WerkstattGeschichte 21, Ergebnisse Verlag, Hamburg 1998, S. 43-63

■ BARBARA SCHMUCKI

Schneisen durch die Stadt – Sinnbild der »modernen« Stadt

Stadtautobahnen und amerikanisches Vorbild in Ost- und Westdeutschland, 1925-1975

»Bei der Neuordnung und beim Wiederaufbau Düsseldorfs war die Schaffung eines leistungsfähigen Straßengerippes einer der tragenden Gedanken der Stadtplanung. Die Innenstadt ist heute durch moderne Verkehrsadern, welche den Stadtkern mit den übergeordneten Fernstraßen verbinden, durchzogen.«[1]

»Moderne Verkehrsadern« sind die Umschreibung für Stadtautobahnen, die 1960 im Entstehen waren und ein leistungsfähiges Straßensystem für die Zukunft versprachen. Wie in Düsseldorf entstanden in allen deutschen Großstädten in den fünfziger und sechziger Jahren Projekte zu Stadtautobahnen. Nicht nur den Verkehrsplanern galten sie in dieser Zeit als »modern«, sondern auch Stadtplaner, städtische Behörden und politischen Gremien wünschten sich solche Gebilde in ihren Städten. In diesem Beitrag soll dem Phänomen der Stadtautobahn nachgespürt werden. Es geht um die Frage, was das »moderne« ausmachte, das als Argument zugunsten der Stadtautobahnen angeführt wurde, aber auch darum, was eine Stadtautobahn von einer herkömmlichen Autobahn unterschied. Es ist die Frage nach der Bedeutung des Begriffs »modern«, den die Verkehrs- und Stadtplaner im Munde führten.

Die Grundthese dieses Beitrages ist, daß die enorme Beliebtheit der Stadtautobahnen bis in die frühen 70er Jahre nicht mit der meßbaren Zunahme der Motorisierung allein zu erklären ist. Entscheidend war vielmehr die aufkommende Ästhetik einer neuen und »modernen« Urbanität, die im Gefolge der Technisierung der Stadt entstand. Die Stadtautobahn wurde zum Sinnbild der Moderne in der Verkehrsplanung und entsprach damit in ihrer symbolhaften Bedeutung den Wolkenkratzern, die als Inkarnationen der Moderne in der Stadtarchitektur galten.

Vorbild

Die Entwicklung der Stadtautobahnen nahm in den USA, dem am stärksten motorisierten Land, ihren Anfang. Dort stieg der Motorisierungsgrad bereits Ende der zwanziger Jahre auf ein Niveau, das als Massenmotorisierung bezeichnet werden kann.[2]

1 Friedrich Tamms, Verkehr und Gestaltung, in: Ders. u.a., Die Stadtautobahn Düsseldorf. Brücken, Straßen und Hochstraßen der Zufahrt zur Nordbrücke, Bad Godesberg 1960, S. 9.

2 Der Begriff der Massenmotorisierung ist in der Verkehrswissenschaft nicht exakt festgelegt. Aufgrund verschiedener Kriterien kann sie aber bei einem Motorisierungsgrad um 10 Pkws pro Einwohner festgemacht werden. Vgl. Barbara Schmucki, Automobilisierung. Neuere Forschungen zur Motorisierung, in: Archiv für Sozialgeschichte 35(1995), S. 583.

Tabelle 1: Motorisierungsgrad im Vergleich (Einwohner pro Pkw)[3]

	GB	F	D (BRD/DDR)		USA
1907	840	981	3824		608
1915	400	450	2100		77
1925	80	90	400		12
1935	38	30	90		5
1938	25	25	60		5
1945	32	41	231		
1950	21	31	102	242	4
1955	13	13	31	153	3
1960	6	9	13	58	3
1965	8	5	6	26	3
1970	4	4	4	15	2
1975	4	3	3	9	2
1980	4	3	3	6	2
1985	3	3	2	5	2
1990		2	2	3	

Mehr Autos, so könnte man vermuten, führten dazu, daß mehr Autostraßen gebaut wurden. Da aber trotz geringer Motorisierung in Deutschland und Italien »normale« Autobahnen gebaut wurden, müssen andere Gründe für die Entstehung der Stadtautobahn in den USA gefunden werden. Die amerikanischen Städte hatten eine Besonderheit vorzuweisen: Ihre Ästhetik war eine spezifische, versinnbildlicht durch die markante Zeichen setzenden Wolkenkratzer. Diese Hochhäuser, die seit den 1870er Jahren gebaut wurden, galten als Zeichen des Fortschritts und der technischen und wirtschaftlichen Kraft. Ihre Erbauer zeigten mit ihnen Reichtum und konnten für ihre prosperierenden Unternehmen werben. Selbst in den Jahren wirtschaftlicher Stagnation erschienen die immer höheren Bauwerke als Zeichen für eine bessere Zukunft, wie etwa das Empire State Building, das 1931 eröffnet wurde. Wie David Nye ausführte, waren nicht etwa die Bodenpreise, die kaum höher als in Europa waren, für die Höhe verantwortlich, als vielmehr der populärer Geschmack, der diese Häuser favorisierte. Vor allem in den zwanziger Jahren kann von einer regelrechten »scyscraper mania« gesprochen werden.[4] Nye erklärt den Erfolg der Wolkenkratzer mit der »geometric sublime«, und meint damit die spezielle Wirkung oder Erhabenheit, die von der Größe und Form der Objekte und der konstruktiven, technischen Leistung ausgeht. »The object disrupts ordinary perception and astonishes the sense forcing the observer to grapple mentally with its immensity and power.«[5] Diese »subli-

3 Quellen: Heidrun Edelmann, Vom Luxusgut zum Gebrauchsgegenstand. Die Geschichte der Verbreitung des Personenkraftwagens in Deutschland, Frankfurt 1989, S. 14; Max-Erich Feuchtinger, Ein internationaler Überblick über die Frage »Verkehrsstockungen im Stadtzentrum«, in: Internationales Archiv für Verkehrswesen 12(1957), S. 271; Volker Hentschel, Staat und Verkehr. Motive, Ziele und Mittel der Verkehrspolitik westlicher Industriestaaten seit 1880, in: Hans Pohl/Wilhelm Treue, Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886 bis 1986, Stuttgart 1988, S. 71; Verkehr in Zahlen, div. Jg.; Angela Zatsch, Staatsmacht und Motorisierung am Morgen des Automobilzeitalters, Konstanz 1993, S. 185.

4 David Nye, American Technological Sublime, Cambridge (Mass.)/London 1994 (Paperback 1996), S. 100.

5 Ebd., S. 15.

me«, die nicht nur bei Hochhäusern zu beobachten ist, hat nach Nye ganz entscheidend zur Konstruktion der amerikanischen Identität beigetragen. *Geometric sublime* scheint mir auch bei der Realisierung der Stadtautobahn eine Rolle gespielt zu haben.

So waren hohe Motorisierung, eine große Akzeptanz für Großprojekte und eine radikaler ausgeprägte Urbanität der amerikanischen Großstädte der zwanziger Jahre die Voraussetzung für den Stadtautobahnbau in den USA. Darüber hinaus gab es dort in den zwanziger Jahren erstmals spezielle straßentechnische Lehrgänge für Bauingenieure, das sogenannte »Traffic engineering«. Dank dieser besonderen Ausbildung etablierten sich zunehmend Fachleute, die für eine reibungslose Verkehrsabwicklung zuständig waren und den Straßenbau vorantrieben.[6]

Als erste Stadtautobahn, definiert als eine kreuzungsfreie, einfahrbahnige Straße in einer Stadt, wird allgemein der Bronx River Parkway in New York (1923) genannt.[7] Die Idee dieser Straße stand im Zeichen der City Beautiful Bewegung, die auf die neoklassischen Pläne Daniel Burnhams von 1893 für die Weltausstellung in Chicago zurückgingen und bis in die zwanziger Jahre hinein wirkten. Die Vorstellungen dieser Bewegung nahmen vor allem in ausladenden Prachtstraßen (Malls) Gestalt an, Boulevards, wie sie Haussmann in Paris angelegt hatte, die die Städte verschönern sollten.[8] Gleichzeitig entstand auch das Parkway Konzept von Olmsted, das Verkehrsstraßen mit Einrichtungsfahrbahnen für Pferdewagen in romantischer landschaftlicher Einbettung propagierte und seit den 1880er Jahren zur Verbindung mit den Vororten realisiert wurde. Die ersten Parkways führten aus den Zentren der Städte in die Vororte und waren für den Freizeitverkehr gedacht, erhielten aber schon bald Verbindungsfunktionen zwischen den Stadtteilen. In den 20er Jahren kamen diese Anlagen auch dem alltäglichen Berufsverkehr zugute und erhielten eine andere Funktion: »The auto-loving business leaders who sponsored City Beautiful plans wanted to drive to work through imperial vistas, rather than crowded streets, or Olmested-style romantic landscapes.«[9]

Somit wurde die Grundidee der schnellen Einrichtungsfahrbahn, die im Zusammenhang mit der Suburbanisierung zur regionalen Erschließung entstanden war, in den 20er Jahren für Autos für den Fernverkehr erweitert (Autobahnen) und auf den Stadtverkehr eingegrenzt (Stadtautobahnen). Seit dieser Zeit bauten die amerikanischen Stadtverwaltungen vor allem in New York, Chicago und Washington zunehmend mehr Stadtautobahnen.[10] Es handelte sich um Schnellverkehrsstraßen auf Stadtgebiet mit mehreren Fahrspuren und getrennten Richtungsfahrbahnen. Sie waren kreuzungsfrei und nur für Kraftfahrzeuge mit einer Mindestgeschwindigkeit zugelassen. Als Übergang auf das übrige Straßennetz dienten Auf- und Abfahrten.

---

6 Kayser, Umgestaltung des Studiums der Bauingenieurwissenschaften, in: Verkehr und Technik 6 (1948), S. 20-21.

7 James J. Flink, The Automobile Age, Cambridge (Mass.) 1988, S. 270; Victor Gruen, The Heart of our Cities. The Urban Crisis: Diagnosis and Cure, New York 1964, S. 128.

8 Zu den anderen Elementen, die die City Beautiful Bewegung vorschlug, (Zentrum mit einem Platz und klassizistischen Gebäuden, vorstädtische Verbindungen mit einer Autobahn, Spielplätze, Parks etc.), siehe Clay McShane, Down the Asphalt Path. The Automobile and the American City, New York 1994, S. 209-223.

9 Ebd., S. 210.

10 Edward Weiner, Urban Transportation Planning in the United States. An Historical Overview, Washington, D.C., 4. Auflage 1992 (1. Auflage New York 1987).

Die Lust an der großen Stadt kam in dieser Zeit auch in Europa auf. Vor allem die moderne Architektur nahm sich des Städtebaus an und entwickelte als Alternative zu den bedrückenden Wohnverhältnissen in der verhaßten »steinernen Stadt« mit ihren Straßenkorridoren und Mietskasernen neue Städte, die Verwaltungs- und Versorgungseinrichtungen innerhalb und Wohnstandorte außerhalb der City aufwiesen. Schnellstraßen verbanden die einzelnen Funktionen der Stadt. Durch einen regen internationalen Austausch wie z. B. durch den *Congrès Internationaux d'Architecture Moderne* (CIAM)[11] und unter dem Einfluß des amerikanischen Vorbilds entstanden Programme moderner Stadtplanung, die in der Charta von Athen zusammengefaßt wurden und in Le Corbusiers Entwürfen besonders deutlich werden.[12]

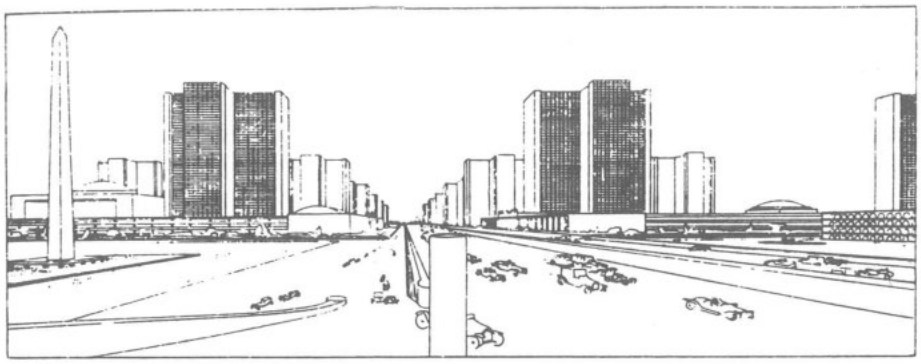

Abb. 1: Plan einer Stadt für 3 Millionen Bewohner. Die City, 1922 [13]

Wie Abbildung 1 belegen auch viele andere Entwürfe, daß Wolkenkratzer und Stadtautobahnen, wenigstens aber Schnellstraßen für Autos, die beiden wesentlichen ästhetischen Komponenten der modernen Städte sein sollten, die durch ihre Größe, Weite und Geradlinigkeit Geschwindigkeit suggerierten. Diese Konzepte und Programme blieben vorerst weitgehend theoretischer Natur und beschränkten sich auf die Avantgarde-Architekten. Ende der dreißiger Jahre jedoch zeigten zunehmend deutsche Bauingenieure, die für den Straßenbau zuständig waren, Interesse an amerikanischen Straßenbauten. New York stieg zum Mekka der Verkehrsplaner auf.[14] Die Entwicklung in den Staaten wurde nun nicht mehr aus den Augen gelassen. »Die Ära der Straßenverbreiterungen ist vorüber, da diese keine im Verhältnis zu den aufgewendeten Kosten stehenden wirtschaftlichen Vorteile bieten. So richtet sich die heutige Tendenz in den Riesenstädten mehr auf den Bau sogenannter «highways», d. h. Schnellverkehrsstraßen, die praktisch keine Kreuzungen auf dem gleichen Niveau ha-

11 CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne) war eine Vereinigung von Avantgarde-Architekten, die sich mit Fragen der Stadtplanung und -gestaltung befaßten und seit 1928 zusammenkam. Aus dieser Vereinigung ging die Charta von Athen hervor, die 1943 publiziert wurde.

12 Eine ausführliche Übersicht über die Konzepte der modernen Stadtplanung liefern: Werner Durth/Nils Gutschow, Träume in Trümmern, Stadtplanung 1940-1950, München 1993, S. 265-295.

13 Willy Boesiger/Hans Girsberger, Le Corbusier 1910-1965, Zürich 1987 (1. Auflage 1967), S. 318.

14 E. Neumann/Max-Erich Feuchtinger, Anforderungen und Durchbildung großstädtischer Verkehrsbauwerke, gezeigt am Beispiel New York, in: Die Bautechnik 12, 16, 18 (1937), S. 141-145, 207-211, 230-233.

ben.«[15] Die Stadtautobahn galt schon in dieser Zeit unter Fachleuten als der höchste Stand der technischen Entwicklung. Sie war entscheidendes Element der neuen Urbanität der 20er Jahre, die in den Konzepten der modernen Architektur und der amerikanischen Entwicklung verwurzelt war.

Modernisierung der Städte durch Autobahnen

In Deutschland wurde der Ruf nach »modernen« Straßenverkehrsanlagen nach dem Zweiten Weltkrieg lauter. Das amerikanische Vorbild gewann in der Praxis der fünfziger und sechziger Jahre im Verkehrsbereich dadurch an Bedeutung, daß die USA nun als besonders »modern« galten[16] und eine Weltvormachtstellung auch im städtischen Straßenbau errungen hatten. Schon im Wiederaufbau Deutschlands nach dem Krieg dienten die Straßen in der Stadt als Neuerungselemente. Während die äußerst kontrovers geführten Diskussionen um den Wiederaufbau oder den Neubau der Städte politisch hohe Wellen schlugen und meist in einer Kompromißlösung endeten, die die Innenstädte in ihrem baulichen Erscheinungsbild der Zeit vor dem Krieg anpaßte, fand der Straßenneubau als Neuerung dagegen einhellige Zustimmung: »Bei dem Wiederaufbau unserer zerstörten Städte sollte deshalb der Beseitigung solcher Engpässe (für den Verkehr, B.S.) in den Durchgangsstraßen und der ausreichenden Entwicklung der Plätze besonderer Aufmerksamkeit gewidmet sein.«[17]

Modernisierung der Städte bedeutete ihre Erneuerung nach verkehrlichen Gesichtspunkten. Nach dem Krieg begannen sich auch in Deutschland spezialisierte Bauingenieure für Stadtverkehrsanlagen zu etablieren, die die verkehrsgerechte Stadt forderten, um den kommenden Kraftverkehr zu bewältigen. Einerseits waren diese Fachleute bereits vor dem Krieg in diesem Bereich tätig gewesen und knüpften nun daran an,[18] andererseits etablierte sich innerhalb des Bauingenieurwesens im Westen wie im Osten eine eigene Disziplin ›Verkehrsingenieurswissenschaft‹, die neue Fachleute ausbildete.[19] In der DDR gab es ab 1952 sogar eine eigene Hochschule für Verkehrswesen (Hochschule für Verkehrswesen »Friedrich List« in Dresden).[20] Ver-

15 Reinhold Niemeyer, Städtebau und Nahverkehr, Leipzig 1941, S. 52.

16 Seit den zwanziger Jahren existieren die Schlagworte »Amerikanismus«, »Amerikanisierung« etc., die den Einfluß Amerikas in Europa umrissen. »Amerika« und »Moderne« wurden zu Synonymen. Alf Lüdtke/Inge Marßolek/Adelheid von Saldern, Einleitung, in: Dies. (Hg.), Amerikanisierung: Traum und Alptraum im Deutschland des 20. Jahrhunderts, Stuttgart 1996, S. 9.

17 Oskar König, Gestaltung der Verkehrsanlagen beim Wiederaufbau zerstörter Städte, in: Verkehr und Technik 10 (1948), S. 140.

18 So etwa Max-Erich Feuchtinger (vgl. Anm. 14), der nach dem Zweiten Weltkrieg zu einem renommierten Verkehrsplaner der fünfziger Jahre wurde. Max-Erich Feuchtinger, Neue Grundlagen für die Beziehung zwischen Kraftverkehr und Städtebau, in: Verkehr und Technik 10(1948), S. 146-152. Aber auch Carl Pirath, einer der wichtigsten Verkehrsfachleute der dreißiger Jahre, erlangte für den Wiederaufbau der Verkehrssysteme der Städte ein zentrale Bedeutung. Vgl. Literaturangaben aus den zwanziger und dreißiger Jahren bei: Erich Möller, Großstädtische Verkehrsprobleme, Hamburg 1949.

19 Kayser, Umgestaltung des Studiums der Bauingenieurwissenschaften, in: Verkehr und Technik 6(1948), S. 20-21; Johannes Schlums, Ausbildung und Einsatz von Verkehrsingenieuren, in: Zeitschrift des VDI 29 (1953), S. 1004-1005; Walther Lambert, Der Aufgabenbereich des Bauingenieurs im Verkehr und sein Beitrag zur Behebung großstädtischer Verkehrsnot, in: Internationales Archiv für Verkehrswesen 6 (1956), S. 121-129.

20 Siegfried Rüger, Technologie des städtischen Nahverkehrs - Ergebnisse und Aufgaben, in: DDR-Verkehr 8 (1982), S. 267-269.

kehrsplanung wurde damit in erster Linie von ausgebildeten BauingenieurInnen betrieben.[21]

Die Straßen sollten nun breiter werden, um mehr Verkehr durchzulassen, vor allem strebten die Verkehrsplaner die Trennung der Verkehrsarten an. Das hieß, soviel Straßenraum zu schaffen, daß alle Verkehrsteilnehmenden eine eigene Fahrbahn (oder Gehweg) erhalten sollten. Den Durchgangsverkehr durch die Stadt wollte man auf Ringe um die Innenstadt legen und ihn damit beschleunigen.[22] Diese Ringe waren in den ersten Aufbauplanungen bereits so groß, daß sie mehrere Fahrspuren in eine Richtung und in ihren Dimensionen große Ähnlichkeit mit Autobahnen aufwiesen. Der Autor des ersten Plans zum Wiederaufbau in München gab sich hoffnungsvoll: »Infolge der Zerstörungen durch die Luftangriffe haben wir eine einmalige Gelegenheit, das vor 120 Jahren bei der Niederlegung der Wälle und Bastionen Versäumte nachzuholen. ... Unser Ring soll als eine etwa 50-70 m breite Straße erstehen, er soll vor allem einmal den übermächtigen Großlastverkehr quer durch die Stadt abfangen und insbesondere die Altstadt von parkenden Autos befreien, von denen er Tausende aufnehmen kann.«[23]

Solche Vorstellungen gab es aber auch in anderen Städten etwa in Dresden.[24] Die west- und ostdeutschen Planung verlief hier parallel. Doch konnten die meisten Pläne nicht umgesetzt werden, denn die akute finanzielle Notlage der Städte beschränkte die Planer auf das Nötigste. War man anfänglich mehrheitlich von einer Neugliederung der Städte vor allem durch neue, moderne Straßennetze ausgegangen, so mußte man sich aus pragmatischen Gründen in den späten 40er Jahren mit der Neugestaltung der Zerstörungsgebiete, die meist mit der Stadtmitte zusammenfielen, begnügen.

Anfang der fünfziger Jahre änderten sich die Aussichten. Mit der neuen Gewichtung der Verkehrsbauten im Wiederaufbau traten auch die Verkehrsingenieure ins deutsche Rampenlicht und priesen sich als neue Fachleute, die die Städte mit Blick auf eine Urbanität, die sich am Verkehr orientierte, modernisieren könnten. Die neue Berufssparte bezog sich bewußt auf das amerikanische Vorbild: »Hier (in der Gestaltung der Stadt) liegt das Betätigungsfeld des *Verkehrsingenieurs*, der bei diesen Planungsaufgaben ein entscheidendes Wort mitzusprechen hat. Erfreulicherweise werden wie in USA bei den Planungsämtern mehrerer deutscher Städte solche Fachleute bereits eingeschaltet.«[25]

---

21 Es gab und gibt auch andere Sparten der Verkehrswissenschaft, etwa die Verkehrsökonomen, die die Auswirkungen des Verkehrs auf die Wirtschaft untersuchen. Verkehrsingenieure sahen ihr Aufgabengebiet im Straßenbau, der Gestaltung der Verkehrswegenetze, Verkehrsknoten, Ermitteln des fließenden und ruhenden Verkehrs, Anwendung statistischer Methoden und Wahrscheinlichkeitsrechnungen zur Berechnung des Verkehrsaufkommens, Regelung des Verkehrs durch Zeichen und Ampeln, Entwurf von Parkplätzen und Garagen, Winterdienst, Beleuchtung und Wirtschaftlichkeitsfragen. Johannes Schlums, Ausbildung und Einsatz von Verkehrsingenieuren, in: Zeitschrift des VDI 29 (1953), S. 1004-1005. Frauen sind erst in den 80er Jahren in diesen Berufszweig eingestiegen.

22 Vgl. Barbara Schmucki, »Verkehrsnot in unseren Städten!« Leitbilder in der Verkehrsplanung Ost- und Westdeutschlands (1945-1990), in: Technikgeschichte 4 (1996), S. 323, 324.

23 Karl Meitinger, Das neue München. Vorschläge zum Wiederaufbau, München 1946, S. 26.

24 1946. Das erste Jahr des großen Dresdner Aufbauplanes, Dresden 1946. Weitere Pläne erwähnen Durth/Gutschow, Träume, 1993.

25 Was sagen wir? – Wachstum der Städte – Raumnot in der Innenstadt: Nahverkehr und Stadtplanung, in: Verkehr und Technik, 3 (1952), 53 f.

Zunehmend erfüllten Ingenieure, die sich mehr den systematisch-technischen Wissenschaften verpflichtet fühlten, wichtige Funktionen bei der Gestaltung der Stadt und traten neben die »künstlerisch« tätigen Architekten.[26]

Neue Struktur

Zur ultimativen Lösung im Straßenbau avancierte um 1950 die Stadtautobahn. Um diese Zeit hielten die Verkehrsexperten erstmals ihre Realisierung auch in deutschen Städten für möglich: »Denn nach der Erschöpfung aller anderen Maßnahmen, (...), ist ein Ausweichen in andere Verkehrsebenen die ultima ratio, wenn es sich hierbei auch zweifellos um sehr radikale und auch zweischneidige Maßnahmen handelt.«[27]

Obwohl eine originalgetreue Übernahme der amerikanischen Bauten mit Skepsis begegnet wurde, sprach aus den Bildern, die gleichzeitig publiziert wurden, die Faszination für die technische Leistung besonders des Hochstraßen- und Brückenbaus.

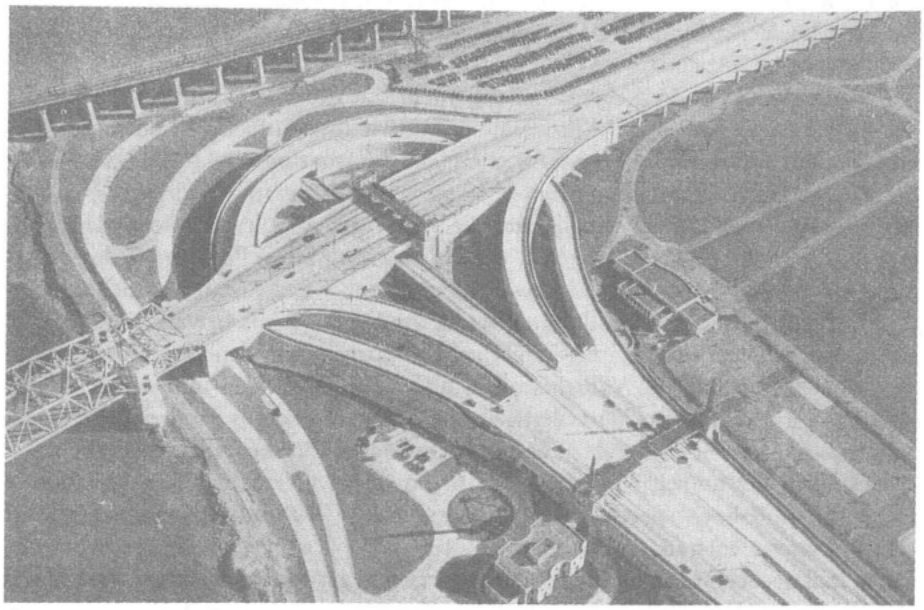

Abb. 2: Kreuzung zweier New Yorker Hochautobahnen,
aus: The National Geographic Magazine, Dezember 1941[28]

Mit der Stadtautobahn bot sich eine neue, technische Lösung für die Kraftverkehrsführung der Großstädte an. Unter dem Eindruck der zunehmenden Motorisierung und dem wirtschaftlichen Wachstum erhielten diese Schnellstraßen immer mehr Aufmerksamkeit, da sie den Verkehr besonders gut nach Verkehrsarten trennten. Stadt-

26 Enno Müller, Verkehrs-Wandlung, in: Internationales Archiv für Verkehrswesen 9(1949), S. 198.
27 Georg Müller, Zur Frage von Hochautobahnen in Großstädten, in: Brücke und Straße 4/5(1951), S. 92.
28 Ebd. Dasselbe Bild, allerdings mit etwas mehr Umgebung bei: Neumann/Feuchtinger, Anforderungen, 1937, S. 208.

autobahnen waren wie Autobahnen ausschließlich für den Kraftverkehr bestimmt. Es waren Straßen neuen Typus für einen neuen Typus des Verkehrs: die schnellen, massenhaft auftretenden Kraftfahrzeuge. Dank der Mehrspurigkeit bewältigten sie eine außergewöhnlich große Zahl an Fahrzeugen und ließen eine sonst in Städten nicht mögliche hohe Geschwindigkeit zu. In der Rangfolge der städtischen Straßentypen, die in der Klassifikation der Stadtstraßen festgelegt war, nahm die Stadtautobahn deshalb dank diesem Ausbaustandard und dieser Verkehrsbedeutung nach Meinung der Verkehrsingenieure den ersten Platz ein.[29] Da der Platz in den Städten für die vielen Straßen enger wurde, um den verschiedenen Verkehrsmitteln eine eigenen Fahrbahn zuzuweisen, plädierte man mit Blick auf die USA für die Erschließung neuer Ebenen in Hoch- oder Tieflagen, die zusätzliche Fahrspuren bieten konnten. Was bisher einzig für Eisenbahnen innerhalb der Stadt in Frage gekommen war, adaptierte nun die Verkehrsplanung für Autos. Diese neuzubauenden Straßen waren dazu bestimmt, den Durchgangsverkehr aufzunehmen, diesen schnell durch die Stadt zu schleusen, den Kraftverkehr möglichst nah ans Stadtzentrum heranzufahren, während die alten Magistralen vorzugsweise zu Straßen für den Zwischenverkehr auszubauen waren. Mit der neuen Struktur im Verkehrsablauf sollte gleichzeitig Modernität in die Städte des Wirtschaftswunders einziehen.

Für die deutschen Verkehrsplaner war nicht nur der Blick in die amerikanische Fachliteratur, die methodische Probleme diskutierte und Fallbeispiele auf Fotos darbot, sondern auch direkter Kontakt wichtig. Die Informationsreise in die USA war eine beliebte Unternehmung und hinterließ stets eine nachhaltige Wirkung.[30] In den fünfziger und sechziger Jahren pilgerten die Stadt- und vor allem Verkehrsplaner immer wieder in die USA, um zu sehen, wie mit den städtischen Problemen, deren vordringlichstes die Verkehrssituation war, umgegangen wurde. Man war sich der Unterschiede etwa in der Form des Stadtstraßennetzes durchaus bewußt, interessierte sich aber vor allem für die amerikanischen Erfahrungen mit den verschiedenen Stadien der Überlastung des Verkehrsraums durch den fließenden und den ruhenden Verkehr mit ihren für das Wirtschaftsleben einer Stadt überaus nachteiligen Folgen. So entspann sich ein intensiver Technologietransfer für Verkehrsbauten.

Seit Mitte der fünfziger Jahre kann man von einer regelrechten Planungseuphorie für Stadtautobahnen sprechen. In Hamburg, Essen (Ruhrschnellweg), Düsseldorf und Hannover entstanden Stadtautobahnen, die teils aufgeständert, teils unterirdisch, teils als Schneisen durch die Städte gelegt und geschlagen wurden. West-Berlin plante bereits 1954 eine Stadtautobahn explizit nach amerikanischem Vorbild, die noch gesamtstädtisch orientiert war und ab 1956 gebaut wurde. In den »Planungsgrundlagen für den städtebaulichen Ideenwettbewerb ›Hauptstadt Berlin‹« war sie

---

29 Festgehalten 1960 in: Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e.V., Begriffsbestimmungen im Straßenbau. 1. Teil: Straßenplanung und Straßenverkehrstechnik, Bielefeld 1960. Die dort aufgestellt Hierarchie Stadtautobahn, Schnellverkehrsstraße, Hauptverkehrsstraße, Verkehrsstraße, Sammelstraße, Anliegerstraße, Weg galt auch 1973 noch. Oehm, Stadtautobahnen, 1973, S. 89.

30 Einige Beispiele: Amerika-Reise vom 6.7. bis 22.8.1952, Stadtrat Fischer, Stadtarchiv München, Wiederaufbaureferat 1098; Otto Sill, Straßenverkehr und Straßenbau in den USA. Eindrücke eines deutschen Verkehrsingenieurs, in: Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen (Hg.), Forschung und Praxis im Blickfeld aktueller Probleme, Bielefeld 1954, S. 87-100; Kurt Leibbrand, Über Stadtplanung und Verkehrsplanung in den USA auf einer Verkehrstagung in Chicago, in: Internationales Archiv für Verkehrswesen 17(1957), S. 381-387; Max Mroß, Eindrücke vom Großstadtverkehr in USA, in: Verkehr und Technik, Sonderheft 1960, S. 32-34.

selbstverständliches Element der Stadtgestaltung. Vier Autobahnzubringer waren vorgesehen, die »anbaufrei an das Zentrum herangeführt« werden sollten.[31] Die Straßen hatten die Funktion der Trennung, verbanden die einzelnen Viertel und galten als Ordnungsfaktor ersten Ranges in der Entwicklung der Stadt. Ein erster Abschnitt konnte 1959 stolz der Öffentlichkeit übergeben werden.[32]

In München genehmigte der Verkehrsplanungsausschuß der Stadt 1955 einen Generalverkehrsplan, dessen wesentlicher Bestandteil eine Stadtautobahn war. Das von Stadtbaurat Högg 1954 entwickelte »Sternprojekt«, das die drei nach München führenden Autobahnen auf dem Altstadtring zusammenführte, sollte als Hochstraße mitten durch die Stadt und Wohngebiete entlang der Theresienwiese (Oktoberfestwiese) gebaut werden.[33] Der Bürgermeister, vor allem aber die Expertenseite begrüßten das Projekt ausnahmslos: »Im Jahre 1955 hat die ›Arbeitsgemeinschaft Deutsche Autobahnen e.V. Frankfurt‹ das ausgearbeitete Projekt mit einem Finanzierungsvorschlag in einer Druckschrift vorgelegt, in der der Oberbürgermeister selbst die ›Sternplanung‹ als geeignete Lösung bezeichnete und es begrüßte, daß die ›in Europa erstmalige Lösung einer Stadtautobahn‹ der Öffentlichkeit vorgelegt wurde. Auf einer internationalen Tagung der Straßenbauer auf dem Brügenstock fand das Münchener Sternprojekt begeisterte Zustimmung, und ebenso in England, wo es in einer Wanderausstellung gezeigt und im Ober- und Unterhaus diskutiert wurde.«[34]

Europa wetteiferte mit Amerika ebenso wie die europäischen Städte untereinander um die modernsten Verkehrsausbauten. Daß die Stadtautobahnen ein internationales Phänomen waren, zeigen nicht nur diese Zitate, sondern auch die internationale »Urban Motorways Conference«, die 1956 in London stattfand. Zur selben Zeit (1957) bewilligte der amerikanische Kongreß 26 Milliarden Dollar für ein Highway Programm, das ebenfalls den Städten zugute kam.[35] Im gleichen Jahr erschien der Generalbericht zum Thema »Verkehrsstockungen im Stadtzentrum«, der die Ergebnisse des XIII. Internationalen Gemeindekongreß des Internationalen Gemeindeverband (IGV) in Den Haag (12.-18.6.1957) publizierte. 23 Länder[36] hatten sich zu ihren Verkehrsproblemen und Lösungswegen geäußert. Alle stark motorisierten Länder klagten über massive Verkehrsprobleme mit Kraftfahrzeugen in Städten. Der internationale Vergleich zeigt die Übereinstimmung in den Lösungsansätzen, die ein wenig nach Motorisierungsstufe der einzelnen Städte variierten. Alle Städte plädierten für einen dringenden Verkehrsausbau, vordringlich der Straßen. Als »höchste Stufe des Verkehrsausbaus« wurde die städtische Schnellverkehrsstraße angesehen, die direkt ins Zentrum der Städte führte und von den meisten Ländern angestrebt wurde. Obwohl die Länder darin übereinstimmten, daß durch die Öffnung des Stadtzentrums mit Hilfe »großzügiger Baumaßnahmen« zusätzlicher Verkehr entstünde, zogen sie daraus

---

31 Der Flächennutzungsplan von 1965 schrieb das Netz der Stadtautobahnen fort. Bodenschatz, Harald, Berlin West: Abschied von der »steinernen Stadt«, in: Klaus von Beyme u.a. (Hg.), Neue Städte aus Ruinen. Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit, München 1992, S. 58-77.

32 Erste Stadtautobahn Europas in Berlin, in: Motorwelt 1 (1959), S. 16.

33 Max-Erich Feuchtinger/A. Rucker/Johannes Schlums, Verkehrsuntersuchung über das Fernverkehrsstraßennetz im Raum München, Bielefeld 1956 (Forschungsarbeiten aus dem Straßenbauwesen, N.F. 27).

34 Rudolf Pfister, Verkehrsplanung München, in: Der Baumeister 3 (1958), S. 182.

35 Lewis Mumford, The Highway and the City, New York 1964, S. 176.

36 Österreich, Belgien, Kanada, Dänemark, Ägypten, Finnland, Frankreich, Deutschland, Großbritannien, Iran, Israel, Italien, Japan, Luxemburg, Malaysia, Niederlande, Norwegen, Südafrika, Schweden, Schweiz, Thailand, USA, Jugoslawien.

nicht die Schlußfolgerung, daß derartige Maßnahmen im Grunde verfehlt wären, sondern gaben statt dessen Hinweise, wie dieser neue Verkehrsfluß zum Zentrum gesteuert werden könne.[37] In der Beurteilung des Berichtes schwang eine Art Stolz mit, indem ausdrücklich darauf hingewiesen wurde, daß die Entwicklung hin zur Stadtautobahn nicht mehr nur ein amerikanisches Phänomen sei. Europa hatte nun auch Stadtautobahnen vorzuweisen.

»Europa« schloß auch die sozialistischen Staaten mit ein. Schon im Wiederaufbau waren parallele Entwicklungen deutlich geworden. Konnten sie kurz nach dem Krieg noch darauf zurückgeführt werden, daß die sozialistische Ideologie und Politik kaum Auswirkungen gezeigt hatte und deshalb auch die Planungen für den Wiederaufbau nicht anders ausfielen als im Westen, so zeigten sich z. B. auch nach der Gründung der DDR weiterhin Übereinstimmungen, gerade im Verkehrsbereich.[38] Sogar die Stadtautobahn, ein so typisch amerikanisches Gebilde, galt auch im Osten als fester Bestandteil einer Lösung der Verkehrsprobleme.

Abb. 3: Stadtautobahn in Chicago/USA[39]
Hermann H. Saitz, Der Verkehr der großen Städte, Berlin 1983, S. 55

Obwohl, um wieder das Beispiel Dresden zu zitieren, die Vorschläge von 1948 nicht verwirklicht waren, untersuchte die Stadt das Projekt einer Stadtautobahn auch in den sechziger Jahren. Unter der Leitung des Stadtarchitekten Ullrich prüfte man die Möglichkeit einer Stadtautobahn von nordwestlicher in südöstlicher Richtung. Die Schlußfolgerung der Brigade Verkehrsplanung gingen aber aufgrund finanzieller Restriktionen dahin, die Stadtautobahn als Reserve offen zu halten und erst einmal das restliche Straßennetz auszubauen. An der Konzeption der Stadtautobahn hielt man weiterhin fest.[40] So sah der Generalverkehrsplan (GVP) von 1967 mehrspurige,

---

37 Max-Erich Feuchtinger, Ein internationaler Überblick über die Frage »Verkehrsstockungen im Stadtzentrum«, in: Internationales Archiv für Verkehrswesen 12(1957), S. 270-278.

38 Zu den Parallelen der Leitbilder der Verkehrsplanung vgl. Barbara Schmucki, »Verkehrsnot in unseren Städten!« Leitbilder in der Verkehrsplanung Ost- und Westdeutschlands (1945-1990), in: Technikgeschichte 4(1996), 321-341; zur Politik vgl. Burghard Ciesla/Barbara Schmucki, Stadttechnik und Nahverkehrspolitik. Entscheidungen um die Straßenbahn in Berlin (West/Ost), Dresden und München, in: Johannes Bähr / Dietmar Petzina (Hg.), Innovationsverhalten und Entscheidungsstrukturen. Vergleichende Studien zur wirtschaftlichen Entwicklung im geteilten Deutschland, Berlin 1996 (Schriften zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte, 48), 373-405.

39 Saitz, Der Verkehr, S. 55.

40 Niederschrift 8. Tagung der SAG »Verkehrsplanung« am 21.12.65, Sächsisches Hauptstaatsarchiv, Bt/RdB, 4.7., Wirtschaft, Verkehr, 4868.

Abb. 4: Hochstraße in Halle an der Saale/DDR
»Thälmannplatz«, aus: Städtischer Verkehr. Handbuch, Berlin 1974 (1977 2. Auflage), Tafel 13.

richtungstrennende, autobahnähnliche Straßen vor.[41] Als Vorbild für die neue Verkehrsstruktur diente auch den Verkehrsexperten in der DDR die USA, von deren Erfahrungen sie zu profitieren hofften: »Die Erfahrung bei der Organisation des Autoverkehrs in den Großstädten (New York, Chicago, Philadelphia, London, Paris, Berlin, u.a.) lehrt, daß Geradlinigkeit der Autoverbindung genau so wie die Ermöglichung hoher Geschwindigkeiten, Bequemlichkeit und Verkehrssicherheit angestrebt wird. Deshalb wird in den Planungen der ausländischen Großstädte immer mehr der Bau von Diametern, Sehnen und Diagonalen vorgesehen. Diese Maßnahmen werden auch durchgeführt, wenn sie mit großem Aufwand für Abriß und Umgestaltung vielgeschoßiger Bauten verbunden sind.«[42]

Bilder von Beispielen aus Amerika publizierte die Fachliteratur ganz selbstverständlich. Die Vorstellungen kopierten die amerikanischen Vorgaben in einem Ausmaß, das bereits an Übereinstimmung erinnert, wie die Abbildungen 3 und 4 verdeutlichten.

Gründe für diese Übereinstimmungen liegen vor allem darin, daß sich Verkehrsplaner viel mehr über ihr Berufsbild als Ingenieure sozialisierten als über ihr politisches Umfeld. In ihrem Selbstverständnis, das sich von den künstlerisch gestaltenden Architekten als sachlich konstruktive Ingenieurswissenschaftler abhob, konnten sie sich hinter Berechnungen zurückziehen, die sie von einem ideologischen Zugriff frei-

41 Vgl. dazu: Barbara Schmucki, Der Traum vom Verkehrsfluß. Geschichte des städtischen Personenverkehrs seit dem Zweiten Weltkrieg im deutsch-deutschen Vergleich unter besonderer Berücksichtigung von München und Dresden, Diss. LMU, München 1998.

42 Kurzeinschätzung des internationalen wissenschaftlich-technischen Höchststandes im städtischen Verkehrswesen, in: H.G. Kupsch, Grundlagen für die städtebauliche Projektierung von Einrichtungen des Verkehrs und der technischen Versorgungsanlagen, 1-15, Bundesarchiv Lichterfelde, DH2, II/10/16.

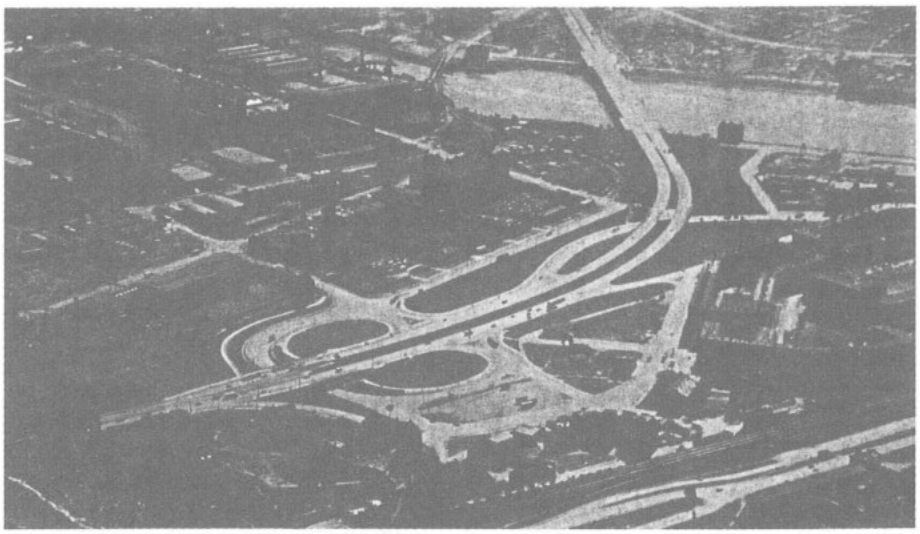

Abb. 5: Autobahn im Süden Hamburgs[43]

zustellen schienen. In ihren Augen ging es allein um die rechnerische Bewältigung von Verkehrsmengen.

Neue Ästhetik

Die Stadtautobahn kann aber nicht allein dadurch erklärt werden, daß sie eine neue, vielversprechende Struktur im Stadtverkehr schaffte. Vielmehr scheint mir hier die Faszination einer neuen Ästhetik eine ebenso gewichtige Rolle gespielt zu haben. Neben der einwandfreien Verkehrsabwicklung garantierten die Stadtautobahnen auch »moderne« Akzente in die Städte zu setzen. Schon Ende der vierziger Jahre finden sich Stimmen, die sie in ihrer »effektivste Ausgestaltung« in der Hochlage favorisierten, die »eine neue Zäsur und ein neues städtebauliches Element in die Großstadt von morgen hineintragen« sollte.[44] Hier zeigen denn erst die Bilder, worauf diese Aussage abzielte: Die ersten Bilder aus Amerika (Abbildung 2) fesseln auch heute noch mit ihrer Größe und Eindrücklichkeit der Stadtautobahnen. Es war die Menge der Fahrspuren, die Vielzahl der Brücken, die Kompliziertheit der Kreuzungsanlagen, schließlich die Flächenausdehnung, die das technische Bauwerk auszeichneten. Die »American Technological Sublime« zeigte auch bei den deutschen Technikern Wirkung. Erste deutsche Erfolgsbeispiele, die Mitte der fünfziger Jahre auftauchten (zum Beispiel Hamburg in Abbildung 5), machen deutlich, wie stark die Faszination des Neuen, wie positiv bewertet die Gestalt der Stadtautobahn und wie wichtig die Form war, über die eine Ähnlichkeit zu den USA hergestellt werden konnte. Für diese großzügige Dimension konnte das Attribut »modern« gar nicht oft genug vergeben werden.

---

43 Otto Sill, Verkehr und Städtebau, in: Helmut Schmidt /Werner Leifermann, Wegweiser durch die Verkehrswirtschaft und ihre Ordnung, Hamburg 1954, S. 115, 119.

44 Josef Wilhelm Korte, Stadtplanung und Verkehr, Jahrbuch der Technischen Hochschule, Aachen 1948, S. 25.

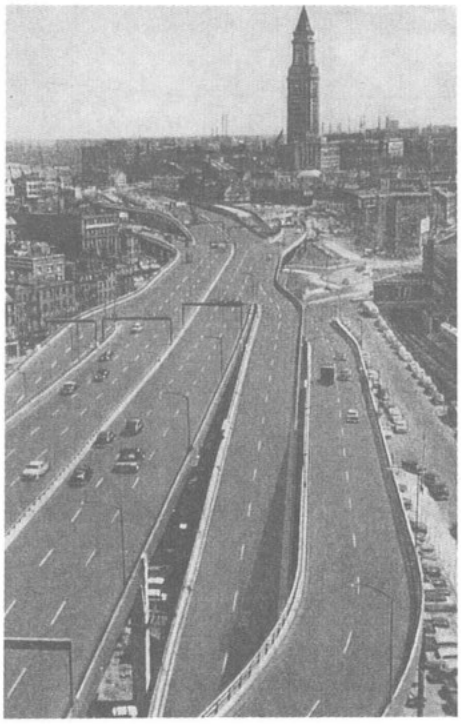

Abb. 6: Expressway in Boston/USA[47]

Die geschwungene Linie dieser Straße, die vielen Fahrbahnen und gigantische Brücken trugen dieselben Züge wie die Anlagen in New York (Abbildung 2). Die Ähnlichkeit zu den USA war nicht zufällig, wie in Fachpublikationen, die die Lösungsmöglichkeiten für Verkehrsprobleme diskutierten, beschrieben wurde: »Die großzügige Lösung der Autobahneinführung in Hamburg sei ein Beweis dafür, wie man schon fast nach amerikanischen Maßstäben auch in Deutschland vorgegangen ist. Beispiele aus dem Ruhrgebiet zeigen, wie man überall versucht, die weitläufigen Siedlungsgebiete mit guten Verbindungsstraßen an die Zentren anzubinden, nach Möglichkeit so, daß die Straßenbahn auf besonderem Bahnkörper in der Mitte geführt wird und Richtungsspuren an den Seiten davon laufen.«[45]

Der Expressway in Boston war ein weiteres Beispiel, das neben New York großen Eindruck machte, denn er tauchte in den verschiedensten Publikationen auf.[46] (Abb. 6) Auch hier sind es die markierten Fahrspuren, die in Deutschland erst Ende der fünfziger Jahre allmählich eingeführt wurden, die Mehrspurigkeit, komplexe Zu- und Abfahrten, vor allem aber die Führung durch Wohngebiete in Hochlage, die die Planer faszinierten. Besondere Aufmerksamkeit erhielten Brücken und aufgeständerte Anlagen. Diese Wirkung erzeugt nicht zuletzt der gewählt Standpunkt des Fotografen, der die Wirkung der außergewöhnlichen Dimensionen noch verstärkte. Die Stadtautobahn schien allen Verkehr bewältigen zu können. Noch Mitte der sechziger Jahre diente die Stadtautobahn in Boston in einer Broschüre des Deutschen Städtetages[48], die im Zusammenhang mit dem »Sachverständigenbericht über eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden« erschien, als leuchtendes Beispiel für gelungene Straßenzüge, um finanzielle Hilfe des Bundes für den Bau solcher Straßen in der BRD einzuwerben.[49]

---

45 Herbert Jensen, Der Wettlauf zwischen Verkehr und Städtebau, Essen 1958 (VÖV-Schriftenreihe, 14), S. 25 f.

46 Hatten New York, Chicago und Washington bereits seit Mitte der zwanziger Jahre Stadtautobahnen zu bauen, galt Boston Mitte der fünfziger mit neuen Lösungen als »state of the art«.

47 Josef Wilhelm Korte (Hg.), Stadtverkehr, gestern, heute und morgen, Berlin/Göttingen/Heidelberg 1959, S. 48.

48 Deutscher Städtetag, Straßen für die Städte. Jetzt muß gehandelt werden!, Köln 1965 (Neue Schriften des Deutschen Städtetages, 15).

49 Josef-Walther Hollatz /Friedrich Tamms (Hg.), Die kommunalen Verkehrsprobleme in der Bundesrepublik Deutschland, Sachverständigenbericht und Stellungnahme der Bundesregierung, Essen 1965.

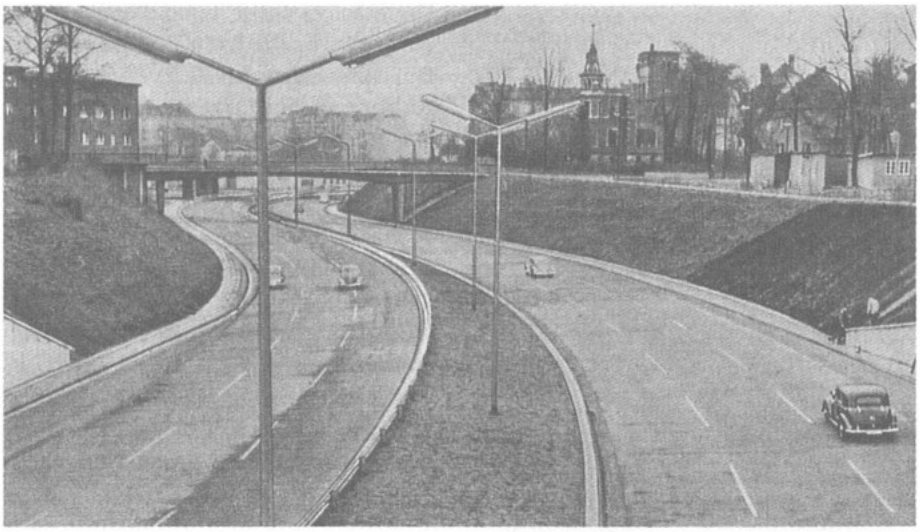

Abb. 7: Berliner Stadtautobahn[50]

Die technische Problemlösung überzeugte in den fünfziger Jahren. Vor allem Bilder müssen auch unter diesem Gesichtspunkt betrachtet werden. Die Verkehrsplaner empfanden ihre Bauten nicht nur als zweckmäßig, sondern ihre äußere Erscheinung auch als ästhetisch. Erst mehrere Bilder nebeneinander machen deutlich, welche ästhetische Einheitlichkeit der Stadtautobahnbau aufwies. Die allgemeine Faszination für große Dimensionen im Straßenbau ist unverkennbar, die geschwungenen Formen, die Vielgliedrigkeit durch Abzweigungen, Flutlichter und ein weiter Blick vermochten die Verkehrsplaner zu fesseln. Die Wohngebiete, die die Autobahnen durchschnitten, traten unter der gewählten Perspektive des Neuen in den Hintergrund. Was für die Verkehrsplaner zutraf, sollte auch für die anderen gelten: »Er (der Großstadtmensch, B.S.) empfindet auch, daß sich moderne Verkehrsbauten bei glücklicher Zusammenarbeit der Städtebauer und Verkehrsingenieure durchaus ästhetisch in das Stadtbild einfügen und daß zweckmäßige und reife Lösungen hier wie in der Technik überhaupt zugleich harmonisch und elegant wirken.«[51] Sie schienen recht zu haben, angesichts der Tausenden von Zuschauern, die bei der Eröffnung der Berliner Autobahn zusammenströmten.

Auch in den sozialistischen Staaten überzeugte die Ästhetik der Stadtautobahn. So wurden Bilder der neuen Hochstraße in Düsseldorf in einem der wichtigsten Verkehrsplanungspapiere der DDR veröffentlicht.[52] Da in der DDR eigene Vorzeigeobjekte fehlten, griff man unumwunden auf westdeutsche Beispiele zurück. Die Ästhetik paßte auch in der DDR, denn nicht nur die Präsentation der Bauwerke war identisch,

---

50 Erste Stadtautobahn Europas in Berlin, in: Motorwelt 1(1959), 17.

51 Sill, Verkehr, 1954, S. 123.

52 Hochschule für Verkehrswesen »Friedrich List« (Hg.), Außerordentlicher Forschungsauftrag erteilt durch (Gerhard) Rehbein in Übereinstimmung mit dem Ministerium für Verkehrswesen mit Unterstützung von (Horst-Guido) Müller unter der verantwortlichen Leitung von (Herbert) Hider. Zur Schaffung von Grundlagen für die weitere Entwicklung des Verkehrs in den Städten unserer Republik (DDR), Bd. 2, Grundsätze für die Abwicklung eines sicheren und flüssigen Straßenverkehrs unter Berücksichtigung eines steigenden Motorisierungsgrades, Berlin 1961, S. 78.

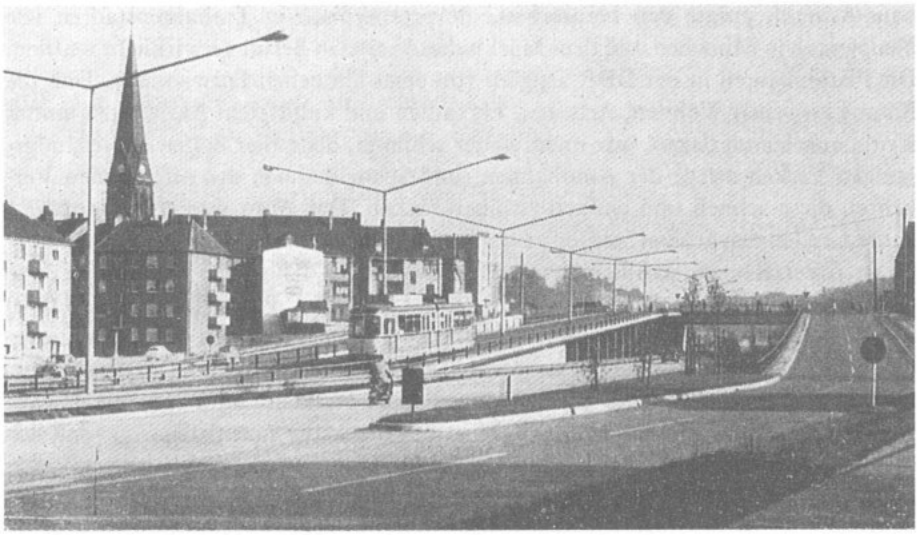

Abb. 8: Essen, Ruhrschnellweg[53]

sondern sogar die Motive selbst. Der Kommentar zur Abbildung der Düsseldorfer Hochstraße bestätigt dieses Urteil: »Sie (Hochstraßen, B.S.) sind durchsichtige Bauwerke und zerschneiden die Stadt nicht, einmal da sie rein optisch nicht als Mauer wirken und zum anderen, da der Verkehr unter ihnen ungestört weiterfließen kann. ... Der Fußgängerverkehr wird nicht gestört. Die Fläche unter den Hochstraßen kann auch durch den ruhenden Verkehr genutzt werden.«[54]

Die Community der Straßenbauer in Ost und West stimmte bis in die bildliche Vorstellungswelt hinein überein. Moderne Schnellstraßen hatten auf der ganzen Welt die gleiche Ästhetik[55]. Die Konstruktion war zugleich Form, die Form gleichermaßen konstruktives Element. Schönheit erschloß sich über Leistungsfähigkeit, Funktionalität und große Dimensionierungen, die aussahen wie Amerika.

Doppelte Modernisierung: Verkehrs- und Stadtplanung

Der Verkehrsplanung zog die Stadtplanung in den sechziger Jahren nach. Der Boden war teuer und knapp geworden. Die neuen Konzepte hießen Verdichtung und Citybildung. Unter dem Eindruck von Fourastiers Perspektiven der Tertiarisierung gingen die Architekten nun davon aus, daß neben den verdichteten Zentren mit Konsum- und Arbeitsplatzangeboten komfortable Hochhaussiedlungen am Rand der Städte in grüner Umgebung die Menschen aufnehmen würden, um eine möglichst große Ausnützung zu erhalten. Gleichzeitig revolutionierten die Fortschritte in der Bautechnik wie die industrielle Vorfabrikation das Bauwesen.[56] Eine neue Hoch-

53 A. Bockemühl/F. Bandi, Die Trennung des öffentlichen und des privaten Verkehrs: ein Gebot für die Gesundung der Städte, 35. Internationaler UITP-Kongreß in Wien 1963, Brüssel 1963, S. 58.

54 Ebd. Bd. 2, S. 73.

55 Vgl. Abb. der Autobahn in Warschau in: Hermann Saitz, Der Verkehr.

56 Klaus von Beyme u.a. (Hg.), Neue Städte aus Ruinen. Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit,

haus-Ästhetik prägte den Häuserbau, die prototypisch in Trabantenstädten wie Neuperlach in München und dem Märkisches Viertel in Berlin verwirklicht wurden. Die Plattenbauten in der DDR zeugten von einer ähnlichen Entwicklung. Daß die Räume zwischen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und kulturellen Aktivitäten immer weiter auseinanderlagen, war nicht weiter schlimm, denn hier halfen die leistungsfähigen Verkehrswege der Autobahnen (und Schnellbahnen des öffentlichen Verkehrs), diese schnell und einfach zu überbrücken. Das Auto war zum Hauptverkehrsmittel in den großen Städten geworden. Alle Prognosen – so etwa die Shell-Prognose, die errechnete, daß sich die Anzahl Pkws von 1970 bis 1985 verdoppelte, was ziemlich genau der Realität entsprach (1970: 13.941.000 Pkw; 1985: 25.845.000) – wiesen darauf hin, daß diese Entwicklung im gleichen, rasanten Tempo weitergehen würde. Die jährliche Zuwachsrate an Autos in der BRD von 5% (in den Städten noch höher) stand der eines jährlich neugebauten Straßenraumes von nur 3% gegenüber. Die Autobahnen versprachen hingegen, die Städte zu entballen, so »daß sich viele Großstadtbewohner vor den Toren ihrer Stadt neu ansiedeln. Hier leben sie zwar außerhalb der kommunalen Grenzen, gehören jedoch fest zum großstädtischen Lebensraum, weil in der Regel der Arbeitsplatz im Zentrum der Großstadtregion liegt.«[57] Jetzt waren bauliche Eingriffe auch von den Stadtplanern gefordert, das was die Verkehrsfachleute schon lange forderten, hatte Akzeptanz errungen. Die Forderungen nach einem Sanierungsgesetz, das im Städtebaufördergesetz von 1971 auch Gestalt annahm, unterstrichen nur, wie dringlich nun eine »rasche Modernisierung der angeblich schon längst überholten Ergebnisse des Wiederaufbaus«[58] schien.

Krise der Modernisierung

Nicht alle begrüßten die Stadtautobahn als Trägerin der Modernisierung der Städte. Kritische Stimmen, die das Empfinden für das »moderne« nicht teilten, vermochten bereits in der Boomphase die Ausführungen der Planungen teilweise zu verhindern. So wandte etwa in München 1958 der Baureferent, ein Architekt, gegen das Hochstraßenprojekt mitten durch die Stadt ein: »Unter der Straße entsteht ein breiter dunkler Streifen, der keine Vegetation zuläßt und der gepflastert werden muß, um eine Verwahrlosung zu verhindern.«[59] Zudem erhebe sich die Straße bis zum zweiten Stock der Wohnhäuser und verdunkle die Wohnungen. Die Stadtautobahn wurde in dieser Form schließlich nicht gebaut. Die Gegenargumente, die ihr doch zum Durchbruch verhelfen sollten, machen vor allem die Windschutzscheibenperspektive[60] der

München 1992, S. 24; Bernhard Schäfers /Gabriele Köhler, Leitbilder der Stadtentwicklung. Wandel und jetzige Bedeutung im Expertenurteil, Pfaffenweiler 1989 (Beiträge zur gesellschaftswissenschaftlichen Forschung, 7), S. 26, 38-42.

57 Shell AG, Straßenverkehr 1985, Hamburg 1970.

58 Beyme, Neue Städte aus Ruinen, S. 27.

59 Fischer/Zametzer, Verkehrsplanung München 1958, in: Der Baumeister 4(1958), S. 270.

60 Ausdruck dafür, daß Stadtverkehrsplaner vor allem Männer mittleren Alters und gutem Einkommen sind, die Autofahren und außerhalb der Stadt in mit Pkws zu erreichenden Gebieten wohnen. Durch ihren bevorzugten Gebrauch des Automobils nehmen sie unabsichtlich eine Perspektive aufs Verkehrsgeschehen ein, die durch den Gebrauch des Autos geprägt ist. Dieser Ausdruck wurde von der neuen Generation Verkehrsplaner Ende der 70er Jahre geprägt, die anfingen, ihre Zunft einer kritischen Betrachtung zu unterziehen. Etwa: Rudolf Menke, Stadtverkehrsplanung. Ein neues Konzept für die städtische Generalverkehrsplanung, Stuttgart/Köln/Mainz 1975 (Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik, 53).

Urheber deutlich: Die tangierten Gebiete wurden als so minderwertig abgestempelt, daß die Autobahn ihnen gar zu einer Aufwertung verhelfe und »unter der Bahn sollte von mir gar kein Gras gepflanzt werden. Die Parkraumnot wird die richtige Flächennutzung bestimmen, eventuell in zwei bis drei Etagen.«[61]

Exkurs

1956 meldete sich Alwin Seiffert, seines Zeichens Landschaftsanwalt und entscheidender Mitgestalter im Autobahnbau der Nationalsozialisten zu Wort.[62] Er widersprach heftig der Planungsvorstellung, den Englischen Garten autobahngleich zu durchqueren. Als »klassischer« Autobahnbauer wandte er sich damit gegen ein Stadtautobahn, plädierte vielmehr für eine herkömmliche Autobahn in Form einer nördlichen Umfahrung Münchens. Sein Argument richtete sich gegen den Schwerverkehr, der innerhalb der Stadt zuviel Lärm und Abgase produzierte und durch die geplante neue Brücke über die Isar nur verstärkt werden würde: »Die Stadt München hat die Leiter zweier der bedeutendsten deutschen Ingenieurbüros mit der Prüfung aller für München aufgestellten Verkehrspläne beauftragt. Wenn diese Sachverständigen der Meinung sind, daß eine neue Hauptverkehrsstraße zwischen Freimann und Ramersdorf nicht notwendig ist, so wird das seine Richtigkeit haben. Ich gestatte mir diese Meinung nicht zu teilen. Mit beiden Herren habe ich jahrelang als landschaftlicher Berater zusammengearbeitet, als sie als Reichsbeamte von Berlin aus Autobahnen planten und bauten. Von beiden bin ich mehr als einmal angepfiffen worden, wenn ich mit jenen für jeden ehrlichen Straßenbauer von damals abwegigen Vorschlägen kam, die heute Selbstverständlichkeit sind und auf denen nicht zuletzt der Ruhm der deutschen Reichsautobahnen beruht.«[63]

An diesem Beispiel wird zweierlei deutlich: Zum einen zeigt es die Besonderheit der Stadtautobahn, die in den Augen der klassischen Autobahnbauer keine vollwertige Autobahn darstellte. Man war viel eher bereit, gewachsene Natur zu zerschneiden als mitten durch städtische Strukturen zu bauen. Zum andern belegt Seiferts Intervention einmal mehr, wie groß die Kontinuität von Vorkriegs- und Nachkriegsverkehrsplanungen war. Was schon lange für die Stadtplaner und -planungen bekannt ist, gilt gleichermaßen für den Verkehrsbereich.[64]

Gab es in den fünfziger und sechziger Jahren über vereinzelte negative Äußerungen – sei das nun Konservatismus, Geldmangel oder Unsicherheiten in der Zuständigkeit – keine grundlegende Kritik, so kann erst in den siebziger Jahren ein Wandel festgestellt werden. Auf der einen Seite beklagten namhafte, schon seit den fünfziger Jahren etablierte Experten den unvollständigen Ausbau der Stadtautobahnen und plädierten ganz entschieden für deren Ausbau in Form eines zusammenhängenden Netzes, das die ganzen Städte durchziehen sollte. Einem solchen Plädoyer ist zu entnehmen, daß

61 Entgegnung von Högg, vormaliger Baureferent vor Fischer, in: Der Baumeister 6(1958), S. 429-430.

62 Vgl. dazu den Beitrag von Thomas Zeller in diesem Heft.

63 Alwin Seifert, Verkehrsplanung im und um den Englischen Garten, in: Autobahn im Englischen Garten? München 1956, Stadtarchiv München, Bauamt – Wiederaufbauamt 1096.

64 Werner Durth, Verschwiegene Geschichte. Probleme der Kontinuität in der Stadtplanung 1940-1960, in: Die Alte Stadt 14(1987)1, S. 28-50; zum Verkehr Schmucki, Traum, 1998.

die umfangreichen Planungen der späten fünfziger und sechziger Jahren noch keineswegs verwirklicht waren und die USA hier immer noch als Maßstab galten: »Keine deutsche Stadt verfügt aber schon über ein zusammenhängendes gut funktionierendes Netz von Schnellstraßen oder Autobahnen in ihrem Stadtgebiet, wie es in den USA heute selbstverständlich ist. In vielen Städten konnten jedoch schon mehr oder weniger umfangreiche Teile des jeweils geplanten Netzes realisiert werden. Die Leistungen im Autobahnbau in Berlin müssen besonders hervorgehoben werden.«[65] Das große Vorbild blieb unerreicht – und hatte doch so viel versprochen.

Auf der anderen Seite regte sich in der Öffentlichkeit Widerstand gegen Autobahnen und Autobahnprojekte. Berlin ist vielleicht das bekannteste Beispiel. Im Westteil der Stadt waren mit Blick auf eine Wiedervereinigung (Generalstraßenplan Bonatz 1956) in den sechziger Jahren besonders große Projekte verwirklicht worden. Als 1973 die Ost-Tangente Mariendorf über Neukölln nach Kreuzberg fertiggestellt war, offenbarte sich ihre Kehrseite. Die Autobahn griff in Altbaubezirke ein, zerstörte Parks und Erholungsgebiete, zerschnitt Wohngebiete und isolierte einzelne Stadtteile. Die ersten Gegen-Initiativen gingen von den PächterInnen der Mariendorfer-Kleingarten-Parzellen Anfang 1970 aus. Daraus entstand die »Bürgerinitiative Kreuzberg-Neukölln«. Die AktivistInnen entwarfen Gegenkonzepte wie flexible Schnellstraßen auf Stahlbrücken, die billiger seien und solange bestehen bleiben sollten, bis der öffentliche Verkehr eine echte Alternative darstellen werde. Und sie forderten eine Beteiligung der Betroffenen an den zukünftigen Planungen.[66]

Das Beispiel stand nicht allein. Überall in Westdeutschland machte sich seit Ende der sechziger Jahre im Zeichen eines sich wandelnden Umweltbewußtseins Widerstand von seiten der Betroffenen breit.[67] Während zahlreiche Generalverkehrspläne der 70er Jahre und namhafte Verkehrsexperten (z. B. des Aachener Instituts für Verkehrswesen oder K.H. Schächterle, TU München) immer noch umfangreiche Stadtautobahnnetze vorschlugen, waren zu gleicher Zeit die Berliner Westtangente, der Altstadtring in München, der Kölner Stadtautobahnring, die Reuterstraße in Bonn, die Innenstadttangenten in Düsseldorf oder mehrere Schnellstraßen im Ruhrgebiet politisch heftig umstritten. Die Stadtautobahn hatte ihr »modernes« Image verloren. Ihre Ästhetik vermochte nicht mehr zu überzeugen, die Kritik vermerkte, daß sie enorme Mengen Raum verschlangen, auf weiten Strecken durch Grünanlagen führten und Wohn- und Lebensqualität zerstörten.[68] Nach der neuen Einschätzung führten Stadtautobahnen in keinem Fall zu einer Modernisierung der Städte, sondern ganz im Gegenteil, sie zerstörten die Städte, weil sie irreversible Schneisen schlugen. Im Gegensatz zu den vereinzelten kritischen Stimmen der fünfziger Jahre, waren die Proteste der 70er nachhaltig und Ausdruck eines veränderten Bewußtseins, das nicht nur die öffentliche Wahrnehmung betraf, sondern auch die Gruppe der Experten sel-

---

65 Stadt und Verkehr. Vorträge und Referate von der Tagung der Arbeitsgruppe Planung und Verkehr – Stadtstraßen am 29. und 30. September in Stuttgart, Bonn-Bad Godesberg 1973, S. 15.

66 Verkehrsplanung als politisches Handeln, in: Baumeister 67 (1970), S. 1466-1469.

67 Bürgerinitiative Westtangente (Hg.), Stadtautobahnen, ein Schwarzbuch zur Verkehrsplanung, Berlin 1976.

68 Vgl. K. u. G. Stefes, Der Ausbau der Reuterstraße zur Entlastungsstraße. Analyse einer Verkehrsplanung. Auswirkungen einer »autogerechten« Straße auf das Wohnumfeld, Bonn 1976 (hekt. Examensarbeit am Geographischen Institut der PH Bonn); Heiner Monheim, Verkehrsberuhigung. Beginn einer Trendwende in der Stadt- und Verkehrsplanung, in: Paulhans Peters (Hg.), Fußgängerstadt, München 1977, S. 53-61.

ber. Anfang der siebziger Jahre merkten auch Teile der deutsche Fachwelt die Verödung der amerikanischen Kernstädte an. Die Ansicht brach sich Bahn, daß die Nutznießer der Stadtautobahnen vor allem die meist weit draußen wohnende leitende Angestellte und Freiberufler waren, die ihre Büros in der City im Berufsverkehr auch über für europäische Verhältnisse große Entfernungen schnell erreichten. Die Verkehrsplaner zogen nun neue Vorbilder heran, z. B. die Regierung des Staates Massachusetts, die den Bau verschiedener Abschnitte von Stadtautobahnen im Großraum Boston gestoppt hatte. Den Forderungen der Zeit entsprechend setzte man nun auf Verkehrsberuhigung. Diese wurde mit ganz unterschiedlichen Strategien verfolgt: Die Bürgerinitiativen und eine neue Generation von Stadt- und Verkehrsplaner wollten eine grundsätzliche Verkehrsberuhigung und die Einschränkung des Individualverkehrs. Wohnzonen sollten nun durch Bündelung des Verkehrs auf Autobahnen, Schnellstraßen und breit ausgebauten Hauptstraßen vom Verkehr befreit und beruhigt werden. So blieb die Stadtautobahn zwar erhalten, verlor aber zunehmend ihre großzügigen Dimensionierungen der fünfziger und sechziger Jahre. Ihre Funktion war nicht mehr Form. Vielmehr sollte sie im Zeichen einer anderen Form von Urbanität, zugunsten von Lebensraum, in den Untergrund verschwinden.[69]

Schluß

Stadtautobahnen waren besonders nach dem Krieg für die deutschen Städte das ideale Element für die Erneuerung der zerstörten Städte, denn sie vereinigten neue ästhetische Komponenten mit der erwünschten Massenmotorisierung. Insofern stellten sie in materieller wie in immaterieller Hinsicht ein Sinnbild der erstrebten Modernisierung dar. Der Begriff der Modernität bedeutete, daß Straßen ausschließlich für das neue Verkehrsmittel Auto bestimmt sein sollten. Der Akzent verschob sich weg vom Wiederherstellen der zerstörten Städte zur Neuerrichtung »moderner« Nachkriegszentren.[70] Die Autobahnen waren dabei die positive Visualisierung der zunehmenden Motorisierung des Individuums und damit ein Faktor, an welchem Modernisierung gemessen werden konnte. Autobahnen standen für eine neue Ästhetik sowie einen neuartigen gestalterischen Ausdruck, indem sie eine noch nie dagewesene Geschwindigkeit, Leistungsfähigkeit und Sicherheit im öffentlichen Raum boten. Die Stadtautobahnen stellten ferner die Lösung der negativen Auswirkungen der Motorisierung in Aussicht, indem sie als Antwort auf den »Verkehrsinfarkt der Städte« gesehen wurden. Neben diesen konkreten verkehrspolitischen Funktionen richteten sie sich in ihrer Ästhetik deutlich an den Vorbildern der Konzepte des modernen Städtebaus der 20er Jahre aus und waren auch in immaterieller Hinsicht Ikonen der urbanen Modernisierung.

Verkehr und vor allem Autoverkehr war seit dem Zweiten Weltkrieg zum bestimmenden städtebildenden Faktor aufgestiegen, der Entwurf von neuer Urbanität

---

69 Der Effekt dieser Stadtautobahnen, so wurde von der GegnerInnenseite argumentiert, sei einerseits ein verkehrserzeugender, andererseits widerspräche das Konzept dem Stadtgefüge, in welchem Straßen selten unbewohnt sind. Michael Höppner, »Fahrradverkehr als Beitrag zur prinzipiellen Verkehrsberuhigung«, in: Freimut Duve (Hg.), Verkehr in der Sackgasse - Kritik und Alternativen, Reinbek 1979, S. 175-204, 184.

70 Vgl. auch Axel Schildt, Moderne Zeiten: Freizeit, Massenmedien und »Zeitgeist« in der Bundesrepublik der fünfziger Jahre, Hamburg 1995, S. 29.

war entscheidend durch den Verkehr geprägt. Verkehrsplanung und Stadtplanung standen in den städtischen Verwaltungen als gleichberechtigte Elemente nebeneinander und sollten dazu beitragen, das neue Verkehrsmittel Auto in die Städte einzupassen. So entstanden die Konzepte der verkehrsgerechten Stadt in den fünfziger und der autogerechten Stadt in der sechziger Jahren. Verkehrsschneisen durch die Städte galten als Ordnungs- und Auflockerungselemente, die den Verkehr nach Verkehrsarten trennen und gleichzeitig die Baudichte auflockern sollten. Nicht zuletzt vermochten sie aber auch durch eine gelungene Gestaltung, städtebauliche Akzente zu setzen. In dieser Hinsicht waren es wieder die Stadtautobahnen, die sich vor allen anderen Straßentypen auszeichneten und durch ihre Dimensionen besonders markante Zeichen setzten. Technischer Funktionalismus prägte die neue Ästhetik der neuen Urbanität; die Stadtautobahn war eine ihrer wichtigen Komponenten.

Eine wichtige Rolle für die Einschätzung der Stadtautobahn spielte die Vorbildfunktion der USA. Die Fachleute für Stadtstraßen zogen nie einen Vergleich mit den ›normalen Autobahnen‹, den Fernautobahnen. Vielmehr waren es immer die amerikanischen Städte, die verfolgt und beobachtet wurden. Wirkten sich die Blicke in die amerikanischen Städte der zwanziger und dreißiger Jahre in dieser Zeit auf die theoretischen Konzepte der Avantgarde-Architekten aus, so fanden die Formen der neuen Urbanität nach dem Zweiten Weltkrieg vor allem im Verkehr verstärkte Realisierung. Ein Grund dafür war, daß im Nachkriegsdeutschland mit der Motorisierung gerechnet wurde, welche die USA schon vor dem Krieg erlebt hatte. Sowohl Fachwissen der amerikanischen Ingenieure als auch die Gestalt der Städte und Straßen galten in Deutschland als fortschrittlich, besonders modern.[71] Erst seit den 70er Jahren kehrte sich diese Vorbildfunktion ins Negative.

Nicht die deutschen Fernautobahnen waren Vorbild, sondern die amerikanischen Stadtautobahnen, da diese aus den Elementen ›Stadt‹ und ›Autobahn‹ bestanden, durch die Stadt in die City hinein oder an sie herangeführt wurden und zu den Schnellstraßen zählten, die einen autobahnähnlichen Charakter besaßen. Wie bei einer Überlandautobahn waren sie durch Richtungstrennung, Zufahrtsbeschränkung auf Kraftfahrzeuge, Mindestgeschwindigkeit (80 km/h) und durch niveaufreie Knotenlösungen gekennzeichnet, die einen zügigen Verkehrsfluß garantieren, sowie eine große Leistungsfähigkeit gewährleisten sollten. Halten und Parken waren verboten. Sie wiesen kleinere Anschlußstellenabstände auf (0,5-2 km, statt 5-20 km) und brauchten Beleuchtungsanlagen, dafür waren keine Raststätten und Tankstellen notwendig.[72] Stadtautobahnen führten meist durch bebaute Gebiete, wo Platz äußerst knapp war. Oft konnten sie deshalb nicht in ganz reiner Form gebaut werden. Die Führung durch städtisches Gebiet war die spezielle Herausforderung, für deren Lösung die Überlandautobahnen keine Hilfe boten und deshalb nicht als Vorbild in Betracht gezogen wurden.

Stadtautobahnen waren kein westdeutsches Phänomen. Es gab analoge Pläne für solche Straßen in den Städten der DDR. Auch wenn Stadtautobahnen dort kaum ver-

---

71 »Es ist nur natürlich, daß man bezüglich städtischer Hochstraßen die Ausführungen und Erfahrungen des höchstmotorisierten Landes, der USA, hinsichtlich ihrer Anwendbarkeit auf deutsche Verhältnisse prüft.« Müller, Frage, 1951, S. 92.

72 Oehm, Stadtautobahn, 1973, S. 90. Schnellverkehrsstraßen sind ganz ähnlich gestaltet, weisen aber eine weniger »reine« Form auf, denn sie sind nicht immer anbaufrei und nicht ausschließlich beschränkt auf Kraftfahrzeuge.

wirklicht werden konnten, zeigten vor allem Bilder der Verkehrsplanung, wie identisch die Wünsche nach der autogerechten Stadt, wie ähnlich sich die Gestalt der modernen Verkehrsanlagen mit Stadtautobahnen in den fünfziger und sechziger Jahren in der BRD und der DDR waren. Die Autobahneuphorie ist in diesem Zeitraum in ganz Europa zu beobachten.[73] Die Community der Verkehrsingenieure fühlte sich ungeachtet der politischen, ideologischen und wirtschaftlichen Gegensätze und Unterschiede durch diesen gigantischen Straßenbau herausgefordert und erhob sie einhellig zum Königsweg aller Verkehrslösungen.

Seit Mitte der siebziger Jahre hat sich diese Einschätzung geändert, niemand sprach mehr davon, daß Hochstraßen und breite Schneisen modern und damit wünschenswert sein könnten. Stadtautobahnen blieben zwar weiterhin ein Element der städtischen Straßenplanung und sind heute keineswegs aus den Städten verschwunden, sie galten aber nicht mehr als positives städtegestaltendes Element. Diese veränderte Wahrnehmung hing mit der Neubewertung der Modernität zusammen. Andere schlagkräftige Termini wie etwa »umweltgerecht« ersetzten zunehmend das Attribut »modern«.

73 Colin Buchanan, Traffic in Towns, London 1963; George Kammann, Mit Autobahnen die Städte retten? Städtebauliche Ideen der Express-Strassen-Planungen in der Schweiz 1954-1964, Zürich 1990; Tomas Ekman, Vision in Solid Form: A Comparison between two Solutions to the Traffic Problem in Stockholm, 1941 and 1992, Vortrag auf der Tagung in York »Suburbanising the Masses«, November 1997.