Hier ist eine im Raum gebogene Fahrbahn mit Wanne und nachfolgender Kuppe aus insgesamt neun Perspektiven, errechnet aus drei verschiedenen Augenhöhen und Breitenlagen, wiedergegeben. Die daraus resultierenden ‚Straßenbilder‘ weisen eine beinahe surrealistische Veränderlichkeit auf und lassen kaum den gleichen Verlauf als Grundlage ihrer Projektionen erkennen. Gegen Ende des Bildtextes steht entsprechend zu lesen: *Diese bescheidene Auswahl von nur neun Betrachterpunkten zeigt eine bemerkenswerte Vielfalt.*⁵² Weitere Faktoren, die das Sehen auf der Straße beeinflussen, sind Besonderheiten der Stra-

ßenrandbebauung, Wettereinflüsse, Sichtweiten und verschiedene Formen der Beleuchtung. Zur Darstellung des Fahrerblicks gehört hier auch eine wahrnehmungspsychologische Grafik, die dem Storyboard eines Filmes ähnlich⁵³ den Aufmerksamkeitsbereich des Fahrers beim Blick durch die Windschutzscheibe darstellt, welches angesiedelt wird innerhalb eines Rechteckes, *das man sich in der Größe 10 x 16 cm auf der Windschutzscheibe denken kann.*⁵⁴ Das entspricht beinahe der üblichen fotografischen Ratio von 4:3. Wir sehen hier zeichnerisch, der Windschutzscheibe eingeschrieben, ein winziges Rechteck, das die fokussierte Konzentration des Fahrers vorstellen soll; links daneben vergrößert die verschiedenen Landschaften, die der Automobilist visuell durchleitet. (Abb. 5)

Zusammenfassend lassen sich diese Beobachtungen im Gesamtkonzept der Zuordnung von Grafik und Fotografie, von Tabelle und Fahrerblickblick als ein kulturpolitisch brisanter Wechsel für die fotografische Darstellung der Autobahn und der Auffassung ihrer Aussage formulieren. Für die Reichsautobahn gilt, dass sie sich einzig im Bild realisiert. Hier wurde zwar die Konstruktion des Bildes besprochen, nicht jedoch ihre Perspektivität. Der nicht weiter hinterfragte Fokus auf die Autobahn lässt sich meines Erachtens erklären mit dem Künstlermythos des Führers, der die Autobahn erfunden haben soll. Dieser wird vorbildlich vom Schriftsteller Herybert Menzel im Bildband *Das Erlebnis der Reichsautobahn* erzählt: *Während seiner Haft, als seine Bewegung zerschlagen war, als seine Gegner ihn selbst vernichtet hielten, als er das Buch der Deutschen schrieb, da schlug er auch die Karte unseres Vaterlandes auf seinen Knien auseinander und dachte in sie hinein eine Reichsautobahn: so werden sie laufen!*⁵⁵ Dieser Roman, der

3. Optik der Straße

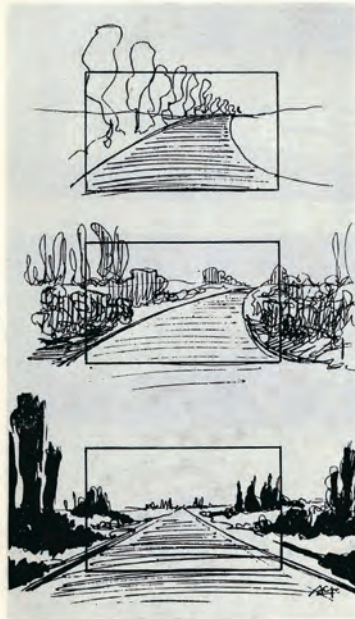


Bild 273.

Bilder 272 bis 274. Was der Fahrer dauernd aufmerksam beobachtet, sieht er — nach del Campo [438] — innerhalb eines Rechteckes, das man sich in der Größe 10×16 cm auf der Windschutzscheibe denken kann. Das entspricht einem Blickfeldwinkel von je 9° rechts und links der Blickachse, insgesamt also 18° .

Bild 272.

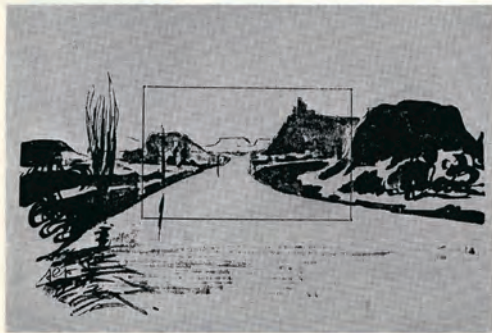


Bild 274.

die Reichsautobahn zu einem Werk der *outsider-art* macht⁵⁶, legt nicht nur fest, *wer* die Autobahn erdacht hat, sondern auch den Standpunkt, *wie* sie zu sehen sei: *So werden sie laufen!* Dieser Apell ist ja unter anderem ein visueller. Der für den Autofahrer utopische, nicht weiter hinterfragte Standpunkt der schönen Fotografie von der Autobahn jener Tage dürfte ihre Rechtfertigung in diesem Mythos finden. Jene Lichtbilder sind – so können wir überspitzt formulieren – nachvollziehende Emanationen des genialen Blicks des *Schöpfers* der Reichsautobahnen auf Deutschland. Die *Straßen Adolf Hitlers*, dieser Titel bezeichnet nicht nur den Erfinder, sondern auch seine Ästhetik. Von hier aus leuchtet ein, warum das schöne Lichtbild von der Autobahn autoritativ für den bauenden Ingenieur gewertet wird: Es bezieht sich auf den Blick des Führers auf Deutschland und kann verstanden werden als dessen gehorsame Realisierung.⁵⁷

Dem gegenüber steht die Multiperspektivität der Autobahnplaner in der nachfolgenden Bundesrepublik. Ihre Bilder beziehen sich auf die Vielgestaltigkeit des Interesses der Autofahrer, der Nutzer der Autobahnen. Statt eines göttlichen Blicks *auf die* deutschen Lande haben wir nun viele verzerrte Perspektiven *auf den* deutschen Autobahnen. Die Ausführungen Zellers in diesem Band ergänzend können wir für den Autobahnbau der Nachkriegszeit nicht nur eine Verwissenschaftlichung und Mathematisierung in seiner Konzeption und Kommunikation konstatieren, sondern einhergehend ebenso die Subjektivierung des vorausgesetzten Blicks vom Autofahrer auf die Fahrbahn. Jene Subjektivierung allerdings wird selbst wiederum aufgrund ihrer Mangelhaftigkeit und Multiperspektivität vorbildlich mathematisch rationalisiert. Wie zentral die vorgreifende Automobilistenperspektive auf der Fahrbahn für die

5 | Hans Lorenz: *Trassierung und Gestaltung von Straßen und Autobahnen*, Wiesbaden, Berlin 1971, S. 142

Planung und Geometrie der Linienführung einer Autobahn ist, zeigt übrigens ein fotografischer Apparat, der mit Spiegeln und Modellperiskop so auf das aus Papierstreifen hergestellte Gradientenmodell einer Trasse aufmontiert wird, dass schon in der ersten Phase der Planung der subjektive Blick des Nutzers sichtbar und kontrolliert antizipierend nachvollzogen werden kann.⁵⁸

Analog zur oben genannten Priorisierung der Mathematik werden die Fotografien von Fahrbahnansichten geometrischen Konstruktionen im Layout der Seiten nachgestellt, so dass die geforderten wissenschaftlichen Grundlagen nicht nur des Sehens, sondern auch der Fotografie als gewährleistet erscheinen. Die Fotografien, die zeigen die Bildunterschriften, werden hier eingesetzt im Sinne der subjektiven Kamera. Sie vollziehen etwa als Blick aus dem Rückspiegel⁵⁹ oder mit dem verschwommenen Mercedesstern als Teil der sichtbaren Front des Autos das Sehen während der Fahrt nach. Anders als wir es bei den *Trassierungsgrundlagen* von 1943 gelernt haben, steht hier das Lichtbild nicht als wörtliches Substitut für die ‚Natur‘ sondern für die Wahrnehmung derselben aus dem fahrenden Auto heraus.

Allerdings fällt bei genauer Durchsicht des Bildgebrauchs im Buch zur Trassierung von 1971 auf, dass diejenigen Studien, die sich ausdrücklich mit dem Fahrerblick auf der Fahrbahn beschäftigen, vornehmlich mit handgezeichneten Skizzen arbeiten. Die Vermittlung zwischen Fotografie und Grafik funktioniert über einige wenige Bildsequenzen etwa zum Gebrauch des Teleobjektivs.⁶⁰ Wirklich habhaft wird der Planer der verzerrten, sich in Zeit und Raum ständig verändernden Perspektive des Fahrers jedoch nicht. Denn der Ingenieur steht im Konflikt, einerseits dessen Optik als normativen Wert gegenüberzustehen, normativ

insofern, als willkürliche Sinnestäuschungen und falsche Schlüsse des einzelnen Automobilisten die Grundlage des Planens darstellen, denn jene sollen verhindert werden. Andererseits braucht der Planer eine stabile Perspektive, einen Standpunkt, von dem aus er verlässlich seine Fahrbahnen konstruieren kann.⁶¹ Diesen Standpunkt vertritt die Fotografie. So werden denn gleichsam als Ersatz für den – freilich durch Mathematik und grafische Anstrengungen normierten – Blick des Autofahrers alle möglichen Lichtbildaufnahmen gesammelt und gezeigt, historische aus der Zeit des Dritten Reiches gleichwertig neben zeitgenössischen. Die Dokumentation des Landesamts für Straßenwesen zur Autobahnfotografie ist offensichtlich an solchen Grundlagenbüchern für Trassierungsgestaltungen orientiert. Auch hier findet sich jene technisch gemeinte Gleichförmigkeit der Reproduktionen, die wir eingangs angesprochen haben. Die ehemals als für den Ingenieur normativ gewerteten Fotografien des Dritten Reiches stehen als Sachdokumentation neben anderen. Zweifellos ist in diesem Bildgebrauch eine weitere Schicht der Subjektivierung zu sehen: nämlich das Herunterbrechen des göttlichen Blicks jenes einzigartigen Schöpfers auf die Perspektive des Allerweltsfahrers, der zu seiner Willkür die Autobahn befährt und nutzt.

Diese gleichwertige, unkommentierte Vergesellschaftung von Fotografien des Dritten Reiches mit solchen bloß den Fahrerblick meinenden Lichtbildstudien der Gegenwart lässt sich neben der genannten Subjektivierung durch den Bildgebrauch auch rechtfertigen durch das Argument des technischen Fortschritts, der mathematischen Rationalisierung und wissenschaftlichen Systematisierung im Autobahnbau. Die Bilder der Straßen Adolf Hitlers können übernommen werden, da sie ja

einen bereits evolutiv überwundenen Status in der Entwicklung der Fernschnellstraße bedeuten. Doch diese Historisierung hat zur Folge, dass man wenigstens im Rückblick weiterhin das Pathos von der Autobahn als einem Kunstwerk pflegen kann. Und immerhin finden sich im genannten Lehrwerk zur Gestaltung der Trassierung von 1971 bei der Diskussion des Perspektografen, einem von Viktor von Ranke mit entwickeltem Apparat zur perspektivisch richtigen Darstellung der im Raum gekrümmten Fahrbahn, Hinweise auf die Renaissance-Kunst Leonardos oder Dürers.⁶² Wenigstens in der bildgestützten Planung oder Rezeption der Autobahn darf man sich noch in der Tradition dieser großen Künstler wähen.⁶³

Anmerkungen

- 1 Siehe hierzu den Beitrag von *André Heyd* und *Wecker* in diesem Band, S. 8.
- 2 Bei den Nummern auf den Karteikarten handelt es sich um eine an den fachlich zuständigen Referaten orientierte Verschlagwortung. Beispielsweise die Nummer 4451 löst sich wie folgt auf: Natursteinpflaster 44 war die Nummer des Referats Straßenbautechnik, 51 die Nummer für die Belagsart Pflasterung. Freundliche Mitteilung von Konradin Heyd.
- 3 Roland Barthes nennt dieses Faktische den ‚Referenten der Fotografie‘: *Fotografischen Referenten nenne ich nicht die möglicherweise reale Sache, auf die ein Bild oder Zeichen verweist, sondern die notwendig reale Sache, die vor dem Objektiv platziert war und ohne die es keine Fotografie gäbe. [...] Anders als bei diesen Imaginationen [i.e. die Malerei] lässt sich in der Fotografie nicht leugnen, dass die Sache dagewesen ist; Roland Barthes: Die helle Kammer. Bemerkungen zur Fotografie. Frankfurt 1989 (zuerst erschienen Paris 1980), S. 86.*
- 4 50 Jahre Autobahnen in Baden-Württemberg. Hg. von Klaus Schefold. Stuttgart 1986.
- 5 Straßen und Brücken im Lande Baden-Württemberg. Hg. von Albert Kistner. München 1956. Kistner war Leiter der baden-württembergischen Straßenbauverwaltung. Beispielsweise die Abbildungen S. 5 (Autobahn Stuttgart-Ulm, Fertigstellung des Alaufstiegs, Fahrbahndeckenbau) entspricht der Sign. EL 75 VI a Nr 3263, hier: Kat. Nr. 56. Weitere Abbildungen im Buch S. 6, 7, 8, 9, 10 oben, 12, 13, 20, 21 finden sich ebenfalls in der Dokumentation im Staatsarchiv Ludwigsburg.
- 6 Straßen und Brücken, wie Anm. 5, Vorwort, o. S.
- 7 Straßen und Brücken, wie Anm. 5, Bildteil S. 29, Werbeteil S. 103.
- 8 Beispiele: A 81, AS Ludwigsburg Süd, 1972 (EL 75 VI a Nr 6112) = hier ist nur ein Auto zu sehen; A 81, AS Tauberbischofsheim, Dez. 1972 (EL 75 VI a Nr 5579) = völlig ohne Verkehr; A 81, AS Geisingen, 1975 (EL 75 VI a Nr 6954). Bei letzterem Bild steht ein Auto auf dem Standstreifen und betont vor der Industrielandschaft die Leere der Fahrbahn. Links hinten steht ein Bauwagen und davor zwei Personen auf dem Seitenstreifen.
- 9 Alwin Seifert: Im Zeitalter des Lebendigen. Natur – Heimat – Technik. Planegg bei München 1941, S. 16.
- 10 Seifert, wie Anm. 9, S. 20.
- 11 Seifert, wie Anm. 9, S. 16, 17, Abb. 4 u. 5. Es zeigt die Polemik des Vergleichs, dass Seifert für die Autobahn Köln-Bonn die Jahreszahl ihrer Entstehung nennt, die auf die Zeit vor dem Nationalsozialismus und damit auf die von Seifert so verachtete Epoche der ‚bloßen Techniker‘ verweisen soll, für die norddeutsche Allee hingegen nicht.
- 12 Ein weiteres Beispiel für diese Art der Bildargumentation findet sich im selben Buch im Kapitel *Naturnäherer Wasserbau*, zuerst publiziert 1938. Hier bieten zwei Fotos unterschiedlicher Abschnitte ein und desselben Flusses, der Ammer, ebenfalls den Vergleich zwischen naturferner und naturnaher Auffassung von Wasserbau. Unten die neue Ammer, die als ein *errechnetes seelenloses Gerinne* vorgestellt wird, oben die alte Ammer, *auch heute noch ein zauberhaft schöner Fluss; Seifert*, wie Anm. 9, S. 73, Abb. 38 u. 39.
- 13 Besonders schwierig wird die Frage nach dem Faktischen in einer Fotografie, wenn es um die Diskussion und Bewertung von historischen Umständen geht. Das gilt vor allem bei Aufnahmen zur Reichsautobahn. So kann beispielsweise die Dokumentation von Bauarbeitern einmal als Ausweis gelten für den selbstbewussten deutschen Mann in Arbeit, als Beleg für die gelungene Reintegration der ehemals Millionen von Arbeitslosen, ein anderes Mal als *stellvertretendes gutes Gewissen eines unsozialen und verbrecherischen Regimes*. Das Faktische wäre im ersten Fall die (stilisierte) Darstellung des Arbeiters als Helden, im zweiten die Diskrepanz zwischen Bildpropaganda und Wirklichkeit; siehe Claudia *Windisch-Hojnacki*: Die Reichsautobahn. Konzeption und Bau der RAB, ihre ästhetischen Aspekte sowie ihre Illustration in Malerei, Literatur, Fotografie und Plastik. Bonn 1989, S. 232–244, hier S. 242.
- 14 Die Reproduktionen und Fotoprints liegen getrennt von den Akten im Staatsarchiv Ludwigsburg. Man müsste in umfangreichen Studien den Bezug beider und folgend ihren Gebrauch rekonstruieren.
- 15 Dazu Hermann *Knoflacher* in diesem Band, S. 28–30.
- 16 Siehe dazu mit weiterführenden Literatur Thomas *Zeller* in diesem Band, S. 17–21, insbes. Anm. 19–30.
- 17 Siehe dazu Thomas *Zeller*: Straße, Bahn, Panorama. Frankfurt, New York 2002, S.228.
- 18 *Denn Autobahnen sind Ästhetik. Friedrich Kittler*: Auto Bahnen. In: *KultuRRévolution* 5 (1984), S. 12; Friedrich *Kittler*: Auto Bahnen. In: *AutoBahn und Medien*. Hg. von Marc *Ries* u. a.. Wien 1995, S. 13 (2. Hälfte der Publ.).
- 19 Siehe hierzu Angela *Jain* in diesem Band, S. 33, Abb. 1 und S. 35, Abb. 2.
- 20 Siehe Angela *Jain* in diesem Band, S. 38, Abb. 4 sowie diverse Aufnahmen in StAL EL 75 VI d.
- 21 Siehe z. B. Gustave Caillebotte, *Landschaft mit Eisenbahnschienen*, 1872, Öl/Lw, 81 x 116 cm, Frankreich, Privatslg. Dieses Bild bietet bereits alles, was wir für die Autobahnfotografie als Landschaftsfotografie kennen. Von einem erhöhten Standpunkt, hier einer Brücke, wird tief in die Landschaft geschaut, die Eisenbahntrasse entlang, die sich im Hintergrund sogar schlängelt, um dann auf den Horizont zu treffen. Aber anders als die Fotografie übernimmt der Maler auch den Eindruck, wie sich die Landschaft aus Perspektive des Reisenden ausnimmt, verrußt, verwischt und vereinheitlicht. Deutlicher im Sinne des im Text geschilderten Phänomens sind die Arbeiten Caillebottes zur *Pont d'Europe* von 1876 (etwa Genf, Musée du Petit-Palais). Hier

ist der rasante Tiefensog der schräg gesehenen Brücke verbunden mit dem Blick des verweilenden Müßiggängers.

22 Fritz Todt, Vorwort. In: Die Straße 2 (1935), Heft 1, S. 2.

23 Todt sah nämlich nicht in erster Linie den Erhalt, sondern die schöpferische Umgestaltung der Landschaft als Kulturauftrag der arischen Rasse an; siehe Charlotte Reitsam: Reichsautobahn – Landschaften im Spannungsfeld von Natur und Technik. Internationale und interdisziplinäre Verflechtungen. München 2004, Kapitel 6.0 (Kulturauftrag der landschaftlichen Eingliederung), S. 91–98, Zitat S. 92.

24 Die Sammlung des Landesamts für Straßenwesen umfasst Reproduktionen sowohl der Abbildungen des im Text erwähnten Bildbands *Das Erlebnis der Reichsautobahn* wie auch solche aus dem Autobahnkalender von 1939. Die auf DIN-A4-Karteikarten aufgeklebten Reproduktionen sind neben den Übernahmen der originalen Bildunterschriften auch mit entsprechenden Schlagworten, meistens Hinweise auf die Trassierung in der Landschaft, versehen.

25 Zu den populärsten Autobahnmalern, den auch Hitler sehr schätzte, gehörte Ernst Vollbeh, der im Auftrag Todts vor allem Baustellen der Reichsautobahn ins Bild setzte; siehe dazu auch: Windisch-Hojnacki, wie Anm. 13, S. 217–18; Erhard Schütz, Eckhard Gruber: Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der „Straßen des Führers“ 1933–1941. Berlin 1996, S. 112–15. Zu nennen wäre auch der studierte Bauingenieur Erich Merker, der 1939 in der *Großen Deutschen Kunstausstellung* in München sein Gemälde der damals so berühmten Baustelle der *Rohrbachbrücke* zeigte. Das Gemälde wurde dann durch Heinrich Hoffmann für die Sammlung Adolf Hitlers erworben; siehe dazu: Die zweite Schöpfung. Bilder der industriellen Welt vom 18. Jahrhundert bis in die Gegenwart. Hg. von Sabine Beneke und Hans Ottomayer, Berlin 2002, S. 263.

26 So etwa die aufwendigen Fotodokumentationen zur Ausstellung *Die Reichsautobahn* auf der 2. Deutschen Architektur- und Kunsthandwerksausstellung in München. In: Die Straße 6 (1939), Heft 1, S. 2–5. Dort auch ein *Lichtbild der Drackenlochbrücke*.

27 Erna Lendvai-Dircksen, Reichsautobahn – Mensch und Werk, Bayreuth 1937, o.S. (S. 102). Siehe zur komplexen Verbindung von Physiognomie und Landschaft bei Lendvai-Dircksen: Claudia Schmolders. Das Gesicht von Blut und Boden. Erna Lendvai-Dircksens Kunstgeographie. In: Körperbilder im Nationalsozialismus. Bilder und Praxen. Hg. von Paula Diehl, Paderborn 2006, S. 51–78.

28 Eduard Schönleben: Vorwort. In: Trassierungsgrundlagen der Reichsautobahn. Amsterdam, Prag, Wien 1943. o. S. (S. 7). Schönleben signiert hier als Ministerialdirektor beim Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen. Der Band ist auch als Ergebnis der im Frühjahr 1941 durchgeführten Trassierungstagung zu verstehen, an der außer den Trassierungsingenieuren

auch Künstler und berufene Vertreter der Automobiltechnik teilnahmen.

29 Fritz Heller: Gedanken zur Ästhetik der Linien- und Gradientenführung, In: Trassierungsgrundlagen der Reichsautobahn, wie Anm. 27, S. 37–42.

30 Heller, wie Anm. 28, S. 37.

31 Heller, wie Anm. 28.

32 Heller, wie Anm. 28, S. 39.

33 Heller, wie Anm. 28.

34 Heller, wie Anm. 28.

35 In ganz Deutschland gab es im Jahr 1932 486.001 zugelassene PKWs; damit besaß nur jeder 37. Haushalt ein Automobil. Dazu kam, dass nur eine kleine Zahl von Autos für Privatpersonen zur Verfügung stand. Die meisten waren zur Zeit des Baus der Reichsautobahn Firmen- oder Behördenwagen; Diskussionen der Statistiken zum Grad der Mobilisierung in Deutschland jener Zeit bei Zeller, wie Anm. 17, S. 51–52; Schütz u. Gruber, wie Anm. 25, S. 12.

36 Heller erwähnt zu Eingang seiner Abhandlung ein Streitgespräch zwischen mittelalterlichen Baumeistern, ob Kunst ohne Wissenschaft auskomme und schließt mit der Synthese: *Ars sine scientia nihil est*, wobei klar ist, dass der Kunst das Primat zukommt; Heller, wie Anm. 28, S. 37.

37 Viktor von Ranke (Hans Lorenz): Raumperspektive. In: Trassierungsgrundlagen, wie Anm. 27, S. 81–98.

38 Viktor von Ranke: Raumperspektive. In: Die Straße 8 (1941), Heft 7/8, S. 137–139. Im Weiteren beziehe ich mich auf diesen Artikel. Der von Lorenz neu publizierte Aufsatz von Rankes in den *Trassierungsgrundlagen* wurde erweitert um verschiedene Anwendungshinweise zur Raumperspektive und um begleitende, vornehmlich grafische Illustrationen.

39 Ranke, wie Anm. 37, S. 137.

40 Ranke, wie Anm. 37, S. 137.

41 Wie komplex der Umgang des Fotografen mit verzerrten Perspektiven ist, belegen die Versuche von Andreas Feininger, der teilweise mit selbstgebauten Teleobjektiven von langer Brennweite hantierte, um im Bild die Wirkung der tatsächlichen Größenverhältnisse zu reproduzieren.

42 Dr. Schulz-Wittuhn, Leiter der Hauptverwaltung der Straßen des amerikanischen und britischen Besatzungsgebietes, zitiert nach Zeller, wie Anm. 17, 2002, S. 232.

43 Zeller, wie Anm. 17, S. 229.

44 Hans Lorenz: Trassierung und Gestaltung von Straßen und Autobahnen. Wiesbaden, Berlin 1971.

45 Lorenz, wie Anm. 43, S. 107.

46 Lorenz, wie Anm. 43, S. 107.

47 Lorenz, wie Anm. 43, S. 107. Betonung im zitierten Text.

48 Lorenz, wie Anm. 43, S. 107. Natürlich wird dieser Wert als relativ dargestellt und von den psychischen Zuständen des jeweiligen Fahrzeugführers abhängig gemacht.

49 So wird ganz deutlich formuliert: *Man wollte nicht nur un-schöne Formen vermeiden, sondern auch auf alle Fälle solche, die den Fahrer zu falschen Schlüssen verleiten könnten* (Lorenz, wie Anm. 43, S. 108).

50 Dieser Perspektivenwechsel wird deutlich, wenn wir von Rankes Beschreibung am Schluss seines Artikels zur Raumperspektive lesen: *Zum Schluss darf wohl nicht ungesagt bleiben, dass jeder Trassierungsingenieur sich geradezu dazu zwingen müßte, in der Autobahn ein lebendiges Wesen zu sehen, das – unverstanden – voller Tücken und Launen sein kann, das aber unter liebevoller, individueller Behandlung uns zu einem schönen, großartigen Erleben wird*; von Ranke, Raumperspektiven, in: Die Straße, Nr.23/24 (1941) S. 139. Von Ranke geht von der Autobahn als launenhaftem Wesen aus, der bundesrepublikanische Autor vom Fahrer! Jener Satz wurde in den *Trassierungsgrundlagen* von 1943 wieder getilgt.

51 Lorenz, wie Anm. 43, S. 108.

52 Lorenz, wie Anm. 43, S. 116.

53 Marc Ries kommentiert diese Verbildlichung, die *Kadrierung* des Fahrerblicks durch die Windschutzscheibe eines fahrenden Autos als eine Transformation der Wahrnehmung *in ein völlig neues Erkenntnisparadigma, in ein kinematographisches*; Marc Ries: Das Bild der Strasse, Vortrag auf dem Symposium des Europafestivals Drosendorf 2004: On the road. Sill. 1.–4.6.2004, Typoskript, S. 4. Ich danke Marc Ries für die Überlassung seines Skripts.

54 Ries, wie Anm. 52, S. 142.

55 Das Erlebnis der Reichsautobahn. Ein Bildwerk von Hermann Harz mit einer Einführung von Herybert Menzel. München 1943, o. S. Die Dichtung Menzels wurde zuerst publiziert in: Die Straße 8 (1941), Heft 23/24, S. 373–375. Der Mythos zur ‚Erfindung der Reichsautobahn durch Adolf Hitler‘ dort S. 373 f.

56 Der von Menzel so beschriebene Schöpfungsakt findet sich in Prinzorns Buch *Bildnerie der Geisteskranken* präfiguriert. Dort wird der psychiatriereeifarene Künstler Heinrich Welz beschrieben. Dessen Wunsch ist es, das Bild allein mit dem Willen und der Kraft seiner Augen zu gestalten. *Er werde künftig einfach das Papier mit Graphit bestreuen und, mit dem Blick darüberhinfahrend, die Körner zu Linien und Formen zwingen* (Hans Prinzhorn: *Bildnerie der Geisteskranken*. Berlin 1922, Biografie zu Heinrich Welz, S. 249–255, hier S. 255) Freundliche Mitteilung von Thomas Röske. Der Mythos Menzels erfüllt alle Bedingungen für ein Werk der *outsider-art*: die eingeschlossene Einsamkeit des devianten Genies.

57 Auch Reitsam spricht von der *Normierung des Blicks*; *Reitsam*, wie Anm. 23, S. 102. Allerdings kann, wie oben ausgeführt, nicht davon die Rede sein, dass die Fotografien von der Autobahn *die Perspektive des fahrenden Betrachters* einnehmen (*Reitsam*, wie Anm. 23, S. 102). Dagegen sprechen die Ausführungen von Rankes zur korrekten Darstellung der Fahrbahn in der Pro-

jektion: *Der Betrachter befindet sich gewissermaßen in der Mitte einer Glaskugel, auf deren Wände er die gewünschten Gegenstände projiziert. [...] Dass hierbei die sich in absoluter Nähe befindlichen Gegenstände nicht aufgenommen werden, versteht sich von selbst, denn wir wollen ja die Tiefe, die Ferne, bildlich festhalten...*; von Ranke (Lorenz), wie Anm. 36, S. 81.

58 Lorenz, wie Anm. 43, S. 67–69.

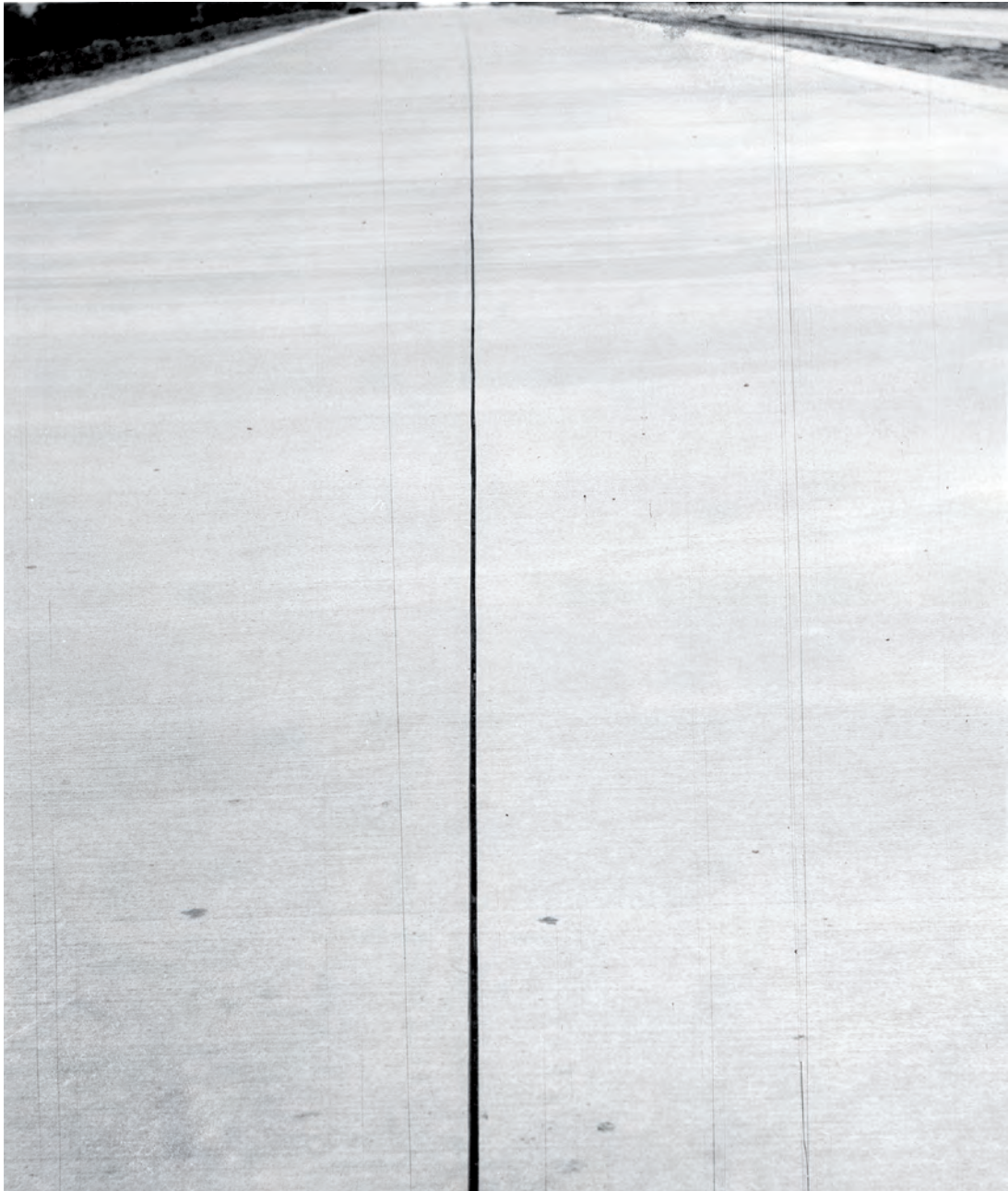
59 Lorenz, wie Anm. 43, Bild 120.

60 Lorenz, wie Anm. 43, S. 164.

61 Das Problem der Fahrerperspektive und dessen Stillstellung im Bild schon bei Marc Ries: *Dieses Bild kann so nur über den erzwungenen Stillstand des Fahrers und aller weiteren Insassen entworfen werden*; Ries, wie Anm. 42, S. 5. Der Stillstand des Fahrers bezieht sich hier auf das immobile Fremdbewegt-Werden des Körpers des Fahrers im sich selbst bewegenden Auto. Allerdings gibt es eine interessante Parallellität zwischen dem im Auto stillgestellten Fahrer und dem in der Fotografie stillgestellten Fahrerblick als Voraussetzung seiner mathematisch orientierten Rationalisierung für den Autobahnplaner.

62 Lorenz, wie Anm. 43, S. 184–188.

63 Ein visueller Kommentar zu dieser Problematik findet sich als künstlerische Bildmontage in: *AutoBahn und Medien*, wie Anm. 18, S. 16 (2. Hälfte der Publ.).



*Betonfahrbahndeckenlos VI, geschnittene Längsscheinfuge/ 1956
(Repro: 05.12.1991)
Landesarchiv Baden-Württemberg StAL EL 75 VI a Nr 784*