

Zeller, Thomas: *Driving Germany. The Landscape of the German Autobahn, 1930-1970*. Oxford: Berghahn Books 2007. ISBN: 978-1-8454-5309-1; 289 S.

Rezensiert von: Michael Hascher, München

Zu besprechen ist die ins Englische übersetzte und überarbeitete Fassung der Dissertation von Thomas Zeller über Verkehrswege und Landschaftsveränderungen in Deutschland zwischen 1930 und 1970. Gegenüber der 2002 erschienenen deutschen Fassung¹ entfiel einerseits das Kapitel über Neubaustrecken der Bundesbahn, andererseits enthält die englische Fassung ein zusätzliches Kapitel zum Heimatschutz. Auf den ersten Blick handelt es sich somit nun um ein Buch zur Geschichte der deutschen Autobahnen, doch auf den zweiten Blick wird deutlich, dass es Zeller eigentlich um etwas anderes geht: Seine Adressaten verorten sich vielmehr in der Schnittmenge zwischen Umwelt- und Technikgeschichte – zwei Forschungsfelder, die sich in den USA, wo Zeller jetzt lehrt, weit mehr überlappen als im deutschsprachigen Raum. Für das vorliegende Buch formuliert Zeller im Vorwort deutlich niedrige Ansprüche: Er stellt es als Übersetzung vor, bei der er neue Literatur berücksichtigt habe, dies aber keinesfalls vollständig. Wer es überprüfen mag, sei darauf hingewiesen, dass im Literaturverzeichnis nicht alle Titel erfasst sind und man so zunächst einen geringeren Umfang der Rezeption neuerer Literatur vermutet als es wirklich der Fall ist. Generell verdeutlicht der Blick auf die verwendeten Titel, die seit 2002 erschienen, dass seither auf dem Feld der Umweltgeschichte weit mehr passiert ist als auf dem der Autobahn- oder Verkehrsgeschichte.

Dies betrifft vor allem einen grundlegenden Punkt, den Zeller 2002 noch als Desiderat benannt hatte: das Verhältnis von Ökologie und Nationalsozialismus. In der Debatte um „grüne“ Seiten des Nationalsozialismus sind inzwischen einige Studien und Sammelbände

erschienen, zu denen Zeller seine Ergebnisse in Bezug setzen kann.²

Dass es zwischen den als Reichsautobahn erbauten und später errichteten Abschnitten der heutigen Autobahn Unterschiede gibt, kommt jedem in den Sinn, der oder die schon einmal den Irschenberg, die Kasseler Berge oder den Drackensteiner Hang befahren hat – Autobahnabschnitte mit starken Steigungen und, falls (z.B. im Stau) Gelegenheit dazu ist, beeindruckenden Panoramablicken. Wer sich näher damit befasst, stößt zunächst darauf, dass diese Blicke und die Steigung kein Zufall oder trassierungstechnisch unbedingt notwendig sind, sondern, wie so vieles, Ergebnis bewusster Entscheidungen. Diese fielen im Dritten Reich in Verhandlungsprozessen, an denen auch so genannte „Landschaftsanwälte“ beteiligt waren. Der in der Propaganda heftig vertretene Anspruch der Nationalsozialisten war, dass die deutsche Autobahn an die Landschaft „angepasst“ sei und sie darum nicht „verschandele“. Viele kulturkritische Zeitgenossen neigen dazu, diese „angepasste Autobahnen“ oder wahlweise auch angeblich besser eingepasste Straßen oder Autobahnen in anderen Ländern den heutigen funktionalen Transportkorridoren zwischen Lärmschutzwällen, Schutzplanken und allerhand weiteren „Möbeln“ gegenüber zu stellen und zu romantisieren (Zeller zitiert auf S. 245 ein Beispiel von 1994). Zu oft wurde in der Vergangenheit auch in der Geschichtswissenschaft entweder die Propaganda für bare Münze genommen oder die Schonung der Landschaft mit dem Schutz der Natur verwechselt. Zusammen mit dem Reichsnaturschutzgesetz von 1935, das im Vergleich zu den Zielen der vorangehenden Naturschutz-

¹ Zeller, Thomas, Straße, Bahn. Panorama. Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland von 1930 bis 1990, Frankfurt am Main 2002; rezensiert für H-Soz-u-Kult von Inga Brandes, 28.04.2003, <<http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/rezensionen/2003-2-057>>.

² Vgl. vor allem Brüggemeier, Franz-Josef; Cioc, Mark; Zeller, Thomas (Hrsg.), How Green Were the Nazis? Nature, Environment, and Nation in the Third Reich, Athens Ohio 2006; Rezension für H-Soz-u-Kult von Kees Gispén, 16.02.2007, <<http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/rezensionen/2007-1-113>>; Radkau, Joachim; Uekötter, Frank (Hrsg.), Naturschutz und Nationalsozialismus, Frankfurt am Main 2003; Rezension für H-Soz-u-Kult von Axel Zutz, 23.08.2005, <<http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/rezensionen/id=3201>>; Hünemörder, Kai F., Die Frühgeschichte der globalen Umweltkrise und die Formierung der deutschen Umweltpolitik (1950-1973), Stuttgart 2004; Rezension für H-Soz-u-Kult von Anna-Katharina Wöbse, 12.04.2005, <<http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/rezensionen/id=5437>>.

bewegung zunächst als Fortschritt erscheint, entstand so ein Bild einer „grünen“ Seite des Nationalsozialismus.

Die neuere Forschung hat jedoch gezeigt, dass hinter der grünen Fassade nahezu nichts zu finden ist. Das Reichsnaturschutzgesetz wird heute eher als Pyrrhus-Sieg der Naturschutzbewegung mit nur sehr kurzfristigen Folgen interpretiert und für die Autobahnen kann Zeller zeigen, dass es hier um andere Fragen ging als um den Erhalt einer vorgefundenen Natur. Im Hinblick auf das Reichsnaturschutzgesetz wurde für die Autobahn ein gesetzlicher Raum geschaffen, das eher das Projekt vor den Naturschützern schützte als die Natur vor der Autobahn (S. 115-117). Bei den an der Diskussion um die Gestaltung immerhin beteiligten Akteuren handelte es sich auch nicht um Naturschützer, sondern um Landschaftsarchitekten. Während es Naturschützer um den Schutz und Erhalt ökologischer Ensembles geht, stand für die Protagonisten der sich entwickelnden Disziplin „Landschaftsarchitektur“, allen voran Alwin Seifert (1890-1972), die Gestaltung der Landschaft im Vordergrund. Dabei darf „Landschaft“, wie Zeller in seinem zweiten Kapitel unterstreicht, nicht als feste Größe gesehen werden, sondern nur als Ergebnis von physischen wie diskursiven Konstruktionsprozessen, die Zeller als den eigentlichen Gegenstand seiner und künftiger Untersuchungen auf diesem Feld ausmacht.

Alwin Seifert, dessen Nachlass für Zeller eine wesentliche Quelle ist, war zumindest in manchen Momenten sogar überzeugt, Landschaft besser zu gestalten als das zuvor die Land- und Forstwirtschaft an den betroffenen Abschnitten getan hat. Auf einer anderen Ebene waren er und seine Standesgenossen aber vor allem darum bemüht, als neue Profession anerkannt zu werden. Dieses Ziel konnten sie im Dritten Reich, das der Disziplin unter anderem durch das System der „Landschaftsanwälte“ einen starken Schub verlieh, immerhin erreichen. Die Folgen der Tätigkeit der Landschaftsanwälte blieben dagegen geringer als man annehmen könnte.

Warum aber kamen die Landschaftsanwälte überhaupt in diese Position? Das neue dritte Kapitel, indem Zeller einerseits auf die Heimatschutzbewegung, andererseits auf die Tä-

tigkeit Seiferts vor 1933 und seine Beziehung zu dem „Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen“, Fritz Todt eingeht, hilft, diesen Punkt aus dem Kontext heraus zu verstehen. Die Heimatschützer waren seit Beginn des 20. Jahrhunderts als Kritiker technischer Projekte wie des Wasserkraftwerkes bei Laufenburg oder der Neckarkanalisation aufgetreten. Sie waren dabei, wie Zeller den heutigen Forschungsstand resümiert, durchaus keine „Anti-Modernisten“, sondern vertraten im System der „planenden Moderne“ eben nur eine andere Position. Im Ergebnis war der Wunsch nach der „Integration“ moderner Technik in oder ihre Vereinbarkeit mit Natur, Landschaft oder Heimat um 1930 ein wichtiger Faktor im Diskurs. Die Idee der Integration der Autobahn in die Landschaft ist also weit entfernt von einer Erfindung der Nationalsozialisten (S. 22-31).

Das bedeutet aber auch, dass es keineswegs nur eine Meinung darüber gab, wie diese Integration vonstatten zu gehen habe. Neben den Landschaftsarchitekten hatten insbesondere auch die an Todt orientierten und oft von der „Deutschen Technik“ (dazu S. 66-71) inspirierten Ingenieure, ihre eigene Meinung. Als dritter relevanter Akteur in der Diskussion um die Gestaltung der Autobahn sind zudem die von der Reichsbahn kommenden Ingenieure zu erwähnen, die deren Traditionen in Trassierung (möglichst gerade Linien) und Bauausführung weiterführten. Todt behielt in der Polykratie auf dem Feld des Autobahnbaus meist die Oberhand, musste sich aber mit Reichsbahn und außerdem mit Parteistellen auseinandersetzen. Einer seiner partiellen Verbündeten war dabei Alwin Seifert.

Dennoch konnten Seifert und seine Landschaftsanwälte bei den konkreten Entscheidungen über Linienführung („geschwungene Linien“) und („bodenständige“) Bepflanzung der Rand- und Mittelstreifen nicht den Einfluss gewinnen, den sie sich erhofft hatten. In der hektischen und chaotischen Situation des Autobahnbaus, in der es meist nur darum ging, schnelle Bauerfolge vorzuweisen, konnte sich im Konfliktfall eher Todt durchsetzen, meist kam es zu Kompromissen, mit denen Seifert später im Rückblick in der Regel nicht zufrieden war. Generell handelte es sich um Diskussionen mit vor-

wiegend ästhetischen und subjektiven Argumenten. Dies begünstigte Todt, der gerade bei der Autobahn München-Salzburg massiv seine Vorstellung vom visuellen Konsum der Landschaft durchsetzen konnte und auch publizierte (immer wieder aufschlussreich zu lesen ist seine auf S. 139 zitierte Empfehlung für jeden Kraftfahrer, „der die Landschaft richtig empfindet“, bei der Abfahrt Richtung Chiemsee den Motor abzustellen (!)). Seifert und die Landschaftsanwälte, die sich mit großem Aufwand um die Verwendung heimischer Gewächse bei der Bepflanzung kümmerten (unter anderem wurden großflächige Vegetationskartierungen vorgenommen), gerieten mit ihrem Anspruch gegenüber dem oberflächlicher argumentierenden Todt meist ins Hintertreffen.

Die Diskussionen über Linienführung und Bepflanzungen der Autobahnen wurden während des „Dritten Reiches“ als Expertendiskurse ausgetragen und stützten sich stark auf intentionale Argumente. In der frühen Bundesrepublik kam es zur stärkeren Verwissenschaftlichung und Mathematisierung des Straßenbaus. Dieser war nebenbei auch dazu geeignet, sich qua Trassierungsrichtlinien (niedrigere Steigungen, größere Halbmesser) von den zu sehr mit Hitler verbundenen Reichsautobahnen zu distanzieren und generell Verkehrswegeplanung als unpolitisch darzustellen sowie den Expertenstatus der Bauingenieure zu stärken. Gleiches gilt für das Instrument der Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Rahmen der institutionalisierten Verkehrswegeplanung (dazu S. 192-207). In den 1950er-Jahren traten als neue Akteure auch einzelne Bürger auf – selbst wenn ihr Einfluss vorerst gering blieb. Interessant ist dieser Aspekt aber im Zusammenhang der Frage nach Gründen und Verlauf des Gestaltwandels der Autobahn. Im Rahmen der gesamten Uminterpretation der Autobahn ist die „Umwertung des Straßenbaumes“ die Zeller in zwei Abschnitten schildert (S. 207-223), sicher die schönste Geschichte: Generell wurden nach dem Krieg mit steigender Motorisierung Sicherheitsfragen immer wichtiger, was auch Auswirkung auf Trassierung und Gestaltung (Schutzplancken!) der Autobahn hatte. Das Interessante ist aber nun die Wahrnehmung der Straßenbau-

me bei einzelnen Bürgern, die Zeller über eine Reihe von Einzeleingaben an das Bundesverkehrsministerium fassen kann: Hier lässt sich feststellen, dass die Politik der Abholzung vieler Alleen durchaus im Sinne der hier auftretenden Bürger war. Diese betrachteten den Baum am Rande der Straße eben nicht wie Naturschützer, Landschaftsarchitekten oder manche Kulturkritiker als bewahrenswerten Rest eines ökologischen Systems oder wichtiges Element eines Blickes, sondern schlicht als potentiell Sicherheitsrisiko.

Insgesamt ist das Buch selbst denen sehr zu empfehlen, die die Fassung von 2002 schon kennen. Durch die Überarbeitung hat es sehr gewonnen. Ein Register erlaubt nun einen besseren Zugriff und eine gute Auswahl der neueren Literatur bekommt man auch dazu. Somit ist es, nicht nur ein wichtiger Beitrag zur umwelthistorischen Debatte, sondern ein guter Einstieg in die Geschichte der deutschen Autobahnen. Hierbei kommt dem Werk sowohl der Zuschnitt seines Untersuchungszeitraums als auch die unaufgeregte Haltung Zellers gegenüber neuen Strömungen in der Geschichtswissenschaft zugute. Dadurch, dass die Zäsuren 1933 und 1945 nicht zugleich als chronologische Grenzen des Gegenstandes begriffen werden, wird der Blick frei für weniger bekannte, aber umso wichtigere Aspekte des Themas. So erlaubt dieser Zugriff Zeller, einerseits die (zum Teil schon bekannten) Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Akteure und Projekte vor und im „Dritten Reich“ deutlich herauszuarbeiten und andererseits die genannte Strategie der Beteiligten, sich nach dem Krieg von den nun als „Spielzeug eines Diktators“ begriffenen Reichsautobahnen zu distanzieren. Schließlich macht der manchmal pointierte, den Forschungsstand resümierende, aber nie mit einem neuen „turn“ wedelnde Stil Zellers das Buch zu einer Lesefreude.

HistLit 2007-4-111 / Michael Hascher über Zeller, Thomas: *Driving Germany. The Landscape of the German Autobahn, 1930-1970*. Oxford 2007, in: H-Soz-u-Kult 08.11.2007.