

Sammelrez: Geschichte der Autobahn

Forschungsstelle für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): *Die Autobahn. Von der Idee zur Wirklichkeit*. Wien: Selbstverlag des Herausgebers 2005. ISBN: 3-937356-34-7; 190 S.

Kreuzer, Bernd: *Tempo 130. Kultur- und Planungsgeschichte der Autobahnen in Oberösterreich*. Linz: Trauner Verlag 2005. ISBN: 3-854877-83-8; 320 S.

Rezensiert von: Reiner Ruppman, Historisches Seminar, Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt am Main

Autobahngeschichte – und kein Ende? Die Autobahn ist eine Erfindung des 20. Jahrhunderts. Im Vergleich zum Eisenbahnwesen im 19. Jahrhundert trat beim Autobahnbau allerdings die Verantwortung für Fahrweg (staatliche Sphäre) und Fahrzeuge (Privatsphäre) wieder auseinander, so wie das jahrhundertlang im Zeitalter der Postkutschen und Pferdefuhrwerke gewesen war. Die Autobahn beendete das Zeitalter der Eisenbahn und ließ durch den auf ihr möglichen individuellen Schnellverkehr mit Automobilen Raum und Zeit dramatisch schrumpfen. Sie bereitete der Massenmotorisierung den Weg und veränderte die Kulturlandschaft der Industriestaaten erheblich. Funktionsfähige, gut ausgebauten Autobahnen sind seit Jahrzehnten Rückgrat hoch arbeitsteiliger Volkswirtschaften und bestimmen täglich die Wohlfahrt von Millionen Menschen. Sie dienen dem Fern- und Nahverkehr und sind zuletzt vom Lust- zum Lastobjekt mutiert. Kurz: Die Autobahn stellt spätestens seit der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts einen integralen Bestandteil staatlichen und privaten Interesses dar.

Die historische Forschung hätte also genügend Gründe gehabt, sich mit dem Untersuchungsobjekt Autobahn in ähnlicher Form zu befassen, wie sie das beim Thema ‚Eisenbahn‘ mit Erfolg getan hat. Bislang wurde jedoch die Entwicklung der (Fern-)Straßennetze, ihre Verknüpfung in Europa und ihre wirtschaftlichen, räumlichen und kulturellen Wirkungen im 20. Jahrhundert im Vergleich zur umfassenden Analyse der Verkehrsmittel Eisenbahn und Auto in der Geschichtsschreibung nur am Rande behandelt. Jetzt scheint sich al-

lerdings zunehmend die Erkenntnis durchzusetzen, dass den Straßen in der Geschichte des 19., mehr noch aber des 20. Jahrhunderts eine Schlüsselstellung zukommt.¹

Mit einer Ausnahme beschäftigen sich alle hier zu besprechenden Neuerscheinungen mit dem Zeitraum der frühen Autobahngeschichte in Deutschland, der sich grob zwischen 1926 bis 1945 verorten lässt. Dafür gibt es eine einfache Erklärung: Die ausgezeichnete Quellenlage, insbesondere die Vielzahl begleitender Beiträge in Fachzeitschriften sowie die Menge der während des intensiven Autobahnbaus im ‚Dritten Reich‘ 1933-1939 zum Thema veröffentlichten Fachbücher bieten der Forschung einen leicht ausbeutbaren ‚Steinbruch‘ für ihr Erkenntnisstreben. Trotz der auf dieser Basis bereits erschienenen Studien² sind die Archive bei weitem noch nicht ausgeschöpft und auch noch viele Fragen nicht gestellt. Einiges davon versucht der Sammelband des Archivs für die Geschichte des Straßen- und Verkehrswesens der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zu beantworten, indem er auf die Genese der Autobahnidee in Deutschland (mit einzelnen Ausblicken auf ähnliche Entwicklungstendenzen in anderen Ländern) und wichtige Aspekte des Autobahnbaus 1933-1945 eingeht. Er stellt in schriftlicher Form die Vorträge einer Tagung

¹ Das Feld der Straßengeschichte wurde bisher weitgehend anderen Disziplinen überlassen (siehe dazu z.B. die Hefte G 1 bis G 18 im Archiv für die Geschichte des Straßen- und Verkehrswesens der FGSV). Der Arbeitskreis Verkehrsgeschichte der Gesellschaft für Unternehmensgeschichte (GUG) will sich in seiner nächsten Tagung im Mai 2006 mit der Geschichte der Fernstraßen befassen (siehe dazu http://www.unternehmensgeschichte.de/Aktivitäten/Arbeitskreise/AK_Verkehrsgeschichte).

² Geschichtswissenschaftlich bedeutende Monografien zum Thema Reichsautobahnen sind (nach Erscheinungsjahr geordnet): Stommer, Rainer (Hg.), *Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reiches*, Marburg 1982; Windisch-Hojnacki, Claudia, *Die Reichsautobahn. Konzeption und Bau der RAB, ihre ästhetischen Aspekte, sowie ihre Illustration in Malerei, Literatur, Fotografie und Plastik*, Bonn 1989; Schütz, Erhard; Gruber, Eckhard, *Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der „Straßen des Führers“ 1933-1941*, Berlin 1996; Zeller, Thomas, *Straße, Bahn, Panorama. Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland von 1930 bis 1990*, Frankfurt am Main 2002; Doßmann, Axel, *Begrenzte Mobilität. Eine Kulturgeschichte der Autobahnen in der DDR*, Essen 2003.

vor, die im April 2004 unter dem Titel „Die Autobahn. Von der Idee zur Wirklichkeit“ im Deutschen Straßenmuseum in Germersheim stattgefunden hat.

Die acht Vorträge lassen einen multidisziplinären Ansatz erkennen, der über die Aufarbeitung rein ingenieur-wissenschaftlicher oder technik-historischer Aspekte hinauszielt. Vertreten sind Bauingenieurwesen, Landschaftsarchitektur, Geschichtswissenschaft, Kunstgeschichte und Soziologie. Vier der acht Beiträge stammen von aktiven bzw. ehemaligen Straßenbauern aus Verwaltung und Wirtschaft; sie präsentieren ihren Stoff in dem nüchternen, vorrangig an Fakten und Zahlen orientierten Duktus ihrer Profession, verstehen es aber dennoch, durch eingestreute Bilder, Grafiken und Schemaskizzen Spannung und Neugier zu erzeugen. Die weiteren vier Beiträge umfassen das Themenspektrum „Fritz Todt und die Grundlagen des Autobahnbaus in den dreißiger Jahren“, „Die Landschaften der Reichsautobahn. Raumgestaltung durch Bepflanzung“, „Die Ästhetik der Reichsautobahn“ und „Freie Fahrt! Die Autobahn in der Motorliteratur“.

Hier ist nicht der Raum, um jeden Beitrag einzeln zu würdigen. Summarisch lässt sich feststellen, dass bedauerlicherweise bei allen der Bezug zur zeitgenössischen Wirtschafts-, Gesellschafts- und Sozialgeschichte zu kurz kommt; sie konzentrieren sich – bei aller Anerkennung für die Aufbereitung des Stoffes – vorrangig auf ihr Thema. Zwei dezidiert kritische Anmerkungen sind an dieser Stelle aber doch notwendig: Franz Seidlers Portrait über Fritz Todt, dem von Hitler im Juni 1933 ernannten und ihm direkt unterstellten Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, stellt gewissermaßen einen Digest aus der bereits 1986 veröffentlichten Biografie dar³, die um einige Fakten zu den Grundlagen des Autobahnbaus in den 1930er-Jahren ergänzt wurden. Der Text erweckt an einigen Stellen den Eindruck einer nicht immer ausbalancierten Äquidistanz des Biografen zu dem von ihm Beschriebenen. Besonders ärgerlich sind die fehlenden Quellenverweise am Ende des Beitrags, obwohl darin viele Äußerungen Todts wörtlich zitiert und ein Hinweis auf einen persönlichen Informanten enthalten ist. Hier hätte das Lektorat des Verla-

ges einschreiten und ein einheitliches Erscheinungsbild sicherstellen müssen. Die Ausstattung des Sammelbandes hätte man sich besser gewünscht; die Broschur wird den Ausleiheverkehr in Bibliotheken voraussichtlich nicht lange unbeschadet überstehen. Immerhin spendierte der Verlag erstmalig ein vierfarbiges Umschlagsbild, ein erfreulicher Fortschritt gegenüber den bisher eher lieblosen grün-braunen Einbänden der Schriftenreihe.

Der Ertrag der Tagung liegt in dem auch für Laien interessanten historischen Überblick über die deutsche Autobahngeschichte und in der Ausbreitung akribisch gesammelter Details, die dem Thema immer wieder unbekannte und deshalb überraschende Facetten hinzufügen. Zusammen mit den Literaturhinweisen am Ende jedes Beitrags wird somit ein bedeutendes Quellenwerk vorgelegt, das der künftigen Autobahnforschung neue Perspektiven eröffnet, weil hier erfreulicherweise auch mit mancher Legende und einigen Geschichtsklitterungen aufgeräumt wird. Man fragt sich, weshalb die FGSV und ihre Straßenspezialisten mit diesem Projekt erst jetzt an die Öffentlichkeit treten⁴ und so die Deutungshoheit über das Autobahngeschehen jahrelang Anderen überlassen haben.⁵

Einen überaus opulenten Eindruck macht die zweite Neuerscheinung. Dies ist dem Jubiläumsbedürfnis des staatlichen Auftraggebers geschuldet: Das Land Oberösterreich feierte im Jahr 2004 das Schließen der letzten

³Seidler, Franz W., Fritz Todt. Baumeister des Dritten Reiches, München 1986 (Lizenz Ausgabe Schnellbach 2000).

⁴Die bereits im Jahre 1924 als ‚Studiengesellschaft für den Automobilstraßenbau‘ (Stufa) in Berlin gegründete Vorgängergesellschaft stellt mit ihren in die Anfänge der deutschen Fernstraßendiskussion zurückreichenden Wurzeln selbst ‚geronnene Straßenbaugeschichte‘ dar. Insofern wäre die heutige Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) also der berufene Interpret zumindest des technischen Teils der Autobahngeschichte gewesen – bis heute ein Desiderat in der Autobahnforschung.

⁵Ein besonders drastisches Beispiel aus jüngster Zeit ist die Magisterarbeit von Benjamin Steininger (Raum-Maschine Reichsautobahn, Berlin 2005), der auf einer schmalen Basis ausgewerteter Primärliteratur eine stark kulturkritisch ausgerichtete Problematisierung des Autobahnbaus in der NS-Zeit aufbaut und daraus in freier Assoziation einige als gewagt zu bezeichnende Thesen ableitet. Siehe dazu <<http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/rezensionen/2005-3-194>>.

Lücke in seinem Autobahnnetz und gleichzeitig den fünfzigsten Geburtstag des Autobahnbaus in der Zweiten Republik. Insofern wurde eine entsprechende Summe in ein hervorragend ausgestattetes Stück Autobahnliteratur investiert. Wer aber erwartet, nach den für eine solche Auftragsarbeit üblichen Vorworten der Politiker ein durchgängiges Loblied auf die öffentliche Hand zu lesen, wird von Bernd Kreuzers Monografie angenehm überrascht. Er unternimmt es, „die Geschichte der Autobahn in die Geschichte von Politik, Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur einzubetten“ (S. 9). Dazu dient ihm – wie in der Autobahnhistorie meist üblich – ein chronologischer Längsschnitt von den Anfängen der Fernstraßen- bzw. Autobahnideen der 1920er-Jahre in Deutschland und Österreich bis ins Hier und Heute. Das Besondere an der Studie ist, dass mit ihr zum ersten Mal ein – übrigens reich bebildeter – Gesamtüberblick über 50 Jahren regionaler Autobahngeschichte präsentiert und die Pfadabhängigkeit des österreichischen Autobahnbaus von den deutschen Vorarbeiten in der Zeit zwischen 1926 und 1942 herausgestellt wird. Der Apparat von 846 Endnoten ist keinesfalls als reine Faktenhuberei abzutun, sondern weist auf die Sorgfalt hin, mit der die einzelnen Kapitel des Buches erarbeitet wurden. Ein Blick in das Quellen- und Literaturverzeichnis im Anhang ist für Interessierte eine wahre Fundgrube. Bemerkenswert ist außerdem, dass die oberösterreichische Autobahnverwaltung offenbar über ein gut organisiertes Archiv verfügt, das für die Arbeit wichtiges Material lieferte. Bleibt zu hoffen, dass das vorbildliche Buch Kreuzers auch in Deutschland Eingang in Universitäts-Bibliotheken findet und nicht als eine rein alpenländische Bagatelle angesehen wird.

Diese Art der Regionalisierung der Autobahnforschung dürfte der richtige Weg sein, um die noch nicht oder nur teilweise erschlossenen Bestände in Länder-, Stadt- und Gemeindearchiven, ferner in Behörden- und Zeitungsarchiven unter Anwendung geschichtswissenschaftlicher Methoden aufzuarbeiten und zu interpretieren. Darum haben sich, durchaus mit beachtlichen Ergebnissen, LokalhistorikerInnen und HeimatforscherInnen bemüht.⁶ Zwei jüngst von Richard Vahren-

kamp bereitgestellte akademische working papers mit regionalem Bezug sind ausgezeichnete Beispiele dafür, wie eine spezifische, aus der jeweiligen Disziplin abgeleitete Fragestellung den Erkenntnishorizont der Autobahnforschung erweitern kann.⁷ Mit seiner Untersuchung über die Entwicklungsgeschichte der (nord-)hessischen Autobahnen evaluiert Vahrenkamp die Frage, welche Zielsetzung der Autobahnbau im verkehrspolitischen Kontext verfolgte. Dabei deckt er eine Reihe von Widersprüchen in der NS-Verkehrspolitik auf, woraus er folgert, dass das Autobahnprojekt nur mit einem ganzen Bündel ideologisch aufgeladener Begründungen durchgesetzt werden konnte. Ebenso setzt er sich kritisch mit der aus nachträglicher Sicht unwirtschaftlichen Linienführung der Reichsautobahnen vor allem im hessischen Bergland und im Raum Kassel auseinander. Die zweite Studie Vahrenkamps greift am Beispiel der Chiemsee-Autobahn ein bislang von AutobahnhistorikerInnen nicht bearbeitetes Thema auf, nämlich die seinerzeit propagandistisch in den Vordergrund gestellte touristische Seite des deutschen Autobahnbaus. Das entsprach der vor allem von Todt vertretenen Vorstellung vom wohltuenden ‚Autowandern‘, mit dem der ‚Volksgenosse‘ in die Schönheiten der durch Autobahnen geadelten Natur eintauchen könne, aber auch der intendierten Entzerrung großstädtischer Agglomerationen und der Mög-

⁶ Beispielfhaft seien genannt: Liman, Herbert, „Betriebsanlagen der Autobahn in Brandenburg 1934-1941, in: Festschrift für Siegfried Huscheck, Berlin 2005, Diekmann, Laura; Dölfer, Andrea; Hufnagel, Jennifer, Arbeitsbeschaffung als politisches Propagandamittel. Wie der Reichsautobahn das Leben der Menschen in Mörfelden veränderte, Mörfelden 2005; Stockmann, Dieter, Strecke 46 – Die vergessene Autobahn zwischen Spessart und Rhön, Veitshöchheim 2002.

⁷ Vahrenkamp, Richard, Die HAFRABA, der Autobahnbau 1933-1943 und das hessische Autobahnnetz, Working Paper in History of Mobility, Stand Nov. 2005 (auch auszugsweise gedruckt in: Zeitschrift des Vereins für hessische Geschichte und Landeskunde 109 (2004), S. 225-266); Ders., Tourist Aspects of the German Autobahn Project 1933 to 1939, Vortrag auf dem Kongress History of Mobility (T2M) in York/England am 08.10.2005; dieses Papier steht demnächst auch in deutscher Sprache zur Verfügung. Die Arbeiten sind als PDF-Dateien im Internet abrufbar: <www.wirtschaft.uni-kassel.de/Vahrenkamp/History_Mobility/Arbeitspapiere>.

lichkeit, Naherholungsgebiete schnell zu erreichen. Als nach Fertigstellung der Autobahn im Jahr 1936 der Tourismus in die Gebiete östlich Münchens tatsächlich einsetzte, diente das der Propaganda zur Rechtfertigung dieser buchstäblich aus dem Boden gestampften Nahverkehrsstrecke. Obwohl Vahrenkamp in diversen Passagen seiner Studien bereits aus der Literatur Bekanntes zur Autobahngeschichte rekapituliert, stellt er andererseits aufgrund seiner intensiven Archivarbeit viel neues Material vor. Es wäre deshalb zu wünschen, dass diese Studien gelegentlich als Sammelband erscheinen würde, um sie – erweitert mit sicherlich vorhandenem Bildmaterial – einem breiteren Publikum zugänglich zu machen.

Einem neueren Trend in der historischen Forschung folgt der abschließend zu besprechende Beitrag von Frank Becker⁸, der die politisch-kulturellen Ursprünge und Entwicklungen der Autobahnen in den USA, Italien und Deutschland während der Zwischenkriegszeit miteinander vergleicht. Als Treiber für das Entstehen der Schnellstraßen in den drei Ländern werden der Fordismus mit seiner positiven ‚Ideologie‘ der Massenprosperität und Effizienz- bzw. Nutzenkalküle sowie die Defecit-spending-Theorie des Keynesianismus identifiziert. Durch die jeweils systemkonforme Akzentuierung dieser beiden Komponenten konnten alle drei politischen Systeme problemlos ihre je eigene Version der individuellen Massenmobilität anstreben. Der auf den Fernstraßen sichtbar gewordene Massenwohlstand ließ im Laufe der Zeit in den drei Ländern gesellschaftliche Hierarchien schrumpfen, was ursprünglich ideologisch intendiert war. Trotz wechselseitiger Befruchtung beim Bau der nationalen Autobahnen sind *cum grano salis* aber auch abweichende Entwicklungen festzustellen. Mit aller Zurückhaltung formuliert Becker: „Wahrscheinlich ist eine Verschränkung von ökonomischen und kulturellen Motiven ausschlaggebend gewesen“ (S. 58). Der Beitrag vermag am Ende, obwohl vom Ansatz und der Thematik her positiv zu beurteilen, dennoch nicht ganz zu überzeugen, da die ausführliche Darstellung, mit welcher je eigenen Strategie die USA, Italien und Deutschland die Straßenmodernisierung nach innen durchsetzten, die in

der Fragestellung adressierten Austauschprozesse beim Bau der Autobahnen tendenziell verdeckt.

HistLit 2006-1-100 / Reiner Ruppmann über Forschungsstelle für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): *Die Autobahn. Von der Idee zur Wirklichkeit*. Wien 2005, in: H-Soz-Kult 13.02.2006.

HistLit 2006-1-100 / Reiner Ruppmann über Kreuzer, Bernd: *Tempo 130. Kultur- und Planungsgeschichte der Autobahnen in Oberösterreich*. Linz 2005, in: H-Soz-Kult 13.02.2006.

⁸ Becker, Frank, *Autobahnen, Auto-Mobilität. Die USA; Italien und Deutschland im Vergleich*, in: *Politische Kulturgeschichte der Zwischenkriegszeit 1918-1939*, GG Sonderheft 21, Göttingen 2005, S. 23-59.