


reichsautobahn

– die abschaffung des statischen

benjamin steininger



Nach allgemeinem Verständnis ist die abendländische Kultur der letzten 5000 Jahre eine Kultur von Sesshaften. Was nicht bedeutet, dass alle immer zu Hause geblieben wären. Schubweise sind ganze Völker über den europäischen Kontinent gezogen, Kelten, Germanen, Slawen, etc. Und auch unterhalb epochaler Wanderungsbewegungen waren immer einige unterwegs, Soldaten, reisende Magister, Schauspieler, Kaufleute, Handwerksburschen und über Jahrhunderte hinweg von Pfalz zu Pfalz der deutsche Kaiser. Derlei Bewegung ändert aber nichts daran, dass das Kernprodukt Europas die Immobilie Stadt ist. Athen, Rom, Paris, in der polis ereignet sich europäische Kultur, hier steht die Kathedrale, das Schloss und die Universität, das Parlament und das Konzerthaus, das Gericht und das Museum. Im 19. Jahrhundert schließlich gerät die alterwürdige Institution Stadt in eine funktionale und ästhetische Krise. Unter dem Druck der Dampfmaschinen in den Fabriken zerbricht die alte, städtisch ständische Handwerksordnung, unter dem Ansturm der Eisenbahn löst sich die alte, von der

Festung her gedachte Raumordnung auf. Wichtige Reichstädte liegen plötzlich abseits, während irgendwo in vormaliger Ödnis neuartige Ballungszentren aus dem Boden schießen. Eine neue, maschinelle Dynamik hat Europa erfasst, und auf einmal sind weit mehr Menschen unspektakulär im neuen Takt der Bahnhofuhr auf Achse, als zu verwegener Völkerwanderungszeit. Das Erscheinungsbild der Stadt, ihre Größe und soziale Zusammensetzung, ändert sich also während einiger Dampfmaschinen und Eisenbahn-Jahrzehnte grundlegend. Was sich dabei nicht ändert, sondern vielmehr radikalisiert, ist das Prinzip der Stadt, als ein stabil statischer Ort zu funktionieren, wo das Gemeinwesen mit all seinen Errungenschaften und Konflikten sein regionales oder überregionales Zentrum besitzt. Auch die Stadt des 19. Jahrhunderts, ob Manchester, Lüttich oder Berlin, stellt einen stabilen Ort der funktionalen Verdichtung dar, einen Ort, wo Verkehr nicht einfach durchfließt, sondern wo Waren und Menschen angehalten werden, wo der glatte Raum, um mit Deleuze / Guattari zu sprechen, eine dauerhafte Kerbe erhält.

Diese für Europa noch im 19. Jahrhundert prägenden, städtischen Kerben werden aber von den Verkehrsmitteln, die historisch auf die Eisenbahn folgen, übersprungen, zunächst vom Fahrrad, und ähnlich aber ungleich dynamischer vom Automobil. Ab 1885 zieht potenziell kein tonnenschweres Dampfaggregat mehr hunderte von Men-

schen nach Fahrplan an einen festgelegten Bestimmungsort, sondern ein leichter Motor lässt einige Individuen wann immer sie wollen, egal wohin durch die Landschaft gleiten. Das Zentrum Stadt verliert so seine fahrplanmäßige Anziehungskraft, und es deutet sich an, dass der tief gekerbte, europäische Raum im 20. Jahrhundert wieder glatter wird.

Drastisch abzulesen ist diese Glättung von Raum-Kerben an den technischen Neuerungen des Ersten Weltkriegs. Der neue UKW-Funk überspringt schließlich immateriell die über Jahre aufgeschütteten Leichenberge und Schützengräben, neuartige Aufklärungsflugzeuge überfliegen sie, LKW-Kolonnen sorgen für flexiblen Nachschub, wo die Eisenbahn in Feindeshand ist, und während in St. Petersburg die Revolution marschiert, überschreiten am Boden bei Cambrai Ende November 1917 Fahrzeuge mit dem Tarnnamen Tank die festgefahrenen Frontlinien.

Das Zeitalter des Motors ist zu Land, zu Wasser und in der Luft angebrochen, und schon diese zum ersten Mal in der Weltgeschichte mögliche, parallele Aufreihung zuvor prinzipiell unterschiedlicher Trägermedien macht deutlich, dass der Raum des Motorenzeitalters ein anderer ist, als der Raum der vorangegangenen Technikepochen.

Soweit eine grobe einleitende Skizze, um einigermaßen zu verdeutlichen, welches verkehrs- bzw. raumtheoretische Klima in

der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts herrscht, als überall in Europa und Amerika Pläne für eine motorengerechte Landschaft, in der man ohne Raupenketten über die Hügelketten kommt, sprich für Autobahnen, entwickelt werden.

Bevor ich nun zur ersten großen Umsetzung derartiger Pläne, dem konkreten Bau der Reichsautobahn in den 30er Jahren kommen werde, und dann ein paar Details dieses Bauwerks besonders hervorheben werde, noch einige Anmerkungen, warum es aus nomadologischer Sicht auf jeden Fall wichtig ist, sich mit einem Verkehrsmittel wie der Autobahn, und speziell mit ihrer ersten Ausgabe zu befassen.

Noch grundlegender als die Frage, ob eine gewisse Mobilität nomadischer Art ist, und welche kulturellen Auswirkungen dieser Nomadismus dann hat, ist innerhalb einer wie auch immer gearteten Bewegungslehre immerhin die Frage nach den bestehenden Möglichkeiten, überhaupt mobil zu sein. Das Pferd liefert einen anderen Vektor wie der Schlittenhund, das Fahrrad mobilisiert anders als der Helikopter. Neben diesen bewegten Gefährten stellen aber auch die jeweils dazu kombinierbaren, scheinbar statischen Trägermedien einen wichtigen Faktor in der mobilen Rechnung dar. Das Moor lässt andere Völkerwanderungen zu wie die Steppe, das Polarmeer erfordert andere Schiffe wie die Adria und eine kurvige Schotterstraße bietet einem Automobil andere Entfaltungsmöglichkeiten wie ein millimetergenau in die Landschaft gegos-

senes Betonband mit normierten Kurven. Nomadologisch unstrittig ist immerhin der Zusammenhang zwischen der materiellen Verfasstheit der mittelasiatischen Steppe und den Praktiken mittelasiatischer Skythen, Sarmaten, Hunnen, Mongolen, Turkmenen, Tataren... und so sollte sich auch abstecken lassen, inwieweit die materielle Verfasstheit künstlicher Verkehrswege gewisse kulturelle Praktiken nahelegt. Dass man also, um unseren kulturellen Praktiken im Raum auf die Spur zu kommen, unsere Verkehrsmittel und Verkehrswege besonders in Augenschein nehmen könnte und sollte, dürfte analog zur Mongolensteppe klar sein. Dass sich dabei dann die immer noch aktuellen Krise der Stadt – hier ist der wankende Fixpunkt dieses Vortrags – etwas genauer umreißen lässt, ist meine möglicherweise nicht unbegründete Vermutung. Die Wichtigkeit der Autobahn, zumal für Deutschland steht ja außer Frage, ohne Autobahn wären wir nicht, was wir sind, im Sitzen wie im Fahren, und zwar materiell wie immateriell. Wir beziehen nahezu alle Güter und einen sicherlich erheblichen Anteil der Vorstellung dessen, was etwa Deutschland als einheitlicher Raum ist, von der Autobahn, und andere tun das auch. Nicht umsonst sind Kraftwerk nicht mit dem Album Holzwege in den USA so erfolgreich gewesen, nicht umsonst hat man den persischen Schah 1967 nicht mit der U-Bahn durch Deutschland chauffiert.

Das raumprägende Verkehrsmittel Auto-

bahn als aktuell wichtiges Gebilde aber ausgerechnet anhand einer schon mehrere Jahrzehnte alten Ausgabe desselben zu erläutern, dafür spricht zweierlei. Zum einen die relative Übersichtlichkeit und Kompaktheit der ersten wirklichen Autobahnanlagen auf dem Globus, zum anderen die Tatsache, dass es kaum etwas prinzipiell Neues an den seither entstandenen Autobahnssystemen gibt, was man nicht auch von der Reichsautobahn her erschließen könnte.

Kommen wir also zu den Eckdaten der Reichsautobahn. Entgegen weitverbreiteter Vorurteile haben die Nationalsozialisten die Autobahn nicht erfunden, niemand erfindet einen weltweiten Trend im stillen (Gefängnis)kämmerlein, noch nicht mal ein gewisser Herr Hitler. Die Idee zu reinen Autostraßen, die als exaktes Gegenstück zu den maschinellen Anforderungen des Motors funktionieren, schwirren in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts durch ganz Europa. In Italien werden in den 20ern mautpflichtige Fernstraßen gebaut, allerdings zweispurig. In Holland, Frankreich, Deutschland und vielen anderen Ländern liegen Pläne für vierspurige Autobahnen in den Schubladen diverser Autofahrervereine und Wirtschaftswunderminister. Da bleiben sie auch in den allermeisten Fällen, aus Kostengründen. In Deutschland spielen derartig volkswirtschaftliche Überlegungen nach der Ernennung von Adolf Hitler zum Reichskanzler nur noch eine

Nebenrolle. Blendet man andersorts übliche Kosten-Nutzen-Rechnungen aus, was man sich angesichts eines längst geplanten Krieges ja erlauben zu können scheint, spricht plötzlich einiges für Autobahnen. Sie sind als angebliche Jobmaschine, als nationales Einigungswerk, als Bauwerk des Friedens, als Sinnbild eines technisch fortschrittlichen Deutschlands, als Motor für die Gesamtkonjunktur etc. etc. propagandistisch zu gebrauchen, mag ihr wirtschaftlicher und verkehrstechnischer Nutzen ziviler und übrigen auch militärischer Art zeitgenössisch auch noch so marginal gewesen sein. Mit Hilfe des volkswirtschaftlich desaströsen, volkpsychologisch seither aber um so wichtigeren Propagandagebäudes gelang es der nationalsozialistischen "Bewegung" – nicht umsonst nennen die sich immerhin so – eine wahre Motorisierungspsychose zu entfesseln. Ein Volk von vormaligen Automuffeln träumt fortan unisono von der Fahrt im eigenen Wagen über die sogenannten "Straßen des Führers", ein kollektiv technisches Wunschprofil, das im folgenden Panzer, Stuka und U-Bootkrieg gute Dienste leisten sollte. Wie diffus und variabel auch immer der Bau der Reichsautobahn begründet wurde, fest steht, dass zwischen dem ersten Spatenstich vor fast genau 70 Jahren, am 23.9.1933 bei Frankfurt und dem Baustopp im Winter 1941/42 fast 4000 km modernster Hochgeschwindigkeitsstraßen durch Deutschland gelegt wurden. Gerade die Tatsache, dass hier fern von marktwirt-

schaftlichen und demokratischen Schranken fast nach technokratischem Belieben ins verkehrsgeschichtliche Niemandsland hinein geplant und gebaut werden konnte, ist wohl dafür verantwortlich, dass die Anlagen der Reichsautobahn auch heute noch einen für aktuelle Raumfragen noch aussagekräftigen, keinesfalls veralteten Gegenstand darstellen.

An drei Örtlichkeiten soll nun im Detail gezeigt werden, was den Autobahnraum, wie er von nationalsozialistischen Planern zwar nicht erfunden, aber doch erstmals konkret umrissen wurde, von einem herkömmlich in Stadt und Land geteilten, mehr oder weniger statischen Raum unterscheidet, was ihn also für unser urbanes, post-urbanes, dromologisches, nomadologisches etc. Interesse anschlussfähig macht.

Mein erstes Beispiel eines spezifischen Autobahnorts ist das Autobahnkreuz. Der Gegenstand mag banal erscheinen, in der Tat ist ein Ort, wo sich ganz erhebliche Verkehrsmassen kreuzen können, ohne dass hier irgendetwas außer ungebremster Durchfahrt stattfindet, ein absolutes Novum in der Verkehrs- und Stadtgeschichte. Die Kreuzung ist "der" Ort schlechthin. Paris, Prag, Nürnberg, eigentlich jede Stadt stammt von einer Kreuzung ab, wenn nicht von einer reinen Straßenkreuzung, so doch von einer Kreuzung zwischen Land- und Wasserweg. Das kreuzungslose Kleeblattkreuz verwandelt diesen privilegierten europäischen Ort aber in einen x-beliebigen Streckenpunkt. Aus einer, ja aus der



verkehrstechnischen Kerbe wird wieder glatter Strömungsraum, wenn man nur konsequent genug von den Erfordernissen des Automobils her denkt. Interessanterweise hat immerhin das Kleeblatt einen feststellbaren Erfinder oder wenigstens ersten Zeichner, der 17 jährige Schlosserlehrling Willy Sarbach aus Basel hat es sich 1927 ausgedacht. Gebaut wurde das erste Autobahnkreuz in Deutschland erst 1936, zwischen Halle und Leipzig, frühere Exemplare stehen in den USA, allerdings nicht in einem echten Autobahnnetz, sondern in einer Art Ausflugs-Straßenanlage am Potomac.

Der zweite Autobahnort, der mir prinzipiell bemerkenswert erscheint, ist der Rastplatz. Während der vormals klassische Ort funktionaler Verdichtung, das Kreuz, bei der Autobahn keinerlei statisch ruhenden Faktor mehr darstellt, sondern in alle Richtungen fast gleichermaßen schnell durchfahren werden kann, ist der Rastplatz ein Ort zum Anhalten, ohne dass es dafür einen funktionalen Grund geben würde. Es handelt sich dabei um eine künstliche, rein willkürliche Kerbe im Raum, die die funktionale Glätte der Autobahn nur noch deutlicher hervortreten lässt. Die sicherlich bemerkenswerteste Anlage dieser Art bei der Reichsautobahn, die bis heute eindrucksvoll illustriert, was als spezifisches "Zentrum" des Autobahnraumes begriffen werden kann, liegt ohne verkehrstechnische, dafür aber mit reichlich ästhetischer Motivation am Ufer des Chiemsees. An touri-

stisch reizvoller Stelle, direkt an einer erst mittels Betonpfeilern errichtbaren Ufermauer steht seit 1938 das Rasthaus am Chiemsee. Tausende können hier an Sommersonntagen auf der Terrasse sitzen und Kaffee trinken, in der rastplatzzeitigen Badeanstalt baden, mit dem Segel- bzw. Motorboot bzw. Dampfer in See stechen, etc. etc. Es gibt mehrere Gaststuben, Konferenzräume, Wirtschaftsgebäude, Werkstätten, Angestelltenwohnungen und sogar ein eigenes Zimmer für den prominentesten Gast der Anlage, das sogenannte "Führerzimmer" mit Rüstervertäfelung. Mittels besonderer technischer Effekte gelang es hier, ein zwar urig wirkendes, aber dennoch hochmodernes Gebäude an den See zu stellen, eine Art Nazi-Disney avant la lettre, das hervorragend als Sonntagnachmittagszentrum funktioniert. Für einige Stunden herrscht hier womöglich höchste, fast urbane Intensität. Womöglich tagt die Regierung im Hinterstübchen, mittels Telefon und Telegraphenanstalt werden diverse weltpolitische Geschäfte geregelt, und nach und nach fahren alle aus der Sonntagnachmittagszentrale wieder zurück in die Schlafstadt München, und für eine Woche ist die Zentrumsfunktion der Anlage wie ausgeknipst.

Wie sehr in dieser Autobahnlandschaft Konzepte wie Stadt und Zentrum temporalisiert und damit verflüssigt werden können, wenn man die Möglichkeiten des Automobils nur radikal zu Ende denkt, und jedem Volksgenossen in der Planung einen

Volkswagen zur Seite stellt, zeigt der dritte ausgewählte Autobahnort. Hierbei handelt es sich gewissermaßen um eine übertriebene Kombination aus den beiden vorangegangenen Örtlichkeiten, also aus dem zum geschwinden Linienknoten abgemagerten Verkehrskreuz und dem willkürlich mit Zentrumsfunktionen aufgeladenen Rastplatz in schöner, aber unwichtiger Umgebung. Dieses überaus interessante Rastkreuz steht zum Teil verwirklicht, zum Teil in Planungsskizzen, in der Nähe von Nürnberg in Gestalt des Reichsparteitagsgeländes. Hier, im vormals abgelegenen und für alles andere als für die Lebkuchenproduktion unbedeutenden Lorenzer Reichswald kreuzen sich drei geplante Autobahnlinien, was in einem mit lauter ungebremsten Kleeblättern verknüpften Autobahnnetz optimale Erreichbarkeit vom gesamten Reichsgebiet aus garantiert. Derartige Punkte gäbe es in einem fertigen Autobahnnetz wohl mehrere, aber wie am Chiemsee die schöne See-Kulisse, ist hier die alte Kaiserburg zu Nürnberg das schlagende Argument, gerade an diesem Kreuzungsknoten eine temporäres Zentrum zu entwerfen, und zwar nicht nur wie am Chiemsee für Oberbayern, sondern für das ganze Deutsche Reich. Einmal im Jahr werden dann Hunderttausende durch eine für den Rest des Jahres verwaiste Kulissenarchitektur aus Granit, Fahnenwäldern und Flakscheinwerfern geleitet, einmal im Jahr herrscht hier allerhöchste Intensität, ist das ganze nationalsozialistische Reich zur In-



nen- und Außenschau in einer Art Zeltstadt versammelt, um sich nach den ebenfalls mobilen Darbietungen – Aufmärsche, Panzer- und Flugzeugparaden, temporäre Scheinwerferspektakel – wieder in alle Winde zu zerstreuen. Per Autobahn, so jedenfalls die alles andere als unrealistische Planung für die Anlage, sind innerhalb weniger Stunden selbst die größtenwahnsinnigsten Stadien zu füllen und wieder zu leeren, die 400.000 Besucher des nur projektierten "Deutschen Stadions" wären in zwei Stunden alle wieder unterwegs und wenige Stunden später an ihren Heimorten, eine mit der Eisenbahn niemals zu erreichende Transportleistung. Man sieht am Beispiel dieser drei vorgestellten Orte, wie im Raumkonzept der Reichsautobahn die Stadt als etwas statisch stabiles weggedacht und weggeplant wird. An die Stelle der dauerhaft stabilen Dichte, die die herkömmliche Stadt bis hinein ins Eisenbahnzeitalter ausgemacht hatte, tritt das mobile Gleiten hoher und niedriger Intensitäten durch den Raum. Überall im Netz könnte ein mögliches Zentrum à la Reichsparteitagsgelände innerhalb weniger Stunden aus dem Hut gezaubert werden, verkehrstechnisch spräche nichts dagegen, wenn nur das Netz und die Versorgung der Bevölkerung mit Automobilen entsprechend dicht ist. Beides ist immerhin heute der Fall, und was im Zuge der Reichsparteitagsplanungen als größtenwahnsinnig erscheinen mag, der radikale Umbau eines statisch gekerbten

Raumes in einen dynamisch glatten Dauerströmungsraum ist mittlerweile eingetreten und der Normalfall. Trotz und gerade wegen aller seither vollzogenen Technikrevolutionen im IT d.h. Datenautobahnbereich ist Europa vierundzwanzig Stunden am Tag noch von reichlich konkreten Verkehrsströmen durchpulst, in Ausmaßen, von denen die nationalsozialistischen Planer noch nicht mal zu träumen wagten – 320.000 Pkw und Lkw etwa an einem Durchschnittstag ohne Love Parade, ohne Fussballspiel, ohne Gedenkfeier zum ersten Autobahnspatenstich, am einfachen Knoten Frankfurter Kreuz. Alte Städte und beschauliche Gegenden wirken wie bewohnte Kulturdenkmäler neben diesem dauermobilen Strom ziellos zirkulierender Waren und Menschen.

Den führenden Staffeln im Wettlauf um das post-urbanste, mobilste Zentrum der Kulturgeschichte, den die Reichsautobahn für sehr kurze Zeit in sehr merkwürdiger Prägnanz inne hatte, musste sie nach dem Krieg wieder abgeben, an den großen, noch öldurstigeren Bruder des Automobils, den Flugverkehr und seine Infrastruktur.

„Der Flughafen wird zur neuen Stadt, die Transitstadt mit ihren zehn Millionen Bewohnern „pro Passagierjahr“ wird zur letzten Stadt. Flächenmäßig steht sie in nichts hinter den größten Metropolen zurück (der Flughafen von Dallas hat die gleiche Grundfläche wie die Stadt Paris).“

So hatte Paul Virilio in seinem Text "Fahren Fahren Fahren..." Ende der 70er Jahre den Fluchtpunkt des Kurses beschrieben, der in nationalsozialistischen Transitstädten wie Chiemsee und Nürnberg längst schon ausgegeben war, und der bis zur Einlösung der Versprechen von echten Weltraum- bzw. Cyberstädten noch angesteuert wird. Suiten für Despoten sind dabei vermutlich noch nicht einmal an heutigen Großflughäfen anzutreffen, warum auch, man ist, wenn schon nicht mit der gepanzerten Limousine, so mit dem Hubschrauber sowieso in ein paar Minuten von der Badewanne aus im Flieger. Despotisch und aggressiv sind die Transitstädte europäisch heutiger Prägung deswegen kaum weniger, am wenigsten in der Durchsetzung ihrer selbst. Neben mehreren Großflughäfen mit dem Flächenverbrauch etlicher Innenstadtquartiere nennt etwa Paris seit den 90er Jahren eine weitere Spezies von markt-befohlenen Transitwesen sein eigen: das europäische Disneyland, etwa so groß wie der Flughafen Charles de Gaulle, bzw. wie die Anlagen im Lorenzer Reichsforst. Und in Berlin fordert 1998 der despotische Spekulant in Gestalt der Daimler-Chrysler-Tochter "Debis", das sowieso schon als eine Art Vorstadtraumschiff in der nur noch sogenannten Innenstadt gelandete Suiten- und Vergnügungsareal Berlin-Potsdamer Platz mit einem Asphalt-Link ins Umland nachträglich zur Autobahnraststätte zu befördern. Chiemsee is everywhere, since 1938.

