



Benjamin Steininger. *Raum-Maschine Reichsautobahn.* Berlin: Kulturverlag Kadmos, 2005. 192 S. (broschiert), ISBN 978-3-86599-002-0.

Reviewed by Reiner Ruppmann

Published on H-Soz-u-Kult (September, 2005)

B. Steininger: Raum-Maschine Reichsautobahn

Nach nur rund 20 Monaten Bauzeit weihte Adolf Hitler am 19. Mai 1935 mit großem propagandistischem Aufwand den Autobahn-Abschnitt Frankfurt am Main â Darmstadt als erste Teilstrecke des zunÃchst auf rund 7.000 km LÃnge geplanten deutschen FernstraÃennetzes ein. Leicht verspÃtet zu diesem siebzigsten JubilÃum verÃffentlicht der Kulturverlag Kadmos eine Autobahn-Studie, die als Magisterarbeit im Fach Kulturwissenschaft an der Humboldt-UniversitÃt zu Berlin entstand. Im Hinblick auf die beachtliche Anzahl bisher erschienener Arbeiten zum Thema âReichsautobahnenâ Monografien zur Geschichte der Reichsautobahnen 1933-1943 (in aufsteigender Reihenfolge nach Erscheinungsjahr geordnet): Kaftan, Kurt, Der Kampf um die Autobahnen. Geschichte der Autobahnen in Deutschland 1907-1935, Berlin 1955; Stommer, Rainer (Hg.), Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reiches, Marburg 1982; Windisch-Hojnacki, Claudia, Die Reichsautobahn. Konzeption und Bau der RAB, ihre Ãsthetischen Aspekte, sowie ihre Illustration in Malerei, Literatur, Fotografie und Plastik (Diss.), Bonn 1989; Kornrumpf, Martin, Hafraba e.V. Deutsche Autobahnplanung 1926-1934, Bonn 1990; SchÃtz, Erhard; Gruber, Eckhard, Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der âStraÃen des FÃhrsâ 1933-1941, Berlin 1996; Zeller, Thomas, StraÃe, Bahn, Panorama. Verkehrswege und LandschaftsverÃnderung in Deutschland von 1930 bis 1990, Frankfurt am Main 2002; DoÃmann, Axel, Begrenzte MobilitÃt. Eine Kulturgeschichte der Autobahnen in der DDR, Essen 2003. mag dies erstaunen, denn prima vista liegt der Gedanke nahe, der Gegenstand sei er-

schÃpfend behandelt und bÃte keine weiteren Ansatzpunkte fÃr neue Erkenntnisse mehr. HÃtte da nicht Thomas Zeller in seiner 2002 erschienenen Monografie angemerkt: âInsgesamt ist die Ideengeschichte dieser StraÃen bislang stÃrker untersucht worden als die konkrete Planung und BauausfÃhrung.â Zeller, 43.

Dieses Forschungsdesiderat hat Benjamin Steininger mit seiner Magisterarbeit âRaum-Maschine Reichsautobahnâ aufgegriffen. Dabei folgt er den kulturkritischen Spuren Paul Virilios. Siehe dazu Virilio, Paul, *Fahren, fahren, fahren* â, Berlin 1978; Ders., *Rasender Stillstand*, MÃnchen 1992. âBenjamin Steininger hat das Propagandabauwerk medientheoretisch durchleuchtet und prÃsentierte die Autobahn im Jahre 70 ihres technischen Wirkens in vierfacher Gestalt: konkret als in die Landschaft gegossene Betonplattenkette, geometrisch als Ãsthetisch-automobilen Kurvenzug, raumplanerisch als Zone nach Ãberallhin verschiebbarer Zentren und funktional als Katalysator fÃr den ganz der Maschine einverleibten Raum des Verbrennungsmotorsâ, wie der Covertext auf der RÃckseite zutreffend, aber etwas vollmundig anpreist. Ausgangspunkt der âarchÃologischen Grabungenâ Steiningers in den Annalen des StraÃenwesens im 20. Jahrhundert sind die vielfÃltigen Diskurse in den einschlgigen Ausgaben der Zeitschrift âDie Strasseâ und der dazugehÃrigen Schriftenreihe, die wÃhrend der Ãberschaubaren Phase des nationalsozialistischen Autobahnbaus 1933-1943 publiziert wurden. Es handelt sich also hier um einen âhistorischen Steinbruchâ, den auch alle anderen Autobahn-Autoren aus je eigener Perspektive weidlich ausgebeutet

haben. Aus den vorgefundenen semantischen Strömungen destilliert Steininger sein Denkgerüst für das angestrebte Ziel, „die technikhistorische Unterbelichtung des bekannt unbekannten Wesens Autobahn kulturwissenschaftlich etwas aufzuhellen“ (S. 13). Dabei ist er sich der impliziten Problematik des „ideologisch zwar verminten, aber dennoch gangbaren Zeitschriftengebiet[s]“ (S. 14) als Grundlage seiner Studie wohl bewusst. Mit diesen vorsorglich geäußerten, politisch korrekten Hinweisen enden allerdings die Bemerkungen um eine permanente moralisch-pädagogische Quellenkritik, was aber nicht weiter bedeutsam ist, da die damals am Meinungsaustausch beteiligten Fachleute tatsächlich die vielfältigen Fragen der Streckenplanung, des Straßenbaus, der Landschaftspflege, der Infrastruktur usw. rund um den Autobahnbau sehr ernsthaft und überwiegend ideologiefrei diskutierten.

Steininger geht bei der Betrachtung der Autobahn zunächst im Sinne Paul Virilios von einem „statischen Fahrzeug“ aus, verfolgt aber dann in den vier Kapiteln seiner Studie das Ziel, für das Gebilde „Raum-Maschine Reichsautobahn“ dynamisierte Beurteilungskategorien zu entwickeln, die nach seiner Meinung den heutigen Autobahnraum viel besser auf den Begriff bringen können. Im ersten Kapitel untersucht er die ingenieur- und bautechnischen Aspekte der Betonfahrbahn. Schon im Zeitalter der Eisenbahn war die glatte, ebene, harte und gradlinige Fahrbahn für den Transport von Gütern, Personen und Nachrichten der entscheidende Vorteil gegenüber den damaligen Verkehrsstraßen. Einzelheiten finden sich in der im September erscheinenden, umfassenden Studie von Roth, Ralf, *Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1814-1914*, Stuttgart 2005. Als der sich verstärkende Automobilverkehr in den 1920er-Jahren begann, die aus der Postkutschenzeit stammenden Straßen zu ruinieren und mit den anderen Verkehrsteilnehmern (Radfahrern, Fuhrwerken, Fußgänger) in eine zerstörerische Konkurrenz zu treten, lag es trotz aller Widerstände traditionell orientierter Experten nahe, die Lösung des Problems aus dem Eisenbahnwesen abzuleiten. Die Fahrbahn der „Nur-Autostraßen“ musste dann konsequenterweise so weit wie möglich den genannten Maximen des Schienenweges gehorchen. Dafür war der Kunststein Beton mit Abstand am besten geeignet. Die mit diesem starren Werkstoff vordergründig assoziierte Statik der Fahrbahn im Raum widerlegt Steininger mit einem lesenwerten Abriss der technischen Innovationen im deutschen Straßenbau der 1930er-Jahre, die Wissenschaftler in Hochschulen bzw.

Material- oder Bodenprüfungsanstalten mit Praktikern des Tief-, Erd- und Brückenbaus zu einer Versuchs- und Irrtumsgemeinschaft zusammenspannte (S. 49ff.). So kam es, dass der Verkehrsweg Autobahn binnen kurzem den damaligen Kraftfahrzeugen technisch weit überlegen war, weil die flexibel-stabilen Konstruktionen der Fahrbahnen und Brücken hohe Dauergeschwindigkeiten ermöglichten, denen die Automobiltechniker nichts Entsprechendes gegenüberstellen konnten. Heute hat sich das Verhältnis umgedreht: Die technische Entwicklung im Pkw- und insbesondere im Lkw-Bereich bereitet den Straßenbauern immense Probleme, belastungsresistente und wartungsarme Fahrbahnen für den Dauerverkehr zur Verfügung zu stellen.

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

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

(Auto-)Radio, mit dem der Autobahnraum zu einer bis in die letzten Winkel reichenden, dreidimensionalen Zone beliebiger Verdichtung ausgeweitet wird.

Zum Schluss seiner Betrachtungen verknüpft Steininger in einer könn anmutenden Gedankenkonstruktion das dynamische Verkehrsbauwerk Reichsautobahn mit dem aus der Chemie entlehnten Begriff des „Katalysators“. In diesem spezifischen Fall soll das Straßennetzwerk einen „räumlichen Katalysator“ darstellen, der eine durch Beschleunigung stattfindende „katalytische Umformatierung des Raumes“, bewirkt, so dass der landgebundene Verkehrsweg aus Beton „in einem Gesamtgefüge durch seine bloße materielle Beschaffenheit Geschwindigkeit gleichsam produziert, ohne selbst als Treibstoff verbraucht zu werden“ (S. 215). Die Raum-Maschine Reichsautobahn wird so zur Metapher des post-statisch Neuen, bei dem sich angesichts der Massenmotorisierung das Feste in einer „makrochemischen Reaktion“ (S. 218) auflöst und der Raum in eine dynamische Bewegung übergeht. Dabei treten kulturpessimistische Tendenzen aus dem Text deutlich hervor.

Die Autobahn als zentrales Verkehrs- und Infrastrukturbauwerk des 20. Jahrhunderts hat im Zusammenwirken mit der Massenmotorisierung nicht nur in Deutschland, sondern auch in allen Ländern Westeuropas einen ähnlich dramatischen Wandel in Wirtschaft, Kultur und Gesellschaft bewirkt, wie dies die Eisenbahngeschichte im 19. Jahrhundert nachgewiesen werden konnte. Siehe dazu Anm. 4. Erstaunlicherweise hat aber die Geschichtsforschung zu dieser historisch überaus bedeutsamen Mobilitätsrevolution in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts noch keine zusammenhängende Darstellung vorgelegt. Bei genauem Lesen weist Steininger in einigen Passagen zwar implizit auf solche Sachverhalte hin, geht aber wegen der Zielrichtung seiner Arbeit nicht näher darauf ein. Diese Lücke wird ein derzeit am Historischen Seminar der Johann-Wolfgang-Goethe-Universität Frankfurt am Main, laufendes Dissertations-Projekt in absehbarer Zeit schließen. Die Studie Steiningers kann in diesem Zusammenhang zumindest als eine wichtige Ergänzung der bisher erschienenen Autobahn-Literatur

angesehen werden. Die relativ schmale Literaturbasis der Arbeit ohne Sichtung von Originalquellen in Archiven und ohne systematischen Rückgriff auf das breite Spektrum der Automobil-Fachzeitschriften im Untersuchungszeitraums ist in erster Linie dem Umstand geschuldet, dass für eine Magisterarbeit bekanntlich nicht allzu viel Zeit zur Verfügung steht. Der Autor vertritt aber auch den Standpunkt, dass die von ihm herangezogenen Quellen den zeitgenössischen Diskurs über den Autobahnbau brennpunktartig zusammenfassen, sodass die wesentlichen Meinungsäußerungen für die Analyse zur Verfügung stehen (S. 14f.). Von dieser Warte aus gelingt es Steininger, seine technikhistorische Erzählung mit einem bemerkenswerten Kaleidoskop kulturwissenschaftlicher Assoziationen zu verquicken und damit neue Einsichten zum Thema „Autobahn“ zu evozieren. Trotz des akademischen Hintergrunds scheint die Studie für ein breiteres Publikum geschrieben worden zu sein. Zuweilen ist allerdings der Sprachduktus etwas bemüht. Eigenwillig wirken auch die immer wieder angewandte Formulierung „ein gewisser“, um (aus seiner Sicht?) weniger bekannte Akteure in den Text einzuführen; das gilt auch für die nicht einheitliche Schreibweise der (kontaminierten?) Amtsbezeichnung Fritz Todts („Generalinspektor für das deutsche Straßennetzen“ bzw. „Generalinspektor“) in bzw. ohne Parenthese. Mit der Begrenzung der Baugeschichte deutscher Autobahnen auf die Zeit des nationalsozialistischen Regimes eröffnet sich für den nach eigenem Bekunden „Fahrrad fahrenden“ Steininger nicht nur die Möglichkeit, eine dediziert kulturkritische Haltung gegenüber der „geradezu chemiefabrikmäßig diktierte[n] Verordnung zu flächendeckend erhöhter Individualgeschwindigkeit“ (S. 218) und dem „Alptraum Auto“ Bode, Peter M., *Alptraum Auto. Eine hundertjährige Erfindung und ihre Folgen*, München 1986, einzunehmen, sondern vor allem auch „ob bewusst oder unbewusst“ die beschriebenen Negativentwicklungen grundsätzlich im Totalitarismus des „Dritten Reiches“ und seinen handelnden Personen zu verorten. Inwieweit solche monokausalen Zuschreibungen im Lichte der fortgeschrittenen Erforschung des Nationalsozialismus haltbar sind, wird die akademische Rezeption der hier besprochenen Studie zeigen.

If there is additional discussion of this review, you may access it through the network, at:

<http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/>

Citation: Reiner Ruppmann. Review of Steininger, Benjamin, *Raum-Maschine Reichsautobahn*. H-Soz-u-Kult, H-Net Reviews. September, 2005.

URL: <http://www.h-net.org/reviews/showrev.php?id=19854>

Copyright © 2005 by H-Net, Clio-online, and the author, all rights reserved. This work may be copied and redistributed for non-commercial, educational purposes, if permission is granted by the author and usage right holders. For permission please contact H-SOZ-U-KULT@H-NET.MSU.EDU.