

Steinger, Benjamin: *Raum-Maschine Reichsautobahn*. Berlin: Kulturverlag Kadmos 2005. ISBN: 3-86599-002-9; 192 S.

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

Nach nur rund 20 Monaten Bauzeit weihte Adolf Hitler am 19. Mai 1935 mit großem propagandistischem Aufwand den Autobahn-Abschnitt Frankfurt am Main – Darmstadt als erste Teilstrecke des zunächst auf rund 7.000 km Länge geplanten deutschen Fernstraßennetzes ein. Leicht verspätet zu diesem siebzigsten Jubiläum veröffentlicht der Kulturverlag Kadmos eine Autobahn-Studie, die als Magisterarbeit im Fach Kulturwissenschaft an der Humboldt-Universität zu Berlin entstand. Im Hinblick auf die beachtliche Anzahl bisher erschienener Arbeiten zum Thema „Reichsautobahnen“¹ mag dies erstaunen, denn prima vista liegt der Gedanke nahe, der Gegenstand sei erschöpfend behandelt und böte keine weiteren Ansatzpunkte für neue Erkenntnisse mehr. Hätte da nicht Thomas Zeller in seiner 2002 erschienenen Monografie angemerkt: „Insgesamt ist die Ideengeschichte dieser Straßen bislang stärker untersucht worden als die konkrete Planung und Bauausführung.“²

Dieses Forschungsdesiderat hat Benjamin Steinger mit seiner Magisterarbeit „Raum-Maschine Reichsautobahn“ aufgegriffen. Dabei folgt er den kulturkritischen Spuren Paul

Virilios.³ „Benjamin Steinger hat das Propagandabauwerk medientheoretisch durchleuchtet und präsentiert die Autobahn im Jahre 70 ihres technischen Wirkens in vierfacher Gestalt: konkret als in die Landschaft gegossene Betonplattenkette, geometrisch als ästhetisch-automobilen Kurvenzug, raumplanerisch als Zone nach überallhin verschiebbarer Zentren und funktional als Katalysator für den ganz der Maschine einverleibten Raum des Verbrennungsmotors“, wie der Covertext auf der Rückseite zutreffend, aber etwas vollmundig anpreist. Ausgangspunkt der ‚archäologischen Grabungen‘ Steiningers in den Annalen des Straßenwesens im 20. Jahrhundert sind die vielfältigen Diskurse in den einschlägigen Ausgaben der Zeitschrift „Die Strasse“ und der dazugehörigen Schriftenreihe, die während der überschaubaren Phase des nationalsozialistischen Autobahnbaus 1933-1943 publiziert wurden. Es handelt sich also hier um einen ‚historischen Steinbruch‘, den auch alle anderen Autobahn-Autoren aus je eigener Perspektive weidlich ausgebeutet haben. Aus den vorgefundenen semantischen Strängen destilliert Steinger sein Denkgüst für das angestrebte Ziel, „die technikhistorische Unterbelichtung des bekannt unbekanntes Wesens Autobahn kulturwissenschaftlich etwas aufzuhellen“ (S. 13). Dabei ist er sich der impliziten Problematik des „ideologisch zwar vermintet, aber dennoch gangbaren Zeitschriftengebiet[s]“ (S. 14) als Grundlage seiner Studie wohl bewusst. Mit diesen vorsorglich geäußerten, politisch korrekten Hinweisen enden allerdings die Bemühungen um eine permanente moralisch-pädagogische Quellenkritik, was aber nicht weiter bedeutsam ist, da die damals am Meinungsaustausch beteiligten Fachleute tatsächlich die vielfältigen Fragen der Streckenplanung, des Straßenbaus, der Landschaftspflege, der Infrastruktur usw. rund um den Autobahnbau sehr ernsthaft und überwiegend ideologiefrei diskutierten.

Steinger geht bei der Betrachtung der Autobahn zunächst im Sinne Paul Virilios von einem „statischen Fahrzeug“ aus, verfolgt aber dann in den vier Kapiteln seiner Studie das Ziel, für das Gebilde „Raum-

¹ Monografien zur Geschichte der Reichsautobahnen 1933-1943 (in aufsteigender Reihenfolge nach Erscheinungsjahr geordnet): Kaftan, Kurt, Der Kampf um die Autobahnen. Geschichte der Autobahnen in Deutschland 1907-1935, Berlin 1955; 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 (Diss.), Bonn 1989; Kornrumpf, Martin, Hafraba e.V. Deutsche Autobahnplanung 1926-1934, Bonn 1990; 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.

² Zeller, 43.

³ Siehe dazu Virilio, Paul, Fahren, fahren, fahren ..., Berlin 1978; Ders., Rasender Stillstand, München 1992.

Maschine Reichsautobahn“ dynamisierte Beurteilungskategorien zu entwickeln, die nach seiner Meinung den heutigen Autobahnraum viel besser auf den Begriff bringen können. Im ersten Kapitel untersucht er die ingenieur- und bautechnischen Aspekte der Betonfahrbahn. Schon im Zeitalter der Eisenbahn war die glatte, ebene, harte und gradlinige Fahrbahn für den Transport von Gütern, Personen und Nachrichten der entscheidende Vorteil gegenüber den damaligen Verkehrsstraßen.⁴ Als der sich verstärkende Automobilverkehr in den 1920er-Jahren begann, die aus der Postkutschenzeit stammenden Straßen zu ruinieren und mit den anderen Verkehrsteilnehmern (Radfahrern, Fuhrwerken, Fußgängern) in eine zerstörerische Konkurrenz zu treten, lag es trotz aller Widerstände traditionell orientierter Experten nahe, die Lösung des Problems aus dem Eisenbahnwesen abzuleiten. Die Fahrbahn der ‚Nur-Autostraßen‘ musste dann konsequenterweise so weit wie möglich den genannten Maximen des Schienenweges gehorchen. Dafür war der Kunststein Beton mit Abstand am besten geeignet. Die mit diesem starren Werkstoff vordergründig assoziierte Statik der Fahrbahn im Raum widerlegt Steininger mit einem leisenwertigen Abriss der technischen Innovationen im deutschen Straßenbau der 1930er-Jahre, die Wissenschaftler in Hochschulen bzw. Material- oder Bodenprüfungsanstalten mit Praktikern des Tief-, Erd- und Brückenbaus zu einer Versuchs- und Irrtumsgemeinschaft zusammenspannte (S. 49ff.). So kam es, dass der Verkehrsweg Autobahn binnen kurzem den damaligen Kraffahrzeugen technisch weit überlegen war, weil die flexibel-stabilen Konstruktionen der Fahrbahnen und Brücken hohe Dauergeschwindigkeiten ermöglichten, denen die Automobiltechniker nichts Entsprechendes gegenüberstellen konnten.⁵

Im zweiten Kapitel wird die geometrische Geschichte der Reichsautobahnkurven mit ihrem mathematisch-konstruktiven Ursprung

und ihren ideologisch überhöhten Interpretationen betrachtet. Die frühen Autobahntrassen unterscheiden sich sehr deutlich von dem, was wir heute gewohnt sind. Entsprechend dem Wissen und Können der Eisenbahn-Ingenieure – sie waren bekanntlich Hitlers erste Autobahnbauer – beherrschten die Gerade und geometrische Kurve mit, je nach Gelände, unterschiedlich großen Radien das Geschehen. Die angestrebte schwingende Bewegung im Raum mit sanften Übergangsbögen von der Geraden in eine Kurve wird im Jahre 1941 durch die Einführung der Klothoide erreicht, einer Kurvenlinie, „bei der sich die Krümmung direkt proportional zur Bogenlänge verhält“ (S. 113). Sie kam erst im deutschen Autobahnbau ab 1950 voll zur Entfaltung.

Die „verkehrshistorischen Grundtendenzen und [die] aussagekräftigsten Kernstücke“ (S. 139f.) des in rund zehn Jahren entstandenen deutschen Autobahnraums erkundet Steininger im dritten Kapitel seiner Studie. Dabei begutachtet er den neuen Raum der Autobahn nicht in den auf der Zeitachse ablesbaren Wirkzusammenhängen bzw. Folgen, sondern direkt anhand dreier Beispiele der Autobahninfrastruktur, nämlich der ersten Kleeblattkreuzung Schkeuditzer Kreuz bei Leipzig, dem Autobahnrasthaus am Chiemsee und dem Kreuzungs- und Zubringergelände um das Nürnberger Reichsparteitagsgelände. Als Quintessenz seiner Überlegungen kommt Steininger zu „transitorischen Zentren“, die an jedem beliebigen Punkt der reibungs- und hindernislos zu befahrenden Reichsautobahnen denkbar sind, so dass „der ganze von der Infrastruktur der Autobahn erfaßte Raum als zentraler wie peripherer Möglichkeitsraum“ erscheint (S. 176). Von hier ist es nur ein kurzer Gedankensprung zur virtuellen Raumprägung durch das (Auto-)Radio, mit dem der Autobahnraum zu einer bis in die letzten Winkel reichenden, dreidimensionalen Zone beliebiger Verdichtung ausgeweitet wird.

Zum Schluss seiner Betrachtungen verknüpft Steininger in einer kühn anmutenden Gedankenkonstruktion das dynamische Verkehrsbauwerk Reichsautobahn mit dem aus der Chemie entlehnten Begriff des „Katalysators“. In diesem spezifischen Fall soll das

⁴ Einzelheiten finden sich in der im September erscheinenden, umfassenden Studie von Roth, Ralf, Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1814-1914, Stuttgart 2005.

⁵ Heute hat sich das Verhältnis umgedreht: Die technische Entwicklung im Pkw- und insbesondere im Lkw-Bereich bereitet den Straßenbauern immense Probleme, belastungsresistente und wartungsarme Fahrbahnen für den Dauerverkehr zur Verfügung zu stellen.

Straßennetzwerk einen „räumlichen Katalysator“ darstellen, der eine durch Beschleunigung stattfindende „katalytische Umformierung des Raumes“, bewirkt, so dass der landgebundene Verkehrsweg aus Beton „in einem Gesamtgefüge durch seine bloße materielle Beschaffenheit Geschwindigkeit gleichsam produziert, ohne selbst als Treibstoff verbraucht zu werden“ (S. 215). Die Raum-Maschine Reichsautobahn wird so zur Metapher des post-statisch Neuen, bei dem sich angesichts der Massenmotorisierung das Feste in einer „makrochemischen Reaktion“ (S. 218) auflöst und der Raum in eine dynamische Bewegung übergeht. Dabei treten kulturpessimistische Töne überaus deutlich hervor.

Die Autobahn als zentrales Verkehrs- und Infrastrukturbauwerk des 20. Jahrhunderts hat im Zusammenwirken mit der Massenmotorisierung nicht nur in Deutschland, sondern auch in allen Ländern Westeuropas einen ähnlich dramatischen Wandel in Wirtschaft, Kultur und Gesellschaft bewirkt, wie dies für die Eisenbahngeschichte im 19. Jahrhundert nachgewiesen werden konnte.⁶ Erstaunlicherweise hat aber die Geschichtsforschung zu dieser historisch überaus bedeutsamen Mobilitätsrevolution in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts noch keine zusammenhängende Darstellung vorgelegt.⁷ Die Studie Steiningers kann in diesem Zusammenhang zumindest als eine wichtige Ergänzung der bisher erschienenen Autobahn-Literatur angesehen werden. Die relativ schmale Literaturbasis der Arbeit ohne Sichtung von Originalquellen in Archiven und ohne systematischen Rückgriff auf das breite Spektrum der Automobil-Fachzeitschriften im Untersuchungszeitraums ist in erster Linie dem Umstand geschuldet, dass für eine Magisterarbeit bekanntlich nicht allzu viel Zeit zur Verfügung steht. Der Autor vertritt aber auch den Standpunkt, dass die von ihm herangezogenen Quellen den zeitgenössischen Diskurs über den Autobahnbau brennpunkt-

artig zusammenfassen, sodass die wesentlichen Meinungsäußerungen für die Analyse zur Verfügung stehen (S. 14f.). Von dieser Warte aus gelingt es Steininger, seine technikhistorische Erzählung mit einem bemerkenswerten Kaleidoskop kulturwissenschaftlicher Assoziierungen zu verquicken und damit neue Einsichten zum Thema ‚Autobahn‘ zu evozieren. Trotz des akademischen Hintergrunds scheint die Studie für ein breiteres Publikum geschrieben worden zu sein. Zuweilen ist allerdings der Sprachduktus etwas bemüht. Eigenwillig wirken auch die immer wieder angewandte Formulierung „ein gewisser“, um (aus seiner Sicht?) weniger bekannte Akteure in den Text einzuführen; das gilt auch für die nicht einheitliche Schreibweise der („kontaminierten“?) Amtsbezeichnung Fritz Todts („Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen“ bzw. „Generalinspektor“) in bzw. ohne Parenthese. Mit der Begrenzung der Baugeschichte deutscher Autobahnen auf die Zeit des nationalsozialistischen Regimes eröffnet sich für den – nach eigenem Bekunden – Fahrrad fahrenden Steininger nicht nur die Möglichkeit, eine dediziert kulturkritische Haltung gegenüber der „geradezu chemiefabrikmäßig diktier[n]e“ Verordnung zu flächendeckend erhöhter Individualgeschwindigkeit“ (S. 218) und dem „Alptraum Auto“⁸ einzunehmen, sondern vor allem auch – ob bewusst oder unbewusst – die beschriebenen Negativentwicklungen grundsätzlich im Totalitarismus des „Dritten Reiches“ und seinen handelnden Personen zu verorten. Inwieweit solche monokausalen Zuschreibungen im Lichte der fortgeschrittenen Erforschung des Nationalsozialismus haltbar sind, wird die akademische Rezeption der hier besprochenen Studie zeigen.

HistLit 2005-3-194 / Reiner Ruppman über Steininger, Benjamin: *Raum-Maschine Reichsautobahn*. Berlin 2005. In: H-Soz-u-Kult 29.09.2005.

⁶ Siehe dazu Anm. 4.

⁷ Bei genauem Lesen weist Steininger in einigen Passagen zwar implizit auf solche Sachverhalte hin, geht aber wegen der Zielrichtung seiner Arbeit nicht näher darauf ein. Diese Lücke wird ein derzeit am Historischen Seminar der Johann-Wolfgang-Goethe-Universität Frankfurt am Main, laufendes Dissertations-Projekt in absehbarer Zeit schließen.

⁸ Bode, Peter M., *Alptraum Auto. Eine hundertjährige Erfindung und ihre Folgen*, München 1986.