WerkstattGeschichte 21, Ergebnisse Verlag, Hamburg 1998, S. 29-41

■ THOMAS ZELLER

Landschaft als Gefühl und Autobahn als Formel

Der Autobahnbau in der frühen Bundesrepublik als Abgrenzungsversuch gegen die »Straßen Adolf Hitlers«

Autostraßen verändern Landschaft. Ob sie dabei zerstören oder Landschaftsräume erschließen, ist eine gesellschaftliche Wertzuschreibung. »Je mehr Autos, desto weniger Landschaft« – auf diese griffige Formel brachte es Anfang der achtziger Jahre ein Umweltverband.[1] Dies schrieben die Umweltschützer vor allem dem stetig wachsenden Netz der Autobahnen zu. Vor rund vierzig Jahren dagegen waren sich Straßenbauer, Verkehrsplaner, Landschaftsarchitekten und sogar Teile des organisierten Naturschutzes dagegen noch weitgehend einig, daß Autobahnen Natur verschönen und Landschaft positiv gestalten können. Die scheinbare Mesalliance von Straßenbauingenieuren und (semi-)professionellen Naturschützern in der Bundesrepublik verweist darauf, daß lange vor der Umweltkritik der siebziger Jahre das Verhältnis von Straße und Landschaft in Expertenkreisen diskutiert wurde. Welche Vorstellungen von Landschaft und Verkehr hinter solchen Debatten standen und wie sie in die Bauten selbst eingingen, soll hier untersucht werden. Dabei wird argumentiert, daß auf das episodenhafte und in seiner Wirkung tendenziell überschätzte Auftreten von Landschaftsarchitekten beim Bau der Reichsautobahnen in der frühen Bundesrepublik eine Verwissenschaftlichung und Mathematisierung des Straßenbaus folgte.

Die »Straßen Adolf Hitlers«: Propaganda und Wirklichkeit

Als die bundesdeutschen Straßenbauer nach 1949 den Wiederaufbau und Ausbau des überörtlichen Straßennetzes als Forderungen in die Öffentlichkeit trugen, knüpften sie notwendigerweise an den Bau der Reichsautobahnen an. Die im Nationalsozialismus propagandistisch zu »Straßen Adolf Hitlers« verklärten Betonbänder sollten jedoch aus dem diktatorischen Denkmalskontext herausgelöst und durch die Etikettierung als rationale Modernisierungsträger entpolitisiert werden. Denn angesichts der geringen Motorisierungsdichte Deutschlands im Nationalsozialismus hatte das Mißverhältnis zwischen Autos und Straßen die Struktur dieser gescheiterten Verkehrspolitik offenbar werden lassen.[2] Straßenbauer im westlichen Nachkriegsdeutschland strebten daher eine rhetorische Strategie an, den Autobahnen nachträglich einen rationalen Sinn

1 »Je mehr Autos, desto weniger Landschaft, je weniger Landschaft, desto weiter zum Wohnen und zur Erholung, je weiter weg zum Wohnen und zur Erholung, desto mehr Autos, je mehr Autos....«: Der Word Wildlife Fund (WWF) zitiert nach Jochen Bölsche, »Die Enkel werden uns verfluchen«. Landschaftsplanung und Landschaftszerstörung in der Bundesrepublik, in: ders. (Hg.), Die deutsche Landschaft stirbt. Zerschnitten – zersiedelt – zerstört, Reinbek 1983, S. 9-68, hier S. 49.

2 Christoph Kopper, Modernität oder Scheinmodernität nationalsozialistischer Herrschaft. Das

zuzuweisen, indem sie sie historisch legitimierten: Bereits in der Weimarer Zwischenkriegszeit habe eine Straßenbaulobby aus Kommunen und Wirtschaftsverbänden den Bau von Autoschnellstraßen zur Verbesserung der Verkehrs- und Wirtschaftsverhältnisse gefordert. Für die *scientific community* der Straßenbauingenieure wie für eine breitere Öffentlichkeit in der Bundesrepublik sollte der massenhafte, schnelle und einprägsame Autobahnbau des Nationalsozialismus nur als eine Übergangsphase in einem größeren Modernisierungsprojekt gelten.[3] Deutlich wird dies beispielsweise in einem amtlichen Bildband zum Autobahnbau: Der Untertitel »Rückblick auf 30 Jahre Autobahnbau« unterstellt eine – historisch unhaltbare – Kontinuität verkehrslobbyistischer, verkehrswissenschaftlicher und ingenieurwissenschaftlicher Tätigkeit über drei politische Systeme hinweg.[4] Vielmehr stieß die Autobahnlobby vor 1933 auf die Ablehnung wechselnder Parteienbündnisse im Reichstag. Erst das NS-Regime verband umfassende Motorisierungsvisionen mit dem propagandaträchtigen Autobahnbau, der sich im deutschen kollektiven Bewußtsein eine besondere Nische erobert hat.

Auch die sogenannte landschaftliche Eingliederung der Reichsautobahnen war keineswegs linear aus den Vorstellungswelten der zwanziger Jahre hervorgegangen. Die im Nationalsozialismus mit Durchsetzungsanspruch auftretende »Deutsche Technik« war vielmehr die notwendige Bedingung für die breite Rezeption der Ideen landschaftsverbundenen Bauens; die Strukturen nationalsozialistischer Herrschaft wiederum waren zugleich der hinreichende Grund für das weitgehende Scheitern an den eigenen Ansprüchen. Das Konzept der »landschaftlichen Eingliederung« versprach eine Anpassung der Reichsautobahnen an die Landschaft. Dazu installierte die neugegründete oberste Straßenbaubehörde des Reiches, der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, ein System von »Landschaftsanwälten«, also professionellen Landschaftsarchitekten, die als Berater der Bauingenieure vor Ort eine solche Bauweise durchsetzen sollten. Die Erinnerungsliteratur der Beteiligten begründete im Nachkriegsdeutschland die Verklärung dieser angeblich fruchtbaren Zusammenarbeit von Landschaftsarchitekten und Ingenieuren. Im Gegensatz dazu führt eine geschichtswissenschaftliche Analyse zu dem Schluß, daß die Handlungsspielräume der Landschaftsanwälte stark eingeengt waren und die Resultate ihrer Arbeit erst in die Nachkriegsplanungen der Verkehrsingenieure einflossen — und auch dies nur nach einer rhetorischen Umdeutung.[5]

Konkret läßt sich dies an den Auseinandersetzungen um die Lage der Straßen in der Landschaft und um ihre Bepflanzung beleuchten. Die Landschaftsanwälte drängten darauf, die Autobahnen des »Dritten Reiches« in weiträumigen Kurven durch die

---

Beispiel der Verkehrspolitik, in: Christian Jansen, Lutz Niethammer, Bernd Weisbrod (Hg.), Von der Aufgabe der Freiheit. Politische Verantwortung und bürgerliche Gesellschaft im 19. und 20. Jahrhundert, Berlin 1995, S. 399-411; Richard J. Overy: »Cars, Roads, and Economic Recovery in Germany, 1932-1938«, in: ders. (Hg.), War and Economy in the Third Reich, Oxford 1994, S. 68-89.

3 Mit deutlichem Bemühen um die Herstellung von Kontinuität: Artur Speck, Wer hat die Autobahn erfunden?, in: Straße und Autobahn (im folgenden SuA) 7 (1956), S. 158-161.

4 Hafraba. Bundesautobahn Hansestädte-Frankfurt-Basel. Rückblick auf 30 Jahre Autobahnbau, Wiesbaden/Berlin 1962. Es handelt sich um eine Veröffentlichung der Abteilung Straßenbau des Bundesverkehrsministeriums. Daß den verkehrspolitisch erfolglosen Weimarer Autobahnlobbyisten soviel Aufmerksamkeit geschenkt wurde, ist ein bewußter Versuch einer »erfundenen Tradition«.

5 Thomas Zeller, Landschaften des Verkehrs. Autobahnen im Nationalsozialismus und Hochgeschwindigkeitsstrecken für die Bahn in der Bundesrepublik, in: Technikgeschichte 64 (1997), S. 323-340.

Landschaften zu legen. Dies sei der »deutschen Landschaft« besser angepaßt als gerade verlaufende Straßen. Ihre Forderung nach kurvenreichen und damit anpassungsfähigeren Autostraßen begründeten die Berater mit einer »Art Natursichtigkeit, die nur als Gefühl sich äußern kann«[6]. Damit stießen sie auf den anfänglichen Widerstand eines beträchtlichen Teils der Bauingenieure, die zu Beginn des deutschen Autobahnbaus weitgehend gerade Straßenabschnitte mit kurzen Kurven anlegen wollten. Und auch die emotionale Natursicht der Landschaftsanwälte geriet in Konflikt mit einer ingenieurwissenschaftlich begründeten Methodik.

Von geraden und krummen Wegen

Unter dem Schlagwort »Schlängelung« fochten deshalb die Landschaftsanwälte und die Behörde des Generalinspektors Fritz Todt einen erbitterten Kampf um die richtige Lage deutscher Straßen aus. Die Landschaftsarchitekten argumentierten, daß eine gerade Reichsautobahn der Landschaft nicht angemessen sei, da die Natur selbst keine Geraden kenne.[7] Vielmehr sei eine Straße desto landschaftsverbundener, je mehr ihre Schwingung sich in »jahrtausendealte Biegungen« der Landschaft einschmiege.[8] Für die Linienführung der Autobahn gebe es jeweils nur eine vollkommene Lösung entsprechend den Gesetzen der Landschaft. Diese Regeln könnten aber nur geahnt werden durch ein gefühltes Naturverständnis. Die »richtige« Lage einer Straße in der Landschaft sollten die Landschaftsanwälte beim Wandern durch die Natur erfühlen und gerade nicht nach wissenschaftlichen Maßstäben festlegen.

Generalinspektor Todt hingegen verfocht anfangs eine am Plantisch festgelegte Gerade. In der Auseinandersetzung mit dem Wortführer der Landschaftsanwälte, Alwin Seifert, schrieb er: »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«.[9] Die Definitionsmacht über die »angemessene« Linienführung lag bei Todts Behörde, so daß bedeutende Teile des Reichsautobahnnetzes nach dem Muster Gerade-Kreisbogen-Gerade gebaut wurden, das Seifert als »Zickzack« verhöhnte.[10]

Erst als im Gefolge des deutschen Angriffskrieges der Autobahnbau zum Erliegen gekommen war, wurde die Schlängelung als Gestaltungsmittel auch auf Behördenebene ernsthaft in Betracht gezogen. 1940 verlangte Todt von seinen Ingenieuren, »noch weit mehr Anpassung an die Natur zu erreichen« und dafür »vielleicht doch von dem bisherigen Mittel des Lineals und des Kreisbogens abzukommen.«[11] Den Sinneswandel

---

6 Alwin Seifert, Die landschaftliche Eingliederung der Straße, in: Die Straße 2 (1935), S. 446-450, hier S. 446.

7 Ebd.

8 Ebd.

9 Todt an Seifert, 26.6.1935, Bundesarchiv Koblenz (im folgenden BAK), NS 26/1188.

10 Alwin Seifert, Ein Leben für die Landschaft, Düsseldorf/Köln 1962. S. 58. 1936 hatte ein Ministerialrat des Generalinspektors noch verfügt: »Die Autobahn soll der Landschaft keine Gewalt antun, aber Majestät verträgt es m. E. nicht, daß sie in allem der Landschaft untertan ist oder nachgeht.« Schönleben, Abteilungsverfügung betr. Trassierung, 31.1.1936, BAK R 65I/93.

11 Rede des Reichsministers Dr. Todt auf der Architekten-Tagung des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen auf der Plassenburg, S. 9, 31.8.1940, BAK NS 26/1188. Todt macht dabei klar, daß eine solche Bauweise nur für Deutschland, nicht aber die eroberten Länder Belgien oder Holland zu gelten habe.

Dorf, Straße, Wald und Bauern sollen in dieser Photographie aus dem Jahr 1943 eine visuelle und ideologische Einheit bilden. Eher unfreiwillig eröffnet sie darüber hinaus einen Einblick in die von den »Landschaftsanwälten« an den Reichsautobahnen so heftig bekämpfte Bauweise der frühen Autobahnen: »Zickzack«-Bahnen.

erwirkten weniger die ständigen Ermahnungen der Landschaftsanwälte als die Einsicht, daß eine solche Bauweise eine geringere Zahl an Einschnitten, Brücken und Dämmen erforderte und damit kostengünstiger war. Dies verbanden Straßenbauingenieure mit dem Hinweis auf die größere Verkehrssicherheit kurvenreicherer Autobahnen: Im Vergleich zu gerade verlaufenden Straßen, denen eine ermüdende Wirkung auf die Fahrer nachgesagt wurde, sollten die notwendigen Lenkbewegungen in den stetigen Kurven Langeweile am Steuer unterdrücken und die Aufmerksamkeit erhalten.

Ein neues Erlebnis von Raum und Zeit

Hinzu kam die Wirkung einer Autobahnfahrt auf die nahezu ausnahmslos männlichen Fahrer. Auf den Reichsautobahnen sollte selbstgesteuerte Geschwindigkeit ein neues Verhältnis von Raum und Zeit, von geographischer Wahrnehmung und persönlichem Erleben konstituieren. Diese technisch ermöglichte Landschaftsverbundenheit war in ein widersprüchliches Interpretationsnetz eingebunden: Einerseits betonte die Autobahn-Propaganda die Weiträumigkeit Deutschlands, die mit Hilfe ei-

ner Autofahrt in einem solchen Umfang schrumpfen sollte, daß Vergleiche mit dem Flugverkehr gezogen wurden. Andererseits bemühte sich die Architektur entlang der Autobahn um die Erhaltung regionaler Eigenarten bis zu den Speisekarten der Autobahnraststätten und den mit Naturstein verkleideten Betonbrücken. Diese sich widersprechenden und überlagernden Sinnzuweisungen machten wohl eines der Spezifika der NS-Autobahnen aus. Die Fahrt mit dem eigenen Auto sollte dazu verhelfen, Landschaft neu zu erleben; ausgerechnet mit moderner Verkehrstechnik sollte sich Natur neu erschließen.[12]

Diesem teilweise erlebnisorientierten und teilweise sicherheitsbetonten Verständnis von Autobahnen stellten die Landschaftsanwälte keine alternative Vision entgegen, sondern trugen ästhetische Bedenken in die Diskussion über die Bauweise der Autobahnen und unterfütterten sie erst später mit funktionalen Argumenten. Allerdings besaßen die Landschaftsanwälte nur eine schwache Funktion innerhalb der Organisation der Reichsautobahnen. Unklarer Status, unsichere Bezahlung und der zwar gewünschte, aber nicht erreichte alleinige Expertenstatus in Sachen Landschaft degradierten die Landschaftsanwälte in den Worten eines ihrer Vertreter zu »mehr oder minder bedeutungslosen Schwätzern«.[13] Statt abgesicherter Kompetenz mußten die einzelnen Landschaftsarchitekten mit den Bauingenieuren vor Ort die Gestaltungselemente der Autobahnen immer wieder aufs neue verhandeln, so daß jeder Streckenabschnitt die Durchsetzungsfähigkeit und das Verhandlungsgeschick des jeweiligen Landschaftsarchitekten widerspiegelte.[14] Auch die von ihnen gewünschte üppige Bepflanzung der Reichsautobahnen nach bodenständigen Kriterien konnten die Landschaftsanwälte nicht erreichen. Sie verlangten, nur solche Pflanzen zu verwenden, die am jeweiligen Standort typisch sind, und erhoben diesen Regionalismus zum unabdingbaren Gestaltungsmerkmal des Autobahnbaus. Angesichts der Kosten für Neupflanzungen und aus einem generellen Zweifel am Prinzip der Bodenständigkeit heraus, ordnete die Behörde des Generalinspektors jedoch die Abfolge von spärlich bepflanzten und offenen Landschaftsräumen an. Sie sollten das Fahrerlebnis auf den neuen Autostraßen allenfalls unterstützen, damit die Straßen zur »Krone der von ihr erschlossenen Landschaft« würden.[15]

---

12 Axel Doßmann, Wie wir die Autobahnen lieben lernten. Infrastrukturelle Leitbilder und Automobilismus in Deutschland bis in die sechziger Jahre, in: Sozialwissenschaftliche Informationen 25 (1996), S. 235-242; Erhard Schütz, Eckhard Gruber, Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der »Straßen des Führers« 1933-1941, Berlin 1996.

13 Otto Kurz, Landschaftsgestaltung an der Reichsautobahn. Bearbeitet als Bericht über die Tätigkeit als Landschaftsanwalt der RAB-Strecke Augsburg-Ulm in den Jahren 1936-1939 mit allgemeinen Betrachtungen und Schlußfolgerung, die zu programmatischen Forderungen für die Zukunft der Landschaftsgestaltung über den Rahmen der RAB hinaus führen, Nachlaß Alwin Seifert am Lehrstuhl für Landschaftsarchitektur und Entwerfen der TU München (im folgenden SN) 508/5. Kurz schickte seinen Forderungen grundsätzliche Gedanken zur Gestaltung der deutschen Landschaft voraus. Volkstum und Landschaft stehe analog zu Blut und Boden, den »Lebensgrundlagen unseres Volkes«. Die Landschaft »rein und sauber« zu halten, sei deshalb ebenso wichtig wie eine entsprechende Rassenpolitik. Ebd., S. 5.

14 Seifert, Leben für die Landschaft, S. 89. Seifert führt diese Widerständigkeit auf die hohe Zahl der Reichsbahningenieure zurück, die in den Anfangsjahren des Autobahnbaus die mittleren Instanzen in den Planungsbüros besetzt hätten.

15 »Vorläufige Richtlinien über die Bepflanzung der Kraftfahrbahnen auf Grund der Besprechung beim Generalinspektor vom 11.11.1936«, SN 116. Ausführlicher dazu Thomas Zeller, »Ganz Deutschland (s)ein Garten. Ideologie und Praxis des Prinzips der bodenständigen Bepflanzung beim Bau der Reichsautobahn«, in: Christoph Valentien (Hg.), Kontinuität oder Brüche? Werkstattberichte zur Landespflege in der Nachkriegszeit, München 1996, S. 5-29.

Das Netzwerk der Autobahnen war also weit mehr als ein ausschließlich funktionales Infrastrukturprojekt, als die Straßenbauer der Bundesrepublik ihre Zeichenlineale wieder hervorholten und auf den Weiterbau der Autostraßen warteten. Der ideologische Gehalt und gesellschaftliche Wert der vierspurigen Betonstraßen waren in der demokratischen Bonner Republik neu zu definieren. Dies geschah von höchster Stelle: In einer programmatischen Rede vor der wiedergegründeten Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen, einer staatlich unterstützten außeruniversitären Forschungseinrichtung und Berufsvertretung, kritisierte Bundesverkehrsminister Seebohm 1950 die ungenügende wissenschaftliche Grundlage von Entscheidungen im Verkehrssektor im allgemeinen und den Bau der Reichsautobahnen im besonderen. Seebohm vertrat die Ansicht, »daß uns gerade gewisse Erfahrungen beim Bau dieser Autobahnen lehren sollten, wie man durch eine manchmal allzu schnelle Planung und Durchführung einen guten Gedanken in seiner praktischen Auswirkung erheblich beeinträchtigen kann«. Der ranghöchste Verkehrspolitiker erinnerte seine Zuhörer daran, daß Verkehr »Diener und Träger der Wirtschaft« sein müsse und keinen Selbstzweck erlangen dürfe.[16] Aus dieser Position heraus bescheinigte er dem Reichsautobahnnetz einen erheblichen Mangel an Funktionalität und verkehrspolitischer Rationalität: »Man hätte in der Vergangenheit sehr viel besser daran getan, die Straßen erst einmal den jetzigen Transportnotwendigkeiten und der Motorisierung anzupassen, anstatt sehr weit in die Zukunft hinauszugreifen und uns ein Straßennetz zu hinterlasssen, das mit vielen Fehlern belastet ist.«[17]

Namentlich bemängelte Seebohm die Linienführung der Autobahn von Kassel nach Frankfurt, die an wesentlichen Wirtschafts- und damit Verkehrszentren vorbeiführe und deshalb lange Anfahrtswege für die Benutzer mit sich bringe. Auch die übermäßigen Steigungen der Straßen wirkten sich hemmend für den Lkw-Verkehr aus, der deswegen sogar auf Landstraßen ausweichen müsse.[18] Die Kritik gipfelte in der personalisierenden und doch den Namen scheuenden Anklage: »Jener Mann, dem wir soviel Böses verdanken, hat auch hier entscheidende Fehler gemacht.«[19] In Seebohms Umdeutung blieben die Autobahnen als »Straßen Adolf Hitlers« bestehen; nur wurden dem Diktator nun die funktionalen Mängel der Straßen angelastet und diese als Ergebnis einer irrationalen Gewaltherrschaft gedeutet. Daß die Linienführung der Straßen vielmehr Ergebnis eines Verhandlungsprozesses zwischen Straßenbauingenieuren, Landschaftsanwälten und der politischen Bauverwaltung gewesen war, blendete eine solche exkulpierende Sicht aus. Gleichzeitig vermied Seebohm eine offene Auseinandersetzung mit dem Mythos der scheinbar arbeitsplatzschaffenden Autobahnen.

Für die Zukunft versprach sich das Bundesverkehrsministerium von verstärkter Forschungstätigkeit ein höheres Maß an Wirtschaftlichkeit und Sicherheit der

---

16 Rede des Bundesverkehrsministers Dr. Ing. Seebohm auf der Mitgliederversammlung der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen in Hamburg am 22. Juni 1950, in: SuA 1 (1950), Heft 7, S. 1-6, hier S. 2.

17 Ebd., S. 3.

18 Diese Steigungen sind zum großen Teil den vorhin geschilderten inszenatorischen Bemühungen der Autobahnplaner geschuldet. Weite Blicke ins Land hinein waren von Gipfelpunkten aus möglich und boten die Autobahnlandschaften dem visuellen Konsum dar.

19 Rede Seebohms (Anm. 16), S. 4.

Straßen. Diese beiden Funktionen wurden nun als höchstes Ziel der Autobahnen angesehen; Verwissenschaftlichung, Rationalisierung und Ökonomisierung bildeten den Rahmen, innerhalb dessen Straßenplaner und Straßenbauer über Autobahnen schrieben und sie in der politischen Öffentlichkeit forderten.

In diesen neuen Begründungszusammenhang ordneten sich auch die bundesdeutschen Gestaltungskriterien für die Straßen in der Landschaft ein. Bereits beim Bau der Reichsautobahnen war der einfühlende Naturzugang der Landschaftsanwälte bei den Straßenbauingenieuren auf Unverständnis gestoßen; sie bevorzugten tendenziell Methoden, die ihrer akademischen Ausbildung gemäß nach gängigen wissenschaftlichen Kriterien objektivierbar und reproduzierbar waren. Gleichzeitig aber hatten sie die Aufgabe, die Straßen landschaftsnah und fahrerfreundlich zu gestalten. Den Ausweg aus diesem Dilemma bot die Mathematisierung des Autobahnbaus, also die formelhafte Berechnung der Übergangsbögen, mit deren Hilfe sich die Straßen an die vorhandene Physiognomie der Landschaft anschmiegen konnten. Während in der NS-Zeit dieser methodische Konflikt zwischen Verwissenschaftlichung und Naturfühligkeit keineswegs ausgestanden war, bot die Mathematisierung in der Bundesrepublik eine Chance, von den amtlich konstatierten Fehlern des Straßenbaus vor 1945 zu lernen und die Straßenplanung durch Systematisierung und Verwissenschaftlichung rationaler zu gestalten. Sogar der Verkehrsminister empfahl den Verkehrsingenieuren die Hinwendung zu statistischen und komparativen Methoden, ja er wies ihnen den Status der Wissenschaftlichkeit zu, solange »sauber und ordentlich« gearbeitet werde.[20]

Das Vokabular der Vernunft

Angesichts des Umfangs und des Tempos des bundesrepublikanischen Verkehrs sei es nicht mehr zu verantworten, daß die Straßenentwürfe »nach überlebten Gesichtspunkten oder unter dem Einfluß landsmannschaftlicher Empfindungen« bearbeitet würden, stellte der Leiter der Straßenbauabteilung im Bonner Verkehrsministerium und Vorsitzende der Forschungsgemeinschaft für das Straßenwesen 1954 fest. Einheitlichkeit fördere die Verkehrssicherheit, und diesen neuen Gesichtspunkten müsse sich auch die Landschaftsgestaltung der Straßen stellen. Nach ihrer »ebenso starke[n] wie segensreiche[n] Entfaltung« beim Bau der Reichsautobahnen bedürfe die landschaftliche Einbindung nun »wieder mehr der systematischen Pflege und Förderung«. Außerdem müßten sich die Forderungen der Landschaftsgestaltung »in vernünftiger Weise« den Forderungen des ständig wachsenden Verkehrs anpassen.[21] Impliziert wurde mit diesem Vokabular der Vernunft und ökonomischen Rationalität, daß die Landschaftsgestaltung der Reichsautobahnen einer unsystematischen Arbeit entsprungen sei, ohne die tatsächlich ausgetragenen Konflikte zwischen Landschaftsanwälten und Ingenieuren anzusprechen. Im Gegensatz dazu passe sich eine »moderne Trassierung« den fahrdynamischen Erfordernissen an, sorge also dafür, daß die Au-

20 »So ist jede vergleichende Beobachtung, jede systematische Ermittlung, jede statistische Erhebung, soweit sie sauber und ordentlich durchgeführt wird, jede rechnerische Analyse ebenso ein Element der wissenschaftlichen Forschung wie das Ergebnis eines physikalischen Experiments oder einer chemischen Synthese.« Seebohm, Hans-Christoph: Straßenplanung und Forschung. Vortrag vor der Straßenbautagung und Mitgliederversammlung der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen am 24. Oktober 1952 in Düsseldorf, in: SuA 3 (1952), S. 361-380, hier S. 362.

21 Hermann Kunde, Rationeller Straßenbau, in: SuA 5 (1954), S. 336-341, hier S. 338.

tobahnbenutzer schnell, sicher und wirtschaftlich fahren konnten. Überdies verstand sich dieses Konzept auch als psychologisch.[22] Hinweise auf Fahrpsychologie lösten den Erlebnischarakter und die geographische Erfahrung der Reichsautobahnen ab. Zwar waren in der psychologischen Begründung noch oberflächliche Anklänge an die vergangene Rhetorik zu finden – etwa wenn die »Freude an Walddurchfahrten« damit erklärt wurde, daß der Mensch »Hunderttausende von Jahren in der freien Natur gelebt [hat] und in unseren Breiten meist im Walde«.[23] Im Ergebnis bedeutsamer aber war die mathematische Beweisführung dafür, daß gerade Strecken unfallträchtiger seien und die Erleichterung darüber, diese Erkenntnis »nunmehr greifbar« zu besitzen.[24] Die Linienführung der Autobahn wurde nun mit Hilfe der geometrischen Form der Klothoide berechnet, die bereits standardisiert war. Das angestrebte Ergebnis war nach den Worten der Ingenieure eine sichere, günstigere und ästhetisch ansprechende Autobahn mit »optischer Führung« des Fahrers.[26] Darunter verstanden die Straßenbauer den Anspruch, mit dem Wechsel von Landschaftsteilen und langgezogenen Kurven eine nie nachlassende Aufmerksamkeit des Fahrers herbeizuführen.

Sicherheit als Gestaltungsfaktor

Die Landschaftsarchitekten wurden bei diesen ingenieurwissenschaftlichen, geometrisch formulierten und zunehmend standardisierten Trassierungsarbeiten immer weniger einbezogen. Die Linienführung wurde endgültig zu einer Domäne der Ingenieure, die sie wissenschaftlichen Kriterien unterwarfen und die mathematisierte Landschaftsgestaltung in ihr Fachwissen aufnahmen. Zwar wurden bei den Autobahnbauten der fünfziger Jahre fallweise Landschaftsarchitekten beschäftigt, doch beschränkte sich deren Aufgabe im wesentlichen auf die Planung zweckdienlicher Bepflanzung. Einer der ehemaligen Landschaftsanwälte der Reichsautobahn ließ in den fünfziger Jahren »zur Erhöhung der Sicherheit des Verkehrs« an der Bundesautobahn Köln-Frankfurt Bäume und Sträucher pflanzen, die folgende, streng definierte Funktionen erfüllten: Zum einen sollten Pflanzungen auf dem Mittelstreifen die Blendwirkung entgegenkommender Autos bei Nacht vermindern, zweitens sollten die »klare Linienführung« erhöht und drittens Windböen abgeschwächt werden.[27] Auch die im Nationalsozialismus von den

---

22 Hans Lorenz, Moderne Trassierung, in: SuA 5 (1954), S. 370-373.

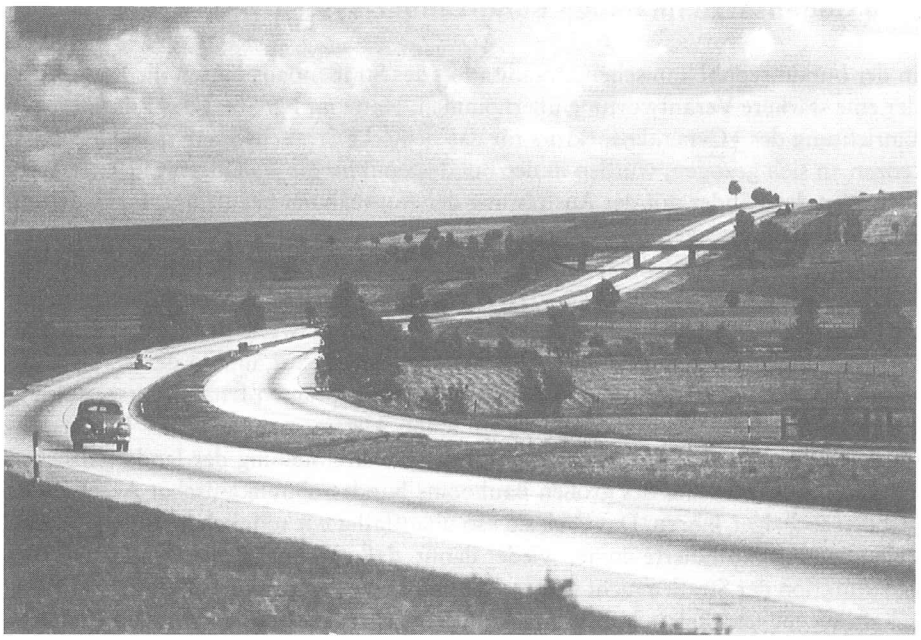
23 Ebd., S. 370. Bezeichnend für die Autobahn-Rhetorik der fünfziger Jahre ist, daß der Autor sogleich ergänzt, solche Beobachtungen seien keinesfalls »praktisch wertlose Romantik«. Ebd., S. 371.

24 Ebd., S. 371.

25 Ebd., S. 372. Eine Klothoide ist eine ebene Kurve, deren Krümmungsradius in jedem Punkt zu ihrer Bogenlänge umgekehrt proportional ist. Eine aus Klothoidenstücken zusammengefügte Linienführung ähnelt grob vereinfacht einer schlanken S-Kurve.

26 Ludwig Altinger, Optische Forderungen beim Straßenbau, in: Straße und Autobahn 5 (1954), S. 83-86.

27 Wilhelm Hirsch, Sicherheitspflanzungen an den Autobahnen, in: SuA 5 (1954), S. 304-308, hier S. 304. Vgl. M. Leutzbach, Blendschutz an Autobahnen, in: SuA 7 (1956), S. 318-320, der die mathematischen Grundlagen des Blendschutzes erörtert. Hirsch leitete bei der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen in den fünfziger Jahren den Arbeitsausschuß »Sicherheitspflanzungen auf der Autobahn«, während der Arbeitsausschuß »Landschaftsgestaltung« in den Händen des Straßenbauingenieurs Hans Lorenz lag.



Im noch schwach motorisierten Nachkriegsdeutschland wurden die Autobahnen in einer breiteren Öffentlichkeit zwar als »positive Seite« eines ansonsten verbrecherischen Regimes gewürdigt. Für die Straßenbauingenieure versprach indes eine Strategie der Distanzierung von den funktionalen Mängeln der NS-Autobahn eine Gewähr für weitere Straßenbauten in der Bundesrepublik.

Landschaftsarchitekten ideologisch verklärte Bodenständigkeit der ausgewählten Pflanzen, die seinerzeit zu einer Restitution deutscher Landschaft führen sollte, wurde nun zum ökonomischen Faktor erklärt: Autochthone Pflanzungen erforderten weniger Pflege und seien günstiger im Unterhalt.[28] Im Vergleich zur Reichsautobahn war der Aktionsradius der Landschaftsarchitekten deutlich eingeschränkt, an die Stelle unklarer Verhandlungsmöglichkeiten und personaler Allianzen treten exakt definierte, von vornherein beschränkte Kompetenzen mit einer klaren funktionalen Betonung von Sicherheit und Wirtschaftlichkeit.[29] Deshalb setzte die bundesrepublikanische Straßenbaupolitik auf höchster Ebene keine Landschaftsarchitekten ein; allein die Straßenbauverwaltungen der Länder konnten nach Belieben solche Berater hinzuziehen.[30]

---

28 »Nur bodenständige Pflanzungen garantieren ein gesundes Wachstum und werden später die geringste Pflege beanspruchen.« Hirsch, S. 307.

29 Th. Spielmann, Zweckgebundene Straßengrünflächen, in: Straße und Autobahn 3 (1952), S. 43-46. Der Autor, ein Landschaftsarchitekt, bezeichnet Grünflächen an den Straßen als »zweckgebundenes Gestaltungs- und Führungsmittel«; ebd., S. 44.

30 Der ehemalige Kopf der Landschaftsarchitekten der Reichsautobahn, forderte erfolglos 1950 von Seebohm ihre Wiedereinsetzung; Seifert an Seebohm, 18.7.1950, SN 226.

Alte Gegensätze im neuen Bund-Länder-System

In der bundesrepublikanischen Organisation des Straßenbaus hatten die Bundesländer eine stärkere Verantwortung übernommen. Hatte im NS-Staat das Reich mit der Einrichtung des »Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen« Länderkompetenzen an sich gezogen, wurden in der Bundesrepublik die jeweiligen Obersten Baubehörden der Länder mit der Ausführung der Autobahnen beauftragt; Finanzierung und Grobplanung lagen beim Bund.[31]

Diese föderale Straßenbauverwaltung stand einer einheitlichen Kompetenz der Landschaftsarchitekten im Wege: »Das bereitete besondere Schwierigkeiten, die zum Teil bis heute nicht überwunden sind. Dazu brachen teilweise die alten Gegensätze zwischen Ingenieuren und Landschaftsgestaltern wieder auf, und in der Praxis mußte um das Allgemeinwissen der in den 30er Jahren geprägten Landschaftsgestaltung gerungen werden. Vieles war zu jung, um schon Allgemeingut zu sein.«[32] Dieses Fazit eines Ministerialbeamten verweist auf die prekäre Stellung der landschaftlichen Eingliederung während des großen Baubooms bundesrepublikanischer Autobahnen seit den sechziger Jahren. Das Ziel, sie »so unauffällig wie möglich in die Landschaft einzufügen«,[33] kollidierte immer wieder damit, daß eine solche Bauweise die Transportfunktion der Straßen nicht verbesserte und eine »beruhigende Wirkung der landschaftlich gut gestalteten Straße«[34] allenfalls mittelbar auf die Verkehrssicherheit einwirkte. Hinzu kam, daß eine solche psychologische Wirkung zwar nahegelegt, bis in die sechziger Jahre hinein aber nicht zu belegen war.[35]

In einer breiteren Öffentlichkeit war Straßenbau unterdessen längst zu einem heiß diskutierten Politikum geworden. Als einen Ausweg aus der »Verkehrskrise« der fünfziger Jahre verfolgten Verkehrspolitiker mehr und mehr eine expansive Straßenbaupolitik.[36] Noch Mitte der fünfziger Jahre mußte selbst Verkehrsminister Seebohm zugeben, daß die Bundesbürger selbst in absoluten Zahlen über deutlich mehr Autobahnkilometer verfügten als die Autofahrer in den zum Leitbild erklärten USA.[37] Die

---

31 Hans-Christoph Seebohm, Die Verwaltung der Bundesstraßen, in: Straße und Autobahn 4 (1953), S. 334-337.

32 Wilhelm Heubling, Straße und Umwelt, in: Herbert Kühn: Straßenforschung. 50 Jahre Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen 1924-1974, Bonn-Bad Godesberg 1974, S. 253-264. In dieser Festschrift bescheinigt der Autor, selbst Mitglied des Arbeitsausschusses Landschaftsgestaltung, der Forschungsgesellschaft eine Verbreiterung und Intensivierung landschaftsverbundenen Bauens durch die Veröffentlichung von Richtlinien.

33 Ebd., S. 254.

34 Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e.V. Arbeitsausschuß Landschaftsgestaltung: Richtlinien für Straßenbepflanzung (R Pf), Teil 1, Ausgabe 1960, Köln 1960.

35 »Welche Reize sind es, die das Bewußtsein des Kraftfahrers stärken? Wie sind sie beeinflußt? Sind Linienführung und Straßenkulisse davon abhängig? Hier gilt es, die bisher oft intuitive Landschaftsgestaltung wissenschaftlich abzusichern.« Heubling, Straße und Umwelt, S. 258.

36 Grundlegend Dietmar Klenke, Bundesdeutsche Verkehrspolitik und Motorisierung. Konfliktträchtige Weichenstellungen in den Jahren des Wiederaufstiegs, Stuttgart 1993; ders.: »Freier Stau für freie Bürger.« Die Geschichte der bundesdeutschen Verkehrspolitik, Darmstadt 1995.

37 Den seinerzeit vorhandenen 2125 Kilometern bundesdeutschen Autobahnen standen 1202 Kilometer vergleichbarer Straßen in den USA gegenüber. Gleichzeitig betrug die Gesamtzahl der Kraftfahrzeuge in der BRD 3,27 Millionen und in den USA 52 Millionen. Und auch nach den Ausbauplänen beider Länder hätte die Diskrepanz zwischen Motorisierung und Autobahnlänge weiter bestanden: Seebohms Ministerium strebte eine Gesamtlänge von 4300 Kilometer an, während in den USA Anfang der 50er Jahre über 5360 Kilometer nachgedacht wurde. Seebohm, Hans-Christoph: Straßenbau und Forschung, in: Straße und Autobahn 3 (1952), S. 361-380, hier S. 371.

Empfindung einer Verkehrsnot, von immer weniger aufnahmefähigen Straßen, ließ den öffentlichen Druck für mehr Autobahnen wachsen; aus den »Straßen ohne Autos«, wie sie noch die einmarschierenden US-Truppen erlebten, wurden in der öffentlichen Wahrnehmung immer häufiger Autos mit zu wenig Straßen.[38] 1959 legte das Bundesverkehrsministerium seinen ersten Ausbauplan für das Autobahnnetz vor. Nach langen Diskussionen über die Finanzierung des Weiterbaus der Autobahnen entschied sich der Bundestag im März 1960 mit einer Mehrheit aus SPD, FDP und einem Drittel der CDU/CSU-Fraktion für die Zweckbindung der Mineralölsteuer an den Straßenbau. Diese haushaltspolitisch weitgreifende und verkehrspolitisch prägende Entscheidung ist von Dietmar Klenke als Aufwertung des Straßenbaus zu einem »Staatsziel erster Ordnung« bezeichnet worden.[39] Von 2100 Kilometer bei Kriegsende wuchsen dann die Autobahnen in Westdeutschland bis zum 1. Januar 1966 auf 3378 Kilometer und mit beschleunigtem Wachstumstempo bis Jahresbeginn 1985 auf 8198 Kilometer an. Eröffnungszeremonien von Autobahnabschnitten gehörten fortan zur politischen Ikonographie der prosperierenden Bonner Republik.

Die »Öko-Wende« als Einschnitt?

Daß Naturschützer und Landschaftspfleger einer solchen »Dynamik des Straßenbaus bis in die frühen siebziger Jahre vom Grundsatz her nichts entgegenzusetzen« wußten,[40] ist indes etwas überzeichnet. Bereits 1966 sahen sie Belästigungsschwellen überschritten und forderten, neue Straßen nicht auch noch in die letzten verkehrsfernen und von Schnellstraßen verschonten Landstriche zu legen: »Für Neutrassierungen muß zur Regel werden, daß wertvolle Landschaftsteile, die jetzt noch eine größere unberührte Einheit darstellen, künftig nicht mehr durch den Bau neuer Straßen des dichten und schweren Verkehrs in Anspruch genommen werden, handelt es sich doch dabei um unsere letzten Landschaftsreserven, deren weitere Aufspaltung durch solche Straßen niemand verantworten kann.«[41] Die Landschaftsarchitekten forderten wieder stärkeren Einfluß. In einem Gutachten im Auftrag des Deutschen Rats für Landespflege kritisierten sie, daß Bauingenieure sich immer stärker auf den Computer verließen und dabei vergäßen, daß »Planungsarbeit in der Landschaft subtile individuelle Gestaltungsarbeit, getragen von Phantasie und Intuition« sei.[42] Leitplanken und Blendschutzgitter wurden als landschaftliche Fremdkörper verurteilt, und die Marginalisierung der eigenen Stellung war demnach so gängig, »daß für die Land-

38 Vgl. den Beitrag von Bruce Seely in diesem Heft.

39 Klenke, Freie Fahrt, S. 57. Im Jahr 1963 wurde der für Straßen zweckgebundene Anteil an der Mineralölsteuer auf weniger als 50 Prozent heruntergesetzt; danach setzte der Bund auf Kredite. Dietmar Klenke, Autobahnbau und Naturschutz in Deutschland. Eine Liaison von Nationalpolitik, Landschaftspflege und Motorisierungsvision bis zur ökologischen Wende der siebziger Jahre, in: Matthias Frese/ Michael Prinz (Hg.): Politische Zäsuren und gesellschaftlicher Wandel im 20. Jahrhundert. Regionale und vergleichende Perspektiven, Paderborn 1996, S. 465-498, hier S. 487, Fn. 81.

40 Klenke, Autobahnbau und Naturschutz, S. 491.

41 Hermann Landgrebe/Ludwig Roemer: Landschaftliche Gestaltung moderner Schnellstraßen, Gutachten vom Oktober 1966 im Auftrage des Deutschen Rates für Landespflege, in: Landschaftspflege an Verkehrsstraßen. Empfehlungen, Untersuchungsergebnisse, Berichte und Stellungnahmen, Bonn 1968, S. 40-49, hier S. 40.

42 Landgrebe/Roemer, S. 42. Ganz im Sinne einer Expertenkultur wurde Straßengestaltung als »Beitrag zur Umerziehung des Autofahrers« verstanden. Ebd., S. 49.

schaftsgestaltung im Straßenbau nur zu oft ein unteres Sparniveau als Maßstab angesetzt werden will. Ein paar Kilometer nicht gebaute Straßen wären hier sicher das kleinere Übel.«[43]

Neben den professionellen Interessen der Landschaftsarchitekten mit ihrer partiellen Abhängigkeit von öffentlichen Aufträgen äußerte sich hier das Bewußtsein, eine »echte zivilisatorische Aufgabe« zu leisten. Dies kann man zwar auf den ersten Blick als unzeitgemäße, randständige Forderung bewerten. Indes ging es den Landschaftsarchitekten bereits 1966 um eine funktionale Neubewertung ihrer eigenen Aufgaben. Angesichts der immer höheren Geschwindigkeiten auf den Autobahnen und der stärkeren Motorisierung konstatierten sie eine »tiefgreifende Änderung des Leitbildes unserer ersten Autobahnen«.[44] So sehr diese Kritik professionellen, teilweise überkommenen landschaftsarchitektonischen Kriterien verhaftet war, so stark thematisierte sie Wirkungen des Verkehrsweges auf den Gesamthaushalt der Natur wie die schädlichen Effekte des Tausalzes auf Pflanzen. Die an der Autobahn beschäftigten Landschaftsarchitekten nahmen damit Abschied von der »alten Autobahn« mit ihrem Erschließungs- und Erholungscharakter und wandten sich einer Strategie der Schadensvermeidung zu, die Linienführung, Bepflanzung und Betrieb der Straßen einer ökologischen Gesamtrechnung unter dem Primat der Sicherheit unterwarf. Selbst der Protagonist der landschaftlichen Eingliederung der NS-Autobahnen, Alwin Seifert, dem die Mitarbeit an den bundesrepublikanischen Autobahnen versagt blieb, postulierte diesen scharfen Bruch: »Das Zeitalter der schönen Ausblicke aus dem fahrenden Wagen ist vorbei. [...] Der Mann am Lenkrad darf den Blick nicht von der Stoßstange des Vordermannes wenden; eine Sekunde Fehlblick kann üble Folgen haben.«[45]

An die Stelle der massenhaften panoramatischen Erschließung wie in der NS-Zeit trat die unfallfreie, unbehelligte Fahrt als oberstes Ziel der Straßenplanung.[46] Diese »ökologische Wende des Straßenbewußtseins« ist als allmählicher Prozeß zu verstehen, für den noch nicht ausgemacht ist, welche Rolle Verkehrs- und Landschafts-Experten und die Öffentlichkeit im Zeichen der Umweltbewegung der siebziger Jahre spielten.[47] Allein ein Gesinnungswandel von Funktionseliten reicht als erklärender Faktor nicht hin. Festzuhalten ist, daß die Wirkung von Straßen auf die Landschaft ab den späten sechziger Jahren statt von einem engen Zirkel miteinander konkurrierender, professionell involvierter Architekten, Ingenieure und Bürokraten nun von interessierten Bürgerbewegungen diskutiert wurden. Die Themen Lärm, Emissionen, Imissionen und Landschafts-»Verbrauch« dominierten nun die öffentliche Diskussion.

---

43 Ebd.

44 Ebd.

45 Alwin Seifert, Vorplanung Autobahnring – Stadtnahe Südtrasse, hier: Entwurf zur landschaftlichen Eingliederung, S. 3, 15.12.1971, SN 180. Der 81jährige Seifert hatte diese Studie zum Münchner Autobahnring für das Ingenieurbüro Dorsch-Consult erstellt.

46 Unausgesprochen trägt zu diesem Hintergrund das Wachstum des Güterverkehrs auf der Straße bei; die Verkehrsdichte auf den Fernstraßen steigt durch das Aufeinandertreffen einer steigenden Zahl von Pkw und Lkw.

47 Erste Ansätze dazu bei Klenke, Autobahnbau, dort auch das Zitat, S. 493. Während der Autor die Arbeit der Landschaftsanwälte im Nationalsozialismus als »ökologische Pionierleistung« mit Folgewirkung darstellt (S. 482), betont er für die frühe Bundesrepublik die »landschaftspflegerische Tradition von Seifert und Todt« (S. 487) und bescheinigt der Diskussion ab den siebziger Jahren dann wieder ökologisches Denken (s. o.). Offenbar sieht er die Arbeit der Landschaftsarchitekten in der Bundesrepublik als relativ unproblematisch an.

Der Nutzen der Distanzierung

Die Bauingenieure suchten nach 1945 eine prononcierte Abkehr von den gestalterischen Ideen der NS-Landschaftsanwälte, die sie als irrational und unmodern disqualifizieren konnten. Politisch war den Ingenieuren daran gelegen, sich vom NS-Autobahnbau und seinen Methoden zu distanzieren; innerwissenschaftlich korrespondierte diese Bewegung mit dem Aufstieg augenscheinlich moderner Methoden wie der Mathematisierung des Straßenbaus; inhaltlich suchten sie damit eine Kontinuität des Fernstraßenbaus über den Nationalsozialismus hinaus zu konstruieren, in der die landschaftliche Eingliederung im Nationalsozialismus als erratisches Zwischenspiel einer diktatorischen Epoche erschien. Die landschaftliche Eingliederung der Autobahnen hatte ihre »Nachkalkulation« durch die Ingenieure seit den fünfziger Jahren erfahren.[48] Nach dem als unvernünftig und romantisch kritisierten Autobahnbau der NS-Diktatur sollten rational nachvollziehbare Methoden Wissenschaftlichkeit und damit Prestige garantieren. Einem gefühlten Naturzugang konnten die Tiefbauingenieure in der Öffentlichkeit leicht die Nähe zu Blut-und-Boden-Vorstellungen zuweisen. Doch auch unter den Vorzeichen der Mathematisierung des Straßenbaus verschwand Landschaft nicht völlig aus dem Blickfeld der ingenieurwissenschaftlichen Experten. In einer breiteren Öffentlichkeit wurde zudem der Landschaftswandel durch Straßenbauten gleichzeitig zum Vorboten und zum Signum der Umweltkrise der siebziger Jahre. Der Bau neuer Autobahnen wurde zunehmend nicht mehr als Gewinn an Mobilität und Landschaftserlebnis angesehen, sondern als Bedrohung und Verlust überlieferter Kulturlandschaften.

48 So charakterisierte bezeichnenderweise der Obmann des Arbeitsausschusses Landschaftsgestaltung in der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen die Arbeit seines Vorgängers Lorenz. Ralf Röth, Straße und Landschaftsgestaltung. Probleme des Arbeitsausschusses »Landschaftsgestaltung« der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen, in: Jahrbuch für Naturschutz und Landschaftspflege 26 (1977), S. 61-72, hier S. 64.