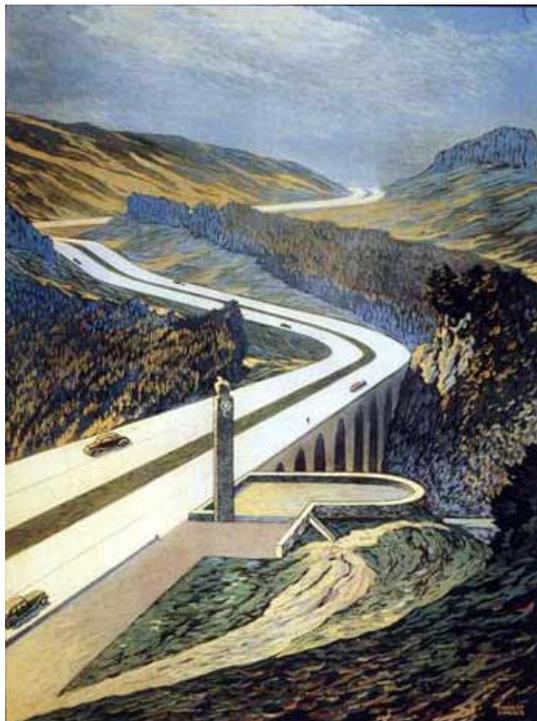


## „Schwingende Bahnen“

### Landschaftsschutz und Harmonieästhetik

„Jenseits allen politischen Meinungsstreites hat sich der erste Generalinspektor für das Straßenwesen, Dr. Todt, auf seinem Fachgebiet außerordentliche Verdienste erworben, die losgelöst von dem politischen Hintergrund seiner Zeit gesehen werden sollten.“ Was so im Namen renommierter Institutionen 1964 gesagt wurde, zeigt, wie nach 1945 die Autobahnen durch gezielte Entpolitisierung für eine angebliche Habenseite des „Dritten Reiches“ reklamiert wurden. Das galt speziell für die landschaftsästhetischen Qualitäten der Autobahnen, die doch alles andere als ideologiefrei waren.

„Mit spürbarem Ruck ging es vorwärts, als an dem praktischen Beispiel der Reichsautobahnen Generalinspektor Dr. Todt, Alwin Seifert, Hermann Schurhammer, Lorenz u. a. zeigten, dass man entsprechend den Grundgedanken des Natur- und Heimatschutzes, die bereits „in der Luft lagen“, selbst ein technisches Riesenwerk wie die Autobahnen der Landschaft einfügen und ihren Gesetzen unterordnen kann. So leitete 1957 unter Berufung auf den NS-Ideologen Paul Schultze Naumburg, der „die moderne Autostraße vorausgeschaut“ habe, ganz als sei alles so weitergegangen wie zuvor, Hans Schwenkel das populäre Kosmos-Bändchen über *Die Landschaft als Natur und Menschenwerk* ein, mit dem er beitragen wollte, „unserem Volk die Lebensgrundlagen im materiellen und ideellen Sinne [zu] erhalten oder wieder [zu] schaffen“.



Robert Zinner, Plakat, Reichsautobahnen in Deutschland, um 1936, Farboffset

Belegt durch eine Fotografie von der Autobahn bei Leonberg in Württemberg, gilt ihm die Autobahnkurve im „Einklang von landschaftlicher Schönheit, stetiger Linienführung und Zweckerfüllung“ als vorbildlich dafür.

Das zeigt, wie gerade in Naturschutz und Landschaftsgestaltung die Kontinuität der Vorstellungen, auf denen das „Dritte Reich“ aufbaute und die es zugleich ausbaute, nie abbrach zeigt einmal mehr die geradezu ikonische Bedeutung der geschwungenen Linie. Denn was die unzähligen Fotografien der Autobahnen bis zur Verwechselbarkeit der abgebildeten Strecken immer wieder dem Blick einprägten, das ist zum typischen Kennzeichen der Autobahnen geworden: die geschwungene Linie, die „schwingende Bahn“.

Der erste Bauabschnitt der Autobahn zwischen Frankfurt am Main und Mannheim hatte sich zunächst allerdings durch relativ lange, schnurgerade verlaufende Strecken ausgezeichnet, die nach Fertigstellung denn auch gern zu Höchstleistungserprobungen und für Geschwindigkeitsrekorde genutzt wurden. Ähnlich lange Geraden finden sich in den ersten Bauabschnitten von Berlin aus. Man hat daraus gefolgert, dass anfänglich die Planung noch unter dem Diktat der Ingenieure gestanden habe, orientiert an den Idealen der Trassenführung bei der Eisenbahn: möglichst lange Geraden mit möglichst geringem Gefälle. Das ist nicht von der Hand zu weisen. Dennoch griffe es entschieden zu kurz, hier einen ähnlichen Gegensatz sehen zu wollen wie beim Brückenbau: Ingenieurtechnik auf der einen, Architektenkunst auf der anderen Seite. Streift man nämlich auch nur cursorisch durch die einschlägigen Fachzeitschriften der Ingenieure, vor allem durch das ideologische Zentralblatt *Deutsche Technik*, so findet man dort immer wieder Lob und Beschwörung eines „organischen“, d. h. wahrhaft ganzheitlichen Denkens und Planens - eben das, wofür die Autobahn bald als gelungenstes Beispiel stand.

Die Priorität der geschwungenen Linie beim Bau der Reichsautobahnen, die unablässige Beschwörung der Schönheit der schwingenden Bahn in den programmatischen wie künstlerischen Darstellungen bekräftigt, wie wenig man den Mythos der Reichsautobahn erfasst, indem man nach unmittelbar greifbaren wirtschaftlichen oder militärischen Zielen sucht. Ebenso wenig erfasst man das Eigentümliche des Autobahn-Projekts, wenn man die programmatischen Vorgaben und Deklarationen über Natureingebundenheit und Volksversöhnung, deutsche Seele und schwingende Bahn zu ideologischen Verbrämungen oder Ablenkungsmanövern erklärt. Das Eigentümliche und Wirkungsvolle dieses Unternehmens, das auf Anhieb so schwer begreifbar scheint, liegt gerade darin, dass sich die ideologischen Vorgaben von den wirtschaftlichen Zwecken nicht ablösen lassen. Gerade das umgesetzte Konzept der schwingenden Bahn macht dies deutlich.

Gewiss ist richtig, dass die möglichst weitgehende Geländeanpassung in Linienführung und Höhenverhältnissen beim Bau selbst zu nicht unerheblicher Einsparung an Material und Energie führte. Volkswirtschaftlich gesehen war diese Einsparung jedoch schon mittelfristig nicht funktional: Die stärkere Kurvenführung erlaubte kaum dauernde oder auch nur länger anhaltende Höchstgeschwindigkeiten. Die großen Höhenunterschiede waren eine erhebliche Belastung für die Kraftwagen. Nicht nur der militärische Nutzen wurde so von vornherein erheblich eingeschränkt, wie kritische Stimmen nicht müde wurden zu bemängeln. Auch die verringerte Nutzlast, der höhere Verbrauch an Kraftstoff und der größere Materialverschleiß wurden kritisch geltend gemacht.

Zwar war von den tonangebenden Vertretern der landschaftsnahen Planung dagegen immer wieder auf die ergonomischen Rücksichten und Vorzüge der Unfallprävention durch die „Schlängelung“ hingewiesen worden, nämlich Verhütung von Konzentrationsverlust und vorzeitiger Ermüdung. Doch die Tatsache, dass man sich ganz überwiegend mit Fragen der Harmonisierung von Straße und umgebender Landschaft, mit malerischen Blickführungen und wechselnden Panoramen beschäftigte, zeigt an, wie sehr den Planern dabei ästhetische Fragen wichtiger als alle anderen waren. Es lässt sich zwar daraus wiederum folgern, dass man bei der absoluten Planungspriorität für die „schwingende Straße“ dem Freizeitverkehr einen Vorrang eingeräumt hat, dem, wie das damals hieß, „Autowandern“. Doch so sehr schwingende Linie und Autowandern zusammen gedacht und propagiert wurden, so wenig war das der tiefere Sinn. Vielmehr kann man sich bei der Lektüre der einschlägigen Äußerungen des Eindrucks nicht erwehren, dass hier der Gewinn von Ganzheitlichkeit zum eigentlichen Zweck wurde.

Fast alle der an der Konzeption und Realisierung der Streckenführung und Infrastruktur der Autobahn Beteiligten kamen von der Jugendbewegung her. Für alle, ob Bauingenieure und Landschaftsplaner, Naturschützer oder Architekten, galt deren Sehnsucht nach der „Widergesundung“ des modernen Menschen durch die Natur. Der Zweck dieser Gesundung wiederum wurde durchaus unterschiedlich gesehen, mal eher defensiv, als Imprägnierung gegen die „dunklen Triebe“, mal mehr offensiv als Stärkung im „Überlebenskampf der Völker“. Aus dieser Perspektive erscheint die Autobahn als völkisches Gesamtkunstwerk,

als ins Werk gesetzte Versöhnung von Technik, Kultur und Natur. Autowandern war folglich die motorisierte Fortsetzung des „Wandervogel“.

Zunächst muss man sich klarmachen, dass der Landschaftsschutz dem Autobahnbau keineswegs aufgezwungen werden musste. Vielmehr war er erklärte Absicht beim Autobahnbau von Anfang an: „Die materiellen Aufgaben der Reichsautobahnen liegen auf dem Gebiete des Straßenbaues, der Verkehrspolitik und der Arbeitsbeschaffung“, erklärte Fritz Todt 1934. Setzte dann aber fort: „Für uns Nationalsozialisten sind mindestens ebenso wichtig die ideellen Aufgaben, die mit diesem gigantischen Werk der Technik verbunden sind.“ Die Autobahnen zeigten besonders im Bemühen, sich „den Gesetzen der Landschaft anzupassen“ und „Rücksicht auf die deutsche Landschaft zu nehmen [...], dass die richtige Einstellung zu aller technischen Arbeit nur aus der inneren Verpflichtung gegenüber den ewigen Gütern des Volkes und der Nation gewonnen werden kann“. Schon im November 1933 hatte Todt geschrieben: „Die Frage der landschaftlichen Gestaltung der Autobahnen ist eine der wichtigsten. [...] Es liegt mir daran, dass die Ausbildung der Strecke [...] so vorgenommen wird, dass man nicht den Eindruck einer Kunstbahn (Eisenbahndamm) hat, sondern dass man ein naturverbundenes Gefühl [...] empfindet.“ Mit diesen Vorgaben wurde Alwin Seifert von Todt auf den neu geschaffenen Posten eines Reichslandschaftsanwalts berufen. Seifert, einer der führenden Landschaftsarchitekten des „Dritten Reiches“ (und auch noch danach), Mitglied des völkischen „Wandervogel“ und, zusammen mit Rudolf Heß und Fritz Todt, auch der antisemitischen Thule-Gesellschaft, erklärte später: Das war die Geburtsstunde der „schwingendem Straße.“

Auf der Ausstellung „Die Straße“ konnte Seifert denn 1934 schon versprechen: „Die Straßen des Dritten Reiches sollen so schön werden, wie die unserer Vorväter, also so vollkommen im Sinne unserer Zeit, als jene es für ihre waren: Werke vollkommener Harmonie zwischen technischer Zweckerfüllung, Landschaftszugehörigkeit und Volksverbundenheit.“

Und seinem Auftraggeber Todt attestierte er, dass ihm gelang, „die Kluft zu schließen, die zwischen Naturschutz und Heimatschutz auf der einen Seite, der Technik auf der anderen ein halbes Jahrhundert lang offen lag“. 1942 wird das von Albert Speer in seinem Resümee über das Werk seines tödlich verunglückten Vorgängers noch gesteigert: „Mit seltenem Instinkt für das Schöne hat der Ingenieur Fritz Todt [ ... ] das Gesamtbauwerk der Straßen künstlerisch studiert und durchgearbeitet. Es war daher schon bei der Trassierung darauf geachtet worden, dass die neuen Straßen nicht nur die Aufgabe der rationellsten Überwindung großer Entfernungen zu lösen haben. [ ... ] Die Bahnen sollten sich dem Gelände anschmiegen, es nicht [ ... ] brutal durchqueren und zerreißen. Hier wurde von einem Manne das ganze Werk gesteuert unter bewusster Hinarbeit auf das Schöne.“

Die Autobahn, so der „Reichsschulungswalter“ des „Nationalsozialistischen Bundes Deutscher Techniker“ (NSBDT) Emil Maier-Dorn auf der Plassenburg bei Kulmbach, habe zum Ziel, „nicht die kürzeste, sondern die edelste Verbindung zweier Punkte [ ... ] zu schaffen“. Insofern trifft die Formulierung Friedrich Kittlers genau: „Autobahnen sind Ästhetik“. Freilich ist es eine andere Ästhetik als die militarisierten Geschwindigkeit, gar des „Verschwindens“ (P. Virilio), die Kittler im Auge hat. Denn die im Zusammenhang mit der Autobahn versöhnte Technik-Natur im wiederhergestellten „Volkskörper“ hat wenig gemein mit den provokatorisch bis aggressiven, aktivistischen Entwürfen der italienischen Futuristen oder eines Ernst Jünger im Arbeiter (1932). Schon eher kommt sie dem nahe, was Gottfried Benn im „Dritten Reich“ verachtungsvoll „Urgrund, Urschoß, Urdunkel und Urmunkel“ nannte. Es ist gerade nicht die Ästhetik von Ästheten, die Technik phantasieren. Es ist Ästhetik, wie vorzugsweise Techniker sie damals wünschten, eine Ästhetik aus Verlangsamung und Versöhnung, Harmonie und Holismus. Es ist zwar pervers, zeigt aber umso mehr die Prägekraft, wenn dies später sogar noch für den Bau des Westwalls beansprucht wird: „Der Westwall aber ist eine Schöpfung aus neuem Geist [ ... ] durch die organische Zusammenfassung.“ Er ist „nicht gebaut worden nach einem starren und sturen, gewissermaßen gleichmacherischen demokratischen System, sondern -wiederum entsprechend der Volksordnung unter genauer Anpassung an die naturgegebenen Verhältnisse [ ... ], unter Berücksichtigung der von einem Punkt zum

anderen wechselnden Umwelt". - Solche Vorstellungen gehören zentral in das Projekt einer „organischen“ Moderne, eines „Volksorganismus“, getragen von „organischer Technik“.

Die Autobahnen wurden gesehen als das Prestigeprojekt eines Sonderweges der „Deutschen Technik“. Sie waren der ehrgeizige Versuch, zu demonstrieren, wie im Gegensatz zur bisherigen „kranken“, „losgelassenen“ Technik im Dienste von „Ichigkeit“ eine „mit der Natur verbundene, planvolle deutsche Technik“ aussehen und sich auswirken kann. Die Autobahnen sollten Technik demonstrieren, so Alwin Seifert, „eführt [ ... ] von einer überlegenen, bändigenden Übersicht“. Sie sollten beweisen, dass Technik kulturell zu führen sei und sie sollten die Möglichkeit organischer Ganzheitlichkeit als anderen Weg in der Moderne vorführen: „Dieser Ganzheitsgedanke erstreckt sich dabei ebenso wohl auf die technischen und wirtschaftlichen Zusammenhänge wie auf die Zusammenhänge mit der Natur und mit dem erzeugenden und dem das Erzeugnis benutzenden Menschen. „

Im Selbstverständnis ihrer Planer und Organisatoren sind daher die Reichsautobahnen ein aus „technischer und biologischer Notwendigkeit“ entstehendes Werk von Schönheit, Harmonie, Versöhnung und Ganzheit. „Adern vergleichbar, durch die Lebensäfte strömen“ lassen sie das Volk „körperlich eins werden“. Solche Phantasien wurden speziell an die Einbettung der Trassen in die Landschaft und deren anschließende Gestaltung geknüpft.

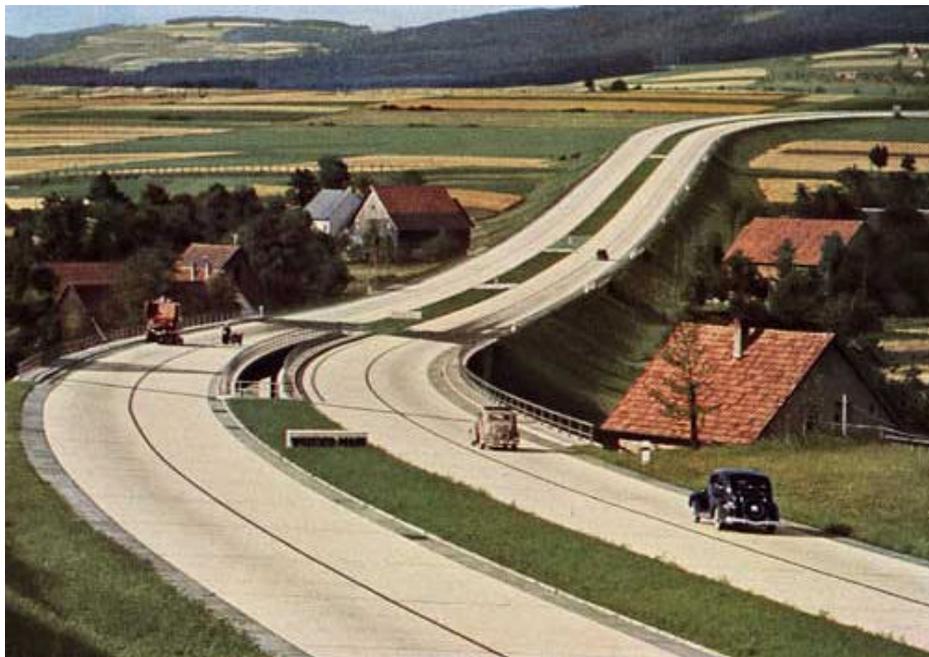
Ein ausgeprägtes Bewusstsein für die Notwendigkeit von Landschaftsschonung und Landschaftsgestaltung im Zusammenhang mit der Autobahn hat es freilich bereits vor 1933 gegeben, wie ja die Bewegung von Natur- und Landschaftsschutz schon ins 19. Jahrhundert zurückreicht. So hatte sich Ludwig Mies van der Rohe 1932 in der Zeitschrift der HAFRABA, *Die Autobahn*, mit Vorschlägen des Kasseler Landesoberbauamts Becker kritisch auseinandergesetzt, Kurven durch „obeliskenartige Randbepflanzung“, besonders Thuyn, zu markieren. Bereits 1931 war durch den Gartenarchitekten Hinrich Meyer-Jungelaussen vor der „Gefahr unsachlicher Neupflanzungen“, etwa durch Verwendung nicht „bodenständiger“ Bepflanzung, gewarnt worden. Dabei ging es nicht nur um Landschaftsschonung und -konservierung, sondern zugleich um „Steigerung der alten oder Schaffung einer neuen heimatlichen Landschaftsschönheit“. Es handele sich dabei, bekräftigte er später, „um heimatliche Landschaftsgestaltung als Fachgebiet im Sinne angewandter Gartenkunst“.24

Meyer-Jungelaussen war genau wie Alwin Seifert durch die Wandervogelbewegung geprägt und wie dieser Schüler des einflussreichen Gartenarchitekten Willy Lange. Beide arbeiteten nun als Landschaftsanwälte an der Autobahn, Seifert anleitend als „Reichslandschaftsanwalt“, Meyer-Jungelaussen in der Oberbauleitung zwischen Kassel und Halle. Die insgesamt 25 bis 30 Landschaftsanwälte, erhöht zum „Gewissen der deutschen Landschaft“, hatten Einspruchsrecht bei der Trassenführung und waren für die Gestaltung der unmittelbaren Umgebung der Autobahnen verantwortlich. Zwar stützte sich ihre Tätigkeit auf das Naturschutzgesetz vom 26. Juni 1935 und das am 14. Mai 1936 erlassene Schutzwaldgesetz, sie waren aber meist gerade keine Naturschützer, sondern Landschaftsplaner und Gartenarchitekten. In der Konzeption der Autobahnen war der Landschaftsschutz der Landschaftsschaffung eindeutig nachgeordnet. So wandte sich Seifert ausdrücklich gegen eine „Naturschutzromantik“. Er folgte darin Todt, der befand: „Die Naturschutzbewegung allein ist zu negativ.“ Landschaftsanwälte, die allzu sehr auf Naturschutz beharrten, wurden auf Weisung Todts durch andere ersetzt.

Bei der landschaftlichen Planung der Autobahn berief man sich auf ästhetische Gesetze, die angeblich vom Kosmos vorgegeben waren. „Die in Hinblick auf alle Gesichtspunkte technisch gute und richtige Form fügt sich zwanglos der Natur wirklich ein und ist darum auch von selbst künstlerisch gut. Natur und Kunst gehorchen denselben kosmischen Gesetzen, eigentlich gibt es keinen Widerspruch zwischen ihnen, wenn sie nicht irgendwie missachtet oder falsch verstanden worden sind.“ So fasste 1935 Todts Mitarbeiter Otto Reismann das Konzept des Autobahnbaus für die Leser der *Berliner Illustrierten Zeitung* zusammen. Das Konzept stellte sich in die Tradition klassischer, genauer englisch-romantischer Gartenästhetik und die bereits 1753 von William Hogarth postulierte „ondulierende“ oder „Schönheitslinie“. Die Orientierung an der Parkästhetik schloss z. B.

„die Abkehr von den harten Böschungen“ hin zu den „geschwungenen“ ein, um - idealerweise - den Übergang zur außenliegenden Landschaft unsichtbar zu machen. „Weiche, dem geologischen Aufbau der Landschaft angepasste Formen vermitteln - ohne den störenden Straßengraben - den Übergang vom Straßenkörper zum Gelände.“

Das bezog sich aber auch auf die bewusste Schaffung von Durchblicken und die Rahmenschau der tief gestaffelten Landschaft, wie in den englischen Parks üblich. Der größte Ehrgeiz richtete sich jedoch auf die optimale, ästhetische Linienführung. Hier sind - vor allem im Vergleich mit Bauten in Frankreich, der Sowjetunion oder den USA - ganz unbezweifelbare Verdienste festzuhalten. Naturgemäße, ästhetisch ansprechende und raumschonende Gestaltung war nicht nur ideologische Phrase, sondern wurde als Aufgabe sehr ernst genommen. In regelmäßigen Tagungen von Ingenieuren, Künstlern, Forstwirten und Landschaftsgestaltern wurden - bis nach Beendigung des „Frankreichfeldzuges“ im August 1940 auf der Plassenburg Erfahrungen ausgetauscht und Verfahren diskutiert. Zwar stehen die folgenden Sätze in einer beschönigenden Biographie Todts, dennoch geben sie subjektive Intentionen und objektive Erfolge dieser Arbeit durchaus wieder: „Harmonie forderte Dr. Todt für die Autobahn nicht nur im Verhältnis zur Landschaft, sondern auch in ihren eigenen Gesetzen. Unzählige Licht und Flugbilder fertiger Autobahnen wurden kritisch ausgewertet, um daraus die „Ästhetik der Linienführung“ zu entwickeln. Maler [...] haben mit ihrem künstlerischen Sehen diese Arbeit bewusst oder unbewusst gefördert. Noch in den ersten Kriegsjahren wurde an der Entwicklung der „Raumperspektive“ gearbeitet, mit deren Hilfe die beabsichtigte Linienführung in ein Lichtbild der Landschaft fehlerfrei übertragen und in ihrer Gesamtwirkung kritisch beurteilt werden kann.“ So hatten die verhältnismäßig starken Höhenunterschiede, die insbesondere dem Militär Sorge machten und in den heutigen Strecken längst nivelliert worden sind, nicht ausschließlich ihren Grund in Arbeitersparnis, sondern zu einem großen Teil auch in Entscheidungen für den geringeren Natureingriff und die ansprechende Optik.



Fritz Lautenschlager, Agfacolor, Landschaft mit Autobahn, 1938

Gleichwohl gab es immer wieder Beschwerden über zu große Eingriffe in die Natur. Aber aus der Überzeugung heraus, dass dadurch eine schönere, „wahrhafte“ Landschaft entstehe, wurden solche Vorwürfe stets abgewehrt. Allerdings versuchte man gerade dort, wo aufgrund des langsamen Wachstums der Bepflanzung die Eingriffe auf längere Zeit sichtbar blieben, in Wort und Bild den Eindruck zukünftiger Gelungenheit und Harmonie vorwegzunehmen - so in Gemälden, die etwa die Autobahn bei München im Jahre 2010 vorstellten, oder in einem in der Straße phantasierten Vorgriff auf die sechziger Jahre: „Es

ist ein schöner Sommertag des Jahres 1966 [...]. Die Wälder der freien Landschaft gehen ohne Unterbrechung in die Parks der Innenstadt über. Die organische Verbindung bilden die [...] Grünstreifen entlang den Ausfallstraßen der Autobahnen. [...] Wir haben die Reichsautobahn erreicht und gleiten dahin durchs deutsche Land. [...] So majestätisch das weiße Band der Autobahn ist, die große Natur hat es an sich genommen. Bald liegt es wie geborgen in ihren Tälern, bald trägt sie es wie zum Schmucke auf ihren Höhen.“

Was sich als Ästhetik auf „naturgesetzlicher Grundlage“ verstand, war zugleich höchst gegenwärtig, nämlich vom Film geprägt. Filmisch sollte die Landschaft von der Autobahn aus dem Blick der Reisenden sich bieten, als „Farbfilm“ oder wenigstens „genauso wie auf den Bildern in der Wochenschau“.

Todt selbst hatte auf dem Reichsparteitag 1937 die aktive Landschaftserzeugung ausdrücklich herausgestellt: „Dass beim Straßenbau hin und wieder Bäume gefällt werden, ist bekannt. Wenn beim Bau der Straßen Adolf Hitlers mit drei Millionen junger Pflanzen je tausend Kilometer ganze Wälder gepflanzt werden, so zeigen diese Zahlen, dass dem nationalsozialistischen Straßenbauer der kulturelle und landschaftliche Wert seiner neuen Straßen mindestens ebenso wichtig ist wie der rein materielle Verkehrszweck. Der Nationalsozialist liebt seine Heimat nicht nur in Wort und Lied, sondern durch die Tat.“ Zugleich hat er damit auf das ideologische Kernfeld dieser angeblich naturgarantierten ästhetischen Konzeption der Autobahn hingewiesen, auf den Wald.

Aus: Schütz, Erhard, Mythos Reichautobahn, Berlin 1996, S. 122