

Titelbild:

In corsa – erste Version des Mittelbildes

„Trittico della velocità“

von Gerardo Dottori, 1926-1927

**Die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ und der Bau von
Autobahnen in Deutschland, Frankreich und Italien vor 1933**

Der Fakultät Gestaltung - Studiengang Architektur - der Hochschule der
Künste Berlin vorgelegte Dissertation zur Erlangung des akademischen
Grades Doktor-Ingenieur (Dr. Ing.)

vorgelegt von:

Ingrid Strohark

Referent: Prof. Dr. Dr. Gert Gröning, Institut für Geschichte und
Theorie der Gestaltung der Hochschule der Künste Berlin

Koreferent: Prof. Dr. Joachim Wolschke-Bulmahn, Institut für Grün-
planung und Gartenarchitektur, Universität Hannover

Tag der Promotion: 23.11.2001

Für Christof

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
2	Eisenbahn und Schienenwege als Vorgänger des Automobils und der Autobahnen	14
2.1	Zu den Auswirkungen der Eisenbahn auf die Wahrnehmung von Raum und Zeit in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts	16
2.2	Zur veränderten Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ durch die Zunahme der Reisegeschwindigkeit im 19. Jahrhundert	27
2.3	Modernolatria und die Loslösung von der herkömmlichen Landschaftswahrnehmung. Der Futurismus und der Rausch der Geschwindigkeit	37
3	Auf dem Weg zur Autobahn in Deutschland, Frankreich und Italien. Diskussion, Planungen und erste Realisierungen unter besonderer Berücksichtigung von ‚Landschaft‘	49
3.1	Das Auto braucht eigene Straßen. Zu den Anfängen einer wegbereitenden Diskussion	51
3.2	Zum Symbolgehalt des Autos und der Autostraßen sowie dessen Bedeutung für die Diskussion um die landschaftliche Gestaltung von Autobahnen	59
3.3	Realisierte und geplante Autobahnen in Deutschland, Frankreich, Italien und internationaler Straßenbauprojekte unter besonderer Berücksichtigung landschaftlicher Fragestellungen	66
3.3.1	Realisierte und geplante Autobahnen in Deutschland vor 1933 und die Bedeutung landschaftlicher Fragestellungen	67

3.3.2	Realisierte Autobahnen in Italien vor 1933 und die Bedeutung landschaftlicher Fragestellungen	82
3.3.3	Realisierte und geplante Autobahnen in Frankreich vor 1933 und die Bedeutung landschaftlicher Fragestellungen	94
3.3.4	Die internationale Diskussion um den Autobahnbau und die Planungen europäischer Autobahnnetze vor 1933	106
4	Beim Bau der Autobahnen vor 1933 angewandte Gestaltungselemente und ihr Einfluß auf die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘	113
4.1	Analyse der Gestaltungselemente der Autobahnen vor 1933 unter besonderer Berücksichtigung der ‚Landschaft‘	115
4.1.1	Die Linienführung der Autobahnen vor 1933	116
4.1.2	Autobahnbrücken. Kunstwerke in der ‚Landschaft‘	135
4.1.3	Der Blick auf die ‚Landschaft‘ an Rastplätzen, Parkplätzen und Tankstellen	152
4.1.4	Streckenreklame an den Autobahnen und deren Auswirkungen auf die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘	168
4.1.5	Inszenierung von ‚Landschaften‘ durch die Bepflanzung der Autobahnen	181
4.2	Geschwindigkeit und die Loslösung von der ‚Landschaft‘	201
5	Der Beitrag der Landschaftsarchitekten zum Autobahnbau vor 1933	208
5.1	Landschaftsarchitekten und der Bau von Autobahnen vor 1933. „Ein Sich-Verlieren in übersteigertem Naturempfinden“	210

5.2	Zur Wirkung romantischer Landschaftsideale auf die Arbeit von Landschaftsarchitekten in Deutschland im Zusammenhang mit dem Bau von Autobahnen vor 1933	229
6	Zusammenfassung. Überlegungen zur Verwendung des Begriffes ‚Landschaft‘	243
7	Anhang	253
7.1	Verzeichnis der Abkürzungen	253
7.2	Liste der genutzten Archive und Bibliotheken	254
7.2.1	Archive und Bibliotheken in Deutschland	254
7.2.2	Archive und Bibliotheken in Italien	255
7.2.3	Archive und Bibliotheken in Frankreich	255
7.3	Abbildungsverzeichnis	256
7.4	Tabellenverzeichnis	260
7.5	Literaturverzeichnis	261

1 Einleitung

Der Bau von Autobahnen im zwanzigsten Jahrhundert hat viele Gegenden in Mitteleuropa stark geprägt und verändert. „Or s’il est une création qui a modifié la face de la terre dans notre XX^{ème} siècle (...), c’est bien la création des autoroutes.“¹ ‚Landschaft‘ wird dabei meist nur im Zusammenhang mit der nachträglichen Bepflanzung der Autobahnen bemüht, wobei hier oftmals ökologische Aspekte mit landschaftlich-künstlerischen Aspekten verwechselt werden.² Wie Alain Roger richtig sagt, sind viele Menschen der Auffassung, es genüge das Pflanzen von Bäumen, um schöne Autobahnen zu schaffen.³ Ausgehend von der Überzeugung, daß Fragen, die die Gestaltung von ‚Landschaft‘ betreffen, nicht richtig gestellt sind, wenn sie auf ökologische Belange reduziert werden, soll die vorliegende Arbeit einen Beitrag leisten, den Einfluß der Autobahnen auf die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ herauszustellen, denn man muß sich dessen bewußt sein, daß immer mehr Menschen ‚Landschaft‘ von der Autobahn aus wahrnehmen.⁴ Somit stellt der Bau von Autobahnen eine Herausforderung an all diejenigen dar, die ‚Landschaft‘ in Zukunft mitgestalten wollen. Dabei kann es nicht die Aufgabe sein, die Autobahnen durch Bepflanzung möglichst zu kaschieren, sondern es gilt, die landschaftsgestalterische und künstlerische Herausforderung, die der Bau von Autobahnen darstellt, anzunehmen. Hierzu können Kenntnisse der Vergangenheit zukunftsweisende Anregungen geben.

In der nachfolgenden Arbeit wird die Geschichte des Autobahnbaus unter dem Aspekt der Berücksichtigung von ‚Landschaft‘ betrachtet. Im Mittelpunkt der Analyse steht dabei die Frage, ob die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ vor 1933 thematisiert wurde und welche gestalterischen Konsequenzen sich daraus ergaben. Bekannt ist, daß beim Bau der Reichsautobahnen in Deutschland nach 1933 sogenannte ‚Landschaftsanwälte‘ an den Planungen beteiligt waren und ein Konzept der so-

¹ „Wenn es ein Werk gab, das das Gesicht der Erde in unserem zwanzigsten Jahrhundert verändert hat, so ist es der Bau der Autobahnen.“ (Übers. d. Verf.) (Houlet 1996, S. 29).

² Vgl. Roger, 1994, S. 16-35

³ Ebd., S. 35

⁴ Bernard Lassus bemerkt dazu: „Comment nos enfants prendront-ils connaissance de notre pays, si ce n’est pas par les autoroutes en allant en vacances chez leur grands-parents?“ (Wie lernen unsere Kinder unser Land kennen, wenn nicht auf den Autobahnen auf der Fahrt in die Ferien zu ihren Großeltern?“ (Übers. d. Verf.) (Lassus 1994b, S. 38).

nannten ‚landschaftlichen Eingliederung‘ der Autobahnen verfolgten.⁵ Das sich hier widerspiegelnde Verständnis von ‚Landschaft‘ war jedoch nicht in die Zukunft, sondern in die Vergangenheit gerichtet. Letztlich wurde der Autobahnbau als ein landschaftszerstörender Eingriff verstanden, den es möglichst zu verbergen galt. So verfolgte diese Auffassung von Landschaftsgestaltung das Ziel des Bewahrens.⁶ Es wurde ignoriert, daß mit den Autobahnen neue ‚Landschaften‘ geschaffen werden, ‚Landschaft‘ von den Autobahnen aus neu wahrgenommen wird und damit auch neue Prinzipien für die Landschaftsgestaltung gefordert sind.

In dieser Arbeit soll der Blick jedoch zurück zu den Anfängen des Autobahnbaus in Europa gehen, wobei die Jahre vor 1933 untersucht werden. Denn während über die landschaftlichen Gestaltungen der Reichsautobahnen bereits Arbeiten vorliegen⁷, wurde bisher nicht untersucht, inwieweit bei den vor 1933 geplanten und realisierten Autobahnen die Wahrnehmung⁸ von ‚Landschaft‘ eine Rolle spielte. Die vorliegende Arbeit möchte somit einen Beitrag zur Schließung dieser Forschungslücke und zur Theorie der Gestaltung von ‚Landschaft‘ leisten.

Die Anfänge des Autobahnbaus in Europa liegen in den zwanziger Jahren des zwanzigsten Jahrhunderts. 1924 wurde in Italien die erste Autobahn Europas, die Autostrada Mailand-Oberitalienische Seen eingeweiht. In den folgenden Jahren entwickelte sich in Italien eine rege Bautätigkeit, und bis 1933 waren bereits gut 400 Autobahnkilometer fertiggestellt. Im Vergleich zu Italien waren dagegen in Deutschland bis zu diesem Zeitpunkt nur 32,5 km – die Autobahn Köln-Bonn⁹ und die Umgehungsstraße Opladen - und in Frankreich gar nur 6 km – die Autoroute du

⁵ Schütz/ Gruber 1996, S. 122-135

⁶ Ebd.

⁷ Zu diesen gehören das Buch von Rainer Stommer 1982: Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reiches, Marburg; die in weiten Teilen technokratische Dissertation von Claudia Windisch-Hojnaki 1989: Die Reichsautobahn. Konzeption und Bau der RAB, ihre ästhetischen Aspekte sowie ihre Illustration in Malerei, Literatur, Fotografie und Plastik und das Buch von Erhard Schütz und Eckhard Gruber 1996: Mythos Reichsautobahn, S. 122-158.

⁸ Wahrnehmung ist eine Sinneserfahrung, d.h. eine Erfahrung, die auf der Sinnlichkeit, der Fähigkeit zur Wahrnehmung beruht. Es werden im Allgemeinen zwei Typen von Wahrnehmung unterschieden: die Sinneseindrücke (Empfindungen) und die strukturierte Wahrnehmung eines Gegenstandes, die sogenannte Perzeption. (Vgl. Hügli/Lübcke 1991, S. 608). Im Zusammenhang mit der Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ interessiert im hiesigen Kontext ausschließlich die sinnliche Wahrnehmung. So wird auch nicht weiter eingegangen auf die Bedeutung der Wahrnehmung in der Psychologie und Philosophie. (Vgl. hierzu Kohler 1968, S. 57-114 und Guski 1989).

⁹ Die 1921 fertiggestellte Automobil- und Versuchsstraße Avus zwischen Berlin und Potsdam bleibt in den nachfolgenden Ausführungen weitestgehend unberücksichtigt, da es sich bei dieser in erster Linie um eine Versuchs- und Rennstrecke handelte.

Puy-de-Dôme - dem Verkehr übergeben. Doch neben diesen Realisierungen gab es in Deutschland und Frankreich auch eine Reihe von Planungen, die vor allem aufgrund fehlender oder unzureichender Finanzierung nicht verwirklicht werden konnten. So lagen in Deutschland bis ins Detail ausgearbeitete Pläne für den Bau der Autobahn Hansestädte-Frankfurt-Basel (Hafraba) vor, die es dann den Nationalsozialisten ermöglichten, bereits 1933 mit dem Bau der Reichsautobahnen zu beginnen.¹⁰ Doch auch in Frankreich existierten vor 1933 weitreichende Autobahnprojekte, wie z.B. das der Autoroute du Nord. Neben Deutschland, Frankreich und Italien begannen in diesen Jahren - gut zwanzig Jahre nach der Erfindung des Automobils – weitere Staaten in Europa mit der Planung und dem Bau von Autobahnen.¹¹ Diese Autobahnen werden nachfolgend jedoch nicht weiter berücksichtigt, da dies den Rahmen der vorliegenden Arbeit weit überschreiten würde.

Über die ersten Jahre des Autobahnbaus liegen kaum Arbeiten vor. Am ausführlichsten hat Kurt Kaftan in seinem 1955 erschienenen Buch ‚Der Kampf um die Autobahnen‘¹² basierend auf persönlichen Erfahrungen vorwiegend die Entwicklung des Autobahnbaus in Deutschland beschrieben, wobei er immer wieder auch internationale Entwicklungen und Verflechtungen darstellte. Kaftan ging es in erster Linie darum zu zeigen, daß der Autobahnbau keine Erfindung Adolf Hitlers war, sondern es „eine sehr gewichtige, ja man möchte sagen fundamentale Autobahn-Vorgeschichte gibt.“¹³ Das gleiche Anliegen verfolgte Martin Kornrumpf in seiner von persönlichen Eindrücken und Kritiken geprägten Darstellung der Arbeiten des Vereins zur Vorbereitung der Hafraba (Hafraba e.V.)¹⁴ in Deutschland. Auch hierin wird die internationale Dimension deutlich, die die Diskussion um den Bau von Autobah-

¹⁰ „Heinrich Brüning, während dessen Kanzlerschaft von 1930 bis 1932 Industrie, Reichsbahn und NSDAP alle Autobahnpläne torpediert hatten, vermerkt in seinen Memoiren verbittert: ‚Während sie [die Industriellen und die Reichsbahn] den für Juni 1932 vorgesehenen Bau von Autostraßen – wozu alle Pläne damals bis ins einzelste fertiggestellt waren – mit Hilfe ihres Einflusses beim Reichspräsidenten sabotierten, stellen sie sich, als die nationalsozialistische Regierung die von uns erarbeiteten Pläne aus der Schublade zog, plötzlich als begeisterte Anhänger der Autobahnen hin.‘ (Heinrich Brüning 1970: Memoiren 1918-1934, Stuttgart, zit. nach: Schütz/ Gruber 1996, S. 14-15).“ (Ebd., S. 14-15).

¹¹ Kaftan 1995

¹² Ebd.

¹³ Ebd., S. 7. Auch in jüngeren Publikationen sind häufig falsche Informationen über die Geschichte des Autobahnbaus in Europa zu lesen. So hieß es noch im August 1999 in der ‚Süddeutsche Zeitung‘, die ‚Einweihung der ersten europäischen Autobahn (Köln-Bonn) feierte man 1932.‘ (Anonymus 1999: Die Autobahn, S. V2/9).

¹⁴ Kornrumpf 1990

nen in Europa vor 1933 charakterisierte. In jüngster Zeit haben Gruber und Schütz sehr anschaulich die Entstehung dieses Mythos, der Autobahnbau sei eine ‚Erfindung‘ Hitlers analysiert.¹⁵ In diesem Zusammenhang wurde auch auf die bedeutenden Vorarbeiten des Hafraba e.V. verwiesen.

Im Kontext der vorliegenden Arbeit kann nicht die lückenlose Darstellung der geplanten und realisierten Autobahnen vor 1933 geleistet werden. Folgende Aspekte, die das Untersuchungsthema zwar berühren, jedoch keine wesentlichen Erkenntnisse im Zusammenhang mit der Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ erwarten lassen, werden daher nicht oder nur kurz angesprochen. Dabei handelt es sich um juristische Fragen, die „technische Planung und Durchführung im engeren Sinne“¹⁶ und militärische Aspekte¹⁷. Ebenfalls unberücksichtigt bleibt die Rivalität zwischen der Reichsbahn und den frühen Protagonisten des Autobahnbaus.¹⁸ Am Rande erwähnt werden dagegen wirtschaftliche Fragestellungen und soziale Aspekte.

Im Mittelpunkt der Arbeit steht vielmehr die Frage, ob – und wenn ja, in welcher Form – bei der Planung und beim Bau der Autobahnen vor 1933 die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ berücksichtigt wurde. Entsprechend der Themenstellung stehen in der vorliegenden Arbeit nicht technische, sondern ästhetische Aspekte des Autobahnbaus im Mittelpunkt der Analyse. Dabei liegt der Schwerpunkt auf folgenden Fragestellungen:

¹⁵ Schütz/ Gruber 1996, S. 14-37

¹⁶ Ebd., S. 10. Hierzu gehören u.a. Fragen der Materialverwendung, der Materialbeschaffung und der Ausführung der Bauarbeiten.

¹⁷ Der zukünftige Generalinspektor für das Deutsche Straßenwesen Fritz Todt erörterte den militärischen Nutzen der zu bauenden Reichsautobahnen bereits in seinem 1932 erschienenen sogenannten ‚Braunen Bericht‘. Hierin verglich er die zu bauenden Autobahnen mit den antiken Straßen Roms, den Straßen Napoleons und den unter Mussolini gebauten Autostrade. Dabei sah Todt „in der großzügig angelegten Truppenstrasse die Voraussetzung für den raschen und wirkungsvollen Einsatz der Truppe (...). Die Bedeutung derartiger Autobahnen wird ersichtlich aus dem Umstand, dass eine Armee von 300.000 Mann (...) in 100.000 requirierten Automobilen in 2 Nächten von der Ostgrenze des Reiches an die Westgrenze befördert werden kann.“ (Todt 1932, S. 22). Nach Schütz und Gruber ist es zu einer „solchen oder ähnlichen Aktion jedoch nie gekommen. Das Militär vertraute auch weiterhin beim Transport auf die in dieser Hinsicht weitaus effizientere (...) Reichsbahn. Es verwies im übrigen darauf, daß die Autobahn der gegnerischen Luftwaffe als besonders markante Wegmarke dienen würde und aufgrund der dünnen Fahrbahndecke und der vielen starken Steigungen für Kettenfahrzeuge ungeeignet sei. Für militärische Transporte hat die Autobahn denn auch eine verschwindend geringe Rolle gespielt. Man kann sogar sagen, daß sie erst von den zur Befreiung einrückenden Alliierten intensiv militärisch genutzt worden ist – allerdings mit den Folgen weitgehender Beschädigung oder gar Zerstörung.“ (Schütz/ Gruber, S. 12).

¹⁸ Vgl. hierzu: ebd., S 14-16

1. Wurde beim Bau der Autobahnen vor 1933 die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ berücksichtigt und wie sah – sofern sie erfolgte – die Berücksichtigung von ‚Landschaft‘ aus?
2. Welche Berufsgruppen beteiligten sich an der Diskussion um die Planung der Autobahnen und welche Bedeutung hatte ‚Landschaft‘ in diesem Prozeß?

Um diese Fragen mit der gebotenen Präzision beantworten zu können, wurde der Untersuchungsraum aus den folgenden Gründen auf Deutschland, Frankreich und Italien eingegrenzt: In einer Betrachtung der ersten Jahre des Autobahnbaus ist die Berücksichtigung Italiens unerlässlich, da hier die ersten Autobahnen Europas entstanden und die italienischen Autobahnen bedeutende Vorbild- und Studienfunktion für den Autobahnbau in den anderen Ländern besaßen. Frankreich wurde für diese Untersuchung ausgewählt, da es das Land mit der höchsten Automobildichte war. Als in Italien 1924 die erste Autobahn eingeweiht wurde, fuhren im ganzen Land nur 95.000 Autos, was einer Automobildichte von 409 Einwohner pro Auto entsprach.¹⁹ Im Vergleich dazu gab es in Deutschland zu diesem Zeitpunkt 219.990 Autos, bei einer Automobildichte von 272 Einwohner pro Auto und in Frankreich gar 69 Einwohner pro Auto.²⁰ Ein weiterer Grund für die Wahl Frankreichs ist die weit verbreitete Ansicht, in Frankreich habe die ernsthafte Auseinandersetzung um den Bau von Autobahnen erst in den fünfziger Jahren begonnen, wobei hier bereits 1926 die Autoroute du Puy-de-Dôme eingeweiht wurde und zu Beginn der dreißiger Jahre zahlreiche Autobahnplanungen vorlagen.

Bevor nachfolgend der Aufbau der Arbeit sowie die inhaltliche Beziehung der Kapitel untereinander dargestellt werden, sollen die der Arbeit zugrundeliegenden Termini geklärt werden. Am wichtigsten erscheint es mir dabei, den Begriff der ‚Landschaft‘ zu definieren, wird dieser doch häufig mit Natur oder Umwelt gleichgesetzt oder verwechselt. Es ist hier nicht das Ziel, die Geschichte der ‚Landschaft‘ darzustellen²¹, sondern zu zeigen, daß ‚Landschaft‘ nicht wie ein Baum oder ein Berg exi-

¹⁹ Olmsted 1926, S. 26

²⁰ Ebd. Im Vergleich dazu existierten in den USA zu Beginn der zwanziger Jahre bereits 17.571.981 Autos, was einer Automobildichte von einem Auto auf sechs Einwohner entsprach. (Ebd.).

²¹ Zum Thema ‚Landschaft‘ vgl. u.a.: Alain Roger 1995: *La Théorie du Paysage en France*; Augustin Berque (Hg.) 1994: *Cinq propositions pour une théorie du paysage*; Simmel 1957: *Das Schöne und die Kunst. Philosophie der Landschaft*; Gröning/ Herlyn 1996: *Landschaftswahrnehmung und Landschaftserfahrung*; Gröning 1998: *Die Suche nach der „Landschaftsmitte“*; Wolschke-Bulmahn 1990: *Auf der Suche nach Arkadien*.

stiert, sondern lediglich in den Köpfen ihrer Betrachter vorhanden ist.²² ‚Landschaften‘ sind keine starren physischen Gebilde, sondern veränderbare Bildvorstellungen und das, was als ‚Landschaft‘ bezeichnet wird, spiegelt sich in einem Vorgang sich wandelnder Bilder.²³ „Landschaft wird nicht in der Welt vorgefunden, die Welt wird vielmehr in eine Landschaft verwandelt, sobald sie sich der ästhetischen Erfahrung erschließt.“²⁴

‚Landschaft‘ existiert nicht außerhalb von uns selbst, sie „ist nicht schön an sich, sie hat nur möglicherweise die Fähigkeit, in dem Auge des Beschauers zur Schönheit vergeistigt und geläutert zu werden.“²⁵ ‚Landschaft‘ ist nach Berque „davantage qu’une forme extérieure offerte à la vue; c’est (...) une entité relationnelle, qui engage toute notre sensibilité.“²⁶ Nach dem Philosophen Simmel wird Natur erst „durch den teilenden und das Geteilte zu Sondereinheit bildenden Blick des Menschen zu der jeweiligen Individualität ‚Landschaft‘ umgebaut“²⁷ und so ist das Reden über ‚Landschaft‘ immer auch ein wenig Erzählen von sich selbst.²⁸ Ähnlich der Erklärung von Symbolen²⁹ bleibt auch bei der Übertragung persönlicher Landschaftsideale in die Sprache der Begriffe immer ein unübersetzbarer Rest.³⁰

²² Vgl. Burckhardt 1985, S. 206-213. Die Auseinandersetzung mit ‚Landschaften‘ ist immer auch eine Auseinandersetzung mit Symbolen, Metaphern und subjektiven Werten. Ein jedes Bild ist „ein Abbild, sei es der äußeren, sei es der inneren Welt“ (Lurker 1991, S. 92); in diesem Abbild spiegeln sich Metapher, Symbole und subjektive Idealvorstellungen des Künstlers - Maler, Poet etc. - wider. (Ebd., S. 94).

²³ Vgl. Gröning/ Herlyn (Hg.) 1996, S. 10. Der französische Künstler und Landschaftsarchitekt Bernard Lassus hat zur Unterscheidung von ‚Landschaft‘ und Natur eine Differenzierung getroffen, die m.E. eine differenzierende Handhabung der Begriffe ‚Landschaft‘ und Natur erlaubt. Demnach ist Natur meßbar, ‚Landschaft‘ aber nicht. (Lassus 1995b) Während also die Elemente der Natur quantitativ faßbar sind, wie z.B. die Anzahl der Bäume auf einer Fläche oder der Grad der Wasser- und Luftverschmutzung, kann eine ‚Landschaft‘ dagegen nur mit qualitativ ästhetischen Werturteilen beschrieben werden, wobei, wie Hard sagt, das „ästhetisch Positive (...) noch lange nicht das ökologisch Positive [ist] – und umgekehrt.“ (Hard 1991, S. 15). Eine als schön wahrgenommene ‚Landschaft‘ kann dabei aus der Sicht des Umweltschutzes durchaus in einem schlechten Zustand sein. Umgekehrt sind auch ökologisch wertvolle Gegenden nicht zwingend schöne ‚Landschaften‘.

²⁴ Lobsien 1981, S. 1

²⁵ Riehl 1850, in: Gröning/ Herlyn 1996, S. 151

²⁶ „mehr als eine dem Blick dargebotene äußere Form; es ist (...) eine Bezugsgröße, die alle unsere Sinne beansprucht. Die Landschaft existiert nicht außerhalb von uns, wie auch wir nicht außerhalb unserer Landschaft existieren.“ (Übers. d. Verf.) Berque 1994, S. 27.

²⁷ Simmel 1957, S. 142

²⁸ Berque 1994, S. 27. Für Nietzsche verriet die Tatsache, daß jemand einen Gegenstand oder eine Landschaft als schön beschrieb, nichts über den Gegenstand selbst, aber einiges über den Urteilenden, denn die Schönheit ist nach Nietzsche nur ein Bild des Urteilenden selbst. (Hauskeller 1994, S. 382).

²⁹ Das Symbol ist „Verhüllung und Offenbarung zugleich; [und] deshalb ist die Deutung von Symbolen oft so schwierig.“ (Lurker 1991, S. 720).

³⁰ Ebd., S. 720

Auch wenn die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ individuell sehr unterschiedlich sein kann, werden Landschaftsideale innerhalb einer Gesellschaft stark „von der Gelehrsamkeit und von der Poesie“³¹ geprägt. Die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ ist demnach abhängig von der kulturellen Bildung des Betrachters, von seinen Kenntnissen der Malerei, Kunst und Literatur³². Wie Wolschke-Bulmahn für die bürgerliche Jugendbewegung zu Beginn des 20. Jahrhunderts zeigte, gibt es innerhalb einer Gesellschaft auch „schichtspezifisch unterschiedliche Ausprägungen von Landschaftswahrnehmung“³³. Dieser Tatbestand wird im weiteren Verlauf der Arbeit von Bedeutung sein, wenn es darum geht zu klären, welche Rolle Landschaftsarchitekten vor 1933 bei der Planung von Autobahnen spielten. Dabei wird von der These ausgegangen, daß das Landschaftsbild vieler Landschaftsarchitekten in Deutschland nicht mit dem Verständnis von ‚Landschaft‘ zu vereinbaren war, das beim Autobahnbau vertreten wurde.

Die Bedeutung von ‚Landschaft‘ liegt also „nicht im Objekt selbst, sondern in seiner kulturellen Interpretation, im Kulturgut (...), durch das wir die Landschaft sehen und verstehen lernen. Dieses Kulturgut nun besteht zweifellos aus den kulturellen Leistungen der Dichtung und der Malerei (...).“³⁴ Besonders einflußreich war in Deutschland hierfür die Epoche der Romantik Ende des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts, durch die die Landschaftsideale weiter Bevölkerungsschichten nachhaltig geprägt wurden. Die für die Romantik unter anderem typische Idealisierung agrarromantischer ‚Landschaften‘³⁵ führte dazu, daß in den für die Industrialisierung notwendigen Interventionen in die Natur häufig allein die Zerstörung von ‚Landschaften‘ und nicht die Entwicklung neuer ‚Landschaften‘ gesehen wurde. Aus diesem Grunde wird nachfolgend untersucht, von welchen Landschaftsidealen sich die Protagonisten des Autobahnbaus in Deutschland, Frankreich und Italien leiten ließen und welchen Einfluss diese Ideale auf die Gestaltung der Autobahnen und ihrer Umgebungen hatten. Ausgehend von der These, daß mit dem Begriff ‚Landschaft‘ über-

³¹ Burckhardt 1985, S. 20

³² Zum Thema literarische Landschaftserfahrung hat Schneider 1981 die Textsammlung „Deutsche Landschaften“ herausgegeben.

³³ Wolschke-Bulmahn 1990, S. 24

³⁴ Ebd., S. 207; Burckhardt weist weiter darauf hin, daß die Dichtung und Malerei, die die ‚Landschaftsbilder‘ der Massen prägen, in „Urlaubsprospekten, in (...) naiven oder sentimental Lesebuchtexte[n], in (...) Landschaftsschilderungen des Trivialromans und in (...) billigen Öldrucke[n], wie sie in Hotelzimmern zu sehen sind.“ (Ebd.) (vgl. hierzu auch den Mythos der Heidelandschaft in: Gröning/ Schneider 1999: Die Heide in Park und Garten, Worms).

³⁵ Vgl. Wolschke-Bulmahn 1990, S. 34 ff

wiegend das Bewahren altherkömmlicher Landschaftsbilder assoziiert wird, wird in der folgenden Arbeit untersucht, ob die Protagonisten des Autobahnbaus den Terminus ‚Landschaft‘ im Zusammenhang mit der Gestaltung der neuen Autobahnen und ihrer Umgebung verwendeten. Ausgangspunkt ist dabei die These, daß der Begriff ‚Landschaft‘ eher selten verwendet wurde, um in der künstlerischen Gestaltung der Autobahnen und ihrer Umgebungen nicht durch die dem Terminus anhaftenden altherkömmlichen Landschaftsideale gehemmt zu werden.

Wie die Ausführungen zeigen, ist die Auseinandersetzung mit Fragestellungen, die die Gestaltung von ‚Landschaft‘ betreffen, eine Beschäftigung mit künstlerisch-ästhetischen Themen. Um auch im weiteren Verlauf der Arbeit auf die hier zugrundeliegende Definition von ‚Landschaft‘ hinzuweisen, wird der Begriff ‚Landschaft‘ durchgehend in Anführungszeichen gesetzt.

Ein weiterer Begriff, auf den hier näher eingegangen werden soll, ist der der Autobahn.³⁶ Der Bau von Straßen, die ausschließlich für motorisierte Verkehrsmittel reserviert sein sollten, löste zu Beginn des Jahrhunderts kontroverse und oftmals leidenschaftlich geführte Diskussionen aus, denn der damalige Grad der Motorisierung ließ die Notwendigkeit für den Bau spezieller Nur-Autostraßen in der Öffentlichkeit nicht immer erkennen. Um die Vorteile von Autobahnen gegenüber herkömmlichen Straßen herauszustellen,³⁷ wurden die Charakteristika der neuen Straßen dargestellt und erläutert - so auch auf dem ersten Internationalen Autobahnkongreß 1931 in Genf. Auf diesem wurden folgende Kriterien erarbeitet, die auch heute noch für Autobahnen kennzeichnend sind.³⁸

1. Auf Autobahnen sollen nur Kraftfahrzeuge zugelassen werden. Die zu Beginn des 20. Jahrhunderts vereinzelt geäußerte Forderung, Autobahnen ausschließlich für Autos zu öffnen – aus diesem Grunde sprach man in Deutschland zunächst von Nur-Autostraßen – wurde nicht aufgenommen.³⁹

³⁶ Der Begriff der ‚Autostraße‘ wurde in der zeitgenössischen Literatur nicht immer einheitlich verwendet. So bezeichnete die Heimatschützerin Theda Behme auch stark befahrene Landstraßen als ‚Autostraßen‘. (Behme 1931, S. 59).

³⁷ Vgl. Kastl 1953

³⁸ Nyffeler 1931

³⁹ Ebd.

2. Völlige Kreuzungsfreiheit. Kreuzende Verkehrswege müssen über- oder unterführt werden.
3. Autobahnen besitzen durch ihre Anlage einen erzwungenen Richtungsverkehr. [Getrennte Richtungsfahrbahnen].
4. Autobahnen sollen nur an besonders dafür vorgesehen Anschlußstellen zugänglich sein. „Der Charakter der Straße als Schnellverkehrsstraße wird ganz besonders dadurch gekennzeichnet, daß nur bestimmte Stellen und an diesen nur unter Beachtung weitgehender Sicherheitsmaßnahmen eine Auf- und Abfahrtsmöglichkeit besteht.“⁴⁰

Nachdem die für diese Arbeit wesentlichen Begriffe definiert sind, wird nachfolgend auf die einzelnen Kapitel der Untersuchung eingegangen.

Das erste Kapitel dient dazu, ein historisches ‚Fundament‘ zu legen, denn das Auto war nicht das erste Verkehrsmittel, für das besondere Wege gebaut wurden. Bereits zu Beginn des 19. Jahrhunderts wurden für die Eisenbahn eigene Schienenwege geschaffen. Demnach kann die Eisenbahn mit ihren Schienenwegen als historische Vorgängerin der Autobahn angesehen werden. Im Zusammenhang mit dem Bau der Eisenbahnen wurden auch Fragen der Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ thematisiert. Vor allem die zunehmende Reisegeschwindigkeit,⁴¹ die letztlich in Europa den Übergang von Agrar- zu Industriegesellschaften beschleunigte,⁴² führte bei einigen Reisenden zu Irritationen in der Wahrnehmung des Gesehenen. Eine kontrovers geführte Diskussion um den vermeintlichen Verlust von ‚Landschaft‘ oder den Gewinn neuer ‚Landschaften‘ begann.⁴³ Diese Diskussion wurde später vor allem in

⁴⁰ Rheinische Provinzialverwaltung Düsseldorf 1932, S. 15

⁴¹ „Die Durchschnittsgeschwindigkeit der frühen Eisenbahnen in England beträgt 20 bis 30 Meilen, das ist ungefähr das Dreifache der bis dahin von den Postkutschen erreichten Geschwindigkeit.“ (Schivelbusch 1995, S. 35). So schwärmte eine Reisende angesichts dieser als Rausch erlebten Reisegeschwindigkeit: „Sie können sich das Gefühl, die Luft zu spalten, nicht vorstellen: dabei ist die Bewegung so sanft wie möglich. (...) Das Gefühl zu fliegen ist absolut märchenhaft und entzieht sich jeder Beschreibung.“ (Zit. nach: Barret (Hg.) 1990, S. 10).

⁴² Mit der Eisenbahn schien sich der alte Traum, sich „schnell und möglichst reibungslos auf der Erde [zu bewegen, eine der] großen Utopien der Menschheitsgeschichte“ (Glaser 1986: Das Automobil. Eine Kulturgeschichte in Bildern, S. 8) zu erfüllen. Die technische Weiterentwicklung der Verkehrsmittel war nicht mehr aufzuhalten. Die Welt änderte sich in rasender Geschwindigkeit. In dieser Zeit des Aufbruchs und Wandels schrieb zum Beispiel Jules Verne (1828-1905) seine bekannten Zukunftsromane ‚Die Reise ins Innere der Erde‘ (1864); ‚Von der Erde bis zum Mond‘ (1865) und ‚In 80 Tagen um die Welt‘ (1879). Der Schriftsteller George Wells (1866-1946) verarbeitete seine technischen Zukunftsvisionen in seinem berühmten Roman ‚Die Zeitmaschine‘ (1895).

⁴³ Das Thema Geschwindigkeit und die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ wurde auch schon vor der Einführung der Eisenbahn diskutiert, wie zum Beispiel von Seume (1763-1810) und Girardin (1735-

Deutschland auch im Zusammenhang mit dem Autobahnbau geführt. Die Steigerung der Geschwindigkeit, die zunehmend den Alltag bestimmte und veränderte, inspirierte seit Beginn des 19. Jahrhunderts immer wieder Künstler.

Den Höhepunkt erreichte diese Entwicklung mit der Künstlergruppe der 1909 gegründeten italienischen Futuristen, die sich in all ihrer Diversität unter anderem durch die Verherrlichung der Geschwindigkeit charakterisierte. Ein wesentliches Symbol der Moderne stellte für sie das Automobil dar, und visionär erkannten sie die Notwendigkeit des Baus von Autobahnen. Der Futurismus interessiert im Kontext der vorliegenden Arbeit, weil dieser, in Abhängigkeit von der zunehmenden Reisegeschwindigkeit, auch neue Darstellungsformen für die veränderte Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ entwickelte. Hier wurde versucht, neue Landschaftsbilder zu schaffen, weil für die Futuristen die alten Landschaftsideale nicht mehr mit der Realität zu vereinen waren. Bemerkenswert ist in der von den Futuristen geführten Diskussion die Radikalität, mit der alte Landschaftsideale abgelehnt und neue gesucht wurden. Letztlich hatte der Futurismus jedoch keinen bedeutender Einfluß. Obwohl Futuristen sich in den zwanziger Jahren nicht in die Diskussion um die Gestaltung von Autobahnen einschalteten, lieferten ihre Arbeiten meiner Meinung nach wertvolle Ansätze für künstlerische Interventionen in die ‚Landschaft‘. Dabei betonten sie nicht vornehmlich den vermeintlichen Verlust von ‚Landschaft‘ durch den Bau von Autobahnen, wie es Landschaftsarchitekten in Deutschland vor 1933 immer wieder taten.

Das dritte Kapitel hat die Aufgabe, die Dimension des Autobahnbaus vor 1933 - und damit letztlich auch die Bedeutung des Untersuchungsthemas - zu verdeutlichen. Hierzu werden die in Deutschland, Frankreich und Italien gebauten und geplanten Autobahnen tabellarisch und grafisch aufgeführt, wobei auch die internationale Dimension des Autobahnbaus berücksichtigt wird. Hierzu werden die Tagungsbände der seit 1908 stattfindenden internationalen Straßenkongresse der ‚Association Inter-

1808), die auf die vermeintliche Gefahr der ‚Entfremdung‘ des Menschen von der Natur durch zu schnelles Reisen (in Postkutschen) verwiesen. So sollte, nach Girardin, die Strecke von Paris nach Erménonville (ca. 50 km) zu Fuß zurückgelegt werden, da zu Pferd oder in der Kutsche die Natur wegen der zu hohen Reisegeschwindigkeiten nicht richtig wahrgenommen werden könne. (Conan 1979, S. 246-247). Ähnlich proklamierte Johann Georg Seume zu Beginn des 18. Jahrhunderts in seinem Buch ‚Der Spaziergang nach Syrakus‘: „Wer geht, sieht mehr, als wer fährt.“ (Seume 1976, Vorwort). Diese Haltung findet sich dann später auch bei Zivilisationskritikern, die in der bis dato nicht gekannten Reisegeschwindigkeit des Bahnreisens nur die Zerstörung von ‚Landschaft‘ sahen.

ationale Permanente des Congrès de la Route‘ (AIPCR) und die der ‚Congrès Internationaux des Autoroutes‘ (CIA) von 1931 und 1932 in bezug auf die vorliegende Fragestellung analysiert. Dem geht eine Schilderung der Auseinandersetzung um den Bau von Autostraßen voraus, die die wichtigsten Paradigmen der vor 1933 geführten Diskussion aufzeigt und fragt, inwieweit hier Raum und Anknüpfungspunkte für ‚landschaftliche‘ Fragen vorhanden waren. Ausgehend von der These, daß ‚Landschaft‘ nur in den Köpfen der Betrachter ‚existiert‘, wird anschließend der Symbolik des Autobahnbaus und des Autos ein eigenes Unterkapitel gewidmet, da Symbole als sichtbare Zeichen einer unsichtbaren Realität die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ konditionieren können.

Im nachfolgenden Kapitel werden schließlich die Gestaltungsprinzipien der vor 1933 in Frankreich, Deutschland und Italien gebauten und geplanten Autobahnen analysiert. Im Zusammenhang mit der Fragestellung, inwieweit hierbei auch die Gestaltung von ‚Landschaft‘ mitberücksichtigt wurde, galt es, im Rahmen dieser Arbeit folgende Gestaltungselemente näher zu untersuchen: die Wahl der Streckenführung, der Brückenbau, die Gestaltung von Rastplätzen, die Streckenreklame - die vor allem an den italienischen Autostrade eine bedeutende wirtschaftliche Rolle spielte - und die Bepflanzung der Autobahnen. Während für Deutschland und Frankreich alle Planungen und Realisierungen in die Untersuchung mit einbezogen wurden, werden für Italien angesichts der Vielzahl an Autobahnen jeweils repräsentative Beispiele dargestellt. In diesen Analysen liegt der Schwerpunkt auf der Frage nach der Berücksichtigung von ‚Landschaft‘ bei der Gestaltung der Autobahnen. Anhaltspunkte für diese Analyse liefern die Verwendung des Begriffes ‚Landschaft‘, die Inszenierung der Umgebung der Autobahn für den Tourismus und die Begründungen, mit denen man sich für oder gegen bestimmte Gestaltungselemente entschied. Ziel ist es, herauszufinden, welches Verständnis von ‚Landschaft‘ sich in der Gestaltung der Autobahnen vor 1933 widerspiegelt und ob es hierin bedeutende nationale Unterschiede zwischen Deutschland, Frankreich und Italien gab.

Es wird in diesem Kapitel weiterhin analysiert, ob die durch die Geschwindigkeit veränderte Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ sowohl für Fahrer und Beifahrer als auch für außenstehende Betrachter der Autobahnen bei der Gestaltung der Autobahnen berücksichtigt wurde. Schließlich wird gefragt, ob die Herausforderung, die der Bau

von Autobahnen an die Landschaftsgestaltung stellte, angenommen wurde und ob nach zeitgemäßen Gestaltungsformen gesucht wurde. Diese Frage ist insbesondere für Deutschland von Bedeutung, da hier ab 1933 sogenannte Landschaftsanwälte versuchten, die Reichsautobahnen in die ‚Landschaft‘ zu integrieren.⁴⁴

Die Rolle der Landschaftsarchitekten wird schließlich im fünften Kapitel dargestellt. Da es in Frankreich und Italien den Beruf des Landschaftsarchitekten jedoch vor 1933 noch nicht gab, beziehen sich die Ausführungen überwiegend auf Deutschland.⁴⁵ Die Ausbildung zum staatlich geprüften Landschaftsarchitekten, dem Paysagiste D.P.L.G. (Diplômé par le Gouvernement) gibt es in Frankreich seit 1946 an der ‚École d’Horticulture‘ in Versailles, die 1976 in die ‚Ecole Nationale Supérieure du Paysage‘ umbenannt wurde.⁴⁶ In Italien gibt es dagegen bis heute keine Ausbildung zum Landschaftsarchitekten. Landschaftsgestalterische Aufgaben werden hier in der Regel von Architekten und Ingenieuren wahrgenommen.

Mittels Auswertung der Tagungsbände der internationalen Kongresse, sowie der einschlägigen Fachzeitschriften wurden Beiträge von Landschaftsarchitekten zum Autobahnbau analysiert. Ausgangspunkt war die Annahme, daß das Gros der Landschaftsarchitekten in Deutschland vor 1933 die gestalterische Herausforderung, die der Autobahnbau stellte, nicht erkannte oder erkennen wollte. Außerdem soll der Frage nachgegangen werden, an welchen landschaftlichen Idealen sich die Mehrzahl der Landschaftsarchitekten orientierte und welche von diesen sie beim Bau von Autobahnen realisierten.

Abschließend sei nochmals darauf hingewiesen, daß die vorliegende Untersuchung in großen Teilen auf der Auswertung von Archivmaterialien beruht. Hierzu wurden vor allem das Geheime Staatsarchiv in Berlin, das Bundesarchiv in Koblenz, das Archivio Centrale Dello State in Rom, das Archiv der AIPCR in Paris, die Archives Départementales in Clermont-Ferrand und das Archiv des B.I.T. in Genf konsultiert, in denen die wesentlichen Akten zum Thema Autobahnbau vor 1933 in Deutschland, Frankreich und Italien vorhanden sind. Dennoch sind deren Bestände zum Thema

⁴⁴ Vgl. Schütz/ Gruber 1996, S. 122-135

⁴⁵ Entsprechend dem heutigen Sprachgebrauch wird in der vorliegenden Arbeit durchgehend der Begriff des *Landschaftsarchitekten* verwendet.

⁴⁶ Heckmann/ Limido/ Piatti 1996, S. 58

Autobahnbau durch Verluste im Zweiten Weltkrieg zum Teil dezimiert worden, so daß nicht zu allen Bereichen der vorliegenden Untersuchung ein lückenloses und vollständiges Bild gezeichnet werden kann.

2 Eisenbahn und Schienenwege als Vorgänger des Automobils und der Autobahnen

Leonardo Benevolo schreibt zu den durch die Industrialisierung bedingten Veränderungen der Lebenswelt im 19. Jahrhundert, daß die „konkreten Veränderungen (...) einen gewaltigen Eindruck im Bewußtsein des einfachen Menschen, aber auch des Gebildeten [hinterlassen], weil sie etwas völlig Neues darstellen. Der Wandel wird als extrem empfunden, mögen die Veränderungen im einzelnen nun begrüßt werden oder nicht.“⁴⁷ Bedeutend für diesen ‚Wandel der Lebenswelt‘ war unter anderem die zunehmende Geschwindigkeit, durch die weite Teile Europas in Bewegung gerieten. Ein wichtiges Symbol dieser Veränderung und der fortschreitenden Industrialisierung war die Eisenbahn⁴⁸, mit deren Hilfe bisher ungeahnte Reisegeschwindigkeiten erreicht werden konnten. Damit änderte sich nicht nur die Wahrnehmung von Raum und Zeit, sondern auch die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘.

Im Kontext dieser Arbeit werden Eisenbahn und Schienenwege als historische Vorgänger des Automobils und der Autobahnen betrachtet, da die Eisenbahn zum einen das erste Verkehrsmittel auf dem Lande ist, für das eigene Wege gebaut wurden, und zum zweiten interessierte Bahnreisende auch im Zusammenhang mit dem Bau von Eisenbahnen die veränderte Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ diskutierten. Diese kontrovers geführte Auseinandersetzung zeigt Parallelen zu Diskussionen auf, die später im Zusammenhang mit dem Bau von Autobahnen geführt wurden.

Nach einer zusammenfassenden Darstellung der Auswirkungen der Industrialisierung auf die Wahrnehmung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert werden zeitgenössische Berichte analysiert, in denen die veränderte Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ thematisiert wurden. Beispiele aus der Landschaftsmalerei und der Karikatur illustrieren diese Ausführungen.

⁴⁷ Benevolo 1999, S. 185

⁴⁸ Zum ersten Mal in der Geschichte des Verkehrs konnte Bewegung nun unabhängig von einer äußeren animalischen Zugkraft erzeugt werden. Bisher bewegte man „die Beine, ließ die Beine von Reit- und Zugtieren sich bewegen, nutzte Wasserströmung oder den Wind.“ (Krusche 1994, S. 171).

Schließlich wird der Betrachtung des italienischen Futurismus besondere Aufmerksamkeit gewidmet, da in diesem die Moderne, die Technisierung und die Geschwindigkeit enthusiastisch gefeiert wurden. Symbol der Moderne war den Futuristen das Automobil, für das sie bereits eigene Autobahnen forderten. Im Futurismus wurden, wie zu zeigen sein wird, zukunftsweisende Darstellungsformen von ‚Landschaft‘ entwickelt, in denen sich ein neues Verständnis von ‚Landschaft‘ widerspiegelt, das auch beim Bau und der Planung von Autobahnen eine Rolle hätte spielen können.

2.1 Zu den Auswirkungen des Baus von Eisenbahnen auf die Wahrnehmung von Raum und Zeit in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts

Mit dem Bau der Eisenbahn in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts in Europa⁴⁹ begann sich das bestehende Raum-Zeit-Gefüge zu wandeln. ‚Der Rheinisch Westphälische Anzeiger‘ schrieb schon 1835, noch vor der ersten Eisenbahnfahrt in Deutschland: „Jetzt [mit dem Bau von Eisenbahnen] erst wird die Welt glücklich. Zeit und Raum, diese Schranken der menschlichen Vollkommenheit, verschwinden. Alle Verhältnisse werden anders.“⁵⁰ Von diesem Wandel war auch die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ betroffen. Der Wandel der Erfahrungswelten soll im folgenden skizziert werden, da sich in einer ähnlichen Umbruchsituation, in der die Geschwindigkeit eine immer größere Rolle spielte, auch die Diskussion um ‚Landschaft‘ im Zusammenhang mit dem Bau von Autobahnen zu Beginn des 20. Jahrhunderts situiert.

Im Rahmen der vorliegenden Arbeit wird nun der Versuch einer Annäherung an die durch die Einführung der Eisenbahn⁵¹ ausgelösten Veränderungen der Wahrnehmung von Raum und Zeit unternommen. Des weiteren werden Aspekte gesellschaftlicher Vorbehalte gegenüber dem Bau von Eisenbahnen skizzenhaft dargestellt, um dann die Resonanz, die das Automobil und die Nur-Autostraßen hervorriefen, darzustellen.

Isaac Newton (1643-1727) hatte in seiner 1689 erschienenen ‚Philosophia naturalis principia mathematica‘ das Zeit- und Raumverständnis des industriellen Zeitalters vorweggenommen. „Die absolute, wahre und mathematische Zeit verfließt an sich und vermöge ihrer Natur gleichförmig und ohne Beziehung auf irgendeinen äußeren Gegenstand. (...). Der absolute Raum bleibt vermöge seiner Natur und ohne Bezie-

⁴⁹ Am 13. September 1830 wurde in England die erste Eisenbahnlinie Europas für den Personenverkehr, die 45 km lange Strecke zwischen Liverpool und Manchester eingeweiht. Die erste Eisenbahnstrecke auf dem Kontinent wurde am 5.5.1835 in Belgien zwischen Brüssel und Malines (22 km) eröffnet. Frankreich baute die erste Strecke zwischen Paris und Saint-Germain-en-Laye (Einweihung 24.8.1837). In Deutschland fuhr die erste Bahn zwischen Nürnberg und Fürth (Einweihung 7.12.1835). 1837 erhielt Russland seine erste Eisenbahnlinie zwischen Petersburg und Zarskoje Selo, der Sommerresidenz des Zaren. 1839 schließlich wurde auch in Italien die erste Strecke zwischen Neapel und Portici eröffnet. (Mahr 1982, S. 16).

⁵⁰ Zit. nach: ebd., S. 58

⁵¹ Für Sombart hat die Eisenbahn, die er als „größte produktive Tat nicht nur des 19. Jahrhunderts, sondern aller Geschichte“ (Sombart 1954, S. 280) versteht, eine völlig neue Epoche begründet.

hung auf einen äußeren Gegenstand stets gleich und unbeweglich.“⁵² Newtons Erkenntnis kann als Beginn einer allmählichen Befreiung des Menschen von den Abläufen der Natur gesehen werden. Es sind demnach nicht mehr die Jahres- oder Tageszeiten, die den Ablauf der Zeit bestimmen, sondern unabhängig von der Natur und von äußeren Einflüssen ‚fließt‘ die Zeit dahin. Newton legte mit seiner Mechanik auch die wissenschaftliche Grundlage für die industrielle Revolution, deren Symbol die Dampfmaschine und deren Realisierung als Verkehrsmittel die Eisenbahn ist.⁵³ In „der bisherigen Geschichte der Menschheit und ihrer Zeiterfahrung (...) hat die Industrialisierung zweifellos den markantesten Einschnitt gesetzt. Die qualitative, die Alltagserfahrung und die unterschiedliche Dauer menschlicher Tätigkeit (...) vorindustrieller Gesellschaften⁵⁴ wurde abgelöst durch eine Zeiterfahrung und Berechnung, die auf der Entdeckung des linearen, abstrakten Zeitkontinuums beruhte (...).“⁵⁵ Die Zeit wurde meßbar⁵⁶, und die Innovationen pro Zeiteinheit nahmen be-

⁵² Wild 1996, S. 153-154

⁵³ Ein bedeutender Grund, warum die Eisenbahn sich gegenüber dem herkömmlichen Landtransport (animalische Zugkraft) durchsetzen konnte, war die im Vergleich zum Getreide um ein Vielfaches billigere Kohle zum Betreiben der Dampflokomotiven. In England, dem Mutterland der Eisenbahn, wurde der Getreidepreis zur Unterstützung der Landwirtschaft subventioniert, und diese Preispolitik verhalf der Eisenbahn zum Durchbruch. (Schivelbusch 1995, S. 11). Eine Bestätigung aus zeitgenössischer Sicht gibt Thomas Grahame, der 1834, als die Dampflokomoition endgültig durchgesetzt ist, den Ausweg beschreibt, den die englischen Industriekapitalisten zu wählen hatten: „Die britischen Grundeigentümer haben durch die Besteuerung von Getreide und Lebensmitteln den Preis der Arbeitskraft, und zwar der menschlichen wie der tierischen, verdoppelt. Um den Wirkungen dieser Steuern auszuweichen, haben die britischen Unternehmer ihr Kapital seit Jahren in die Förderung von solchen Erfindungen gesteckt, die es möglich machen, die durch Steuern belastete Arbeitskraft zu ersetzen (...).“ (Grahame 1834, S. VI). Das Betreiben einer Eisenbahn war nun wirtschaftlicher als die Unterhaltung von Zugtieren. Dies führte dazu, daß Eisenbahnprojekte von der Industrie finanziell unterstützt, schon bald zum nationalen und schließlich zum internationalen Verkehrssystem ausgebaut wurden.

⁵⁴ Lübbe führt als Beispiel für eine weitgehende Konstanz der Lebensabläufe in der vorindustriellen Zeit im Vergleich zur industrialisierten Zeit Machiavelli (1469-1527) an, der noch Vorgänge und Verhältnisse aus der römischen Geschichte als Muster für die Beurteilung seiner Gegenwart heranziehen konnte (vgl. Lübbe 1996, S. 54). Damit will Lübbe nicht sagen, daß es zu Macchiavellis Zeiten keine kulturellen Evolutionen gab: „Gewiß ist, daß es kulturgeschichtliche Evolutionen gegeben hat, deren Dynamik [jedoch] so gering war, daß die Vorstellung absurd ist, sie hätten als Evolution bemerkt werden können.“ (Ebd., S. 55).

⁵⁵ Nowotny 1996, S. 93

⁵⁶ Mit der Industrialisierung brach eine neue Zeit an, deren sichtbares Zeichen die Angleichung der Lokalzeiten war. Ein reibungsloser Zugverkehr erforderte eine Angleichung der noch weit ins 19. Jahrhundert existierenden unterschiedlichen Lokalzeiten. Die Einführung der sogenannten Normalzeit wurde notwendig, da die Abfahrts- und Ankunftszeit der Züge aufeinander abgestimmt werden mußten (vgl. Schivelbusch 1990, S. 43). Diese Homogenisierung der Zeiten ging nicht ohne Widerstand vonstatten, so daß bis in die fünfziger Jahre des 19. Jahrhunderts noch vielerorts die Eisenbahnzeit und die Lokalzeit parallel liefen. „Was nun den Vorschlag betrifft, die diesfalls angenommene gemeinschaftliche mittlere Zeit überall zugleich als gesetzliche Ortszeit einzuführen und sie gemeinsam als Regulator aller Geschäfte und Handlungen des Volkes festzulegen, erscheint diese Maßregel als eine in das Volksleben tief einwirkende Abnormität nicht nur naturwidrig, sondern auch als unnötig. Die unwandelbare Bewegung der Gestirne, vorzüglich der mittleren Sonne, ist der natürliche Regulator der Zeit jeden Ortes und der von derselben abhängigen Tagesgeschäfte seiner Bewohner.“ (Bebber 1980, S. 156). Trotz solcher Proteste wurde 1884 in Washington auf der

trächtlich zu.⁵⁷ Schon bald nach ihrer Einführung avancierte die Eisenbahn zum Massentransportmittel⁵⁸, und sie „gewann als gesellschaftlicher Faktor zentrale Bedeutung. (...). In einem zeitgenössischen Gedicht heißt es, man habe „ein metallnes Netz um die erschrockene Erde gespannt.“⁵⁹ In der folgenden Tabelle wird die Zunahme der Länge des Eisenbahnnetzes für Deutschland und Frankreich zwischen 1835 und 1875 dargestellt. Für Italien liegen mir keine entsprechenden Daten vor.

Tab. 1: Veränderung der Länge des Eisenbahnnetzes (in km) zwischen 1835 und 1875⁶⁰

Jahr	Deutschland	Frankreich
1835	6	141
1839	240	224
1844	1752	822
1849	5443	2467
1860	11089	9167
1875	27970	19357

In Deutschland und in Frankreich ist vor allem zwischen 1849 und 1860 ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen. An diesen Zahlen ist ein wirkungsvoller Widerstand gegen den Bau von Eisenbahnen nicht zu erkennen. Diese Vermutung wird im Brockhaus des Jahres 1838 bestätigt: „Bei Individuen, wie bei Körperschaften, ja ganzen Nationen, sind sich die Stadien der Erkenntniß aufs äußerste rasch gefolgt; Gleichgültigkeit, Ungläubigkeit, Widerstreben, Bedenken, Zugeben, Theilnehmen, eifriges Entbrennen, endlich phantastischer Schwindel waren die Phasen der Meinung hinsichtlich der Eisenbahnen, welche im Laufe kaum zweier Jahre ein großer Theil der Bewohner des gebildeten Europas durchgegangen ist.“⁶¹ Anders als später der Bau von Autobahnen wurde der Bau der Eisenbahnen von einer breiten Öffentlichkeit begrüßt.⁶²

internationalen Standardzeit-Konferenz die Welt in Zeitzonen eingeteilt und diese nach und nach in allen Ländern übernommen.

⁵⁷ In der steigenden Innovationsdichte sieht Lübke den Grund für eine ‚Verkürzung‘ der Zeiträume, in denen erworbene Kenntnisse und Erfahrungen sinnvolle Orientierung für die Zukunft bilden; er spricht vom Prozeß der ‚Gegenwartsschrumpfung‘. (Lübke 1996, S. 54).

⁵⁸ Die Eisenbahn avancierte schon sehr bald zum Massentransportmittel. In England beispielsweise wurden bereits 1844 per Parlamentsbeschluß alle Eisenbahngesellschaften verpflichtet, mindestens einmal pro Tag eine Reise zu einem besonders günstigen Tarif anzubieten, damit sich möglichst viele Bürger eine Zugreise leisten konnten (vgl. Wagner 1997, S. 126).

⁵⁹ Poethen 1921, S. 399

⁶⁰ Mitchell 1973, S. 791-792

⁶¹ Brockhaus 1938: Stichwort Eisenbahn, S. 1115

⁶² Sieferle 1984, S. 93

Trotzdem gab es auch Proteste gegen die Eisenbahn. Diese speisten sich nach Sieferle „aus der romantischen Zivilisationskritik sowie aus populären Aversionen. Beide waren jedoch fern von den Zentren, in denen die Entscheidungen fielen, und beide befanden sich historisch in der Defensive.“⁶³ Zu den Bevölkerungsgruppen, die sich gegen den Bau von Eisenbahnen wehrten, gehörten diejenigen, die bisher an dem alten Landtransportsystem verdient hatten, wie z.B. die Besitzer von Landstraßen, Kutscher, Hoteliers entlang der Landstraßen u.a.⁶⁴ Daneben erregte die Eisenbahn gerade in der Landbevölkerung, die von der Industrialisierung noch kaum berührt war, oftmals abergläubisches Mißtrauen. Über den Argwohn einiger Teile der Landbevölkerung berichtete Riehl 1855: „Cholera und Kartoffelkrankheit, verkehrte Witterung, Erdbeben, theure Zeit, Krieg und Aufruhr der letzten Jahrzehnte sind seinem [dem Bauern] Aberglauben häufig genug als das natürliche Gefolge dieser titanischen Neuerung erschienen. Da ist ihm die Anlegung der Eisenbahn das letzte Wahrzeichen der himmelstürmenden Vermessenheit, mit welcher der übermüthige Mensch den ewigen Naturgesetzen Gottes eine Wette anbietet. Sie ist ihm der Thurmbau von Babel ins Neumodische übersetzt.“⁶⁵ Sieferle sieht eine Ursache für die Skepsis gegenüber der Eisenbahn darin begründet, daß „die Eisenbahn die erste Maschine [gewesen ist], die wirklich sichtbar war. Die Dampfmaschinen in den Fabriken kannte die Mehrzahl der Bevölkerung nur vom Hörensagen (...). Die Maschine selbst, diese Signatur der sich industrialisierenden Gesellschaft, sahen nur wenige. Dies änderte sich mit der Eisenbahn. Die neue Zeit wurde greifbar.“⁶⁶

Eine weitere Gruppe, die gegen den Eisenbahnbau protestierte, waren Angehörige der aristokratischen Oberschicht. Sie sahen durch die zunehmende Verbreitung der Eisenbahn ihre politischen und ihre Reiseprivilegien schwinden. Man sah sich nun, trotz 1. Klasse-Waggons auf das Niveau eines Transportgutes reduziert. So forderte zum Beispiel König Ernst August von Hannover Mitte des 19. Jahrhunderts: „Ich will keine Eisenbahnen im Lande! Ich will nicht, daß jeder Schuster und Schneider so rasch reisen kann wie ich!“⁶⁷ Ganz impulsiv suchte der Schriftsteller Alexander von Ungarn-Sternberg die Interessen seiner ‚vornehmen‘ Gesellschaft zu verteidigen:

⁶³ Ebd. S. 94

⁶⁴ Vgl. die Protestbewegungen gegen die Einführung von Technik im 18. und beginnenden 19. Jahrhundert, die unter dem Begriff ‚Maschinensturm‘ bekannt wurden. (Vgl. ebd., S. 65-82; Rudé 1977).

⁶⁵ Riehl 1855, S. 358

⁶⁶ Sieferle 1984, S. 100

⁶⁷ Mück 1968, S. 219

„Sehen Sie nur unsere Vornehmen und Exklusiven, wie erbittert und mit Recht sie gegen die Eisenbahn sind. Daß sie rasch zu irgend einem Ort hinkommen, daran liegt ihnen wenig, aber daß sie nicht mehr auf ihre Weise die Reise machen sollen, das ist ein Gräuel. (...). Ein Häuflein untergeordneter Kreaturen, Krämer, Handwerker, Künstler, reisender Possenreißer, alles hat sich zusammengefunden und zwingt den Vornehmen, mit ihnen gemeinschaftliche Sache zu machen. (...). Und der Staat, was tut er? Er begünstigt diese teuflische demokratische und revolutionäre Erfindung (...) früher bewegte sich der Wagen, wie der Herr es wollte, langsam oder schnelle (...) aber jetzt, wenn man noch so theuer ein Kupee mietet, das Fatale ist, man muß anhalten, wenn die Menge anhält, das Fatale ist, man muß fahren, wenn die Menge fährt.“⁶⁸ Angesichts dieser Äußerungen wundert es nicht, daß viele Aristokraten zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts zu begeisterten Anhängern des Automobils wurden, erlaubte es ihnen doch, individuelles Reisen mit dem Fortschritt der hohen Geschwindigkeit zu verbinden.⁶⁹ Standen Teile der Aristokratie der Eisenbahn als Massentransportmittel eher skeptisch gegenüber, so begrüßten andere Bevölkerungskreise gerade diesen Aspekt als Ausdruck demokratischer Hoffnungen und des Fortschritts. Die Bahn wurde für sie zum Symbol „des „Neuen schlechthin, also der ‚Zukunft‘ und des ‚Fortschritts‘. (...) sie bringt Bewegung in die erstarrten Verhältnisse. Bewegung im Gegensatz zum Stillstand, zum Beharren in überkommenen Zuständen, (...). (...). Die neue Geschwindigkeit wird alle hergebrachten Bräuche und Gewohnheiten, Herrschaft, Aberglauben und Stagnation hinwegfegen. Das Eisenbahnwesen (...) – ihre Schnelligkeit, ihr unaufhaltsamer Fortgang, ihre eiserne Unerbittlichkeit machten sie (...) zum herausragenden Symbol, im positiven wie im negativen Sinn.“⁷⁰

⁶⁸ Schnabel 1954, S. 218-219

⁶⁹ Ein interessanter Nebenaspekt sei noch erwähnt. Veranlaßt durch die zunehmende Reisegeschwindigkeit und die daraus resultierenden Schwierigkeiten des Auges, noch Details der durchfahrenen Natur wie ehemals fixieren zu können, sahen sich einige Wissenschaftler zu wahrnehmungspsychologischen Studien veranlaßt. (Anonymus 1830/31, S. 600; Addams 1834, S. 373-374). Das Spektrum der vermeintlich wissenschaftlichen Ergebnisse dieser Untersuchungen war sehr breit (vgl. hierzu auch Schivelbusch 1995, S. 106-113). Einige Wissenschaftler befürchteten, die Geschwindigkeit der Eisenbahn führe sowohl bei den Reisenden als auch bei den Betrachtern des Zuges unweigerlich zum Wahnsinn. Der Mensch könne die Fülle an Eindrücken und Reizen pro neuer Zeiteinheit nicht verarbeiten, das Auge und das Gehirn seien hoffnungslos überfordert. Andere Forscher versuchten, die maximale Reisegeschwindigkeit zu ermitteln, bei der, ihrer Ansicht nach, Reiseeindrücke und Bewegungen noch ‚richtig‘ wahrgenommen werden könnten. (Wagner 1997, S. 133). In der Festschrift zum 50-jährigen Bestehen der Eisenbahn in Deutschland heißt es über einen sogenannten Heilkünstler: „Er war der Ansicht, daß der Dampf und die Schnelligkeit der Fahrt Krankheiten hervorrufen werden; selbst Leute, die nicht mitführen, sondern nur den Zug vorbeifahren sähen, könnten vom Schwindel erfaßt werden.“ (Hagen 1886, S. 45-46).

⁷⁰ Sieferle 1984, S. 102-103

In den letzten beiden Strophen des Gedichts ‚Auf der Eisenbahn‘⁷¹ aus dem Jahre 1844 wird eben diese politische Hoffnung von Freiheit beschrieben. Hierin heißt es:

„Könnt, wie du, das freie Wort
Sausend ziehn von Ort zu Ort!
Alle Herzen, die ihm schlagen,
stürmisch so von dannen tragen.

So aus einem Land zum andern,
Siegend die Gedanken wandern!
Freies Wort, wer gründet Schienen,
Deinem Bahnzug stark zu dienen?“⁷²

Das aufgeklärte Bürgertum projizierte seine Träume politischer Freiheit auf die Eisenbahn, denn wenn alle Städte und Länder miteinander verbunden wären, erschien es unmöglich, die Grenzen gegen unliebsame politische Gedanken abzusperren.⁷³ Diese friedenspolitische Hoffnung, die von liberalen Kreisen auf die Eisenbahn projiziert wurde, wurde im frühen zwanzigsten Jahrhundert auch auf den Bau eines internationalen Autobahnnetzes übertragen.⁷⁴ Neben diesen positiven, völkerverbindenden Hoffnungen glaubten vor allem kulturpessimistische Autoren sowohl in Bezug auf den Bau von Eisenbahnen, als später dann auch auf den Bau von Autobahnen vor einer vermeintlichen Homogenisierung und Nivellierung nationaler und kultureller Unterschiede warnen zu müssen.⁷⁵

Den Versuch, die Auswirkungen des Eisenbahnreisens auf die Wahrnehmung von Raum und Zeit darzustellen, unternahm Heude 1927, wie in der folgenden Tabelle und Abbildung ‚Accélération des Voyages en France‘ zu sehen ist. Zunächst stellte er die Zunahme der Reisegeschwindigkeit dar, wobei er jeweils von Paris aus betrachtet die Reisezeiten der Jahre 1814, 1834, 1854, 1867, 1887 und 1913 zu verschiedenen an den Grenzen Frankreichs liegenden Städten miteinander verglich.

⁷¹ Plönnies 1844, ebd., S. 103

⁷² Ebd.

⁷³ Sieferle 1984, S. 103

⁷⁴ Vgl. Kap. 3.3.4

⁷⁵ Eine solche kulturpessimistische Haltung vertritt heute noch Sieferle, für den die „Tendenz kultureller Nivellierung und Universalisierung bereits im Wesen der Moderne angelegt (...) [ist], [und, die] (...) im Transportsystem ihre materielle Grundlage [fand].“ (Ebd., S. 114).

Tab. 2: Beschleunigung der Reisezeiten in Frankreich von 1814 bis 1913⁷⁶

Von Paris nach	1814	1834	1854	1867	1887	1913
Calais	40 h	28 h	6 h 40	5 h 30	4 h 32	3 h 15
Genève	75 h	48 h	19 h 51	14 h 00	11 h 30	10 h 00
La Rochelle	72 h	41 h	19 h 25	10 h 33	9 h 11	6 h 51
Le Havre	31 h	17 h	5 h 15	4 h 25	4 h 10	2 h 44
Lille	34 h	22 h	4 h 50	4 h 30	3 h 50	2 h 54
Marseille	112 h	80 h	38 h 20	16 h 15	13 h 58	10 h 25
Nantes	56 h	37 h	9 h 33	8 h 27	7 h 23	5 h 37
Nice	140 h	98 h	65 h 30	23 h 48	18 h 24	14 h 32
Strasbourg	70 h	47 h	10 h 40	10 h 10	8 h 49	7 h 15
Toulouse	104 h	70 h	31 h 15	20 h 11	15 h 13	11 h 00

In der Tabelle sind die Verkürzungen der Reisezeiten zwischen 1814 bis 1913 deutlich zu erkennen. Heude selbst gab keine Gründe für die Reisezeitverkürzung an. Aus der Geschichte des Transportwesens in Frankreich können diese jedoch teilweise rekonstruiert werden. Demnach hängt die Senkung der Reisezeiten zwischen 1814 und 1834 mit dem Bau des Straßennetzes der Routes Nationales⁷⁷ zusammen, wodurch der Landtransport erheblich schneller wurde.⁷⁸ Der Postkutschentransport war damit jedoch an seine Grenzen geraten und erst mit dem Bau der Eisenbahnen ab 1837 konnte die Reisezeit noch einmal erheblich verkürzt werden.⁷⁹ Somit sind ab 1857 Bahnreisezeiten aufgeführt. Innerhalb von einem halben Jahrhundert konnte jetzt z.B. die Reisezeit zwischen Paris und Marseille im Vergleich zum beginnenden 19. Jahrhundert um gut 96 Stunden verringert werden. Zwischen 1867 und 1913 konnten zwar nochmals sechs Stunden eingespart werden, was im Vergleich zur anfänglichen Zeitersparnis jedoch eher wenig war. Heute kann die Strecke Paris-Marseille mit dem TGV in nur dreieinhalb Stunden und mit dem Flugzeug in nur einer Stunde zurückgelegt werden.

⁷⁶ In: Heude 1927, o.S.

⁷⁷ Unter Napoleon Bonaparte (1769-1821) wurde um 1800 mit dem Bau des französischen Straßennetzes der Routes Nationales begonnen. Ein weiteres straßenbauliches Verdienst Bonapartes war die Kartierung bestehender Verkehrswege. Am Ende seiner Regierungszeit waren alle Haupt- und Nebenstraßen Mitteleuropas in der umfangreichen Kartensammlung der Carte de l'Empereur aufgeführt (vgl. Kastl 1953, S. 56). In den Jahrzehnten vor dem Bau der Eisenbahn wurden große Anstrengungen unternommen, die Straßenverhältnisse zu verbessern. Trotzdem hatte die Straße durch die Eisenbahn zunächst an Bedeutung verloren. Die Landstraßen hatten im Zeitalter der Eisenbahn bestenfalls noch die Funktion von Zubringerstraßen, wogegen sowohl der Personen- als auch der Warentransport zunehmend von der Bahn übernommen wurde. Erst mit dem Automobil gewann die Straße wieder an Bedeutung (vgl. Michaud 1959, S. 133).

⁷⁸ Ebd.

⁷⁹ Bei der ersten französischen Eisenbahnlinie handelte es sich um die zwischen Paris und St. Germain-en-Laye am 24.8.1837 eingeweihte Strecke. (Barret 1990, S. 14).

Die folgende Abbildung zeigt nach Heude die zeitliche Verkürzung der Reisezeiten in den Jahren ab 1834 als räumliche Verkürzung im Vergleich zum Bezugsjahr 1814 und zum Bezugspunkt Paris.

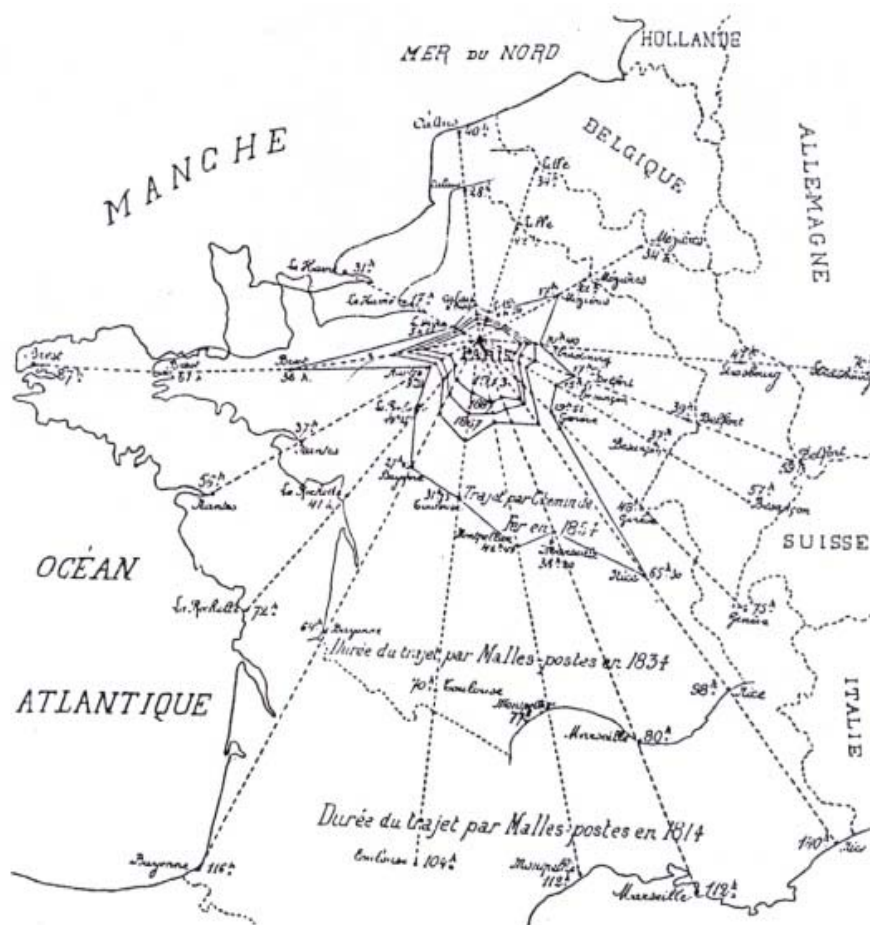


Abb. 1: Neue Verkehrsmittel verändern die Wahrnehmung des Raums⁸⁰

⁸⁰ In: Heude 1927, o.S.

Die Geschwindigkeitszunahme der Transportmittel zwischen 1814 und 1913 stellte Heude metaphorisch als fiktive Schrumpfung Frankreichs bis auf die Größe der Île de France dar.⁸¹ Der französische Ökonom Constantin Pecquer beschrieb dieses Phänomen 1839 aus wirtschaftlicher Sicht: „Economiquement, les chemins de fer opèrent donc (...) comme un véritable rapprochement des distances ... Lille se trouve à coup transporté à Louvres; Calais à Pontoise, Le Havre à Poissy; (...); Marseille à Nemours etc.“⁸² Poetisch drückte Heinrich Heine die Veränderung des Raum-Zeit-Gefüges mit den Worten aus: „Sogar die Elementarbegriffe von Zeit und Raum sind schwankend geworden. Durch die Eisenbahnen wird der Raum getödtet, und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig.“⁸³

Im Kontext der vorliegenden Arbeit soll nicht näher auf Autoren eingegangen werden, die wie Schivelbusch im Zusammenhang mit der zunehmenden Reisegeschwindigkeit von einem angeblichen Topos der „Vernichtung von Raum und Zeit“⁸⁴ sprechen. Vielmehr wird hier von einer Ausweitung des Erfahrungsraumes ausgegangen, wie er auf dem fünften internationalen Straßenkongress der Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (AIPCR) in Sevilla im Zusammenhang mit

⁸¹ Nach Schmidt betrifft die „Transformation, die den Raum erfaßt, (...) auch den Menschen. Er kann sich nicht entziehen“ (Schmidt 1998, S. 11), denn im Verlauf großer geschichtlicher Zeiträume verändert sich mit der gesamten Daseinsweise der menschlichen Kollektiva auch die Art und Weise ihrer Sinneswahrnehmung.“ (Benjamin 1977, S. 14).

⁸² „Ökonomisch betrachtet, bewirken die Eisenbahnen (...) ein wirkliches Zusammenrücken der Distanzen. Lille findet sich plötzlich in den Louvre transportiert; Calais nach Pontoise; Le Havre nach Poissy; (...) Marseille nach Nemours etc.“ (Übers. d. Verf.) (zit. nach: Schivelbusch 1995, S. 35).

⁸³ Heine 1974, S. 182. Anlässlich der Eröffnung der Eisenbahnstrecken von Paris nach Orléans und nach Rouen schrieb Heine: Die „Zeit rollt rasch vorwärts (...). Die Eröffnung der beiden neuen Eisenbahnen, wovon die eine nach Orléans, die andere nach Rouen führt, verursacht hier eine Erschütterung, die jeder mitempfindet, wenn er nicht etwa auf einem socialen Isolierschemel steht. Die ganze Bevölkerung von Paris bildet in diesem Augenblicke gleichsam eine Kette, wo einer dem andern den elektrischen Schlag mittheilt. Während aber die große Menge verdutzt und betäubt die äußere Erscheinung der großen Bewegungsmächte anstarrt, erfaßt den Denker ein unheimliches Grauen, wie wir es immer empfinden, wenn das Ungeheuerste, das Unerhörteste geschieht, dessen Folgen unabsehbar und unberechenbar sind. Wir merken blos, daß unsre ganze Existenz in neuen Gleisen fortgerissen, fortgeschleudert wird, daß neue Verhältnisse, Freuden und Drangsale uns erwarten, und das Unbekannte übt seinen schauerlichen Reiz aus, verlockend und zugleich beängstigend. (...). Die Eisenbahnen sind (...) ein (...) Ereigniß, das der Menschheit einen neuen Umschwung giebt, das die Farbe und Gestalt des Lebens verändert; es beginnt ein neuer Abschnitt in der Weltgeschichte, und unsre Generation darf sich rühmen, daß sie dabei gewesen ist. Welche Veränderungen müssen jetzt eintreten in unserer Anschauungsweise, in unseren Vorstellungen! (...)“ (Ebd., S. 181-182). Heine blieb jedoch trotz seiner politisch aufgeklärten Haltung skeptisch gegenüber der Industrialisierung und damit auch der Eisenbahn. Am 19. November 1830 schrieb er an seinen Freund Varnhagen: „Ach, eben indem ich mich in die Zeit und ihre Bedürfnisse versenke, vergesse ich mich selbst; am gefährlichsten ist mir noch jener brutale aristokratische Stolz, der in meinem Herzen wurzelt und den ich noch nicht ausreuten konnte, und der mir soviel Verachtung gegen den Industrialismus einflüstert.“ (Ebd., S. 183).

⁸⁴ Schivelbusch 1995, S. 15

der Zunahme des Autoverkehrs beschrieben wurde: „On ne peut nier (...) la grande impulsion et l'amélioration au point de vue civil et au point de vue moral que les lignes d'automobiles ont apportées dans beaucoup de régions (...). Le rapprochement (...) des distances donne l'impression que des pays lointains se sentent plus voisins et réunis dans une solidarité d'idées et de commerce qui était également inconnu autrefois.“⁸⁵ Der Erfahrungsraum wurde im Vergleich zum vorindustriellen Reisen erheblich erweitert und neue Lebensperspektiven wurden den Reisenden durch die neuen Verkehrsmittel eröffnet. In der Darstellung Heudes (Abb. 1) spiegelt sich auch die Erfahrung wider, daß mit der Eisenbahn neue Gegenden Frankreichs zugänglich gemacht werden. Heude wies mit seiner Darstellung darauf hin, daß das zu entdeckende ‚Neuland‘ Frankreich, im Vergleich zu dem ihm bekannten, fast die gesamte Fläche des Landes ausmacht. In diesem Sinne bedeutete das neue Verkehrsmittel Eisenbahn für den Einzelnen auch eine enorme Erweiterung seines Erfahrungsraumes. So wurden die bisher nur schwer erreichbaren Städte auch für die auf dem Lande lebende Bevölkerung leichter zugänglich und bisher noch unbekannte Gegenden konnten entdeckt werden. Schließlich bot die bisher nicht gekannte Reisegeschwindigkeit dem interessierten Beobachter die Möglichkeit, durch eine veränderte Sichtweise ‚neue Landschaften‘ zu entdecken. Hier begann eine Entwicklung im Transportwesen, in dem Reisen zu Fuß und per Kutsche allmählich an Bedeutung verloren.

Mit dem Bau von Eisenbahnen änderte sich für die interessierten Reisenden die Wahrnehmung von Raum und Zeit. Wie Heude anschaulich dargestellt hat, schienen die Entfernungen zwischen bekannten Orten zu ‚schrumpfen‘, da im gleichen Zeitraum nun größere Entfernungen zurückgelegt werden konnten. Des weiteren bot die Eisenbahnreise den Reisenden die Möglichkeit, neue Gegenden kennenzulernen, und auch für die Städter wurden bislang unberührte Landstriche erschlossen. Mit der zunehmenden Reisegeschwindigkeit änderte sich dabei auch die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘, unabhängig davon, ob dieser Wandel als Verlust oder als Gewinn angesehen wurde. Auch im Zusammenhang mit dem Bau von Autobahnen zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde dieser Aspekt kontrovers diskutiert, und im weiteren

⁸⁵ „Man kann (...) den großen Aufschwung und die Verbesserung in ziviler und moralischer Hinsicht, die die Autobusverbindungen in viele Regionen gebracht haben, nicht abstreiten. Die Annäherung der Entfernungen vermittelt den Eindruck, als fühlten sich weit entfernt liegende Gegenden nun mehr als Nachbarn in einer Solidarität aus Ideen und Handel, die früher ebenfalls unbekannt war.“ (La Farina/ Lattanzi/ Cantalamessa 1923, S. 3).

Verlaufe der Arbeit interessiert, ob aus dieser Auseinandersetzung Aussagen zu gestalterischen Konsequenzen für den Bau der Autobahnen gezogen werden konnten, die der durch die Geschwindigkeit veränderten Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ gerecht wurden.

2.2 Zur veränderten Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ durch die Zunahme der Reisegeschwindigkeit im 19. Jahrhundert

Nachdem im vorangegangenen Kapitel der Wandel des Raum-Zeit-Gefüges im beginnenden 19. Jahrhundert skizziert wurde, soll nun die durch die zunehmende Reisegeschwindigkeit im 19. Jahrhundert ausgelöste Diskussion um die Veränderung der Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ dargelegt werden. Sie stellt gewissermaßen eine ‚Vorgängerdiskussion‘ der im Zusammenhang mit dem Bau von Autobahnen im beginnenden 20. Jahrhundert geführten Auseinandersetzung dar und soll daher hier näher betrachtet werden. Neben Kritikern, die vor allem auf eine vermeintliche Zerstörung von Natur und ‚Landschaft‘ hinwiesen, entdeckten andere durch die Geschwindigkeit des Reisens geprägte neue, schönere ‚Landschaften‘. Im Sinne eines Überblicks sollen im folgenden die wesentlichen Argumente der Kritiker dargelegt werden. Im Mittelpunkt des Interesses stehen dabei jene Autoren, die die Wahrnehmung neuer ‚Landschaften‘ beschrieben. Des Weiteren werden erste künstlerische Versuche gezeigt, aus dem ‚rasenden‘⁸⁶ Zug gesehene ‚Landschaften‘ darzustellen.

Die Kritiker waren sich einig, „daß die Eisenbahn die Welt grundlegend verändern würde“,⁸⁷ ihre Positionen unterschieden sich lediglich in Bezug auf die Interpretation der Auswirkungen des Eisenbahnbaus. Während die Befürworter der Dampfeisenbahn glaubten, „der Dampf sei „das Universalmittel gegen alle politischen, religiösen, moralischen und physischen Leiden“⁸⁸, sahen es die romantischen Kritiker⁸⁹ gerade umgekehrt. Sehr lapidar drückte Grillparzer (1791-1872) im Mai 1839 diesen Gedanken aus:

⁸⁶ Personenzüge erreichten 1890 eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 km/h (vgl. Mahr, 1982, S. 18).

⁸⁷ Siefertle 1984, S. 108

⁸⁸ Mahr 1982, S. 57

⁸⁹ Ebd., S. 57-71. Nach Siefertle gab es wenige Stimmen, die im Sinne der politischen Romantik versuchten, durch eine zusammenhängende Argumentation die Vorbehalte gegen die Eisenbahn zu artikulieren. (Siefertle 1984, S. 108-109).

„Eisenbahnen, Anleihen und Jesuiten
Sind unbestritten
Die Wege, die wahren,
Zum Teufel zu fahren.“⁹⁰

Die im folgenden aufgeführten Beispiele für die Kritik an der Eisenbahn beziehen sich, wie bereits erwähnt, ausschließlich auf die veränderte Wahrnehmung von ‚Landschaft‘. Zur Begründung eines angeblichen Verlusts von ‚Landschaft‘ wurden häufig zwei Argumentationsstränge verfolgt. Der erste stützte sich auf die Verkürzung der Bahnreisezeiten, wodurch die Abfahrts- und Ankunftsorte metaphorisch gesehen näher zusammenzurücken schienen.⁹¹ Die zwischen diesen Orten liegende ‚Landschaft‘ währte man als verloren, in dem Sinne, als daß das „Hier und das Dort (...) näher [zusammenrücken] und fusionieren.“⁹² So schrieb Heinrich Heine, der trotz aller Faszination für die Eisenbahn, dieser auch sehr skeptisch gegenüber stand⁹³, im Jahre 1843: „Was wird das erst geben, wenn die Linien nach Belgien und Deutschland ausgeführt und mit den dortigen Bahnen verbunden sein werden! Mir ist, als kämen die Berge und Wälder aller Länder auf Paris angerückt. Ich rieche schon den Duft der deutschen Linden; vor meiner Thüre brandet die Nordsee.“⁹⁴ In dieser Beschreibung prallen bildlich gesprochen Paris und die Nordsee zusammen, wobei die Gegenden, die diese beiden Orte trennen, unbeachtet blieben. Der ‚Zwischenraum‘ scheint verloren. Straus führte aus, daß bei der modernen Form des Reisens „ein Zwischenraum gleichsam übersprungen, durchfahren oder gar verschlafen“⁹⁵ wird (...).⁹⁶ Den Aufenthalt im Zug verglich Straus weiter mit einem Aufenthalt im Nirgendwo, da die durchreiste Gegend für den Reisenden nicht mehr existiere. In

⁹⁰ Sauer 1932, S. 104. Nach Mahr bezieht sich das Epigramm auf die großen Staatsanleihen, die in Deutschland im April 1839 vor allem zur Finanzierung des Eisenbahnbaus aufgenommen wurden. (Mahr 1982, S. 291).

⁹¹ Vgl. Kapitel 2.1

⁹² Schmidt 1998, S. 74

⁹³ Vgl. Mahr 1982, S. 57-59

⁹⁴ Heine 1974, S. 181-182

⁹⁵ Die schnell wechselnden Kulissen bei der Eisenbahnfahrt empfanden Gustave Flaubert und der Eisenbahnkritiker John Ruskin als langweilig. Gustave Flaubert schrieb 1867 in einem Brief: „Ich langweile mich derart in der Eisenbahn, daß ich nach fünf Minuten vor Stumpfsinn zu heulen beginne.“ (Zit. nach: Schivelbusch 1995, S. 56). Ruskin behauptete, das Reisen mache im genauen Verhältnis zu seiner Geschwindigkeit stumpfsinnig, weil zu viele Bilder pro Zeiteinheit an dem Betrachter vorbeirasten. (Ebd.). Das vorindustrielle Reisen verherrlichend, behauptete Ruskin „für eine gefühlsmäßig ausgeglichene Person [sei] eine gemächliche Wanderung auf der Landstraße (...) die angenehmste Art zu reisen (...).“ (Ebd.).

⁹⁶ Es sei hier auf ein Accessoire der Zugreise hingewiesen, das die Passage von der empirischen Landschaft zur imaginären Landschaft einleitete, die Reiseliteratur. Durch diese verlor die durchreiste ‚Landschaft‘ in Erwartung der Ankunft zunehmend an Attraktivität, und das Interesse verlagerte sich immer mehr auf die Reiseliteratur, so „(...) daß der Blick sich vollends von der durchreisten Landschaft emanzipiert und in eine imaginäre Ersatzlandschaft, die Literatur, begibt.“ (Ebd., S. 62).

Straus' Aussage spiegelt sich die Annahme wider, der Mensch sei, bevor die Eisenbahn die Welt eroberte, inniger mit der Natur verbunden gewesen. Auch Schivelbusch redet in diesem Zusammenhang von einem angeblich „überlieferten landschaftsintensiveren Reisen“⁹⁷, eine Behauptung, die nicht haltbar ist, wie nachfolgend dargelegt wird.

Die zweite Argumentationsebene basierte auf der gestiegenen Reisegeschwindigkeit, wodurch die durchreiste Gegend nicht mehr wie ehemals wahrgenommen werden konnte. Jakob Burckhardt bemerkte dazu 1840: „Die nächsten Gegenstände, Bäume, Hütten und dergleichen kann man gar nicht recht unterscheiden; so wie man sich danach umsehen will, sind sie schon lange vorbei.“⁹⁸ Burckhardt war offensichtlich irritiert, die Gegenstände nicht mehr wie gewohnt fixieren zu können, denn „auf das Auge [war kein] Verlaß mehr, (...) weil [sich] die Realität [durch die Geschwindigkeit] in ihrer Komplexität (...) entzieht.“⁹⁹ Auch Victor Hugo beschrieb 1837 in seinen Reiseeindrücken die sich verändernde Wahrnehmung mit den Worten: „Die Blumen am Feldrain sind keine Blumen mehr (...).“¹⁰⁰ Hugo verharrt jedoch nicht in der Betonung des ‚Verlusts‘ der Blumen, sondern er beschreibt auch deren neuartiges ‚Erscheinungsbild‘ als „Farbflecken, oder vielmehr rote oder weiße Streifen; es gibt keinen Punkt mehr, alles wird Streifen; die Getreidefelder werden zu langen, gelben Strähnen; die Kleefelder erscheinen wie lange grüne Zöpfe; die Städte, die Kirchtürme und die Bäume führen einen Tanz auf und vermischen sich auf eine verrückte Weise mit dem Horizont (...).“¹⁰¹ Ob Hugo mit seiner Kritik hauptsächlich den Aspekt des ‚Landschaftsverlusts‘ betonen wollte, oder bereits auf neue ‚Landschaftsbilder‘ verwies, sei dahingestellt; wichtig ist, daß er hier die von Sternberger als Panoramisierung des Blicks veränderte Wahrnehmung beschrieb. Im Zusammenhang mit der gestiegenen Reisegeschwindigkeit durch die Bahn schrieb Sternberger: Die „Ausblicke aus den europäischen Fenstern (...) sind (...) Teil einer (...) Panoramawelt geworden, die sich ringsumher zieht und überall nur bemalte Fläche ist.“¹⁰² Das Erkennen von Details, das vor der Einführung der Eisenbahn noch eher möglich war,

⁹⁷ Ebd., S. 56

⁹⁸ Zit. nach: Schivelbusch 1995, S. 54

⁹⁹ Schmidt 1998, S. 79

¹⁰⁰ Zit. nach: Baroli 1964, S. 58

¹⁰¹ Ebd. Die von Hugo beschriebene Charakterisierung des Gesehenen erinnert nach Haus bereits an wesentliche Gestaltungsprinzipien der impressionistischen Malerei des ausgehenden 19. Jahrhunderts. (Vgl. Haus 1981).

¹⁰² Sternberger 1981, S. 52

wurde jetzt erschwert, denn die „Aussicht aus dem Abteifenster nach draußen bot keine statischen Bilder, sondern ein ununterbrochenes filmartiges Band¹⁰³, in dem sich alles gleichermaßen aneinanderreihete.“¹⁰⁴

Diese Änderung der Wahrnehmung wurde von romantischen Kritikern auch als Verlust von ‚Landschaft‘ angeprangert. So zum Beispiel in einem anonymen Text aus dem Jahre 1844, in dem behauptet wurde, daß beim „Reisen in der Eisenbahn (...) in den meisten Fällen der Anblick der Natur, die schönen Ausblicke auf Berg und Tal verloren [gehen] oder (...) entstellt [werden]. Das Auf und Ab im Gelände, die gesunde Luft und all die anderen aufmunternden Assoziationen, die man mit der ‚Straße‘ verbindet, verschwinden oder werden zu tristen Einschnitten, düsteren Tunnels und dem ungesunden Auswurf der dröhnenden Lokomotive.“¹⁰⁵ Für den Autor dieser Zeilen war das vorindustrielle Kutschenreisen offensichtlich der Inbegriff der ‚naturnahen‘ Reiseerfahrung, bei der er die schöne Natur noch genießen konnte. Dagegen versperrte die Eisenbahn angeblich die Ausblicke auf dieselbe. Weiter wurden bauliche Eingriffe in die Natur kritisiert,¹⁰⁶ die für den ‚Landschaftsverlust‘ verantwortlich gemacht wurden. Die sich hier widerspiegelnde Verklärung vorindustriellen Reisens findet sich auch bei dem Dichter Justinus Kerner (1786-1862). In der neunten und zehnten Strophe seines Gedichts ‚Im Eisenbahnhofe‘ paart er die Klage um den Naturverlust mit seiner Sehnsucht nach einer vergangenen, mutmaßlich besseren Zeit:

¹⁰³ Auch Walter Benjamin sprach in Bezug auf die durch das Eisenbahnfenster gesehene Gegend, „von einer Landschaft, die [wie] im Film am Beschauer vorbeizieht, (...)“ (Benjamin 1977, S. 13).

¹⁰⁴ Wagner 1997, S. 122

¹⁰⁵ Zit. nach: Schivelbusch 1995, S. 53

¹⁰⁶ Bisher mußte bei Straßenbauten die vorhandene Topographie des Geländes weitgehend akzeptiert werden. Sümpfe und Moore wurden umgangen, störende Wälder wurden abgeholzt, Straßen in Serpentin die Berge hinaufgeführt. Beim Eisenbahnbau konnten nun „schnurgerade laufende Linien alle Punkte auf dem kürzesten Weg verbinden. Störende Wälder (...) abgeholzt [und] Senkungen ausgefüllt [werden, und], in die Berge grub man Tunnels.“ (Mahr 1982, S. 17). Trotz der technischen Möglichkeiten verliefen im Europa des 19. Jahrhunderts viele Eisenbahnlinien entsprechend der Topographie noch entlang von Flußtälem.

„Ich klage: Mensch, mit deinen Künsten,
Wie machst du Erd‘ und Himmel kalt!
War‘ ich, eh du gespielt mit Dünsten
Geboren doch im wildsten Wald!

Wo keine Axt mehr schallt, geboren,
Könnt‘ s sein, in Meeres stillem Grund,
Daß nie geworden meine Ohren
Je was von deinen Wundern kund.“¹⁰⁷

In diesem Gedicht wird eine Sehnsucht nach Natur ausgedrückt, die mit fortschreitender Zivilisation immer mehr zum Gegenpol urbaner Existenz stilisiert wurde und auch in der Auseinandersetzung um das Thema ‚Landschaft und Autobahnen‘ wiederzufinden ist. Für Trenk wuchsen aus „dem Empfinden dieses Gegensatzes zwischen Stadt und Land (...) nun jene realen oder auch nur geträumten Fluchtbewegungen hinaus in die Natur, die damit in immer stärkerem Maße als ‚heile‘ Welt interpretiert wird – und dies nicht zuletzt mit Hilfe der künstlerischen Auseinandersetzung mit diesem Phänomen.“¹⁰⁸

Jedoch nicht alle Kritiker der Eisenbahn standen derselben sowie der veränderten Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ skeptisch oder gar ablehnend gegenüber. Vielmehr finden sich auch Aussagen von Bahnreisenden, die bereit waren, neue ‚Landschaften‘ zu sehen, denn der Raum zwischen Start und Ziel konstituiert sich eben nicht von selbst als Landschaft, wie Zeller behauptet.¹⁰⁹ In einem Reisebericht aus dem Jahre 1853 wird gar die ‚neue‘, nur durch die Geschwindigkeit erfahrbare ‚Landschaft‘ als die wirklich schöne bezeichnet: „Die Schönheiten Englands, die traumhaft sind, sollten entsprechend flüchtig sein. Sie erscheinen am attraktivsten, wenn man mit vierzig Meilen dahinrast, angehängt an eine Lokomotive. Der Weg verlangt keinerlei Aufmerksamkeit oder meditative Versenkung, und obwohl die nahegelegenen Gegenstände rasant vorbeizufattern scheinen, entziehen sich die entlegeneren Felder und Bäume durchaus nicht der Betrachtung; sie verharren lange genug im Blickfeld, um einen bleibenden Eindruck zu hinterlassen. Alles ist so ruhig, so frisch, so wie zu Hause, es gibt kaum einzelne Gegenstände, die das Auge fesseln oder die Aufmerksamkeit von dem entzückenden Ganzen ablenken, so daß ich mich durch diese sanften Schönheiten träume, während ich durch die Luft segle, schnell wie auf einem

¹⁰⁷ Kerner 1852, S. 62-64

¹⁰⁸ Trenk 1977, S. 131

¹⁰⁹ Zeller 1997, S. 324

Tornado reitend.“¹¹⁰ Geschwindigkeit und die damit verbundene Flüchtigkeit nahe gelegener Gegenstände wurden als Bereicherung des bisherigen Naturerlebens empfunden. Interessanterweise gibt das Zitat auch Hinweise darauf, wie sich die Wahrnehmung geändert hat. Der Betrachter konzentrierte sich weder auf den Vordergrund, die ‚vorbeiflatternde‘ Gegend, noch war seine Aufmerksamkeit auf den Weg gerichtet. Völlig frei von der Verantwortung, auf andere Verkehrsteilnehmer achten zu müssen und dem Verhaften des Blicks an einzelnen Gegenständen, wandte er sich dem Hintergrund zu, den ‚entlegeneren Feldern und Bäumen‘, die er als ‚sanfte Schönheiten‘ beschreibt. Als beruhigend und gleichzeitig erfrischend beschrieb der Reisende den Blick auf diese ‚neuen Landschaften‘, die nur im ‚Vorbeirasen‘ erlebbar waren. Es sei an dieser Stelle auch darauf verwiesen, daß die auf Dämmen gelegenen Eisenbahnen oftmals höher lagen als ihre Umgebung und schon daher dem Bahnreisenden einen anderen Blickwinkel erlaubten als dem Fußgänger oder Kutschenreisenden. Die Autofahrer können die Aussicht während der Fahrt nicht mehr so entspannt genießen, wie es hier beschrieben ist. Dieses bleibt den Mitfahrern vorbehalten.

Die gleiche Begeisterung für das neue Reisen findet sich in einem französischen Text von Gastineau aus dem Jahre 1861 wieder: „Die Dampfkraft, dieser machtvolle Maschinist, verschlingt einen Raum von 15 Meilen pro Stunde und reißt dabei die Kulissen und Dekorationen mit sich; sie verändert in jedem Augenblick den Blickpunkt, sie konfrontiert den verblüfften Reisenden hintereinander mit fröhlichen und traurigen Szenen, burlesken Zwischenspielen, mit Blumen, so daß diese nacheinander dunkel und hell erscheint, sie zeigt uns Skelette und junge Liebende, Sonnenschein und Wolken, heitere und düstre Anblicke, Hochzeiten, Taufen, Friedhöfe.“¹¹¹ In dem Text scheint die Eisenbahn als personifizierte Dampfkraft den Raum zu verschlingen. Gastineau verharrte jedoch nicht in diesem Bild. Vielmehr befreite er sich davon, und die Eisenbahn schien ihm die alten ‚Kulissen und Dekorationen‘ der ‚Landschaften‘ wegzureißern, um neue Räume zu eröffnen. Anstelle von sich nur langsam verändernden ‚Landschaften‘, die mit den Worten Gastineaus mit einem mehr oder weniger statischen Bühnenbild verglichen werden können, erlebte er die Eisenbahnreise nun als abwechslungsreiche Szenerie, die, bereichert durch den stim-

¹¹⁰ Zit. nach: Schivelbusch 1995, S. 58

¹¹¹ Gastineau 1861, S. 137

mungsvollen Wechsel von ‚fröhlichen und traurigen Szenen‘, jetzt einer Theateraufführung zu ähneln scheint.

Versuche, die neuen Geschwindigkeits- und Landschaftserlebnisse aus dem fahrenden Zug darzustellen, wurden, nach Wagner, seit dem Ende der vierziger Jahre des 19. Jahrhundert allein in der Karikatur¹¹² unternommen.



Abb. 2: Die märkische Schweiz vom Schnellzug aus gesehen, 1860¹¹³



Abb. 3: Blick aus dem fahrenden Zug, 1862¹¹⁴

In der Karikatur ‚Die märkische Schweiz vom Schnellzug aus gesehen‘ (1860) ähnelt die vorbeifliegende Gegend einer ‚Landschaft‘ bei Orkan. Der Karikaturist möchte darstellen, daß auf die Wahrnehmung eines Zugreisenden zwei ‚Kräfte‘ einwirken, zum einen die vertikale Kraft, mit der die wahrgenommenen Personen und Dinge an ihrem Platz verharren, und zum anderen die horizontale Kraft, mit der der Reisende sich an ihnen vorbei bewegt. Die Lösung, die er dafür fand, war die einer ‚Resultierenden‘, die sich als Kipp- bzw. Drehbewegung manifestierte. Auch in der Zeichnung ‚Blick aus dem fahrenden Zug‘ (1862) wurde eine ‚Resultierende‘ gebildet, wobei die Bewegung zusätzlich durch horizontale Schraffuren verdeutlicht werden

¹¹² Vgl. Wagner 1997, S. 125

¹¹³ In: Anonymus 1860

¹¹⁴ In: Anonymus 1862

sollte. Während in ‚Blick aus dem fahrenden Zug‘ die Gegenstände noch vergleichsweise detailreich dargestellt wurden, finden sich in der Karikatur ‚Die märkische Schweiz vom Schnellzug aus gesehen‘ zumindest skizzenhaft die Besonderheiten des panoramatischen Sehens wieder, d.h. die Betonung des Momenthaften, die Gleichwertigkeit aller beobachteten Gegenstände, die Auflösung der Konturen und damit auch die der festgefügtten, voneinander abgegrenzten Gegenstandswelt und schließlich das Verschwinden des detailreichen Vordergrundes.¹¹⁵

In diesem Sinne ist auch die frühe Beschreibung des panoramatischen Sehens durch den französischen Publizisten Jules Clarétie zu verstehen: „In wenigen Stunden führt sie [die Eisenbahn] Ihnen ganz Frankreich vor, vor ihren Augen entrollt sie das gesamte Panorama, eine schnelle Aufeinanderfolge lieblicher Bilder und immer neuer Überraschungen. Sie zeigt Ihnen lediglich das Wesentliche einer Landschaft, wahrlich ein Künstler im Stil der alten Meister. Verlangen Sie keine Details von ihr, sondern das Ganze, in dem das Leben ist.“¹¹⁶ Auch für die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ vom Auto aus, treffen die hier beschriebenen Charakteristika weitestgehend zu.

Den ersten Versuch in der Malerei ‚Landschaft‘ in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit darzustellen, unternahm der englische Landschaftsmaler William Turner (1775-1851) in seinem Tableau ‚Regen, Dampf und Geschwindigkeit - Die East Western Railway‘ aus dem Jahre 1844. Als Turners Bild 1844 in der Royal Academy in London zum ersten Mal ausgestellt wurde, waren sich die Kritiker weitestgehend in der Einschätzung einig, daß es sich hier um etwas ganz Neues handele.¹¹⁷ Turner wird in der Kunstgeschichte als der erste Maler angesehen, „der sich in der Ölmalerei nicht nur mit der Eisenbahn, sondern auch mit ihrer Geschwindigkeit und damit seiner [persönlichen] Wahrnehmung auseinandersetzte (...)“¹¹⁸

¹¹⁵ Vgl. Meurer 1989, S. 99-100. Meurer verweist in diesem Zusammenhang auf die impressionistische Malerei im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts. Diese ist für Wagner ebenso wie die Photographie Ausdruck des bewegungssüchtigen 19. Jahrhunderts. (Vgl. Wagner 1985, S. 529 ff); (vgl. Bättschmann 1997, S. 135-151).

¹¹⁶ Clarétie 1965, S. 59-60

¹¹⁷ Wagner 1985, S. 529

¹¹⁸ Ebd.



Abb. 4: Ausschnitt aus: Regen, Dampf, Geschwindigkeit – Die Great Western Eisenbahn, 1844¹¹⁹

Zunächst überrascht an dem Bild die ungewöhnliche Perspektive des Betrachters. Obwohl der Zug auf einer schnurgeraden Trasse¹²⁰ auf den Betrachter zurast, die Eisenbahn also von außen betrachtet wird, hat Turner versucht, die ‚Landschaft‘ so darzustellen, als würde er sie aus dem fahrenden Zug sehen. Der Blick aus dem Fenster wird von Turner nach außen verlagert. Die Natur erscheint „als ob ein großer Schwamm darüber hinweggegangen wäre.“¹²¹ Turner gelingt die Darstellung der Geschwindigkeit „durch die sich jeder Beschreibung entziehende Formlosigkeit der Farbe, durch die Gegenstandsauflösung, das Verwischen und Verschleifen der Konturen. Turners malerisches Verfahren ist also Bedingung der Wirkung.“¹²² Die ‚Landschaft‘ erscheint bei Turner nicht mehr als ein wohlgeordnetes und statisches, sondern als ein dynamisches Gefüge. Für den Landschaftsmaler Turner löste sich das alte Bild von ‚Landschaft‘ auf, indem die Bewegung von ihr Besitz nahm. Turners bildlicher Darstellung des Geschwindigkeitserlebnisses entspricht Charles Dickens Schilderung einer Zugreise in seinem Roman ‚Dombey und Son‘: „Gegen den Wind, hinein ins Licht, durch Regen und Sonnenschein – weiter, weiter rollt und brüllt wild

¹¹⁹ Turner 1844

¹²⁰ Gerade Eisenbahntrassen waren in Europa zunächst eher selten, da die Bahnlinien i.d.R. den traditionellen Handelswegen folgten (vgl. Barret 1990, S. 15).

¹²¹ Burckhardt 1997, S. 274

¹²² Wagner 1997, S. 121

und ungestüm (...) der Zug. (...) Ein Pfiff, ein Brausen, ein Rattern – und wieder geht's hinein in die Erde. Die Maschine arbeitet mit einem (...) Sturm von Energie und Ausdauer. (...). Hinein in den Tag, hindurch durch den Tag, ein schriller, be- rauschter Pfiff, Brausen, Rasseln, rasende Hast.“¹²³

Bei genauerer Betrachtung des Gemäldes von Turner sind auch Einzelheiten zu erkennen, wie die Konturen zweier Menschen, die in einem Boot sitzen. Sie fahren auf dem Fluß der unter der Eisenbahnbrücke fließt. Interessant ist ein scheinbar vor der Lokomotive fliehender Hase, den John Gage in seiner Bildmonographie¹²⁴ von ‚Regen, Dampf und Geschwindigkeit‘ als Allegorie der alten Zeiten interpretierte, die sich mit der neuen Zeit im Wettlauf befindet.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, daß sich für den interessierten Bahnreisenden durch die zunehmende Reisegeschwindigkeit der Eisenbahnen im 19. Jahrhundert auch die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ änderte. Das Spektrum der Beurteilungen dieses Wandels reichte dabei von der Angst vor einem vermeintlichen Verlust an ‚Landschaft‘ bis hin zu denjenigen, die die Entdeckung neuer ‚Landschaften‘, sei es durch die veränderte Wahrnehmung, sei es durch die neue Trassenführung begrüßten. Ähnliche Reaktionen waren zu Beginn des 20. Jahrhundert auch in der Diskussion um den Bau von Autobahnen und die damit verbundene Veränderung der Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ auszumachen. Dabei fiel ebenfalls der Geschwindigkeit eine entscheidende, die Wahrnehmung verändernde Rolle zu. Mehr als ein halbes Jahrhundert nach Turner griffen die Künstler des Futurismus Turners Anliegen einer Darstellung von Geschwindigkeit wieder auf. Ihre Faszination galt jedoch nicht mehr der Eisenbahn, sondern dem Automobil.

¹²³ Dickens 1974, S. 332

¹²⁴ Gage 1972

2.3 Modernolatria und die Loslösung von der herkömmlichen Landschaftswahrnehmung. Der Futurismus und der Rausch der Geschwindigkeit

Der italienische Futurismus, der von seinem offiziellen Begründer Filippo Tommaso Marinetti als die „leidenschaftliche Kunst der Geschwindigkeit“¹²⁵ bezeichnet wurde, interessiert im Kontext dieser Arbeit. Im Futurismus wurden, so die These, zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts neue zukunftsweisende Darstellungsformen gesucht, die der zunehmend durch Technik und Geschwindigkeit geprägten Welt entsprechen sollten.¹²⁶ Im Mittelpunkt der Analyse steht dabei der Aspekt ‚Geschwindigkeit und Landschaft‘. Hier wird untersucht, inwieweit die Futuristen die veränderte Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ in neue künstlerische Darstellungsformen zu übertragen vermochten.¹²⁷

Nach einer kurzen Einführung werden summarisch diejenigen Charakteristika des Futurismus beschrieben, die mir für die sich daran anschließende Untersuchung des Aspektes ‚Geschwindigkeit und Landschaft‘ wichtig erscheinen. Bei diesen Merkmalen handelt es sich um solche, die meiner Ansicht nach auch Impulse für die Landschaftsarchitektur und deren Landschaftsbegriff bieten könnten. Auf diesen Aspekt wird in der Zusammenfassung näher eingegangen.¹²⁸

Als offizielles Gründungsdatum des Futurismus¹²⁹ wird der 20. Februar 1909 angesehen, der Tag, an dem die französische Tageszeitung ‚Le Figaro‘ den von Filippo Tommaso Marinetti (1876-1944), „dem Gründer und ständigen Inspirator der futuristischen Bewegung“¹³⁰, verfaßten Artikel ‚Le Futurisme‘ veröffentlichte, der später als ‚Manifest des Futurismus‘ berühmt wurde.¹³¹ Gemäß ihrem Selbstverständnis

¹²⁵ Marinetti o.J. (ca. 1910), in: Schmidt-Bergmann 1993, S. 9

¹²⁶ Der italienische Futurismus wird im allgemeinen in eine erste Phase von 1909 bis 1922 und eine zweite von 1922 bis 1945 eingeteilt. (Baumgarth 1966).

¹²⁷ Schmidt-Bergmann 1993, S. 20

¹²⁸ Vgl. Kapitel 6

¹²⁹ Zum vertiefenden Studium sei verwiesen auf: Fondation de l’Hermitage 1998; Schmidt-Bergmann 1993; Hesse o.J. (1991); Reyner Banham 1990; Baumgarth 1966.

¹³⁰ Banham 1990, S. 80

¹³¹ Schmidt-Bergmann 1993, S. 27-28. Der Futurismus war eine künstlerische Bewegung von Poeten, Malern, Architekten, Musikern und anderen Künstlern. Diese publizierten jeweils eigene futuristische Manifeste und Traktate, die in Deutschland zwischen 1912 und 1922 regelmäßig in der Zeitschrift ‚Der Sturm‘ veröffentlicht wurden (vgl. Eltz 1986, S. 26 ff). Unter anderem wurden folgende Manife-

betrachteten sich die Futuristen als „eine avantgardistische Stimmung; die Losung aller Erneuerer (...); die Liebe zum Neuen; (...) eine enthusiastische Glorifizierung der wissenschaftlichen Entdeckungen und des modernen Mechanismus; ein Banner der Jugend, der Kraft, der Originalität um jeden Preis; (...); eine Ladung Dynamit für alle angehimmelten Ruinen.“¹³² In dieser Darstellung spiegelt sich das wesentliche Charakteristikum dieser Gruppe wider: Die radikale Ablehnung der Vergangenheit.

Beim Futurismus handelte es sich um einen Lebensentwurf, bei dem die Kunst vollends in das Leben eingeführt werden sollte: „Total wie die Umgestaltung des Lebens und der Gesellschaft sollte dabei auch die Revolutionierung der Künste¹³³ sein, die sich aus allen traditionellen Fesseln zu befreien habe.“¹³⁴ Die Futuristen suchten neue ästhetische Ausdrucksformen für die Malerei, Plastik, Architektur, Musik, Literatur und das Design, und diese glaubten sie nur durch eine radikale Befreiung von der Tradition, der Geschichte und von alten Schönheitsidealen zu finden.¹³⁵ Entsprechend lehnten sie nach Baumgarth auch die herkömmliche Landschaftsmalerei und die darin gezeigten Landschaftsideale ab. Wie Riehl 1850 konstatierte, entsteht mit „jedem großen Umschwung der Gesittung (...) auch ein neuer ‚Blick‘ für eine andere Art landschaftlicher Schönheit.“¹³⁶ Der ‚Blick‘ für Schönheiten¹³⁷ ändert sich mit der sich verändernden Gesellschaft, denn „jede Generation [sieht] in einem anderen Stil (...)“¹³⁸

Der italienische Journalist und Schriftsteller Mario Morasso forderte 1907 in seinem visionären Buch ‚Il nuovo aspetto meccanico del mondo‘, die Kunst dürfe die Errun-

ste verfaßt: „Manifest der futuristischen Frau“ von Valentine de Saint-Point (1912), der bis 1922 einzigen Frau in der futuristischen Bewegung (ebd., S. 10-11); „Manifest der futuristischen Maler“ (1910); „Technisches Manifest – Die futuristische Musik“ (1913); „Die futuristische Architektur“ (1914); „Das futuristische synthetische Theater“ (1915).

¹³² Marinetti o.J. (ca. 1910), in: Schmidt-Bergmann 1993, S. 9

¹³³ „Die ästhetische Diskussion innerhalb der Avantgarde ab 1910 wurde durch den italienischen Futurismus eindeutig radikalisiert, die ästhetischen Experimente der übrigen künstlerischen Bewegungen, der Kubisten und Dadaisten beschleunigt, die Befreiung von den traditionellen künstlerischen Formen forciert.“ (Schmidt-Bergmann 1993, S. 20).

¹³⁴ Ebd., S. 19

¹³⁵ Diese Suche kennzeichnete nach Hesse alle avantgardistischen Bewegungen im beginnenden 20. Jahrhundert. Die radikale Absage an die Vergangenheit und Tradition gipfelte bei vielen Avantgardisten in der Verherrlichung des Krieges. Der „Krieg erschien als erster Schritt in eine Zukunft, in der die muffigen Autoritäten von Kirche, Monarchie und Klassendünkel, kurzum der ganze repressive Druck des Alten, keine Chance mehr haben würden.“ (Hesse o.J. (1991), S. 230; vgl. auch Schmidt-Bergmann 1993, S. 70-71).

¹³⁶ Riehl 1850, in: Gröning/ Herlyn 1996, S. 151

¹³⁷ Zum Begriff der Schönheit vgl. Hauskeller (Hg.) 1994

¹³⁸ Riehl 1850, in: Gröning/ Herlyn 1996, S. 155

genschaften des Maschinenzeitalters nicht unberücksichtigt lassen. Er schrieb: „Der moderne Maler, der aus der Notwendigkeit oder Vergnügen die Eisenbahn, (...), das Auto (...) benutzt und sicher nicht ohne sie leben möchte, ignoriert in seiner Kunst alle diese Verkehrsmittel und verhält sich, als hätte es sie nie gegeben, (...). Ich will damit nicht sagen, daß ein Maler, um modern zu sein, nur Autos und Eisenbahnen malen dürfte; ich will sagen, daß er ihnen in der Kunst den Platz einräumen muß, den sie im Leben einnehmen; dann erst wird seine Kunst ein Spiegel des modernen Lebens sein.“¹³⁹ Genau diese Forderungen schienen die Futuristen zu erfüllen; sie verherrlichten alle Äußerungen und prägten den Begriff ‚Modernolatria‘¹⁴⁰. Nur befreit von der Vergangenheit sahen sie sich befähigt, neue Gestaltungsformen zu entwickeln. So heißt es im Gründungsmanifest des Futurismus aus dem Jahre 1909: „Wir stehen auf dem äußersten Vorgebirge der Jahrhunderte! Warum sollten wir zurückblicken, wenn wir die geheimnisvollen Tore des Unmöglichen aufbrechen wollen? (...) Aber wir wollen von der Vergangenheit nichts wissen, wir jungen und starken Futuristen.“¹⁴¹ Die Technik stellte für sie einen nie dagewesenen gesellschaftlichen Umschwung dar, und der radikale Übergang zu einer Industriegesellschaft [in Norditalien]¹⁴² beflügelte ihre Gedanken.

Loslösung von der Last der Vergangenheit hieß ihr Konzept¹⁴³ und entsprechend erklärten die futuristischen Maler: „Wir wollen unerbittlich gegen den fanatischen (...)

¹³⁹ Morasso 1907

¹⁴⁰ Vgl. Schmidt-Bergmann 1993, S. 21: ‚Modernolatria‘ bedeutet die Vergötterung der Moderne. Als Antagonismus hierzu prägte Marinetti, den „inzwischen in die italienische Umgangssprache aufgenommenen Begriff [passatistisch], abgeleitet von ‚passato‘ = Vergangenheit.“ (Ebd., S. 16). Im Gegensatz zum Futurismus (futuro = Zukunft) bedeutet ‚passatistisch‘ rückständig, überlebt, traditionell und reaktionär (ebd.).

¹⁴¹ Marinetti 1909, in: Baumgarth 1966, S. 27-28

¹⁴² Noch 1910 war Italien in erster Linie ein Agrarland. Der „Industrialisierungsprozeß im Norden, der mit der Einführung der Dampfkraft in den Textilfabriken in den Jahren nach 1860 begonnen hatte, wurde in der Periode des Futurismus erheblich beschleunigt. Die Textilproduktion verdreifachte sich in den Jahren zwischen 1910 und 1912, die Eisen- und Stahlerzeugung stieg in der gleichen Zeit von 300 000 auf fast eine Million Tonnen an, und andere Industriezweige erlebten eine ähnliche Steigerung. Gleichzeitig gab die Entstehung einer Automobilindustrie, die in der Lage war, international konkurrenzfähige Wagen zu produzieren, der Industrie ein psychologisch wichtiges Prestigegefühl, das eine nur quantitative Steigerung in der herkömmlichen Produktion nicht hätte bewirken können.“ (Bahnham 1990, S. 82).

¹⁴³ In seinem Aufsatz ‚Der Futurismus‘ konstatierte Trotzky völlig zu recht: „Der futuristische Bruch mit der Vergangenheit ist letzten Endes ein Sturm im Glas Wasser der Intellektuellen, die aufgewachsen sind mit Puschkin, Feth (...) und Block, und die [Literatur und im weiteren Sinne die Kunst] nicht deshalb „passatistisch“ ist, weil sie an der abergläubischen Anbetung der Formen der Vergangenheit krankt, sondern weil sie nichts hervorbringt, was neue Formen erforderte. Die Futuristen haben sich von ihnen [den alten Literaten] losgelöst und haben recht daran getan. Man darf aber nie die Technik der eigenen Loslösung zu einem Gesetz der Weltentwicklung erheben.“ (Zit. nach Schmidt-Bergmann 1993, S. 191-192).

und snobistischen Kult der Vergangenheit kämpfen, (...) und wir halten die übliche Verachtung für alles, was jung¹⁴⁴, neu und voller Leben ist, für ungerecht und verbrecherisch.¹⁴⁵ Um diese radikalen Forderungen verstehen zu können, muß man sich die Gesellschaft zu Beginn des 20. Jahrhunderts veranschaulichen. Eine Vorstellung von dieser Zeit vermittelt Stefan Zweig in seinem Roman ‚Die Welt von gestern‘. Hierin beschreibt er eine Welt, in der die Jugend und deren Ideen keinerlei Raum hatten, sondern im Gegenteil nur das Alter vertrauenswürdig und erstrebenswert erschien. „Junge Menschen, die (...) immer schnelle und radikale Veränderungen wollen, galten als bedenkliches Element, das möglichst lange ausgeschaltet oder niedergehalten werden mußte. (...). Das Mißtrauen, daß jeder junge Mensch ‚nicht ganz verläßlich‘ sei, ging damals durch alle Kreise. (...). So geschah das heute fast unbegreifliche, daß Jugend zur Hemmung in jeder Karriere wurde und nur Alter zum Vorzug. (...). Alles, was uns heute als beneidenswerter Besitz erscheint, die Frische, das Selbstbewußtsein, die Verwegenheit, die Neugier, die Lebenslust der Jugend, galt jener Zeit, die nur Sinn für das ‚Solide‘ hatte, als verdächtig. (...). Wir sollten vor allem erzogen werden, überall das Bestehende als das Vollkommene zu respektieren, (...).“¹⁴⁶ Die Revolte der Futuristen richtete sich eben gegen diese Verherrlichung des Alten, und sie setzten dieser den Kult der Jugend und der Moderne gegenüber.

Zum Inbegriff der Moderne wurde für die Futuristen das Automobil; sie sahen in ihm „die Erfindung, die das Lebensgefühl der Moderne vollständig revolutionieren würde.“¹⁴⁷ In seinem Gedicht ‚An meinen Pegasus‘ aus dem Jahre 1905 beschreibt Marinetti eine rasende Fahrt im Automobil. Hier wird das „Automobil (...) zum ‚Pegasus‘, zu dem aus dem Rumpf der Medusa entsprungenen geflügelten Pferd, zum „stürmischen Gott einer Rasse aus Stahl, [das] „trunken den ‚Raum‘ überwindet (...).“¹⁴⁸ In den abschließenden Versen des Gedichtes heißt es:

¹⁴⁴ Die Verherrlichung der Jugend ist ein bedeutendes Merkmal des Futurismus. So heißt es im Gründungsmanifest: „Die Ältesten von uns sind jetzt dreißig Jahre alt: Es bleibt uns also mindestens ein Jahrzehnt, um unser Werk zu vollbringen. Wenn wir vierzig sind, mögen andere jüngere und tüchtigere Männer uns ruhig wie nutzlose Manuskripte in den Papierkorb werfen. Wir wünschen es so!“ (Marinetti 1909, in: Baumgarth 1966, S. 28).

¹⁴⁵ Boccioni 1910a, in: Baumgarth 1966, S. 49

¹⁴⁶ Zweig 1995, S. 50-52

¹⁴⁷ Hesse o.J. (1991), S. 162

¹⁴⁸ Ebd.

„Berge von frischem Blau umhüllt! (...)
 Flüsse, die lieblich im Mondlicht atmen! (...)
 Lichtscheue Ebenen! Ich jage an euch vorbei
 Auf diesem tollen Ungetüm (...)
 Ich nehme das Rennen auf (...) mit euch, meine Sterne! (...)
 Schneller! (...) noch schneller! (...)
 Ohne Rast, ohne Ruh! (...)
 Los die Bremsen! (...)
 Mögen sie reißen! (...)
 Daß der Puls des Motors seine Schläge ver Hundertfacht!

Hurra! Nichts bindet mich mehr an die unreine Erde! (...)
 Endlich rei ich mich los und fliege (...).¹⁴⁹

Über die futuristischen literarischen Darstellungen des Autofahrens schreibt Banham: „Zwar beeinflusste das Erlebnis des Autofahrens einen großen Teil der Literatur des 20. Jahrhunderts, aber niemand behandelte es auf eine so hochgespannte lyrische Art und Weise wie die Futuristen, niemand auch, wie sie, mit einem so starken Gefühl dafür, daß es sich hier um einen neuen kulturellen Faktor ohne poetisches Vorbild handelte.“¹⁵⁰ Marinetti nimmt seinem Gedicht ‚Pegasus‘ eine literarische Beschreibung der veränderten Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ vorweg, die Dottori (vgl. Abb. 6 und 7) später in der Malerei darstellte. Mit Hilfe des Automobils glaubte Marinetti sich von der Erde befreien zu können. Hier konnte der von den Futuristen viel beschworene Mythos der Vereinigung¹⁵¹ von Maschine und Subjekt simuliert werden.¹⁵² „Er spürte in seinem eigenen Herzen die heftigen Schläge der vollkommenen Maschine“¹⁵³ heißt es in dem 1910 erschienenen Roman ‚Vielleicht, vielleicht

¹⁴⁹ Ebd.

¹⁵⁰ Banham 1990, S. 83

¹⁵¹ Der Wunsch, das Ich und die Maschine mögen miteinander verschmelzen, hatte nicht zu verkennende erotische Komponenten, die sich häufig mit dem Bild der Geburt und Wiedergeburt vermischten. „Wir gingen zu den drei schnaufenden Bestien, um ihnen liebevoll ihre heißen Brüste zu streicheln. Ich streckte mich in meinem Wagen wie ein Leichnam in der Bahre aus, aber sogleich erwachte ich zu neuem Leben unter dem Steuerrad.“ (Marinetti 1909, in: Baumgarth 1966, S. 24; vgl. auch Hesse o.J. (1991), S. 161-165).

¹⁵² Dem Mythos folgte die Vision einer Gesellschaft, die sich letztlich selbst in eine große Maschine umwandeln und in der das einzelne Subjekt ausgelöscht sein würde. Die Verbindung zum Faschismus und zu totalitären Diktaturen im Allgemeinen wird hier deutlich. Marinetti selbst stellte in der Zeitschrift ‚Critica Fascista‘ vom 1. Januar 1927 die Gleichung „Faschistische Kunst = Faschismus“ auf, die nach Baumgarth einer kritischen Prüfung jedoch nicht standhält (Baumgarth 1966, S. 110). Eine ähnliche Position vertritt Schmidt-Bergmann. Er schreibt: „Die weitgehend bekannten ideologischen Implikationen des Futurismus [mit dem Faschismus] sind der Grund dafür gewesen, daß er aus dem Diskurs über die historische Avantgarde ausgegrenzt wurde. Dabei wurde übersehen, daß der Futurismus wie auch Marinetti selbst kaum noch eine entscheidende politische Rolle im faschistischen Italien gespielt haben, die politische Geschichte des Futurismus letztendlich mit der Machtergreifung Mussolinis ihr Ende gefunden hat.“ (Schmidt-Bergmann 1993, S. 22). Zum Thema ‚Faschismus – Futurismus‘ vgl. Baumgarth, 1966; Hess o.J. (1991); Schmidt-Bergmann 1993.

¹⁵³ D’Annunzio 1910, S. 14

auch nicht‘ von Gabriele d’Annunzio¹⁵⁴. In dem Gemälde ‚Automobila in corsa‘ aus dem Jahre 1913 unternimmt Balla den Versuch der Darstellung eines fahrenden Automobils, dessen Stofflichkeit durch die Bewegung und das Licht vollkommen aufgelöst ist.¹⁵⁵ Auch von der Umgebung des Autos ist nichts mehr zu erkennen; sie scheint sich im Strudel der Bewegung völlig aufzulösen.



Abb. 5: Automobile in corsa, Giacomo Balla, 1913-1914¹⁵⁶

Auf dem Gemälde ‚Automobile in corsa‘ von Balla ist von dem Auto nichts mehr zu sehen; der Gegenstand ‚Automobil‘ existiert nicht mehr.¹⁵⁷ Es hat sich in seiner Bewegung aufgelöst. Der Betrachter des Gemäldes nimmt hier nicht mehr die Position eines außenstehenden Beobachters, ein sondern wie bei Turner¹⁵⁸ scheint auch hier der Betrachter mit dem Kunstwerk und der Bewegung des Automobils verschmolzen zu sein. Alles ist Bewegung, und auch die Linien mit den beiden Fluchtpunkten am

¹⁵⁴ Der italienische Schriftsteller Gabriele d’Annunzio (1863-1938) war zunächst mit F.T. Marinetti befreundet und schrieb für dessen 1905 gegründete Zeitschrift ‚Poesia‘. In späteren Jahren bekämpften die Futuristen d’Annunzios Werk (vgl. Baumgarth 1966). Über das Werk d’Annunzios heißt es im Brockhaus: Der Futurismus „verband überfeinertes Ästhetentum im Sinne der europäischen Dekadenz und schwelgerischen Pathos mit dem Hang zum Barbarischen. Lebensgier und Egozentrik, Eitelkeit und Prunksucht brachten sein virtuoseres Werk ins Zwielficht, ebenso wie seine Nähe zum Faschismus.“ (Bibliographisches Institut & F.A. Brockhaus AG 1999: Stichwort: Futurismus).

¹⁵⁵ Boccioni, u.a. 1910b, in: Baumgarth 1966, S. 183

¹⁵⁶ Fondation de l’Hermitage 1998, S. 51

¹⁵⁷ Vgl. Severini o.J. (ca. 1910), S. 187 ff

¹⁵⁸ Vgl. Kapitel 2.2, Abb. 4

linken Bildrand geben nur einen vagen Hinweis darauf, in welche Richtung das Auto rast.¹⁵⁹ Es ist, als könnte man bei längerer Betrachtung des Bildes das Motorengeräusch hören sowie den Staub fühlen und riechen. „Um diese totale Malerei zu erreichen, die die aktive Mitarbeit aller Sinne erfordert, (...), muß man Töne, Geräusche und Gerüche malen, wie Betrunkene singen und speien!“¹⁶⁰ Auch in der Landschaftsmalerei wurde versucht, nicht mehr das Gesehene, sondern das Empfundene wiederzugeben; man kehrte sich von der traditionellen Landschaftsmalerei ab.¹⁶¹ „Die futuristischen Maler werden nicht mehr die Natur und die menschlichen Formen auf die Leinwand bannen, sondern sie werden Vibrationen und die Geschwindigkeit der Formen zeichnen: nicht den Gegenstand also, sondern den Rhythmus des in Bewegung befindlichen Gegenstandes.“¹⁶² Dementsprechend ist der Maler kein außenstehender Betrachter mehr, sondern mitten im Bildgeschehen gefangen, und er trägt die ‚Landschaften‘, die er wiedergeben will, in sich. Angeregt durch die Darstellung von Emotionen einer durch die Naturwissenschaften völlig veränderten Welt können sich dem Beschauer der Gemälde neue ‚Landschaften‘ erschließen. Hier werden Landschaftserlebnisse vorweggenommen, die Bernard Lassus Ende des 20. Jahrhunderts als „paysages imaginaires“¹⁶³ bezeichnet¹⁶⁴.

Die Bilder futuristischer Maler zeichnen sich im wesentlichen durch den Versuch aus, Geschwindigkeit darzustellen. Sie waren davon überzeugt, „daß sich die Herrlichkeit der Welt um eine neue Schönheit bereichert hat: die Schönheit der Geschwindigkeit.“¹⁶⁵ Die Geschwindigkeit wurde den Futuristen zum neuen Absolutum. Sie haben erkannt, „daß die Eisenbahnzüge, die Autos, die Fahrräder und die Flugzeuge die beschauliche Auffassung von der Landschaft über den Haufen geworfen haben.“ Eines der wenigen Gemälde, auf dem die futuristische Vorstellung einer durch die Geschwindigkeit veränderten ‚Landschaft‘ eindrücklich dargestellt ist, ist

¹⁵⁹ An diesem Bild von Balla läßt sich eine weitere Forderung der futuristischen Maler erkennen, wonach „die Töne, Geräusche und Gerüche im Ausdruck der Linien, der Volumen und der Farben Gestalt annehmen“ (Carrà 1913, in: Baumgarth, S. 186) sollten.

¹⁶⁰ Ebd., S. 187

¹⁶¹ Baumgarth 1966, S. 70

¹⁶² Boccioni 1911, in: Baumgarth 1966, S. 71-72

¹⁶³ Lassus 1994a, S. 86

¹⁶⁴ Bernard Lassus hat 1979/ 80 in einem Experiment gezeigt, daß allein durch das Hören von bekannten Geräuschen und Klängen der Zuhörer, entsprechend seiner individuellen Situation, imaginäre ‚Landschaften‘ ‚sieht‘. (Ebd.) In eben dieser Schaffung von Situationen, die imaginäre ‚Landschaften‘ hervorrufen können, sieht Lassus eine bedeutende Zukunftsaufgabe der Landschaftsarchitektur im 21. Jahrhundert. (Vgl. Kapitel 6).

¹⁶⁵ Marinetti 1972, S. 33

die erste Version des Mittelbildes ‚In corsa‘ des ‚Trittico della velocità‘ - von Gerardo Dottori.¹⁶⁶ Zum Zeitpunkt, als Dottori dieses Bild malte, waren in Italien bereits die ersten Autobahnen eingeweiht worden.¹⁶⁷



Abb. 6: In corsa – erste Version des Mittelbildes, Trittico della velocità, Gerardo Dottori, 1925¹⁶⁸

Dieses Bild von Dottori ist in mehrfacher Hinsicht aufschlußreich. Das Automobil scheint sich fast vollständig im Strudel seiner Bewegung aufzulösen. Nur bei genauem Hinsehen erkennt man das Lenkrad des Autos am unteren linken Bildrand. Dort scheint sich das Gefährt aus einer Häusergruppe herauszuheben, die im Wirbel der Geschwindigkeit wie im Halbkreis angeordnet zu sein scheint. Von hier aus, vielleicht einer Stadt, schießt das Gefährt in die ‚Landschaft‘ oder besser gesagt, über die ‚Landschaft‘ hinweg. Man könnte den Eindruck gewinnen, als würde diese nicht wirklich von der Geschwindigkeit des Automobils berührt. Doch bei genauerer Betrachtung fällt auf, daß der Weg des Autos von einem hellen Pfeil vorgegeben ist und

¹⁶⁶ Dottori gehörte zu der Gruppe von Künstlern, die nach dem Ersten Weltkrieg und der faschistischen Revolution in Italien zusammen mit Marinetti ab 1922 versuchten, die Bewegung des Futurismus wieder neu zu beginnen, „als hätte der Futurismus noch ausreichende Reserven, um entscheidend die Kunst der Nachkriegszeit zu bestimmen.“ (Baumgarth 1966, S. 109).

¹⁶⁷ Vgl. Kapitel 3.3.2

¹⁶⁸ Fondation de l’Hermitage 1998, S. 123

das Auto in diesem wie in einem Tunnel zu fahren scheint. Wo das Auto noch nicht ist, wird die ‚Landschaft‘ nicht weiter verändert; jedoch hat es diese erst einmal erreicht, gerät sie auch in den Strudel der Bewegung. Außerdem scheint die Umgebung für den Fahrer nicht sichtbar zu sein. Die Umgebung, so differenziert wie sie sich noch im Bildhintergrund darstellt, ist für den Automobilisten nicht mehr existent. Er kann sie nicht sehen. Nur im Hintergrund, wo das Auto noch nicht angekommen ist, ist die Umgebung noch differenziert dargestellt. Häuser, Bäume und Straßennetze sind zu erkennen, während sie im Vordergrund völlig ineinander verschwimmen. Es scheint fast so, als hätte Dottori im Hintergrund die Vergangenheit in Form der detaillierten ‚Landschaft‘ dargestellt, die aber jeden Moment von der Gegenwart überrollt werden wird.

In der endgültigen Version seines Gemäldes ‚In corsa‘ ist dagegen auch das, was Dottori als ‚Landschaft‘ versteht, im Bildhintergrund nur schematisch dargestellt. Auch hier wurde, wie schon von Turner in der Mitte des 19. Jahrhunderts, der Versuch unternommen, die Umgebung so darzustellen, als würde der außenstehende Betrachter sie aus dem fahrenden Automobil sehen.



Abb. 7: Mittelbild des ‚Trittico della velocità‘, Gerardo Dottori, 1926-1927¹⁶⁹

Der Bewegungsstrudel des Automobils hat hier von der Landschaft deutlich mehr Besitz genommen als noch in der ersten Version. Jetzt wurden auch die Hügel von der Dynamik des Autos erfaßt, und eine schnurgerade Straße, eine Autostraße, scheint dem Wagen den Weg über die ‚Landschaft‘ hinweg zu ebnen. Der Autofahrer jagt über die Gegend hinweg. Auf den beiden Flügelbildern dringt der Maler schließlich ins Epizentrum der Bewegung, zum Automobil, vor. Auf dem rechten Bild sind noch zwei Insassen zu erkennen, die, gefangen von der Geschwindigkeit und Dynamik der durchfahrenen Gegend, offensichtlich nichts mehr wahrnehmen können. Sie sind eins geworden mit der Bewegung. Aufschlußreich ist, daß die Bewegungsrichtungen, je näher man zum Automobil vordringt, immer unregelmäßiger werden, wohingegen sie mit zunehmender Entfernung gleichmäßiger werden und der Umgebung ihren Rhythmus aufzudrücken scheinen.

¹⁶⁹ Ebd.

Im Zusammenhang damit steht das Verhältnis der Futuristen zur Natur. Dabei sahen sie in der Moderne keine Abkehr von dem, was als das ‚Natürliche‘ bezeichnet wird. Ganz im Gegenteil erklärte der futuristische Maler Boccioni: Es „ist ein grober Fehler zu behaupten, daß sich der Mensch von der Natur entfernt. Dann könnte man auch die naive Meinung vertreten, daß ein Tier der Natur näher ist als ein Chemiker.“¹⁷⁰ Damit widerspricht Boccioni einer immer wieder anzutreffenden Behauptung, der Mensch sei in Abhängigkeit von dem, was er tue, mehr oder weniger intensiv mit der vermeintlich guten ‚Natur‘ verbunden. Diese Auffassung findet sich letztlich auch in kulturpessimistischen Klagen „über die Zerstörung von Landschaft durch Industrialisierung und Technisierung“¹⁷¹ wieder. Im Gegensatz dazu begrüßten die Futuristen die technischen Veränderungen der Umwelt und suchten für diese nach neuen ästhetischen Ausdrucksformen. Hierin kann auch eine Gegenposition zu Ansichten gesehen werden, wie sie Sieferle noch Ende des 20. Jahrhunderts vertritt, nämlich „daß die Industrialisierung (...) auch die Schönheit beseitigte – Häßlichkeit scheint der unvermeidliche Preis des Wohlstands zu sein.“¹⁷²

Bedeutend an den Futuristen ist für die vorliegende Arbeit zunächst die Radikalität, mit der sie die Vergangenheit und damit auch traditionelle Schönheitsideale über Bord warfen, um sich ganz der Suche neuer Darstellungsformen zu widmen. Ungeachtet der negativen Auswirkungen dieser radikalen ‚Befreiung‘ könnte eine solche Loslösung unter Umständen auch in der Profession der Landschaftsarchitekten Ideen für neue Gestaltungsprinzipien freisetzen, die den hohen künstlerischen Anforderungen, die z.B. der Bau von Autobahnen stellt, eventuell mehr entsprächen. In diesem Sinne resümiert Baumgarth: „Viele Träume der Futuristen, von den schnurgeraden Autobahnen bis zum Weltraumschiff, sind inzwischen Wirklichkeit geworden. (...). Der heftige Kampf gegen eine nicht mehr lebensnahe Tradition hat seine befreiende Wirkung nicht verfehlt.“¹⁷³

¹⁷⁰ Boccioni, PSF, S. 30-31, in: Baumgarth 1966, S. 132-133

¹⁷¹ Vgl. Klages 1913, in: Bättschmann 1989, S. 346-348

¹⁷² Sieferle 1984, S. 165

¹⁷³ Baumgarth 1966, S. 112. „Wie immer das Urteil der Geschichte lauten wird, der Futurismus bleibt der erste bewußt und systematisch unternommene Versuch einer Gruppe, das anbrechende Atomzeitalter künstlerisch zu bewältigen.“ (Ebd.). Über den Einfluß der Futuristen auf die Kunst der Avantgarde zu Beginn des 20. Jahrhundert urteilt Schmidt-Bergmann, daß „der Futurismus letztlich keine neue Tradition begründet habe, [und] seine Wirkung auf die ihn unmittelbar folgenden Avantgarden, insbesondere den Dadaismus beschränkt blieb.“ (Schmidt-Bergmann 1993, S. 70). Simmel diagnostizierte, daß die Futuristen neue Formen nur errahnen ließen und daß sie aufgrund ihres destruktiven Überschusses aus den Trümmern der Tradition keine neuen zu begründen vermochten. (Simmel 1917b, S. 51). Über die letzte Phase des Futurismus von 1922 bis 1945 urteilt Baumgarth: „Die Zeit

Des Weiteren haben die Futuristen die Geschwindigkeit als neue künstlerische Herausforderung angenommen und mit der Suche nach neuen Ausdrucksformen begonnen. Davon war auch die Darstellung von ‚Landschaft‘ betroffen, die nicht mehr gegenständlich, sondern als empfundene, imaginäre ‚Landschaft‘ dargestellt wurde.

Im weiteren Verlauf der Arbeit wird untersucht, inwieweit auch im Zusammenhang mit dem Bau von Autobahnen Landschaftsarchitekten und Künstler die landschaftsgestalterische Herausforderung dieser technischen Großprojekte annahmen und welchen Gestaltungsprinzipien sie dabei folgten.

des Sturm und Drang war vorbei. Die Revolutionäre wurden getreue Bürger des neuen Staates, die Avantgardisten kehrten zur Tradition zurück, die Verächter des Weibes und der Konvention wurden vorbildliche Familienväter.“ (Baumgarth 1966, S. 109).

3 Auf dem Weg zur Autobahn in Deutschland, Frankreich und Italien. Diskussion, Planungen und erste Realisierungen unter besonderer Berücksichtigung von ‚Landschaft‘

Da das Straßensystem zu Beginn des 20. Jahrhunderts nicht auf die zusätzlichen Belastungen durch das neue Verkehrsmittel Automobil ausgerichtet war, kam es zu großen Interessenskonflikten unter den Verkehrsteilnehmern. Diese kontrovers geführte Diskussion um die Straße wird nachfolgend skizziert. Soweit es die Quellenlage erlaubt, wird dabei auch deren internationale Dimension beschrieben.

Ziel dieser Ausführungen ist es, den argumentativen Weg zur Autobahn darzustellen und zu untersuchen, ob und mit welchen Argumenten bereits in diesem frühen Stadium der Auseinandersetzung um den Bau von Autobahnen auch deren Auswirkungen auf die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ thematisiert wurden. Von dieser Darstellung werden Erkenntnisse erwartet über die Bedeutung, die der Gestaltung von ‚Landschaft‘ dann beim späteren Bau von Autobahnen tatsächlich eingeräumt wurde. Hierzu dient auch die Klärung des Symbolgehaltes von Automobilen, der so die These, weitestgehend mit dem von Autobahnen kongruent ist. Dieser Aspekt ist von Bedeutung, weil im weiteren Verlauf der Arbeit von der These ausgegangen wird, daß die Autobahnen vor 1933 sichtbarer Ausdruck ihrer Symbole sein sollten. Diese waren jedoch, so eine weitere These, nicht mit den Elementen von ‚Ideallandschaften‘ zu vereinen, die zu diesem Zeitpunkt noch vielen Landschaftsarchitekten vorschwebten.

Da bislang eine zusammenfassende Darstellung des Autobahnbaus vor 1933 in Deutschland, Frankreich und Italien fehlt, werden anschließend die realisierten und geplanten Autobahnprojekte aufgeführt. In diesem Sinne kommt der nachfolgenden Darstellung eine besondere Bedeutung als Informationsquelle für alle weiteren Kapitel der Arbeit zu. Basierend auf der Auswertung von bisher nicht veröffentlichten Archivmaterialien und Sekundärliteratur werden die diversen Autobahnprojekte dargestellt, und es wird untersucht, welchen Stellenwert landschaftliche Fragestellungen im Zusammenhang mit dem Bau von Autobahnen hatten. Dabei wird von der These ausgegangen, daß ‚landschaftliche‘ Themen in den Auseinandersetzungen in

Deutschland, Italien und Frankreich durchaus berücksichtigt wurden, hingegen der Begriff der ‚Landschaft‘ kaum verwendet wurde.

Die Idee des Baus von Nur-Autostraßen wurde vor 1933 nicht nur auf nationaler, sondern intensiv auch auf internationaler Ebene diskutiert.¹⁷⁴ Neben dem privat organisierten fachlichen Erfahrungsaustausch gab es bereits seit 1908 offizielle Diskussionsforen. Wichtig waren hier vor allem die seit diesem Zeitpunkt regelmäßig stattfindenden internationalen Straßenkongresse der Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (AIPCR) und die Internationalen Autobahnkongresse, die Congrès Internationaux des Congrès des Autoroutes (C.I.A.) die 1931 in Genf und 1932 in Mailand stattfanden. Vor allem auf den letztgenannten standen Fragen des Baus eines länderübergreifenden Autobahnnetzes im Mittelpunkt. Neben der Darstellung der AIPCR und C.I.A. werden Planungen internationaler Autobahnprojekte vorgestellt, die entweder von Deutschen, Franzosen oder Italienern entworfen wurden. Besonderes Interesse gilt auch hier der Frage, ob und wie im Zusammenhang mit dem Autobahnbau landschaftliche Themen bearbeitet wurden, wobei die gewonnenen Untersuchungsergebnisse in Kapitel 5 wieder aufgegriffen werden; dort wird die Rolle der Landschaftsarchitekten beim Bau der Autobahnen vor 1933 untersucht.

¹⁷⁴ Heckmann-Strohark 1999, S. 22-23

3.1 Das Auto braucht eigene Straßen. Zu den Anfängen einer wegbereitenden Diskussion

Mit der Erfindung des Automobils¹⁷⁵ Ende des 19. Jahrhunderts begann die Auseinandersetzung um die Nutzung der Straße, die bisher von Kutschen, Pferde- und Fuhrwerken, Fußgängern und Radfahrern¹⁷⁶ weitgehend gleichberechtigt genutzt wurde. Es stellte sich bald heraus, daß das bestehende Straßennetz den Anforderungen des zunehmenden Autoverkehrs nicht mehr genügte. Nachfolgend wird die Diskussion um die Straße, die letztlich in der Forderung nach Nur-Autostraßen mündete, zusammenfassend dargestellt. Dabei interessieren weder Plausibilität noch Wahrheitsgehalt der vorgebrachten Argumente als solche, sondern es wird untersucht, in welchen Kreisen der zukünftige Straßenbau diskutiert wurde und inwieweit diese Ansätze Raum für die Bearbeitung landschaftlicher Themen boten. Aus dieser Analyse werden Erkenntnisse erwartet, um die Haltung der Landschaftsarchitekten in bezug auf den Bau von Autobahnen vor 1933 erklären zu können.¹⁷⁷

Die Veränderungen, die durch den aufkommenden Automobilverkehr verursacht wurden, sind nur zu verstehen, wenn man sich die Nutzung der Landstraße in der Zeit vor dem Automobil vor Augen führt. Für die Dorfbewohner und Anrainer war die Straße bis dato ein Ort des gemeinsamen öffentlichen Lebens gewesen. „Poules, chiens et enfants s’y ébattent, l’on y entrepose du fumier; dans bien des agglomérations, c’est un espace commun aux villageois, dévolu aux nécessités de l’économie

¹⁷⁵ 1887 präsentierte Carl Benz (nach den Erfindungen von Daimler, Maybach und Otto) auf der Weltausstellung in Paris das erste käuflich zu erwerbende Automobil (Dreirad). Bereits 1897 kam Benz mit einem Vierrad-Auto auf den Markt, das in seiner Form über zehn Jahre lang unverändert blieb und viel kopiert wurde. Diese Jahre können als die eigentlichen Geburtsjahre des Autos bezeichnet werden. (Mai 1981, S. 334). Zur Entwicklungsgeschichte des Autos siehe u.a.: Glaser 1986b; Bishop 1971; Flink 1975; Flink 1988; Poulain 1973; Landesmuseum für Technik und Arbeit (Hg.) 1986; Sachs 1990.

¹⁷⁶ Nachdem P. Michaux 1867 das Veloziped und J.K. Starley 1884 die Anordnung der Pedale zwischen den Rädern mit einem Kettenantrieb zum Hinterrad erfand, setzte sich das Fahrrad, zunächst als Freizeitgefährt, allmählich durch. (Bibliographisches Institut & F.A. Brockhaus AG, Stichwort: Fahrrad). Ab 1890 wurden bereits in allen Ländern Touring Clubs gegründet, die in der Regel Fahrradtouren organisierten, schöne Gegenden für die Sportsfreunde auskundschafteten und sich für den Denkmalschutz einsetzten. Angesichts der für Fahrräder oftmals schlechten Straßenverhältnisse (Kopfsteinpflaster) setzten sich die Touring Clubs bald für den Bau eigener Fahrradwege ein. In dieser Beziehung sind das Fahrrad und die Fahrradwege auch Wegbereiter des Automobils und der Nur-Autostraßen. (Bertho-Lavenir 1997b, S. 69-87).

¹⁷⁷ Vgl. Kapitel 6

rurale plus qu'au passage des voyageurs.“¹⁷⁸ Die Straße als Forum diente bisher eher dem Verweilen als der rastlosen Durchfahrt, und mit dem Aufkommen des Motorwagens wurde ein unbedachter Aufenthalt auf der Straße immer gefährlicher. Die Autos fuhren mit Geschwindigkeiten von 30 bis 40 km/h¹⁷⁹ durch die Dörfer, und es ist zu vermuten, daß den Anrainern diese Geschwindigkeiten ‚rasend‘ schnell vorkamen, lagen doch die Höchstgeschwindigkeiten der Kutschen bei maximal 15 h/km.¹⁸⁰ Der Funktionswandel des Straßenwesens geriet auch in die öffentliche Diskussion, wie ein französisches Werbeplakat zeigt.



Abb. 8: Werbeplakat, ca. 1900¹⁸¹

Auf der kleinen Szene werden alle Verkehrsmittel dargestellt, die um die Jahrhundertwende zum 20. Jahrhundert für Reisen genutzt wurden: die Kutsche, die Eisenbahn und das Automobil. Während die Eisenbahn friedlich im Hintergrund fährt, versetzt das Automobil die Kutschenreisenden und selbst die Gänse und Hühner in Angst und Schrecken. Der Eindruck des ‚gefährlichen Automobils‘ der hier offensichtlich erweckt werden soll, wird noch durch die scheinbar über das Chaos amüsierten Automobilisten verstärkt.

¹⁷⁸ „Hühner, Hunde und Kinder tollten dort herum, man lagerte dort den Mist; in vielen Ortschaften war sie [die Straße] ein gemeinsamer dörflicher Platz, genutzt eher für die wirtschaftlichen Notwendigkeiten, denn als Durchgangsstraße für die Reisenden.“ (Übers. d. V.) (Bertho-Lavenir 1996, S. 132).

¹⁷⁹ Lafont 1997, S. 7

¹⁸⁰ Fr. v. Pidoll 1912, S. 14

¹⁸¹ In: Landesmuseum für Technik und Arbeit (Hg.) 1981, S. 42

Daß in den ersten Jahren des Autos viele Autofahrer sich anscheinend tatsächlich rücksichtslos gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern verhielten, wird in diversen Artikeln und Aufrufen belegt.¹⁸² Sicherlich trug auch die allgemeine Unerfahrenheit mit den Gefahren eines Automobils dazu bei, daß sich schwere Verkehrsunfälle nun häuften. Für die Stadt Wien und ihre Umgebung beschrieb Freiherr von Pidoll 1912 die durch Automobile verursachten Unfälle sehr detailgenau, und er resümierte: „Die Zahl der Menschenopfer, welche der Automobilismus immer wieder fordert, ist erschreckend groß; seine Bahn ist mit Blut getränkt und fast immer ist übermäßige Schnelligkeit¹⁸³ die eigentliche, letzte Ursache der Katastrophen.“¹⁸⁴ Unbestritten war die hohe Zahl der Verkehrsunfälle, nur die Gründe dafür wurden kontrovers diskutiert. Für die Gegner des Automobils lag die Schuld in der Regel am zu schnellen und rücksichtslosen Fahren, wohingegen die Autofahrer das falsche Verkehrsverhalten der Anrainer und Passanten monierten¹⁸⁵.

Neben der Zunahme von Verkehrsunfällen plagte die Staubentwicklung auf den Straßen sowohl die Anrainer als auch die Automobilisten. Auf dem ersten internationalen Straßenkongreß in Paris hieß es zu diesem Problem: „Un grand et nouveau problème s’est posé depuis quelques années à propos des routes, (...): je veux parler de la poussière. (...) la poussière est devenue la peste de la route, la plaie de tous les

¹⁸² „Nicht an der grossen Menge der Bürger war es gelegen, vorab die grösste Rücksicht zu nehmen, sondern die wenigen Automobilführer, die in die gegebenen Verhältnisse ein Neues, Ungewohntes setzten, mussten die Rechte der ungeheuren Mehrzahl achtungsvoller behandeln. Das war eine Pflicht des Anstandes und eine Pflicht der Klugheit. Jeder, der die anderen zwingt, sich mit einer recht beschwerlichen und lästigen Neuerung abzufinden, die nur ihm selbst vorderhand Vorteil bringt, hat die natürliche Anstandspflicht, dem konservativen Gefühl der Betroffenen eine Zeit des Uebergangs und der Angewöhnung zu geben und ihm diese Zeit rücksichtsvoll zu erleichtern. (...). Diese Anstandspflicht ist zweifellos vielfach von den Automobilfahrern gröblich verletzt worden; denen der angenehme Nervenkitzel und –rausch der Schnelligkeitstrunkenheit höher stand als die Rechte und das Wohl der grossen Menge.“ (Anonymus 1904: Zur Regelung des Automobilverkehrs in den Städten und auf dem Lande, S. 545) (vgl. hierzu auch D’Annunzio 1989, S. 14 ff).

¹⁸³ Pidoll weist darauf hin, daß die vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten sowohl in der Stadt Wien (15 km/h) als auch im Umland (45 km/h) oftmals um 100 % überschritten würden. (Pidoll 1912, S. 14).

¹⁸⁴ Ebd., S. 13

¹⁸⁵ Vgl. Sachs 1990, S. 23-35 und die Jahrgänge der Zeitung ‚Deutsche Allgemeine Automobilzeitung‘ zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Die Position der Autofahrer legte 1916 Hauptmann Bilau-Grunewald aus Berlin dar. „In meiner langen Fahrpraxis bin ich kaum durch einen Kraftwagen, öfters jedoch durch Pferdewagen gefährdet worden.“ (Bilau-Grunewald 1916, S. 584). Weiter heißt es im Text: Der „Fußgänger, der unachtsam den Fahrdamm betritt, ist für den gesamten Fahrverkehr eine schwere Gefahr, zumal dergleichen unachtsame Leute, wenn sie sich plötzlich der Gefahr des Ueberfahrenwerdens ausgesetzt sehen, den Kopf verlieren und in unberechenbarer Weise auf dem Fahrdamm hin und her laufen. (...) Spielende Kinder und böswillige Burschen verursachen den Autolenkern große Nervenaufreregungen und zermürben schließlich schwache Nerven auf die Dauer.“ (Ebd.).

usagers de la route des riverains.“¹⁸⁶ Auch wenn der Autoverkehr nicht allein für die Staubbelastung auf den Straßen verantwortlich war¹⁸⁷, so stellten die Kraftwagen doch eine zusätzliche Belastung (Gewicht, Geschwindigkeit, Bewegungsablauf) dar, der nach Guillerme die alten Makadamstraßen¹⁸⁸ nicht standhalten konnten.¹⁸⁹ Auf der Jahreshauptversammlung der Stufa vom 31. Mai bis 2. Juni 1931 in Berlin führte Dr. Brandt, ein Vertreter des Automobilclubs Deutschland aus, „daß die (...) Landstraßen fast ausschließlich aus der Zeit des Pferdefuhrwerks stammen und als Verbindungswege von Ort zu Ort sowie als Zu- und Abfahrtswege für die Eisenbahnstationen gedacht waren, keinesfalls aber für den Automobilreise- und Überlandverkehr geeignet seien.“¹⁹⁰ Die Folgen des Autoverkehrs und der enormen Staubentwicklung beschränkten sich jedoch nicht auf Straßen- und Flurschäden, für die die Landbevölkerung in der Regel auch noch selbst aufkommen mußte¹⁹¹, sondern auch die Gesundheit der Anrainer war gefährdet.¹⁹² Eine Ahnung davon, welches Ausmaß die Entwicklung des Staubes auf den damaligen Straßen annehmen konnte, vermittelt eine Tagebuchnotiz von Rudolf Diesel aus dem Jahre 1905: „Nein, was machten wir bei unserem Abschied aus Italien für einen Staub! So etwas habe ich in meinem ganzen Leben noch nicht erlebt. (...) Wir entsetzten die Fußgänger wie mit einem Gasangriff, ihre Gesichter verzerrten sich, und wir ließen sie zurück in einer formlos gewordenen Welt, in der weithin Feld und Baum unter einer trockenen

¹⁸⁶ „Im Zusammenhang mit der Straße stellt sich seit einigen Jahren ein großes und neues Problem: Ich rede vom Staub. (...) der Staub ist zur Pest der Straße geworden, zur Plage aller Straßenbenutzer und Anwohner.“ (Übers. d. Verf.) (Beaulieu de 1908, o.S.).

¹⁸⁷ Die Landstraßen befanden sich oftmals in einem so schlechten Zustand, daß Staub bereits durch den Mist der Zug- und Reittiere sowie durch das Abschaben von Steinpartikeln durch den Hufschlag gebildet wurde. (Anonymus 1904: Zur Regelung des Automobilverkehrs in den Städten und auf dem Lande, S. 546).

¹⁸⁸ Nach dem schottischen Straßenbauer J.L. McAdam (1755–1836) benannter bituminöser Straßenbelag. Es handelt sich ursprünglich um sandeingeschlämmte Schotterstraßen, die später, je nach Einbringen des Bindemittels, als Misch-, Streu- und Tränkmakadam gebaut wurden. Heute werden sie wegen ihres Hohlraumreichtums nicht mehr gebaut. (Vgl. Bibliographisches Institut & F.A., Stichwort; McAdam, Brockhaus AG). Zur Entwicklung des Straßenbaus in der Neuzeit vgl. Kastl 1953: Entwicklung der Straßenbautechnik, S. 56-73. Die Entwicklung des Kunststraßenbaus beginnt, wie Kastl darstellt, bei den Römern ca. 200 v.Chr. Nach vielen Jahrhunderten des Stillstands wird die Kunst des Straßenbaus erst im 18. Jh. wieder aufgegriffen und von nun an kontinuierlich den veränderten Anforderungen angepaßt. Kastl veranschaulicht die Entwicklung der Steinstraße anhand von Straßenquerschnitten. (Ebd.).

¹⁸⁹ „Le macadam devient l'ennemi de l'automobiliste: la poussière soulevée par la vitesse multiplie les dérapages, provoque des accidents, salit les maisons riveraines, favorise (...) le tétanos.“ („Der Makadam wurde zum Feind des Automobilisten: Der durch die Geschwindigkeit aufgewirbelte Staub erhöht die Schleudergefahr, provoziert Unfälle, verschmutzt die an der Straße stehenden Häuser, begünstigt (...) den Tetanus.“ (Übers. d. Verf.) (Guillerme 1996, S.126).

¹⁹⁰ Pniower 1931b, S. 73

¹⁹¹ Sachs 1990, S. 26

¹⁹² 1904 wurde in Frankreich die erste ‚Liga gegen den Straßenstaub‘ von einem Arzt gegründet. (Guillerme 1996, S. 126).

Puderschicht alle Farbe verloren hatten.“¹⁹³ In diesem Zitat wird die offensichtlich extreme Belästigung der Fußgänger durch die Staubentwicklung sehr deutlich beschrieben. Der Autor bemühte hierfür gar einen Vergleich mit einem Gasangriff. Im Kontext der vorliegenden Arbeit ist Diesels Aussage über die veränderte Wahrnehmung der ‚Landschaft‘ infolge der enormen Staubentwicklung interessant. Das Auto hinterließ für die Autofahrer eine im Staubnebel gestaltlos gewordene Welt. Sowohl die Fußgänger als auch die Autofahrer konnten laut dieser Beschreibung die einzelnen Komponenten der Gegend nicht mehr als solche wahrnehmen. Aber während sich diese Situation für die Fußgänger, mit dem Auflösen der Staubwolken wieder ändert, bleibt diese veränderte Wahrnehmung der Welt den Autofahrern durch die sie begleitende Staubentwicklung während der Fahrt erhalten. Diese Beschreibung erinnert an die erste Version des Gemäldes ‚Trittico della velocità‘ des futuristischen Malers Dottori¹⁹⁴ denn auch in diesem ist die Umgebung für die Autofahrer nicht mehr strukturiert und in ihren einzelnen Bestandteilen zu erkennen.

Man unternahm große Anstrengungen, um des Staubproblems Herr zu werden, denn durch die „wachsende Zahl von Pkws und Lkws (...) bestand Handlungsbedarf (...); nicht nur die wachsende Zahl von Autobesitzern erhob lautstark die Forderung nach einem besseren und ausgedehnten Straßennetz; die Lastwagen brauchten belastbare Fahrbahnen, und die Anwohner und Fußgänger wollten nicht vom ständig aufgewirbelten Staub belästigt werden.“¹⁹⁵ Erste Versuche, die Straße mit Wasser zu benetzen, führten nur zu kurzfristigen Erfolgen, wohingegen „das Teeren der Straßen oder [die] Besprengung derselben mit Westrumit, einem durch Wasser löslichen Petroleum-Destillat“¹⁹⁶, erfolgreich den Staub binden konnte.¹⁹⁷ Da sich das Staubproblem zu einem Hauptproblem des neuen Verkehrs entwickelte, sah sich die französische Regierung veranlaßt, Straßenfachleute aus aller Welt zum 1. Internationalen Straßenkongreß vom 11. bis zum 18. Oktober 1908 nach Paris zu rufen,¹⁹⁸ um gemeinsam Lösungen für dieses Problem zu finden.

¹⁹³ Diesel 1941, S. 190-191

¹⁹⁴ Vgl. Kapitel 2.3

¹⁹⁵ Lay 1994, S. 238

¹⁹⁶ Anonymus 1904: Zur Regelung des Automobilverkehrs in den Städten und auf dem Lande., S. 546. Diese Einschätzung wurde auch von den Fachleuten auf dem 1. Internationalen Straßenkongreß 1908 in Paris bestätigt.

¹⁹⁷ Lay 1994, S. 238

¹⁹⁸ Vgl. Kapitel 3.3.4

Neben der detaillierten Ausarbeitung von Maßnahmen gegen die akute Staubbelästigung wurde hier über die Anlage neuer Straßen diskutiert, wobei noch keine Nur-Autostraßen gefordert wurden. Man wollte in erster Linie die vorhandenen Straßen den aktuellen Anforderungen anpassen, wobei folgende Anforderungen berücksichtigt werden sollten:¹⁹⁹

- a) Die Straße sollte möglichst gerade verlaufen, da diese „die notwendige Übersichtlichkeit am vollständigsten gewährleistet“²⁰⁰. Das Prinzip der geraden Linienführung wurde beim Bau der Autobahnen vor 1933 in Deutschland, Frankreich und Italien ausnahmslos eingehalten.²⁰¹
- b) Die Breite der Straße sollte in einem angemessenem Verhältnis zum Verkehrsaufkommen stehen. Genauere Angaben wurden keine gemacht.
- c) Die maximale Steigung der Straßen sollte 13 % nicht überschreiten.
- d) Zur Vermeidung von Unfällen sollten die Kurven übersichtlich und nicht zu steil sein. Die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit sollte am Kurvenbeginn deutlich gekennzeichnet sein, und ein allmählicher Übergang von der Geraden in die Kurve sollte es den Autofahrern erlauben, diese „ohne allzu erhebliche Geschwindigkeitsänderung zu durchfahren.“²⁰²
- e) Die bestehenden Straßen sollten möglichst kostengünstig umgebaut werden.

Die hier geforderten Kriterien zum Straßenumbau wurden später beim Bau der Autobahnen weitestgehend verwirklicht.

Trotz dieser eingeforderten Maßnahmen zur Anpassung des bestehenden Straßensystems an die veränderten Verkehrsverhältnisse wurden immer mehr Stimmen laut, die für das Auto eigene Straßen forderten. Die älteste diesbezügliche Forderung stammt wohl noch aus dem Jahr 1902 von einem Herrn F.v. Siegroth. Auch wenn die hier geforderten Automobilstraßen noch nicht die später definierten Kriterien einer Nur-Autostraße erfüllten,²⁰³ so war es erklärtes Ziel, daß „schnell fahrende Automobile mit anderen Fuhrwerken und Fussgängern nicht in Collision kommen (...) und

¹⁹⁹ Die Aufzählung der Forderungen ist, sofern nicht gesondert gekennzeichnet, dem Artikel von Wernecke 1908: Erster Internationaler Straßenkongreß Paris 1908. Die Straßen der Zukunft, entnommen.

²⁰⁰ Redtmann 1918, S. 126

²⁰¹ Vgl. Kapitel 4.1.1

²⁰² Ebd.

²⁰³ Vgl. Kapitel 1

dadurch jeder Unglücksfall vermieden wird.²⁰⁴ Das vom Autor präsentierte Projekt sah die Anlage „von besonderen 3 m breiten Automobilstrassen rechts und links der Fahrstrasse für [die] Hin- und Rückfahrt“²⁰⁵ vor. Neben den Bahnen für Automobilstraßen sollten 2 m breite Fußgängerwege angelegt werden. Mit der Verwirklichung dieser Vorstellungen wären die Gefahren des gemischten Straßenverkehrs erheblich gesenkt worden, da das Automobil eigene Wege haben sollte. Aber trotzdem bliebe das Auto nach diesem Modell, gemeinsam mit allen anderen Verkehrsteilnehmern, an die gleiche Fahrbahn gebunden.

Im Gegensatz dazu forderten die Protagonisten des Baus von Autobahnen in ganz Europa eigene Straßen für das Automobil und sie konzentrierten sich auf die Realisierung ihrer Idee.²⁰⁶ Diese Hoffnung wurde in den zwanziger Jahren in Deutschland, in Italien und auch in Frankreich erfüllt.²⁰⁷

Die Auseinandersetzung um die Straße, die durch das Automobil zu Beginn des 20. Jahrhunderts ausgelöst wurde, kristallisierte sich in den Dörfern im Funktionswandel der Straße vom Ort des Dialogs hin zum Durchfahrtsort, den zunehmenden Verkehrsunfällen und die durch den Autoverkehr verstärkte Staubbelastung der Anrainer. Während die Diskussionen um den sozialen Wandel der Straße und die Erörterung der Verkehrsunfälle keinen Raum für die Bearbeitung landschaftlicher Themen boten, berührte das Problem der Staubentwicklung durchaus auch Kompetenzbereiche von Landschaftsarchitekten. Der einzige Landschaftsarchitekt, der meiner Kenntnis nach die Bedeutung dieses Problems auch für die Gestaltung der Natur erkannte und sich in die Diskussion um die Staubentwicklung einmischte, war der Franzose Jean Claude Nicolas Forestier.²⁰⁸

²⁰⁴ Siegroth 1902, S. 255

²⁰⁵ Ebd.

²⁰⁶ Die Forderung nach Nur-Autostraßen wurde nicht kritiklos hingenommen, bedeutete sie doch den Sieg des Automobils über die Landstraße. So beklagte Pidoll 1912 den ‚Herrschaftsanspruch‘ der Automobilisten mit den Worten: „Wo nimmt der Automobilist das Recht, die Straße, wie er sich rühmt, zu ‚beherrschen‘, die doch keineswegs ihm, sondern der gesamten Bevölkerung gehört, diese auf Schritt und Tritt zu behindern und ihr ein Verhalten zu diktieren, das er nur auf den eigenen, privaten Wegen fordern dürfte?“ (Pidoll 1912, S. 38). Ungeachtet dieser Proteststufe setzte das Automobil, „das Strassenverkehrsmittel der Zukunft“ (Siegroth 1902, S. 25) seinen Siegeszug fort, und nach dem Ersten Weltkrieg nahm die Kritik am Kraftverkehr merklich ab. (Klose, 1922, S. 2). Eine Ausnahme spielte hier nur der Schweizer Kanton Graubünden, wo per Dekret der Automobilverkehr zwischen 1900 und 1925 gänzlich verboten war. (Vgl. Sachs 1990, S. 31-35).

²⁰⁷ Vgl. Kapitel 3.3

²⁰⁸ Vgl. Kapitel 5.1

Schon zu Beginn der Diskussion um die zukünftige Straße, die in der Forderung nach Autobahnen gipfelte, gab es demnach ein wesentliches Problem, zu dessen Lösung auch Landschaftsarchitekten einen Beitrag hätten leisten können. Aber sie haben das Problem der Staubentwicklung augenscheinlich ignoriert, obwohl sie von diesem sicherlich auch tangiert wurden. Hierin spiegelt sich bereits eine Haltung, die später auch im Zusammenhang mit dem Bau von Autobahnen zu beobachten ist, nämlich, daß die Landschaftsarchitekten, von einigen Ausnahmen abgesehen, ohne ausdrücklichen Auftrag sich nicht in die Diskussion um die Straße einmischten. Die Vision, im Straßenbau neue Aufgabenfelder zu erkennen, fehlte.

3.2 Zum Symbolgehalt des Autos und der Autostraßen sowie dessen Bedeutung für die Diskussion um die landschaftliche Gestaltung von Autobahnen

In der Auseinandersetzung um die zukünftige Straße spielte neben sachlichen Argumenten wie Staub- und Lärmbelästigung auch die dem Auto anhaftende Symbolik²⁰⁹ eine wichtige Rolle. Diese Symbolik, so die hier vertretene These, war mit der der vor 1933 gebauten Autobahnen weitestgehend kongruent. Die Darstellung des Symbolgehalts des Automobils erscheint mir von Bedeutung, um im weiteren Verlauf der Arbeit das Verständnis von ‚Landschaft‘, das sich hinter der Gestaltung der Autobahnen vor 1933 verbirgt, besser aufzeigen zu können. Denn nach Lassus kann das landschaftliche Konzept nicht „être abordé comme un problème seulement visuel. Il est de l’ordre du symbole.“²¹⁰ Das Symbol wiederum steht stellvertretend für eine geistige Realität, die an ihm sichtbar wird. Es ist sichtbares Zeichen einer unsichtbaren Wirklichkeit.²¹¹

Das Automobil löste vor allem in den Jahren vor dem ersten Weltkrieg vielfach Zurückhaltung, mitunter gar „sozial bedingte Aversionen gegen den begüterten ‚Herrenfahrer‘“²¹² aus. Die Kritik am Auto zielte nicht selten auf seine Fahrer, die meist dem Adel und dem aufstrebenden Bürgertum angehörten.²¹³ Vor diesem Hintergrund ist die Schilderung eines Reiseerlebnisses von Otto J. Bierbaum aus dem Jahre 1902 zu lesen. Hierin berichtet er von Beschimpfungen, denen er während seiner, für das frühe 20. Jahrhundert avantgardistischen, Reise ausgesetzt war: „Nie in meinem Leben bin ich so viel verflucht worden wie während meiner Automobilreise im Jahre 1902. Alle deutschen Dialekte von Berlin an über Dresden, Wien, München bis Bozen waren daran beteiligt und alle Mundarten des Italienischen von Trient bis nach Sorrent – gar nicht zu rechnen die stummen Flüche, als da sind: Fäusteschüt-

²⁰⁹ Vgl. Lurker, 1991, S. 719-720

²¹⁰ „allein als ein visuelles Problem erörtert werden. Es ist von symbolischer Art.“ (Übers. d. Verf.) (Lassus 1994a, S. 95).

²¹¹ Lurker 1991, S. 720

²¹² Klenke, 1994, S. 277

²¹³ Sachs 1990, S. 22. Zu den aufstrebenden Berufsgruppen gehörten Ingenieure, Ärzte, Anwälte und Unternehmer. Da die erwähnten Berufsgruppen vor allem in den Städten an Macht gewannen, verband sich die Autofeindlichkeit oftmals mit der Stadtfeindlichkeit. (Ebd., S. 26). Zu den hier zutage tretenden Aversionen gegen die Stadt, als Ort des vermeintlich ‚sittlichen Verfalls‘ sei verwiesen auf den von Diethart Kerbs und Jürgen Reulecke 1998 herausgegebenen Sammelband: Handbuch der Deutschen Reformbewegungen 1880-1933.

teln, Zungeherausstrecken, die Hinterfront zeigen und anderes mehr.“²¹⁴ Nach Sachs war das Auto „immer schon ein Zeichen von Macht, einen ausgedehnten Raum zu beherrschen und den anderen das Nachsehen zu geben. Zudem bietet sich das Transportgerät vor jedem anderen Objekt an, als Statussymbol zu dienen, denn es verlangt ja von der Sache her nach Öffentlichkeit: Gefahren wird auf der Straße unter den Augen der Leute.“²¹⁵ So war der Motorwagen in seinen ersten Jahrzehnten ein sichtbares Prestigesymbol wohlhabender Bevölkerungsgruppen.²¹⁶

Aristokraten feierten den Motorwagen als wiedergewonnenes Statussymbol, nachdem sie im 19. Jahrhundert, wollten sie in den Genuß des schnelleren Reisens kommen, von der Kutsche auf die Eisenbahn umsteigen mußten. Dieser Umstieg wurde nicht selten als Verlust von Freiheit, Individualität und Prestige erlebt, denn auf individuelle Reisewünsche konnte keine Rücksicht mehr genommen werden. Die Situation änderte sich mit dem Aufkommen des Automobils, denn nun konnten technischer Fortschritt und Individualität miteinander kombiniert werden.²¹⁷ Der „Sinn des Automobils ist Freiheit, (...), Behagen. In ihm lebt die Reisekutsche mit all ihrer Fülle von Poesie wieder auf, nur unendlich bereichert um köstliche Möglichkeiten des intensiveren und gleichzeitig erweiterten Genusses.“²¹⁸ Der Schotte John Davidson widmete dem Auto als wiedergewonnenem Statussymbol gar ein eigenes Gedicht ‚The Testament of Sir Simplex Concerning Automobilm‘. In dessen letzten Strophen heißt es:

„Mehr als fünfzig Jahre mußten Herren,
 Mob und Masse unsterblich mit der
 Bahn, und in der Räder schrillum Kreischen
 Starb Geist, starb Individualität.
 Du kommst und rettst uns: Automobil!
 (...)“

²¹⁴ Bierbaum 1903, S. 285

²¹⁵ Sachs 1990, S. 20

²¹⁶ „Denjenigen, die seinerzeit Automobile kauften, war es in der Regel problemlos möglich, diese Anschaffung aus dem Vermögen zu finanzieren.“ (Edelmann 1989, S. 100).

²¹⁷ Die ersten Automobile ähnelten Kutschen mit aufgesetztem Motor. (Vgl. Sachs 1990, S. 19).

²¹⁸ Bierbaum 1903, S. 268-269

Und was der Sozialismus längst gestorben
 Währte: Rang und Adel, nobler Wettstreit,
 Form und Stil, privates Leben werden
 Wiederkehren; und als Krönung herrscht in
 England wieder auf dem alten Platz der
 Gentleman und die Persönlichkeit.²¹⁹

Die Eisenbahn wurde, wie dieses Gedicht zeigt, von einigen Aristokraten als Symbol einer gesellschaftlichen Gleichstellung aller Stände verstanden, die sie ablehnten. Mit dem Auto konnten nun endlich Forderungen nach individuellem Reisen mit dem technischen Fortschritt verbunden werden. „Hatte die Eisenbahn den Menschen in einen ‚passiven Geschwindigkeitsrausch‘ versetzt – der Passagier konnte die Beschleunigung nicht selbst beeinflussen –,so war es nun möglich, das ‚pfeilgeschwinde Sausen‘ selbst, mit dem Druck auf den Gashebel, zu bewirken. Der Schnellzug wird mit Lachen überholt.“²²⁰ Schneller zu sein als der Zug und schneller zu sein als die anderen, das war auch das Ziel der Autofahrer der ersten Stunde.

Vor diesem Hintergrund sind auch die zahlreichen Autorennen zu verstehen, die seit den 90er Jahren des 19. Jahrhunderts regelmäßig stattfanden.²²¹ Glaser schreibt den Autorennen²²² der ersten Jahre „eine gewissermaßen anthropologische Bedeutung [zu]: Auf sie projizierten sich die Allmächtsphantasien einer zunehmend technisch und industriell bestimmten Gesellschaft, die im Erreichen immer höherer Beförderungsgeschwindigkeiten einen kulturell-zivilisatorischen Fortschritt sah. (...) Ohne Autorennen ist der Siegeszug des Automobils schwer vorstellbar; im Kult der Geschwindigkeit – mit dem Rennfahrer als Held des Fortschritts – verdichtete sich das die Epoche bestimmende dynamische Lebens- und Weltgefühl.“²²³

²¹⁹ Aus: Banham 1990, S. 282

²²⁰ Glaser 1986, S. 11

²²¹ Ebd. Das erste Autorennen fand 1894 auf der 126 km langen Strecke zwischen Paris und Rouen statt. Hier wurden im Durchschnitt 20,4 km/h gefahren. (Glaser 1981, S. 11). In Deutschland wurde das erste Autorennen 1898 auf einer Strecke von 54 km zwischen Berlin-Potsdam-Berlin veranstaltet. (Landesmuseum für Technik und Arbeit 1986, S. 56). Innerhalb eines Jahrzehnts zwischen 1894 und 1904 konnte die Geschwindigkeit des Autos um 300 % von 25 km/h auf 100 km/h gesteigert werden. (Sachs 1990, S. 17).

²²² Ausführlich werden die Autorennen der ersten Jahre dargestellt in: Landesmuseum für Technik und Arbeit 1986, S. 54 ff.

²²³ Am 23. April 1911 wurde mit dem sogenannten ‚Blitzen-Benz‘ ein Straßenrekord von 228,1 km/h erreicht. (Landesmuseum für Technik und Arbeit 1986, S. 67).

Auch der französische Autor Pierre Frondaie beschrieb in seinem Erfolgsroman ‚L'Homme à l'Hispano‘²²⁴ aus dem Jahre 1925 dieses neuen Lebensgefühl. Darin heißt es von dem Hauptakteur Oswill, „er brauchte Geschwindigkeit“²²⁵, und damit traf der Autor den Nerv der Zeit, denn die „Hingabe an den Geschwindigkeitsrausch“²²⁶ war zu Frondaies Zeiten der *Dernier Cri* betuchter Bürger und Bohemiens. Auf den Landstraßen von Barbizon bei Paris, wo früher beschauliche Waldstücke als ‚Landschaften‘ gemalt wurden, „trafen sich Max Ernst, Picasso und Aragon mit sündhaft teuren Sportwagen, *pour faire de la vitesse* – um Tempo zu machen. (...) Die Automobilisten der ersten Stunde wollten, wie Frondaies Held, den Nervenkitzel der puren Geschwindigkeit als spleenigen Luxusport.“²²⁷ „So ein Hispano-Suiza strahlte zudem Eleganz und Kraft aus, er war gefragt als Genußmittel und nicht als Transportmittel!“²²⁸ Kaum ein Privatmann kam auf die Idee, sich ein Auto zuzulegen, weil es nützlich oder gar notwendig gewesen wäre, im Gegenteil, ein Auto wurde gekauft, um jenseits des Alltags einen genußvollen Lebensstil zu kultivieren.²²⁹

Nach dem ersten Weltkrieg änderte sich diese Haltung allmählich. War das Automobil in seinen ersten Jahren vor allem ein Vergnügungsobjekt²³⁰ der Reichen gewesen, so wurde es mit dem ‚Einstieg‘ der Frau zum Konsummodell.²³¹ Die Frauen verkörperten den Konsum und die Jugend das Neue. So waren es junge Frauen, die schon vor dem Ersten Weltkrieg, verstärkt aber in den zwanziger Jahren, auf „Werbepildern zum Kauf eines Konsumgutes – sei es das Fahrrad, die Zigarette oder eben das Auto aufforderten.“²³²

²²⁴ Frondaie 1925

²²⁵ Maak 1999, S. 13

²²⁶ Um die Jahrhundertwende erklärten Ärzte die ‚Automobilitis‘ zur Krankheit. Deren Folgen beschrieb der deutsche Medizinalrat Dr. Nacke in seinem Aufsatz ‚Der Geisteszustand des Autofahrers‘ als ‚unnatürliche Form der Trunkenheit‘. Müttern wurde geraten, wegen der Erschütterungen, des Fahrtwindes und der damit verbundenen sinnlichen Enthemmungen, Jungfrauen von ‚selbstfahrenden Kutschen‘ fernzuhalten (ebd.). „Im sumpfigen Psychoklima des *fin de siècle* verband sich die Angst vor der ungezügelten Geschwindigkeit mit der vor der zügellosen Weiblichkeit.“ (Ebd.).

²²⁷ Ebd.

²²⁸ Sachs 1990, S. 51

²²⁹ Um das Image des Sportwagens bewußt zu vermeiden, priesen einige Autofirmen ihre Produkte als sogenannte ‚Doktorwagen‘ an, mit denen Landärzte ihre Patienten nun bedeutend schneller erreichen konnten als ehemals. Somit sollte verdeutlicht werden, daß es sich bei dem Auto um einen Gebrauchswagen und nicht um einen Luxuswagen handelte. (Glaser 1986, S. 13).

²³⁰ Aus einer 1907 durchgeführten Befragung ging hervor, daß von den ungefähr 10.000 Automobilbesitzern ca. 50 % ihr Fahrzeug rein zum Vergnügen oder zum Sport besaßen (ebd., S. 10).

²³¹ Sachs 1990, S. 54

²³² Ebd., S. 55



Abb. 9: ‚Die Dame und das Auto‘, 1927²³³

Das Auto wurde als Modeattribut der Dame begriffen.²³⁴ Diese und ähnliche Plakate trugen eventuell zur Förderung des Absatzes von Automobilen bei, und sie mögen gleichzeitig bewirkt haben, daß das Auto zum Symbol von Freiheit und Emanzipation für die Frauen wurde. Bekannte Vertreterin dieses ‚modernen Frauentypus‘ wurde in den zwanziger Jahren Clärenore Stinnes, die 1927 mit ihrer Fahrt in einer Serienlimousine der Marke ‚Adler‘ rund um den Globus großes Aufsehen erregte.²³⁵ Clärenore Stinnes wurde zu einem Idol der weiblichen Jugend der 20er Jahre, die versuchte, sich aus gesellschaftlichen Zwängen zu befreien.²³⁶

²³³ In: Motor, 7, 1927, in: Glaser 1986, S. 104

²³⁴ In der als ‚Automobilmodeheft‘ betitelten Ausgabe wurden Kleider präsentiert, die die Frau während der Autofahrt tragen könnte. Das Automobil wurde zum ‚Dekor‘. Wie auf der Abbildung zu sehen ist, wird das Auto von einem Chauffeur gesteuert. Erst als in den zwanziger Jahren Limousinen den Frauen erlaubten, auch zur Autofahrt ihre normale Kleidung zu tragen, ohne Schmutz oder sonstige Beschädigungen befürchten zu müssen, steuerte die moderne Frau selbst.

²³⁵ Über Clärenore Stinnes heißt es in einem Interview mit dem Titel ‚Interview mit dem modernsten Mädchentypus: „An der jungen Dame fällt auf: daß sie sehr jung ist. Daß sie Hosen trägt (...). (...) Daß sie in einem fort Zigaretten raucht und gern und viel lacht. Daß sie außer ihrer Muttersprache perfekt englisch, französisch, spanisch und schwedisch spricht.“ (Czech 1981, S. 30).

²³⁶ In diesem Zusammenhang sei auf die Romane von Irmgard Keun ‚Gilgi – eine von uns‘ (1931) und ‚Das kunstseidene Mädchen‘ (1932) verwiesen. In diesen wird das Schicksal zweier Mädchen beschrieben, die beseelt von dem Wunsch, freie und moderne Frauen zu sein, sich aus ihren alten Lebenszwängen befreien, um in neuer Umgebung das Glück zu suchen. Ein Symbol dieser Freiheit war für beide das Automobil, auch wenn sie niemals selbst eins besitzen sollten.



Abb. 10: Die Rennfahrerin Clärenore Stinnes²³⁷

Weiterhin sind die Reiseberichte von Clärenore Stinnes erwähnenswert. Durch diese wurden nicht nur fremde Gegenden der breiten Bevölkerung ‚zugänglich‘ gemacht, sondern auch das Erleben der Schönheit von ‚Landschaften‘ und Städten vom Auto-sitz aus wurde popularisiert. Anhand dieser Berichte konnte die breite Bevölkerung die Autoreisen ‚nacherleben‘. Das Automobil entwickelte sich vor allem in den zwanziger Jahren vom reinen Sportartikel zum repräsentativen Gebrauchsgegenstand. Die dem Automobil impliziten Symbole Freiheit, Fortschritt, Macht und Modernität, die ursprünglich das aufstrebende Bürgertum für sich beanspruchte, wurden nun von der Masse der Bevölkerung übernommen und zu Symbolen des ‚modernen Menschen‘ transformiert. Das Auto war kein bestauntes Luxusgut mehr, sondern gehörte, zumindest in den Träumen, „zur Grundausstattung des modernen Menschen.“²³⁸

Obwohl auch in den zwanziger Jahren nur ein Prozent der Bevölkerung in Deutschland ein eigenes Auto besaß²³⁹ - in anderen Ländern war es ähnlich - kündigte sich die Vollmotorisierung an. Man sah schon bald, daß es mit „dem Auto (...) sein [wird] wie mit dem Pferd, der Eisenbahn und dem Fahrrad. Nicht der große Wagen, der

²³⁷ Die Rennfahrerin und Autotouristin Clärenore Stinnes, geb. 1901, in ihrem AGA-Wagen, 20 PS, mit dem sie 1926 an einer Rußlandfahrt teilnahm. (In: Glaser 1986, S. 120).

²³⁸ Ebd., S. 56

²³⁹ Ebd., S. 46

noch lange Zeit, wenn nicht für immer, einer kleinen privilegierten Minderheit gehören wird, sondern [dem] (...) mittleren Wagen und vor allem [dem] (...) Kleinwagen²⁴⁰ wird die Zukunft gehören. Ein Gedanke, der mit dem Ziel der Massenautomobilisierung verbunden war, war der einer demokratischen Staatsform, in dem es jedem, unabhängig von seiner Herkunft möglich sein sollte, an wertvollen Besitz – hier ein Auto – zu kommen. Die Motorisierung der Bevölkerung wurde jedoch erst unter der nationalsozialistischen Diktatur in Deutschland forciert.²⁴¹

Zusammenfassend ist festzuhalten, daß das Automobil von Beginn an ein Symbol für individuelle Freiheit, Macht und Fortschritt sowie Modernität war. Diese Sinnbilder wurden von den Protagonisten des Autobahnbaus auf die Autobahnen übertragen. Mussolini war sich der Symbolik bewusst und nutzte dann in Italien Mitte der zwanziger Jahre den Autobahnbau zur Inszenierung seiner Macht. Vor dem ersten Weltkrieg waren es die Wohlhabenden, die mit dem Automobil ihre gesellschaftliche Bedeutung unterstrichen. Als dann in den zwanziger Jahren das Auto, zunächst nur in den Vorstellungen, immer mehr zum ‚Auto für jedermann‘ wurde, änderten sich nicht etwa die Symbolgehalte des Motorwagens, vielmehr wurden diese nun als Attribute der modernen Gesellschaft von den ‚modernen Bürgern‘ übernommen.²⁴²

Es ist anzunehmen, daß diese Symbolik auch in der Gestaltung der Autobahnen sichtbar werden sollte. Im weiteren Verlauf der Arbeit stellt sich daher die Frage, mit welchen künstlerischen Mitteln versucht wurde²⁴³, diese Symbole darzustellen und welche Auswirkungen dies auf die Gestaltung von ‚Landschaft‘ entlang der Autobahnen hatte.

²⁴⁰ Automobil-Revue, Nr. 7, 1923, S. 126, zit. nach: Sachs 1990, S. 56

²⁴¹ Vgl. Landesmuseum für Technik und Arbeit 1986, S. 138 ff

²⁴² Auch für Frauen wurde das Auto zum Symbol der Emanzipation. Beim Bau und der Planung von Autobahnen in den zwanzigern und zu Beginn der dreißiger Jahre spielten sie dann jedoch keine Rolle.

²⁴³ Vgl. Kapitel 4 und 5.1

3.3 Realisierte und geplante Autobahnen in Deutschland, Frankreich, Italien und internationaler Straßenbauprojekte unter besonderer Berücksichtigung landschaftlicher Fragestellungen

Die Funktion des vorliegenden Kapitels besteht darin, die Dimension des Untersuchungsthemas aufzuzeigen und Hintergrundinformationen zu liefern, die als Grundlage für die nachfolgenden Analysen dienen. Dabei werden sowohl die geplanten als auch die realisierten Autobahnen in Deutschland, Frankreich und Italien in Form von tabellarischen Übersichten und Karten aufgeführt. Das tatsächliche Ausmaß der Aktivitäten um den Bau von Autobahnen in den Jahren vor 1933 läßt sich nur ermessen, wenn auch die zu diesem Zeitpunkt nicht realisierten Autobahnprojekte mit in die Betrachtung einbezogen werden. Meines Wissens zum ersten Mal werden hier die damaligen Ist-Situationen den jeweiligen Planungsständen graphisch gegenübergestellt.

Die diversen Autobahnprojekte erweisen sich als heterogen in bezug auf die ihnen zugedachten Funktionen, die Interessensgruppen, die ihre Planung und Realisierung betrieben, und (zum Teil) auch hinsichtlich der Gründe, die für das Scheitern von Autobahnprojekten verantwortlich waren. Verschiedene Funktionen und ökonomische Ausgangssituationen bedingten gleichzeitig einen jeweils unterschiedlichen Stellenwert, der der Berücksichtigung von ‚Landschaft‘ eingeräumt wurde.

Weiterhin wurde der Straßen- und Autobahnbau gerade vor 1933 in einem internationalen Rahmen – den internationalen Straßenkongressen (AIPCR) und den Internationalen Autobahnkongressen (CIA) – behandelt. Auf den Kongressen wurden, wenn auch nur vereinzelt ‚landschaftliche‘ Fragestellungen im Zusammenhang mit der Planung von Autobahnen thematisiert. Deshalb verdienen die vorhandenen Ansätze und Vorschläge eine Darstellung.

3.3.1 Realisierte und geplante Autobahnen in Deutschland vor 1933 und die Bedeutung landschaftlicher Fragestellungen

Neben der Beschreibung der ausschlaggebenden Argumente für oder gegen den Bau von Autobahnen in Deutschland vor 1933 werden nachfolgend die realisierten und geplanten Autobahnprojekte in Form einer tabellarischen und graphischen Übersicht dargestellt. Auf diese Zusammenfassung wird im weiteren Verlauf der Arbeit immer wieder Bezug genommen. Besondere Beachtung wird auch in diesem Kapitel der Frage gewidmet, welche Ziele anfangs mit dem Autobahnbau verfolgt wurden, welche Argumente für den Bau vorgetragen wurden und ob hierbei das Thema ‚Landschaft‘ direkt angesprochen oder indirekt behandelt wurde.

Mit der Zunahme des Autoverkehrs zu Beginn des 20. Jahrhunderts in Deutschland wurde der schlechte Zustand der Landstraßen immer eklatanter²⁴⁴, und angesichts einer zu erwartenden Steigerung des Verkehrsvolumens erwartete man eine Verschärfung des Problems. Die Überzeugung, daß der Autoverkehr weiter zunehmen werde, stützte sich zum einen auf die Erfahrungen der vorangegangenen Jahre, zum anderen auf den hohen Motorisierungsgrad in den USA, wo man die zukünftige Entwicklung für Deutschland und Europa vorweggenommen sah.²⁴⁵

In der folgenden Tabelle wird die Zunahme an Automobilen in Deutschland im Vergleich zu den USA zwischen 1914 und 1938 dargestellt. Da hier allein Entwicklungstendenzen dargestellt werden sollen, wurde der Analysezeitraum auf das Jahr 1938 ausgedehnt, weil für 1933 keine entsprechenden Zahlen vorliegen.

²⁴⁴ Die Straße mußte an die Anforderungen des Automobils angepaßt werden, denn „Straße und Auto würden sich gegenseitig zugrunde richten, wenn sie sich nicht aufeinander einstellten.“ (Stufa 1928, S. 6). In der Diskussion um die zukünftigen Straßen in Deutschland spielte die Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau (Stufa) eine besondere Rolle. Die Stufa wurde am 21. Oktober 1924 im Haus des Vereins deutscher Ingenieure in Berlin von Vertretern der Großindustrie und der technischen Wissenschaft gegründet. (Henneking 1925, S. 102). Die private Gesellschaft befasste sich mit folgenden Aufgabenfeldern: 1. Aufklärung über den bestehenden Zustand der Straßen, 2. Auswertung der gewonnenen Aufklärung und 3. Bau von Probestrecken und Straßen. (Stufa 1928, S. 9-10). Aus der Stufa ging 1934 die ‚Forschungsgesellschaft für Straßenwesen e.V.‘ mit Sitz in Köln hervor. (Kaftan 1955, S. 18) (vgl. Kapitel 3.1).

²⁴⁵ Otzen 1925, S. 11. Im Bericht der Stufa heißt es dementsprechend, wer „Gelegenheit gehabt hat, die Entwicklung des Automobilverkehrs in außerdeutschen Ländern zu beobachten, der kann mit Bestimmtheit voraussehen, daß in aller kürzester Zeit auch bei uns ein enormer Verkehr, besonders auch mit Lastkraftwagen, einsetzen wird.“ (Stufa 1928, S. 6).

Tab. 3: Entwicklung der Automobilzahlen (Lkw und Pkw) in Deutschland und in den USA von 1914 bis 1938²⁴⁶

Zahl der Automobile (1)	Deutschland	Vereinigte Staaten
1914	64.000	1.700.000
1920	75.000	9.200.000
1930	660.000	26.000.000
1938	1.700.000	30.000.000

(1) Vom 31. Dezember eines Jahres; abgerundete Werte

Während in den USA die Zahl der PKW zwischen 1914 und 1938 fast um das 18-fache zugenommen hatte²⁴⁷, gab es in Deutschland 1938, allerdings auf einer sehr viel geringeren Basis, zu diesem Zeitpunkt fast 27mal so viele Autos wie 1914. Trotz dieser gewaltigen Zunahme des Autoverkehrs waren für Deutschland 1930 nicht einmal eine Million Autos registriert, während es in den USA zu diesem Zeitpunkt schon 26 Millionen Automobile gab. Angesichts dieser Entwicklung war die Fachwelt sich in der Einschätzung einig, daß ein Umbau des gegenwärtigen Straßenverkehrsnetzes unter Anpassung an die veränderten Verkehrsbedürfnisse erforderlich sei.²⁴⁸ Dagegen teilten sich die Meinungen bei der Frage nach der Notwendigkeit des Baus von Autobahnen.²⁴⁹

²⁴⁶ Quelle: Arbeitgeberverband der Autohersteller, in: Lafont 1997, S. 7.

²⁴⁷ Vgl. hierzu den ‚Fordismus‘ in Amerika. Henry Ford (1863-1947) erlangte Weltruf durch die Herstellung des Serienwagens Modell T (»Tin Lizzie«), von dem 1908 bis 1927 mehr als 15 Mio. verkauft wurden. Das Ziel seiner technischen, wirtschaftlichen und sozialpolitischen Grundsätze war, durch Massenfertigung (Arbeitsteilung, Rationalisierung durch Fließbandarbeit) möglichst gute Erzeugnisse zu möglichst niedrigen Preisen zu produzieren. (Bibliographisches Institut & F.A. Brockhaus AG, Stichwort: Fordismus, 1998).

²⁴⁸ Krebs 1927, S. 12. Es sei an dieser Stelle auf eine verkehrspolitische Schwierigkeit hingewiesen, die sowohl die Neuorganisation des bestehenden Straßennetzes als auch die Planung und Realisierung eines Autobahnnetzes in Deutschland erschwerte. Es handelte sich um die Länderhoheit in bezug auf den Straßenbau und die Unterhaltung der Staatsstraßen. Hierin ist der Grund dafür zu sehen, daß der Zustand der Fernstraßen sich oft schlagartig an den Landesgrenzen änderte und ein reibungsloser Fernverkehr nicht möglich war. Zur Verbesserung dieser Situation wurde 1922 in Dresden der ‚Deutsche Straßenbauverband‘ gegründet. (Windisch-Hojnaki 1989, S. 27). Dieser hatte jedoch laut Kaftan „keinerlei Befugnisse“ (Kaftan 1955, S. 18), so daß der 1925 dem Reichsverkehrsministerium vorgelegte Plan über ein Fernstraßennetz (30.000 km) weitestgehend wirkungslos blieb. (Windisch-Hojnaki 1989, S. 27). Auch die Stufa veröffentlichte 1926 und 1928 einen Plan für ein Kraftwagenstraßennetz; in diesem waren ausschließlich Landstraßen vorgesehen. Die Pläne des Deutschen Straßenbauverbandes und der Stufa wurden 1930 vom Reichsverkehrsministerium zu einer gemeinsamen ‚Karte der Fernstraßen Deutschlands‘ zusammengefaßt. (Ebd.). Dabei wurde der Bau von Autobahnen von beiden Organisationen abgelehnt, „denn sie waren der Ansicht, daß der Ausbau der vorhandenen (...) Landstraßen das unumgängliche Gebot der Stunde sei, während die Planung reiner Autostraßen zur Zeit nicht in Frage komme.“ (Kaftan 1955, S. 18-19).

²⁴⁹ Die Positionen der Autobahngegner waren in dieser Hinsicht nicht einheitlich. So wurde einerseits die Meinung vertreten, die bisherige Entwicklung des Automobilverkehrs ließe nicht auf eine starke Zunahme des Autoverkehrs in den kommenden Jahren schließen, so daß der Bau gesonderter Autobahnen nicht gerechtfertigt sei. Andere, wie die Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau

Nachfolgend werden die von den Protagonisten des Autobahnbaus vertretenen Positionen dargestellt. Diese wollten ein Verkehrsnetz bauen, welches, basierend auf einer vermuteten starken Verkehrszunahme, allen Verkehrsteilnehmern zukünftig optimale Verkehrsbedingungen und Sicherheit böte.²⁵⁰ Im Vergleich zum vorhandenen Straßensystem und angesichts der Gefahren des gemischten Verkehrs auf den Straßen, sah man in den zu bauenden Nur-Autostraßen folgende Vorteile:

1. „Absolut sicheren Verkehr bei Tag und Nacht.
2. Entlastung des überbelasteten und gefährlichen Mischverkehrs der gewöhnlichen Landstraßen.
3. In wirtschaftlicher Hinsicht: Zeitersparnis! Und Zeit ist Geld.
4. Die Möglichkeit größerer Schnelligkeitsentfaltung als, die üblichen und zu schmalen Wege zulassen.
5. Geringerer Benzinverbrauch auf der ebenen Bahn und weniger Unterhaltungskosten für Wagen und Reifen.
6. Staublosigkeit und Vermeidung der Gefahr des Rutschens.
7. Geringere Unterhaltungskosten für die Straße selbst.
8. Vermeidung innerer Gemeindegebiete, die für den Kraftwagenfahrer gefährlich und zeitraubend sind.“²⁵¹

In dieser Auflistung der Gründe für den Bau von Autobahnen wurden vor allem Aspekte der Verkehrssicherheit, sowie ökonomische und zeitökonomische Gesichtspunkte genannt. Obwohl der Begriff ‚Landschaft‘ hierbei nicht explizit erwähnt wurde, wird hier die These vertreten, daß die erwähnten Themenfelder dennoch landschaftliche Fragestellungen berührten. So verbargen sich meiner Ansicht nach hinter den Forderungen nach der „Vermeidung innerer Gemeindegebiete“²⁵², nach Zeitersparnis und damit zusammenhängend einer größeren „Schnelligkeitsentfal-

(Stufa), teilten mit den Befürwortern des Autobahnbaus zwar deren Einschätzung einer starken Verkehrszunahme, sie waren jedoch der Meinung, das verbesserte Landstraßensystem könne auch bei der zu erwartenden Verkehrszunahme einen fließenden Verkehr gewährleisten. (Stufa 1928, S. 33).

²⁵⁰ Schimpff 1919, S. 2. Den Landstraßen wurde in der Entwicklung eines funktionstüchtigen Straßennetzes eine bedeutende Rolle als Zubringerstraßen beigemessen. „Das vorhandene Straßennetz wird auch künftighin trotz des Erbauens von Nur-Autostraßen immer mehr an Bedeutung gewinnen, zumal es die Zubringerstraßen für die Autofernstraßen bilden wird. Sein Aus- und Umbau wird der Idee der Nur-Autostraßen nicht hinderlich, sondern förderlich sein.“ (Stadler 1929, S. 2).

²⁵¹ Bokkel-Huinink 1929, S. 4

²⁵² Ebd.

tung²⁵³ wichtige Themen, die die Gestaltung von ‚Landschaft‘ betrafen. Von großer Bedeutung ist dabei vor allem die Frage der Linienführung der Autobahnen,²⁵⁴ die, wie für den Futurismus bereits gezeigt wurde, im Zusammenhang mit der zunehmenden Reisegeschwindigkeit die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ für die Autofahrer, aber auch für die außenstehenden Betrachter völlig verändern kann.

Trotz vehementen Kritik an der Idee des Autobahnbaus wurden in den zwanziger Jahren auch in Deutschland die Forderungen nach eigenen Straßen für den Motorverkehr immer lauter.²⁵⁵ Im folgenden werden die in Deutschland vor 1933 realisierten und geplanten Autobahnprojekte tabellarisch aufgeführt, wobei kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben wird.

²⁵³ Ebd.

²⁵⁴ Vgl. Kapitel 4.1

²⁵⁵ Die Entwicklung des Autobahngedankens in den zwanziger Jahren in Deutschland ist nach Kaftan in vier Hauptphasen zu unterteilen. Demnach gab es: „1. Autobahnpläne für kürzere oder längere Strecken auf Grund besonders gelagerter örtlicher Verhältnisse, wobei zu unterscheiden sind: a) Pläne, die später in das Reichsautobahnnetz einbezogen wurden (Hannover-Braunschweig, Mannheim-Heidelberg, Halle-Leipzig= LEHA, Berlin-München=MüLeiBerl); b) Pläne, die noch vor Beginn des Baues des Reichsautobahnnetzes verwirklicht wurden (Köln-Bonn, Umgehungsstraße Opladen). 2. Die HAFRABA-Autobahnpläne für die Strecke Hansestädte-Frankfurt-Basel und für ein deutsches Autobahnnetz. 3. die HAFRABA. Beteiligung an der Entwicklung des Gedankens für ein europäisches Autobahnssystem. 4. die Autobahnpropaganda in Deutschland – vornehmlich von der HAFRABA geführt – und deren Resonanz in der Öffentlichkeit.“ (Kaftan 1955, S. 34).

Tab. 4: Bestehende Autobahnen in Deutschland bis 1933²⁵⁶

Autobahnen	Bauzeit	Länge	Träger	Gesamtkosten ²⁵⁷	Anmerkungen
AVUS	1912-1921 ²⁵⁸	Ca.10 km ²⁵⁹	Avus ²⁶⁰ GmbH	Kosten ca. 1,4 Mio. Mark	Versuchsstrecke für bituminöse Straßendecken ²⁶¹ . Versuchs- und Übungsstraße; auch als Rennstrecke genutzt. Neben Rennzwecken diente sie auch dem Ausflugsverkehr im Westen Berlins als Ausfallstraße. ²⁶² Erste 'Autostraße' Deutschlands. ²⁶³
Köln-Bonn	1929-1932	20 km	Rheinische Provinzialverwaltung	8,6 Mio. RM; 430.000 M/ km	Vorsitzender der Rheinischen Provinzialverwaltung war Konrad Adenauer. Keine räumliche Fahrbahntrennung.
Umgehungsstraße Opladen	1931-1933	2,5 km ²⁶⁴	Rheinische Provinzialverwaltung	Keine Angaben	Teilstrecke der geplanten Autobahn Köln-Düsseldorf. Sie wurde nördlich und südlich von Opladen an die Provinzialstraße, die heutige B8 angeschlossen. Eingeweiht wurde die 2,5 km lange utobahn am 27. Sept. 1933 - vier Tage nach dem offiziellen Baubeginn der Reichsautobahnen - vom Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen Fritz Todt. ²⁶⁵ Der Autobahnbau wurde demonstrierend zu einem nationalsozialistischen Anliegen gemacht. ²⁶⁶

²⁵⁶ Die Zusammenstellung der Tabelle beruht, sofern nicht anders angegeben, auf folgenden Quellen: Kaftan, 1955; Windisch-Hojnaki 1989; Kornrumpf 1990.

²⁵⁷ Die aufgeführten Kosten sind nur bedingt vergleichbar – zum einen sind sie nicht auf ein gemeinsames Basisjahr bezogen (so liegt beispielsweise zwischen dem Bau der Avus und der Autobahn Köln-Bonn die Währungsreform von 1923) und zum zweiten kann aufgrund der Quellenlage nicht eindeutig nachvollzogen werden, ob jeweils alle Kosten (Planung, Entschädigungen, Bau, etc.) ausgewiesen wurden.

²⁵⁸ Die Fertigstellung des 1912 begonnenen Baus der Avus wurde durch den Ersten Weltkrieg zunächst verhindert. Der Industrielle Hugo Stinnes kaufte die Anlage 1921, und schon Ende 1921 wurde sie dem Verkehr übergeben. (Kaftan 1955, S. 27).

²⁵⁹ Die Angaben über die Länge der Avus sind nicht immer einheitlich. So gibt Werder eine Länge von 15 km an. (Werder 1914, S. 111).

²⁶⁰ 1909 wurde die Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße GmbH in Berlin gegründet. (Frey 1915, S. 605).

²⁶¹ Werder 1914, S. 111

²⁶² Redtmann 1918, S. 125

²⁶³ Kaftan bezeichnete die Avus fälschlicherweise als erste Autobahn der Welt, wobei in Amerika bereits 1914 eine Autobahn dem Verkehr übergeben wurde: der 65 m lange Long Island Motor Parkway. (Lafont 1997, S. 9).

²⁶⁴ Müller 1980, S. 287

²⁶⁵ Anonymus 1933: Die Eröffnung der Kraftwagenstraße Opladen, o.S.

²⁶⁶ Müller 1980, S. 286

Wie aus der Tabelle 4 zu erkennen, waren in Deutschland im Jahre 1933 nur 32,5 Autobahnkilometer dem Verkehr übergeben. Während es sich bei der Avus vor allem um eine Versuchs- und Übungsstraße handelte, diente die Autostraße Opladen der Entlastung des Stadtkerns, und bei der Autobahn Köln-Bonn handelt es sich um eine zwei Städte verbindende Autobahn. Da die Avus im Betrachtungszeitraum vor allem als Rennstrecke genutzt wurde, wird sie zwar in der graphisch Übersicht mit aufgeführt, aber hinsichtlich der landschaftlichen Gestaltung im weiteren Verlaufe der Arbeit nicht weiter untersucht. Würden zur Beurteilung der Aktivitäten um den Bau von Autobahnen in Deutschland vor 1933 allein die realisierten Autobahnteilstücke herangezogen, ergäbe sich ein falsches Bild, da sich erst unter Einbeziehung der geplanten Autobahnprojekte in die Betrachtung das tatsächliche Ausmaß des Engagements bewerten läßt.

Tab. 5: Geplante Autobahnen in Deutschland bis 1933²⁶⁷

Autobahnen	Planungsbeginn	Geplante Länge	Träger/Planer	Geschätzte Gesamtkosten ²⁶⁸	Anmerkungen
Köln-Düsseldorf	1925	31,5 km	Rheinische Provinzialverwaltung	17 Mio. RM 539.682 RM/km	1932 wurde die Teilstrecke Köln-Bonn eröffnet.
Aachen-Köln	1925	Keine Angaben ²⁶⁹ ca. 72 km	Rheinische Provinzialverwaltung	39Mio.RM ²⁷⁰ 319.400 RM/km	Die Autobahn sollte wirtschaftlichen Aufschwung in die Region bringen. Eine Ostverbindung Aachen-Berlin war vorgesehen. ²⁷¹ Der Entwurf von 1925 wurde nicht realisiert. ²⁷² Das Projekt wurde teilweise in die Planungen der Reichsautobahn übernommen.
Mannheim-Heidelberg	1926	15,1 km	Nordbadische Autostraßen Gesellschaft	6 Mio. RM, 397.350 RM/km	Wurde in die Planung der Hafraba integriert, um dann wie diese in die Reichsautobahn übernommen zu werden.

²⁶⁷ Die Zusammenstellung der Tabelle beruht, sofern nicht anders angegeben, auf folgenden Quellen: Kaftan 1955; Windisch-Hojnaki 1989; Kornrumpf 1990. Informationen, die aus anderen Quellen stammen, werden gesondert angegeben.

²⁶⁸ Die aufgeführten Kosten sind nur bedingt vergleichbar – zum einen sind sie nicht auf ein gemeinsames Basisjahr bezogen und zum anderen kann aufgrund der Quellenlage nicht eindeutig nachvollzogen werden, ob jeweils alle Kosten (Planung, Entschädigungen, Bau, etc.) ausgewiesen wurden.

²⁶⁹ In den Stadtarchiven von Köln und Aachen konnte die vorgesehene Länge der Autobahn nicht ermittelt werden.

²⁷⁰ Fritz 1925. Von den 39 Mill. RM Gesamtkosten sollten 12 Millionen aus der Erwerbslosenfürsorge und 7 Millionen als Staatsdarlehn finanziert werden. (Ebd.).

²⁷¹ Verkehrsverein Stendal e.V. 1925

²⁷² In einer Aktennotiz vom 4. Januar 1926 des Aachener Oberbürgermeisters ist vermerkt: „Die weitere Planbearbeitung kann zurückgestellt werden, da infolge der ungünstigen Wirtschaftslage in den nächsten Jahren der Bau der Autostrasse Aachen-Köln nicht erfolgen kann.“ (Stadt Aachen 1926).

München-Leipzig-Berlin MüLeiBerl	1927	667 km	AG Berlin –München	267 Mio. RM, 400.000 RM/km	Der Bau der Strecke wurde vom Reichsverkehrsministerium abgelehnt.
München-Starnberger See	1927	Keine Angaben ²⁷³ ca. 15 km	Fa. Sager & Woerner, München ²⁷⁴	200.000 RM/km ²⁷⁵	In der Verbindungsstraße zwischen München und dem touristisch attraktiven Starnberger See wurden geographische Übereinstimmungen mit der 1924 in Italien eröffneten Autostrada Milano-Laghi gesehen. Die Bedeutung der Autostraße lag v.a. im Tourismus. Technisch-er Leiter der Fa. Sager & Woerner war von 1925 bis 1933 Fritz Todt (1933-1942 Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen). Zusammenarbeit mit dem italienischen Ingenieur Piero Puricelli. Das Projekt wurde vor 1933 jedoch nicht realisiert und später in die Reichsautobahn München–Lindau eingegliedert.
Leipzig-Halle LEHA	1927	27 km	Gesellschaft der Freunde u. Förderer einer Kraft- wagenbahn Leipzig- Halle, LEHA	9 Mio. RM ²⁷⁶ 333.333 RM/ km	In die Planung der Reichsautobahn eingegliedert. Später wichtige Zubringerautobahn für die Nordsüdautobahn Berlin-München.
Hansestädte- Frankfurt- Basel, Hafraba	1927		Hafraba e.V. Wurde am 18.8. 1933 in „Gesell- schaft zur Vorberei- tung der Reichsauto- bahnen“, (Gezuvor) umgewan- delt. ²⁷⁷	300.000 RM/ km	Planung einer ersten zentralen Autostraße durch Deutschland. Gründung des Hafraba e.V. am 26. Nov. 1926. Ziele: Planung der Autobahn Hafraba; Propagierung des Autobahngedankens; Lösung der Finanzierungsprobleme; Erarbeitung von Gestaltungsrichtlinien des Autobahnbaus. Sie wurde jedoch nicht realisiert. Nach 1933 vollständige Übernahme der Hafraba-Planung in das Unternehmen Reichsautobahn. Nur so war es möglich, daß bereits am 23. 9.1933 (Frankfurt-Darmstadt) mit dem Bau der Reichsautobahn begonnen werden konnte. ²⁷⁸

²⁷³ Weder im Bayerischen Staatsarchiv noch im Firmenarchiv der Fa. Heilit & Woerner konnte die vorgesehene Länge der Autobahn ermittelt werden.

²⁷⁴ Die Firma Sager & Woerner firmierte ca. 1980 in Heilit & Woerner um (Baureferat Tiefbau-München, schriftliche Mitteilung vom 06.05.1997). Im Firmenarchiv der Firma Heilit & Sager in München befinden sich weder Informationen über die 1927 geplante Autostraße München-Starnberger See noch über andere Autobahnplanungen vor 1933. (Schäfer 1997).

²⁷⁵ In den Baukosten von 2 Millionen RM/km Autobahn sind die Kosten für alle Kunstbauten und Nebenanlagen, aber nicht diejenigen für den Grunderwerb enthalten. (Kaftan 1955, S. 51).

²⁷⁶ In den geschätzten Kosten von 9 Millionen RM sind nach Heilmann die Gesamtbaukosten des Baus, einschließlich der des Grunderwerbes, enthalten. (Heilmann 1927, S. 508).

²⁷⁷ Anonymus 1933: Die ‚Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen e.V.‘ als Nachfolgerin der ‚Hafraba‘.

Mit Ausnahme der Hafraba-Planung und der Strecke München-Berlin handelte es sich bei den übrigen Projekten um kurze Autobahnteilstrecken, die hauptsächlich die Verbindung zweier Orte vorsahen. Es kann vermutet werden, daß sich hierin die Einschätzung einiger Verkehrsplaner widerspiegelt, die Bedeutung des Automobils beschränke sich auch zukünftig auf den Nahbereich der Städte.²⁷⁹ Ganz anders der Hafraba e.V., der davon ausging, daß sowohl der Personen- als auch der Güterfernverkehr auf den Straßen stark zunehmen werde. Folgerichtig hat er „sehr frühzeitig die Netz-Idee in sein Programm aufgenommen, in der ihre [die Hafraba] Autobahnlinie nur die erste riesige Zentralstrecke sein sollte.“²⁸⁰

Die fehlende Finanzierung ist der wesentliche Grund dafür, daß die meisten der geplanten Autobahnprojekte nicht gebaut wurden. Obwohl sich das Finanzierungsproblem für jedes Bauvorhaben im Detail anders darstellte, gab es allgemeine Rahmenbedingungen, die die Baufinanzierung und damit den Bau von Autobahnen verhinderten. So lehnte die Reichsregierung jegliche finanzielle Unterstützung von Autobahnprojekten ab²⁸¹ und diese Haltung entsprach auch der offiziellen Meinung des Reichsverkehrsministeriums.²⁸² Ohne staatliche finanzielle Unterstützung blieb den Protagonisten des Autobahnbaus in den zwanziger Jahren noch die Suche nach pri-

²⁷⁸ Vgl. hierzu: Schütz/ Gruber 1996

²⁷⁹ So rechtfertigte der Ingenieur Heilmann, Mitplaner der Autobahn Leipzig-Halle, den Bau der Strecke mit dem Hinweis, der „Aktionsradius der Personenkraftwagen darf höchstens mit 200 km, der für Lastwagen mit 100 km angenommen werden. (...). Der Güterfernverkehr und der Personenfernverkehr benutzt zur Zeit noch die Eisenbahn, und an diesen Verhältnissen wird sich in der nächsten Zeit kaum etwas ändern. Aber die Entfernung Halle-Leipzig liegt auf jeden Fall innerhalb des Aktionsradius von Personen-Lastkraftwagen.“ (Heilmann 1927, S. 508-509).

²⁸⁰ Kaftan 1955, S. 74; vgl. Kapitel 3.3.4

²⁸¹ Göner 1932, S. 2-3. Zwar erklärte das Reichsverkehrsministerium noch 1929, daß es den Gedanken einer Nur-Autostraße nicht grundsätzlich ablehne, jedoch „erscheine zur Zeit [deren Finanzierung] mit Rücksicht auf den allgemeinen Straßenbau schwer möglich.“ (Anonymus 1929: Reichsverkehrsministerium und ‚Hafraba‘, S. 6).

²⁸² Der Geh. Regierungsrat Pflug wies 1927 auf der Fernstraßentagung in Leipzig darauf hin, daß seine Bedenken gegen den Autostraßenbau „nicht soweit gehen, zu sagen, die Frage solle nicht technisch wissenschaftlich einmal untersucht werden. Das wird unbedenklich geschehen können: ich könnte mir auch denken, daß man daraus den Vorteil zieht, bei irgend einer Gelegenheit einmal auf die Pläne, die vielleicht in einer glücklicheren Zukunft verwirklicht werden können, schon jetzt Rücksicht zu nehmen.“ (Pflug 1927, S. 71). Seine Vermutung, daß die Pläne der 20er Jahre als Grundlage für den Bau von Autobahnen verwendet werden würden, bestätigte sich bereits 1933. Nur aufgrund der vorhandenen Autobahnplanungen war es nämlich den Nationalsozialisten möglich, bereits am 23. September des gleichen Jahres mit dem Bau der ersten Reichsautobahn Frankfurt-Darmstadt zu beginnen. Auch der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Fritz Todt, hat am 27. September 1933 bei der Einweihung der Umgehungsstraße Opladen noch auf die Bedeutung dieser Planungen für den Reichsautobahnbau hingewiesen. Er sagte: „Bei der Durchführung der großen Pläne Hitlers könne man auf diesen Versuchen, auf diese Erfahrungen bauen; wären diese Vorarbeiten nicht geleistet worden, so müßte man erst mit den Versuchen beginnen, um die notwendigen Erfahrungen zu sammeln.“ (Müller 1980, S. 287). Mit dieser Aussage „widerlegte Todt, wahrscheinlich ohne es zu beabsichtigen, die später entstandene Legende, Hitler sei der Vater des Autobahndankens.“ (Ebd.).

vatwirtschaftlichen Lösungen, und folglich sah man die Erhebung von Benutzungsgebühren und die „Vermietung von Streckenreklamen“²⁸³ vor. Aber auch hier machte den Planern die Reichsregierung einen Strich durch die Rechnung, indem sie die Erhebung von Straßengebühren auf Autobahnen per Gesetz am 27. Mai 1927 grundsätzlich verbot²⁸⁴. Auch der Hafraba e.V. konnte trotz „Unterstützung durch einflußreiche Politiker und Industrielle, (...) die ablehnende Haltung der Reichsregierung (...) nicht ändern“²⁸⁵, und so blieben die, meist schon bis zur Baureife geplanten, Autobahnstrecken unvollendet. Daß die Strecke Köln-Bonn und die Umgehungsstraße Opladen trotzdem gebaut werden konnten, lag nach Göner an der besonders hohen Arbeitslosigkeit in der Rheinprovinz. Auf diese Weise konnten zur Finanzierung der Autobahn Gelder aus der Arbeitslosenfürsorge genutzt werden.²⁸⁶ Die ökonomische Situation der Betreibergesellschaft der privatwirtschaftlich finanzierten Avus war dagegen eine andere, da sie in ihren ersten Jahren auch Benutzungsgebühren erheben konnte.²⁸⁷ Zudem hatte die Betreibergesellschaft Einnahmen durch die regelmäßig stattfindenden Autorennen.²⁸⁸

Vor 1933 wurden die meisten Autobahnprojekte zwar nicht gebaut, jedoch waren Planungen für ca. 1.700 Kilometer Nur-Autostraßen fertiggestellt.²⁸⁹ Welches Straßenbild sich bei der Umsetzung dieser Entwürfe ergeben hätte, zeigen die folgenden Karten, auf der die geplanten Autobahnen (vgl. Tab. 5) über die tatsächlich gebauten Autobahnen (vgl. Tab. 4) projiziert werden können. Diese Darstellungsweise macht das tatsächliche Ausmaß der Aktivitäten rund um den Autobahnbau in Deutschland vor 1933 deutlich.²⁹⁰

²⁸³ Göner 1932, S. 3; vgl. hierzu Kapitel 4.1.4

²⁸⁴ Anonymus 1929: Reichsverkehrsministerium und ‚Hafraba‘, S. 6

²⁸⁵ Stommer 1982, S. 25

²⁸⁶ Göner 1932, S. 3. Ohne das große Engagement der Städte Bonn und Köln und insbesondere des damaligen Oberbürgermeisters Konrad Adenauers wäre der Bau der Autostraße wahrscheinlich dennoch nicht zustande gekommen. (Breuer 1932, S. 1).

²⁸⁷ Kaftan 1955, S. 27

²⁸⁸ Ebd.

²⁸⁹ Die Nationalsozialisten feierten 1937 die Fertigstellung von 2000 km Reichsautobahn. „Bei Einstellung des gesamten Baubetriebs Ende 1941 verzeichnete man eine Gesamtlänge von 3.819,7 Kilometern.“ (Schütz/ Gruber 1996, S. 12).

²⁹⁰ Die nachfolgenden Darstellungen wurden von der Verfasserin unter Verwendung der in den Tabellen vier und fünf aufgeführten Informationen erstellt.

Abb. 11: Deutschlandkarte, 1933²⁹¹

Abb. 12: Bestehende Autobahnen in Deutschland bis 1933²⁹²

Abb. 13: Geplante Autobahnen in Deutschland bis 1933²⁹³

²⁹¹ Verf. 1999

²⁹² Ebd.

²⁹³ Ebd.

DEUTSCHLAND 1933

- geplante Autobahnen



DEUTSCHLAND 1933

- realisierte Autobahnen



DEUTSCHLAND 1933

- realisierte Autobahnen

- geplante Autobahnen



Realisiert waren bis zum Jahre 1933 in Deutschland nur die Avus und zwei Autobahnteilstücke im Ruhrgebiet.²⁹⁴ Bei den geplanten Autobahnstrecken fallen, abgesehen von kleineren Teilstrecken, vor allem die Nord-Süd verbindenden Autobahnen auf, die von Hamburg nach Basel führende Hafraba und die von München nach Berlin führende Müleiberl. Dagegen gab es zu diesem Zeitpunkt noch keine ausgereiften Planungen für Autobahnen zwischen West- und Ostdeutschland.

Die tabellarische und graphische Übersicht der geplanten und realisierten Autobahnprojekte hat gezeigt, daß es in Deutschland bis 1933 zwar noch kein vollständiges Autobahnnetz²⁹⁵ gab, aber bedeutende Abschnitte eines solchen Netzes bereits geplant waren. Auch wenn es sich hier um Karten handelt und von den Gegenden, durch die die Autobahnen führen sollen, nichts zu sehen ist, erlaubt diese Übersicht, vor allem unter Einbeziehung der geplanten Autobahnen, bereits eine Vorstellung davon, wie die neuen Straßen das Aussehen des Landes prägen werden. Vor allem die Kartendarstellungen der geplanten Nord-Süd-Verbindungen erinnern an die Träume der Futuristen von „schnurgeraden Autobahnen“²⁹⁶ und damit verbunden auch an deren Visionen veränderter Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ durch den Bau von Autobahnen.²⁹⁷

Zusammenfassend kann festgehalten werden, daß in der frühen Diskussion um den Bau von Autobahnen in Deutschland vor allem ‚harte Faktoren‘, wie die Finanzierung der Straßen, technische Aspekte u.a. im Vordergrund standen. Trotzdem gab es Ansatzpunkte für eine Auseinandersetzung um die Auswirkungen des Baus von Autobahnen auf die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘, auch wenn der Begriff der ‚Landschaft‘ nicht explizit verwendet wurde. Zu diesen Aspekten zählten vor allem die Ziele der Zeitersparnis²⁹⁸ und damit verbunden der Wunsch einer möglichst optimalen „Schnelligkeitsentfaltung“²⁹⁹ der Autos. Diese Forderungen hatten dabei Auswirkungen auf die Wahl der Linienführung der Autobahnen, denn die Linienführung

²⁹⁴ „Man hat im Rheinland die Entwicklung vorausgeschaut und die ersten Autostraßen Deutschlands geschaffen.“ (Anonymus 1933: Die Eröffnung der Kraftwagenstraße Opladen, o.S.) bemerkte Fritz Todt in seiner Rede zur Eröffnung der Umgehungsstraße Opladen.

²⁹⁵ Bereits zur Zeit der nationalsozialistischen Herrschaft veröffentlichte Stadtbaurat Golder aus Wetzlar im Juli 1933 seinen Plan eines nationalen Autobahnnetzes. In diesem waren neben zwei Nord-Südverbindungen auch drei Ost-Westverbindungen vorgesehen. (Golder 1933, S. 6-7). (Vgl. Kapitel 3.3.4).

²⁹⁶ Baumgarth 1966, S. 112

²⁹⁷ Vgl. hierzu Kapitel 2.3

²⁹⁸ Bokkel-Huinink 1929, S. 4

²⁹⁹ Ebd.

beeinflusst maßgeblich die auf einer Straße fahrbare Geschwindigkeit. Die Reisegeschwindigkeit wiederum hat ihrerseits Konsequenzen für die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘, wie im historischen Beispiel bereits für die Eisenbahn gezeigt wurde. Auf die Aspekte der Linienführung und Geschwindigkeit im Zusammenhang mit dem Bau von Autobahnen ist in Kapitel 4 gesondert einzugehen.

3.3.2 Realisierte Autobahnen in Italien vor 1933 und die Bedeutung landschaftlicher Fragestellungen

Da in der vorliegenden Arbeit auch die italienischen Autobahnen im Zusammenhang mit der Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ analysiert werden, ist eine Darstellung der Autobahnsituation in Italien vor 1933 erforderlich, denn die Geschichte des Autobahnbaus in Italien ist in Deutschland kaum bekannt. Ob und in welcher Ausführlichkeit auch landschaftsgestalterische Themen erörtert wurden, ist von besonderem Interesse.

Am 21. September 1924 wurde in Italien die erste Autobahn³⁰⁰ Europas eingeweiht. Es handelte sich um die Strecke Milano–Gallarate–Varese als erstes Teilstück der Autostrada Milano–Laghi (Mailand–Oberitalienische Seen). Der Bau dieser Autobahn zu diesem frühen Zeitpunkt ist vor allem auf die Bemühungen des Mailänder Ingenieurs Piero Puricelli (1883-1951)³⁰¹ zurückzuführen, der schon sehr früh die zunehmende Bedeutung des Automobils erkannte und die Notwendigkeit sah, für Autos eigene Straßen zu bauen, die den Anforderungen des Kraftwagens an Geschwindigkeit, Tragfähigkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit entsprächen.

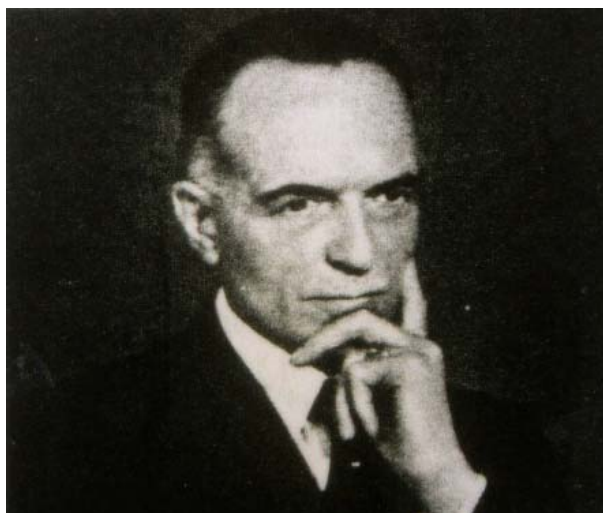


Abb. 14: Piero Puricelli, ca. 1930³⁰²

³⁰⁰ Bei der Autostrada Milano-Laghi handelt es sich um die erste Autobahn in Europa, die nicht als Versuchs- und Rennstrecke gebaut wurde, wie die bereits 1921 eingeweihte Avus zwischen Berlin und Potsdam (vgl. Kap. 3.3.1).

³⁰¹ Am 11. Februar 1927 wurde Piero Puricelli korrespondierendes Mitglied des Hafraba-Vorstandes. (Kornrumpf 1990, S. 27).

³⁰² Jelmoni 1984 (unveröffentlicht), S. 21

Mit der Veröffentlichung seines Berichts ‚Réseau routier pour véhicules automobiles‘³⁰³ im Jahre 1921 gab Puricelli der Diskussion um den Bau von Autobahnen in Italien einen entscheidenden Impuls. Hierin publizierte er sein Projekt der ‚Autostrada dei Laghi‘, die Mailand mit den Städten Varese und Como sowie dem Lago Maggiore verbinden sollte.³⁰⁴ Puricellis Visionen beschränkten sich jedoch nicht auf diese eine Autobahn, vielmehr sollten zukünftig alle großen Handelszentren Italiens durch Autobahnen miteinander verbunden werden.³⁰⁵ Das vorgelegte Konzept der Autostrada Milano–Laghi stieß auf große Unterstützung seitens der Industrie, und basierend auf diesem Bericht wurde auf Initiative des italienischen Touring-Clubs ein ‚Comité de Patronage‘³⁰⁶ gegründet mit dem Ziel, die Ausführung des Projektes unter technischen, wirtschaftlichen und juristischen Gesichtspunkten voranzutreiben.³⁰⁷ Die Tatsache, daß sich Vertreter des italienischen Touring Clubs für den Bau von Autobahnen engagierten, kann als Hinweis darauf verstanden werden, daß diejenigen, die sich u.a. um die Erkundung von ‚Landschaften‘ für den Tourismus bemühten³⁰⁸, bereits Anfang der zwanziger Jahre erkannten, daß von den Autobahnen aus neue ‚Landschaften‘ wahrgenommen und bisher unbekannte Gegenden für den Tourismus zugänglich gemacht werden können. Inwieweit aufgrund dieses Interesse am Autobahnbau auch die veränderte Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ seitens der Autofahrer mitberücksichtigt wurde, läßt sich aufgrund vorliegender Dokumente nicht präzise sagen.³⁰⁹ Das große Interesse des Touring-Clubs am Autobahnbau zeigte sich auch in der Finanzierung der zur Durchführung des Baus der Autobahn Milano-Laghi gegründeten Gesellschaft ‚Società Anonima Autostrade‘ zusammen mit dem Automobil-Club Mailand.³¹⁰

Trotz der Initiative des ‚Comité de Patronage‘ wäre die ‚Autostrada dei Laghi‘ wahrscheinlich nicht gebaut worden, wären nicht im Oktober 1922 die Faschisten in Italien an die Macht gekommen.³¹¹ Den Faschisten kam das Projekt des Baus von Autobahnen gerade recht in einer Zeit, in der die italienische Wirtschaft von steigender

³⁰³ ‚Straßennetz für Automobile‘ (Übers. d. Verf.) in: Mangarano/ Pelezzi 1970, S. 129

³⁰⁴ Ebd.

³⁰⁵ Jelmoni 1984, S. 20-23

³⁰⁶ Mangarano/ Pelezzi 1970, S. 129

³⁰⁷ Ebd., S. 129-131

³⁰⁸ Bertho-Lavenir 1997b, S. 69-70

³⁰⁹ In dem Archiv des Vereins ‚Italia Nostra‘, in dem die Unterlagen des Touring-Clubs aus den zwanziger Jahre archiviert sind, konnten hierzu keine Informationen gefunden werden.

³¹⁰ Mangarano/ Pelezzi 1970, S. 131

³¹¹ Jelmoni 1984, S. 22

Arbeitslosigkeit, negativem Wirtschaftswachstum und sozialen Problemen gekennzeichnet war.³¹² Außerdem bestand auch in Italien die dringende Notwendigkeit, „das Straßenwesen von Grund auf zu erneuern, dem modernen Kraftverkehr anzupassen und durch ein Netz ausgezeichneter ‚Autobahnen‘ wertvoll zu ergänzen.“³¹³ Doch nicht nur wirtschafts- und verkehrspolitische Überlegungen veranlaßten die Faschisten zur massiven Unterstützung dieses Projektes. Vielmehr sah Mussolini auch den propagandistischen Wert dieser neuen Straße, von der er am 1. Oktober 1925 sagte: „Die Autobahn ist eine großartige italienische Errungenschaft und ein sicheres Zeichen unseres Ingenieurgeistes, den Söhnen des alten Roms nicht unwürdig.“³¹⁴ Die Autobahn, von den Faschisten als nationale Leistung propagiert, sollte Fortschritt, Modernität, Macht und nationale Größe symbolisieren.³¹⁵ Hier wird die Kongruenz der Symbolik der Autobahnen mit der Symbolik der Automobile sichtbar.³¹⁶

Vor diesem Hintergrund wird deutlich, warum die neuen Machthaber in Italien das Autobahnprojekt so sehr forcierten, daß bereits am 26. März 1923³¹⁷, also nur fünf Monate nach der Machtergreifung der Faschisten, offiziell mit dem Bau der ersten Teilstrecke Mailand–Varese begonnen werden konnte. Dabei stellte die Autostrada Milano–Laghi nur den Beginn des Autobahnbaus in Italien dar. In der folgenden Tabelle werden die Autobahnen aufgeführt, die bis 1933 in Italien gebaut wurden.

³¹² Ebd.

³¹³ Kaftan 1933, S. 2

³¹⁴ Kornrumpf 1990, S. 9. Zu Parallelen mit dem Bau der Reichsautobahnen im nationalsozialistischen Deutschland vgl. das Buch von Schütz und Gruber 1996: *Mythos Reichsautobahn*.

³¹⁵ Vgl. Fustier 1972, S. 316; vgl. auch Schütz/ Gruber 1996

³¹⁶ Vgl. Kapitel 3.2

³¹⁷ Aufgrund von Problemen beim Grunderwerb verzögerte sich der tatsächliche Baubeginn noch bis Ende Juni 1923. (Rios da/ Rivelli 1984e, S. 36).

Tab. 6: Bestehende Autobahnen in Italien bis 1933³¹⁸

Autobahnen	Bauzeit	Länge	Gesellschaften	Anmerkungen
Mailand-oberitalienische Seen -Mailand-Varese -Lainate-Como -Gallarate-Sesto-Calende	1923-1925 1924 1925 1925	84 km 49,0 km 24 km 11 km	Società Anonima Autostrada, Mailand	Erste Autobahn in Europa.
Florenz-Küste	1933	83 km (81,225)	Autostrada Toscana	
Turin-Mailand	1932	129 km	Autostrada Turin-Mailand	Die Autobahngesellschaft Turin-Mailand unterstand dem Fiat Konzern, der auch die Finanzierung sicherte. ³¹⁹
Brescia-Bergamo	1931	45,6 km	Bresciana per la Costruzione a l'Esercizio Autovie	
Neapel-Pompeji	1925-1929	21,5 km (23,3)	Autostrade Meridionali	
Bergamo-Mailand	1927	48,6 km (49,1)	Bergamasca per la Costruzione a l'Esercizio, Autovie	Anbindung an Mailand zur Belebung der Wirtschaft von Bergamo.
Padua - Venedig	1929-1933	24,6 km	Società delle Autostrade di Venezia e Padova	
Rom-Ostia	1929	21,2 km	Staat	Die einzige Autobahn in Italien, die ohne Benutzergebühr zu befahren war. Offen nur für nicht kommerziellen Verkehr. Bezeichnet als Autobahn Rom-Ostia, dann Via del Mare und seit 1958 Staatsstraße Via del Mare. Prachtstraße von Rom zu den Seebädern bei Ostia. Es wird mehrfach darauf verwiesen, daß es sich nicht um eine richtige Autobahn handele. Die Straße war ganz beleuchtet.
Genua-Serravalle	1932-1935	50 km	Staat	

Bis zum Jahre 1933 gab es in Italien bereits 457,5 Autobahnkilometer, und die 50 km lange Strecke Genua-Serravalle befand sich in Bau. Ob es daneben, wie in Deutschland und Frankreich, noch detaillierte Planungen von Autobahnstrecken gab, die jedoch nicht gebaut wurden, ist mir nicht bekannt. In der folgenden Abbildung werden alle Autobahnteilstrecken, mit deren Bau bis 1933 begonnen wurde, dargestellt.

³¹⁸ Die folgenden Informationen stammen, sofern nicht anders angegeben, aus: Kaftan 1933, S. 2-4; Mangarano/ Pelezzi 1970, S. 129-140

³¹⁹ Rickard 1984, S. 21

Abb. 15: Italienkarte, 1933³²⁰

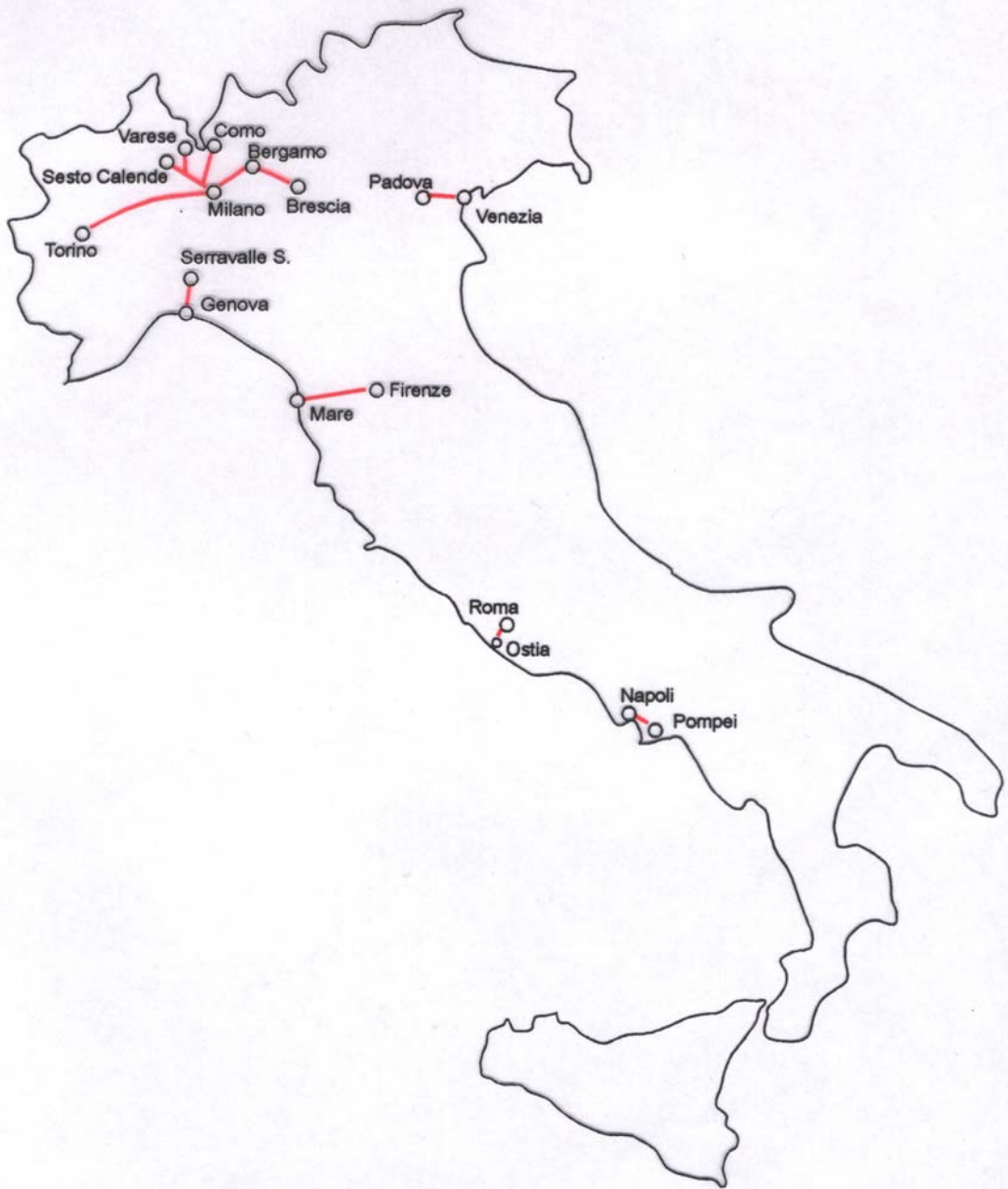
Abb. 16: Realisierte und im Bau befindliche italienische Autobahnen bis 1933³²¹

³²⁰ Verf. 1999

³²¹ Die nachfolgende Abbildung basiert im wesentlichen auf einer von Mangarano/ Pelezzi 1970, S. 140 veröffentlichten Karte; auf dieser wurde kein Maßstab angegeben.

ITALIEN 1935

- realisierte Autobahnen



ITALIEN 1935

Vor allem in Norditalien war bis 1933 ein großer Teil der Ost–West Verbindung zwischen Venedig und Turin, der sogenannten ‚Autostrada Pedemontana‘ (Autobahn am Fuße der Berge) fertiggestellt. Hier konnte man von den Anfängen eines Autobahnnetzes sprechen, wie es Piero Puricelli in seinem Bericht von 1922 vorsah. Dagegen handelte es sich bei den anderen Strecken um Autobahnen, die Städte miteinander verbanden, ohne untereinander in Verbindung zu stehen.

Außerdem wird bei Betrachtung der Abbildung 16 die symbolische Bedeutung der Straßen, als Zeichen der Macht, deutlich, auf die Mussolini und später auch Hitler so großen Wert legten. Denn mit jedem Autobahnkilometer wurden bisher schwer erreichbare Gegenden dem öffentlichen Verkehr leichter zugänglich gemacht, und damit erhöhte sich das potentielle Einflußgebiet des Diktators.

Finanziert und gebaut wurden die Autobahnen, bis auf die Strecken Rom-Ostia und Genua-Serravalle, von privaten Autobahngesellschaften, für deren Verbindlichkeiten der Staat Bürgschaften übernahm.³²² Die erste Gesellschaft wurde im November 1922 von Piero Puricelli in Mailand gegründet: Die ‚Società Anonima Autostrade‘ (S.A.).³²³ Die „italienische Regierung erteilte der S.A. das Recht, Autobahnen zu bauen, deren Anlagen für 50 Jahre Eigentum der S.A. bleiben sollten, doch sicherte sie sich das Aufsichtsrecht. Genehmigt wurden Gebührenerhebungen, Bau von Telefonanlagen, Aufstellung von Reklameschildern usw.“³²⁴, um damit die Rentabilität des Unternehmens zu sichern. Nach 50 Jahren sollten die Autobahnen ohne Entschädigung der Unternehmen an den Staat fallen, wobei auch eine vorzeitige Übernahme nach Zahlung des noch nicht amortisierten Kapitals möglich war. In den Anfangsjahren erwies sich die Finanzierung über Mautgebühren, die sich im Durchschnitt auf vier Pfennig pro Kilometer beliefen,³²⁵ als erfolgreich, da die Autostraßen viel genutzt wurden. Als dann Ende der 20er Jahre die wirtschaftliche Situation in Italien schwieriger wurde, ließ das Interesse an den Autobahnen nach. So fehlten bald die notwendigen Gelder für die Wartung der Autostraßen, woraufhin die Straßenverhältnisse immer schlechter wurden und der Verkehr noch weiter abnahm.³²⁶ Wegen Fi-

³²² Kaftan 1933, S. 4

³²³ Kaftan 1955, S. 170

³²⁴ Kornrumpf 1990, S. 26; vgl. Kap. 4.1.4

³²⁵ Kaftan 1955, S. 171

³²⁶ Jelmoni 1984, S. 23. Um diesem Mißstand zu beseitigen, wurde im November 1927 eine neue Gesellschaft gegründet, die Azienda Autonoma Statale della Strada (A.A.S.S.), die dem

finanzierungsschwierigkeiten wurde die Autobahn zwischen Mailand und den Oberitalienischen Seen dann bereits 1935, also fast vierzig Jahre früher als vorgesehen, vom Staat durch Kauf übernommen.³²⁷ Ende der zwanziger und Anfang der dreißiger Jahre wuchs auch generell die Kritik an den Autobahnen wegen angeblicher Unwirtschaftlichkeit.³²⁸ Daß die Autobahnen zu diesem Zeitpunkt noch nicht allein mit den Einnahmen aus den Benutzergebühren finanziert werden konnten, verwundert nicht, da die Motorisierung in Italien Ende der zwanziger Jahre noch sehr niedrig war, wie in Tabelle 7 zu sehen ist. Darüber hinaus darf auch nicht unberücksichtigt bleiben, daß trotz des Baus von Autobahnen noch längst nicht alle Autobesitzer in den zwanziger und zu Beginn der dreißiger Jahre einen Autobahnanschluß in ihrer Nähe hatten. Außerdem nahm mit wachsender wirtschaftlicher Depression Ende der zwanziger Jahre auch die Bereitschaft der Autobesitzer, Autobahnggebühren zu zahlen ab, und sie benutzten wieder häufiger die kostenlosen Landstraßen.³²⁹

Verkehrsministerium unterstand. (Anonymus 1928: Bericht betreffend der Neuordnung des italienischen Straßenwesens, S. 1). Die A.A.S.S., die am 28. Januar 1928 ihre Arbeit aufnahm (Anonymus 1930: Azienda Statale della Strada, o.S.), war unter anderem für die Sanierung von insgesamt 21.000 km Staatsstraßen und Autobahnen sowie für deren Wartung verantwortlich. (Abél 1931, S. 60). Ferner war die A.A.S.S. für die Aufsicht des Straßenwesens verantwortlich, wofür die Gründung einer faschistischen Miliz von 5000 Mann vorgesehen war. (Anonymus 1928: Bericht betreffend der Neuordnung des italienischen Straßenwesens, S. 2). Finanziert werden sollte die Gesellschaft „in erster Linie durch (...) Beiträge des Staates und der Provinzen (...). Ferner sollen die Einkünfte aus der Automobil-Verkehrssteuer und des Zuschlags für Strassenverbesserung herangezogen werden.“ (Ebd., S. 2-3). Nähere Angaben zur Rechtslage und Kompetenzverteilung der A.A.S.S. liegen der Autorin dieser Dissertation nicht vor. Die A.A.S.S. wurde am 2. Februar 1962 in Azienda Nazionale Autonoma della Strada (A.N.A.S.) umbenannt. Der heutige Sitz der A.N.A.S. befindet sich in der Via Monzambano 10 in 00185 Rom.

³²⁷ Kurt Kaftan 1955, S. 173. Bis 1940 war die Mehrzahl der Autobahnen vom Staat bereits übernommen, und nur noch die Abschnitte Turin-Mailand, Padua-Venedig und Neapel-Pompeji wurden von privaten Autobahngesellschaften betrieben (ebd.).

³²⁸ Ebd., S. 172

³²⁹ Rios da/ Rivelli 1984, S. 53-55

Tab. 7: Bestand an Automobilen und Motorrädern in Frankreich, Deutschland und Italien. Stand: 1. Januar 1926³³⁰

	Automobile und Motorräder insgesamt
Weltbestand davon:	25.973.928
Frankreich	855.000
Deutschland	539.830
Italien	184.700

Der Bestand an Automobilen und Motorrädern betrug zu Beginn des Jahres 1926 in Italien nur 34 Prozent des deutschen und 22 Prozent des französischen Bestandes.³³¹ Obwohl die Zahl der Automobile bis zum Jahre 1933 in Italien noch auf 326.000 anstieg, lag die Motorisierung dennoch bei nur einem Auto pro 120 Einwohner.³³² Die Tatsache, daß die Automobildichte in Italien in den zwanziger und zu Beginn der dreißiger Jahre sehr gering war, hier aber trotzdem bis 1933 bereits knapp 500 Autobahnkilometer realisiert wurden, gibt einen Hinweis darauf, daß in Italien nicht aktuelle wirtschaftliche Bedürfnisse für den Bau von Autobahnen ausschlaggebend waren. Zum einen hatten, wie bereits erwähnt, die regierenden italienischen Faschisten ein großes propagandistisches Interesse an den Autobahnen. Die scheinbare Diskrepanz zwischen der Zahl der gebauten Autobahnen und dem geringen Grad der Motorisierung ist aber auch ein Zeichen für die visionäre Weitsichtigkeit vieler am Bau beteiligten Fachleute.

Zu den bedeutenden wirtschaftlichen Gründen für den Bau von Autobahnen gehörte in Italien die Steigerung des Tourismus in den entsprechenden Regionen. Hierfür sprach auch die aktive Teilnahme des italienischen Touring-Clubs und diverser Automobilclubs an den Planungen und an dem Bau der neuen Straßen.³³³ Neben der Verbindung aller wichtigen Wirtschaftszentren sollten auch die touristischen Hauptorte über Autobahnen zugänglich gemacht werden. Wie in Abbildung 17 zu sehen ist, waren bis 1933 vor allem die vorhandenen Tourismuszentren in Norditalien, wie diejenigen um die oberitalienischen Seen, über Autobahnen erreichbar. Einen Plan

³³⁰ In: Landesmuseum für Technik und Arbeit 1986, S. 128

³³¹ In den USA gab es zu Beginn des Jahres 1926 bereits knapp 20 Millionen Automobile und Motorräder (ebd.).

³³² Mangarano/ Pelezzi 1970, S. 139

³³³ Ebd., S. 129-131

für ein ganz Italien umfassendes Autobahnnetz entwickelte Puricelli bereits 1922, auch wenn er ihn erst 1935 in überarbeiteter Form veröffentlichte.³³⁴

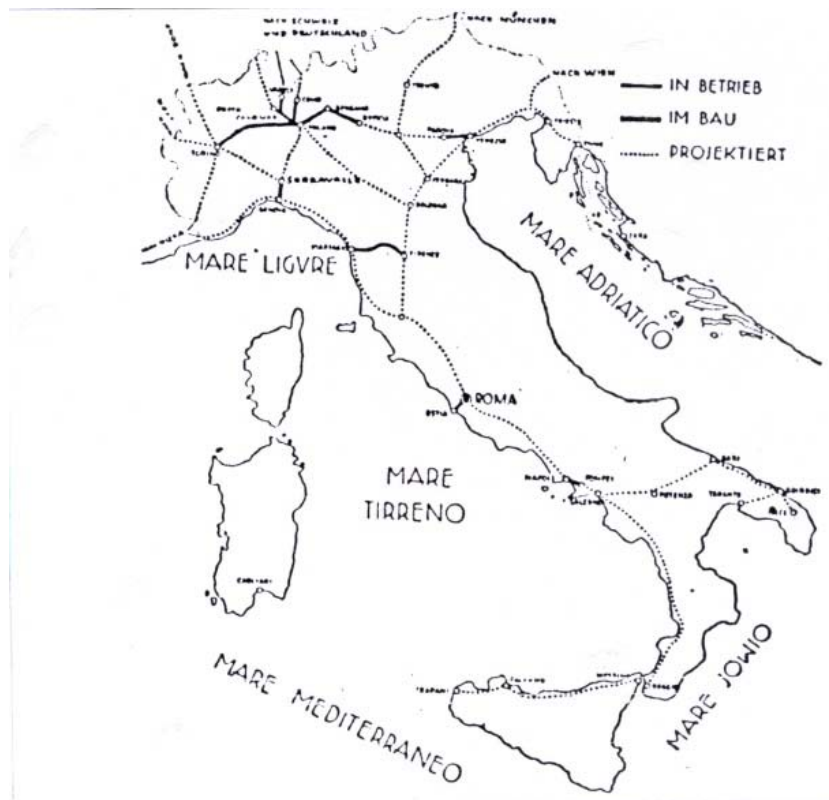


Abb. 17: Italienisches Autobahnnetz nach den Plänen von Piero Puricelli, 1935³³⁵

Auch wenn in diesem Plan Puricellis im Norden Italiens im Vergleich zum Süden weit mehr Autobahnen vorgesehen waren, so waren hier doch bereits weitaus mehr Autobahnenstrecken verzeichnet, als bis 1933 tatsächlich realisiert wurden. Puricelli hatte die wichtigen Touristenzentren des Nordens, die Toskana und in Ansätzen auch den Süden des Landes durch Autobahnen miteinander verbunden. Im Zusammenhang mit der Nutzung der Autobahnen für den Tourismus war dabei auch von Bedeutung, daß bereits die Fahrt auf der Autobahn zum Urlaubsort als abwechslungsreich und erholsam erlebt werden konnte.

Zusammenfassend ist festzuhalten, daß der Bau der italienischen Autobahnen vor 1933 der Realisierung eines visionären Traums gleichkommt, denn die sehr geringe Automobildichte machte den Autobahnbau zu diesem Zeitpunkt nicht dringend erforderlich. Vor allem der Tatsache, daß die Faschisten den propagandistischen Wert

³³⁴ Jelmoni 1984, S. 23

³³⁵ Kaftan 1955, S. 172

der neuen Autobahnen erkannten und ihn für sich nutzen wollten, ist es zuzuschreiben, daß das von Piero Puricelli entwickelte Autobahnprojekt Milano-Laghi bereits 1923/24 realisiert wurde. Damit begann, begünstigt durch die großzügige finanzielle staatliche Unterstützung, die erste Phase des Autobahnbaus in Italien, die bis 1935 andauerte und in der fast 500 Autobahnkilometer gebaut wurden. Für diese Jahre kann festgehalten werden, daß den „italienischen Autostraßen (...) für die Entwicklung des Autobahnbaus in ganz Europa lange Zeit Modellcharakter zu[kam]. An ihnen konnten nicht nur technische, wirtschaftliche und gestalterische Fragen studiert werden, sondern sie dienten auch als Vorzeigeobjekte für die Verfechter von Nur-Autostraßen, die in ihren Ländern häufig als ‚Spinner‘ verschrien wurden.“³³⁶

Auch wenn von den italienischen Protagonisten des Autobahnbaus der Begriff ‚Landschaft‘ nicht verwendet wurde, so können die aktive Beteiligung des Touring-Clubs am Bau der ersten italienischen Autobahnen sowie die vielfach geäußerte Hoffnung auf wirtschaftliche Prosperität durch eine Zunahme des Tourismus als Zeichen dafür angesehen werden, daß auch die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ für die Planung von Autobahnen in Italien eine Rolle spielte. Im Kapitel 4 wird dieser Aspekt anhand der Linienführung, des Brückenbaus, der Rastplätze, der Reklame und der Bepflanzung entlang italienischer Autobahnen eingehend untersucht.

³³⁶ Heckmann-Strohark 1999, S. 26

3.3.3 Realisierte und geplante Autobahnen in Frankreich vor 1933 und die Bedeutung landschaftlicher Fragestellungen

Der Beginn des Autobahnbaus in Frankreich wird häufig auf die beginnenden fünfziger Jahre datiert³³⁷, und es wird behauptet³³⁸, die einzige Autobahn vor dieser Zeit sei die als Ausfallstraße im Westen von Paris zwischen 1934 und 1936 gebaute ‚Autoroute de l’Ouest‘ gewesen.³³⁹ Dabei wurde die erste französische Autobahn, die ‚Autoroute du Puy-de-Dôme‘ bereits 1926 eingeweiht. Nachfolgend wird gezeigt, daß es in Frankreich vor 1933 nicht nur eine Autobahn gab, sondern auch weitreichende Autobahnplanungen.

Vor 1933 existierte „également en France une ‚Autoroute‘ (...), c’est l’autoroute qui conduit au sommet du Puy-de-Dôme (...).“³⁴⁰ Diese Autobahn wurde ausschließlich touristisch genutzt und führte vom Fuße des Berges Puy-de-Dôme auf den Gipfel. Ohne die Möglichkeit einer Anschlußverbindung war die Autobahn daher in ihrer Wirkung begrenzt. Hierin ist ein wesentlicher Grund dafür zu sehen, daß die Autoroute du Puy-de-Dôme heute häufig nicht als die erste Autobahn Frankreichs anerkannt wird, zumal auch die Bezeichnung Autobahn heute nicht mehr verwendet wird.³⁴¹ Trotzdem erfüllte diese Straße Ende der zwanziger Jahre die wesentlichen Kriterien einer Autobahn wie z.B. die der Kreuzungsfreiheit und der getrennten Richtungsfahrbahnen. Auf alle Fälle aber ist die Autoroute du Puy-de-Dôme ein Beleg dafür, daß auch in Frankreich vor 1933 Autobahnen nicht nur geplant, sondern auch gebaut wurden.

³³⁷ Vgl. Lafont 1997, S. 18-21; Thiébault 1998. Herr Thiébault war von 1947 bis 1959 als Ingenieur des Ponts et Chaussées in Lyon für den Straßenbau verantwortlich. Von 1959 bis 1967 war er Chef du Service spécial des Autoroutes in Paris. In dieser Funktion war Thiébault wesentlich mitverantwortlich für den Bau der ersten Autobahnen in Frankreich. Offiziell wurde am 19. Februar 1952 der Bau eines französischen Autobahnnetzes beschlossen und am 18. April 1955 wurde bestimmt, daß für Autobahnen Benutzungsgebühren erhoben werden dürfen. (Lafont 1997, S. 20).

³³⁸ Rickard 1984, S. 17

³³⁹ Die vermeintliche Zurückhaltung der Franzosen in bezug auf den Autobahnbau in den zwanziger und dreißiger Jahren wird unter anderem mit einem fehlenden Bedarf (Thiébault 1998), einer damals zu geringen Motorisierung der Bevölkerung, die 1927 bei einem Auto pro 60 Einwohner lag (Anonymus 1927: La Réorganisation de Notre Réseau Routier, S. 121) und dem im Vergleich zu anderen europäischen Ländern gut ausgebauten Straßensystem der Routes Nationales begründet. Tatsächlich konnte das System der Nationalstraßen, das sich 1926 über 40.000 km erstreckte, im Vergleich zu dem deutschen und italienischen Fernstraßennetz mit einem verhältnismäßig geringen Aufwand an die Anforderungen des Automobils angepaßt werden (ebd., S. 125).

³⁴⁰ „auch eine Autostraße in Frankreich, (...), das ist die Autostraße, die auf den Gipfel des Puy-de-Dôme führt.“ (Übers. d. Verf.) (Thomas 1930, S. 328).

³⁴¹ Cochet 1998; Thiébault 1998

Die von 1925 bis 1926 im Auftrag der Gesellschaft ‚Compagnie des Tramways de Clermont-Ferrand‘³⁴² gebaute, kostenpflichtige³⁴³ Autoroute du Puy-de-Dôme führte auf einer Strecke von 6 km und mit 12%-iger Steigung spiralförmig vom Fuße des Berges Puy-de-Dôme auf den Gipfel. In Abhängigkeit von den Witterungsverhältnissen wurde sie in der Regel vom 1. Mai bis zum 1. November für den Autoverkehr geöffnet.³⁴⁴ Das Autobahnprojekt wurde von der Stadt Clermont-Ferrand als Projekt zur Steigerung des Tourismus unterstützt. „Tout ce qui touche au développement du tourisme dans notre pittoresque région présente pour le département du Puy-de-Dôme un intérêt de premier ordre (...)“³⁴⁵ Ähnlich wie bei den ersten italienischen Autobahnen wurde auch seitens der französischen Protagonisten der Aspekt des Tourismus im Zusammenhang mit dem Autobahnbau betont und begrüßt; Aussagen über die veränderte Wahrnehmung von ‚Landschaften‘ wurden in diesem Kontext aber keine gemacht. Der Begriff ‚Landschaft‘ wurde nicht erwähnt.

³⁴² Der Direktor der Compagnie des Tramways de Clermont-Ferrand, M. Claret, stellte am 16. April 1925 sein Projekt einer Autostraße entlang des Puy-de-Dôme dem Conseil Général der Stadt Clermont-Ferrand vor. (Ebd.). Clarets Plan wurde von der Präfektur akzeptiert, und zur Amortisierung der von Claret privat finanzierten Investitionen erhielt er die Erlaubnis, Benutzungsgebühren zu erheben. (Anonymus o.J. (ca. 1925): Mémoire explicatif et justificatif, S. 2).

³⁴³ Ebd.

³⁴⁴ Anonymus o.J. (ca. 1925): Mémoire explicatif et justificatif, S. 4

³⁴⁵ „Alles, was der touristischen Entwicklung unserer pittoresken Region dient, ist für das Département du Puy-de-Dôme von größtem Interesse (...)“ (Übers. d. Verf.) (Lecoq 1925, S. 1).

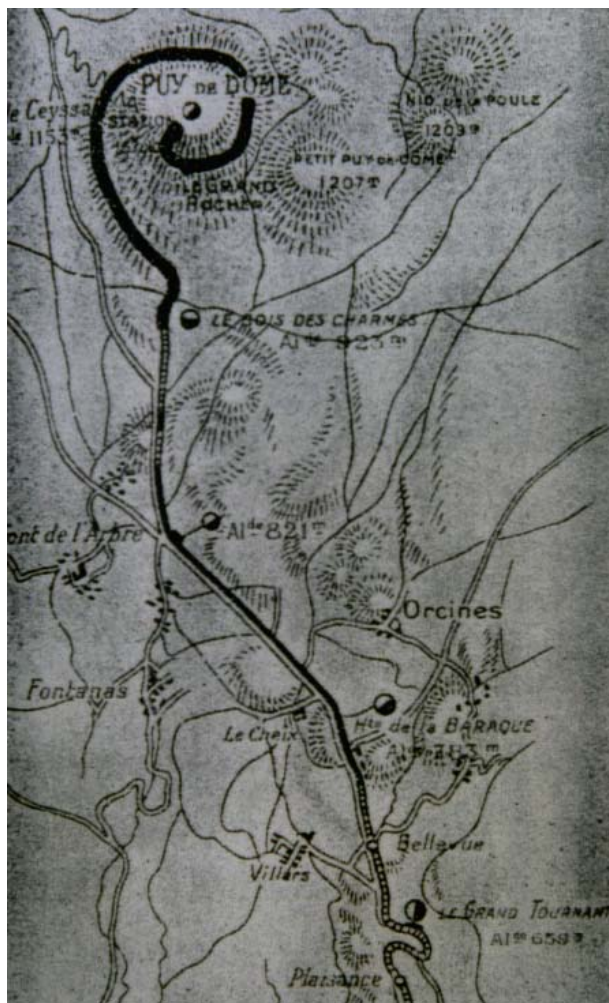


Abb. 18: Autoroute du Puy-de-Dôme, 1926³⁴⁶

In ihrer Linienführung folgte die Autobahn einer ehemaligen Eisenbahnstrecke³⁴⁷, die im ersten Weltkrieg weitgehend zerstört und danach nicht wieder aufgebaut wurde. Die erste französische Autobahn war für alle Motorwagen offen; und damit auch Touristen ohne eigenes Auto auf den Berg gelangen konnten, wurde ein regelmäßig verkehrender Autobusdienst eingerichtet.

Touristisch interessant war die Strecke nicht nur wegen ihres Ziels, dem Berggipfel, sondern bereits auf dem Weg dorthin boten sich den Reisenden herrliche Ausblicke auf die Bergwelt des Puy-de-Dôme und die Montagne de Rochefort. Die Autofahrer mußten sich aber wahrscheinlich sehr auf die schmale, nur ca. 6 m breite Straße³⁴⁸ konzentrieren, da diese unmittelbar entlang des Bergabhanges verlief und lediglich

³⁴⁶ In: Thomas 1930, S. 329

³⁴⁷ Die ausschließlich von Touristen genutzte Eisenbahnlinie wurde im Juli 1907 eröffnet. (Lecoq 1925, S. 2).

³⁴⁸ Département du Puy-de-Dôme Conseil Général 1930, S. 23

mit 50 cm hohen Abgrenzungen zum Abhang hin geschützt war.³⁴⁹ Somit konnten die Aussichten in die Umgebung während der Fahrt vor allem von den Mitreisenden bestaunt werden, denn bis zum Berggipfel gab es mit Ausnahme von vier Reparaturstellen keine Haltepunkte.³⁵⁰ Im Zusammenhang mit der Linienführung wird der Streckenverlauf der Autoroute du Puy-de-Dôme ausführlich in Kapitel 4.1.1 analysiert.

Mit dem Bau der Autoroute du Puy-de-Dôme war das Engagement für den Bau von Autobahnen in Frankreich vor 1933 jedoch noch nicht erloschen. Vielmehr gab es etliche Projekte³⁵¹, von denen allerdings nur die Planungen für eine Autobahn von Paris nach Tocqueville (Deauville) und Lyon nach Evian sowie das Projekt der Autoroute du Nord detailliert ausgearbeitet waren. Bis zur Bau-reife entwickelt, war allerdings lediglich der Plan zur Autoroute du Nord.³⁵² Zur Realisierung der Autoroute du Nord wurde die Compagnie des Autoroutes (C.A.R.) gegründet. Es handelte sich um eine Studiengesellschaft bestehend aus Straßentechnikern, Tourismus- und Wirtschaftsfachleuten, deren erklärtes Ziel es war, die Autoroute du Nord zu bauen sowie den Gedanken des Autobahnbaus in Frankreich zu propagieren.³⁵³ Tourismusexperten waren demnach an der Planung der Autobahnen beteiligt.

In der nachfolgenden Tabelle werden die technischen Daten der genannten Autobahnprojekte aufgeführt.

³⁴⁹ Ebd.

³⁵⁰ Ebd.

³⁵¹ Thomas erwähnt in seinem 1931 erschienenen Artikel ‚La question des autoroutes‘ Autobahnplanungen zwischen Paris-Cherbourg, Paris-Côte d’Azur (v.a. Marseille und Lyon), und Lyon-St. Etienne. Diese Projekte wurden nach Thomas‘ Angaben jedoch nicht weiter ausgearbeitet. (Thomas 1931c, S. 273).

³⁵² Ebd. Das Projekt wurde vor allem von dem Ingenieur Pigelet (Ingenieur der Ponts et Chaussées in Hesdin bei Calais) in Zusammenarbeit mit dem Industriellen Lucien Lainé (Präsident der C.A.R., Präsident der Manufacture Française de Tapis & Couvertures; Vizepräsident des Comité National des Loisirs) erarbeitet. (Ebd.).

³⁵³ Lainé 1931c

Tab. 8: Geplante Autobahnen in Frankreich vor 1933

Nur-Auto- straße	Pla- nungs- beginn	Geplante Länge	Planung	Geschätzte Ge- samtkosten	Anmerkungen
Paris– Trouville (Deauville) ³⁵⁴	1927	Keine An- gaben. Ca. 180 km	Ing. Kern- Marsaud	2 Mio. FF/ km einschließlich der Kosten für den Grunderwerb.	Privatfinanzierung. Sollte den im Hafen von Le Havre ankommenden Touristen als Verbindungsstraße nach Paris dienen. Nicht bis zur Baureife ausgearbeitet.
Autoroute du Nord ³⁵⁵ - Paris– Breteuil - Breteuil- Lille - Breteuil- Calais	1929	368 km 81 km 131,5 km 155,3 km	Compagnie des Auto- routes	1,5 Mio. FF/ km. Hierin sind Kos- ten enthalten für den Geländekauf, die Terrassierung, die Brücken, Stra- ßenbelag, Rast- stätten, Werkstät- ten, Beleuchtung, Funktelefone und 10% für unvorher- sehbare Ausgaben.	Die Autobahn wurde als Ergänzung zum Flugverkehr und zur Bahn gesehen. Stra- ßengebühren sollten erho- ben werden. Sie sollten der Beginn eines nationalen Autobahnnetzes sein (An- bindung an Belgien, Hol- land, Großbritannien). Pri- vatfinanzierung. Autobahn wurde nicht gebaut.
Lyon– Evian ³⁵⁶	1932	206 km	Compagnie des Auto- routes	Keine Angaben.	Die je 7 m breiten Fahr- bahnen sollten durch einen ein Meter breiten Mittel- streifen getrennt werden. Durch den Mont de l'Epine sollte ein 1,8 km langer Tunnel führen. Über die vorgesehene Finanzierung ist nichts bekannt. Die Au- tobahn wurde nicht gebaut.

Die sogenannte Autoroute du Nord sollte aus zwei Teilstücken bestehen, von denen eines von Paris nach Calais und das zweite von Paris nach Lille führen sollte³⁵⁷.

Nach einem gemeinsamen Autobahnstück sollte sich bei Breteuil die sogenannte flämische von der britischen Teilstrecke trennen.³⁵⁸ Die Namen der Teilstrecken hängen mit der Absicht zusammen, die Strecke nach Lille mittelfristig mit Belgien und die nach Calais mit England zu verbinden. Für den Anschluß mit England sah Lainé vorausschauend den Bau eines Tunnels durch den Ärmelkanal vor.³⁵⁹ Finan-

³⁵⁴ Die Angaben stammen aus: Anonymus 1927: Une conférence sur les Routes Modernes et les Auto-
routes à la Société des Ingénieurs Civils, S. 168-170

³⁵⁵ Die Angaben stammen aus: Thomas 1931c, S. 272-280; Lainé 1932, S. 1-2

³⁵⁶ Anonymus 1932: Eine neue französische Autostraße, S. 390

³⁵⁷ Childes 1932

³⁵⁸ Lainé 1932, S. 1

³⁵⁹ Ebd. Erst 1986 wurde zwischen Frankreich und Großbritannien der Bau eines Eisenbahntunnels
von Fréthun (bei Calais) nach Cheriton (bei Folkestone) vereinbart. 1994 wurde dann der 50,45 km
lange Eurotunnel eröffnet. (Bibliographisches Institut & F.A. Brockhaus AG 1998: Stichwort:
Eurotunnel).

ziert werden sollte der Autobahnbau mit Privatkapital, und zur Amortisierung der Investitionen war eine Benutzungsgebühr vorgesehen, wobei der Staat, wie in Italien, den privaten Financiers eine Zinsgarantie geben sollte.³⁶⁰ Nach Darstellung Lainés hatten sich bereits 1930 genügend französische und ausländische Investoren gefunden.³⁶¹ Aus welchen Gründen die Autoroute du Nord dann doch nicht gebaut wurde, ist aus der Literatur nicht zu rekonstruieren.³⁶²

In den folgenden Abbildungen werden die in Frankreich vor 1933 und die in Tabelle 10 aufgeführten Autobahnprojekte über eine Karte der 1926 eingeweihten Autoroute du Puy-de-Dôme projiziert. Erst dadurch läßt sich meiner Meinung nach das tatsächliche Ausmaß der Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Bau und der Planung von Autobahnen in Frankreich bis 1933 erkennen.

Abb. 19: Geplante Autobahnen in Frankreich vor 1933³⁶³

Abb. 20: Realisierte Autobahn in Frankreich vor 1933³⁶⁴

Abb. 21: Frankreichkarte, 1933³⁶⁵

Abb. 22: Autobahnnetz der Compagnie des Autoroutes (C.A.R.), 1932³⁶⁶

³⁶⁰ Thomas, 1931c, S. 279

³⁶¹ Lainé 1932, S. 1

³⁶² Die wesentlichen Argumente der Autobahngegner faßte der Ingenieur Thaller 1926 zusammen. Basierend auf den Erfahrungen der Autostrada Milano-Laghi müßten nach Thaller für den Bau von Nur-Autostraßen drei Prämissen erfüllt sein, nämlich: 1. eine Automobildichte von mehr als 1000 Autos/ Tag; 2. ungenügende öffentliche Straßen; 3. hohe Bevölkerungsdichte. (Lafont 1997 S. 14-15). Da Thaller keine dieser Forderungen für Frankreich erfüllt sah, lehnte er den Bau von Autobahnen ab. Diese Haltung vertraten wahrscheinlich die Mehrheit der Straßenfachleute in Frankreich (ebd., S. 14).

³⁶³ Verf. 1999

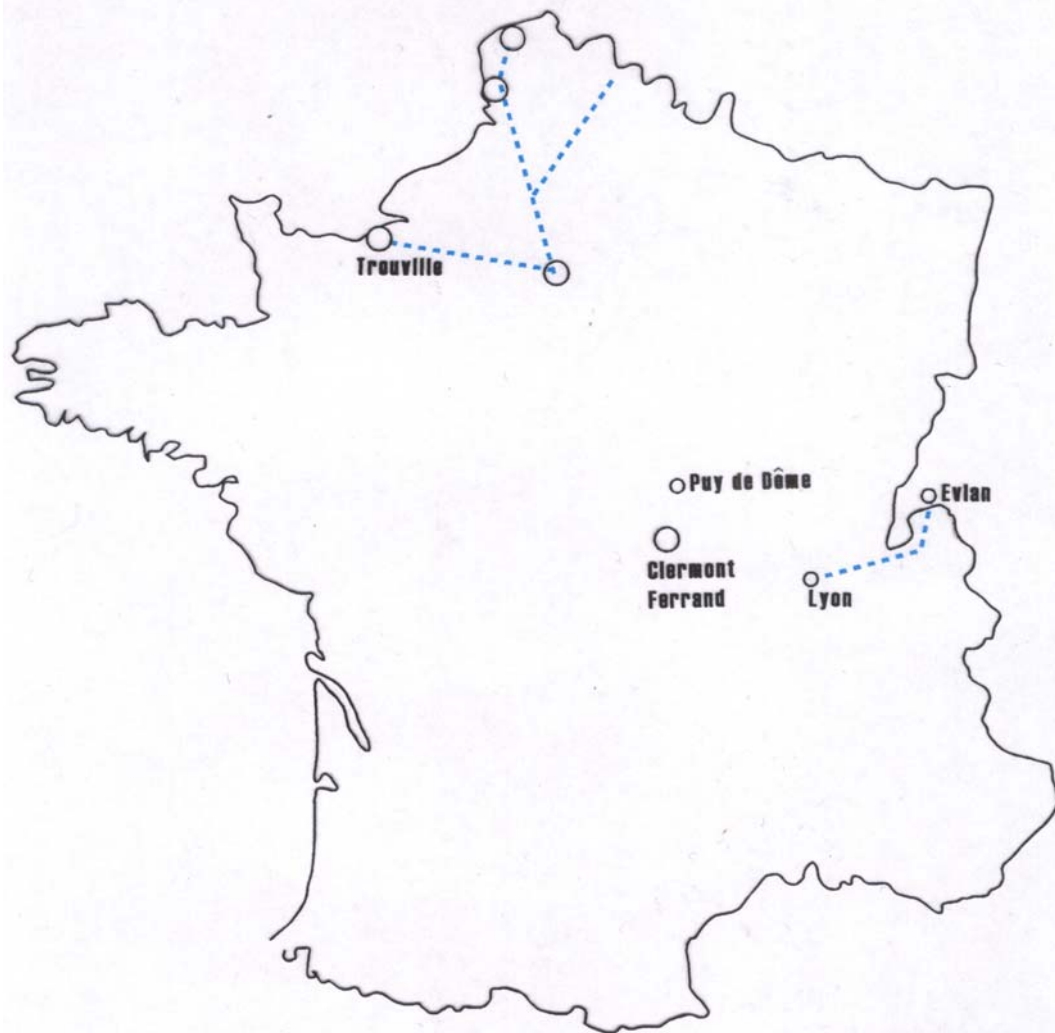
³⁶⁴ Ebd.

³⁶⁵ Ebd.

³⁶⁶ Lainé 1932, S. 1-2

FRANKREICH 1933

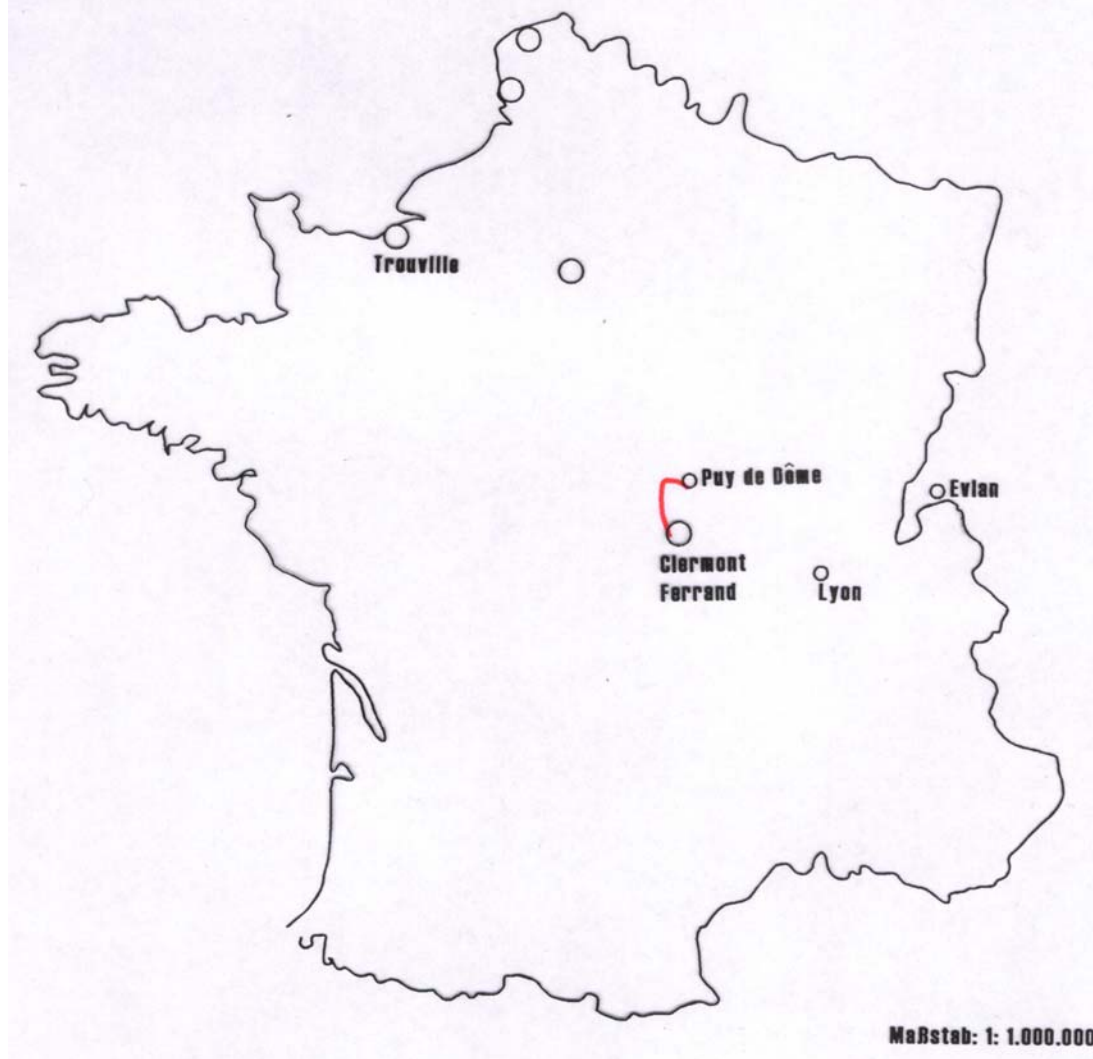
- geplante Autobahnen



Maßstab: 1: 1.000.000

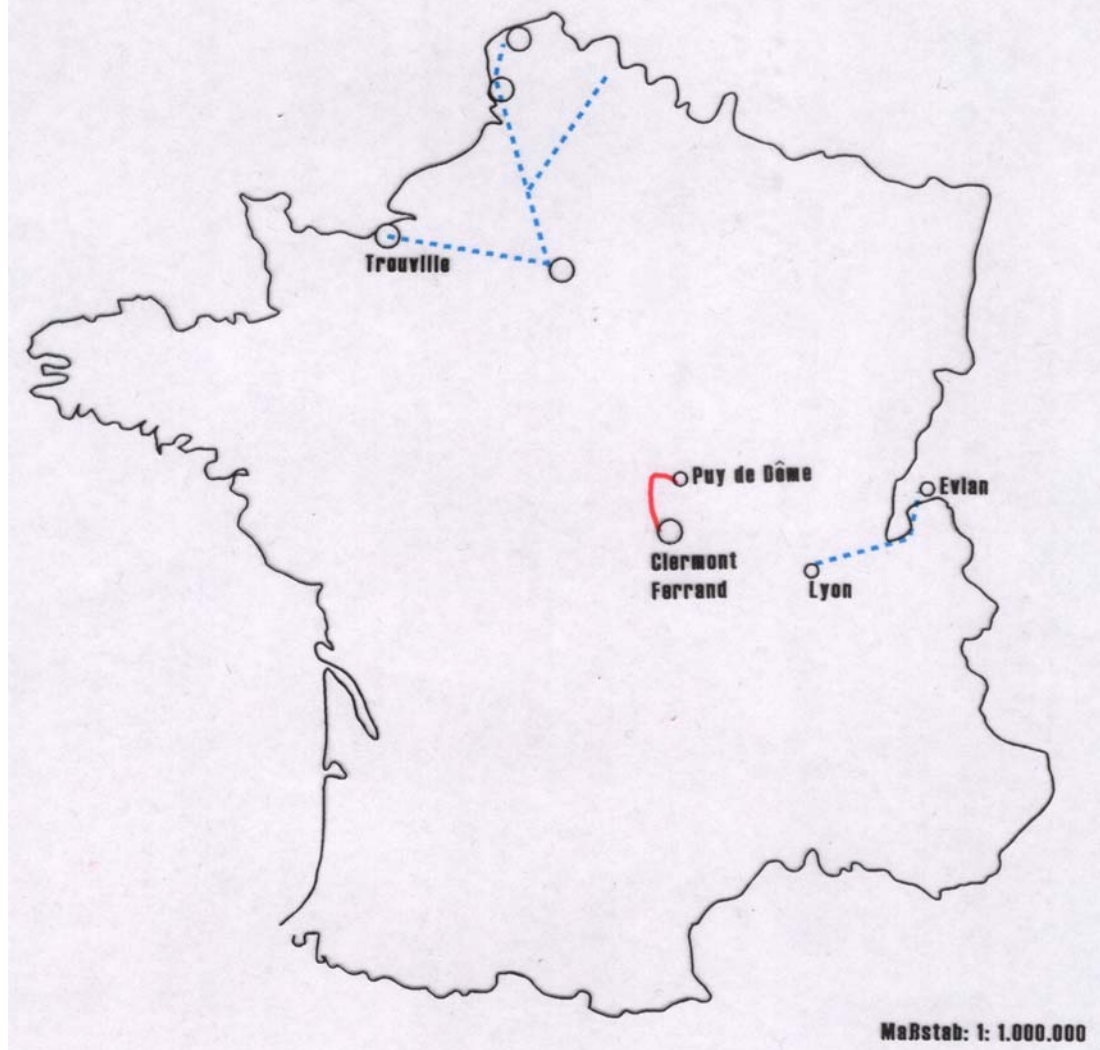
FRANKREICH 1933

- realisierte Autobahn



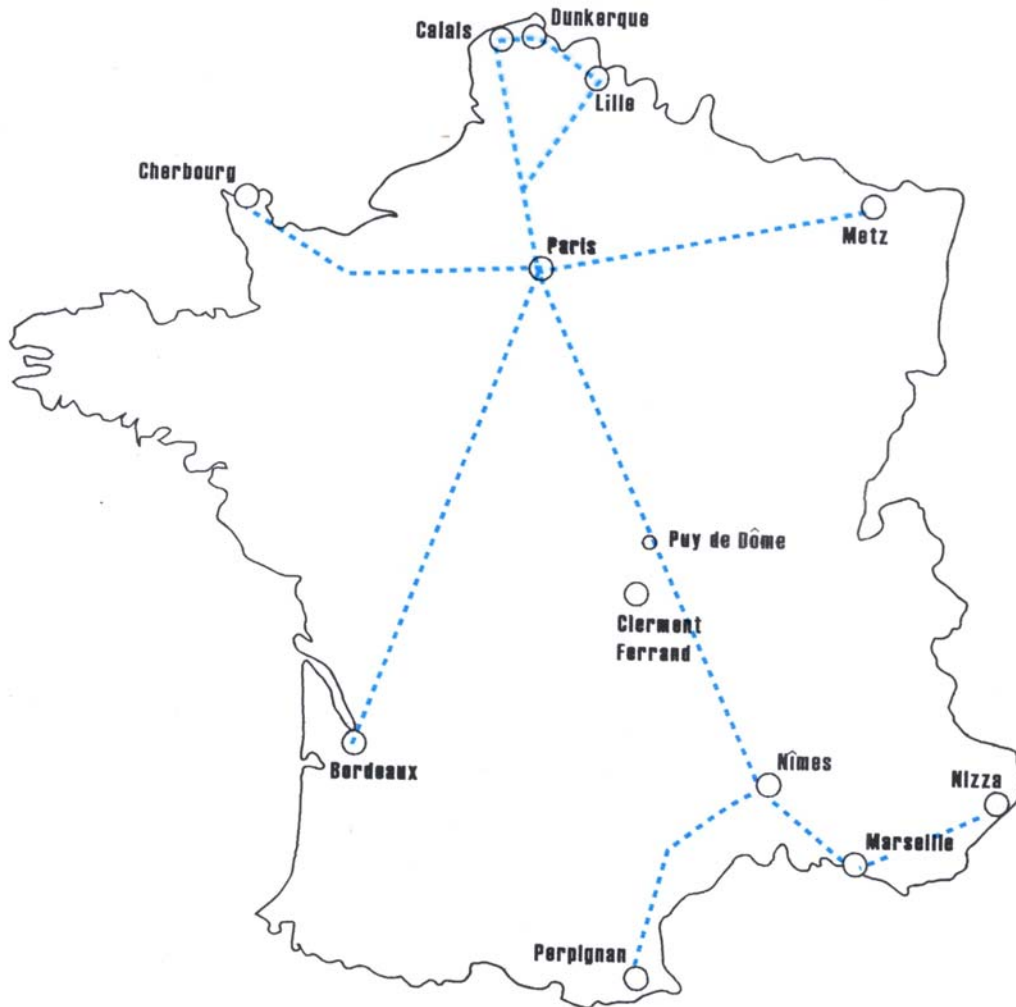
FRANKREICH 1933

- realisierte Autobahn
- geplante Autobahnen



FRANKREICH 1933

- Autobahnnetz der C. A. R.



Maßstab: 1: 1.000.000

Wären die hier dargestellten Autobahnen gebaut worden, hätte Frankreich zu Beginn der dreißiger Jahre über ca. 750 Autobahnkilometer verfügt. Für Lainé sollten diese nur der Beginn, „de la construction nécessaire d’un réseau français et européen“³⁶⁷ sein. Aus diesem Grunde erarbeitete die Compagnie des Autoroutes (C.A.R.) Pläne für Autobahnen von Paris nach Bordeaux, Marseille und Metz (vgl. Abb. 22). Von der Côte d’Azur sollten Küstenautobahnen nach Spanien und Italien führen, und im Norden waren Anbindungen an die Hafraba in Deutschland³⁶⁸, nach Belgien, Holland und England vorgesehen. Obwohl die Autobahnprojekte zu Beginn der dreißiger Jahre noch nicht bis ins Detail ausgearbeitet waren³⁶⁹, werden sie in der folgenden Abbildung über eine Frankreichkarte mit der bestehenden Autoroute du Puy-de-Dôme projiziert, da sie einen weiteren Beleg dafür geben, daß in Frankreich vor 1933 der Bau von Autobahnen thematisiert wurde.³⁷⁰

Ausgehend von dem Zentrum Paris sah die Planung der C.A.R.-Autobahnen in allen Landesteilen Frankreichs vor, wobei an den Landesgrenzen Anschlüsse in die Nachbarländer bestehen sollten. In der Diskussion um ein internationales Autobahnnetz spielte dann Frankreich, hauptsächlich in der Person Albert Thomas‘, eine herausragende Rolle.³⁷¹

Zusammenfassend ist festzuhalten, daß es in Frankreich im Vergleich zu Italien und auch Deutschland nur wenig Aktivitäten in Bezug auf den Autobahnbau gab. Dennoch hatte Frankreich bereits 1926 eine erste Nur-Autostraße und bis 1933 waren zahlreiche Autobahnprojekte in Planung. Die Behauptung, man habe sich in Frankreich erst nach dem Zweiten Weltkrieg ernsthaft mit der Frage des Baus von Autobahnen beschäftigt, ist demnach nicht haltbar. Zwar zeigte sich, wie Thomas darlegt, ein wesentlicher Teil der Straßenbauingenieure kaum interessiert an dem Thema ‚Autobahnbau‘, aber „un certain nombre de techniciens de la route, d’industriels et de personnalités politiques ont compris tout l’intérêt qu’il y avait à

³⁶⁷ „des Baus eines notwendigen französischen und europäischen Netzes [Autobahnnetzes]“ (Lainé 1932, S. 1).

³⁶⁸ Vgl. Kapitel 3.3.1

³⁶⁹ Thomas 1931c, S. 273

³⁷⁰ Im Zusammenhang mit der internationalen Anbindung französischer Autobahnen wurde dem Bureau International in Genf 1931 ein skizzenhaftes Projekt eines 5000 km langen französischen Autobahnnetzes vorgelegt. (Vgl. hierzu Kapitel 3.3.4).

³⁷¹ Vgl. Kapitel 3.3.4

réaliser dans le plus bref délai un réseau d'autoroutes (...).³⁷² Gefördert wurde die Idee des Autobahnbaus vor allem von der Anfang der dreißiger Jahre unter der Ägide von Lucien Lainé gegründeten Compagnie des Autoroutes (C.A.R.), die die Vorteile des Baus von Autobahnen für Frankreich in der dadurch zu erwartenden ökonomischen Prosperität und einer bedeutenden Zunahme des Tourismus sah.³⁷³

³⁷² "eine gewisse Zahl an Straßenbaufachleuten, Industriellen und Politikern haben die Bedeutung erkannt, die darin lag in kürzester Zeit ein Autobahnnetz zu realisieren (...)." (Übers. v. Verf.) (Thomas 1931c, S. 273).

³⁷³ Lainé 1929, S.193

3.3.4 Die internationale Diskussion um den Autobahnbau und die Planungen europäischer Autobahnnetze vor 1933

Zu Beginn der dreißiger Jahre wurde der Bau von Autobahnen auch im internationalen Kontext diskutiert, denn die Protagonisten des Autobahnbaus waren davon überzeugt, daß die Autobahnen „par leur nature un caractère international“³⁷⁴ hätten. Mit zunehmender Zahl nationaler Autobahnplanungen festigte sich die Idee, diese in einem europäischen Autobahnnetz zusammenzuführen,³⁷⁵ eine Auffassung, die sich auch in den Planungen der Hafraba in Deutschland,³⁷⁶ den Visionen des Italieners Puricelli³⁷⁷ und dem Projekt für ein internationales Autobahnnetz der französischen Compagnie des Autoroutes (C.A.R.)³⁷⁸ widerspiegelte. Neben verkehrsstrategischen und wirtschaftlichen Faktoren, zu denen auch die Zunahme des Tourismus gehörte, verband man zu Beginn der dreißiger Jahre mit dem Bau eines internationalen Autobahnnetzes große friedenspolitische Hoffnungen. Weiterhin spielte der Wunsch der Befürworter des Autobahnbaus eine besondere Rolle, mit dem Bau von Autobahnen einen Beitrag zur Senkung der Arbeitslosigkeit leisten zu können.³⁷⁹

Bei den nachfolgenden Ausführungen steht die Frage im Vordergrund, ob bei der zumindest visionären Überwindung nationalstaatlicher Grenzen auch Konsequenzen für die landschaftliche Gestaltung thematisiert wurden. Die folgenden Informationen über die weitgehend unbekannt internationalen Kongresse der Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (AIPCR) und der Congrès Internationaux des Autoroutes (C.I.A.) dienen auch als wichtige Grundlagen für nachfolgende Analysen.

Die internationale Bedeutung, die dem Straßenbau angesichts aufkommender Motorisierung zufiel, wurde sehr früh erkannt.³⁸⁰ Wie bereits in Kapitel 3.1 erwähnt, fand schon 1908 in Paris der erste von der AIPCR organisierte internationale Straßenkongreß statt, auf dem vorrangig das Problem der Staubentwicklung auf den Straßen

³⁷⁴ „von Natur aus einen internationalen Charakter“ (Übers. d. Verf.). (Nyffeler 1931, S. 2).

³⁷⁵ Kaftan 1955, S. 183

³⁷⁶ Vgl. Kapitel 3.3.1

³⁷⁷ Vgl. Kapitel 3.3.2

³⁷⁸ Vgl. Kapitel 3.3.3

³⁷⁹ Vgl. Heckmann-Strohkark 1999, S. 22-34

³⁸⁰ Redtmann 1918, S. 125

diskutiert wurde. Im Anschluß an dieses Treffen wurde im Jahre 1909 die Vereinigung der AIPCR gegründet³⁸¹, zu deren Aufgaben es gehörte, die internationale Zusammenarbeit dauerhaft zu gewährleisten und in regelmäßigen Zeitabständen internationale Kongresse zum Thema Straßenbau zu veranstalten.³⁸²

In der folgenden Tabelle werden die Internationalen Straßenkongresse der AIPCR von 1908 bis 1934 mit den jeweiligen Themenschwerpunkten aufgeführt.

Tab. 9: Die internationalen Straßenkongresse der AIPCR von 1908 bis 1934³⁸³

Internationale Straßenkongresse	Datum	Teilnehmerstaaten und Teilnehmerzahl	Themenschwerpunkte
Paris	11.10. bis 18.10. 1908	33 Nationen 2.411 Teilnehmer	Staubentwicklung auf den Straßen verursacht durch das Automobil.
Brüssel	31.07. bis 07.08. 1910	38 Nationen 2.118 Teilnehmer	Anpassung des Straßenbelags an die Anforderungen des Autos.
London	23.06 bis 27.06. 1913	52 Nationen 3.793 Teilnehmer	Internationale Verkehrsregelungen.
Sevilla	07.05. bis 16.05. 1923	55 Nationen 1.891 Teilnehmer	Verkehrsregelung; Zusammensetzung des Straßenbelags.
Mailand	06.09. bis 13.09. 1926	72 Nationen 3.427 Teilnehmer	Bau von Autobahnen in Europa. ‚Landschaft‘ wird thematisiert.
Washington	06.10. bis 11.10. 1930	85 Nationen 3.380 Teilnehmer	Verkehrsregelung, Finanzierung des Straßenbaus, Straßendecken.
München	03. bis 19.09. 1934	83 Nationen 4.095 Teilnehmer	Probleme des aktuellen Straßenbaus, Reichsautobahnen.

Von den vor 1933 organisierten Kongressen war nur der fünfte Kongreß im Jahre 1926 in Mailand ausschließlich dem Thema Autobahnbau gewidmet. Dabei wurden in verschiedenen Vorträgen auch Themen zur landschaftlichen Gestaltung entlang der Autobahnen erörtert. Diese werden in Kapitel 5.1 dargestellt.

³⁸¹ Die Association Internationale des Congrès Permanentes de la Route (AIPCR), mit Sitz in Paris wurde am 29. April 1909 offiziell gegründet. (Naud 1969, S. 16). Der Sitz der AIPCR befindet sich auch heute noch in Paris (Grande Arche Paroi Nord, Niveau 1, 92055 Paris La Défense Cedex 04). Die AIPCR hat Mitgliedskomitees in allen Mitgliedsstaaten. In Deutschland ist es die Forschungsgesellschaft für Straßenwesen e.V. (FGSV) mit Sitz in Köln und in Italien die Azienda Nazionale Autonomia della Strada (ANAS) mit Sitz in Rom.

³⁸² Der für 1916 in München geplante Kongreß fand wegen des Ersten Weltkrieges nicht statt (Euting 1931, S. 21-29), und erst 1923 wurde der vierte AIPCR-Kongreß in Sevilla organisiert. An diesem durften Deutschland und Österreich nicht teilnehmen, da sie zu dem Zeitpunkt noch keine Mitglieder des Völkerbundes waren und die Teilnahme an wissenschaftlichen Fachtagungen von dieser Mitgliedschaft abhängig war. (Brix 1925, S. 54).

³⁸³ Die Informationen entstammen den Kongreßunterlagen aus dem Archiv des AIPCR in Paris und aus: Naud 1969, S. 15-28.

Neben der Fachtagung hatten die Kongreßteilnehmer in Mailand Gelegenheit, die 1924 eingeweihte Autostrada Milano-Laghi zu besichtigen. Über die von Puricelli geleitete Exkursion heißt es im Tagungsband: „Les congressistes parcoururent avec un intérêt et une satisfaction que doublait le plaisir d’une excursion sous un soleil radieux, le long ruban de l’Autostrada qui, de Milan à Varese, traverse une zone de grande activité industrielle, et offre des panoramas splendides.“³⁸⁴

Der Verweis auf die von der Autobahn aus zu sehenden Panoramen zeigt, daß die Mitreisenden die Ausblicke in die Umgebung, die sich ihnen von der Autobahn aus boten, registriert haben. In der Exkursionsbeschreibung sprach man auch von Panoramen, was darauf hinweist, daß der Blick in die ‚Landschaft‘ auf Teilen der Autobahn unverstellt und frei war. Genaue Beschreibungen des Gesehenen finden sich in der Exkursionsbeschreibung jedoch nicht.

Während auf den AIPCR-Kongressen hauptsächlich allgemeine Aspekte des Straßenbaus thematisiert und theoretisch erörtert wurden, wollten die Protagonisten des Autobahnbaus mit der Gründung des Bureau International des Autoroutes (B.I.A.R.) im Sommer 1931 in Genf³⁸⁵ eine dauernde Einrichtung schaffen „für das Studium und die Verwirklichung eines internationalen Autostrassennetzes“³⁸⁶. So fand bereits vom 31. August bis zum 2. September 1931 in den Räumen des Internationalen Arbeitsamtes B.I.T.³⁸⁷ in Genf der erste Internationale Autobahnkongreß statt.³⁸⁸ Neben

³⁸⁴ „Mit Interesse und Zufriedenheit, die durch den strahlenden Sonnenschein noch verdoppelt wurden, fuhren die Kongreßteilnehmer auf dem langen Band der Autobahn, das von Mailand nach Varese eine Industriezone durchquert und herrliche Panoramen bietet.“ (Übers. d. Verf.) (AIPCR 1927, S. 245).

³⁸⁵ Aus den Archivunterlagen ist nicht genau zu rekonstruieren, wann genau das Bureau Internationale des Autoroutes (B.I.A.R.) seine Arbeit aufgenommen hat. Bis zur Gründung der Organisation Internationale des Autoroutes (O.I.A.R.) auf dem zweiten Autobahnkongreß am 20.4.1932 wurden die Bezeichnungen B.I.A.R. und O.I.A.R. oftmals parallel verwendet. (O.I.A.R. 1932c, S. 13). Zu den Zielen der O.I.A.R. heißt es in den Statuten: Der Verein „bezweckt die Förderung der moralischen und finanziellen Zusammenarbeit von Staat und Privatinitiative in allen Autostraßenfragen, (...) die Schaffung der technischen, wirtschaftlichen, rechtlichen und sozialen Unterlagen für den Bau von Autostraßen (...) und ein einheitliches und harmonisches internationales Vorgehen wird erstrebt, unbeschadet der Notwendigkeit, weitgehend auf die nationalen Besonderheiten Rücksicht zu nehmen.“ (O.I.A.R. 1932c, S. 4-5).

³⁸⁶ Lainé 1931a, o.S.

³⁸⁷ Am 11. April 1919 wurde das Internationale Arbeitsamt (IAO) in Genf gegründet. Teil dieser Organisation ist das BIA (Bureau International du Travail). (Vgl: Bartolomei de la Cruz/ Euzéby 1997).

³⁸⁸ Zu den internationalen Autobahnkongressen vgl. Heckmann-Strohkark 1999. In seiner Eröffnungsrede wies der Direktor des Internationalen Arbeitsamtes, Albert Thomas, auf die Bedeutung hin, die ein europäisches Autobahnnetz für die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit seiner Meinung nach habe. Der Bau von Autobahnen gehörte zu dem von Thomas im Jahre 1931 vorgelegten Programm der „grands travaux publics européens“ („öffentliche europäische Großprojekte“) (Übers. d. Verf.)

Regierungsvertretern europäischer Staaten³⁸⁹ nahmen an dem Kongreß Delegierte von Autobahngesellschaften, Straßenbauingenieure, Techniker sowie Abgesandte großer nationaler und internationaler Organisationen aus den Bereichen Wirtschaft, Verkehr und Tourismus teil. Ein wichtiges Ziel des ersten Internationalen Autobahnkongresses war die Erarbeitung eines „plan d’ensemble du réseau international d’autoroutes“³⁹⁰, bestehend aus nationalen Autobahnprojekten. Am Ende des Genfer Kongresses wurde dann ein entsprechender Plan vorgestellt, den man möglichst schnell realisieren wollte, um auf diese Weise in ganz Europa viele Arbeitsplätze zu schaffen.

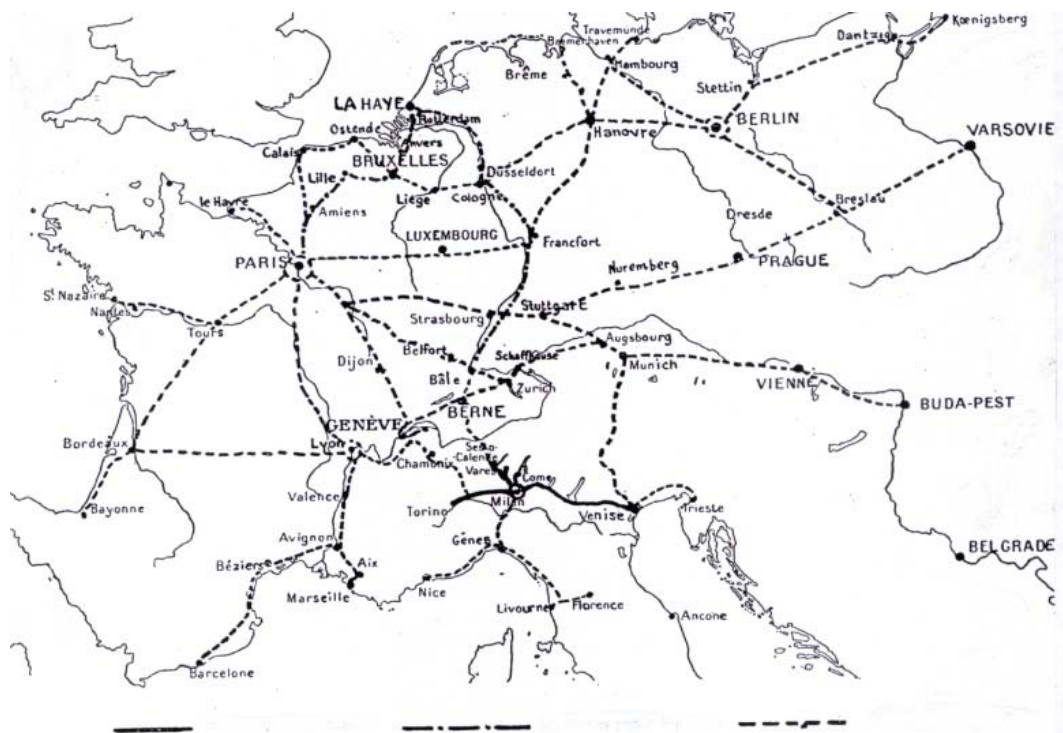


Abb. 23: Schema eines europäischen Autobahnnetzes, Genf 1931³⁹¹

- _____ realisierte oder in Bau befindliche Autobahnen
- . -. . in erster Linie zu bauende Autobahnen
- - - - - später zu bauende Autobahnen

(Anonymus 1931: Le Congrès International des Autoroutes confirme les vues et propositions du Directeur du B.I.T., S. 7).

³⁸⁹ Teilnehmerstaaten waren: Schweiz, Frankreich, Deutschland, Italien, Belgien, Holland, Polen, Jugoslawien, Bulgarien, Liechtenstein (Thomas 1931b, S. 304).

³⁹⁰ „umfassenden Plans für ein internationales Autobahnnetz“ (Übers. d. Verf.) (B.I.A.R. 1931).

³⁹¹ Thomas 1931b, S. 314

Obwohl hier alle realisierten und geplanten Autobahnen aufgeführt sein sollten, fehlten u.a. die zu diesem Zeitpunkt bereits in Bau befindliche Autobahn Köln–Bonn³⁹² sowie einige italienische Autostrade.³⁹³ Das Schema eines europäischen Autobahnnetzes macht die Dimensionen deutlich, in denen bereits 1931 über nationalstaatliche Grenzen hinweg Autobahnen geplant wurden. Voller Optimismus wollte man den Bau des internationalen Autobahnnetzes vorantreiben, und schon knapp acht Monate nach dem ersten Kongreß berief das B.I.A.R. den Zweiten Congrès International des Autoroutes vom 18. bis 20. April 1932 in Mailand ein.³⁹⁴ Die italienischen Gastgeber nutzten diese Gelegenheit, Mussolini als Avantgardisten des Autobahnbaus in Europa zu feiern.³⁹⁵ Dabei wurde jedoch kein Wort verloren über die mittlerweile offenkundig gewordene ablehnende Haltung der italienischen Faschisten gegenüber dem Bau eines internationalen Autobahnnetzes.³⁹⁶ Ein wesentlicher Grund für diese ablehnende Haltung ist sicherlich darin zu sehen, daß sich die in einen internationalen Kontext eingebundene Autostraße nicht mehr als genuin nationale Leistung inszenieren ließ.³⁹⁷

Das Ziel des zweiten europäischen Autobahnkongresses war die möglichst schnelle Realisierung des auf dem ersten Kongreß erarbeiteten internationalen Autobahnnetzes, wobei vor allem Probleme der Finanzierung im Mittelpunkt der Diskussion standen. Wie in Genf waren auch hier wieder Repräsentanten diverser Tourismusverbände vertreten.³⁹⁸ Neben Fachvorträgen wurden Exkursionen zu den Autobahnen Mailand–Bergamo–Brescia und der im Bau befindlichen Autobahn Mailand–Turin organisiert.³⁹⁹

³⁹² Vgl. Kapitel 3.3.1

³⁹³ Vgl. Kapitel 3.3.2

³⁹⁴ O.I.A.R. 1932a

³⁹⁵ O.I.A.R. 1932b

³⁹⁶ Auch der nationalsozialistische Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen Fritz Todt erwähnte in seinem im Dezember 1932 erschienenen ‚Braunen Bericht‘ mit keinem Wort eine zukünftige Anbindung der Reichsautobahnen an ein internationales Autobahnnetz. (Todt 1932). Dagegen verwies Todt auf den propagandistischen Wert eines nationalen Autobahnprogramms für den NS-Staat, bei dem die internationale Staatengemeinschaft keine Rolle spielte. (Vgl. Schütz/ Gruber 1996).

³⁹⁷ Vgl. Heckmann-Strohkark 1999, S. 43-44. Mussolini erklärte als wichtigen Teil seines politischen Programmes bereits 1921: „Der Faschismus kann die historische Tatsache der Entwicklungen der wirtschaftlichen Organisationen nicht abstreiten, aber er will diese Entwicklungen den nationalen Zielen einordnen. Diese gemeinsame Organisation zueinander hin wird gefördert als Ausdruck der nationalen Solidarität und als Mittel zum Aufbau der Produktion. Nationale Interessen und Produktion haben außerordentlich viele gemeinsame Ausgangspunkte und Ziele.“ (Schenck 1933, S. 15) (vgl. auch Kapitel 3.1.).

³⁹⁸ Anonymus 1932: Autostraßenbau gegen Arbeitslosigkeit, o.S.

³⁹⁹ O.I.A.R. 1932d

Als Tagungsort des nächsten Autobahnkongresses wurde für das Folgejahr Frankfurt a.M., Sitz des Hafraba e.V., bestimmt.⁴⁰⁰ Aus welchen Gründen der dritte Kongreß jedoch nicht stattgefunden hat, ist weder aus den Materialien des B.I.T. in Genf noch aus denen des Stadtarchivs in Frankfurt a. M. zu rekonstruieren.⁴⁰¹ „Die Welt solle durch den Bau von Autobahnen wieder neuen Schwung erhalten in Richtung des Guten und zum Wohlergehen aller Nationen“⁴⁰², lautete der Appell Albert Thomas‘ zum Abschluß des letzten Internationalen Autobahnkongresses. Es kam anders.⁴⁰³

Zusammenfassend kann festgehalten werden, daß der Bau von Autobahnen Ende der zwanziger und zu Beginn der dreißiger Jahre zunehmend auch im internationalen Kontext diskutiert wurde, während das Interesse der allgemeinen Öffentlichkeit am Autobahnbau noch gering war.⁴⁰⁴ Allerdings konnten die Protagonisten zu diesem frühen Zeitpunkt ihre Idee eines europäischen Autobahnnetzes noch nicht verwirklichen, da, nach Kaftan, alle Versuche, die internationale Zusammenarbeit zu institutionalisieren, an politischen und wirtschaftlichen Schwierigkeiten scheiterten.⁴⁰⁵ Wie bei den Planungen von Autobahnen in Frankreich und Italien, waren auch auf den internationalen Autobahnkongressen Vertreter der Tourismusbranche anwesend⁴⁰⁶,

⁴⁰⁰ In der Frankfurter Zeitung war über den Mailänder Autobahnkongreß zu lesen: „Im Mailänder Kongreß hat man begeisterte Worte gehört, das neugegründete internationale Amt wird unverzüglich seine Tätigkeit aufnehmen, um dem kommenden Kongreß, der im nächsten Frühjahr in Frankfurt am Main stattfinden wird, einen ersten eingehenden Bericht unterbreiten zu können.“ (Anonymus 1932: Der zweite Autostraßenkongreß in Mailand, o.S.).

⁴⁰¹ Es kann vermutet werden, daß die O.I.A.R., ungeachtet des auf dem Kongreß verbreiteten Optimismus, die Finanzierung für ein europäisches Autostraßennetz nicht organisieren konnte und damit die gesamte Initiative erlosch. Einen Hinweis darauf findet sich bei Kaftan, der bemerkte, daß Piero Puricelli „nicht nur die Kongresse, sondern auch die aus der vorübergehenden Tätigkeit des B.I.A.R. und O.I.A.R. entstanden Ausgaben nahezu allein finanziert habe. Obgleich Puricelli ein vermöglicher Mann war, mußten ihm diese Ausgaben ohne Erfolg eines Tages zuviel werden.“ (Kaftan 1955, S. 187–189). Bestätigt wurde diese Vermutung in einen anonymen Brief an das Deutsche Generalkonsulat in Mailand vom 5.12.1927, in dem zu lesen ist, daß Puricelli umfangreiche technische Vorarbeiten zur Erstellung eines Sanierungskonzeptes für das italienische Straßennetz auf eigene Kosten durchgeführt habe. (Anonymus 1927: Neu-Organisation des italienischen Strassen-Wesens S. 1).

⁴⁰² Thomas 1932, S. 12

⁴⁰³ Heckmann-Strohark 1999, S. 44

⁴⁰⁴ Einen Hinweis hierauf geben die geringen Teilnehmerzahlen auf den Internationalen Autobahnkongressen in Genf und Mailand. Während 1931 in Genf nur etwa sechzig Teilnehmer gezählt wurden, nahmen in Mailand immerhin bereits mehr als 200 Interessenten an dem Kongreß teil. (Anonymus 1932: Der Autostraßengedanke am Internationalen II. Kongreß in Mailand, o.S.).

⁴⁰⁵ Kaftan 1995, S. 189

⁴⁰⁶ In verschiedenen Plänen konzentrierte sich Puricelli seit 1927 auf die Erarbeitung eines europäischen Autobahnnetzes, wobei es ihm hauptsächlich auf den Ausbau von Nord- Südverbindungen ankam. (Puricelli 1927, S. 7). Eine letzte Fassung eines internationalen Autobahnnetzes veröffentlichte Puricelli im Jahre 1935. In diesem Entwurf sah er den Bau von insgesamt 37.176 Autobahnkilometer vor (ebd.). Da in diesen Planungen Nordeuropa nur peripher berücksichtigt wurde, kritisierte Kaftan Puricellis Plan als unausgegoren. (Kaftan 1955, S. 189). Dessen ungeachtet war Puricelli von der Durchführbarkeit seines Planes überzeugt und gründete das ‚Internationale Amt für Autobahnen‘ (ASA) das die technische Leitung des Autobahnbaus übernehmen sollte, wohingegen die materielle

denn über die Autobahnen sollten bereits bestehende Touristenorte für Automobilreisende besser zugänglich gemacht werden und neue ‚Landschaften‘ für den Tourismus entdeckt werden. Dabei wurde der Begriff ‚Landschaft‘ während der Kongresse nicht verwendet.

Durchführung der Projekte Sache der einzelnen Staaten sein sollte. (Anonymus 1933: Autobahn-Umschau. Einzelheiten des Puricelli-Plans eines europäischen Autobahnnetzes, S. 15). Ob die ASA aber jemals ihre Arbeit aufgenommen hat, ist unklar. Konnte Puricelli zu Beginn der zwanziger Jahre seinen Traum der italienischen Autostrade verwirklichen, so blieb ihm die Erfüllung seines Wunsches hinsichtlich eines internationalen Autobahnnetzes versagt. In Deutschland legte Anfang der dreißiger Jahre Stadtbaurat Golder-Wetzlar, Mitglied des Verwaltungsrates und Technischen Ausschusses des Hafraba e.V., seinen Plan für ein mitteleuropäisches Autobahnnetz vor, welches Golder-Wetzlar ausgehend von der Hafraba-Autobahn entwickelte. (Golder-Wetzlar, 1930, S. 1-3). Auch in Frankreich wurde schon 1927 von dem Ingenieur Kern-Marsaud ein Projekt für ein internationales Autobahnnetz erarbeitet. (Anonymus 1927: Une conférence sur les Routes Modernes et les Autoroutes à la Société des Ingénieurs civils, S.168). Darin sah Kern-Marsaud zunächst nur Verbindungen zu den französischen Nachbarstaaten Deutschland, Italien und die Schweiz vor, wohingegen Spanien als auch weiter entfernte Länder unberücksichtigt blieben.

4 Beim Bau der Autobahnen in Deutschland, Frankreich und Italien vor 1933 angewandte Gestaltungselemente und ihr Einfluß auf die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘

Nachdem im vorangegangenen Kapitel die vor 1933 in Deutschland, Frankreich und Italien realisierten und geplanten Autobahnen beschrieben wurden, werden nachfolgend die für die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ bedeutenden Gestaltungselemente der Autobahnen analysiert. In diesem Kontext werden die Verläufe der Streckenführungen, die Gestaltung der Autobahnbrücken sowie die der Rastplätze und deren Standortwahl behandelt. Des weiteren wird analysiert, inwiefern das Aufstellen von Streckenreklame entlang der Autobahnen auch unter dem Gesichtspunkt des gestalterischen Einflusses auf die Umgebung gehandhabt wurde. Schließlich interessiert, ob und unter welchen Prämissen die Bepflanzung entlang der Autobahnen vor 1933 in Deutschland, Frankreich und Italien diskutiert wurde, welche Gestaltungsideale man dabei verfolgte und ob hier möglicherweise zwischen der Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ der Autobahnreisenden und der außenstehender Betrachter unterschieden wurde.

Wegen der unvollständigen Quellenlage über den Autobahnbau vor 1933 basiert ein Teil der folgenden Analysen im wesentlichen auf der Interpretation von Fotografien, wobei für Italien nur wenige Originalfotografien ermittelt werden konnten. Bei den nachfolgend aufgeführten Abbildungen handelt es sich meist um Reproduktionen aus der Sekundärliteratur. Daraus ist auch die verschiedentlich mangelhafte Qualität der Abbildungen zu erklären.

Obwohl in den vorliegenden schriftlichen Dokumenten der Begriff der ‚Landschaft‘ im Zusammenhang mit dem Bau von Autobahnen weder in Italien und Frankreich noch in Deutschland häufig verwendet wurde, wird davon ausgegangen, daß Fragen der Gestaltung der Gegend um die Autobahn nicht unberücksichtigt blieben. Diese These kann dabei im wesentlichen durch die Interpretation der vorhandenen Bilddokumente unterstützt werden.

Zur Analyse der Frage, inwiefern bei der Gestaltung der Autobahnen auch die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ eine Rolle spielte und welche Landschaftsbilder möglicherweise inszeniert werden sollten, muß besonders auf den Aspekt der Geschwindigkeit hingewiesen werden. In einem zweiten Unterkapitel wird dieser daher gesondert behandelt. Zeitgenössische Reiseberichte und Projektbeschreibungen werden dahingehend untersucht, welche Aussagen sie zur veränderten Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ infolge der gestiegenen Reisegeschwindigkeit enthalten.

4.1 Analyse der Gestaltungselemente der Autobahnen vor 1933 unter besonderer Berücksichtigung der ‚Landschaft‘

Im nachfolgenden Kapitel werden die Gestaltungselemente Streckenführung, Brückenbau, Rastplätze, Streckenreklame und Bepflanzung sowohl der geplanten als auch der realisierten Autobahnprojekte in Deutschland, Frankreich und Italien vor 1933 analysiert. Dabei soll untersucht werden, welche Rolle ‚Landschaft‘ beim Bau der Autobahnen spielte und welche Bilder von ‚Landschaft‘ sich hinter den Projekten verbargen. Es wird in diesem Kapitel von der These ausgegangen, daß die Erhaltung alter Landschaftsbilder beim Bau der Autobahnen vor 1933 nicht gewollt war. Vielmehr sollten die Autobahnen sichtbare Zeichen des Fortschritts ein.

Es sei darauf hingewiesen, daß die Quellenlage zu den Kapiteln über den Brückenbau, die Rastplätze und die Streckenreklame nicht ausreichte, um alle Thesen fundiert zu belegen. Dieses gilt insbesondere für die Aussagen, die über Italien getroffen werden.

4.1.1 Die Linienführung der Autobahnen vor 1933

Der Streckenverlauf ist eines der entscheidenden Charakteristika von Autobahnen und prägt unmittelbar die betroffene Gegend. Nachfolgend wird untersucht, welche Kriterien für die Wahl der Streckenführung der Autobahnen in Deutschland, Frankreich und Italien vor 1933 ausschlaggebend waren und welche Rolle ‚landschaftsgestalterische‘ Überlegungen dabei spielten. Es wird hier von der These ausgegangen, daß ‚Landschaft‘ in den Diskussionen um den Linienverlauf der Autobahnen in keinem der untersuchten Länder von großer Bedeutung war.

Die folgenden Untersuchungen stützen sich auf Projektbeschreibungen und Fotografien der vor 1933 realisierten und geplanten Autobahnen. Der Einfluß politischer und wirtschaftlicher Entscheidungsträger auf den Linienverlauf der Autobahnen konnte aufgrund der unvollständigen Quellenlage nicht rekonstruiert werden. Mit Ausnahme der Autoroute du Puy-de-Dôme war die gerade Linienführung ein wesentliches Gestaltungsmerkmal aller vor 1933 realisierten und geplanten Autobahnen. Eindrücklich zeigt die Luftbildaufnahme der italienischen Autostrada Milano–Laghi aus dem Jahre 1925 dieses Prinzip des Streckenverlaufs.



Abb. 24: Luftbildaufnahme der Autostrada Milano–Laghi, 1925⁴⁰⁷

⁴⁰⁷ In: Puricelli 1925a, o.S.

Als weißes Band scheint die Autobahn, wie mit einem Lineal gezogen, ungeachtet topographischer und geographischer Gegebenheiten Mailand mit Varese, Como und dem Lago Maggiore zu verbinden. Sie teilt die Gegend in voneinander getrennte Fragmente⁴⁰⁸, die lediglich durch Unter- und Überführungen miteinander verbunden sind. Autobahnen prägen entscheidend den Raum, durch den sie führen, und damit auch die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘. Auch wenn die Luftbildaufnahme weder die Wahrnehmung von Autobahnreisenden noch die von außenstehenden Betrachtern wiedergibt, so ist sie doch ein Beleg für die Aussagen von Lassus, die dieser, siebzig Jahre nach dem Bau der Autobahn Milano–Laghi, auf Frankreich bezogen machte: „Ce nouveau réseau [des autoroutes] va modifier profondément notre culture paysagère, et nous donner une image inédite de notre pays.“⁴⁰⁹

Bestimmend für die Wahl der Geraden waren in Deutschland, Frankreich und Italien hauptsächlich wirtschaftliche Gründe, wie die Einsparung von Benzin- und Transportkosten und das Bestreben, „die Entfernungen zwischen einem Zentrum und dem anderen auf ein Minimum zu reduzieren.“⁴¹⁰ Um dies zu erreichen, sah der italienische Ingenieur Puricelli schon 1925 eine „vorwiegend geradlinige Führung“⁴¹¹ [der Autobahnen], die Ausschaltung von großen Steigungen, die Vermeidung der Durchquerung bewohnter Gebiete⁴¹² vor. Die Autobahnen sollten, wo immer möglich, an großen Stadtzentren vorbeiführen, wobei diese mittels Verbindungsstraßen mit den Autobahnen verbunden werden sollten. Auf dem Plan der Autostrada Bergamo–Brescia ist das Prinzip der Streckenführung zu erkennen.

⁴⁰⁸ Vgl. Lassus 1994b, S. 39

⁴⁰⁹ „Dieses Autobahnnetz wird unsere landschaftliche Kultur tiefgreifend verändern und uns ein neues Bild unseres Landes vermitteln.“ (Übers. d. Verf.) (ebd., S. 38).

⁴¹⁰ Puricelli 1927, S. 3-4

⁴¹¹ Der minimale Kurvenradius betrug auf den Autobahnen in Deutschland und Italien ca. 500 m, wobei dieser sich entsprechend der Steigung der Straße änderte. (Otzen o.J.(ca. 1927), S. 13; Mangarano/ Pellizzi 1970, S. 132.). So war bei einer Steigung von drei Prozent in Deutschland ein Kurvenradius von 2.000 m und in Italien von 3.000 m vorgesehen (ebd., S.7). Auf der Strecke Brescia–Bergamo wurden Kurven mit einem Radius bis zu 8.000 m angelegt. Entsprechende Zahlen für Frankreich sind mir nicht bekannt.

⁴¹² Puricelli 1927, S. 4

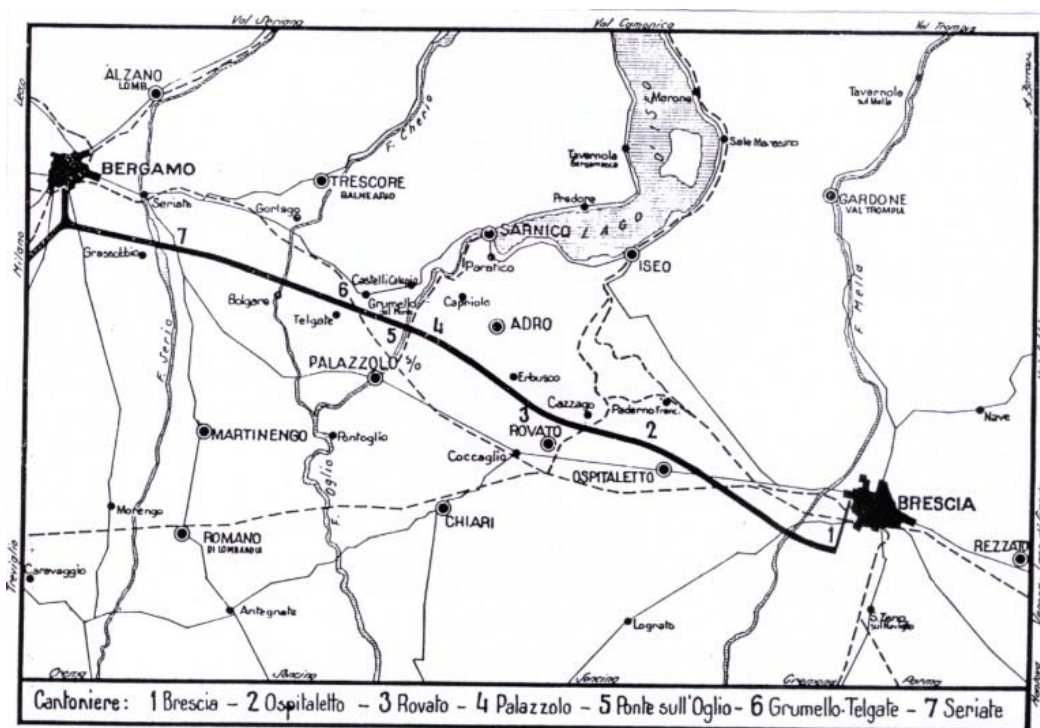


Abb. 25: Autostrada Brescia–Bergamo, 1931⁴¹³

Die 45 km lange Autostrada verläuft sowohl an kleineren Städten als auch an den größeren Städten Brescia und Bergamo vorbei, wodurch die Gesamtstrecke zwischen den beiden Städten im Vergleich zur Landstraßenverbindung erheblich verkürzt wird und die Autofahrer beachtliche Reisezeit einsparen konnten.⁴¹⁴

Die Verkürzung der Reisezeit war ein wichtiges Anliegen für den Bau von Autobahnen. Für die Autobahn Köln–Bonn wurde der Bevölkerung 1932 in einem Zeitungsartikel die Einsparung an Zeit im Vergleich zu den damals üblichen Verkehrsmitteln dargestellt. Während die Strecke Köln–Bonn dem Autor zufolge 1932 auf der Autobahn in nur 15 Minuten zurückgelegt werden konnte, benötigten der Schnelldampfer

⁴¹³ Alberti 1931b, S. 3

⁴¹⁴ Ebd., S. 4. Wieviel Reisezeit durch den Bau der Autobahn Brescia–Bergamo im Vergleich zur Landstraßenverbindung eingespart werden konnte, hat der Autor nicht angegeben. Ähnlich wie bei der Diskussion um den Bau von Eisenbahnen wurde das Phänomen der vermeintlichen Verkürzung der Entfernung zwischen zwei Orten A und B vereinzelt auch beim Bau der Autobahnen diskutiert. (Vgl. Kapitel 2.2). „Die Eisenbahn hat die Länder Europas zusammengedrängt. Sie ist ein Massentransportmittel, aber ihrer Geschwindigkeit sind Grenzen gesetzt und die Zeitdauer einer Eisenbahnreise ist gegenüber [dem] Auto (...) arg im Rückstand.“ (Kaftan 1932, S. 3). Kaftan erwähnte in seinem Artikel auch das Flugzeug als zukünftiges Transportmittel, das „die Grenzen unseres Erdteils zu einer Frage von Stunden werden“ (ebd.) läßt. „Die Welt wird immer kleiner, Entfernungen schrumpfen zusammen, die Menschen werden räumlich immer, näher aneinander gebracht.“ (Anonymus 1932: Eröffnung der modernsten Autostraße Europas. Bonn–Köln in 15 Minuten, o.S.).

120 Minuten, die Rheinuferbahn 43 Minuten und der Rheingoldexpress immerhin noch 25 Minuten.⁴¹⁵ Sogar im Vergleich zur Rheinuferbahn konnten also auf der Autobahn noch zehn Minuten eingespart werden, was für eine Strecke von nur 20 km Länge recht viel ist. In diesem Vergleich war die Fahrtzeit im Automobil auf der Landstraße nicht mit aufgeführt, die aber sicherlich erheblich höher war als diejenige auf der Autobahn, denn die Autofahrer mußten sich zusammen mit anderen Verkehrsteilnehmern (Fußgänger, Fuhrwerke, Radfahrer etc.) durch die engen Straßen und Dörfer quälen.⁴¹⁶

Die folgenden Luftbildaufnahmen der schnurgeraden, nicht befahrenen Autostraße Köln–Bonn zeigen eindrucksvoll, wie die gerade Linienführung dem Wunsch nach schnellem Fahren gerecht werden kann.



Abb. 26: Ausschnitt der Autobahn Köln–Bonn, Luftbildaufnahme 1932⁴¹⁷

⁴¹⁵ Ebd.

⁴¹⁶ Heinekamp, 1932, o.S.; vgl. Kapitel 3.1

⁴¹⁷ In: Anonymus o.J. (ca. 1932): Bonn in 6 ½ Minuten, o.S.



Abb. 27: Die Autobahn Köln–Bonn aus der Sicht eines Autofahrers, 1932⁴¹⁸

Die Bilder der geraden und leeren Autobahn strahlen eine dynamische Wirkung auf den Betrachter aus, und die Straße scheint zu einem Sinnbild von Bewegung und Fortschritt zu werden. Hier wird die Kongruenz der Symbolik der geradlinigen Autobahn mit der des Automobils zu Beginn des 20. Jahrhunderts deutlich.⁴¹⁹ Vor allem anhand von Abbildung 27, auf der die Autobahn aus der Sicht des Autofahrers dargestellt ist, kann der Wunsch nachempfunden werden, auf der Geraden möglichst schnell zu fahren.⁴²⁰ Martin Burckhardt erinnern diese schnurgeraden Autobahnen an Alleen französischer Parks und Gärten, die für ihn „in symbolischer Form, Antizipationen reiner Bewegung, (...) [und] genuine Vorläufer jener Straßen [sind], auf denen nun wirklich Automobile verkehren.“⁴²¹ Le Corbusier beschrieb den Reiz, den

⁴¹⁸ In: Anonymus, Die Kraftwagenstraße Köln-Bonn, 6. August 1932, S. 55, Stadtbibliothek Bonn Ie 408

⁴¹⁹ Vgl. Kapitel 3.2

⁴²⁰ Virilio spricht in diesem Kontext gar von der vermeintlichen „Gewalt der Geraden“ (Virilio 1978, S. 35), ohne diese Aussage jedoch zu präzisieren. Der Franzose Paul Virilio (geb. 1932) ist Architekturprofessor und Urbanist. Seit Mitte der siebziger Jahre ‚philosophiert‘ er über die Geschwindigkeit und deren angebliche gesellschaftliche Folgen. Dabei geht er von den vagen Thesen aus, daß erstens ‚Alles‘ Geschwindigkeit sei, und zweitens diese die Wirklichkeit vernichte oder verschwinden ließe. Gekennzeichnet sind Virilios Ausführungen durch Übertreibungen und Verallgemeinerungen. Walther urteilt meiner Meinung nach völlig zu recht: „Was immer Virilio behandelt, sein Denken folgt den Imperativen der Vereinfachung und der Reduktion.“ (Walther 1998, S. 13).

⁴²¹ Burckhardt 1997, S. 192. Diese symbolische Verbindung ist zwar nachzuvollziehen, auch wenn weder die politischen noch die gesellschaftlichen Verhältnisse im absolutistischen Frankreich des 17. und 18. Jahrhunderts mit denen im Europa des beginnenden 20. Jahrhunderts zu vergleichen sind.

gerade Straßen auf Autofahrer ausüben können, sehr treffend mit den Worten: „la voiture est conduite par la route elle-même.“⁴²²

In direktem Zusammenhang mit dem Wunsch, schnell zu fahren, standen Fragen der Verkehrssicherheit, die man vor allem bei geraden Straßenverläufen am ehesten gewährleistet sah. Zur Eröffnung der Autobahn Köln–Bonn wurde deshalb darauf hingewiesen, daß die Straße so angelegt sei, „daß eine Verkehrssicherheit noch bei einer Geschwindigkeit von 120 St.-km gewährleistet ist.“⁴²³ Aus diesem Grunde wurde dann die Autobahn Köln–Bonn so gebaut, daß die Autofahrer zu jedem Zeitpunkt auf der 20 km langen Strecke eine freie Sicht von mindestens 300 Metern hatten.⁴²⁴ Daraus folgte, daß enge Kurvenverläufe vermieden wurden und die Strecke möglichst gerade verlief. Diese technischen Aspekte hatten Auswirkungen auf die Wahrnehmung der ‚Landschaft‘ entlang der Strecke. So schrieb ein unbekannter Anhänger der Autobahn: Das „Herz eines jeden Autofahrers lacht, wenn er auf diese Strecke [Autobahn Köln–Bonn] kommt. Hier kann er ‚aufdrehen‘. (...). Diese Neuanlage läßt alle Orte rechts und links liegen, nichts hindert den Fahrer, hier kann man den Wagen einmal ausfahren.“⁴²⁵ Der Autor beschreibt die Autobahn hier als eigenes System, in dem er unabhängig von der Umgebung und dem, was außerhalb geschieht, dahinrasen kann. Er nimmt die Orte entlang der Strecke zwar noch wahr, sie haben für ihn jedoch keine Bedeutung mehr. Diese Beschreibung des Fahrerlebnisses erinnert an das Gemälde ‚Trittico della velocità‘ des Futuristen Gerardo Dottori aus den Jahren 1926-1927⁴²⁶, in dem die ‚Landschaft‘ außerhalb der Autobahn im Strudel der Geschwindigkeit zu verschwinden droht. Ähnlich wirkt auch die Beschreibung des Fahrerlebnisses des anonym gebliebenen Autors auf der Autobahn Köln–Bonn, den einzig die Geschwindigkeit des Wagens und seine Fahrfreude interessieren. In dieser Darstellung findet sich ein Aspekt wieder, den die Futuristen als die „Schönheit der Geschwindigkeit“⁴²⁷ bezeichneten.

⁴²² „Der Wagen wird von der Straße selbst gesteuert (...).“ (Übers. d. Verf.) (Le Corbusier 1970, S. 48).

⁴²³ Anonymus 1932: Eröffnung der modernsten Autostraße Europas, o.S.

⁴²⁴ Pirlet 1932, o.S.

⁴²⁵ Anonymus 1932: Mit hundert und mehr klm. Geschwindigkeit über die neue Autostraße, o.S.

⁴²⁶ Vgl. Kapitel 2.3, Abb. 7

⁴²⁷ Marinetti 1972, S. 33

Auch Puricellis Aussage, „Automobil und Schnelligkeit seien auf der Autobahn miteinander verschmolzen“⁴²⁸, erinnert an Forderungen der futuristischen Künstler. Mit dem Bau der ersten Autostrade schien sich dann der futuristische Traum „von schnurgeraden Autobahnen“⁴²⁹ zu erfüllen. Zudem forderte Puricelli, daß das Bestreben des modernen Straßenbauers darin liegen müsse, „die Schnelligkeit dem immer rascher pulsierenden Rhythmus (...) des modernen Lebens“⁴³⁰ anzupassen. Die Realisierung dieser Vorstellungen war für Puricelli die Autostraße, die er ca. 1923 – also noch vor dem Bau der ersten Autostrada Milano–Laghi - in einem Modell idealtypisch darstellte.



Abb. 28: Autostrade Milano–Laghi. Modell einer Autobahn, ca. 1923⁴³¹

Das Modell zeigt eine schnurgerade Autostraße, die durch eine landwirtschaftlich geprägte Ebene führt. Die Topographie ähnelt sowohl der der Autostrada Milano–Laghi als auch der der Autobahn Köln–Bonn. Im Vorder- und Mittelgrund des Bildes ist zu erkennen, daß das die Umgebung prägende Gestaltungselement, die Alleenbepflanzung, auch bei der Anlage der Autobahn verwendet werden sollte. Entlang der Autostraße werden - bis ungefähr zur Mitte des Modells - die gleichen Alleebäume⁴³²

⁴²⁸ Puricelli 1927, S. 6. Diese Aussage des italienischen Ingenieurs erinnert an die Idee der Verschmelzung von Maschine und Geschwindigkeit, die auch bei den italienischen Futuristen zu finden ist. (Vgl. Kapitel 2.3).

⁴²⁹ Baumgarth 1966, S. 112

⁴³⁰ Puricelli 1927, S. 3-4

⁴³¹ Puricelli 1925a, o.S.

⁴³² Um welche Baumart es sich handelte, ist weder auf dem Modell zu erkennen, noch hat Puricelli diese in seiner Projektbeschreibung genannt (ebd.).

gepflanzt, die auch zur Unterteilung der Felder verwendet wurden. Dabei erscheint die Autobahn in der Mitte als deren bedeutendste Allee. Es entsteht so zunächst der Eindruck, die Autobahn sei zusammen mit der Umgebung entworfen worden, um ein einheitliches Landschaftsbild zu gestalten, mit der Autobahn als zentralem Bestandteil. In diesem Teil des Modells sieht es so aus, als hätten die bereits vorhandenen Allees auch die Wahl der schnurgeraden Linienführung der Autobahn bestimmt. In Abhängigkeit von der ‚Landschaft‘, durch die sie verläuft, schien als Trasse nur die Gerade möglich.

Je weiter der Blick jedoch zum Modellhorizont schweift, desto mehr entsteht der Eindruck, die Autostraße ‚liege auf‘ der ‚Landschaft‘ und hätte mit derselben kaum noch etwas zu tun. Hier wird, ähnlich der Luftbildaufnahme der Autostrada Milano–Laghi (vgl. Abb. 24) die Dominanz deutlich, mit der das weiße Band der Autostraße wie ein Pfeil über die Felder zu jagen scheint. Auch hierin erinnert das Modell an das Gemälde ‚Trittico della velocità‘ von Gerardo Dottori, auch wenn die Autobahn Milano–Laghi im Modell aus der Sicht der Vogelperspektive dargestellt wurde und Dottori bei der Darstellung der Autobahn und ihrer Umgebung die Vogelperspektive mit der Wahrnehmung des Autofahrers vermischt hatte. Das Modell der Autobahn Milano-Laghi stellt in idealisierter Weise sowohl die Dominanz der Autobahn in der landwirtschaftlich geprägten Gegend als auch deren Verbindung dar. Diese wurde hergestellt durch die alleinartige Anlage der Autobahn, die bereits in der Gestaltung des Agrarraums vorhanden war.

Bei den später realisierten italienischen Autobahnen findet sich von diesem Modell die gerade Linienführung wieder. Wie auch für das Autobahnmodell keine schriftlichen Erläuterungen zum Thema ‚Gestaltung der Autobahn in Abhängigkeit von der Umgebung‘ vorliegen, so wurde auch bei den realisierten Autobahnen diese Frage zumindest nicht schriftlich erörtert.⁴³³ Das Autobahnmodell zeigt jedoch, daß bei den

⁴³³ Der erste mir bekannte Bericht in Italien, in dem im Zusammenhang mit dem Autobahnbau der Begriff ‚Landschaft‘ erwähnt wurde, stammt aus den Jahren nach 1933, wobei das genaue Jahr nicht mehr zu verifizieren ist. Es ist der Bericht der Società Anonima Autovie Venete Trieste o.J. (ca. 1933): Ente Nazionale delle Autostrade Italiane, o.S. In diesem wird gefordert, durch den Autobahnbau die ‚Landschaft‘ zu verschönern und damit die Gegend touristisch interessant zu gestalten. Erwähnenswert in diesem Zusammenhang ist die Diskussion um den Bau, der Autostrada del Sole in Italien Ende der fünfziger Jahre, als der italienische Architekt Porcinai den ehemaligen Reichslandschaftsanwalt Alwin Seifert in der Frage der ‚landschaftlichen Gestaltung‘ der zukünftigen Autobahn um fachkundigen Rat bat. Ganz in der Tradition der nationalsozialistischen Landschaftsanwälte riet Seifert auch 1959 noch die ‚Autostrada zur ganz und gar italienischen zu machen, (...) [indem] Sie

Überlegungen zur Gestaltung der Autobahn diejenigen der Umgebung unberücksichtigt blieb.

Während für Italien keine schriftlichen Erklärungen vorliegen, in denen im Zusammenhang mit der Wahl der Linienführung der Autobahnen die Berücksichtigung von ‚Landschaft‘ verlangt wurde, gab es entsprechende Aufforderungen in Deutschland. So hieß es bereits in einem Schreiben des Hafraba e.V. vom 12. August 1926, in dem die Bedingungen für die Linienführung aufgeführt wurden, daß „die landschaftliche Schönheit der durchfahrenen Länder einen Anreiz zum Reisen bieten soll.“⁴³⁴ Wollte man diese Forderung erfüllen, bedeutete das, daß bei der Wahl der Linienführung einer Autobahn auch die Schönheit der Gegend durch die sie führen soll, mitberücksichtigt werden müßte. Das Reisen auf der Autobahn wurde vom Hafraba e.V. nicht nur als Fahren mit dem Ziel, möglichst schnell anzukommen, verstanden, sondern es wurde davon ausgegangen, daß die Autofahrer während ihrer Reise ‚Landschaften‘ wahrnehmen könnten. Genaue Angaben dazu, wie die ‚landschaftliche Schönheit‘ in der Planung von Autobahnen mitberücksichtigt werden sollte, wurden vom Hafraba e.V. jedoch nicht gemacht. Etwas deutlicher wurde hierzu in einem Zeitungsartikel aus dem Jahre 1927 gefordert, die „Route soll möglichst im Tale führen und dabei nicht des landschaftlichen Reizes der Hügel und Bergketten entbehren.“⁴³⁵ Diese Forderung bezog sich nicht auf ein bestimmtes Autobahnprojekt, sondern es handelte sich, wie auch in dem oben zitierten Hafraba-Schreiben von 1926, um theoretische Überlegungen zur Linienführung von Autobahnen. Dabei ging man davon aus, daß die geraden Autobahnen aus wirtschaftlichen und zeitökonomischen Gründen möglichst in der landschaftlich unattraktiveren Ebene verlaufen sollten. Die vermeintlich landschaftlich attraktiveren Berge und Hügel sollten wegen ihrer ‚landschaftlichen Reize‘ aber in der Ferne zu sehen sein.

Auch Vertreter des Heimatschutzes, wie z.B. Paul Schultze-Naumburg, vertraten diese Ansicht.⁴³⁶ So befürwortete Schultze-Naumburg eine gerade Straßenführung in der Ebene, und er räumte sogar ein, daß auch „schnurgerade Straßen sehr schön sein

[Porcinai] in den Ebenen zu ihren Seiten und in der Mitte gewaltige Plantanen heranwachsen lassen, im Hügelland in Olivenhaine und Weinberge betten und im Gebirge das wilde Gebüsche mit all seinen botanischen Kostbarkeiten quer über die Autostrada hinweglaufen lassen.“ (Seifert 1959, S. 206-207).

⁴³⁴ Anonymus 1926: Die Automobilstraße Hamburg–Frankfurt–Mailand, o.S.

⁴³⁵ Proschky 1927, o.S.

⁴³⁶ Schultze-Naumburg 1922, S. 31 ff. (Vgl. auch Kapitel 4.2).

können⁴³⁷, allerdings bildeten diese seiner Meinung nach innerhalb „freier Landschaft mit bewegtem Bodencharakter (...) Fremdkörper, die sich nimmermehr mit der Natur amalgamieren werden.“⁴³⁸ Für Schultze-Naumburg hatte eine freie ‚Landschaft‘, was immer das sei, per se ondulierende Wege und Straßen. Schultze-Naumburg konnte seine Haltung letztlich nicht begründen, und nur mittels eines Appells an die Gefühle der Adressaten sollten diese von der Unredlichkeit gerader Straßen ‚überzeugt‘ werden.⁴³⁹ Demnach seien gerade Straßen im hügeligen Gelände abzulehnen, weil man sich hier rein „gefühlsmäßig (...) sofort inne (...) [werde], daß hier zwei Arten von Rhythmus auftreten, die sich so wenig vereinigen lassen, wie Wasser und Öl. Es ist das eine Beobachtung, die (...) bei allen Arten von Kunstanlagen zu machen ist, und es ist deshalb für die Gestaltung der Landschaft von entscheidender Bedeutung, ob die Planung von dem Rhythmus der Landschaft ausgeht, oder ob sie ihm verständnislos gegenübersteht und sie ignoriert.“⁴⁴⁰ Auf diese Weise versuchte er, subjektiven Urteilen den Anschein von Allgemeingültigkeit zu verleihen.⁴⁴¹ Schultze-Naumburg⁴⁴² war auch überzeugt, daß „ein Fortschritt der Technik aus rein sachlichen Erwägungen oft wieder auf die Pfade alter Schönheit“⁴⁴³, nämlich zur ondulierenden Wegeführung zurückführen werde.⁴⁴⁴ Für die Heimatschützer war die vermeintlich ursprüngliche Wegeführung die auch in den Bergen zu findende

⁴³⁷ Ebd. S. 31. Während Schultze-Naumburg, mit Ausnahmen weiter Ebenen, gerade Straßen in der „freien Landschaft“ (ebd., S. 31) ablehnte, befürwortete er diese in der Gartenkunst „in architektonisch gehaltenen Parks und Gärten.“ (Ebd.).

⁴³⁸ Ebd., S. 37

⁴³⁹ Vgl. hierzu auch Kapitel 5.2

⁴⁴⁰ Schultze-Naumburg 1922, S. 32

⁴⁴¹ In den späteren Schriften Schultze-Naumburgs vermischte sich das starre, undifferenzierte elitäre Verständnis einer gefühlten ‚Landschaft‘ mit sozialdarwinistischem und nationalsozialistischem Gedankengut. Demnach hätten alle ‚guten‘ Deutschen ein gemeinsames Gefühl für die ‚Landschaft‘ und in bezug auf technische Bauten würden sie intuitiv das Richtige tun. Entsprechend waren die seiner Meinung nach zunehmenden ‚häßlichen Umweltgestaltungen‘ Ausdruck der „Mehring des Minderwertigen auf dem Wege der Fortpflanzung (...)“ (Schultze-Naumburg 1930, S. 14). Nur so könne er sich erklären, „daß unsere gesamte Umwelt ständig trüber und häßlicher wird und immer dumpfere und stumpfere Züge annimmt (...)“ (Ebd.). Mit dieser Sichtweise konnten nun Menschen und Völker mit einem anderen Verständnis von ‚Landschaft‘ als ‚Minderwertige‘ diffamiert und verfolgt werden. „Der Glaube an die Wechselbeziehung zwischen Landschaft und Volk, im Nationalsozialismus endgültig ‚bewiesen‘ in der Blut- und Boden-Ideologie, ließ keine Einsichten zu, die ihm entgegenstanden.“ (Gröning/ Wolschke-Bulmahn 1987, S. 125).

⁴⁴² Paul Schultze-Naumburg (1869-1949) veröffentlichte von 1896 bis 1942 zahlreiche Schriften zu Fragen des Heimatschutzes, der Architektur, Gartenarchitektur und Landeskultur. Diese wurden in ihrem Ton „zunehmend rassistischer und nationalistischer. Lange vor der Machtergreifung der Nationalsozialisten vertrat er wesentliche Elemente der Blut- und Boden- Ideologie und bereitete nationalsozialistischem Gedankengut in der Architektur und Landschaftsarchitektur den Weg. P. Schultze-Naumburg hetzte fanatisch gegen moderne Kunstbewegungen, die von den Nationalsozialisten als sogenannte ‚entartete Kunst‘ diffamiert und verfolgt wurde.“ (Gröning/ Wolschke-Bulmahn 1997, S. 354).

⁴⁴³ Ebd., S. 29-30

⁴⁴⁴ Ebd.

geschwungene Linie. Diese sollte möglichst auch bei der Anlage neuer Straßen angewendet werden. Hierin unterschieden sich die Positionen von denen der Protagonisten des Autobahnbaus vor 1933.

Auch Ernst Rudorff⁴⁴⁵, der Gründer des Bundes Heimatschutz, äußerte sich bereits 1880 in seiner Schrift ‚Über das Verhältniß des modernen Lebens zur Natur‘ über die angebliche Natur- und Landschaftszerstörung durch Industrialisierung und aufkommenden Tourismus⁴⁴⁶, und sprach in diesem Kontext auch über die Gerade. Er forderte, auch wenn nicht explizit auf den Bau von Autobahnen bezogen, beim Straßenbau „in erster Linie (...) auf [eine] möglichste Erhaltung des historisch Gewordenen“⁴⁴⁷ zu achten und „von dem System der absoluten Geradlinigkeit und Rechtwinkligkeit in der Anlage der Wege“⁴⁴⁸ Abstand zu nehmen. Diese Haltung wurde von Mitgliedern der Heimatschutzverbände bis in die dreißiger Jahre hinein vertreten.

An der hier dargestellten Auseinandersetzung um den vermeintlich richtigen Linienverlauf von Straßen und Autobahnen fällt auf, daß sowohl von den Protagonisten des Autobahnbaus als auch von Vertretern des Heimatschutzes die Linienführung allein aus dem Blickwinkel des außenstehenden Betrachters erörtert wurde. Die Sichtweise von Autofahrern blieb jedoch unberücksichtigt und somit auch die Frage, in welcher Weise sich die Wahrnehmung einer Gegend in Abhängigkeit von einem geraden oder geschwungenen Verlauf der Straßen ändern würde.

Der einzige Bericht, in dem in den zwanziger Jahren die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ aus der Perspektive eines Autofahrers beschrieben wird, stammt aus dem Jahre 1926 von einem Reisenden auf der Autobahn Milano–Laghi. Auch er übte Kritik an der geraden Linienführung der Autostrada, da das Reisen auf der Geraden sei-

⁴⁴⁵ Zur Biographie Ernst Rudorffs (1840-1916) siehe Knaut 1992, S. 27-39

⁴⁴⁶ Rudorff betrachtete ‚Touristen‘ als „eine Gattung von Leuten, deren gemeinsames charakteristisches Merkmal in nichts anderem besteht als darin, daß sie alle möglichen Schönheiten und Merkwürdigkeiten der Welt zu ihrem Amusement aufsuchen und absuchen (...). Man feiert die Natur, aber man feiert sie, indem man sie prostituiert.“ (Rudorff 1910, S. 9). In seinem Artikel riß die Kritik am Tourismus nicht ab. Zwar gestand er den „gequälten eingepferchten und verdumpften Menschen“ (ebd., S. 14) aus der Stadt zu, „sich einmal in freier Natur zu erfrischen“ (ebd.), jedoch dürfe dies nur an dafür vorgesehenen Orten geschehen, wogegen der Zugang zur wahren Natur einer gebildeten Minderheit vorbehalten bleiben solle. „Soll aber die Natur moralisch, d.h. reinigend und erhebend wirken, so muß sie vor allem selbst unentweihete, unverfälschte Natur geblieben sein.“ (Ebd.).

⁴⁴⁷ Ebd., S. 16

⁴⁴⁸ Ebd.

ner Meinung nach monoton sei. „Das Fahren auf dem langen geraden Weg wirkt einförmig, doch hat man die schneebedeckten Alpen vor sich (...), wenn man nach Norden fährt.“⁴⁴⁹ Ungeachtet der Kritik an der geraden Linienführung, auf die im Zusammenhang mit der Autobahn Köln–Bonn noch eingegangen wird, bestätigt dieser anonyme Verfasser durch seinen Hinweis auf die schneebedeckten Alpen die vom Hafraba e.V. erhobene Vermutung, Berge und Hügel, also schöne ‚Landschaften‘ in der Entfernung, könnten den Reiz des Reisens auf der Autobahn erhöhen.⁴⁵⁰

Zu Beginn der dreißiger Jahre gab es im Zusammenhang mit der Auseinandersetzung um die zukünftige Trassenführung der Hafraba-Autobahn in Deutschland auch Proteste gegen vorgesehene Streckenverläufe, deren Begründungen mit der Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ in Verbindung standen. Wie Becker berichtete, wurde die Linienführung der Hafraba bei Kassel kontrovers diskutiert.⁴⁵¹ Besonders vehement war der Widerstand gegen die geplante Führung der Autobahn westlich der Stadt, wo eine Überquerung der Wilhelmshöher Allee in unmittelbarer Nähe des Bergparks Wilhelmshöhe vorgesehen war.

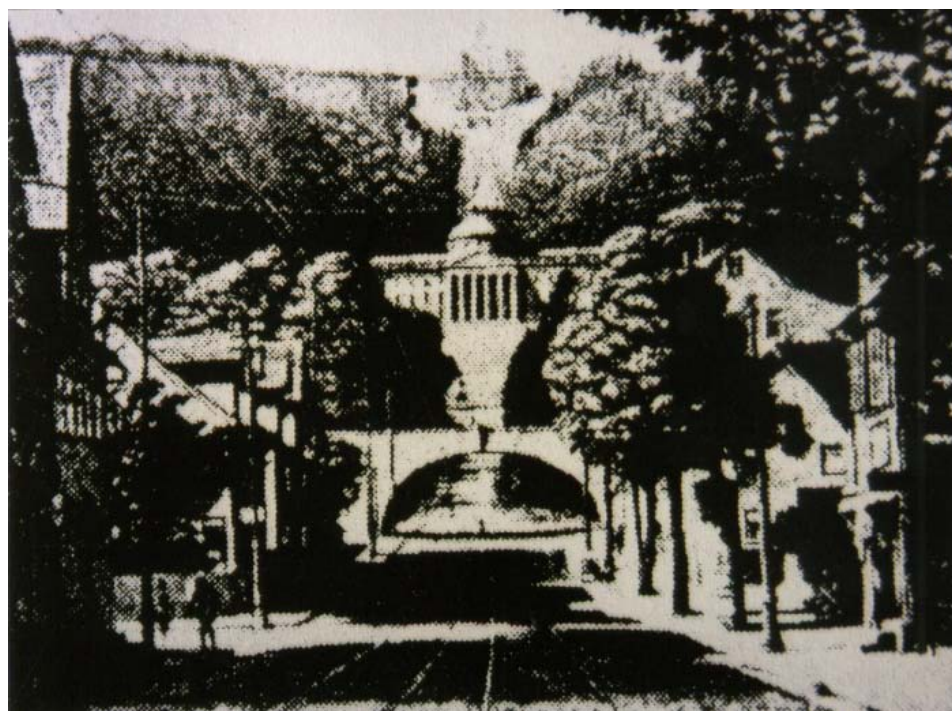


Abb. 29: Überführung der Hafraba über die Wilhelmshöher Allee in Kassel, Projektvorschlag 1929⁴⁵²

⁴⁴⁹ Anonymus 1926: Die Bauarbeiten an den Kraftwagenstraßen von Mailand nach den oberitalienischen Seen, S. 237

⁴⁵⁰ Anonymus 1926: Die Automobilstraße Hamburg–Frankfurt–Mailand, o.S.; Proschky 1927, o.S.

⁴⁵¹ Becker 1931, S. 1

⁴⁵² Becker 1929, S. 865

Kritiker dieses Streckenverlaufs sahen, aus der Sicht der Parkbesucher, in der Überquerung der Wilhelmshöher Allee und in der unmittelbaren Nähe der Autobahn zum Bergpark „eine Beeinträchtigung der gärtnerischen und architektonischen Anlagen in Wilhelmshöhe. Ebenfalls mit gartenhistorischen Argumenten verteidigte nun Becker seinerseits den vorgesehenen Verlauf der Hafraba, denn seiner Meinung nach ermöglichte „eine Linienführung am Ostrande der Parkanlage (...) sogar eine Verbesserung des im Augenblick stellenweise wenig befriedigenden Abschlusses der Anlagen.“⁴⁵³ Auf der Abbildung 29 kann tatsächlich der Eindruck erweckt werden, als könnte eine über die Wilhelmshöher Allee führende Autobahnbrücke die gartenarchitektonische Funktion eines sichtbaren Abschlusses für den Bergpark Wilhelmshöhe übernehmen. Diese Auffassung Beckers hätte sich aber sicherlich nicht halten lassen, wäre dieser Vorschlag realisiert worden. Auch wenn die Motorisierung der Bevölkerung Ende der zwanziger Jahre in Deutschland noch gering war,⁴⁵⁴ hätte der Bau der Autobahnbrücke eine Lärmbelästigung für die Parkbesucher bedeutet und die Wohnqualität in einem der besten Wohnviertel Kassels auch für die Zukunft stark gemindert. Das Problem der Lärmbelästigung durch den Bau von Autobahnen wurde meines Wissens zu diesem frühen Zeitpunkt noch nicht erörtert, weil es sich vermutlich noch nicht stellte.

Auch gegen einen zweiten Plan, bei dem die Hafraba den Reinhardswald hätte durchqueren sollen, haben Teile der Bevölkerung protestiert. Gegen „diese Linienführung wurden ästhetische Bedenken geltend gemacht und zwar dahingehend, daß durch die Autostraße das Urwaldgebiet des Reinhardswaldes mitten durchschnitten und ein Waldgebiet, welches in seinen landschaftlichen Reizen in Deutschland einzigartig ist, für immer aufs Nachteiligste geschädigt würde.“⁴⁵⁵ Im Gegensatz zum ersten Protest schloß sich Becker dem Widerstand gegen einen Streckenverlauf durch den weitestgehend unberührten Rheinhardswald an. Hier störe seiner Ansicht nach die Autobahn, da diese Gegend im Gegensatz zum Park Wilhelmshöhe noch weitestgehend von Menschenhand unberührt sei. Becker betrachtete die Autobahn als ein Gestaltungselement der ‚Landschaft‘ durch welches die Parkästhetik nicht zerstört, sondern bereichert werden konnte. Mit Blick auf den als ‚Urwald‘ bezeichneten

⁴⁵³ Ebd.

⁴⁵⁴ Vgl. Kapitel 3.3

⁴⁵⁵ Ebd.

Reinhardswald schien ihm eine gelungene gestalterische Kombination aus Autobahn und Waldgebiet nicht möglich.

Für Frankreich konnten keine Hinweise auf kontroverse Auseinandersetzungen im Hinblick auf zukünftige Linienführungen von Autobahnen ausfindig gemacht werden. Trotzdem gab es auch hier Überlegungen zum Streckenverlauf von Autobahnen, bei denen die ästhetischen Reize der zu durchfahrenden Gegend hervorgehoben wurden. Im Gegensatz zu Schultze-Naumburg und Vertretern des Hafraba e.V. in Deutschland war Lainé, der hauptverantwortliche Planer der Autoroute du Nord, der Ansicht, daß vor allem das Flachland zwischen Paris, Lille und Calais ‚landschaftliche‘ Reize biete, die für die Reisenden als ‚Landschaftsbilder‘ inszeniert werden müßten, damit nicht nur das Ziel, sondern bereits die Reise auf der Autobahn selbst touristisch interessant sein würde. „Le tracé sur certains plateaux comme celui de Thelle, permettra d’admirer des points de vue splendides et de vastes horizons sur les forêts de Carnelle, du Lys et de Chantilly, et cela pendant plusieurs kilomètres.“⁴⁵⁶ Lainé ging nicht nur davon aus, daß den Autofahrern während der Fahrt auf der Autobahn neue Aussichten geboten würden, sondern er plädierte, wie in Kapitel 4.1.3 ausführlich dargestellt wird, auch für Inszenierungen von Ausblicken in die ‚Landschaft‘, indem er an besonders ausgewählten Standorten sogenannte ‚Points de vue‘ anlegen lassen wollte.⁴⁵⁷

Die Autoroute du Puy-de-Dôme stellte in bezug auf die Wahl der Streckenführung eine Ausnahme dar, denn sie folgte exakt dem Verlauf der ehemaligen Eisenbahn, die sie ersetzte.⁴⁵⁸ Auf der Autoroute du Puy-de-Dôme boten sich den Reisenden herrliche Ausblicke in die ‚Landschaft‘ der Berge der Dômes Nord. Die nachfolgende Abbildung zeigt eine Postkarte, wie sie für die Touristen in den zwanziger Jahren erhältlich war.

⁴⁵⁶ „der Straßenverlauf auf bestimmten Hochebenen wie der von Thelle wird es ermöglichen, herrliche Ausblicke und weite Horizonte zu genießen auf die Wälder von Carnelle, Luys und Chantilly, und das über mehrere Kilometer hinweg.“ (Übers. d. Verf.) (Lainé 1929, S. 193).

⁴⁵⁷ Lainé 1931b, S. 1-3

⁴⁵⁸ Conseil Général 1930, o.S.



Abb. 30: Die Autoroute du Puy-de-Dôme und die Berge der Dômes Nord, 1926⁴⁵⁹

Auch wenn die Postkarte das von der Autobahn aus zu sehende Panorama in die Bergwelt wiedergeben sollte, so handelt es sich doch um eine Flugsicht, die die Autofahrer so nicht sehen konnten. Trotzdem erinnert die Fotografie an den schönen Ausspruch von Le Corbusier: „Il est des lieux qui sont comme des balcons du monde.“⁴⁶⁰

Auch im Streckenverlauf festgelegt sollten die Autobahnen in dem Projektvorschlag des italienischen Ingenieurs Hugo Nanni sein, den dieser anlässlich des zweiten Internationalen Autobahnkongresses der CIA 1932 in Mailand vorstellte. In seinem Projekt der „Autostrades élevées“⁴⁶¹ ging Nanni von der Überlegung aus, daß die strassenbaulichen Anforderungen an den Schienenverkehr und die Autobahnen sehr ähnlich seien und schlug daher den Bau von Autobahnen auf Viadukten oberhalb der Eisenbahnschienen vor. „Il suffirait pour cela de construire les autoroutes sur les grandes et petites lignes de chemin de fer ayant un parcours à peu près plat en se servant des voies actuelles et en construisant au-dessus de ces voies de simples viaducs en ciment armé.“⁴⁶² Die Vorteile seines Vorschlags sah Nanni im Vergleich zur

⁴⁵⁹ In: Archives départementales - Clermont-Ferrand, Postkarte Nr. 1156. Da die Postkarten für längere Zeit an eine englische Dokumentationsstelle ausgeliehen sind, stehen mir nur Photokopien der Originale zur Verfügung, und dementsprechend mangelhafte ist die Qualität der Reproduktionen. (Cochet 1998).

⁴⁶⁰ „Es gibt Orte, die sind wie die Balkone der Welt“ (Übers. d. Verf.) (Le Corbusier 1970, S. 44).

⁴⁶¹ „Erhöhte Autostraßen“ (Übers. d. Verf.) (O.I.A.R. 1932b S. 13-14).

⁴⁶² Ebd.

Neuanlage von Autobahnen vor allem in der Einsparung von Enteignungs- und Baukosten sowie darin, daß für den Bau von Autobahnen bereits bebautes Gelände genutzt und somit keine neuen Flächen benötigt würden.⁴⁶³ Die folgende Abbildung zeigt das Projekt der ‚Autoroutes surélevées‘ basierend auf den Projektbeschreibungen Nannis.

⁴⁶³ Ebd.

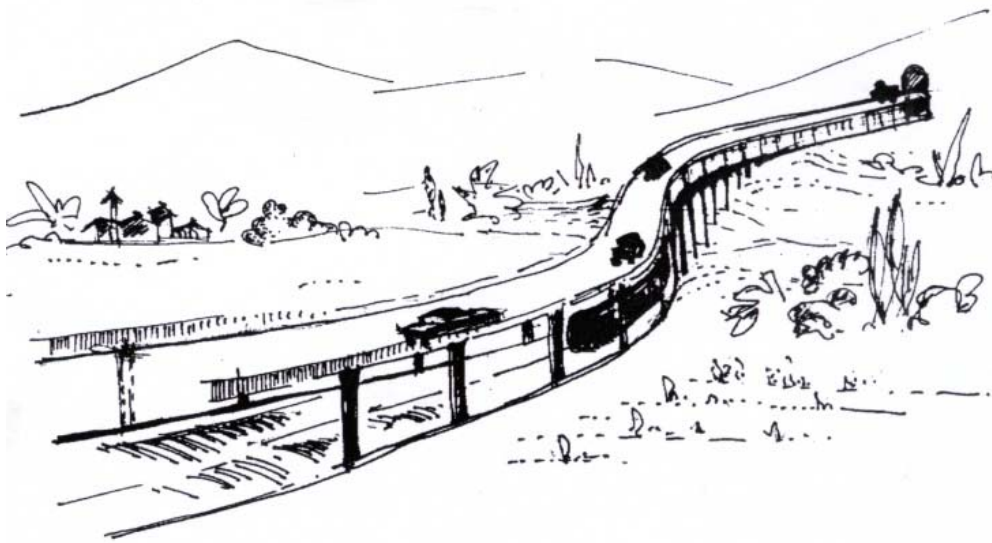


Abb. 31: ‚Autoroutes surélevées‘, Projektvorschlag von Hugo Nanni, Mailand 1932⁴⁶⁴

Das Projekt von Nanni sah in einem Abstand von vier bis sechs Metern den Bau von Viadukt Pfeilern vor, auf denen die Autobahn verlaufen sollte. Abgesehen von der Kritik an technischen Details, wie z.B. der Schwierigkeit des Baus von Auf- und Abfahrten, wurde an dem – nicht realisierten – Projektvorschlag von Nanni bemängelt, daß das Prinzip der geraden Linienführung hier nicht mehr verfolgt werden könne und durch die Bindung an den Schienenverkehr keine neue Regionen für den Tourismus erschlossen werden könnten. Hinsichtlich der Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ wurde an dem Plan kritisiert, daß die Autobahn Pfeiler nun die Sicht der Bahnreisenden beträchtlich stören würden, während die Autofahrer eine freie Aussicht genießen könnten. Außerdem vermutete man, ohne diese Behauptung näher zu begründen, „que l’esthétique de la campagne en souffrirait.“⁴⁶⁵ Zur Verteidigung seines Projektes führte Nanni auf, daß die Säulen nicht störender auf die Sicht der Bahnreisenden wirken würden als Bäume oder Telefonmasten entlang von Verkehrswegen. Außerdem ähnele sein Projekt der Autobahnviadukte den unter der Herrschaft des römischen Kaisers Claudius gebauten Aquädukten, und diese würden alles andere als störend, sondern vielmehr als Bereicherung in den ‚Landschaften‘

⁴⁶⁴ Zeichnung der Verfasserin nach den Beschreibungen in ebd.

⁴⁶⁵ „daß die Ästhetik des Geländes darunter leiden werde.“ (Übers. d. Verf.) (ebd., S. 14).

empfunden.⁴⁶⁶ Durch den historischen Bezug wollte Nanni sein Projekt, das auf dem Autobahnkongreß in Mailand nicht weiter verfolgt wurde, künstlerisch rechtfertigen.

Zusammenfassend kann für die Wahl der Linienführung der Autobahnen vor 1933 in Deutschland, Frankreich und Italien festgehalten werden, daß für diese in erster Linie „wirtschaftliche und technische Gründe (...) bestimmend“⁴⁶⁷ waren, und hieraus ergab sich für die Protagonisten des Autobahnbaus ein gerader Streckenverlauf.⁴⁶⁸ Einzige Ausnahme war lediglich die Autoroute du Puy-de-Dôme, die in ihrem Linienverlauf festgelegt war. Die geraden Autobahnen wurden den Planern und Organisatoren zum Symbol für den neuen, von der Geschwindigkeit geprägten, Lebensrhythmus. Im futuristischen Manifest aus dem Jahre 1909 hieß es dazu: Die „Geschwindigkeit verleiht dem menschlichen Leben endlich eine der Eigenschaften des Göttlichen: die gerade Linie.“⁴⁶⁹ Eine ähnliche symbolische Überhöhung der Geraden war bei den Planern des Autobahnbaus vor 1933 zwar nicht zu finden, jedoch war die Fachwelt sich weitestgehend einig, daß diese die einzig sinnvolle Linienführung für die Autostraßen sein könne.

Kritik an der Geraden gab es in Deutschland vor allem von seiten der Heimatschützer wie Schultze-Naumburg und von einigen Autofahrern, die auf die vermeintliche Monotonie der geraden Autobahnen aufmerksam machten. Proteste gegen geplante Streckenverläufe von Autobahnen, bei denen hauptsächlich die Wahrung vermeintlich ‚ästhetischer Interessen‘ eine Rolle spielten, gab es gegen den geplanten Verlauf der Hafraba in unmittelbarer Nähe des Bergparks Wilhelmshöhe in Kassel. Aber auch der Linienverlauf der Autobahn Köln-Bonn wurde nicht kritiklos akzeptiert. So beschwerte sich ein Bonner Verein der Kleingartenfreunde „gegen die Führung der

⁴⁶⁶ Ebd.

⁴⁶⁷ Mies van der Rohe 1932, S. 1

⁴⁶⁸ Im Gegensatz zu den Jahren vor 1933 wurde im nationalsozialistischen Deutschland beim Bau der Reichsautobahnen das Ziel verfolgt „nicht die kürzeste, sondern die *edelste* Verbindung zweier (...) Punkte zu schaffen.“ (Maier-Dorn 1938, S. 737). Emil Maier-Dorn war sogenannter Reichsschulungsverwalter des ‚Nationalsozialistischen Bundes Deutscher Techniker‘ (NSBDT) (Schütz/ Gruber 1996, S. 125). Hinter dieser Formulierung verbarg sich nach Schütz und Gruber ein Verständnis von Ästhetik „wie vorzugsweise Techniker sie damals wünschten, eine Ästhetik aus Verlangsamung und Versöhnung, Harmonisierung und Holismus.“ (Schütz/ Gruber 1996, S. 127). Für Schütz Gruber waren die Reichsautobahnen im Selbstverständnis ihrer Planer und Organisatoren ein aus „technischer und biologischer Notwendigkeit“ entstehendes Werk von Schönheit, Harmonie, Versöhnung und Ganzheit. „Adern vergleichbar, durch die Lebensäfte strömen“ (Lindner 1935, S. 120). „Solche Phantasien wurden speziell in der Einbettung der Trassen in die Landschaft und deren anschließende Gestaltung geknüpft.“ (Schütz/ Gruber 1996, S. 127).

⁴⁶⁹ Schmidt-Bergmann 1993, S. 203

Autostraße durch ihre Siedlung im Norden der Stadt“.⁴⁷⁰ Die Kritiker beriefen sich in ihrer Argumentation vor allem auf die Bedeutung der Kleingärten für „Vogelschutz, Volksgemeinschaft, Familienpflege, Gesundheitspflege und Jugenderziehung (...).“⁴⁷¹ Welche Auswirkungen dieser Protest auf den Verlauf der Autobahn dann schließlich hatte, ist aus den Unterlagen nicht zu rekonstruieren.

Hinweise auf Proteste gegen geplante Linienführungen der Autobahnen aus der Bevölkerung in Frankreich und Italien konnten in den Archivmaterialien nicht gefunden werden. Unter Berücksichtigung der Quellenverluste während des Zweiten Weltkrieges bedeutet das deshalb nicht zwingend, daß es keine Proteste gab. Außerdem ist es durchaus möglich, daß es Widerstände gegen geplante Streckenverläufe gab, diese jedoch nicht in den offiziellen Fachzeitschriften, der ‚Revue Général de la Route‘ in Frankreich und der Zeitschrift ‚Le vie d’Italia‘ in Italien, erwähnt wurden. Des Weiteren wird das faschistische Italien kein Interesse daran gehabt haben, die als italienische Errungenschaft gefeierten Autostrade durch öffentliche Kritik in Mißkredit zu bringen.

Beispiele von Autobahnplanungen oder -realisierungen, bei denen Fragen der Inszenierung von ‚Landschaftsbildern‘ ausschlaggebend für die Wahl der Linienführung von Autobahnen gewesen wären, konnten für die Zeit vor 1933 nicht ausfindig gemacht werden.

⁴⁷⁰ Anonymus 1930: Sorgen der Kleingärtner im Bonner Norden, o.S.

⁴⁷¹ Ebd.

4.1.2 Autobahnbrücken. Kunstwerke in der ‚Landschaft‘

Die Brücke ist das Symbol der Verbindung von zwei getrennten Bereichen⁴⁷²; und im Falle der Autobahnen verbinden Brücken die durch sie voneinander getrennten Gegenden. Entsprechend dem Konzept des kreuzungsfreien Verlaufs der Autobahnen mußten alle Kreuzungen mit anderen Verkehrswegen, wie Eisenbahnen, Provinzialstraßen, Gemeinde- und Flurwegen, durch den Bau von Über- und Unterführungen vermieden werden.⁴⁷³ Hinzu kamen notwendige Überbrückungen von Flußtälern oder sonstigen geographischen ‚Hindernissen‘.

Im Kontext der vorliegenden Arbeit werden keine technischen Details der Autobahnbrücken behandelt, sondern es wird die Frage diskutiert, ob bei der Planung der Brücken auch gestaltende ästhetische Wirkungen auf die ‚Landschaft‘ mitberücksichtigt wurden. Die nachfolgende Untersuchung basiert dabei ausschließlich auf realisierten Autobahnbrücken⁴⁷⁴ in Deutschland und Italien, da es in Frankreich vor 1933 weder geplante noch realisierte Autobahnbrücken gab. Neben der Analyse von Über- und Unterführungen an der Autobahn Köln-Bonn beziehen sich die folgenden Interpretationen, basierend auf der Auswertung zeitgenössischer Fotografien, vorwiegend auf Brücken an italienischen Autobahnen.

Es wird dabei von der These ausgegangen, daß allein die technische Funktionalität der Bauwerke schon als Garant für deren Schönheit galt und infolgedessen Fragen nach der ästhetischen Einbindung der Brücken in die Gegend nicht gestellt wurden.

Beim Bau der 20 km langen Autobahn Köln-Bonn waren „um die kreuzungsfreie Führung zu ermöglichen, 31 Brückenbauten zur Unter-⁴⁷⁵ und Überführung von

⁴⁷² Lurker 1991, S. 114

⁴⁷³ Rheinische Provinzialverwaltung Düsseldorf 1932, S. 15

⁴⁷⁴ Autobahntunnel wurden vor 1933 noch keine gebaut.

⁴⁷⁵ In einem Zeitungsartikel aus dem Jahre 1929 hieß es im Zusammenhang mit dem Bau von Autobahnunterführungen. „Oben rast die neue Zeit. Unten liegt die alte Provinziallandstraße, die wieder in den Urzustand der ländlichen Ruhe zurückführt.“ (Anonymus o.J. (ca. 1932): Köln-Bonn in 120 Kilometer pro Stunde, o.S.). Diese Aussage erinnert an die Einführung der Eisenbahn im 19. Jahrhundert, als diese zum Symbol der modernen Zeit stilisiert wurde. Die Eisenbahn wurde nun durch die Autobahn als modernstem Verkehrssystem auf dem Lande abgelöst.

Wegen und Bahnen erforderlich⁴⁷⁶, wovon drei Über- und die restlichen 28 Unterführungen waren. Obwohl keine geographischen Hindernisse, wie Flüsse oder Täler zwischen Köln und Bonn überwunden werden mußten, war die hohe Zahl an sogenannten „Kunstbauten“⁴⁷⁷ notwendig, um die intensiv genutzten gärtnerischen und landwirtschaftlichen Ländereien⁴⁷⁸, die durch die Autobahn getrennt wurden, wieder miteinander zu verbinden.

Alle Brücken der Autobahn Köln-Bonn wurden aus Eisenbeton hergestellt,⁴⁷⁹ da diese weniger pflegeintensiv waren als Brückenbauten aus Eisenkonstruktionen. Außerdem war Eisenbeton preiswerter als Eisen, weil er in der Region hergestellt werden konnte.⁴⁸⁰ Unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit ist auch der Kommentar des Bonner Stadtbeigeordneten Francken zu verstehen, der dafür plädierte „auch bei den Kunstbauten nur heimische Erzeugnisse“⁴⁸¹, hier Eisenbeton, als Baumaterialien zu verwenden. Es kann in diesem Zitat also kein Hinweis darauf gesehen werden, daß beim Bau der Autobahnbrücken aus Sorge um „den Verlust des gewohnten Erscheinungsbildes der Heimat“⁴⁸² auf die Verwendung ‚heimischer‘ Baumaterialien besonderen Wert gelegt wurde.⁴⁸³ Vielmehr stand die Wirtschaftlichkeit und der Wunsch, in der Region möglichst viele Arbeitsplätze zu schaffen, im Vordergrund der Bemühungen um die Verwendung regionaler Baumaterialien.

Für die Gestaltung der Brücken auf der Autobahn Köln-Bonn erklärte 1932 der technische Berater der Bauverwaltung in Köln, Pirlet, daß für die jeweilige Formgebung der Brücken allein betriebs- und konstruktionstechnische⁴⁸⁴ Anforderungen verantwortlich seien. Die folgenden Abbildungen zeigen zeitgenössische Aufnahmen einer

⁴⁷⁶ Anonymus 1932: Die absolute Straße. Heute wird die erste deutsche Autostraße (Köln-Bonn) eröffnet, o.S.

⁴⁷⁷ Francken 1932, o.S.

⁴⁷⁸ Grossjahn 1932a, S. 4

⁴⁷⁹ Pirlet 1932, o.S.

⁴⁸⁰ Ebd.

⁴⁸¹ Francken 1932, o.S. Der Autor, Regierungsbaumeister a.D. Ferdinand Francken war 1932 Beigeordneter der Stadt Bonn (ebd.).

⁴⁸² Klüeting 1998, S. 48

⁴⁸³ Beim Bau der Reichsautobahnen im nationalsozialistischen Deutschland spielten dann Überlegungen zur Verwendung ‚heimischer‘ Baumaterialien beim Brückenbau zum vermeintlichen Schutz des ‚Heimatbildes‘ allerdings eine bedeutende Rolle. (Vgl. Stommer 1982; Schütz/ Gruber 1996, S. 94-103).

⁴⁸⁴ Bei den Brückenbauwerken wurden „fünf verschiedene Konstruktionen ausgeführt (...): Plattenbalken in der Hauptsache für die schmalen Feldwege, Balken auf vier Stützen für wichtigere Querverbindungen größerer Spannweite, eingespannte Rahmenkonstruktionen, Zweigelenkbogen und Dreigelenkbogen (...).“ (Grossjahn 1932a, S. 4).

Überführung über die Autobahn Köln-Bonn. Dabei handelt es sich bei der ersten Fotografie um eine Luftbildaufnahme, und die Abbildung 35 zeigt die Brücke aus Sicht der Autofahrer.



Abb. 32: Brücke über die Autobahn Köln-Bonn, Luftbildaufnahme 1932⁴⁸⁵

Auf der Luftbildaufnahme ist das Band der völlig unbefahrenen Autobahn zu sehen, wie sie durch die intensiv landwirtschaftlich genutzten Ländereien führt. Von dieser Perspektive aus ist gut zu erkennen, wie die Autobahn an Dörfern vorbeiführte und - wie im Vordergrund zu sehen ist - diese Dörfer auch zerteilte. Durch die Brücke wurden die Dorfhälften wieder zusammengeführt. Ganz anders wurde die Autobahnbrücke aus der Sicht der Autofahrer wahrgenommen, wie die folgende Abbildung zeigt.

⁴⁸⁵ Ebd.



Abb. 33: Brücke über die Autobahn Köln-Bonn, 1932⁴⁸⁶

Auf dieser Abbildung ist zu erkennen, daß die Autofahrer an dieser Stelle auf der Autobahn nichts von der Umgebung sehen konnten. Vielmehr war die Autobahn, die auf einem niedrigeren Niveau verlief als das Dorf, das sie durchschnitt, in die unbepflanzten Böschungen eingebettet. Auch von der Siedlung war von hier aus nichts zu bemerken, und allein die Personen auf der Brücke deuteten auf die Existenz eines Dorfes. Die Aufmerksamkeit der Autofahrer wurde durch die Anlage der Autobahn wie ein Trapez auf die Straße gelenkt, die an dieser Stelle schnurgerade verlief. Durch die einfache Betonbrücke wird der Eindruck der Abgeschlossenheit der Autobahn als eigenem Verkehrssystem noch verstärkt.

Die Forderung Pirletts, wonach die Gestaltung der Brücken allein von deren Funktion bestimmt werden sollte, läßt sich auch an der sogenannten Dreigelenkbogenbrücke bei Köln nachvollziehen. Auf dieser Brücke fuhr die Rheinuferbahn über die Autobahn Köln-Bonn.

⁴⁸⁶ In: Anonymus o.J. (ca. 1932): Bonn in 6 ½ Minuten, in: Kölnische Illustrierte Zeitung, o.S.



Abb. 34: Dreigelenkbogenbrücke der Rheinuferbahn in Höhe des Verteilerkreises bei Bonn, ca. 1932⁴⁸⁷

Die auffallend flache Bogenkonstruktion der Dreigelenkbogenbrücke war technisch notwendig, weil der Grundwasserspiegel an dieser Stelle sehr hoch war und die Autobahn deswegen nicht tiefer gelegt werden konnte.⁴⁸⁸ Gleichzeitig konnte auch die Rheinuferbahn in ihrer Höhenlage nicht verändert werden.⁴⁸⁹ Allein technische Anforderungen bestimmten hier also die Formgebung der Brücke.

Die Aufnahme zeigt die Brücke aus der Sicht eines außenstehenden Betrachters, dessen Blickwinkel deutlich höher war als der der Autofahrer. Während auf der Abbildung im Hintergrund eine Stadt und Teile des Siebengebirges zu sehen sind, konnten diese von der Autobahn an dieser Stelle mit Sicherheit nicht wahrgenommen werden. Auch hier ist die Straße tief in das Gelände eingeschnitten und durch die hohen Böschungen war der Blick der Autofahrer auf die Umgebung versperrt. Allein die

⁴⁸⁷ In: Stadtarchiv Bonn, Bildsammlung, Kraftwagenstraße Köln-Bonn, 4738 b

⁴⁸⁸ Pirlet 1932, o.S

⁴⁸⁹ Ebd.

Brücke war zu erkennen, und ihre flache Bogenkonstruktion schien wie ein Tor zur Weiterfahrt auf der Autobahn einzuladen.

Da die Funktionalität der Brücken sichtbar sein sollte, versuchte man unter „bewußter Vermeidung dekorativer Zutaten“⁴⁹⁰ die Zweckmäßigkeit der Brücken herauszustellen. Dessen ungeachtet wurde in zwei Zeitungsartikeln von einer dekorativen Ausgestaltung der Autobahnbrücken berichtet. Die Existenz der Dekorationen konnte anhand der vorliegenden offiziellen Projektbeschreibungen allerdings nicht bestätigt werden. Da die Zeitungsartikel aber nach der Eröffnung der Autobahn am 6. August 1932 erschienen, ist anzunehmen, daß die beschriebene farbliche Gestaltung der Innenwände der Brücken tatsächlich vorhanden war.⁴⁹¹ Den Berichten zufolge waren die Innenwände einiger Brücken mit bunten Keramikplatten verkleidet und die Brückengeländer farbig bemalt, um den Autofahrern auf der geraden Strecke als Orientierungshilfe zu dienen. „Aus der Erfahrung erkannte man, daß die Eintönigkeit einer schnurgeraden Kraftwagenstraße für die Sicherheit des Fahrens nicht zuträglich ist. Deshalb wurden die Innenwände der Brückenmauern mit farbigen Wandplatten belegt (...).“⁴⁹² Etwas genauer wurden die farbigen Wandplatten in einem weiteren Zeitungsartikel beschrieben. „Die Brüstungsmauern der Brücken sind auf der Innenseite mit bunten Keramikplatten ausgelegt. So hat der Fahrer den Eindruck, daß auf weite Sicht perspektivisch zwei Farbbänder zusammenlaufen. Das unterbricht sehr willkommen die Eintönigkeit. Dem Fahrer gibt das Bunt der Brückengeländer Ziel und Richtpunkt.“⁴⁹³ Die farbliche Ausgestaltung der Innenwände der Brücken wurde in beiden Berichten mit der angeblichen Monotonie des geraden Linienverlaufs der Autobahn begründet. Abbildungen der beschriebenen Keramikauskleidungen liegen mir keine vor, und auch die oben gezeigten Fotografien weisen die beschriebenen Ausschmückungen nicht auf.

Eine Vielzahl von großen Brückenbauten gab es in Italien, dem europäischen Land mit den meisten vor 1933 realisierten Autobahnen.⁴⁹⁴ In diversen Dokumenten wurden diese Brücken immer wieder beschrieben und abgebildet, wobei jedoch der

⁴⁹⁰ Ebd.

⁴⁹¹ Für den Ausbau der Kraftwagenstraße Köln-Bonn zur Bundesautobahn Köln-Bonn mußten die alten Brückenbauten entfernt werden.

⁴⁹² Anonymus 1932: Die Kraftwagenstraße Köln-Bonn, o.S.

⁴⁹³ Anonymus 1932: Die Autostraße Köln-Bonn, o.S.

⁴⁹⁴ Vgl. Kapitel 3.3.2

Aspekt ‚Landschaft‘ nicht erwähnt wurde. So beruht die nachfolgende Analyse hauptsächlich auf der Interpretation von Fotografien, auf denen neben den Brücken auch deren Umgebung mit abgebildet wurde. Bei den meisten dieser Bauwerke handelte es sich um Brücken entlang der ‚Autostrada pedemontana‘⁴⁹⁵, der Voralpen-Autobahn, die aus mehreren Teilautobahnen besteht.⁴⁹⁶



Abb. 35: Autostrada ‚Pedemontana‘⁴⁹⁷

Die Autostrada Pedemontana führte am Fuße der Alpen entlang von Turin über Mailand und Venedig nach Triest. Im Gegensatz zu der in der Rheinebene verlaufenden Autobahn Köln-Bonn mußten auf den diversen Autobahnteilstrecken, die bis auf die Strecken Brescia-Padua und Venedig-Triest alle vor 1933 fertiggestellt waren, diverse Flußtäler überwunden werden. Dies erforderte den Bau großer Brücken, wie es sie in Deutschland und Frankreich vor 1933 beim Autobahnbau nicht gab.

Ein herausragendes Beispiel hierfür ist die Brücke über den Fluß Oglio nahe der Stadt Adro auf der Autostrada Brescia-Bergamo⁴⁹⁸. Über diese Brücke hieß es zu Beginn der dreißiger Jahre: „Il ponte sull’Oglio è il più grande manufatto ora esistente sulle nostre autostrade (...)“⁴⁹⁹ In einer Höhe von 38 m überquerte die aus drei Bogen bestehende Autobahnbrücke aus Stahlbeton⁵⁰⁰ auf einer Länge von 285 Metern das Flußtal.⁵⁰¹ Das Besondere an dieser Brücke war, daß sie im Unterschied

⁴⁹⁵ Die ‚Autostrada Pedemontana‘ ist die heutige Autobahn A4, die von Turin bis kurz vor Triest führt.

⁴⁹⁶ Vgl. Kapitel 3.3.2

⁴⁹⁷ In: Rios da/ Rinelli 1984b, S. 87

⁴⁹⁸ Auf der 40,5 km langen Autobahn Brescia-Bergamo gab es insgesamt 109 Kreuzungen mit Straßen oder Wasserläufen. Davon waren 84 Über- und 25 Unterführungen. (Alberti 1931a, S. 5).

⁴⁹⁹ „Die Brücke über den Oglio ist das größte Bauwerk, das heute auf unseren Autobahnen existiert (...)“ (Übers. d. Verf.) (Bonardi 1931, S. 718).

⁵⁰⁰ Alberti 1931b, S. 12

⁵⁰¹ Bonardi 1931, S. 718

zu den anderen Autobahnbrücken nicht von Ingenieuren der Autobahngesellschaft Brescia-Bergamo geplant wurde, sondern daß für die Brücke über den Oglio ein Wettbewerb ausgeschrieben wurde. Diesen gewann die Firma F. Mi. Damioli aus Mailand⁵⁰², die ihren Entwurf auch realisieren konnte. Die Tatsache, daß für den Bau der Brücke ein Wettbewerb veranstaltet wurde, kann als Hinweis darauf gedeutet werden, daß es sich hier um eine besondere technische und auch gestalterische Herausforderung gehandelt haben muß.

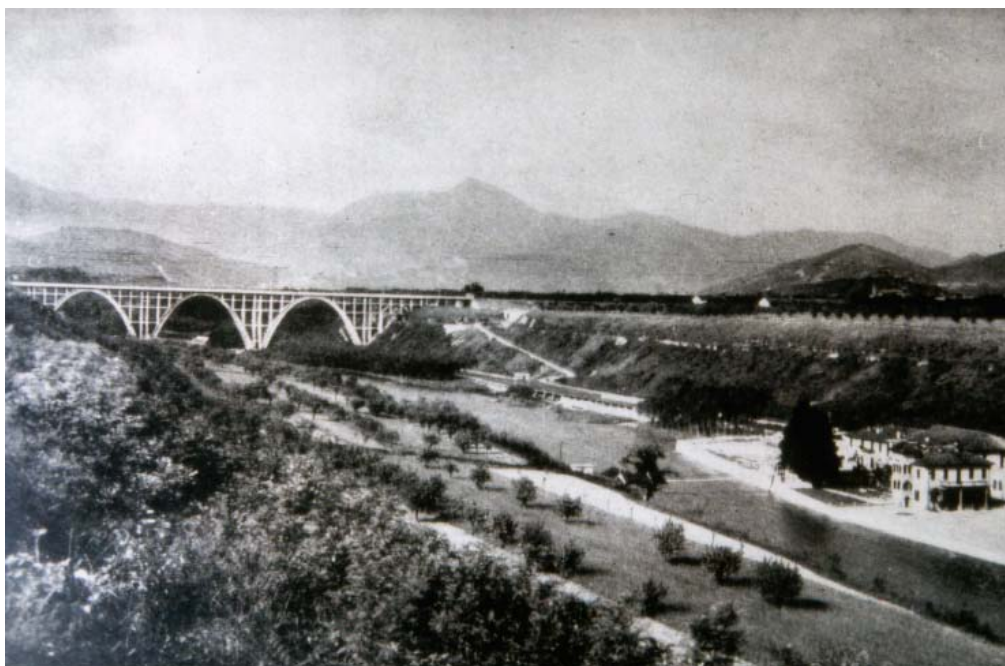


Abb. 36: Autobahnbrücke über den Fluß Oglio, ca. 1931⁵⁰³

Wie die Autostrada Bergamo-Brescia selbst, so war auch die Autobahnbrücke aus Stahlbeton gebaut und insgesamt zehn Meter breit. Von diesen waren acht Meter für die Fahrbahnen und zwei Meter für die Seitenbankette vorgesehen.⁵⁰⁴ Eine Fotografie der Brücke aus der Sicht der Autofahrer, auf der sowohl die Fahrbahnen als auch die Aussicht in die Umgebung von der Brücke aus abgebildet wurde, existiert nicht. Wie auf Abbildung 37 zu sehen ist, kam es dem Fotografen hier offenbar nicht auf die Aufnahme technischer Details an, sondern darauf, die Brücke in ihrer Umgebung abzubilden.

Die Brücke führte nicht nur über den Fluß Oglio, sondern auch „über einen Industriekanal, über Bewässerungsanlagen sowie die Eisenbahnlinie Palazzolo-

⁵⁰² Alberti 1931b, S. 13

⁵⁰³ In: Bonardi 1931, S. 717

⁵⁰⁴ Ebd., S. 4

Paratico⁵⁰⁵. Vom Standpunkt des Fotografen aus, der sowohl außerhalb der Autobahn liegen könnte als auch auf einem anderen Teilstück der Autostrada, werden die ästhetischen Qualitäten der Brücke ganz deutlich. Von hier aus ist das Tal sichtbar, und die Berge sind im Hintergrund zu sehen. Die Brücke erscheint hier als ein Teil der ‚Landschaft‘, der als ästhetische Bereicherung erlebt werden kann. Den einzigen Hinweis darauf, daß man auch von der Brücke einen schönen Ausblick in die Umgebung haben konnte, findet sich bei Bonardi. Für Bonardi betrachtete die Brücke als eine touristische Attraktion, denn der „località offre uno di quei panorami imponenti, ancor troppo poco noti ai turisti (...)“⁵⁰⁶ Dieses Zitat kann als ein weiterer Beleg gesehen werden für die Bedeutung, die dem Tourismus im Zusammenhang mit dem Bau von Autobahnen beigemessen wurde. Gleichzeitig zeigt es auch, daß man sich der Schaffung neuer ‚Landschaftsbilder‘, die Bonardi als Panoramen bezeichnete, bewußt war. Die Brücke wurde zum Aussichtspunkt für bisher nicht gesehene ‚Landschaftsbilder‘.

Weitere Beispiele von Brückenbauten entlang der Autostrada Pedemontana waren die ebenfalls aus Eisenbeton⁵⁰⁷ gebauten Brücken über die Flüsse Adda und Brembo. Wie bei der Abbildung 38, so sind die Brücken auch hier aus der Sicht eines außenstehenden Betrachters gezeigt, und Bilder, die den Blick der Autofahrer von der Brücke aus abbilden, fehlen hier ebenfalls.

⁵⁰⁵ Alberti 1931a, S. 5. Alberti war ‚Direttore dei Lavori‘ (leitender Baudirektor) des Autobahnbaus der Autostrada Bergamo-Brescia.

⁵⁰⁶ „Ort bietet eines jener beeindruckenden Panoramen, die von den Touristen noch zu wenig beachtet werden (...)“ (Übers. d. Verf.) (Ebd., S. 718).

⁵⁰⁷ Die Brücke über den Fluß Brembo ist 85 m lang und 14 m hoch. Diejenige über die Adda ist 229 m lang und 26 m hoch (ebd., S. 61-62).



Abb. 37: Autobahnbrücke über den Fluß Adda, ca. 1927⁵⁰⁸

Der Standpunkt des Fotografen war hier unterhalb des Niveaus der Brücke gewählt worden. Es sieht gar so aus, als hätte der Fotograf die Brücke vom Flußbett aus fotografiert. Die Aufnahme erinnert an diejenige der Brücke über die Autobahn Köln-Bonn (Abb. 33). Durch diesen Blickwinkel wirkt die Bogenbrücke wie ein Tor, das den Blick auf den weiteren Verlauf des Flußbettes eröffnet. Allerdings war dieses auf der Fotografie inszenierte ‚Landschaftsbild‘ zumindest von der Brücke aus nicht zu sehen. Es ist daher denkbar, daß diese Aufnahme dazu diente, die von Bonardi⁵⁰⁹ erwähnte touristische Attraktivität der Gegenden, durch die Autobahnbrücken führen, abzubilden. In diesem Sinne kann auch die folgende Abbildung der Brücke über den Brembo interpretiert werden.

⁵⁰⁸ Rios da/ Rinelli 1984c, S. 61

⁵⁰⁹ Bonardi 1931, S. 717



Abb. 38: Autobahnbrücke über den Fluß Brembo, ca. 1927⁵¹⁰

Der Blickwinkel des Fotografen ist der eines außenstehenden Betrachters auf ungefähr gleicher Höhe mit der Brücke. Allerdings konnte auch dieser Standpunkt des Fotografen, wie bereits bei den Abbildungen 38 und 39, von Spaziergängern wahrscheinlich nur schwer eingenommen werden. Während auf den meisten Abbildungen die Brücken nicht befahren waren, ist auf diesem Bild ein Auto auf der Brücke zu erkennen.

Im Vergleich der drei Bogenbrücken fällt deren einheitliche Gestaltung auf, was, auch wenn es keine schriftlichen Belege dafür gibt, als Beleg für das Prinzip einer möglichst einheitlichen Brückengestaltung entlang der Autobahn verstanden werden kann. Während auf den bisher gezeigten Bildern verschiedene italienischer Autobahnbrücken aus den zwanziger Jahren abgebildet wurden, werden auf den nachfolgenden Abbildungen Brücken der frühen dreißiger Jahre gezeigt. Ein Beispiel hierfür ist die Brücke über den Fluß Bisenzio an der Autobahn Florenz–Küste.

⁵¹⁰ Rios da/ Rinelli 1984c, S. 62

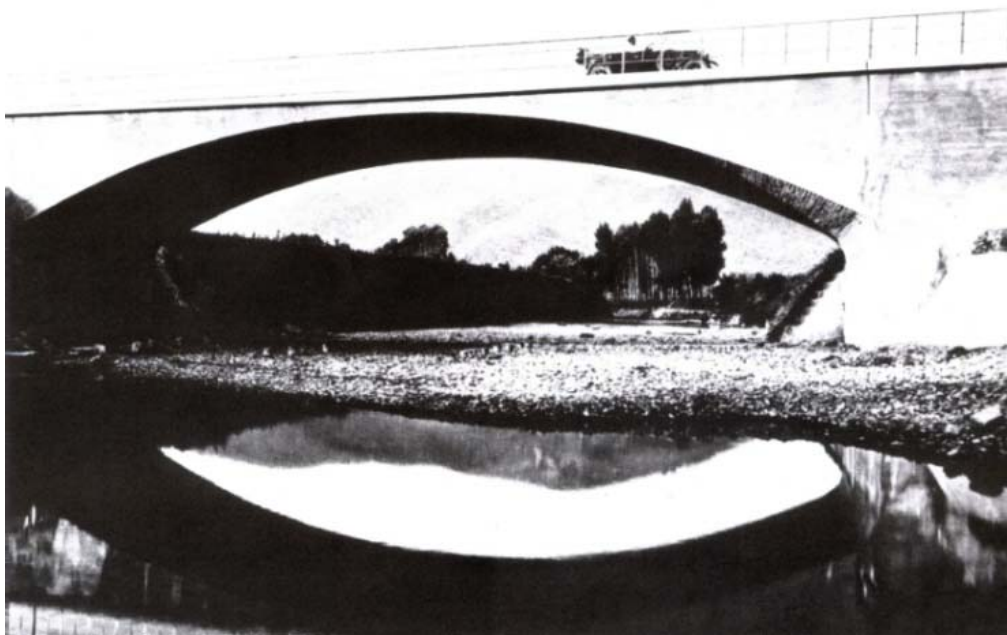


Abb. 39: Brücke über den Bisenzio, ca. 1933⁵¹¹

Die im Gegensatz zu den oben aufgeführten Beispielen sehr schlichte Konstruktionsweise der Brücke ist sicherlich eine Folge der flachen Topographie. Trotzdem kann hier, wie auch die nachfolgenden Beispiele zeigen werden, eine Veränderung der Bauweise hin zu einem sachlichen modernen Baustil festgestellt werden, der zu Beginn der dreißiger Jahre auch beim Bau der Raststätten auszumachen war.

Genauso wie bei den Aufnahmen der Brücken an der Autostrada Pedemontana wurde die Brücke über den Bisenzio aus der Sicht eines außenstehenden Beobachters aufgenommen. Dabei wurde in Kombination mit der im Hintergrund zu sehenden Baumgruppe ein Landschaftsbild inszeniert, dessen Rahmen der Brückenbogen bildete. Einen besonderen ästhetischen Reiz erhält das Bild durch die Spiegelung des Brückenbogens im Wasser des Bisenzio. Diese Bildinszenierung erinnert, wie auch ansatzweise bereits Abbildung 39, an die bewußte Schaffung von Bildern, von Aus- und Einblicken in die ‚Landschaft‘, wie sie in englischen Parks und Gärten zu finden ist. Auch hier gilt allerdings wieder, was bereits für die anderen Abbildungen gesagt wurde, daß das hier inszenierte Landschaftsbild nicht von den Autofahrern auf der Autobahn zu sehen war.

⁵¹¹ Rios da/ Rinelli 1984d, S. 91

Ein weiteres Beispiel für die veränderte Bauweise im Brückenbau hin zu mehr Klarheit und Strenge in der Formgebung, ist die folgende Abbildung der Brücke über den Fluß Ticino an der Autobahn Turin-Mailand aus dem Jahre 1933.



Abb. 40: Brücke über den Ticino, ca. 1933⁵¹²

Bei dieser Aufnahme schien der Fotograf besonderen Wert auf die Abbildung der Brücke gelegt zu haben, während die Umgebung kaum noch zu erkennen ist. Auf der Brücke stehen, was heute nahezu undenkbar wäre, zwei Spaziergänger, während keine Autos zu sehen sind. Es ist denkbar, daß die flache Umgebung der Autobahn als landschaftlich nicht reizvoll empfunden wurde, weswegen der Fokus des Bildbetrachters, im Gegensatz zu den oben gezeigten Abbildungen, allein auf die Brücke gelenkt wurde.

Bei der folgenden Abbildung einer Überführung einer Landstraße über die Autobahn Firenze-Mare sieht der Bildbetrachter schließlich gar nichts mehr von der Umgebung. Es handelt es sich bei diesen um die einzigen Aufnahmen, bei denen Autobahnüberführungen aus der Sicht der Autofahrer abgebildet wurden.

⁵¹² Rios da/ Rinelli 1984f, S. 105

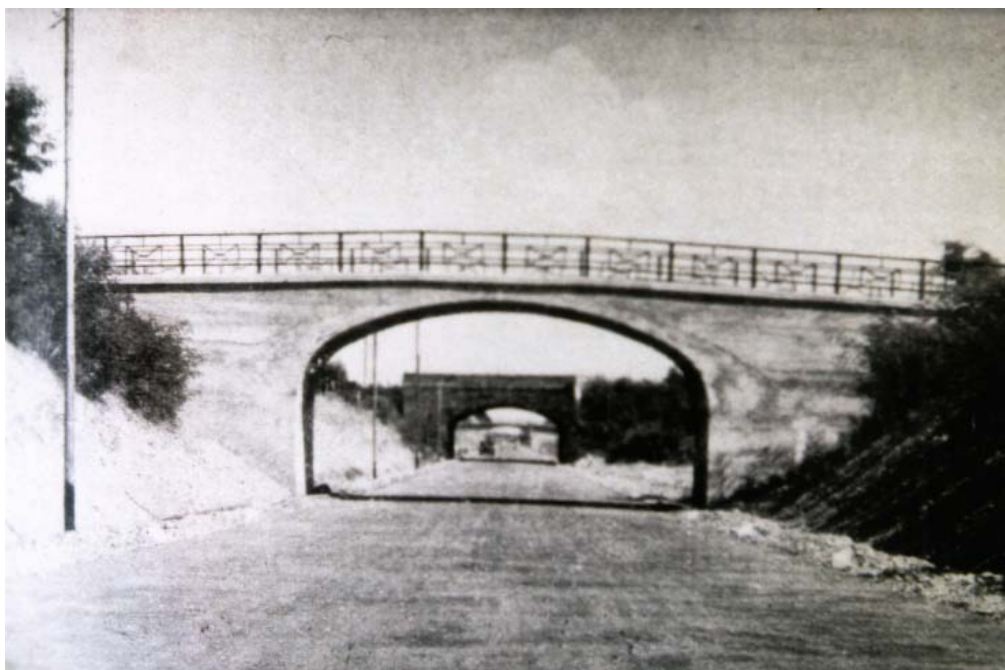


Abb. 41: Unterführung der Autobahn Firenze–Mare, ca. 1933⁵¹³

Auch diese Abbildung erinnert an diejenige der Brücke über die Autobahn Köln-Bonn (Abb. 33), denn auch hier ist aus der Sicht der Autofahrer von der Umgebung nichts zu sehen. Von der Außenwelt durch die hohen Böschungen abgeschlossen, erscheint die Autobahn auf dieser Fotografie wie ein eigenes Verkehrssystem. Hierin ähnelt diese Aufnahme dem Gemälde ‚Trittico della velocità‘ von Dottori⁵¹⁴, auf dem eine Autobahn wie ein weißer Pfeil über die ‚Landschaft‘ hinweggefegt, während die Fahrer von der Umgebung der Autobahn nichts mitzubekommen scheinen. Ähnliche Impressionen erweckt auch die vorliegende Aufnahme, denn abgesehen von den Brücken, deren Bogenkonstruktionen wie Tore den weiteren Verlauf der Straße andeuteten, konnten die Fahrer an dieser Stelle der Autobahn Firenze-Mare von der Umgebung außerhalb der Autobahn nichts erkennen.

Im Gegensatz dazu hatten die Autofahrer, wie auf der folgenden Abbildung zu sehen ist, an anderen Stellen der Autobahn Firenze-Mare durchaus auch freie Sicht auf die Umgebung.

⁵¹³ Rios da/ Rinelli 1984d, S. 94

⁵¹⁴ Vgl. Kapitel 2.3; Abb. 6



Abb. 42: Fußgängerüberführung über die Autobahn Firenze–Mare, ca. 1933⁵¹⁵

Auf dieser Fotografie hatten die Autofahrer Ausblicke auf den weiteren Verlauf der Autobahn, das Wärterhäuschen und auf die Hügelketten bei Florenz. Wie bereits bei vorherigen Brückenabbildungen, wurde auch dieses Bild so aufgenommen, daß der Bogen der Fußgängerbrücke ähnlich einem Bilderrahmen den Ausblick auf die Straße und die Umgebung einrahmt.

Für den Bau der Autobahnbrücken vor 1933 in Deutschland und Italien kann zusammenfassend konstatiert werden, daß für die Formgebung der in Italien als „opere d’arte“⁵¹⁶ und in Deutschland auch als „Kunstbauten“⁵¹⁷ bezeichneten Autobahnbrücken⁵¹⁸ in erster Linie technische und wirtschaftliche Gründe ausschlaggebend waren. Wie für die Über- und Unterführungen entlang der Autobahn Köln-Bonn gezeigt werden konnte, so wurde auch die Formgebung der italienischen Autobahnbrücken hauptsächlich von deren Funktionalität geprägt. In diesem Aspekt gibt es deutliche Parallelen mit den Gründen für die Wahl der Linienführung der Autobahnen vor 1933 in Deutschland, Frankreich und Italien. Überlegungen, wonach die Gestaltung der Brücken, ihre Formgebung und Materialauswahl von einem vermeintlich

⁵¹⁵ Ebd., S. 95

⁵¹⁶ Alberti 1931b, S.13

⁵¹⁷ Rheinische Provinzialverwaltung Düsseldorf 1932, S. 21

⁵¹⁸ Unter dieser Bezeichnung wurden auch die Straßenwärterhäuschen und Tankstellen zusammengefaßt.

‚typischen‘ Baustil der jeweiligen Umgebung abhängig gemacht werden sollte, sind mir nicht bekannt. Vielmehr stand ganz bewußt deren Zweckmäßigkeit im Vordergrund, und es ist davon auszugehen, daß diese als Garant für deren Schönheit angesehen wurde.

In Italien wurden Ende der zwanziger Jahre bereits große Autobahnbrücken über Flußtäler gebaut. Die Interpretation von Fotografien hat ergeben, daß hier weniger die Technik des Bauwerks im Mittelpunkt des Interesses stand, sondern die Brücke in ihrer Umgebung abgebildet wurde. Bei diesen Autobahnbrücken hat man den Eindruck, daß sie nicht nur als Zeugnisse italienischer Ingenieurkunst über Täler führen sollten, sondern auch symbolisch die Verbindung zwischen moderner Technik, Fortschritt und der Umgebung herstellen und auf diese Weise neue ‚Landschaften‘ gestalten sollten. Die Brücken wurden, so die These, aus der Sicht der Fotografen, zu einem wesentlichen Bestandteil der ‚Landschaften‘. Einen Hinweis hierfür bieten die Bildgestaltungen, bei denen zum einen die Autobahnbrücken künstlerisch in die Umgebung eingepaßt wurden oder zum anderen der Blick auf die ‚Landschaft‘, beispielsweise durch Brückenbogen ästhetisiert wurde. Die Fotografen inszenierten auf ihren Bildern neue ‚Landschaften‘ mit den Brücken als Gestaltungsobjekten. Die dargestellten Bilder waren allerdings weder von Betrachtern außerhalb der Autobahn leicht nachzuvollziehen noch konnten Autofahrer auf der Autobahn die auf den Abbildungen inszenierten Landschaftsbilder sehen. Auch gab es keine Fotografien, auf denen die Ausblicke, die Panoramen von den Autobahnbrücken aus gezeigt wurden. Die Tatsache, daß der Blick der Autofahrer von den Brücken nicht abgebildet wurde, deutet möglicherweise darauf hin, daß viele Touristen die neuen ‚Landschaften‘ kaum bemerkten.⁵¹⁹ Dabei wurde wie auch im Hinblick auf die Wahl der geraden Linienführung ‚Landschaft‘ per se nicht als eine normative Größe verstanden, die es zu schützen galt, sondern vielmehr konnte auf vielen Abbildungen der Aspekt der Gestaltung von neuen ‚Landschaften‘ durch den Bau von Autobahnen erkannt werden.

Neben den Fotografien, die die Autobahnbrücken in ihren Umgebungen zeigten, gab es für die Autobahn Köln-Bonn und auch für die Autobahn Firenze-Mare einige wenige Abbildungen, auf denen der Blick auf die Brücken aus der Sicht der Autofah-

⁵¹⁹ Alberti 1931a, S. 718

rer gezeigt wurden. Bei diesen Fotografien fällt, im Vergleich zu den anderen Aufnahmen auf, wie wenig die Autofahrer hier von der Umgebung sehen konnten. Auf einigen Abbildungen können die Autofahrer wegen der hohen Böschungen überhaupt nichts mehr von der Gegend erkennen, durch die sie gerade fahren. Die Autobahn erscheint hier wie ein geschlossenes, von der Umgebung völlig losgelöstes Verkehrssystem.

4.1.3 Der Blick auf die ‚Landschaft‘ an Rastplätzen, Parkplätzen und Tankstellen

Neben den Autobahnbrücken und der Wahl der Linienführung sind Rast- und Tankstellen, Parkplätze und Mautstationen⁵²⁰ bedeutende Gestaltungselemente von Autobahnen. Wie bereits in den vorangegangenen Kapiteln soll auch hier der Fragestellung nachgegangen werden, ob bei der Gestaltung dieser Haltepunkte auf den Autobahnen in Deutschland, Frankreich und Italien vor 1933 die Wahrnehmung der Umgebung mit in die Planung einbezogen wurde. Dabei wird von der These ausgegangen, daß Entscheidungen über die Lage der Stationen weitgehendst unabhängig von landschaftsgestalterischen Überlegungen getroffen wurden. Neben der Auswertung von Plänen basiert die nachfolgende Analyse, ähnlich dem Kapitel über Brückenbauten, hauptsächlich auf der Auswertung von Fotografien, da schriftliche Dokumente nur vereinzelt vorliegen.

An der einzigen vor 1933 in Deutschland gebauten 20 km langen Autobahn Köln–Bonn gab es weder Rast-, Tank- noch Parkplätze und, da die Benutzung der Autobahn nicht gebührenpflichtig war, auch keine Mautstationen. Dagegen war in den Planungen der gebührenpflichtigen Hafraba der Bau von sogenannten ‚Stationen‘ vorgesehen, an denen „die Kraftfahrzeuge ein- und ausfahren. Dort werden die Fahrscheine gelöst und kontrolliert, die übergehenden Wagen in bezug auf Zuverlässigkeit und Eignung geprüft, Betriebsstoffe (...) verkauft, [und] auch dem Kraftfahrer gewisse Bequemlichkeiten geboten und Auskünfte erteilt.“⁵²¹ Die Stationen waren in einem Mindestabstand von nur fünf Kilometern geplant⁵²². Dabei sollten an den Kreuzungen mit Landstraßen sogenannte Neben- oder Zwischenstationen gebaut werden, an denen ausschließlich Benutzungsgebühren kassiert werden sollten.⁵²³ Den

⁵²⁰ Kaftan 1955, S. 96

⁵²¹ Ebd., S. 96-97

⁵²² Uhlfelder 1931, S. 6. Dieser Abstand entsprach auch ungefähr dem normalen Abstand zweier Bahnstationen bei der Reichsbahn in stärker besiedelten Gegenden (ebd.).

⁵²³ An den sogenannten Nebenstationen sollte im Gegensatz zu den Hauptstationen kein fest angestelltes Personal beschäftigt sein, denn der „Dienst, der sich auf das Ein- und Auslassen der Autos, Lösen und Kontrolle der Fahrscheine beschränkt, wird von einem dort wohnenden Streckenwärter (...) oder von einem in der Nähe wohnenden Privatmann besorgt.“ (Ebd., S. 7). Es wurde überlegt, für Besitzer von Abonnementskarten private Einlässe auf die Autobahn zu schaffen. „Sie erhalten eigene Schlüssel für das Privator mit der Verpflichtung, keinen Mißbrauch damit zu treiben.“ (Ebd.).

Lageplan einer solchen Zwischenstation mit Zufahrtsstraße hatte Uhlfelder 1931 skizziert.

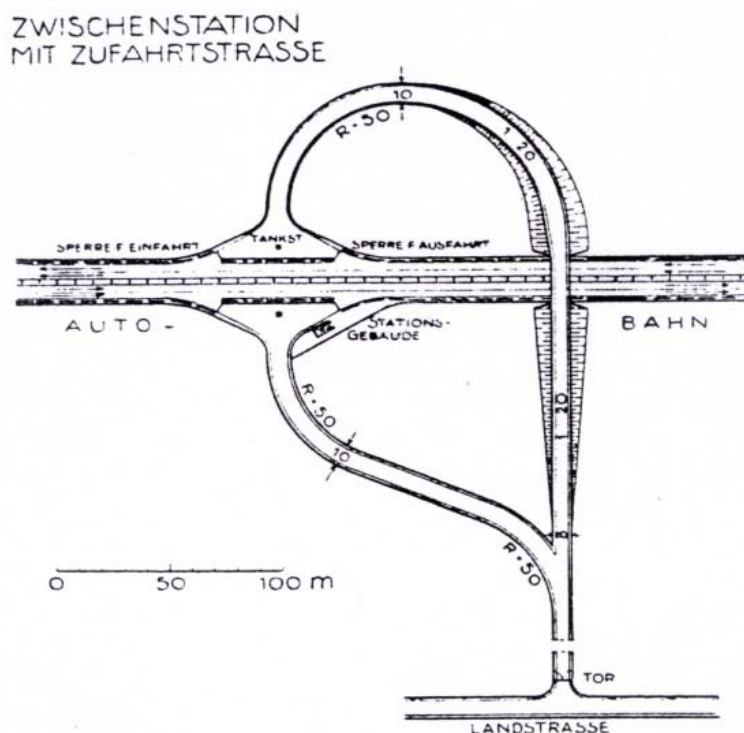


Abb. 43: Zwischenstation mit Zufahrtsstraße an der Hafraba, Skizze 1931⁵²⁴

Der Verkehr von und zur Autobahn sollte mit Hilfe von Sperren geregelt werden. Neben den Stationsgebäuden waren an diesen Auffahrten auch Tankstellen vorgesehen. In seinem Artikel beschrieb Uhlfelder die Serviceleistungen, die an den Stationen erbracht werden sollten. Dabei hielt er noch im Herbst 1931 den Bau von Hotels, Gaststätten und Werkstätten an den Autobahnen für überflüssig, denn seiner Meinung nach sollte „die Nähe der Großstädte genügen, um die privaten Wünsche der Autofahrer zu befriedigen.“⁵²⁵

Die Hauptstationen, die am Anfang der Autobahn liegen sollten, hatte Uhlfelder auch skizziert. An diesen sollten neben den Sperranlagen ein Stationsplatz, ein Stationsgebäude und eine Tankstelle vorhanden sein.⁵²⁶ Die nachfolgende Abbildung zeigt eine Skizze einer solchen Hauptstation, die hier als Anfangsstation bezeichnet wurde.

⁵²⁴ Ebd., S. 8

⁵²⁵ Ebd.

⁵²⁶ Ebd., S. 7. Kaftan sah die Richtlinien für die Haltstationen entlang der Hafraba „mit ihren zahlreichen vorgesehenen Einrichtungen für Wartung, Unterhaltung und Betrieb der Autobahn, Diensträumen, Warteräumen, Unterkünften mit Erfrischungsbetrieb, Telefon- und Sanitätseinrichtungen, Tankstellen und Ersatzteillägern, (...) als Vorläufer der entsprechenden Nebenanlagen des Reichsautobahnbetriebes einschließlich der größeren Raststätten und Straßenmeistereien“ an. (Kaftan 1955, S. 98).

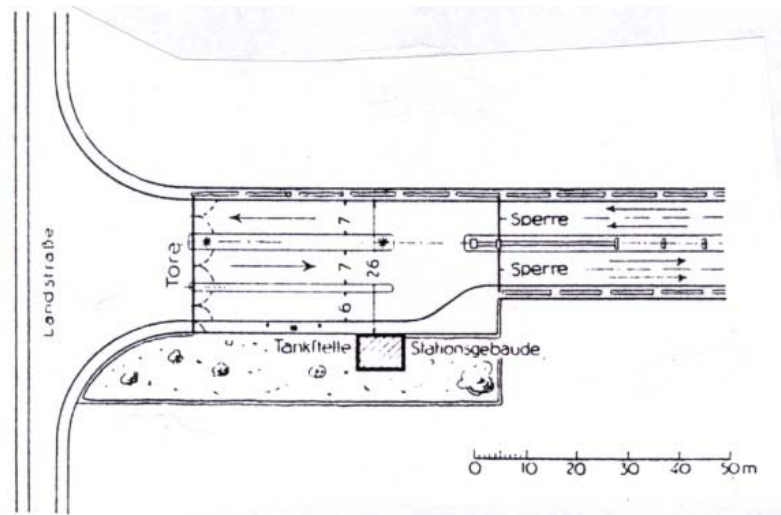


Abb. 44: Plan einer Anfangsstation an der Hafraba, Skizze 1931⁵²⁷

Auf der Skizze ist zu sehen, wie die Ein- und Ausfahrt von und zur Hafraba vorgesehen war. Die von der Landstraße kommenden Autofahrer sollten, nach Uhlfelder, mit Hupsignalen dem Bedienungspersonal an der Station ihre Ankunft anmelden, damit diese dann das Tor zur Autobahn öffnen könnten.⁵²⁸ Eine Vorstellung, die angesichts des heutigen Verkehrsaufkommens vollkommen undenkbar ist.

Auf dem Entwurf ist schemenhaft die Anlage eines Nutzgartens zu erkennen. Welche Funktionen dieser Garten zu erfüllen hatte, ob er ausschließlich zur Versorgung der dort wohnenden Bediensteten gedacht war oder ob hier auch Bäume und Sträucher zur Bepflanzung der Autobahnen angezogen werden sollten ist nicht bekannt.⁵²⁹

Abgesehen von dieser Skizze sind mir keine weiteren Pläne oder Beschreibungen für Raststätten und Haltepunkte entlang der Hafraba bekannt. Es können demnach also keine Aussagen darüber gemacht werden, ob bei der Wahl des Standorts neben technischen und wirtschaftlichen Faktoren auch die Umgebung eine Rolle spielte oder sogar beim Stil der Gebäude auf einen vermeintlich ‚regionalen Bezug‘ geachtet

⁵²⁷ Uhlfelder 1931, S. 7

⁵²⁸ Ebd.

⁵²⁹ Ebd.

werden sollte, wie es in der Zeit der nationalsozialistischen Diktatur für die Raststätten an den Reichsautobahnen verlangt wurde.⁵³⁰

In Frankreich wurden vor 1933 an der Autoroute du Puy-de-Dôme zwei Haltestationen gebaut. Eine gleich zu Beginn der Autoroute am sogenannten Le Bois des Charmes⁵³¹ und eine weitere auf dem Berggipfel.⁵³² Auf der folgenden Fotografie ist die Anfangsstation mit dem sogenannten ‚Châlet du péage‘ zu sehen. Dagegen liegen mir von der ‚Garage terminus‘⁵³³ auf dem Berggipfel keine Abbildungen vor.

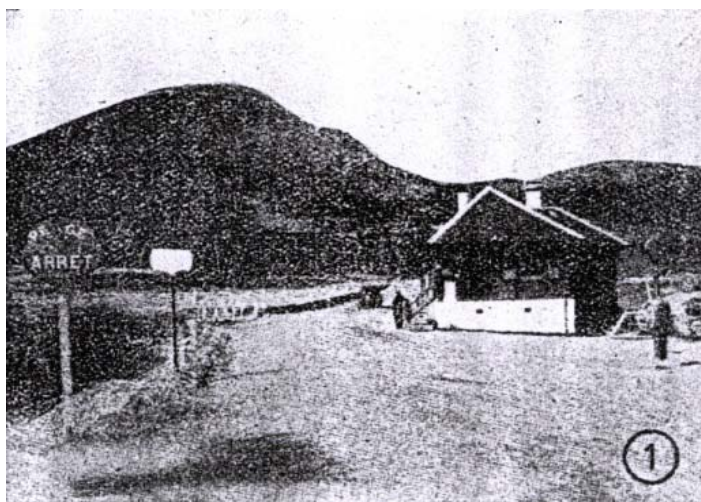


Abb. 45: ‚Châlet de péage‘ an der Autoroute du Puy-de-Dôme, ca. 1930⁵³⁴

An der hier abgebildeten Station du péage, dem Wärterhäuschen, mußten die Autofahrer die Straßengebühr bezahlen. Das Haus wurde im Stil eines ‚Châlet‘ gebaut, unter dem man im Französischen ein aus Holz gebautes Berghaus nach Schweizer Vorbild versteht, welches in der Regel als Wochenendhaus genutzt wird.⁵³⁵ Mit der Wahl dieses Baustils für das Wärterhäuschen wurde gleich am Anfang der Autobahn auf den touristischen Charakter der Autoroute du Puy-de-Dôme hingewiesen. Die Station du péage fungierte als Entrée in die Bergwelt. Die Aussichten in die ‚Landschaft‘ der Bergwelt des Puy-de-Dôme wurden im Zusammenhang mit der Linienführung der Autobahn in Kapitel 4.1.2 besprochen und analysiert.

⁵³⁰ Ein imposantes Beispiel hierfür ist die von Fritz Norkauer von 1937 bis 1938 an der Reichsautobahn München–Salzburg im sogenannten alpenländischen Stil errichtete Raststätte am Chiemsee. (Schütz/ Gruber 1996, S. 132).

⁵³¹ Département du Puy de Dôme Conseil Général 1930, S. 29

⁵³² Ebd.

⁵³³ ‚Endhaltestelle und Reparaturwerkstatt‘ (Übers. d. Verf.) (in: Compagnie des Tramways de Clermont-Ferrand et du Puy-de-Dôme 1925, S. 13).

⁵³⁴ Thomas 1930, S. 329. Bei der Abbildung handelt es sich um eine Kopie aus der Zeitung ‚Rêvue Générale des Routes‘. Dadurch ist die schlechte Qualität des Bildes zu erklären.

⁵³⁵ Le Micro Robert 1992, S. 193

In Frankreich gab es vor 1933 keine realisierten Autobahnraststätten, abgesehen von dem Wärrerhäuschen an der Autoroute du Puy-de-Dôme, keine. Allerdings gab es verschiedene Planungen. So waren entlang der 368 km langen Autoroute du Nord zur „Überwachung der abgegrenzten und geschlossenen Autobahn (...) 17 sogenannte Autobahnhöfe (...) [vorgesehen], und zwar in einer Entfernung von je 20 Kilometern, und um unterwegs, sei es zwangsweise oder zum Vergnügen, ohne Gefährdung des Verkehrs anhalten zu können, werden alle 300 Meter Einbuchtungen rechts und links angeordnet.“⁵³⁶ An diesem Zitat von Lainé, dem Direktor der Compagnie des Autoroutes (C.A.R.), fällt auf, daß er auch das „Vergnügen“ als Grund für Stops auf der Autobahn explizit erwähnte. Neben Raststätten waren an der Autoroute du Nord auch Halte- und Aussichtspunkte vorgesehen.

Nach den Plänen der C.A.R. sollte ein typischer Autobahnhof unbewohnt sein und ein Restaurant, eine Werkstatt und eine Tankstelle umfassen. Auf der folgenden Abbildung ist ein solcher Rastplatz skizzenhaft dargestellt.

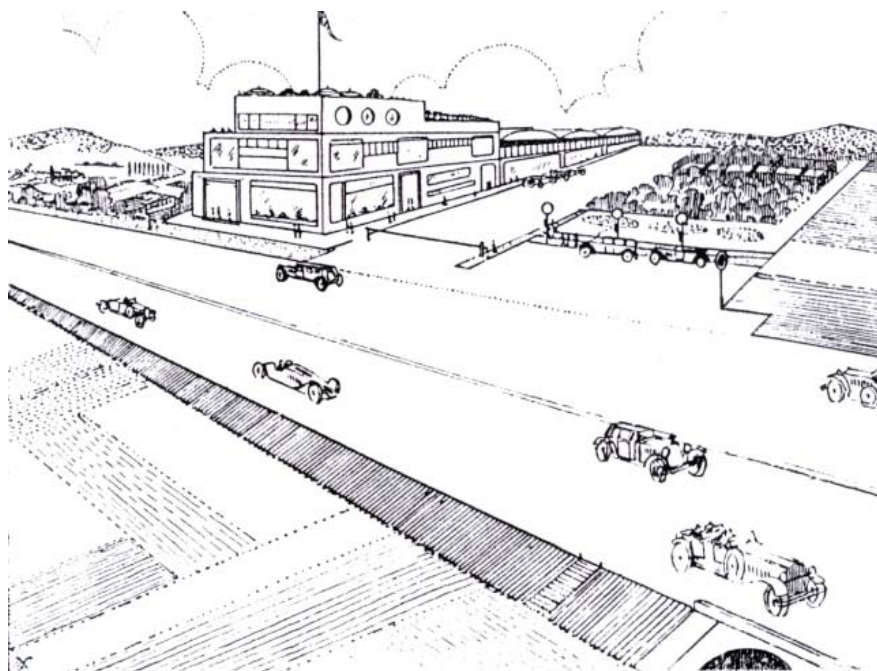


Abb. 46: Geplanter Autobahnhof an der Autoroute du Nord⁵³⁷

Wie bei der Hafraba-Autobahn sollte auch hier die Zufahrt von der Landstraße zur Autoroute du Nord mit Hilfe einer von Hand zu bedienenden Barriere geregelt werden. Von der Autobahn aus gesehen, war rechts von der Einfahrt ein Parkplatz für

⁵³⁶ Lainé 1931b, S. 2

⁵³⁷ Ebd., S. 3

die von der Autobahn kommenden Autos geplant. Dahinter ist auf der Abbildung schemenhaft ein Garten zu erkennen, der in den Ausführungen von Lainé jedoch nicht erwähnt oder gar näher beschrieben wurde.⁵³⁸ Ähnlich wie bei den Planungen für die Raststätten entlang der Hafraba gibt es auch hier keine Hinweise auf die geplante Nutzung des Gartens. Im Vergleich mit den landwirtschaftlichen Feldern, die die Autobahn umgeben, sieht es so aus, als wüchsen in dem Garten Bäume und Sträucher. Allerdings fehlt hier jeglicher Hinweis darauf, wofür diese Gewächse hätten verwendet werden sollen, denn entlang der Autobahn war, nach Lainé, keine Bepflanzung vorgesehen.⁵³⁹

Gegenüber dem Garten, auf der anderen Seite der Zubringerstraße, lagen die Werkstätten- und das Restaurantgebäude. Im Vergleich zum Chalet an der Autoroute du Puy-de-Dôme fällt hier der sachliche Baustil der Anfang der dreißiger Jahre geplanten Gebäude auf. Abgesehen von dem Hinweis, daß in dem an der Autobahn gelegenen Gebäude ein Restaurant beherbergt werden sollte, macht Lainé keine Angaben über weitere Funktionen dieses großen Hauses. Das Restaurant hatte Panoramafenster zu beiden Seiten und zur Autobahn hin. Nach drei Seiten hin hatten die Besucher also Ausblicke in die Umgebung. Es ist gut vorstellbar, daß man von dem Restaurant einen guten Blick auf die Autobahn und die sie umgebenden landwirtschaftlichen Flächen haben konnte. Links von dem Autorasthof öffnete sich die Aussicht auf ein Tal mit einem Dorf und den dazugehörigen Kulturflächen. Auf der Skizze auszumachen ist die Anlage einer Pappelallee. Ob es sich bei der skizzierten ‚Landschaft‘ um eine Fiktion handelte oder ob hierfür tatsächlich eine reale Gegend als Vorbild galt, war nicht festzustellen. Auch die Tatsache, daß bei dieser Darstellung einer Autobahnraststätte neben den Gebäuden auch auf die von hier aus zu sehenden ‚Landschaften‘ angedeutet wurden, kann als Indiz dafür verstanden werden, daß bei der Planung der Rastplätze die touristische Attraktivität der Gegend mitberücksichtigt wurde.⁵⁴⁰

Neben den sogenannten Autobahnhöfen waren auch Tankstelle und Haltepunkte an Orten mit besonders schönen Aussichten entlang der Autobahn vorgesehen. Auf der folgenden Abbildung ist zu sehen, wie nah die unterschiedlichen Haltepunkte dabei

⁵³⁸ Ebd., S. 1-3

⁵³⁹ Ebd.

⁵⁴⁰ Ebd., S. 2

beieinander liegen sollten. Des weiteren zeigt der Plan die vorgesehene Lage der Autoroute zu einer Stadt, die auf einer Zubringerstraße mit der Autobahn verbunden werden sollte, sowie die Nähe der Autobahn zu den Verkehrssystemen der Eisenbahn und dem Flugverkehr.

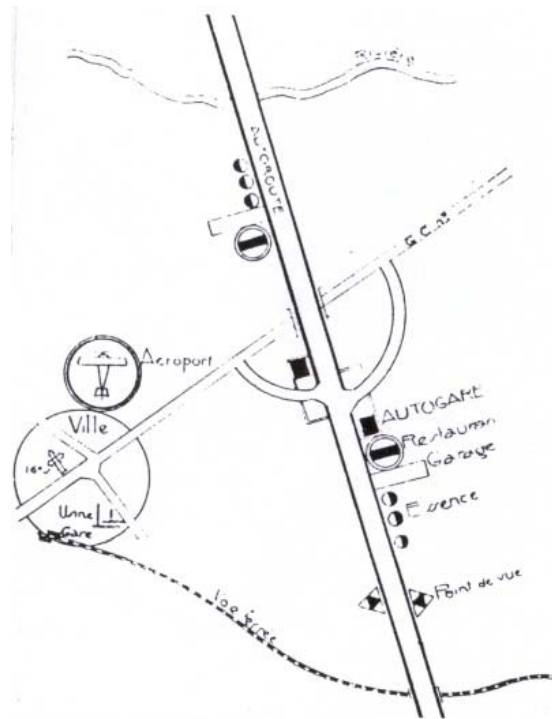


Abb. 47: Lageplan von Autobahnraststätten, Tankstellen und Aussichtspunkten an der Autoroute du Nord, Plan 1931⁵⁴¹

Auf der Abbildung ist zu erkennen, daß vor der Autobahnraststätte auf jeder Straßenseite ein ‚Point de vue‘, ein Aussichtspunkt, geplant war. Diese besonders gekennzeichneten Haltepunkte sollten nach Lainé an den Stellen geschaffen werden, von wo aus sich den rastenden Autofahrern schöne und interessante Aussichten in die Umgebung boten.⁵⁴² Durch die Anzahl und die Lage der Aussichtspunkte wurden ‚Landschaften‘ außerhalb der Autobahn festgelegt, die nur von hier aus zu sehen waren.⁵⁴³ Die Aussichtspunkte sollten ausdrücklich gekennzeichnet werden und so wurden auch die vorbeifahrenden Autofahrer darauf aufmerksam gemacht, daß hier ‚Land-

⁵⁴¹ Ebd., S. 3

⁵⁴² Ebd., S. 2.

⁵⁴³ Interessant in diesem Zusammenhang ist ein Beispiel aus Japan. Im Jahre 1991 gab die ‚Régie Japonaise des Autoroutes‘ eine Karte heraus, auf der auf insgesamt 5.000 Autobahnkilometern 88 Autobahnorte eingezeichnet sind, von denen aus die Autofahrer ‚Landschaften‘ sehen können. Demjenigen, der alle diese Orte aufsucht, soll sich, so das erklärte Ziel, ein neues Gesamtbild der japanischen ‚Landschaft‘ bieten. Inspiriert wurde diese Idee von den Arbeiten des japanischen Malers Tokkaido de Katsushika Hokusai (1760–1849), der ganz Japan als großen Garten verstanden wissen wollte und dafür eine Wanderkarte erstellte, auf der alle Orte angegeben waren, die seiner Meinung nach die wesentlichen ‚Landschaften‘ dieses imaginären Gartens bildeten. (Vgl. Kapitel 4.2) (Nakamura 1994, S. 72-84).

schaften‘ zu sehen sein sollten. Diese ‚Landschaften‘ wurden von den vorbeifahrenden Autofahrer dann anders wahrgenommen, als diejenigen, die anhielten.

Neben der Ausweisung von ‚Point de vues‘ entlang der Autoroute du Nord sollte mit Hinweistafeln über ‚die Denkmäler und Sehenswürdigkeiten der Umgebung‘⁵⁴⁴ informiert werden. Auch heute noch wird in Frankreich auf diese Weise auf Sehenswürdigkeiten in der Umgebung von Autobahnen aufmerksam gemacht. Damit werden die Autobahnreisenden sozusagen im Vorbeifahren über kulturelle Höhepunkte der Region informiert sowie hin und wieder sicherlich auch zum Besuch eines solchen Denkmals inspiriert. Auf diese Weise konnte eine imaginäre Verbindung zwischen den Reisenden und der Gegend, durch die sie auf der Autobahn fahren, geschaffen werden.

Obwohl bei der Planung von Raststätten und Haltepunkten entlang der Autoroute du Nord die Inszenierung von Ausblicken in die Umgebung der Autobahn mitberücksichtigt wurde, fällt auf, daß in diesem Kontext der Begriff ‚Landschaft‘ nicht gebraucht wurde.

In Italien wurden vor 1933 entlang der 435 realisierten Autobahnkilometer viele Stationsgebäude gebaut. Wie für die Autobahnbrücken sind auch von den Stationsgebäuden vor allem Fotografien vorhanden, während schriftliche Erklärungen häufig fehlen.

In den ersten Jahren des Autobahnbaus von 1924 bis ca. 1930 ähnelten die Stationsgebäude noch häufig Wohnhäusern, was nicht sehr verwundert, da diese in der Regel von den Stationswärtern mit ihren Familien bewohnt waren. Auf der nachfolgenden Abbildung ist ein Wärterhäuschen aus dem Jahre 1925 an der Autostrada Milano–Laghi zu sehen.

⁵⁴⁴ Lainé 1931b, S. 2



Abb. 48: Wärterhäuschen an der Autobahn Milano–Laghi, ca. 1925⁵⁴⁵

Die Ähnlichkeit mit einem normalen Wohnhaus ist, wie auf der Fotografie zu sehen, beachtlich. Ohne die beiden Zapfsäulen vor dem Haus, das vorbeifahrende Auto und das Wissen, daß es sich hier um eine Autobahnraststätte handelt, wäre diese nur schwer zu erkennen. Von der Umgebung des Gebäudes und der Autobahn ist auf dieser Abbildung nichts zu sehen. Da keine Hügel- oder Bergketten im Hintergrund zu erkennen waren, kann man lediglich davon ausgehen, daß die Gegend hier flach war.

Im Innern des Stationsgebäudes gab es für die Autofahrer einen kleinen Aufenthaltsraum und einen kleinen Einkaufsladen.⁵⁴⁶ Wie auf der nachfolgenden Abbildung zu sehen ist, ähnelte auch dieser Raum eher einem privaten Wohnzimmer als einer öffentlichen Gaststätte.

⁵⁴⁵ Puricelli 1925a, S. 30

⁵⁴⁶ Bottura 1984, S. 158

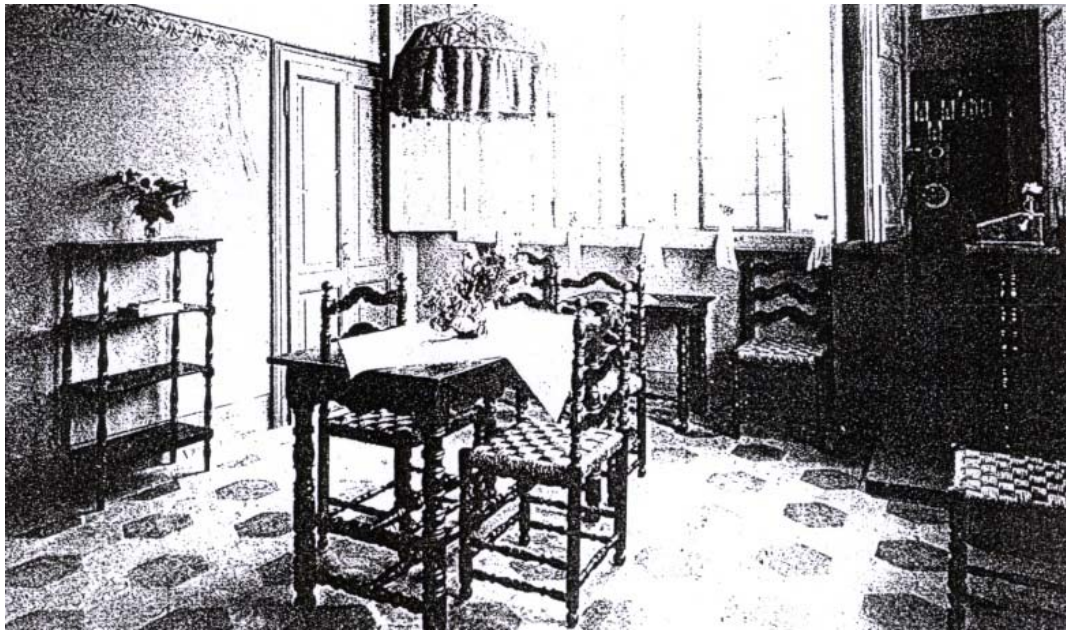


Abb. 49: Warteraum eines Wärterhäuschens an der Autobahn Milano–Laghi, ca. 1925⁵⁴⁷

Von der ‚Cantoniera‘ war nur dieser Raum öffentlich zugänglich. In diesem befand sich ein öffentliches Telefon, und die Autofahrer hatten die Möglichkeit, hier eine Kleinigkeit zu essen.⁵⁴⁸ Der abgebildete kleine Raum mit einem einzigen Tisch liefert einen Hinweis darauf, daß die Autostrade in den zwanziger Jahre in Italien nur sehr wenig befahren waren.⁵⁴⁹

Ein weiteres Beispiel für ein bewohntes Stationsgebäude, das im Stil eines Wohnhauses gebaut wurde, war die 1928 gebaute Station ‚Portici Bellavista‘ an der Autobahn Neapel–Pompeji. Ein wesentlicher Unterschied zu der Cantoniera an der Autobahn Mailand–Oberitalienische Seen war, daß für dieses Gebäudes vom Touring Club Italiano ein Architekturwettbewerb ausgeschrieben wurde.⁵⁵⁰ Damit lieferte diese Station einen Beweis für den, wie Puricelli bereits 1925 festhielt, „aspetto estetico ed architettonico di questi edifici“⁵⁵¹.

⁵⁴⁷ Ebd.

⁵⁴⁸ Puricelli 1925a, S. 31-32

⁵⁴⁹ Vgl. Kapitel 3.2.3

⁵⁵⁰ Puricelli 1925a, S. 31-32

⁵⁵¹ „ästhetischen und architektonischen Aspekt dieser Gebäude“ (Übers. d. Verf.) (in: ebd., S. 159).



Abb. 50: Station ‚Portici–Bellavista‘ an der Autobahn Napoli–Pompeji, ca. 1929⁵⁵²

Bei dieser Station handelte es sich um eine kleine Raststätte mit Tankstelle - eine Zapfsäule ist links im Bild zu sehen - an der Autobahn Neapel–Pompeji.⁵⁵³ Auch hier fällt auf, daß das Haus unmittelbar an der Autostrada stand und es keinen von der Straße getrennten Parkplatz gab.

Das Gebäude war zwar mit der Aufschrift ‚Bellavista‘ - schöne Aussicht - versehen, es ist jedoch nicht zu erkennen, worauf sich dieser Hinweis bezog, und auch in der Projektbeschreibung wurden hierzu keine näheren Erläuterungen gegeben.⁵⁵⁴ Allein die Tatsache, daß der Bau der Station vom Touring Club Italiano des Gebäudes in Auftrag gegeben wurde, läßt vermuten, daß bei der Standortwahl auch die Ausblicke in die Umgebung mitberücksichtigt wurden, denn der Touring Club betrachtete es als seine Aufgabe, den Reisenden kulturelle und landschaftliche Schönheiten Italiens näher zu bringen.⁵⁵⁵ Auch die Wahl des Baustils mit einem Flachdach und der Säule am Eingangsbereich läßt deutliche Anklänge an süditalienische Bauweisen von Wohnhäusern erkennen. Der Eindruck eines normalen Wohnhauses wird dadurch

⁵⁵² Ebd.

⁵⁵³ Die Péage–Stationen am Anfang der Autobahn waren in Italien meist nicht bewohnt. Es handelte sich oft um relativ einfache Hütten, die nur während der Öffnungszeiten der jeweiligen Autobahn genutzt wurden.

⁵⁵⁴ Ebd.

⁵⁵⁵ In der vom Touring Club Italiano herausgegebenen Zeitschrift ‚Le vie d’Italia - Touring Club Italiano‘ wurden die kulturellen und landschaftlichen Sehenswürdigkeiten Italiens und anderer Länder beschrieben. Zum Selbstverständnis der Touring Clubs vergleiche auch Bertho-Lavenir 1997: Norme de comportements et contrôle de l’espace: le Touring Club de Belgique avant 1914, S. 69-87. Die Touring Clubs waren zu Beginn des 20. Jahrhunderts durch die Veröffentlichung von Fotografien und idealisierenden Reiseberichten wesentlich für die Schaffung von vermeintlichen ‚Ideallandschaften‘ verantwortlich.

verstärkt, daß die Hausfront mit Pflanzen berankt war. Da auf der Fotografie die Autobahn Napoli–Pompeji nicht zu erkennen ist, ist aus diesem Bild nicht ersichtlich, ob es sich hier um ein Stationsgebäude an einer Autobahn handelte.

Da die gezeigten Stationsgebäude aus den Jahren vor 1930 normalen Wohnhäusern sehr ähneln, ist auch in der Bauweise ein enger Bezug zum Heimatstil zu erkennen. Bei der Station Bellavista traf diese Vermutung sicherlich zu, da hier der Touring Club für den Bau verantwortlich war. Dagegen gibt es für das Stationsgebäude an der Autobahn Milano–Laghi keine Hinweise dafür, daß mit der Wahl des Baustils bewußt ein sogenannter regionaler Bezug hergestellt werden sollte. Vielmehr gehe ich davon aus, daß bei diesem Gebäude allein die Tatsache, daß es im wesentlichen als Wohnhaus genutzt wurde, für die Wahl des Baustils maßgebend war. Der Versuch, mit der Wahl eines ‚regionaltypischen‘ Baustils in und an den Autobahnraststätten „dem ‚geeinten‘ Volk die landsmannschaftlichen Besonderheiten sinnfällig [zu] machen“⁵⁵⁶, wurde erst in den dreißiger Jahren beim Bau der Reichsautobahnen im nationalsozialistischen Deutschland unternommen⁵⁵⁷ und solche Bewegungen sind mir für Italien nicht bekannt.

Ab den dreißiger Jahren änderte sich dann der Baustil der Stationsgebäude. Obwohl die Gebäude zunächst auch noch bewohnt waren, wurde der Baustil sachlicher, wie bei dem Wärterhäuschen an der Autobahn Turin–Mailand aus dem Jahre 1930 zu sehen ist.

⁵⁵⁶ Schütz/ Gruber 1996, S. 134

⁵⁵⁷ In diesem Sinne forderte der Reichslandschaftsanwalt Alwin Seifert, die Raststätten sollten „völlig das Stammesbild des jeweiligen Gaues widerspiegeln (...), nicht nur in Werkstoff und Formgebung, sondern auch in ihrer inneren Einrichtung, ihrem Geschirr, ihrem Bildschmuck, und wir wollen das weitertreiben bis zum Küchensettel und der Musik.“ (Seifert 1941, S. 289). Da es die viel beschworenen Eigenarten der ‚deutschen Stämme‘ jedoch nicht gab, führten all diese Bemühungen letztlich nur zu einer „generalisierenden alpenländischen Gemütlichkeitsästhetik“ (Schütz/ Gruber 1996, S. 134) an den nationalsozialistischen Autobahnraststätten. So schrieb der Journalist Walter Dirks bereits 1938, daß sich „auch hier (...) [beim Betreten der Raststätte Magdeburger Börde] (...) eine süddeutsche Erinnerung [einstellt].“ (Dirks 1938, o.S.).



Abb. 51: Wärterhäuschen an der Autobahn Turin–Mailand, ca. 1930⁵⁵⁸

Auch dieses Stationsgebäude war unmittelbar an der Autobahn gelegen, wie die oben gezeigten Wärterhäuschen. Wie diese war auch die Cantoniera an der Autostrada Turin–Mailand vom Stationswärter bewohnt.⁵⁵⁹ Bei diesem Gebäude fehlt nun jedoch jeglicher Bezug zu regionalen Baustilen, sondern unabhängig von diesen wurde es im Stil der modernen Architektur gebaut. Aus den Unterlagen geht nicht hervor von wem das Gebäude entworfen wurde, ob von Architekten oder Ingenieuren. Es ist zu anzunehmen, daß für den Bau der Autostrada zuständige Autobahngesellschaft Turin–Mailand⁵⁶⁰ auch das Stationsgebäude plante und baute. Unter ästhetischen Gesichtspunkten betrachtet, stimmte die neue Sachlichkeit des Gebäudes meines Erachtens hier sehr gut mit der schnurgeraden Autobahn und der funktionalistischen Bauweise der Unterführung überein. Da, im Gegensatz zu den Abbildungen 49 und 50, hier nicht nur ausschließlich das Gebäude, sondern auch die Autobahn mit Brücke abgebildet wurden, kann als Hinweis verstanden werden, daß der Fotograf die gestalterische Harmonie zwischen Gebäude, Autobahn und Brücken darstellen wollte.

Von der Umgebung des Stationsgebäudes, ist auf der Fotografie nichts zu sehen, sondern es wurde der Blick eines Autofahrers auf das Wärterhäuschen und den weiteren Verlauf der Straße wiedergegeben und nicht der eines an der Station rastenden

⁵⁵⁸ Bottura 1984, S. 158

⁵⁵⁹ Ebd.

⁵⁶⁰ Vgl. Kapitel 3.3.2

Reisenden. Einen ähnlichen Blickwinkel hatte der Fotograf bei der nachfolgenden Abbildung, die die 1933 gebaute ‚Station Venezia‘ zeigt, auch wenn der Fotograf hier rechts neben der Autobahn zu stehen schien.

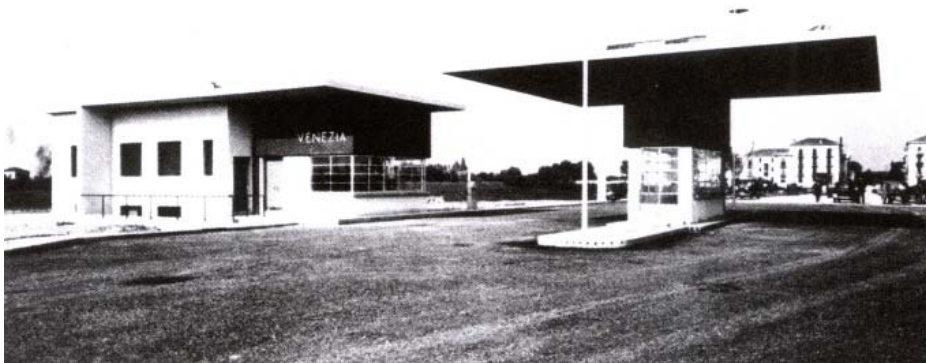


Abb. 52: ‚Station Venezia‘ an der Autobahn Venedig–Padua, ca. 1933⁵⁶¹

Bei dieser Station handelte es sich um eine Station am Anfang der Autobahn, wie die im Hintergrund zu sehenden Häuser bestätigen. Im Gegensatz zu den anderen gezeigten Autobahnstationen hatte die Station Venezia neben dem Wärterhäuschen auch eine gesonderte Mautstation in der Mitte der Autobahn. Der Autoverkehr konnte der Autobahn leichter geregelt werden, da die auf- und abfahrenden Autofahrer ihre Gebühr bezahlen konnte, ohne aussteigen zu müssen. Dieses Prinzip wird auch heute noch an den italienischen Autobahnen angewendet. Das 1933 gebaute Stationsgebäude Venezia, das noch bewohnt war,⁵⁶² war schon deutlich größer als die auf den Abbildungen 48-51 gezeigten Raststätten. Wofür der zusätzliche Platz genutzt wurde, ob es in dem Gebäude zum Beispiel ein Restaurant gab, ist aus den Unterlagen nicht zu entnehmen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, daß die anfangs aufgestellte These, Entscheidungen über die Lage der Autobahnstationen seien vor 1933 in Deutschland, Frankreich und Italien weitestgehend unabhängig von landschaftlichen Fragestellungen getroffen worden, konnte nicht für alle Autobahnstationen bestätigt werden. So wurde die Anfangsstation an der Autoroute du Puy-de-Dôme in Frankreich im Stil eines schweizerischen Châlets gebaut. Dadurch wurde der ausschließlich touristische Charakter der Autostraße unterstrichen und es mit dem regionaltypischen Baustil wurde versucht, einen Bezug zwischen der Autobahn und seiner Umgebung herzustellen. Ebenso verhielt es sich mit dem 1928 an der Autobahn Neapel–Pompeji

⁵⁶¹ Rios da/ Rinelli 1984a, S. 119

⁵⁶² Ebd.

gebauten Wärterhäuschen ‚Bellavista‘. Bei dieser Station läßt der Name ‚Bellavista‘ vermuten, daß bei der Standortwahl auch der Blick des rastenden Autofahrers in die ‚Landschaft‘ nicht völlig unberücksichtigt blieb. Diese Vermutung konnte allerdings nicht durch schriftliche Aussagen oder eine Fotografie bestätigt werden. Die Station wurde im Stil eines Wohnhauses gebaut, wodurch, wie beim Chalet an der Autoroute du Nord, ein architektonischer Bezug zur Umgebung hergestellt werden konnte.

Der Bau der Stationsgebäude entlang der italienischen Autobahnen im Stil von Wohnhäusern, war typisch für die Jahre vor 1930. Es gibt jedoch keine Hinweise darauf, daß mit der Wahl der Baustile versucht wurde, die regionalen Besonderheiten des italienischen Volkes zu repräsentieren, wie es dann im Nationalsozialismus in Deutschland durch den Bau von Autobahnraststätten im vermeintlich regionaltypischen Baustil – bis hin zur Inneneinrichtung – versucht wurde.⁵⁶³ Nach Schütz und Gruber waren die Landsmannschaftlichen Vorstellungsbilder, die man versuchte an den Autobahnraststätten der Reichsautobahnen zu verwirklichen ‚von Wünschen und Sentimentalitaten, Sehgewohnheiten und nostalgischen Erinnerungen getragen (...), die (...) auf ihre Weise kaum weniger künstlich waren als die verfemten Konstruktionen der Moderne.‘⁵⁶⁴ Diese Idealisierung und Instrumentalisierung des vermeintlich regionalen Bauens und der damit verbundenen Ablehnung moderner Architektur konnte beim Bau der Autobahnraststätten in Italien nicht festgestellt werden. Ganz im Gegenteil wurden hier die Stationsgebäude, die zunächst auch noch bewohnt waren, ab 1930 im Stil der Moderne gebaut. Diese neue Sachlichkeit der Gebäude erhöhete die ästhetische Harmonie zwischen den meist geraden Autobahnen, ihren modernen Brückenbauten und den Raststätten. Somit wurden die Stationsgebäude auch sichtbare Zeichen für das neue und moderne Verkehrssystem Autobahn.

Die einzige Autobahn entlang derer vor 1933 neben Stationen an den Auf- und Abfahrten und Raststätten auch Aussichtspunkte geplant waren, war die französische Autoroute du Nord. An besonders schönen Orten sollten hier ‚Point de vues‘ gebaut werden, an denen die Autofahrer die ‚Landschaft‘ genießen konnten. Mittels großer Hinweistafel sollten die Autofahrer außerdem auf Sehenswürdigkeiten, Denkmäler

⁵⁶³ Vgl. hierzu Schütz/ Gruber 1996, S. 131-135

⁵⁶⁴ Schütz/ Gruber 1996, S. 135. ‚Im Gegensatz zu diesen [Moderne Konstruktionen] stellten sie [Landsmannschaftliche Vorstellungsbilder] aber keine Herausforderungen dar, lieferten den Schein von Vertrautheit und suggerierten das Erbe einer Vergangenheit, die es in der Form nie gegeben hatte oder die zumindest so nicht mehr herzustellen war.‘ (Ebd.)

oder schönen ‚Landschaften‘ in der Umgebung aufmerksam gemacht werden. Auf diese Weise wurde zwischen den Autobahnreisenden und der Gegend ein Bezug hergestellt ohne, daß die Autofahrer notwendigerweise die Autobahn verlassen, oder ihre Fahrt unterbrechen mußten.

Obwohl bei den Planungen und dem Bau von Raststätten und Haltepunkten an der Autobahn vereinzelt auch die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ mitberücksichtigt wurde, fällt auch hier auf, daß der Begriff ‚Landschaft‘ nicht verwendet wurde. Statt dessen wurden die Begriffe ‚Gegend‘ und ‚Umgebung‘ gebraucht.

4.1.4 Streckenreklame an den Autobahnen und deren Auswirkungen auf die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘

Das Aufstellen von Streckenreklame entlang der Autobahnen beeinflusst sowohl die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ der Autofahrer als auch diejenige außenstehender Betrachter. Daher forderte Sutter in Deutschland 1932 im Zusammenhang mit der Auseinandersetzung um die Streckenreklame, den „Studien über die künstlerisch-einwandfreie Einordnung der Autobahn in die Landschaft, (...) eine besondere Rolle“⁵⁶⁵ zukommen zu lassen. Ob bei der Auseinandersetzung um die Streckenreklame an Autobahnen tatsächlich auch deren Wirkung auf die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ berücksichtigt wurde, wird nachfolgend für Deutschland und Italien untersucht. Frankreich spielt in diesem Kontext keine Rolle, denn das Aufstellen von Reklame wurde im Zusammenhang mit der Planung von Autobahnen vor 1933 nicht erwähnt.

In Italien wurden entlang der Autobahnen seit 1924 Reklametafeln aufgestellt, jedoch blieb, so die hier vertretene These, bei der Standortwahl und der künstlerischen Gestaltung der Streckenreklame deren Wirkung auf die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ weitgehend unberücksichtigt.

In Deutschland wurde vor 1933 die Auseinandersetzung um das Aufstellen von Streckenreklame nur vereinzelt auch in Verbindung mit der Planung von Autobahnen geführt, während Eisenbahnen und Landstraßen im Mittelpunkt der Diskussion standen.⁵⁶⁶ Dieser Umstand ist damit zu erklären, daß Streckenreklame entlang der Autobahnen bis zu diesem Zeitraum gesetzlich verboten war. Dennoch sollen nachfolgend die wesentlichen vor 1933 vertretenen Positionen in bezug auf die Streckenreklame entlang von Verkehrswegen dargestellt werden, da sie auch auf den Bau von Autobahnen übertragbar sind.

Die in Deutschland maßgeblich von Heimatschutzverbänden aufgebrachte Diskussion um die angeblich zerstörende Wirkung der Streckenreklame auf das Landschaftsbild begann Ende des 19. Jahrhunderts, als mit der Einführung der Gewerbe-

⁵⁶⁵ Sutter 1932, S. 1

⁵⁶⁶ Salomon 1926, S. 1241

freiheit⁵⁶⁷ die Firmenwerbung einsetzte.⁵⁶⁸ Von nun an wurden „an Straßen, Kurven und Eisenbahnstrecken großflächige Plakatwände“⁵⁶⁹ aufgestellt. Nach Behme wurde die Streckenreklame schon „bald zum Anlaß heftigsten Kampfes zwischen denen, die das Landschaftsbild tunlichst unbeeinträchtigt erhalten wollen, und denen, die es gerade gut genug finden, um es für ihre persönlichen geschäftlichen Zwecke auszunutzen.“⁵⁷⁰ In diesem Zitat, in dem Behme die hauptsächlich von Heimatschützern vertretene Position wiedergab, zeigt sich bereits die Schärfe, mit der der Streit um die Streckenreklame teilweise geführt wurde.

Polarisiert wurde die Auseinandersetzung um das Aufstellen von Streckenreklame zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts vor allem von Vertretern des Heimatschutzes. Einige plädierten dabei für ein Verbot von jeglicher Außen- und Streckenreklame, da sie in ihr eine Kommerzialisierung der Natur sahen,⁵⁷¹ die sie strikt ablehnten. So rief zum Beispiel Paul Schumann 1911 die Heimatschutzverbände auf, sie „sollten überall auf den Erlaß von Verboten und Ortsstatuen (...) drängen und die Behörden (...) immer von neuem auf schändende Reklamen aufmerksam machen, durch die sie sich im Naturgenuß beeinträchtigt fühlen.“⁵⁷² Die nachfolgende Abbildung aus dem Jahre 1910 zeigt eine in der Zeitschrift ‚Naturschutz‘ veröffentlichte Fotomontage, die einen Beleg für die Zerstörung von ‚Landschaft‘ darstellen sollte.

⁵⁶⁷ Die Gewerbefreiheit entwickelte sich vor allem seit der Beseitigung des Zunftzwangs. Sie wurde 1791 während der französischen Revolution zuerst in Frankreich und seit Mitte des 19. Jahrhunderts auch in anderen Staaten (ab 1869 in Deutschland) eingeführt. (Bibliographisches Institut & F.A. Brockhaus AG 1998: Stichwort: Gewerbefreiheit).

⁵⁶⁸ Knaut 1992, S. 405

⁵⁶⁹ Ebd.

⁵⁷⁰ Behme 1931, S. 53

⁵⁷¹ Funk 1933, S. 281

⁵⁷² Schumann 1911, S. 169



Abb. 53: ‚Fort mit den Werbetafeln aus der Natur‘, 1910⁵⁷³

Abbildungen wie diese sollten den Lesern veranschaulichen, wie rücksichtslos werbetreibende Firmen ihre Reklametafeln in der Natur aufstellten und dadurch den Erholungssuchenden den Aufenthalt in der freien Natur verleideten. Dabei ist die hier dargestellte Szene völlig fiktiv und übertrieben, denn kein Unternehmen war daran interessiert, Reklametafeln in abgelegenen Gegenden, mitten in der Natur, aufzustellen.

Mit ihrem energischen Vorgehen gegen die Außenreklame setzte die Lobby der Heimatschutzverbände zu Beginn des 20. Jahrhunderts sogenannte ‚Verunstaltungsgesetze‘ durch⁵⁷⁴, in denen festgelegt wurde, daß die ‚Verunstaltung von landschaftlich hervorragenden Gegenden und von Ortschaften (...) durch Landesgesetze geregelt werden‘⁵⁷⁵ sollte. So wollte man unter anderem das Aufstellen von Streckenreklame entlang von Autostraßen nur in landschaftlich nicht reizvollen Gegenden zu lassen. Genau hierin bestand nun das Problem der Anwendung dieser Gesetze, denn die Klassifizierung der ‚Landschaften‘ in schöne und weniger schöne kann nicht generell festgelegt werden. Vielmehr spiegelt sich in der Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ immer die subjektive ästhetische Einschätzung des jeweiligen Betrachters wider. Daraus ergab sich die Schwierigkeit, die sogenannten ‚Verunstaltungsge-

⁵⁷³ In: Naturschutz, 1910, Abb. 6, S. 177

⁵⁷⁴ Ebner 1924, S. 617. Die Verunstaltungsgesetze wurden am 2. Juni 1902 und am 15. Juli 1907 verabschiedet (ebd.). Vgl. auch Klüeting 1998, S. 54.

⁵⁷⁵ Ebd.; vgl. Knaut 1992, S. 259 ff

setze“ in die Praxis umzusetzen. Trotzdem versuchten Heimatschützer, allgemeingültige Regeln für schöne ‚Landschaften‘ aufzustellen.

So verstand der Heimatschützer Kupferberg, ähnlich wie Schultze-Naumburg⁵⁷⁶, unter schönen ‚Landschaften‘ vorwiegend hügelige Gegenden. Entsprechend forderte er bei „der Streckenreklame in der freien Landschaft (...), daß landschaftlich schöne Gegenden, etwa im Gebirge, an Flußtälern usw. von Flächenreklame verschont bleiben.“⁵⁷⁷ Während für Kupferberg hügelige ‚Landschaften‘ schützenswert waren, waren flache Gegenden seiner Meinung nach langweilig, so daß ihm zufolge hier durchaus Streckenreklame entlang der Autostraßen und Eisenbahnen aufgestellt werden könnte. „Dagegen ist gewiß durchaus nichts einzuwenden, wenn langweilige Bahnstrecken, die sich durch öde, flache Gegenden hinziehen, mit in gewissem Rhythmus und in gewisser Einheitlichkeit placierter Streckenreklame belebt werden.“⁵⁷⁸ An geraden Streckenverläufen konnte er sich sogar vorstellen, daß Reklametafeln die Gegend ästhetisch bereichern könnten. Kupferberg und weitere Vertreter des Heimatschutzes waren sich in der Unterteilung von schönen und unschönen ‚Landschaften‘ nicht einig. Mit dem Argument, es gebe keine häßlichen ‚Landschaften‘ plädierten daher die Gegner jeglicher Außenwerbung für ein generelles Verbot von Außen- und Streckenreklame.⁵⁷⁹

Die Streckenreklame wurde von Heimatschützern häufig als Auswuchs des Autoverkehrs kritisiert.⁵⁸⁰ Mit Blick auf den Autoverkehr beklagte Pfister zu Beginn der dreißiger Jahre: Der „moderne Verkehr (...) [hat] dem Heimatschutz einen neuen Schmerz zugefügt durch das ganze Arsenal der durch den Kraftwagenverkehr be-

⁵⁷⁶ Vgl. Kapitel 4.1.1

⁵⁷⁷ Kupferberg 1933, S. 272

⁵⁷⁸ Ebd., S. 273

⁵⁷⁹ „Von dem behördlichen Schutz gegen die Verunstaltung der Landschaft sind ausdrücklich ‚landschaftlich reizlose‘ Gegenden ausgenommen. Als ob es das überhaupt gäbe! Mit Ausnahme der Gerümpelhaufen am Rande unserer Großstädte, bietet jede Gegend, auch die flachste, wenn auch keine landschaftlichen Sensationen, so doch Schönheiten dem, der sie zu sehen weiß. (...) in die Heidelandschaft oder in ein wogendes Getreidefeld gehören nun einmal keine Reklametafeln.“ (Anonymus 1926: Der Triumph der Reklame über die Landschaft, S. 808). Zum Motiv der Heidelandschaft vergleiche Gröning/ Schneider 1999.

⁵⁸⁰ Es wäre jedoch falsch anzunehmen, Vertreter des Heimatschutzes hätten den Autoverkehr prinzipiell abgelehnt. Paul Schultze-Naumburg z.B. zeigte bereits Ende des 19. Jahrhunderts eine für Heimatschützer große Begeisterung für Technik. „Er war bereits 1892 ein überzeugter Radfahrer, gehörte später zu den ersten Käufern eines Dampfautomobils, dann eines Mercedes und weiterer Wagen (...)“ (Knaut 1992, S. 56).

dingten Verkehrszeichen, Tafeln, Tankstellen, Reklamen usw. (...).⁵⁸¹ Die Kritik Pfisters an den seiner Meinung nach inakzeptablen Auswirkungen des modernen Autoverkehrs bezog sich nicht allein auf die Reklame, sondern auf Verkehrszeichen und Bauten entlang der Autostraßen im allgemeinen.

Auch Paul Schultze-Naumburg lehnte 1922 in seinem von persönlichen Gefühlen geprägten Plädoyer das Aufstellen von Streckenreklame entlang von Verkehrswegen ab. Obwohl Schultze-Naumburg zu diesem Zeitpunkt die Autobahnen nicht explizit erwähnte, war seine Kritik doch so allgemein gehalten, daß sie auch auf Autobahnen zu übertragen war. In „den letzten Jahrzehnten ist ein neuer Schädling in der Landschaft aufgetreten: riesengroße Reklametafeln, die in die freie Natur⁵⁸² gestellt sind und (...) jedes feinere Gefühl verletzen. (...). Reklame in der Landschaft ist nicht nur ein Zeichen für die Abwesenheit alles dessen, was man bei bescheidensten Anforderungen guten Geschmack nennt, sondern auch Mangel an Sinn für geziemendes Benehmen ganz im allgemeinen. Es gibt in unserer Kulturwelt eben Dinge, (...) die (...) sich nicht schicken, und die der Guterzogene ohne weiteres unterläßt. (...). Ein Land wie unseres mit vorwiegend guterzogenen Leuten muß (...) dafür (...) sorgen, daß sich nicht ein jeder ungestraft nach Gutdünken in der freien Landschaft flegelhaft ergehen darf.“⁵⁸³ Im weiteren Verlauf seines Plädoyers forderte Schultze-Naumburg die Leser zum Boykott werbetreibender Firmen auf.⁵⁸⁴ Er sprach wie auch Funk⁵⁸⁵ von einem vermeintlich natürlichem Schönheitssinn begabter Deutscher. Der Anspruch, die natürliche Schönheit bei der Reklamekunst zu berücksichtigen, blieb jedoch ohne konkrete Gestaltungsvorschriften. Nach Gröning und Wolschke-Bulmahn war ein art- und rassespezifisches Umweltverständnis „durchaus zeitgenössisch und nicht spezifisch nationalsozialistisch.“⁵⁸⁶

Ohne an konkreten Reklametafeln aufzuzeigen, warum diese seiner Meinung nach ‚schädlich‘ für das Landschaftsbild seien, appellierte Schultze-Naumburg allein an die Gefühle der „Nordländer“⁵⁸⁷ und deren lebendiges ‚Gefühl für Natur‘. Er be-

⁵⁸¹ Pfister 1930, S. 134

⁵⁸² Paul Schultze-Naumburg verwendete die Termini ‚Landschaft‘ und ‚Natur‘ meist als Synonyme. Zur begrifflichen Differenzierung von ‚Landschaft‘, ‚Natur‘ und ‚Umwelt‘ vgl. Kapitel 1

⁵⁸³ Schultze-Naumburg 1922, S. 460-461

⁵⁸⁴ Ebd.

⁵⁸⁵ Funk 1933, S. 281

⁵⁸⁶ Gröning/ Wolschke-Bulmahn 1987, S. 125

⁵⁸⁷ Ebd., S. 461

hauptete einfach, daß, wenn diese richtig fühlten, sie zu dem Schluß kommen müßten, daß Außenwerbung per se das ‚Landschaftsbild‘ störe.⁵⁸⁸ Seine persönliche Haltung stellte Schultze-Naumburg als die im Interesse der ‚Landschaft‘ richtige dar und alle, die anders dachten, wurden als nicht normal hingestellt.⁵⁸⁹

Angesichts der von persönlichen Auffassungen vieler Heimatschützer geprägten Kritik, daß die Streckenreklame schöne ‚Landschaften‘ zerstöre, urteilte ein unbekannter Autor in der Zeitschrift ‚Die Reklame‘ völlig zu recht: „In der Hauptsache stehen hinter ihnen [den Gegnern der Außenreklame] Kreise, die nicht etwa aus wirtschaftlichen Erwägungen darauf hinwirken wollen, die ‚Auswüchse‘ im Interesse einer wirkungsvolleren Gestaltung auszumerzen, sondern mit weithergeholten gefühlsmäßigen Argumenten die Öffentlichkeit zu beeinflussen suchen.“⁵⁹⁰ In dem Artikel wurde den Heimatschutzverbänden vorgeworfen, als moralische Schiedsrichter zu agieren, ohne die Aspekte der Außen- und Streckenreklame fachmännisch zu berücksichtigen.⁵⁹¹ Doch auch diejenigen, die die Ansicht vertraten, die Streckenreklame verschönere das Landschaftsbild, ‚argumentierten‘ mit Gefühlen. So war es für Franz evident, daß die Streckenreklame von „allen Freunden einer schönen Natur“⁵⁹² als Bereicherung und Verschönerung erlebt werde. Auch bei dieser Behauptung handelte es sich nur um ein subjektives Urteil.

⁵⁸⁸ Ebd..

⁵⁸⁹ Der vermeintlich moralische Anspruch im Sinne der ‚Landschaft‘ zu handeln, wurde in der Zeit des Nationalsozialismus in Deutschland institutionalisiert. Entsprechend dieses vermessenen Vertretungsanspruches nannten sich die beim Bau der Reichsautobahn nach 1933 beschäftigten Landschaftsarchitekten um Alwin Seifert auch ‚Landschaftsanwälte‘ bzw. ‚Reichslandschaftsanwälte‘. (Vgl. Schütz/ Gruber 1996, S. 122 ff). Zum Landschaftsverständnis der Landschaftsanwälte und dessen verheerenden politischen Folgen siehe Gröning/ Wolschke-Bulmahn 1987, S. 125.

⁵⁹⁰ Anonymus 1933: Auswüchse der Außenreklame, S. 57. Ein anderer Autor warf den Heimatschutzverbänden vor, sie würden völlig übersehen, „daß wir im zwanzigsten Jahrhundert leben und daß wir, selbst wenn wir wollten, das Rad der Zeit nicht rückwärts drehen können.“ (Kupferberg 1933, S. 273). Völlig zurecht kritisierte Kupferberg die Position der Heimatverbände als diejenige egoistischer Großstädter, die auf dem Lande ihre wohlverdiente Ruhe vor Lärm, Technik und Hektik einforderten, während sie gleichzeitig auf die ihnen angenehmen kulturellen Fortschritte wie „den Kraftwagen, den Fernsprecher und andere Dinge nicht verzichten wollen.“ (Ebd.).

⁵⁹¹ Das Spektrum der Reaktionen auf die ‚Verunstaltungsgesetze‘ zeigte, daß deren Auslegung vorwiegend von subjektiven Auslegungen abhängig war. Entsprechend urteilte die Zeitschrift ‚Die Reklame‘, daß sich auf „dem Gebiete der Außenreklame und ihrer behördlichen Zulassung (...) fast nur persönliche Meinungen [begegnen], die von einer Reihe von Gesichtspunkten abhängig sind, welche bei jedem Einzelnen, sich wieder anders auswirken können.“ (Anonymus 1932: Aussenreklame und Behörden-Unverstand, S. 48). Die subjektive Auslegung der Gesetze spiegelte sich auch in den unterschiedlichen Erlassen in den Gemeinden wider. (Moritz 1929, S. 75).

⁵⁹² Franz 1925, S. 1149. Der genaue Wortlaut lautete: „So umstritten die Reklame in der Landschaft ist, so sehr beispielsweise die Streckenreklame von der Heimatschutzbewegung bekämpft wird, so wohl gelitten und allbeliebt ist die Reklame für die Landschaft selbst (und gerade) bei allen Freunden einer schönen Natur. Erst mit Hilfe der modernen Werbetechnik ist es ja möglich, den breiten Schichten der Stadtbewohner die Reize und die gesundheitlichen Vorteile eines Aufenthaltes in freier

In der Zeitschrift ‚Die Reklame‘, dem Sprachrohr der Werbewirtschaft, wurde in den zwanziger Jahren massiv versucht, mit vor allem wirtschaftlichen Argumenten den Heimatschützern zu widersprechen. Meiner Ansicht nach zeigte sich hier, wie schwierig es war, der Behauptung der Heimatschützer, Streckenreklame zerstöre das Landschaftsbild, mit ökonomischen Argumenten zu begegnen. Es handelte sich um zwei verschiedene Argumentationsebenen, wobei seitens der Heimatschützer implizit der Anspruch erhoben wurde, sie handelten im Interesse der ‚Landschaft‘ aus moralisch edleren Motiven.

In der Auseinandersetzung um die Streckenreklame warfen die Protagonisten der Außenreklame den Heimatschützern unwirtschaftliches Handeln vor, denn „in Verkennung der tatsächlichen Entwicklung von Kultur und Wirtschaft, [ließen sie] geradezu wieder mittelalterliche Verhältnisse aufleben (...)“.⁵⁹³ Neben dem Vorwurf, Heimatschützer ließen ökonomische Faktoren vollkommen außer acht, wurde jedoch Handlungsbedarf in der künstlerischen Plakatgestaltung eingeräumt. Es „ist wahr und allgemein bekannt, daß viele (...) freie Landstriche Deutschlands durch übertriebene, geschmacklose und unsachgemäß ausgeführte Strecken-Reklame dem Beschauer ein abstoßendes Bild bieten.“⁵⁹⁴ Um diese Mißständen zu beseitigen, forderten Reklamefachleute mittels einer besseren Reklamekunst die Interessen der Industrie mit denjenigen der Heimatschutzverbände zu verbinden.⁵⁹⁵

In Zusammenhang mit der Planung von Bau von Autobahnen äußerte sich 1932 der Architekt Mies van der Rohe⁵⁹⁶ zum Thema Gestaltung der Streckenreklame. Van der Rohe forderte die Mitwirkung von Künstlern bei der Plakatgestaltung, denn im Sinne „einer Pflege des Landschaftsbildes (...) [solle] auf keinen Fall die bisher übliche Strecken-Reklame zugelassen werden (...)“.⁵⁹⁷ Leider zeigte van der Rohe keine Beispiele von Reklametafeln, die seiner Meinung nach das ‚Landschaftsbild‘ zerstörten und solchen, die es pflegten. Auffällig an den Äußerungen van der Rohes ist, daß er anscheinend die Ansicht vertrat, vorhandene Landschaftsbilder sollten trotz

Luft vor Augen zu führen, die Sehnsucht nach Berg, Wald und Wasser in ihnen zu wecken. Kein Mittel eignet sich für diese Zwecke so vorzüglich als das Plakat in seiner lockeren Buntheit und seiner durch starke Bildhaftigkeit überzeugenden Sprache. (Ebd.).

⁵⁹³ Anonymus 1933: Auswüchse der Außenreklame, S. 58

⁵⁹⁴ Funk 1931, S. 281

⁵⁹⁵ Ebd.

⁵⁹⁶ Zur Person Mies van der Rohes und dem von ihm in der Architektur vertretenen Funktionalismus siehe Kapitel 4.2.

⁵⁹⁷ Mies van der Rohe 1932, S. 1

Streckenreklame möglichst erhalten werden. Damit diese Forderung erfüllt werden könne, wollte er das Aufstellen von Werbetafeln auf die Nähe von Ortschaften beschränken und das Reklamewesen einer zentralen Aufsicht unterstellen.⁵⁹⁸ Konkrete Vorschläge für die künstlerische Ausgestaltung der Streckenreklame, die mit einer „Pflege des Landschaftsbildes“⁵⁹⁹ zu vereinen sei, machte van der Rohe jedoch nicht. Er wies lediglich darauf hin, daß in puncto Streckenreklame Verkehrssicherheit erste Priorität haben müsse.⁶⁰⁰ Im Gegensatz zu der Künstlergruppe der Futuristen plädierte van der Rohe bei der Gestaltung von ‚Landschaft‘ mittels Streckenreklame für einen Erhalt alter Landschaftsbilder. Auch im Zusammenhang mit der Bepflanzung der Autobahnen vertrat van der Rohe eine ähnliche Position.⁶⁰¹

In einer Reaktion auf den Artikel von Mies van der Rohe hoffte Sutter, wenn „ein Baugestalter vom Range des Architekten Mies van der Rohe im Verein mit berufenen, werblichen Köpfen“ die Formung der zur Anwendung kommenden Reklame sich angelegen sein läßt, (...) man eine Lösung des auf den ersten Blick sehr heikel erscheinenden Problems erwarten dürfe, die auch den Forderungen nach peinlich erfülltem Naturschutz entspricht.“⁶⁰² Die Hoffnung, in einem Team unter Leitung van der Rohes⁶⁰³ könnten Lösungsvorschläge erarbeitet werden, die die Interessen der Industrie und diejenigen des Naturschutzes – Sutter sprach nicht von Landschaftsschutz – miteinander verbänden, erfüllten sich nicht.⁶⁰⁴ Für Sutter mußte die Streckenreklame in erster Linie funktional sein. „Sie [die Streckenreklame] ist nicht bestimmt, ästhetische Reize auszulösen oder solche ihrer Umgebung zu vertiefen, sondern sie dient ausschließlich wirtschaftlichen Tendenzen, deren Dominante nicht die Schönheit, sondern die Zweckmäßigkeit ist.“⁶⁰⁵ Scharsich begründete seine Haltung mit dem einleuchtenden Argument, daß „eine Reklame, die sich ihrer Umgebung anpassen würde, (...) dem Grundsatz, unter dem sie entstand, dem Gesetz der Wirkung“⁶⁰⁶ widerspräche. Für Scharsich sollten die Reklametafeln, um ihren Sinn zu erfüllen, sichtbar sein. Seine Haltung war somit nicht zu

⁵⁹⁸ Ebd.

⁵⁹⁹ Ebd.

⁶⁰⁰ Ebd.

⁶⁰¹ Vgl. Kapitel 4.1.5

⁶⁰² Sutter 1932, S. 1

⁶⁰³ Mit der Machtergreifung der Nationalsozialisten im Jahre 1933 wurde das Bauhaus, das Mies van der Rohe von 1930 bis 1933 leitete, aufgelöst. 1938 emigrierte van der Rohe in die USA. Bibliographisches Institut & F.A. Brockhaus AG 1998: Stichwort: Mies van der Rohe

⁶⁰⁴ Scharsich 1924, S. 562

⁶⁰⁵ Ebd.

⁶⁰⁶ Ebd.

vereinbaren mit der Forderung, die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ durch das Aufstellen von Streckenreklame unverändert zu lassen.

Zur Finanzierung der privatwirtschaftlich betriebenen italienischen Autobahnen wurden seit 1924 Reklametafeln aufgestellt, die meist für einen Zeitraum von drei bis fünf Jahren vermietet wurden.⁶⁰⁷ Kleinere Firmen plakatierten entweder an kostengünstigeren vierseitigen Reklamegebäuden oder auf den Reklamestreifen unterhalb der Straßenhinweisschilder. Als 1931 die Steuern auf Dauerplakate an den Autobahnen um 25 % erhöht wurden, kündigten viele Großfirmen ihre Mietverträge. Entweder griffen sie nun auf kleinere Werbeformate zurück oder sie gaben diese Reklameart vollständig auf.⁶⁰⁸ Obwohl in Italien an allen Autobahnen Werbeplakate aufgestellt wurden, sind von diesen nur sehr wenige Abbildungen erhalten. Auf der nachfolgenden Fotografie der Autostrada Mailand–Oberitalienische Seen ist eine Ansammlung von Werbeplakaten in unmittelbarer Nähe des Wärterhäuschen zu sehen.



Abb. 54: Streckenreklame an der Autostrada Mailand–Oberitalienische Seen, ca. 1928⁶⁰⁹

Es ist anzunehmen, daß die Reklametafeln in der Nähe der ‚cantoniera‘ aufgestellt wurden, da hier Autofahrer anhielten und dabei auch die Werbeplakate betrachten

⁶⁰⁷ Anonymus 1931: Aussenreklame in Italien, S. 735

⁶⁰⁸ Ebd.

⁶⁰⁹ Anonymus o.J. (ca. 1928): Autostrada Milano–Laghi, o.S.

konnten. Dieses Prinzip wurde anscheinend auch an der Autobahn Turin–Mailand befolgt, wie auf der folgenden Abbildung zu erkennen ist.



Abb. 55: Streckenreklame an der Autostrada Turin–Mailand, ca. 1932⁶¹⁰

Auch hier wurde die Streckenreklame an dem Wärterhäuschen aufgestellt, während an dem auf der Photographie zu sehenden weiteren Streckenverlauf keine Reklameschilder aufgestellt wurden. Im Vergleich zur Abbildung 56 aus dem Jahre 1928 wurde hier nur ein großes Reklameschild aufgestellt. Im Laufe der Jahre wurden die Plakatwände an den italienischen Autobahnen immer größer.⁶¹¹ Diese Entwicklung kann als eine Reaktion auf die zunehmende Reisegeschwindigkeit gewertet werden, mit der sich für die vorbeifahrenden Autofahrer die ‚Lesbarkeit‘ der Werbebotschaften auf kleinen Reklametafeln erschwerte.

⁶¹⁰ Rios da/ Rinelli 1984f, S. 109

⁶¹¹ Von „dem anfangs [1924] kleinen Format [ging man] mit den Jahren zu Riesenformaten (...) [über], so daß ein Dauerplakat (...), die Größe von 10 - 60 qm (...) aufweisen kann.“ (Anonymus, 1931: Aussenreklame in Italien, S. 735).



Abb. 56: Streckenreklame an der Autostrada Turin–Mailand, ca. 1932⁶¹²

Diese Abbildung der Autobahn Turin–Mailand aus dem Jahre 1932 zeigt große Werbetafeln an der Ausfahrt nach Perugia. Über die zunehmende Größe der Reklametafeln an den italienischen Autobahnen schrieb Behme 1931: „Immer gewaltiger werden Tafeln und Schrift an den Straßen; denn bei 100 Kilometern Fahrgeschwindigkeit der Autos möchten sie sonst ihre Wirkung verfehlen. Trotzdem ist es oft schwer, so schnell ihren Wortlaut zu erfassen.“⁶¹³ Im Zusammenhang mit der Streckenreklame entlang den italienischen Autobahnen konnten für Italien keine Hinweise darauf gefunden werden, daß ästhetische Aspekte bei deren Standortwahl eine Rolle gespielt hätten. Die wenigen Abbildungen und entsprechende Aussagen zu den Reklametafeln deuten vielmehr darauf hin, daß landschaftliche Fragestellungen bei der Wahl der Reklametafeln nicht berücksichtigt wurden, sondern in erster Linie wirtschaftliche Aspekte deren Gestaltung mitbestimmten. Dennoch blieben ästhetische Aspekte bei der Gestaltung der Reklametafeln nicht unberücksichtigt. So gab es im italienischen Innenministerium eine eigene Sektion zur Förderung der Reklamekunst.⁶¹⁴ Dieser staatlichen Stelle oblag „die Prüfung aller Reklamefragen,

⁶¹² Rios da/ Rinelli 1984f, S. 110

⁶¹³ Behme 1931, S. 58

⁶¹⁴ Ebd. In Deutschland wurde im Mai 1933 die Einführung einer staatlichen Behörde noch öffentlich mit dem Argument kritisiert, daß dies auf Kosten der Originalität in der Reklamekunst ginge. Die behördliche „Bevormundung (...) sollte nur in ganz allgemeinen Richtlinien bestehen, die lediglich der Verhütung von Auswüchsen dienen, nicht aber die Individualität des einzelnen Werbers einschränken.“ (Kupferberg 1933, S. 273). Statt einer staatlichen Kontrolle sollten hier erfahrene Künstler mit der Gestaltung der Außenreklame beauftragt werden. Ebenfalls für den Erhalt der gestalterischen und ökonomischen Freiheit des Reklamewesens setzte sich im Januar 1933 ein weiterer Autor ein. „Man kann die Heimat und ihre Schönheit, ihre Landschaft und ihre Eigenart aufrichtig lieben, und wird doch eine Regelung der Außenreklame durch den Heimatschutz allein auf das Endschiedenste ableh-

Tarifkontrolle, künstlerische Überwachung der Plakatproduktion sowie Schutz der Künstler gegen das Plagiat.“⁶¹⁵ Es kann nicht davon ausgegangen werden, daß in diesem Gremium neben der künstlerischen Ausgestaltung der Werbetafeln besonderer Wert auf die Anpassung der Plakate an die jeweilige ‚Landschaft‘ gelegt wurde, wie es Mies van der Rohe für Deutschland forderte.⁶¹⁶

Zusammenfassend kann festgehalten werden, daß in Deutschland die Auseinandersetzung um das Aufstellen von Streckenreklame und deren Folgen für das Landschaftsbild kontrovers geführt wurde. Polarisiert wurde dieser Streit vor allem durch Vertreter der Heimatschutzverbände, die entweder jegliche Form von Außenreklame verbieten wollten oder nur schöne ‚Landschaften‘ von Reklametafeln verschont wissen wollten. Bei der Verteidigung ihrer Positionen appellierten die Heimatschützer meist an das Gefühl.

In Deutschland wurde keine Äußerungen gemacht über die Wirkung von Streckenreklametafeln auf die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ seitens der Autofahrer und außenstehender Betrachter. Lediglich der Erhalt des Bestehenden schien allgemeiner Konsens zu sein. Es fanden sich hier keinerlei Hinweise, die einen Vergleich zu den italienischen Futuristen erlauben würden, bei denen durch die Gestaltung der Autobahnen – hierzu gehört auch die Streckenreklame – gänzlich neue ‚Landschaften‘ inszeniert werden sollten.

nen. Erziehung zum Guten tut not! Nicht Diktatur! Und nicht die Peitsche der Gesetze!“ (Anonymus 1933: Auswüchse der Außenreklame, S. 58). Ich könnte mir denken, (...) daß alle Reklame einer zentralen Aufsicht unterstellt wird. Diese Stelle aber darf nicht mit festen Vorschriften operieren, sondern sie muß dem Wesen der Reklame, d.h. dem dauernden Wechsel, dem Immeranderssein, Rechnung tragen, sonst kommt man zu einer pedantischen Starrheit und zu einem Bürokratismus, der jede Reklame vernichtet (...). Es kommt hier mehr auf eine Haltung als auf Vorschriften an, mehr auf künstlerische Kraft als auf einengende Maßnahmen. Alles in allem, auf Gestaltung, weniger auf Verwaltung.“ (Mies van der Rohe 1932, S. 1). Nach der Machtergreifung der Nationalsozialisten wurde 1933 auch in Deutschland das Reklamewesen der zentralen nationalsozialistischen Propaganda unterstellt. (Vgl. Eulemann 1933, S. 636-639). Eulemann schrieb Ende 1933 über das angebliche Gros der Werbefachleute: „Wir Werbefachleute sind zufrieden, da wir wissen, daß das Reich die Außenwerbung beaufsichtigt. (...) Auch hier hat nun die nationalsozialistische Reichsregierung die Zügel in die Hand genommen, um eine einheitliche Leitung und Beaufsichtigung sicherzustellen.“ (Ebd., S. 636). Ab dem 1. November 1933 mußten alle Vorhaben wirtschaftlicher Außenwerbung zentral vom neu gegründeten Werberat der deutschen Wirtschaft genehmigt werden. In den Richtlinien des Werberats hieß es: „Die Werbung soll geschmackvoll und ansprechend gestaltet sein. Verunstaltungen von Bauwerken, Ortschaften und Landschaften müssen unterbleiben.“ (Ebd., S. 637).

⁶¹⁵ Ebd. Zur Förderung des Reklamewesens wurde sogar in den italienischen Schulen „Reklameunterricht erteilt und zwar obligatorisch. So wird die Bevölkerung an Reklame gewöhnt, wird erzogen, sie zu schätzen und kritisch zu beurteilen.“ (Ebd.). In Deutschland dagegen war nach Sochaczewer ein Großteil der Hochschullehrer der Reklame gegenüber ‚feindlich‘ gesonnen und das wirkte sich negativ auf die Akzeptanz der Reklame in der breiten Öffentlichkeit aus. (Sochaczewer 1928, S. 680).

⁶¹⁶ Mies van der Rohe 1932, S. 1

Andere Protagonisten forderten die Streckenreklame allein aus wirtschaftlichen Überlegungen aufzustellen und zu gestalten. Diese Haltung schien auch in Italien verbreitet gewesen zu sein, denn die Werbetafeln an den italienischen Autostrade vor 1933 wurden zur Finanzierung der privat finanzierten Autobahnen aufgestellt.⁶¹⁷ Dabei gibt es keine Hinweise darauf, daß in Italien neben der Berücksichtigung wirtschaftlicher und künstlerisch-gestalterischer Interessen auch die Wirkung der Streckenreklame auf die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ mit in die gestalterischen Überlegungen einbezogen wurde.

⁶¹⁷ Schmalz 1933, S. 18. Bevor sich die Faschisten der Reklamekunst bemächtigten, zeigten sich bereits vor dem ersten Weltkrieg die italienischen Futuristen (vgl. Kapitel 2.3) als große Verfechter der Reklame und nutzten diese, trotz vielfacher Anfeindungen, zur Präsentation ihrer Kunst. „Sie liebten nicht nur die bunten Plakate, sondern auch die modernen Reklamemethoden und boten, zum Entsetzen ihrer Zeitgenossen, ihre Werke wie Zahnpasta feil.“ (Baumgarth 1966, S. 127).

4.1.5 Inszenierung von ‚Landschaften‘ durch die Bepflanzung der Autobahnen

Mit zunehmendem Autoverkehr zu Anfang des 20. Jahrhunderts änderten sich auch die Anforderungen an die Bepflanzung der Straßen, denn die „gänzliche Umwälzung der Verkehrsverhältnisse in den letzten Jahrzehnten bedingt auch andere Straßenanlagen. Hierbei ist die Frage der Straßenbepflanzung brennend.“⁶¹⁸ Zwar waren sich die Fachleute weitestgehend einig, daß „Wege und Straßen und ihre nächste Umgebung (...) im landschaftlichen Gesamtbilde“⁶¹⁹ von großer Bedeutung sind, jedoch gab es nur wenige Visionäre, die die Frage der Straßenbepflanzung im Kontext des Baus von Autobahnen diskutierten, um hierfür neue Vorschläge zu erarbeiten. Die zunächst im Zusammenhang mit der Gestaltung der Landstraßen geführte Diskussion wurde Ende der zwanziger und zu Beginn der dreißiger Jahre in Deutschland vereinzelt auch auf den Autobahnbau ausgeweitet. Dagegen scheint die Frage der Bepflanzung der Autobahnen in Italien keine große Rolle gespielt zu haben; zumindest lieferten die vorhandenen Quellen zu diesem Thema kaum Informationen. Auch für Frankreich sind keine Belege dafür vorhanden, daß bei der Planung der Autobahnen die zukünftige pflanzliche Gestaltung und deren Wirkung auf die ‚Landschaft‘ behandelt worden wäre.

In der diesem Kapitel zugrundeliegenden These wird davon ausgegangen, daß die Autobahnen vor 1933 nicht – wie dann in den dreißiger Jahren für die Reichsautobahnen in Deutschland gefordert⁶²⁰ – in die ‚Landschaft‘ eingebunden werden sollten. Demnach wurden, so die These, Konzepte zur Bepflanzung der Autobahnen weitgehend unabhängig von den sie umgebenden ‚Landschaften‘ entwickelt.

Für Deutschland stehen nachfolgend die Pflanzentwürfe zur Bepflanzung der Autobahnen von Landesoberbaurat Becker aus Kassel im Mittelpunkt der Analyse. Entsprechende Pflanzpläne sind leider nicht mehr vorhanden. Daneben werden auch die pflanzliche Gestaltung der Autobahn Köln – Bonn sowie entsprechende Planungen für die Hafraba dargestellt. Dieser Schwerpunkt ergibt sich daraus, daß allein Becker

⁶¹⁸ Anonymus 1929: Die Bepflanzung neuzeitlicher Autostraßen, S. 8

⁶¹⁹ Meyer-Jungclaussen 1931, S. 150

⁶²⁰ Vgl. Schütz/ Gruber 1996, S. 122-135

bereits vor 1933 konkrete Vorschläge erarbeitet hatte, wie die Straßenbepflanzung an die Anforderungen des modernen Autoverkehrs anzupassen sei. Ferner sind seine Entwürfe gekennzeichnet von dem Willen, im Zusammenhang mit dem Autobahn-
bau für die Straßenbepflanzung neue Gestaltungsprinzipien zu erarbeiten.

Becker, ein Ingenieur,⁶²¹ begründete seinen Anspruch, bei der Planung von Autobahnen auch die Frage der Straßenbepflanzung zu berücksichtigen, damit, daß diese „bestimmte technische Aufgaben zu erfüllen“⁶²² habe und „namentlich vom Standpunkt des Aestheten aus in anderer Weise [als bei den bereits gebauten italienischen Autobahnen] vorteilhafter erfüllt werden“⁶²³ könnten. Die italienischen Autostrade zitierte Becker als negatives Beispiel, um so ‚Aestheten‘ – damit meinte er vor allem die Berufsgruppe der Garten- und Landschaftsarchitekten⁶²⁴ – zur Mitarbeit am Autobahn-
bau zu bewegen.⁶²⁵ Im Gegensatz zu den italienischen Autobahnen, bei denen die Bepflanzung meist keine bedeutende Rolle spielte, wollte Becker mit gärtnerischen Maßnahmen die Autobahnen gestalten.⁶²⁶ Sein Anliegen war es aber nicht, alte Landschaftsbilder zu erhalten, sondern mit den Autobahnen neue ‚Landschaften‘ zu inszenieren. So entwickelte Becker bereits Ende der zwanziger Jahre Entwürfe für Straßenbepflanzungen, bei denen er die Anforderungen des modernen Kraftverkehrs vor allem an die Verkehrssicherheit berücksichtigte.⁶²⁷ Die Beckerschen Entwürfe wurden zunächst für den Landstraßenbau erarbeitet, mit der Maßgabe, diese später auf den Bau von Autobahnen zu übertragen. Nach Becker sollte die zukünftige Bepflanzung folgende Kriterien erfüllen:

1. Um die Übersichtlichkeit der Straßen zu gewährleisten, sollten „alle Gehölze, die durch überhängende Kronen und sperrigen Wuchs das Lichtraumprofil beeinflussen und eine etwa erforderliche Sicht zwischen den Stämmen hindurch beeinträchtigen [vermieden werden].“⁶²⁸

⁶²¹ Hafraba e.V. 1929, S. 1. Becker war Vorstandsmitglied des Hafraba e.V. (ebd.).

⁶²² Becker 1932, S. 1

⁶²³ Ebd.

⁶²⁴ Ebd.

⁶²⁵ Vgl. Kapitel 5.1

⁶²⁶ Becker 1932, S. 1

⁶²⁷ Becker 1929, S. 864

⁶²⁸ Anonymus 1930: Kraftverkehr und Straßenbepflanzung, S. 6

2. „Es müssen (...) ausscheiden alle Gehölzarten, die bei Schnitt, Ernte und Schädlingsbekämpfung usw. längeren Aufenthalt von Arbeitern auf der Straße erforderlich machen.“⁶²⁹
3. Um eine möglichst gleichbleibende Griffigkeit der Fahrbahn zu erhalten, darf die Bepflanzung „nicht durch Blattfall, Fruchtfall u. dergl. die Fahrbahn nachteilig (...) [beeinflussen], vor allen Dingen muß man auch die Forderung stellen, daß die Sicherheit des Verkehrs nicht durch Astfall (...) beeinträchtigt wird.“⁶³⁰
4. Um die gleichmäßige Beleuchtung der Fahrbahn zu gewährleisten, „sind (...) Bepflanzungen, die durch Schattenwirkungen, ganz besonders durch sog. Fleckschatten, die Sicherheit des Kraftfahrers beeinträchtigen [zu vermeiden]. Es ist bekannt, daß Baumschatten, namentlich bei dicht belaubten Bäumen, wie beispielsweise Kastanien, den Kraftfahrer über etwa im Wege liegende Hindernisse täuschen können.“⁶³¹
5. Die Straße darf nicht frei zugänglich sein. „Gedacht ist bei dieser Forderung an den Schutz des Kraftwagens vor unbedachten Menschen und Tieren, die sich ohne Vorsicht von der Seite her auf die Fahrbahn begeben und an den Schutz des etwa von der Fahrbahn abirrenden Wagens (...)“⁶³²

Unter Berücksichtigung dieser Kriterien entwickelte Becker 1929 seine Entwürfe zur Bepflanzung von Autobahnen, wobei er davon ausging, daß man „sich frei machen [muß] von der Vergangenheit und auch von der Gegenwart und lediglich im Auge behalten [soll], was die Zukunft bringen wird.“⁶³³ Gemäß diesem Vorsatz sprach sich Becker gegen das Pflanzen von bis dahin üblichen Obstbäumen an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen aus, da diese seiner Meinung nach weder wirtschaftlich noch verkehrstechnisch länger zu vertreten seien (siehe Punkt 2 und 3). Zwei Jahre später wurde auch auf der Jahreshauptversammlung der Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau (Stufa) vom 31. Mai bis 2. Juni 1931 in Berlin darauf verwiesen, daß die Anpflanzung von Straßenbäumen in der bisherigen Form (Obstbäume) nicht mehr angebracht sei, da diese die Übersichtlichkeit gefährdeten und oft zu schweren

⁶²⁹ Ebd.

⁶³⁰ Ebd. Die Forderung, den Verkehrsweg auf möglichst großen Strecken übersichtlich zu gestalten, wurde laut Becker bereits für den Schienenweg erhoben. (Becker 1929, S. 864).

⁶³¹ Anonymus 1930: Kraftverkehr und Straßenbepflanzung, S. 6

⁶³² Ebd.

⁶³³ Becker 1929, S. 863

Verkehrsunfällen führten.⁶³⁴ Doch 1929 wurde Becker für seine Vorschläge vom Reichsverband des Deutschen Gartenbaus⁶³⁵ sowie Vertretern der Heimatschutzbewegung noch scharf kritisiert, mit der Argumentation, „daß Alleebäume [auch Obstbäume] in Kurven (...) als Leitzeichen [auch zukünftig] außerordentlich wertvoll“⁶³⁶ sein würden. Zwar sah auch Becker in seinen Entwürfen sogenannte Leitpflanzen vor; bei diesen handelte es sich aus Gründen der Verkehrssicherheit jedoch nicht um Laubbäume, sondern um Koniferen.⁶³⁷

Ungeachtet der Kritik blieb Becker seinem Anspruch, im Hinblick auf die Bepflanzung entlang der Autobahnen etwas ganz Neues schaffen zu wollen, denn „wir stehen in bautechnischer und verkehrstechnischer Hinsicht vor einer vollständigen Revolutionierung unserer Landstraßen [und Autobahnen], die unbekümmert um alle sentimentalischen Erwägungen auch unsere Bepflanzungstechnik in erheblichem Maße ändern wird.“⁶³⁸ Beckers Bepflanzungsvorschläge bezogen sich allein auf die Bepflanzung entlang der Autobahnen. Die Gestaltung der Umgebung bezog er nicht in seine Überlegungen mit ein. 1930 erhielt Becker die Gelegenheit, seine Pflanzmodelle an der fünf Kilometer langen Landstraße zwischen Adorf und Flechtdorf im Kreis Waldeck (Hessen) als Versuchsstrecke zu realisieren, um die Pflanzen „auf ihre Verwendbarkeit für Autobahnplantagen und auf ihre Widerstandsfähigkeit gegenüber Einwirkungen von Klima und Böden zu prüfen.“⁶³⁹

⁶³⁴ Pniower 1931, S. 73

⁶³⁵ 1926 erläuterte Becker anlässlich der Gartenbauausstellung in Dresden vor dem Fachausschuß für Obstbau des Reichsverbandes des Deutschen Gartenbaues seine Auffassung, die traditionellen Obstbaumalleen entlang der Landstraßen seien aufgrund der modernen Verkehrsentwicklung nicht mehr vertretbar, da durch den Laubfall, die Ernte, Astbruch etc. der Kraftwagenverkehr erheblich gefährdet werde. Nach Becker hatte sich die Obstproduktion an den Straßen „im Lauf von Jahrhunderten entwickelt, und zwar in früheren Zeiten nach dem Bedürfnis des Verkehrs, im letzten Jahrhundert, als die Landstraßen ihre Bedeutung verloren hatten [Eisenbahnbau], nach Gesichtspunkten, die keineswegs den Interessen des Verkehrs entsprachen, denn man wird nicht behaupten können, daß Obstbaumpflanzungen an den öffentlichen Straßen für den rollenden Verkehr von irgend welchem Vorteil gewesen sind. Veranlassung für die Obstbaumpflanzungen waren vielmehr allgemein wirtschaftliche Gesichtspunkte.“ (Becker 1929, S. 863).

⁶³⁶ Pfister 1930, S. 135

⁶³⁷ Als Vertreter des Heimatschutzbundes fügte Pfister seiner ablehnenden Kritik gegenüber Beckers Vorschlag zynisch hinzu, „daß solche Fahrer, die durch Alleebäume so irritiert werden, daß die Verkehrssicherheit gefährdet ist, das Lenken von Kraftfahrzeugen besser überhaupt unterließen.“ (Ebd.).

⁶³⁸ Becker 1929, S. 863

⁶³⁹ Stier 1933, 11, S. 20

In Kooperation mit dem Kasseler Gartenarchitekten Alexander Schimmelpfennig⁶⁴⁰, der von der Landesverwaltung des Regierungsbezirks Kassel beauftragt worden war, die theoretischen Überlegungen Beckers in zeichnerische Entwürfe zu übertragen, entstanden 1929 die ersten Pläne, von denen nachfolgend nur diejenigen vorgestellt werden, die auch auf die Gestaltung der Autobahnen übertragbar waren. Wie bereits erwähnt, ging Becker davon aus, daß zukünftige Gehölzpflanzungen an den Autobahnen auch technische Funktionen erfüllen könnten.⁶⁴¹ Eine solche Aufgabe sah er unter anderem in der seitlichen Begrenzung der Straßen mittels durchgehender Heckenpflanzungen.⁶⁴² Schranken, Zäune u.ä., die die gleiche Schutzfunktion hätten übernehmen können, lehnte Becker ab, da diese seiner – nicht weiter begründeten – Meinung nach die Wahrnehmung des Landschaftsbildes stören würden.⁶⁴³

Zur Begrenzung der Autobahnen wie auch zum Schutze abkommender Wagen von der Straße entwickelte Becker mehrere Pflanzmodelle. In der nachfolgenden Abbildung ist ein Entwurf zur Sicherung der Außenkurven dargestellt, die für den Autoverkehr immer eine besondere Gefahr darstellen.



Abb. 57: Pflanzentwurf von Becker: Hecke aus Laubgehölzen zur Sicherung der Außenkurve, um 1930⁶⁴⁴

In der linken Außenkurve war ein sogenanntes „Gebück“⁶⁴⁵ aus Laubgehölzen vorgesehen, das die von der Fahrbahn abkommenden Autos hätte abbremsen und auf-

⁶⁴⁰ Anonymus 1930: Kraftverkehr und Straßenbepflanzung, S. 8. Der Gartenarchitekt Alexander Schimmelpfennig (1886–nicht bekannt) war Ende der zwanziger Jahre Stadtgartentechniker und Teilnehmer der Gesellschaft H. Beltz & A. Schimmelpfennig in Kassel, um 1940, war er Landschaftsanwalt im Bereich der OBR [Oberste Baudirektion Reichsautobahnen] Kassel und nach 1945 wieder als Gartenarchitekt in Kassel tätig. (Gröning/ Wolschke-Bulmahn 1997, S. 333).

⁶⁴¹ Becker 1929, S. 867

⁶⁴² Becker 1932, S. 1

⁶⁴³ Ebd.

⁶⁴⁴ Anonymus 1930: Kraftverkehr und Straßenbepflanzung, S. 7

⁶⁴⁵ Ebd.

halten sollen. Nach Beckers Ansicht waren hierfür Sträucher aus Weißdorn, Kirsche oder Buche wegen ihrer Zähigkeit und ihrer Eigenschaft, ein dichtes Geflecht zu bilden, am besten geeignet.⁶⁴⁶ An den Autobahnen sollten diese Hecken dann auch als Schneezäune, zur Fahrbahntrennung und als Blendschutz angepflanzt werden.⁶⁴⁷

Charakteristisch für Beckers Pflanzentwürfe war die Verwendung von quadratisch geschnittenen Säulenkoniferen (Thuja oder Chamaecyparis), die – wie das nachfolgende Modell zeigt – in einem rhythmischen Wechsel mit Thujahecken zur seitlichen Begrenzung der Straße angepflanzt wurden.

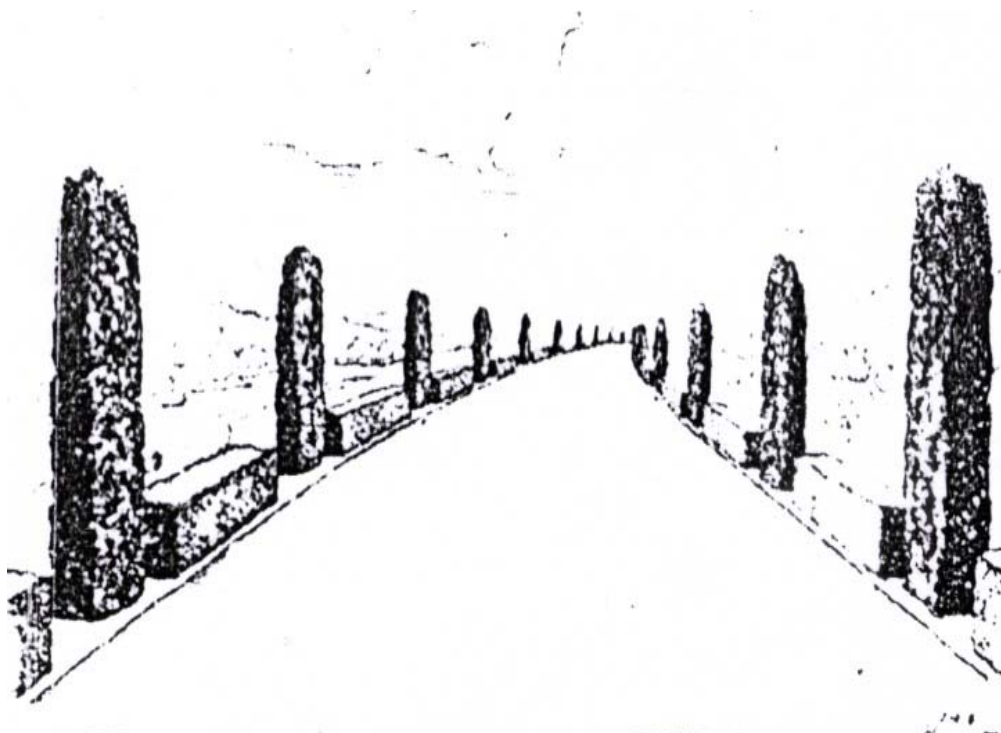


Abb. 58: Pflanzentwurf von Becker: Vertikale Quadratpflanzung von Säulenkoniferen im Wechsel mit Thujahecken, um 1930⁶⁴⁸

Der Wechsel von Hecken und Säulenpflanzen sollte den Autofahrern, in Anlehnung an traditionelle Alleenspflanzungen, als Richtungsweiser dienen. Die Säulenkoniferen hatten „die wichtige Bedeutung des Vordergrundes, der selbst bei Nebel und fehlen-

⁶⁴⁶ Becker 1929, S. 866

⁶⁴⁷ Ebd. Für den Bau der Reichsautobahnen empfahl Becker 1933 die Anlage eines mindestens drei Meter breiten Grünstreifens zur Teilung der Fahrbahn, denn „bei den bisher ausgeführten Autobahnen, z.B. Köln–Bonn und den italienischen Autobahnen, bei denen eine Teilung der Fahrbahn nach Richtungen nur durch einen weißen Strich erfolgt, [wird] der entgegenströmende Verkehr zur Nachtzeit (...) durch Blendung so stark beeinträchtigt, daß der Wert der Autobahnen erheblich herabgesetzt wird.“ (Becker 1933, S. 182). Als Blenden besonders geeignet erschienen Koniferen wie *Picea*, *Thuja*, *Chamaecyparis*, *Taxus* und andere Nadelgehölze. (Becker 1929, S. 866).

⁶⁴⁸ Anonymus 1930: Kraftverkehr und Straßenbepflanzung, S. 7

der Fernsicht und auch bei künstlicher Beleuchtung oft noch sichtbar bleibt.⁶⁴⁹ Um dieser Aufgabe gerecht zu werden, probierte Becker mehrere Pflanzvarianten aus. Neben dem Modell des stetigen Wechsels von Hecken und Säulenkoniferen wurden letztere in einer weiteren Variante ausschließlich in den Außenkurven jenseits des Straßengrabens gepflanzt. Neben den von Becker bevorzugten Thujapflanzen⁶⁵⁰ wurden auf der Versuchsstrecke auch hochwachsende Koniferen der Gattungen *Picea* und *Abies* angepflanzt.

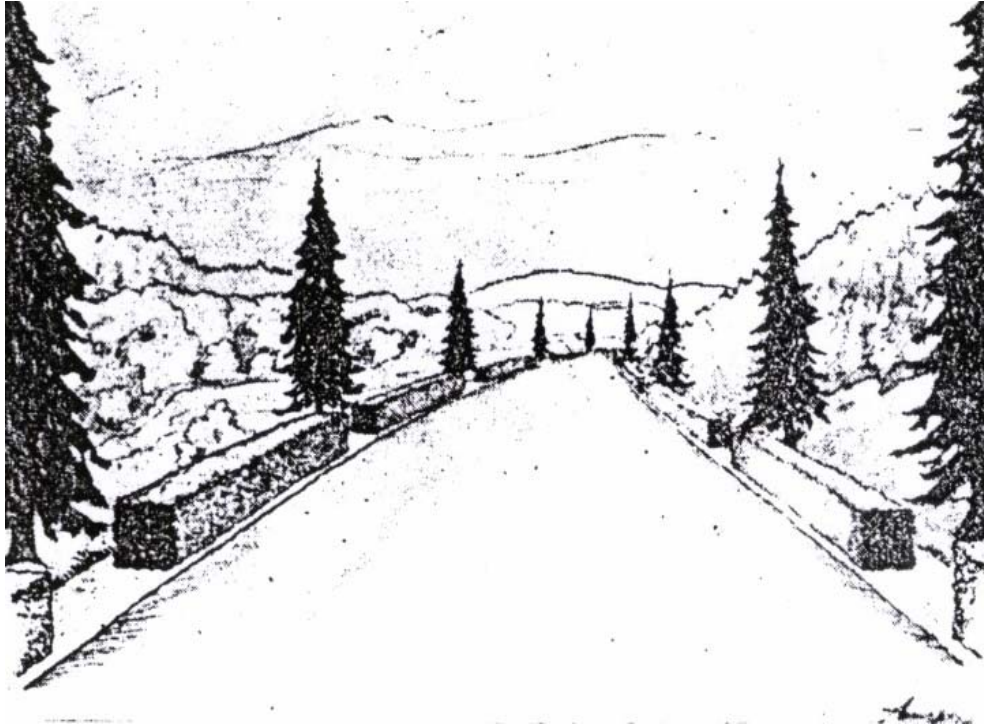


Abb. 59: Pflanzentwurf von Becker: Hochwachsende Koniferen jenseits des Straßengrabens, um 1930⁶⁵¹

Da die Unfallgefahr vor allem in Straßenkurven besonders hoch ist, sah dieses Modell die Anpflanzung von Koniferen jenseits des Straßengrabens vor, um eventuelle Unfallfolgen möglichst gering zu halten. Doch Becker war mit dieser Standortwahl nicht zufrieden und distanzierte sich von diesem Entwurf, da eine „hochstämmige Bepflanzung jenseits des Grabens (...), namentlich bei umsichtigen Wetter, zu einer Gefährdung des Kraftwagenverkehrs führen [kann], indem sie den Kraftwagenführer veranlaßt, die Fahrbahn zu verlassen.“⁶⁵² Zum Schutz der Autofahrer, die im Glauben, die Pflanzen markierten die Fahrbahnbreite, bei schlechter Sicht Gefahr laufen

⁶⁴⁹ Meyer-Jungclaussen 1931, S. 150

⁶⁵⁰ Der Grund weswegen Becker nicht ausschließlich die von ihm bevorzugten Thuja anpflanzte, war eine Preisfrage, denn zu Beginn der dreißiger Jahre waren die Thujapflanzen wegen geringer Nachfrage noch recht teuer. (Anonymus 1930: Kraftverkehr und Straßenbepflanzung, S. 8).

⁶⁵¹ Ebd.

⁶⁵² Becker 1929, S. 866-867

könnten, von der Bahn abzukommen, wäre es deshalb notwendig gewesen, zwischen der Fahrbahn und der Baumreihe noch einen Sicherheitsstreifen anzulegen.

Der nachfolgende Entwurf zeigt säulenförmig geschnittene Koniferen, die in den Außenkurven die Aufgabe von Signalpflanzen übernehmen sollten.

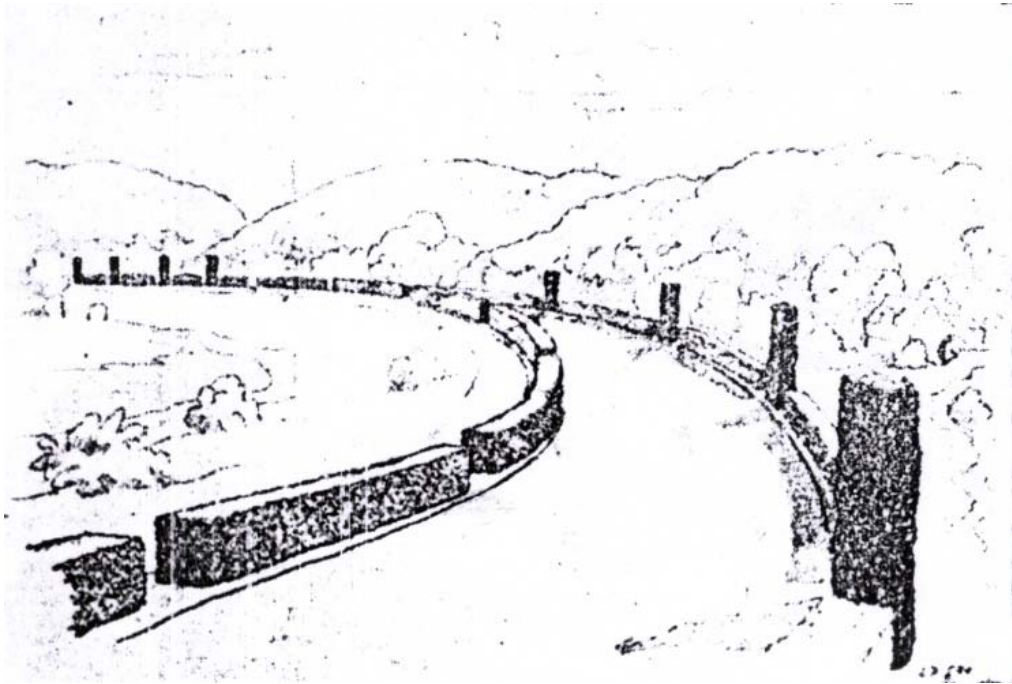


Abb. 60: Pflanzentwurf von Becker: Säulenpflanzen in den Außenkurven, um 1930⁶⁵³

Die von weitem sichtbaren Säulenpflanzen sollten den Autofahrern schon frühzeitig Kurven ankündigen und ihnen im voraus deren Verlauf andeuten. Hinter diesem Modell verbarg sich die Hoffnung, durch eine sparsame Verwendung von Säulengehölzen, diese bei Autofahrern zu Symbolpflanzen für bestimmte Gefahrenzonen zu machen. Basierend auf der gleichen Überlegung sollten charakteristische ‚Warnpflanzen‘ die Autofahrer auf eindeutig definierte Gefahrenquellen hinweisen.

⁶⁵³ Anonymus 1930: Kraftverkehr und Straßenbepflanzung, S. 7

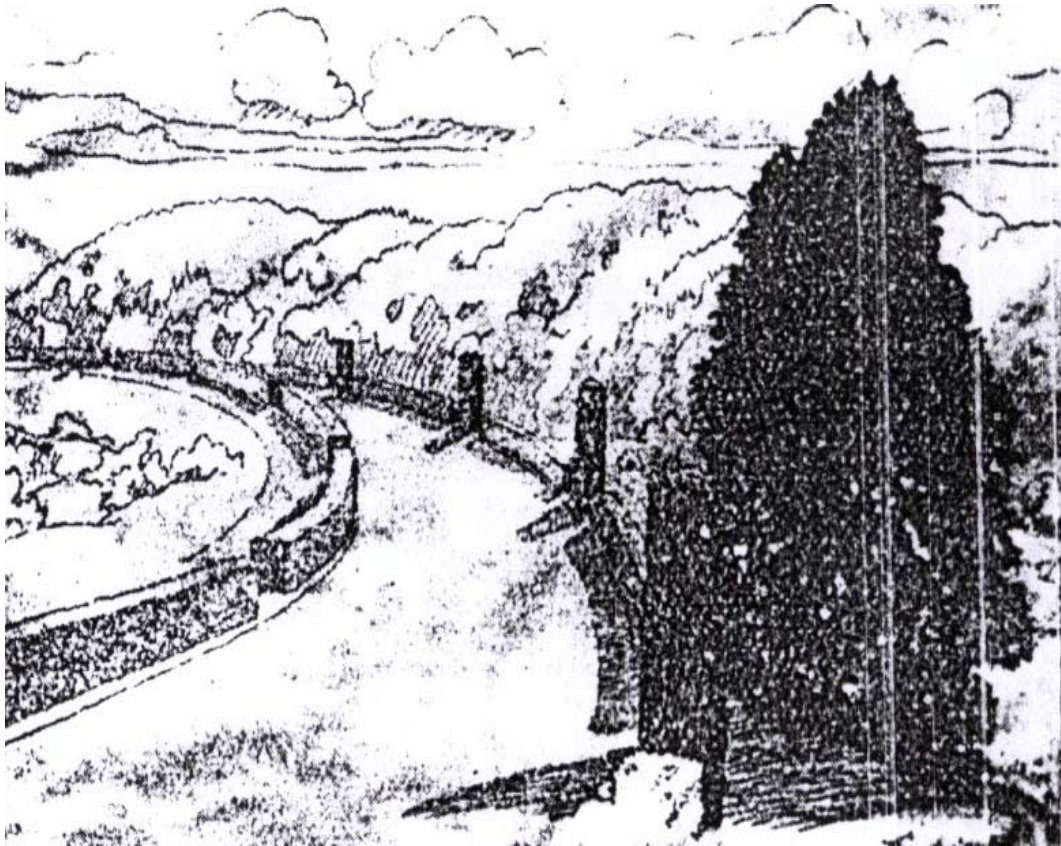


Abb. 61: Pflanzentwurf von Becker: Charakteristische ‚Warnpflanze‘ zum Anzeigen einer Kurve, um 1930⁶⁵⁴

Beispielsweise sollte eine markante Pflanze der Gattung *Chamaecyparis* nach Beckers Vorstellung bereits aus größerer Entfernung auf eine scharfe Kurve aufmerksam machen. Dabei war es ihm wichtig, daß sich ihr Wuchshabitus deutlich von der Umgebung unterschied, was auf der Skizze, unterstützt durch die dunkle Schattierung, auch der Fall ist. In der Praxis dagegen ist es weitaus schwieriger, diesen Effekt zu erzielen, es sei denn, wie Mies van der Rohe⁶⁵⁵ als Kritik an diesem Vorschlag äußerte, man hielte „das an die Fahrbahn angrenzende Gelände baumfrei (...). Das wird nicht möglich sein.“⁶⁵⁶ Des weiteren ist zu bezweifeln, daß die Signalpflanzen auch bei schlechten Sichtverhältnissen (Regen oder Nebel) noch als Warnsignale erkannt worden wären. Becker jedoch war davon überzeugt, daß sich die Autofahrer an eine charakteristische Bepflanzung für bestimmte Gefahrenzonen gewöhnen wür-

⁶⁵⁴ Ebd.

⁶⁵⁵ Ludwig Mies van der Rohe (27.3.1886–17.8.1969): amerikanischer Architekt deutscher Herkunft. Seit 1912 in Berlin tätig, von 1930-33 Direktor des Bauhauses in Dessau, emigrierte 1938 in die USA und wurde Leiter der Architektur-Abteilung der TH in Chicago (1938-58), seit 1944 amerikanischer Staatsbürger. Mies van der Rohe entwickelte aus der Verwendung von Stahl und Glas neue Bauformen von äußerster Einfachheit und harmonischer Klarheit. Neben Le Corbusier, W. Gropius und F.L. Wright gehörte er zu den stilprägenden Architekten des 20. Jahrhunderts. (Bibliographisches Institut & F.A. Brockhaus AG 1998 Stichwort: Mies van der Rohe).

⁶⁵⁶ Mies van der Rohe 1932, 10, S. 1

den und dadurch gar das Aufstellen von Warnschildern überflüssig werden würde. Er glaubte, daß „eine bestimmte, sich stets wiederholende Art Warnungsgehölz (...) sich zu guter Letzt dem Kraftfahrer eindringlicher einprägen [wird], als alle Warnungsschilder.“⁶⁵⁷

Diese Auffassung kritisierte im Oktober 1932 Mies van der Rohe. Das „Bestreben [Beckers] ist so ausgesprochen, daß es sich selbst auf die Verkehrszeichen erstreckt. Ob aber die vorgeschlagenen Mittel geeignet sind, in jedem Falle das Ziel zu erreichen, erscheint mir zweifelhaft. (...). Auch glaube ich, daß die an sich schön gedachte Signalisierung von Kurven und Übergängen durch einzelne Bäume oder Baumgruppen sich praktisch nicht durchführen läßt.“⁶⁵⁸ Trotz der Kritik an Beckers Pflanzvorschlägen, teilte van der Rohe die Ansicht, daß Gefahrenstellen auf der Autobahn nicht ausschließlich durch Hinweisschilder gekennzeichnet sein müssen. So schlug van der Rohe seinerseits vor, auf den Autobahnen besondere Gefahrenstellen nicht mit Verkehrszeichen, sondern mittels Reklametafeln zu kennzeichnen.⁶⁵⁹ Kritisch anzumerken an Beckers Entwürfen ist, daß er wesentliche Eigenschaften von Pflanzen nicht zu berücksichtigen schien. So scheint er das Wachstum der Pflanzen außer acht gelassen zu haben und damit auch die Tatsache, daß sich den Autofahrern je nach Größe und Alter der Pflanzen ein unterschiedliches Bild geboten hätte, wodurch die ‚Lesbarkeit‘ der entsprechenden ‚Warnbotschaften‘ erheblich erschwert worden wäre. Hier setzte auch die Kritik van der Rohes an.⁶⁶⁰ Ganz unerwähnt ließ Becker auch den Aspekt, daß sich nicht alle Autofahrer für Pflanzen interessieren und die entsprechenden Signalpflanzen unter Umständen gar nicht erkennen oder schlicht übersehen würden. Unberücksichtigt blieben schließlich auch die Schwierigkeiten, die es bedeutet hätte, einen international einheitlichen ‚Warnpflanzenkodex‘ zu etablieren.

Die Ergebnisse seiner Testpflanzungen an der Versuchsstrecke Flechtdorf–Adorf hat Becker 1932 selbst beurteilt. Unter den Laubgehölzen hatten sich am besten Liguster (*Ligustrum vulgare*) und Hainbuche (*Carpinus betulus*) bewährt. Bei den Koniferen erwiesen sich die Fichte (*Picea exelsa*) und der Lebensbaum (*Thuja occidentalis*) als

⁶⁵⁷ Anonymus 1930: Kraftverkehr und Straßenbepflanzung, S. 7

⁶⁵⁸ Mies van der Rohe 1932, S. 1

⁶⁵⁹ Ebd., vgl. Kapitel 4.1.4

⁶⁶⁰ Ebd.

besonders geeignete Heckenpflanzen, wobei der Lebensbaum an den Stellen von Viehtrieb durch die Fichte ersetzt werden sollte, da die Thuja von den Tieren abgeweidet wurde.⁶⁶¹ Diese Gefahr hätte an den Autobahnen jedoch nicht bestanden.

Becker ließ in seinen Entwürfen ästhetische Aspekte nicht außer acht und verwendete bewußt geometrische Formen als Kontrast zur Umgebung: „Da die moderne Autostraße die gerade Linie und die schlanke Krümmung bevorzugt, wird bei ihrer breiten Anlage die Horizontale ganz außerordentlich stark im Landschaftsbilde betont. Ästhetische Wirkungen werden erzielt durch Kontraste, und man kommt folglich logischerweise zu der Forderung, im Gegensatz zur Horizontalen in der Bepflanzung die Vertikale zu betonen, d.h. pyramidale Baumformen.“⁶⁶² Den Kontrast der Bepflanzung entlang der Autobahnen zur Umgebung hoffte Becker durch die Verwendung säulenförmiger Koniferen zu erzielen.

Die von ihm verwendeten Nadelgehölze betrachtete er jedoch nicht als die allein möglichen, sondern er wollte mit dieser Auswahl lediglich andeuten, welche Eigenschaften die in Betracht kommenden Gehölzarten haben müßten. Becker hoffte, „daß unsere Dendrologen, (...), noch eine große Zahl geeigneter Gehölze für Straßenbaumpflanzungen finden werden, und es ist zu hoffen, daß es namentlich gelingen wird, Exoten, die bisher an unseren Straßen so gut wie gar nicht gefunden wurden, in größerem Umfang zu verwenden. Vielleicht wird sich unter diesen auch gerade der Baum finden lassen, der alle Forderungen in idealer Weise erfüllt.“⁶⁶³ Konnte Becker 1929 noch die Verwendung von exotischen Pflanzen fordern, so wurden die an der Versuchsstrecke bevorzugt verwendeten Thuja bereits 1933 auch von seinem Mitarbeiter Schimmelpfennig als ‚fremdartig‘ abgelehnt.⁶⁶⁴ Anlässlich einer Besichtigung der Versuchsstrecke Flechtdorf-Adorf im Jahre 1933 durch den Kasseler Gartendirektor Rudolf Stier⁶⁶⁵ und die Gartenarchitekten Schimmelpfennig und Meyer-

⁶⁶¹ Becker 1932, S. 2

⁶⁶² Becker 1929, S. 866

⁶⁶³ Ebd., S. 867

⁶⁶⁴ Stier 1933, S. 20-21

⁶⁶⁵ Rudolf Stier (1890–1966) war ab 1928 Gartendirektor in Kassel. Zwischen 1941 und 1945 Gartendirektor in Wien, nach 1945 wieder in Kassel als freischaffender Gartenarchitekt tätig und gleichzeitig Kreisbeauftragter für Naturschutz und Landschaftspflege. Bedeutende Arbeiten für Kassel sind u.a. die Anlage der Goetheanlage, das Freibad Wilhelmshöhe, diverse Grün- und Erholungsflächen mit Spielmöglichkeiten für Kinder. Stier engagierte sich für Naturschutz, Heimatschutz und Landschaftspflege. (Gröning/ Wolschke-Bulmahn 1998, S. 380).

Jungclaussen⁶⁶⁶ kamen diese zu der Überzeugung, „daß an Stelle der fremd anmutenden Thuja, die auch für die Längshecken verwendet war, heimische Gehölze zur Anpflanzung kommen müßten.“⁶⁶⁷ Sie waren sich darin einig, daß auch der deutsche Heimatschutz die Anpflanzung von Thuja ablehnen werde.⁶⁶⁸ Die ebenfalls als Heckenpflanze verwendete Fichte (*Picea excelsa*) erschien ihnen dagegen als ‚heimische‘ Pflanze passender.⁶⁶⁹ Wie beliebig diese Einteilung in ‚heimische‘ und ‚fremde‘ Pflanzen war, wird hier am Beispiel der Pappel und der Thuja deutlich. Becker lehnte 1929 die Pappel zur Straßenbepflanzung noch ab, da sie „heute nicht mehr genügend lebenskräftig ist“⁶⁷⁰, dagegen setzte sich Stiers Gruppe für die Pflanzung der Pappel als Signalpflanze ein und behauptete, die aus Südeuropa⁶⁷¹ stammende „Pappel hat sich in ihrer charakteristischen Form in der deutschen Landschaft unentbehrlich eingebürgert. Thuja dagegen wird in ihrem südländischen Habitus niemals ein heimisches Gehölz werden können.“⁶⁷² Trotz dieser Prognose ist die Thuja Ende des zwanzigsten Jahrhunderts zu einem gefragten immergrünen Nadelgehölz im Garten- und Landschaftsbau in Deutschland avanciert.

Becker verteidigte in vielen Veröffentlichungen sein Projekt und seine Auffassung, man müsse in der Straßenbepflanzung mit Kontrasten arbeiten, verwarf dann Ende 1933 aber seinen eigenen Ansatz. Aus nicht näher dargelegten Gründen betrachtete er nun ‚seine‘ geometrischen Hecken „mit ihrem regelmäßigen Schnitt [als] eine starre Linie im Landschaftsbild (...), die möglichst vermieden werden soll.“⁶⁷³ Es kann vermutet werden, daß Becker seine Meinung änderte, weil mit der Machtergreifung der Nationalsozialisten in Deutschland nun diejenigen Landschaftsarchitekten gefragt waren, die eine vermeintlich ‚landschaftliche Einbindung‘ der Autobahnen propagierten und die Bepflanzung an das Erscheinungsbild der Umgebung anpassen

⁶⁶⁶ Hinrich Meyer-Jungclaussen (1888–ca. 1963) arbeitete ab 1913 in Frankfurt an der Oder als selbständiger Gartenarchitekt. In den Jahren des Nationalsozialismus war er Landschaftsanwalt in der Gruppe um Alwin Seifert, und nach 1945 arbeitete er in Thüringen. „Im Sommer 1933 vollzog er den Anschluß der Fürst-Pückler Gesellschaft an die nationalsozialistische Deutsche Gesellschaft für Gartenkultur (...).“ (Ebd., S. 260).

⁶⁶⁷ Stier 1933, S. 20

⁶⁶⁸ Ebd.

⁶⁶⁹ Ebd.

⁶⁷⁰ Becker 1929, S. 866

⁶⁷¹ Hecker 1995, S. 254

⁶⁷² Rudolf Stier 1933, S. 20

⁶⁷³ Becker 1933, S. 184

wollten.⁶⁷⁴ Widerstand gegen die Auffassung der sogenannten Landschaftsanwälte wurde unterdrückt.⁶⁷⁵

Neben den Beckerschen Entwürfen wurde die Verwendung von Pflanzen beim Autobahnbau vor 1933 in Deutschland auch im Zusammenhang mit den Planungen zur Hafraba ansatzweise erörtert. Interessant ist dabei zunächst ein Werbeplakat des Hafraba e.V.. Auf diesem ist - ähnlich dem 1923 von Puricelli erarbeiteten Modell der Autostrada Milano-Laghi⁶⁷⁶ - eine schnurgerade, von Alleebäumen gesäumte Autobahn dargestellt.

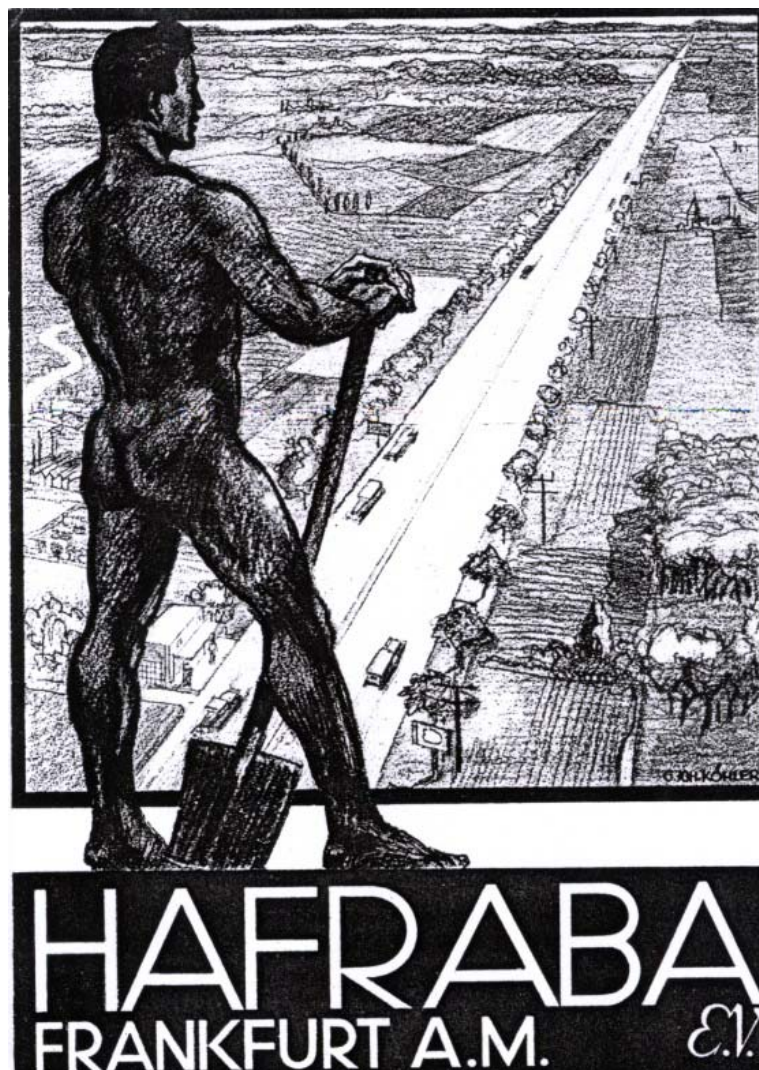


Abb. 62: Plakat des Hafraba e.V., 1929⁶⁷⁷

⁶⁷⁴ Vgl. Kapitel 4.2

⁶⁷⁵ Vgl. Gröning/ Wolschke-Bulmahn 1988, S. 59 ff

⁶⁷⁶ Vgl. Kapitel 4.1.1; Abb. 28

⁶⁷⁷ In: Hafraba e.V. 1929

Die auf der Skizze gezeigte Autobahn verläuft durch eine überwiegend landwirtschaftlich geprägte Gegend, nur am unteren Bildrand sind ein kleines Industriegebiet und eine Autobahntankstelle angedeutet. Die Straße wurde von Alleebäumen – Hochstämmen - jenseits des Straßengrabens begrenzt. Wie bereits im Zusammenhang mit den Beckerschen Entwürfen aufgeführt, hätte eine Realisierung eines solchen Entwurfs zusätzliche Gefahren für den Autoverkehr bedeutet, da die Bäume jenseits des Straßengrabens standen. Anders als auf dem Werbeplakat dargestellt, spielten in der Auseinandersetzung um die pflanzliche Gestaltung der Hafraba-Autobahn spielten dann Hochstämmen keine Rolle mehr. Pflanzen waren vielmehr nur noch bei der Anlage von Mittel- und Seitenbanketten vorgesehen. 1927 und 1931 wurden hierfür jeweils variierende Entwürfe vorgelegt.

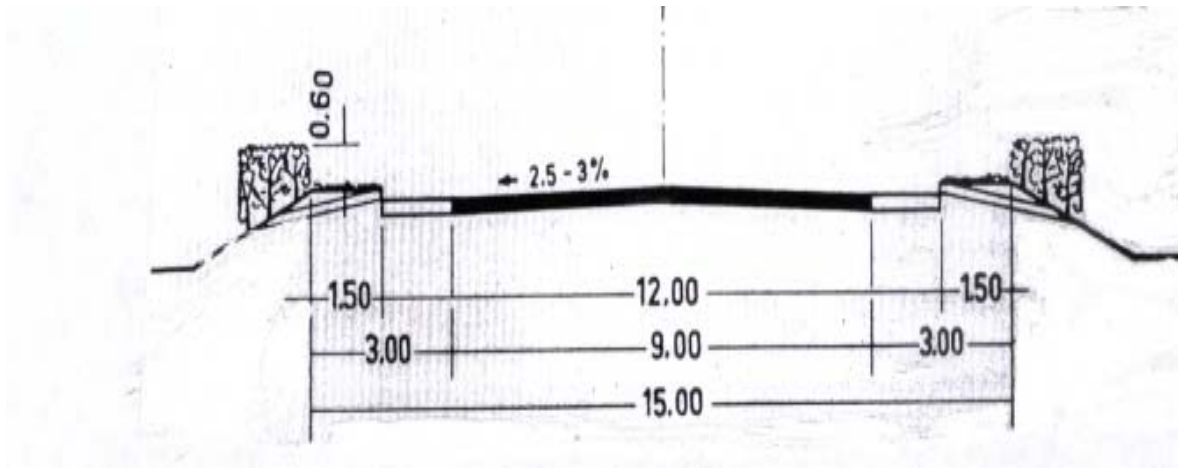


Abb. 63: Hafraba-Querschnitt, Entwurf 1927⁶⁷⁸

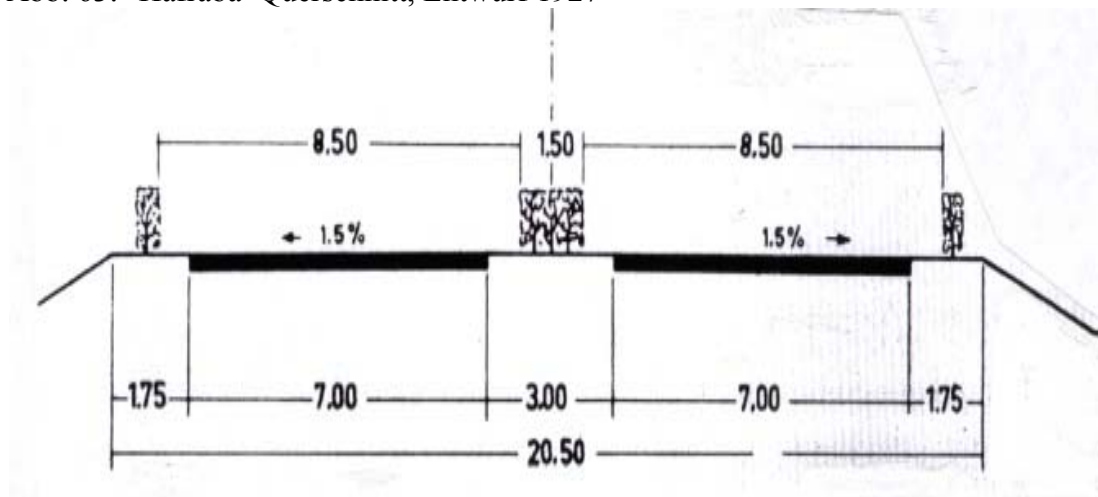


Abb. 64: Hafraba-Querschnitt, Entwurf 1931⁶⁷⁹

⁶⁷⁸ In: Bundesministerium für Verkehr - Abt. Straßenbau 1962, S. 177

⁶⁷⁹ Ebd.

Im Vergleich der beiden Skizzen ist zu erkennen, daß die Planbreite der Autobahn innerhalb von vier Jahren von 15 auf gut 20 Meter erhöht wurde. Während die beiden Richtungsfahrbahnen auf dem ersten Entwurf lediglich durch eine weiße Mittellinie voneinander getrennt werden sollten und Heckenpflanzen hier ausschließlich die Funktion von Böschungsbefestigungen hatten, war im zweiten Modell eine 1,50 m breite Hecke zur Trennung der Fahrbahnen vorgesehen, die gleichzeitig die Funktion eines Blendschutzes übernehmen sollte.⁶⁸⁰ Die Bepflanzung sollte in diesen Entwürfen technische Funktionen erfüllen. Die Wirkung der Bepflanzung auf die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ wurde dabei nicht berücksichtigt.

Bei der realisierten Autobahn zwischen Köln und Bonn wurden die Fahrbahnen durch einen „farbig deutlich gekennzeichneten Trennungstreifen scharf voneinander getrennt.“⁶⁸¹ Hier wurde bewußt von einer Teilung der beiden Fahrbahnrichtungen durch einen unbefestigten oder erhöhten Mittelstreifen, wie z.B. einer Hecke, Abstand genommen, „um Gefährdungen, die durch Abrutschen der schnellfahrenden Wagen von der befestigten Fahrbahn in einen unbefestigten Streifen bzw. durch Anstoßen an einen erhöhten, festen Gegenstand drohten, (...) zu verhindern.“⁶⁸² Auch die seitlich an die Fahrbahn angrenzenden je zwei Meter breiten Bankette wurden nicht bepflanzte, sondern wie der Mittelstreifen auf einer Breite von 1,75 m nur farblich gekennzeichnet. Die verbliebenen 0,25 m breiten äußeren Streifen sollten nicht neu bepflanzte werden, sondern zum Aufstellen der Kilometer- und Richtungssteine genutzt werden.⁶⁸³ Lediglich an der Ausfahrt Wesseling wurde die Fahrbahn an den Auf- und Abfahrtsrampen auf einer Länge von je etwa 100 m durch einen 1,30 m breiten, mit flachen Büschen bepflanzten Streifen getrennt.⁶⁸⁴ Angaben über die verwendeten Gehölze wurden in den Plänen nicht gemacht. Überlegungen zur Bepflanzung der Autobahn Köln-Bonn wurden durchgängig von verkehrstechnischen Fragestellungen bestimmt, dabei spielten Forderungen nach einer vermeintlichen Einbindung der Autobahn in die ‚Landschaft‘ überhaupt keine Rolle. Gelegentliche Aufrufe den vermeintlich monotonen Eindruck der geradlinigen Autobahn durch eine Be-

⁶⁸⁰ Ebd.

⁶⁸¹ Rheinische Provinzialverwaltung Düsseldorf 1932, S. 17

⁶⁸² Ebd.

⁶⁸³ Ebd.

⁶⁸⁴ Grossjohann 1932, S. 656

pflanzung auf dem Gelände außerhalb der Autostraße aufzulockern,⁶⁸⁵ wurde meines Wissens nicht Folge geleistet.

Beim Bau der italienischen Autostrade vor 1933 wurden Fragen der Straßenbepflanzung kaum diskutiert. Obwohl diesem Thema keine entscheidende Bedeutung beigemessen wurde, wurde die Bepflanzung der Autobahnen doch vereinzelt auch im Kontext mit der sie umgebenden ‚Landschaft‘ behandelt. Bereits 1925 wies Puricelli in der Projektbeschreibung zur Autobahn Mailand-Oberitalienische Seen⁶⁸⁶ auf die Bedeutung von Pflanzen entlang der Autobahn hin. Es „wurde für zweckmäßig gehalten, die gleichförmige Regelmäßigkeit der Autostraße durch Pflanzungen einzuahmen, die auf den beiden äußeren Seitenrändern der Straße angelegt werden. In der Nähe der Wächterhäuser wurden Obstbäume gepflanzt: Im übrigen gab man dem Maulbeerbaum den Vorzug, der dieser Gegend das charakteristische Gepräge gibt und den Vorzug einer leichten Pflege mit einem guten Ertrag verbindet. Die Anpflanzungen sollen die Höhe von 3 m [!] nicht übersteigen, um die Horizontlinie nicht zu verdecken.“⁶⁸⁷ Die von Puricelli erwähnten Obst- und Maulbeerbäume wurden von der damals üblichen Bepflanzung an den Landstraßen übernommen. Wie entlang der Landstraßen sah auch Puricelli an den Autobahnen noch eine Ernte der Obstbäume vor. Die Autobahn wurde als ein Bestandteil der Kulturlandschaft betrachtet, wobei die gerade Straße, durch die Pflanzung von Hochstämmen, die Funktion von Alleen zu übernehmen schien. In dieser frühen Beschreibung legte Puricelli Wert darauf, daß sich Elemente der Umgebung auch beim Autobahnbau wiederfinden.

Auch wenn Fotografien über die bepflanzte Autobahn Mailand-Oberitalienische Seen fehlen, kann also vermutet werden, daß an der Autostrada zumindest teilweise Alleebäume vorhanden waren. Indirekt wird diese Vermutung durch einen Artikel im „Zentralblatt der Bauverwaltung“ aus dem Jahre 1926 bestätigt. Hierin wurde erwähnt, daß an der Autobahn Mailand-Oberitalienische Seen die bisherigen hochstämmigen Pappeln oder Platanen zur Straßenbegrenzung nicht mehr verwendet werden sollten, da diese „beim Vorbeifahren unbehaglich und ermüdend auf die Au-

⁶⁸⁵ Anonymus 1932, Die Kraftwagenstraße Köln-Bonn, S. 55

⁶⁸⁶ Vgl. Kapitel 4.1.1

⁶⁸⁷ Puricelli 1925b, zit. aus: Heller/ Volk 1999, S. 87

gen des Fahrers wirken (...).⁶⁸⁸ Entsprechend dem Artikel sollten die Hochstämme aus Gründen der Verkehrssicherheit durch ein „mittelhohes Gesträuch“⁶⁸⁹ ersetzt werden, „dessen laubreiche Kronen eine dichte, zusammenhängende grüne Reihe bilden.“⁶⁹⁰ Ob dieser Plan realisiert wurde, ist nicht bekannt. Hinweise darauf, daß Puricelli die Autobahn gestalterisch in die ‚Landschaft‘ einbinden wollte, um einen vermeintlich regionalen Bezug herzustellen, gibt es nicht. Ein Hinweis für eine entsprechende Haltung Puricellis kann in seiner Bevorzugung moderner Architektur für den Bau von Raststätten und Autobahnbrücken gesehen werden.⁶⁹¹

Ein weiteres Beispiel dafür, daß bei der Anlage der Autobahnen auch auf die Bepflanzung geachtet wurde, liefert die folgende Abbildung der Autobahn Turin-Mailand aus dem Jahre 1933.



Abb. 65: Autostrada Mailand–Turin, 1933⁶⁹²

Auf dieser Abbildung ist zu erkennen, daß vor allem im Bildhintergrund die Bepflanzung der Umgebung, Bäume und höheres Gebüsch bis unmittelbar an die Fahrbahn heranreichten. Stand- oder Sicherheitsstreifen waren nicht vorhanden. Es entsteht der Eindruck, als sei die hier abgebildete Umgebung der Autobahn zusammen mit der Anlage der Autobahn gestaltet worden. Darüber hieß es 1933 in einem Artikel der Zeitschrift „Die Reichsautobahn“, in dem gleichzeitig die gerade Linienführung der Autostrada kritisiert wurde, es entstände der Eindruck, als habe man ver-

⁶⁸⁸ Anonymus 1926: Die Bauarbeiten an den Kraftwagenstraßen von Mailand nach den oberitalienischen Seen, S. 237

⁶⁸⁹ Ebd.

⁶⁹⁰ Ebd.

⁶⁹¹ Vgl. Kapitel 4.1.2

⁶⁹² Kaftan 1933, S. 1

sucht, „die Monotonie einer glatten Straße durch gärtnerische Anlagen“⁶⁹³ in der Umgebung aufzulockern. Ein besonderer ästhetischer Reiz dieses Bildausschnittes liegt in dem parkähnlichen Charakter der abgebildeten ‚Autobahnlandschaft‘.

Inwieweit die italienischen Autobahnen tatsächlich bepflanzt waren, läßt sich nicht mehr rekonstruieren. Abgesehen von den oben genannten Beispielen ist auf den meisten abgebildeten Autobahnteilstrecken keine Bepflanzung zu erkennen. Ein Beispiel hierfür ist die folgende Ausschnittsfotografie der Autobahn Mailand-Oberitalienische Seen, die die Abfahrt nach Varese zeigt. Becker sah in diesem Bild einen Beleg dafür, daß an den italienischen Autobahnen die Straßenbepflanzung fehlte.



Abb. 66: Autostrada Milano–Laghi. Abfahrt nach Varese, um 1929⁶⁹⁴

Becker kritisierte an dieser Straßensituation, daß seiner Meinung nach zwischen der Autobahn und der Abzweigung eine hochwachsende Bepflanzung fehle und die Gestaltung der Autobahn an dieser Stelle ästhetisch und verkehrstechnisch unbefriedigend gelöst sei.⁶⁹⁵ Die Umgebung der Autobahn scheint den Photographen nicht interessiert zu haben. Ähnlich wie bei dieser Autobahn, wurde bei den meisten italienischen Autostrade vor 1933 kein Wert auf die pflanzliche Gestaltung gelegt.

⁶⁹³ Anonymus 1933: Die Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen e.V. als Nachfolgerin der Hafraba, S. 8

⁶⁹⁴ Becker 1929, S. 865

⁶⁹⁵ Ebd.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, daß nur wenige Aussagen zur Bepflanzung der Autobahnen vor 1933 in Deutschland und Italien überliefert sind. Zwar wurden diese Ausführungen gelegentlich kommentiert, aber eine Diskussion zu diesem Thema gab es nicht. In Deutschland legte Landesoberbaurat Becker aus Kassel Vorschläge für die Bepflanzung von Autobahnen vor und forderte eine ästhetische Neuorientierung, die er vor allem in der Abkehr von der bisher üblichen Pflanzung von Laub- und Obstbäumen sah.⁶⁹⁶ Beckers Entwürfe – Pflanzpläne liegen keine mehr vor - waren gekennzeichnet durch die Verwendung von Koniferen, die durch ihre außergewöhnliche geometrische Formgebung auffielen. Den Entwürfen Beckers wurde große Aufmerksamkeit zuteil und auch der Architekt Mies van der Rohe äußerte sich zu den Vorschlägen Beckers.⁶⁹⁷ Auch wenn van der Rohe die Pflanzvorschläge, als nicht realisierbar ablehnte, wertete er doch allein durch seinen Beitrag die Frage der zukünftigen Bepflanzung von Autobahnen als künstlerische Fragestellung auf. Becker favorisierte Koniferen anstelle der bislang in der Straßenbepflanzung üblichen Laubbäumen. Den Bezug zur Umgebung der Autobahn sah Becker durch die Verwendung von Pflanzen gewährleistet.⁶⁹⁸ Auch wenn sich Beckers Pflanzvorschläge, von den bis dato üblichen Straßenbepflanzungen wesentlich unterschieden, und er als einziger versuchte den neuen ästhetischen Herausforderungen des Autobahnbaus auch in Bezug auf die Bepflanzung der Autobahnen Rechnung zu tragen, so handelte es sich bei seinen Entwürfen letztlich doch nur um Variationen der bisher üblichen Straßenbepflanzung. Im Gegensatz zu den Visionen der Futuristen in denen sich durch den Autobahnbau ganz neue Landschaftserlebnisse ergaben, zog Becker in seine Überlegungen lediglich die Seitenbankette und Mittelstreifen mit ein. Die Wahrnehmung der ‚Landschaft‘ ließ er außer Acht. Es fehlten ihm Visionen von zukünftigen, von der Autobahn geprägten ‚Landschaften‘, wie sie z.B. bei den Futuristen zu finden waren.

Bei der Planung der Hafraba-Autobahn spielten Fragen der Straßenbepflanzung keine bedeutende Rolle. Ähnlich stellte sich die Situation bei der 1932 dem Verkehr übergebenen Autobahn Köln-Bonn dar.

⁶⁹⁶ Ebd., S. 863

⁶⁹⁷ Mies van der Rohe 1932, 10, S. 1

⁶⁹⁸ Becker 1932, S. 1

Auch in Italien wurde der Bepflanzung der Autobahnen keine bedeutende Rolle beigemessen. Zwar beschrieb Puricelli die Pflanzung entlang der Autostrada Mailand-Oberitalienische Seen, jedoch ist gibt es keine entsprechenden Abbildungen. Nur wenige Autobahnteilstrecken in Italien wurden bepflanzte. Es kann davon ausgegangen werden, daß die italienischen Autobahnen, als Symbole des Fortschritts in der Umgebung sichtbar sein sollten. Deshalb wurde auf eine ‚landschaftliche‘ Gestaltung der Autobahnen, durch die Bepflanzung der Autobahnen keinen Wert gelegt.⁶⁹⁹

⁶⁹⁹ Erst Ende der dreißiger Jahre wurde die Frage der Bepflanzung an Autobahnen in Italien aufgegriffen, wobei nun, analog zu den Reichsautobahnen in Deutschland, auf die Verwendung vermeintlich ‚heimischer‘ Pflanzen und auf die Einbindung der Autostraßen in die ‚Landschaft‘ geachtet werden sollte. (Porcinai 1937, S. 38-42).

4.2 Geschwindigkeit und die Loslösung von der ‚Landschaft‘

Nachdem im vorangegangenen Kapitel wesentliche Gestaltungselemente und -prinzipien der vor 1933 in Deutschland, Frankreich und Italien gebauten und geplanten Autobahnen dargestellt wurden, interessiert nachfolgend, welche Auswirkungen die Reisegeschwindigkeit auf die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ hatte. Unter Verwendung zeitgenössischer Berichte von Autofahrern soll das Spektrum der Erfahrungen ermittelt werden, bei dem die veränderte Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ in Abhängigkeit von der Reisegeschwindigkeit thematisiert wurde.

Im Mittelpunkt der Untersuchungen steht die Frage, wie in Abhängigkeit von der Reisegeschwindigkeit die veränderte Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ erlebt und beschrieben wurde, welche Bilder von ‚Landschaft‘ sich in den Schilderungen widerspiegeln und ob der vermeintliche Verlust von ‚Landschaft‘ beklagt oder aber die Wahrnehmung neuer ‚Landschaften‘ beschrieben und begrüßt wurde.

Daß während der Autobahnreise von der Umgebung kaum Details wahrgenommen werden können, ist heute selbstverständlich. Doch wie bereits von Eisenbahnreisenden im frühen 19. Jahrhundert bemerkt,⁷⁰⁰ so wurde auch im Zusammenhang mit dem Autofahren vereinzelt der ‚Verlust‘ des Details als ‚Landschaftsverlust‘ beklagt. Halter, ein Professor an der TH München,⁷⁰¹ vertrat die Auffassung, Landschaftsgenuss und hohe Geschwindigkeiten seien nicht miteinander zu vereinen. „Wer ein schönes Landschaftsbild genießen will, der muß sich dazu etwas Zeit gönnen, denn es entspricht nicht deutschem Wesen, im Renntempo eine stimmungsvolle Landschaft zu genießen. Ich habe den Eindruck, daß ein Mensch, der mit 180 km/St über das Plateau von Seeham, (...) dahin braust, gar nicht würdig sei, diese Landschaft zu sehen.“⁷⁰² Die Bausteine dieser, von persönlichen Werturteilen geprägten, ‚Argumentation‘ sind aus der Diskussion um die Trassenführung⁷⁰³ bekannt; auf eine Wiederholung der Kritik an diesen Positionen kann daher verzichtet werden.

⁷⁰⁰ Vgl. Kapitel 2.2

⁷⁰¹ Georg Halter war seit 1931 Mitglied der NSDAP; er verfaßte Ende 1933 mehrere kritische Schriften über den Sinn der Reichsautobahnen, in denen er unter anderem den Bau der Reichsautobahnen als unrentabel ablehnte. (Schütz/ Gruber 1996, S. 20-21).

⁷⁰² Ebd., S. 20-21

⁷⁰³ Vgl. Kapitel 4.1.1

Ebenfalls ausgehend von der Vorstellung, ‚Landschaft‘ könne bei hohen Reisegeschwindigkeiten nicht mehr wahrgenommen werden, forderte Lainé, der Direktor der französischen Compagnie des Autoroutes (C.A.R.), all diejenigen, die ‚Landschaft‘ genießen wollten, auf, nicht die Autobahnen zu benutzen, da diese „ne sont pas créés pour pratiquer le tourisme au ralenti!! Il ne manque pas de chemins vicinaux sur lesquels on puisse rouler à petite allure en contemplant le paysage.“⁷⁰⁴ Auch für Lainé schienen hohe Reisegeschwindigkeiten und die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ nicht miteinander vereinbar zu sein. Auf den zur Förderung des Tourismus gebauten Autobahnen sollten nach Lainé, wie bereits in Kapitel 3.3. dargestellt, die Touristen möglichst schnell an ihr gewünschtes Ziel gelangen: „les autoroutes sont faites pour se rendre directement et rapidement d’une région à une autre, et pour les touristes, elles permettent d’atteindre dans le minimum de temps un centre d’excursion.“⁷⁰⁵ In dieser Funktion wurde die Autobahn, nach Lainé, für den Autofahrer zur Transitstrecke. Über die Autobahn Köln-Bonn hieß es in einem Zeitungsartikel, die „neue Sitte, das Wochenende außerhalb der Stadtmauern zu verbringen, machte diese Straße notwendig.“⁷⁰⁶ Das folgende Zitat eines Autofahrers bestätigt das: „Die sieben Berge grüßen in der Ferne als beehrtes Ziel. So schnell wie möglich sucht man diese Ebene zu überwinden.“⁷⁰⁷ Offenbar fand der Autor die Autostraße monoton, wohingegen er das touristische Ziel seiner Reise, das Siebengebirge, bereits erkannte und schnell dort ankommen wollte. Die Umgebung der Autobahn interessierte ihn nicht.

Ein weiterer Zeitgenosse erlebte in dieser Hinsicht das Autofahren als Dilemma, denn „der Automobilist [hat] bei großen Reisen nicht nur das Bedürfnis (...), Höchstgeschwindigkeiten aus seinem Fahrzeug herauszuholen, sondern auch gewisse Naturschönheiten der Strecke, soweit solche diese Bezeichnung verdienen, zu genießen, ein Wunsch, der bei höheren Geschwindigkeiten unerfüllt bleiben muß.“⁷⁰⁸ Lauber war der Auffassung, Autofahrer sähen in Abhängigkeit von der Reisegeschwindigkeit

⁷⁰⁴ „nicht gebaut sind für den gemächlichen Tourismus!! Es fehlt nicht an Landstraßen auf denen man langsam fahren kann und dabei die Landschaft genießen.“ (Übers. d. Verf.) (Lainé 1929, S.193).

⁷⁰⁵ „die Autobahnen sind gebaut, um schnell von einer Region in die andere zu gelangen, und den Touristen erlauben sie, in einem Minimum an Zeitaufwand ihr Ausflugsziel zu erreichen.“ (Ebd.). So erhoffte man sich durch die Anbindung der Autoroute du Nord an den Hafen von Calais und den Flughafen von Bourget (7 km von Paris entfernt) eine Zunahme des Tourismus. (Lainé 1932, S.1).

⁷⁰⁶ Fiebig 1932, o.S. Wie Gröning ausführt, wurden mit dem Aufkommen des Massentourismus „schöne Landschaften – was immer das sei – (...) zu einem ökonomischen Faktor (...)“ (Gröning 1984, S. 38).

⁷⁰⁷ Anonymus 1932: Eröffnung der modernsten Autostraße Europas. Bonn-Köln in 15 Minuten, o.S.

⁷⁰⁸ Lauber 1927, S. 446

keit keine ‚Landschaft‘ mehr. Als gar verhängnisvoll betrachtete der österreichische Professor Filek, ein Vertreter der Heimatschutzbewegung, die Folgen des Autofahrens auf die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘, denn für ihn erschloß sich allein dem ‚naturbewußten‘ Wanderer der „Weg zur Seele der Landschaft“⁷⁰⁹. Schon das Fahrradfahren war ihm suspekt, aber „der Automobilist und der Motorradfahrer (...) reist nicht, um zu reisen, sondern um anzukommen: er sieht die Landschaft nicht mehr.“⁷¹⁰ Filek beklagte wiederholt den Verlust von ‚Landschaft‘.⁷¹¹

Einen weiteren Grund, weswegen manche Autofahrer ‚Landschaft‘ während des Reisens auf der Autobahn nicht wahrnehmen konnten, beschrieb ein unbekannter belgischer Autofahrer. Dieser betonte zunächst, wie angenehm das Reisen auf der 1932 eingeweihten Autobahn Köln-Bonn im Vergleich zum Fahren auf der Landstraße sei. „Dans la nouvelle route, on peut rouler à 100 kilomètres à l’heure tout en ayant l’impression de faire une promenade.“⁷¹² Aber trotz des guten Straßenzustandes erfordere das Autofahren seine volle Konzentration, so daß er von der Umgebung nur sehr wenig sehen könne. „La tension nerveuse est énorme et chaque seconde exige toute l’attention du conducteur ce qui ne lui permet plus de jouir du paysage.“⁷¹³ Der Autor sprach dabei nicht von einem Verlust von ‚Landschaft‘, sondern verwies lediglich darauf, daß das Autofahren seine volle Aufmerksamkeit verlange und ihm keine Zeit bleibe, die ‚Landschaft‘ zu genießen. Am prägnantesten beschrieb Viktor Klemperer am 8. März 1936 diesen Sachverhalt. In seinem Tagebuch heißt es hierzu: „Von der Landschaft sehe ich im Fahren nichts, der Blick hängt starr an der Straße.“⁷¹⁴ Gründe hierfür lagen zum einen sicherlich in technischen Unzulänglich-

⁷⁰⁹ Filek 1926, S. 22

⁷¹⁰ Ebd.

⁷¹¹ Ebd. In mehreren Beiträgen wird in dem von François Dagognet 1989 herausgegebenen Buch ‚Mort du paysage?‘ unterschiedlichen Aspekten dieser diffusen ‚Angst um die Landschaft‘, wie sie beispielsweise Filek äußerte, nachgegangen. Neben der historischen Darstellung des Sachverhalts wird in dem Band der Sorge um die ‚Landschaft‘ die Aufforderung nach einer Suche nach neuen Landschaftsbildern entgegengesetzt.

⁷¹² „Auf der neuen Straße kann man ohne Schwierigkeiten 100 Kilometer pro Stunde fahren, und man hat den Eindruck einen Spaziergang zu machen.“ (Übers. d. Verf.) (Anonymus 1932: L’inauguration de la Route d’Automobiles de Cologne à Bonn, o.S.)

⁷¹³ „Die nervöse Spannung ist so enorm und jede Sekunde fordert die gesamte Aufmerksamkeit des Fahrers, so daß es ihm nicht mehr möglich ist, die Landschaft zu genießen.“ (Übers. d. Verf.) (ebd.).

⁷¹⁴ Klemperer 1995, S. 252. Ein Beispiel dafür wie nervenaufreibend das Autofahren zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts sein konnte, findet sich in der Tagebuchaufzeichnung Viktor Klemperers vom 12. April 1936. Hierin heißt es: „Das Auto frißt mich auf. Herz, Nerven, Zeit, Geld. (...) der Wagen ist nie in Ordnung, etwas versagt immer, ich habe alles Zutrauen zu ihm, zu den Reparaturen (...) verloren. (...) bei jeder Fahrt hat etwas versagt. Benzinzufuhr, Anlasser, Batterie, Bremsen, Reifen.“ (Ebd., S. 255-256).

keiten des Autos, die die Aufmerksamkeit des Fahrers beanspruchten, aber auch daran, daß man noch nicht an die hohen Reisegeschwindigkeiten⁷¹⁵ gewöhnt war.

Im Gegensatz zu den genannten Positionen beschrieb der Autor Schmidt-Lamberg 1933 in der Zeitschrift „Die Autobahn“ als einziger eine veränderte Wahrnehmung der Umgebung, die sich den Reisenden auf der Autobahn bietet. Der „Automobilist und Tourist, der (...) die neuen Autobahnen benutzen wird, nimmt von der Schönheit der Städte und der ländlichen Gebiete in einer Art Kenntnis, wie sie sich bei der Betrachtung eines Panoramas darbietet.“⁷¹⁶ Bereits im Zusammenhang mit der Eisenbahn im 19. Jahrhundert hatten Zeitgenossen eine ähnliche veränderte Wahrnehmung der Umgebung beschrieben.⁷¹⁷ Schmidt-Lamberg ging sogar davon aus, daß die Wahrnehmung dieser Panoramen den Reiz erhöhe, „sich Städte und Dörfer genauer anzusehen, (...) [da] nämlich die Silhouette, die Anlageform und die Umgebung anziehend wirken.“⁷¹⁸ Es sei dahingestellt, ob die von der Autobahn sichtbaren Orte die Touristen tatsächlich zum unvorhergesehenen Verlassen der Autobahn bewegen konnten. Interessant ist jedoch, daß Schmidt-Lamberg die veränderte Landschaftswahrnehmung von der Autobahn aus nicht als Verlust von ‚Landschaft‘ beklagte, sondern als Gewinn neuer Aussichten. In diesem Sinne versuchte er, die veränderte Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ konstruktiv für sein Ziel – die Steigerung des Tourismus – zu nutzen.

Ein Beispiel eines solchen von der Autobahn aus zu sehenden Panoramas zeigt die nachfolgende Abbildung, auf der die Stadt Bergamo⁷¹⁹ von der Autobahn Mailand-Bergamo zu sehen war. Über diese Situation urteilte der Kasseler Landesoberbaurat Becker, daß sie unter landschaftsgestalterischen Gesichtspunkten gelungen sei, da die Stadt den Autofahrern einen gelungenen Sichtabschluß böte.⁷²⁰

⁷¹⁵ Auf den Autobahnen konnten zu Beginn der dreißiger Jahre bereits Fahrgeschwindigkeiten von 100 km/h (Anonymus 1932: L'inauguration de la route Automobile de Cologne à Bonn, o.S.) bis zu spekulativen 140 km/h erreicht werden. (Lucien Lainé 1932, S. 2).

⁷¹⁶ Schmidt-Lamberg 1933, S. 2

⁷¹⁷ Vgl. Kapitel 2.2

⁷¹⁸ Ebd.

⁷¹⁹ Bergamo (115.900 Einwohner, 1994) ist die Hauptstadt der gleichnamigen 2.723 km² großen Provinz in der Lombardei. Sie ist Verkehrs- und Handelsmittelpunkt und ihr wirtschaftlicher Schwerpunkt liegt auf der Maschinen-, Textil- und Zementindustrie. Im historischen Stadtkern sind u.a. die Kirche Santa Maria Maggiore (12. Jh.), der Dom (15.-17. Jh.), das Baptisterium (14. Jh.) und der Palazzo della Ragione, Torre del Commune berühmt. (Bibliographisches Institut & F.A. Brockhaus AG 1998, Stichwort: Bergamo).

⁷²⁰ Becker 1929, S. 865



Abb. 67: Autobahn Mailand–Bergamo. Einfahrt nach Bergamo, ca. 1929 ⁷²¹

Der Blick auf die Stadt Bergamo ist durch die Baumgruppen rechts und links der Straße eingerahmt. Für den Autofahrer entsteht von hier aus der Eindruck, als bilde die Stadt den zentralperspektivischen Abschluß der Autobahn. Autobahnausblicke wie diesen bezeichnete der französische Landschaftsarchitekt Lassus Ende des 20. Jahrhundert als „fenêtres panoramiques“⁷²², die seiner Meinung nach entlang von Autobahnen inszeniert werden sollten.

Ferner gab es auch einen zeitgenössischen Bericht, in dem die Wahrnehmung von gänzlich neuen ‚Landschaften‘ beschrieben wurde. An futuristische Darstellungen erinnert hier die rauschhafte Beschreibung des Fahrerlebens eines unbekanntes Autofahrers auf der Autobahn Köln-Bonn. Der „schmale Strich dieser Straße [weist] wie ein Pfeil nach Süden. Der Tanzboden des vielpferdigen Motors zieht die konzentrierten Pferdekräfte mit magischer Gewalt an. Heller brummt der Motor, höher klettert die zitternde und schwankende Nadel des Geschwindigkeitsmessers (...).“⁷²³ Die Intensität dieser Beschreibungen impliziert die Assoziation eines Autofahrers, der die Fahrt auf der Autobahn gleich einem Tanz genießt und von der Musik – hier dem Brummen des Motors – verzaubert ist. Das Pathos der Geschwindigkeit, das

⁷²¹ Ebd.

⁷²² Lassus 1994b, S. 43

⁷²³ Anonymus 1932: Die absolute Straße. Heute wird die erste deutsche Autostraße (Köln-Bonn) eröffnet, o.S.

zum Wesen des italienischen Futurismus gehörte, findet sich in der Metapher vom Tanz wieder. Hier wie dort gehört die ‚Landschaft‘ nicht zur Autobahn und soll bewußt getrennt von dieser wahrgenommen werden. „Landschaft? Sie ist Staffage, Kulisse dieser absoluten Straße, säuberlich abgetrennt von dem steinernen Band. ‚Zutritt verboten‘.“⁷²⁴ Der anonyme Autofahrer will von der ‚Landschaft‘ draußen nichts mehr wissen, sie ist für ihn nur noch Kulisse. Als solche wurde sie auch auf dem Gemälde ‚Trittico della velocità‘ von Dottori dargestellt.⁷²⁵

Dottori scheint in seinem Bild das Fahrerlebnis des oben erwähnten Autofahrers wiederzugeben. Die Autobahn und ihre Umgebung haben nichts mehr miteinander zu tun, und diese Entwicklung wird sowohl in der anonymen Reisebeschreibung als auch in dem Gemälde Dottoris nicht als Verlust, sondern als Befreiung von alten Fesseln, Befreiung von der ‚Landschaft‘ verstanden.

In Berichten über hohe Reisegeschwindigkeiten auf den italienischen Autobahnen wurde – wenn überhaupt – auf eine vermeintliche Gefährdung der Verkehrssicherheit hingewiesen, während in diesem Kontext die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ nicht thematisiert wurde.⁷²⁶

Zusammenfassend kann festgehalten werden, daß Berichte über die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ von den Autobahnen aus in Abhängigkeit von der Reisegeschwindigkeit nur für Deutschland vorliegen.⁷²⁷ In Frankreich wurde die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ im Zusammenhang mit der Planung von Autobahnen kurz erwähnt, wobei hauptsächlich darauf hingewiesen wurde, daß die Landschaftswahrnehmung durch die hohen Reisegeschwindigkeiten auf den Autobahnen negativ beeinträchtigt

⁷²⁴ Ebd.

⁷²⁵ Vgl. Kapitel 2.3; Abb. 6

⁷²⁶ Anonymus 1926: Die Bauarbeiten an den Kraftwagenstraßen von Mailand nach den oberitalienischen Seen, S. 237

⁷²⁷ Die Tatsache, daß in Deutschland nach 1933 nun bedeutend mehr Menschen meinten, sich in Bezug auf den Bau der Reichsautobahnen zum Thema ‚Landschaft‘ äußern zu müssen, hat nichts mit einem plötzlich deutlich vermehrten Interesse an der ‚Landschaft‘ zu tun. Allein dem Umstand, daß die Bevölkerung nach 1933 zum Schreiben von Lobeshymnen regelrecht aufgefordert wurde, in denen die neuen Straßen als Teil des „lebendigen Organismus Landschaft“ (Seifert 1934, S. 19) beschrieben werden sollten, ist es zu ‚verdanken‘, daß in diesem Zeitraum erheblich mehr Beiträge zu finden sind, die sich mit dem Thema ‚Wahrnehmung und Landschaft‘ auseinandersetzen glaubten. Durch eine geschickte Popularisierung der ‚Landschaft‘ als ein zu verteidigendes deutsches Gut wurden nun anti-quierte Landschaftsbilder (vgl. Kapitel 5.2) in Kombination mit der rassistischen Blut- und Boden-Ideologie in Verbindung gebracht mit der Autobahn als Sinnbild des Fortschritts. Eine solche Ideologisierung und Mythologisierung von ‚Landschaft‘ und ‚Autobahn‘ war den Verfechtern des Autobahngedankens vor 1933 völlig fern und fremd.

würden. Wer ‚Landschaft‘ genießen wolle, dem wurde geraten, nicht die Autobahnen zu benutzen. In Italien wurde die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ im Zusammenhang mit der Reisegeschwindigkeit auf den Autobahnen nicht thematisiert.

Obwohl es auch in Deutschland nur wenige Aussagen zur Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ bei hohen Reisegeschwindigkeiten gab, so konnten bei diesen doch drei unterschiedliche Positionen ausgemacht werden. So gab es diejenigen, die davon überzeugt waren, daß ‚Landschaft‘ bei hohen Geschwindigkeiten nicht mehr wahrzunehmen sei. In dieser Auffassung spiegelt sich ein Verständnis von statischen ‚Landschaftsbildern‘ wider, und in der Konsequenz beklagten sie den vermeintlichen Verlust von ‚Landschaft‘.⁷²⁸ Indem Vertreter dieser Auffassung – hierzu gehörten häufig auch Heimatschützer – ihre persönlichen Vorstellungen von schönen Landschaftsbildern zu allgemeingültigen erklärten, glaubten sie behaupten zu können, daß schnelles Reisen auf der Autobahn und der Genuß von ‚Landschaft‘ nicht zusammen möglich sei. Autoren, wie zum Beispiel Viktor Klemperer, wiesen darauf hin, daß während der Autofahrt ‚Landschaft‘ nicht wahrzunehmen sei, weil die Konzentration des Fahrers allein vom Fahren völlig in Anspruch genommen werde. Andere Reisende dagegen berichteten von neuen Landschaftserlebnissen, die ihnen das Reisen auf der Autobahn bot. Neben der Wahrnehmung der Umgebung als Panorama berichtete ein Autofahrer gar von einem Reiseerlebnis, das an futuristische Landschaftsdarstellungen erinnert, bei denen die ‚Landschaft‘ zur Kulisse wurde und von bestehenden Landschaftsbildern nichts mehr zu sehen war.

⁷²⁸ Vgl. Dagognet 1989

5 Der Beitrag der Landschaftsarchitekten zum Autobahnbau vor 1933

Im Zusammenhang mit der Planung und dem Bau von Autobahnen vor 1933 steht im vorliegenden Kapitel die Rolle der Landschaftsarchitekten im Mittelpunkt der Untersuchung. Da, wie bereits erwähnt, der Beruf des Landschaftsarchitekten zu diesem Zeitpunkt in Frankreich und Italien noch nicht existierte, liegt nachfolgend das Hauptaugenmerk auf Deutschland. Basierend auf den Erkenntnissen der vorangegangenen Kapitel wird hier die These vertreten, daß das Gros der Landschaftsarchitekten sich vor 1933 nicht für den Bau von Autobahnen interessierte, sondern dieses Interesse erst mit der Machtübernahme der Nationalsozialisten ‚erwachte‘.

Zur Überprüfung dieser These werden in einem ersten Kapitel die Ergebnisse der Auswertung von Kongreßunterlagen der internationalen Kongresse der AIPCR und CIA⁷²⁹ sowie der damals bedeutendsten landschaftsarchitektonischen Fachzeitschriften ‚Gartenkunst‘ und ‚Der Deutsche Gartenarchitekt‘ dargestellt. Es konnten zu diesem Thema keine Abbildungen ermittelt werden. Bei der Analyse wurde besondere Aufmerksamkeit der Frage gewidmet, ob im Zusammenhang mit dem Bau von Autobahnen bisherige Prinzipien der Gestaltung von ‚Landschaft‘ hinterfragt wurden und die Suche nach neuen ‚Landschaftsidealen‘ begonnen oder zumindest gefordert wurde.

Bei der Ermittlung möglicher Gründe für das Desinteresse vieler Landschaftsarchitekten am Autobahnbau vor 1933 wird in einem zweiten Kapitel der Versuch unternommen, ‚Landschaftsideale‘ zu bestimmen, die Landschaftsarchitekten in den zwanziger und zu Beginn der dreißiger Jahre zu realisieren suchten. Es handelt sich dabei nicht um eine erschöpfende Darstellung der Fragestellung, da dies den Rahmen der vorliegenden Arbeit sprengen würde. Vielmehr werden hier Landschaftsvorstellungen einflußreicher Landschaftsarchitekten wie Georg B. Pniower, Hinrich Meyer-Jungclausen, Alwin Seifert, Willy Lange u.a. dargestellt und untersucht, inwieweit diese mit der Planung von Autobahnen vor 1933 zu vereinbaren waren. Dabei interessiert, ob diese idealisierten ‚Landschaften‘ mit den Zielen des Autobahnbaus zu vereinbaren waren oder nicht. Das Kapitel basiert auf der Definition von ‚Land-

⁷²⁹ Vgl. Kapitel 3.3.4

schaft⁷³⁰, wonach diese, geprägt von Kunst – Malerei, Literatur und Poesie – letztlich nur in den Köpfen der jeweiligen Betrachter existierte. Es wird nachfolgend von der These ausgegangen, daß viele Landschaftsarchitekten vor 1933 agrarromantische Ideallandschaften glorifizierten. Darin wird eine mögliche Erklärung für deren Desinteresse an den landschaftsgestalterischen Herausforderungen, die der Bau von Autobahnen darstellte, gesehen.

⁷³⁰ Vgl. Kapitel 1

5.1 Landschaftsarchitekten und der Bau von Autobahnen vor 1933. „Ein Sich-Verlieren in übersteigertem Naturempfinden“⁷³¹

„Wo bleibt der Landschaftsgärtner?“⁷³² Mit dieser Frage kommentierte Landesoberbaurat Becker aus Kassel 1929 eine Fotografie einer italienischen Autobahn und formulierte damit gleichzeitig die diesem Kapitel zugrundeliegende Fragestellung.

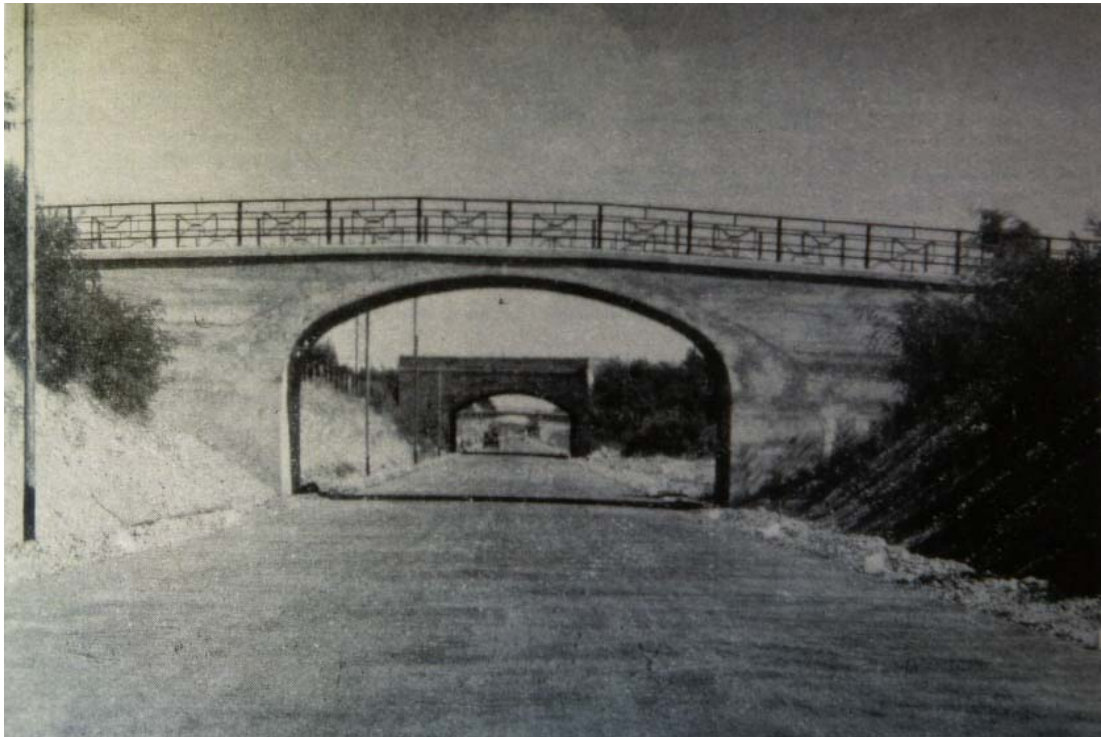


Abb. 68: „Wo bleibt der Landschaftsgärtner? Motiv einer italienischen Autobahn“⁷³³

Die abgebildete Autobahn liegt, einem Hohlweg gleich, zwischen steilen, nicht bepflanzten und offensichtlich stark erosionsgefährdeten Böschungen. Außerdem fehlt hier jegliche Straßenbepflanzung. Es ist anzunehmen, daß Becker diese Abbildung einer italienischen Autobahn als Beispiel wählte, um auf den Autobahnbau als zukünftiges Aufgabenfeld für Landschaftsarchitekten in Deutschland hinzuweisen. Um die von Becker gestellte Frage zu beantworten, werden entsprechend dem Aufbau der Arbeit folgende Aspekte untersucht:

⁷³¹ Koepfner 1931, S. 23

⁷³² Becker 1929, S. 865

⁷³³ Ebd. Becker hat nicht angegeben, um welche Autobahn es sich hier handelte.

1. Haben Landschaftsarchitekten an den internationalen Kongressen der AIPCR und der CIA teilgenommen und wenn ja, mit welchen Beiträgen beteiligten sie sich an den Diskussionen ?
2. Welche Positionen vertraten Landschaftsarchitekten und deren Berufsverbände in Deutschland in bezug auf den Bau von Autobahnen?
3. Wurden landschaftliche Themen im Zusammenhang mit dem Autobahnbau auch in Frankreich und Italien vor 1933 diskutiert? Wenn ja, welche Berufsgruppen waren daran beteiligt?

Bei der nachfolgenden Analyse wird von der These ausgegangen, daß, obwohl der Bau der Autostraßen einen gewaltigen Eingriff in die Natur darstellte und damit in den eigensten Wirkungsbereich von Landschaftsarchitekten eingriff, diese Fachleute nur vereinzelt vor 1933 die Bedeutung des Autobahnbaus als eines ihrer zukünftigen Arbeitsfelder erkannten.

Zur Beantwortung der Frage, ob sich Landschaftsarchitekten auf internationalen Kongressen an der Diskussion um den Bau von Autobahnen beteiligten und dabei ein Augenmerk auf landschaftliche Fragestellungen legten, werden zunächst die AIPCR-Kongresse zwischen 1908 und 1930⁷³⁴ auf die Anwesenheit von Landschaftsarchitekten hin untersucht.⁷³⁵ Obwohl nicht alle Teilnehmer mit ihrer jeweiligen Berufsbezeichnung registriert wurden, ist davon auszugehen, daß hier trotzdem die meisten Berufe erfaßt wurden.

⁷³⁴ Vgl. Kapitel 3.3.4

⁷³⁵ Die Zahl der Kongreßteilnehmer aus Deutschland, Frankreich und Italien an den AIPCR-Kongressen zwischen 1908 und 1934 werden in der nachfolgenden Tabelle angegeben. Die Zahlen in Klammern geben die jeweiligen Gesamtteilnehmerzahlen an.

AIPCR	Deutschland	Frankreich	Italien
1908 (2411)	111	1309	58
1910 (2118)	276	511	56
1913 (3793)	286	610	136
1923 (1891)	Nicht vertreten	495	62
1926 (3427)	32	562	859
1930 (3380)	76	512	123
1934 (4095)	1003	583	171

Aus Deutschland waren bis einschließlich 1930 keine Landschaftsarchitekten vertreten, während durchgängig Ingenieure, Regierungsvertreter, Professoren, Unternehmer und auch Handwerker an den Kongressen teilnahmen.⁷³⁶ Für Frankreich stellte sich die Situation etwas anders dar. So nahm bereits im Jahre 1908 der weltweit tätige französische Paysagiste Jean Claude Nicolas Forestier⁷³⁷ (1861-1930) an dem ersten AIPCR-Kongreß teil. In seiner damaligen Funktion als ‚Conservateur du Secteur-Ouest des Promenades de Paris‘ und als Delegierter des Touring-Club de France referierte Forestier zum Thema Bekämpfung des Straßenstaubes.⁷³⁸ Dabei machte er auf das durch den Autoverkehr verursachte Problem der Staubentwicklung auf den Straßen und die damit verbundenen negativen Beeinträchtigungen für die Passanten aufmerksam. Forestier blieb jedoch der einzige französische Paysagiste, der an einem AIPCR-Kongreß teilnahm. Im Unterschied zu Deutschland nahmen aus Frankreich neben Ingenieuren, Regierungsvertretern und Professoren auch Repräsentanten der Tourismusbranche und Touring Clubs regelmäßig an den Kongressen teil.⁷³⁹ Dies kann als Hinweis dafür gedeutet werden, daß in Frankreich schon früh die Bedeutung des Straßenbaus und insbesondere die des Autobahnbaus für die Förderung des Tourismus erkannt wurde.

Auch aus Italien waren neben Ingenieuren, Regierungsvertretern, Professoren vereinzelt auch Vertreter verschiedener Touring-Clubs anwesend. Lediglich im Jahre 1930 nahm ein italienischer Architekt an dem AIPCR-Kongreß in Washington D.C. teil.

⁷³⁶ Das änderte sich auch nicht auf dem AIPCR-Kongreß 1934 in München, als man bereits mit dem Bau der Reichsautobahnen begonnen hatte. (AIPCR 1934: Teilnehmerliste - Deutschland, Bericht über den Verlauf des Kongresses, S. 343-347).

⁷³⁷ Jean Claude Nicolas Forestier wurde an der École Forestière in Nancy zum Techniker ausgebildet und 1887 von A. Alphand als Beamter in den ‚Service des Promenades‘ der Stadt Paris berufen. Nach internen Umstrukturierungen war Forestier ab 1898 Conservateur du Secteur Ouest des Promenades de Paris. In dieser Funktion nahm er auch am AIPCR-Kongreß 1908 in Paris teil. In Paris selbst durfte Forestier nur wenige Projekte ausführen (z.B. Umgestaltung der Jardins des Bagatelles im Bois de Boulogne, Champs de Mars), und seine theoretischen Arbeiten wurden in Frankreich kaum honoriert und editiert. Die bekanntesten Werke sind: ‚Grandes Villes et Systèmes de Parc‘, Paris 1906; ‚Le Rapport‘, 1913 (unveröffentlicht), ‚Jardins, carnets et dessins‘, Paris 1920. Berühmt wurde Forestier vor allem wegen seiner stadt- und landschaftsplanerischen Arbeiten in Sevilla (Park Maria Luisa 1910-1914), Barcelona (1915-1923), Buenos Aires (1924) und in Havanna (1926-1928). In Spanien und Lateinamerika steht sein Name als Synonym für die Erneuerung der Gartenkunst und für moderne Stadtplanungen. (Leclerc 1988/89, S. 24). Forestier arbeitete mit F.L.Olmsted (1822-1903) zusammen und übernahm von diesem die Theorie des ‚Park Systems‘. Forestier gehört zweifelsohne zu den bedeutendsten französischen Paysagiste zu Beginn des 20. Jahrhunderts, auch wenn sein Werk lange Zeit vergessen war und erst allmählich wieder gewürdigt wird. (Leclerc 1988/89, S. 24-29; Leclerc 1990).

⁷³⁸ Forestier 1908

⁷³⁹ Die Angaben entstammen den Teilnehmerlisten und den Listen der Referenten.

Neben dem Franzosen Forestier nahmen 1926 in Mailand auch die beiden US-Amerikaner Frederik Law Olmsted Jr. und B. Hull Roy an dem AIPCR-Kongreß teil. Olmsted, Sohn des berühmten F.L.Olmsted (1822-1903) referierte über die Konsequenzen des innerstädtischen Autoverkehrs für die Stadtentwicklung und die zukünftige Gestaltung der Städte in Amerika.⁷⁴⁰ Roy dagegen war 1926 und auch 1930 lediglich Kongreßteilnehmer. Auch wenn Forestier vornehmlich technische Lösungen⁷⁴¹ zur Bekämpfung des Staubproblems forderte und das Thema weniger landschaftsgestalterische Fragestellungen erörtert hatte, so kann seine Teilnahme doch als ein Beleg dafür gewertet werden, daß der Straßenbau durchaus Problemfelder eröffnete, die auch Arbeitsfelder von Landschaftsarchitekten tangierten.

Zwar wurden auf den AIPCR-Kongressen überwiegend technische und organisatorische Probleme (Verkehrsschilder, Verkehrsregeln etc.) des zukünftigen Straßenbaus erörtert, aber da die Themen meist allgemein formuliert waren, boten sie durchaus Raum für Fragestellungen, zu denen auch Landschaftsarchitekten hätten referieren können. Auf dem ersten Kongreß 1908 in Paris gab es einen Themenschwerpunkt zum Thema ‚Der Baum und die Straße‘. Hierzu referierte unter anderem der Franzose Descombes⁷⁴², Präsident der ‚Vereinigung zum Schutz der Berge‘. Descombes erörterte vor allem das Problem der Staubentwicklung⁷⁴³ und dessen Folgen für die Gesundheit der Straßenbäume. Dieses Thema hätte ohne weiteres auch von Landschaftsarchitekten bearbeitet werden können. Der Autobahnbau wurde von Descombes zu diesem frühen Zeitpunkt noch nicht erwähnt.

In London gab es 1913 eine Sektion, die sich ausschließlich mit dem Entwurf von neuen Stadt- und Landstraßen beschäftigte, und 1923 wurden in Sevilla zukünftige Stadtentwicklungskonzepte im Zusammenhang mit dem zunehmenden Autoverkehr erörtert. Wie bereits erwähnt, referierte Olmsted auf dem AIPCR-Kongreß in Mailand, auf dem ausschließlich Fragen des Autobahnbaus erörtert wurden, zum Thema der ‚Entwicklung und Gestaltung der Städte im Interesse des Verkehrs.‘ Es lag meiner Ansicht nach nicht an dem Spektrum der auf den AIPCR Kongressen bearbeiteten Fragestellungen, daß Landschaftsarchitekten hier kaum anwesend waren.

⁷⁴⁰ Olmsted 1926

⁷⁴¹ Vgl. Kapitel 3.1

⁷⁴² Vgl. Descombes 1908, S. 1-4

⁷⁴³ Vgl. Kapitel 3.1

Vielmehr kann das Fehlen von Landschaftsarchitekten als Beleg für die Annahme gewertet werden, daß diese Berufsgruppe den Autobahnbau nicht als Aufgabenfeld erkannte.

Auf den beiden Internationalen Autobahnkongressen (CIA) 1931 in Genf und 1932 in Mailand stellte sich die Situation ähnlich dar. Obwohl in diesen Jahren viele Autobahnen in Italien bereits gebaut waren und 1932 die Autobahn Köln-Bonn eingeweiht wurde, blieben auch hier, soweit sich dies aus den Unterlagen schließen läßt, Landschaftsarchitekten den Konferenzen fern. Da für den ersten CIA-Kongreß nur sehr unvollständige Teilnehmerlisten vorliegen, kann nicht mit endgültiger Sicherheit ausgeschlossen werden, daß keine Landschaftsarchitekten an den Treffen teilnahmen. Sicher kann dagegen aus den Unterlagen geschlossen werden, daß unter den Referenten keine Landschaftsarchitekten waren. Wie in Kapitel 3.4 dargestellt, widmeten sich die CIA-Kongresse vor allem der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit und der Finanzierung der Autobahnen. Aus diesem Grund nahmen zahlreiche Funktionäre diverser Arbeits-, Verkehrs- und Wirtschaftsministerien, Regierungsvertreter und Repräsentanten internationaler Organisationen an den Treffen teil. Ansonsten waren neben Abgeordneten verschiedener Autobahngesellschaften auch in Genf vor allem Ingenieure vertreten. Dies wiederholte sich auch auf dem zweiten CIA-Kongreß in Mailand, für den eine vollständige Teilnehmerliste vorliegt. Ebenso wie in Genf waren auch hier Regierungsvertreter, Repräsentanten von internationalen Organisationen, von Autobahngesellschaften, der Touring Clubs und Automobil Clubs, anwesend und auch hier war die Berufsgruppe der Ingenieure zahlenmäßig am stärksten vertreten.⁷⁴⁴ Aus Deutschland war unter anderem Willy Hof, der Direktor des Hafraba e.V., anwesend.⁷⁴⁵

Die auf den Internationalen Autobahnkongressen zu diskutierenden Themenbereiche konnten von den Teilnehmern vorgeschlagen werden, und das Organisationskomitee O.I.A.R.⁷⁴⁶ entschied anschließend über die Auswahl.⁷⁴⁷ Demnach wäre es möglich

⁷⁴⁴ O.I.A.R. 1932

⁷⁴⁵ Ebd.

⁷⁴⁶ Vgl. Kapitel 3.4

⁷⁴⁷ In dem Einladungsschreiben zum zweiten CIA-Kongreß wurden die Interessenten aufgefordert, ihre Ideen, Vorschläge und Änderungswünsche in bezug auf den Ablauf des Kongresses dem Organisationskomitee mitzuteilen. (O.I.A.R. 1932).

gewesen, im Rahmen der Kongresse auch ‚landschaftliche‘ Themen zu bearbeiten, doch auch hier blieben die Landschaftsarchitekten fern.

Nachdem festgestellt werden konnte, daß Landschaftsarchitekten auf internationaler Ebene die landschaftsgestalterischen Fragestellungen im Zusammenhang mit dem Autobahnbau nicht thematisierten, steht nachfolgend die Haltung der deutschen Landschaftsarchitekten und ihrer Berufsverbände im Mittelpunkt des Interesses. Die Absenz der Landschaftsarchitekten erstaunt um so mehr, als gleichzeitig Garten- und Landschaftsarchitekten aufgrund der schlechten Auftragslage in Deutschland in den zwanziger Jahren auf der Suche nach neuen Arbeitsfeldern waren. Wie Gröning und Wolschke-Bulmahn darstellen, hat die ‚Erschließung neuer Tätigkeitsfelder der Gartenarchitekten in der Weimarer Republik begonnen. (...). So werden ‚Städtebau und Siedlung letzten Endes als Landschaftsgestaltung‘ angesehen. Diese Aufgabenerweiterung spiegelt sich auch in den Berufsbezeichnungen wider, die im Rahmen dieser Diskussion verwendet werden. Es wird vom ‚Landschaftsarchitekten‘ oder vom ‚Landschafts- und Gartenarchitekten‘ gesprochen.⁷⁴⁸ Vor allem der Berufsverband Bund Deutscher Gartenarchitekten (BDGA) versuchte, in Deutschland neue Tätigkeitsfelder für Landschaftsarchitekten zu erschließen. Neben einer Beteiligung von Gartenarchitekten an Fragen des Städtebaus wurde durchaus auch der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes mit in Betracht gezogen, wie die Beteiligung von BDGA-Mitgliedern an einer Tagung der Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau (Stufa)⁷⁴⁹ 1931 in Berlin zeigt. Hierauf wurde im ‚Bericht über die Jahreshauptversammlung des BDGA 1931 (...)‘⁷⁵⁰ gesondert hingewiesen. Demzufolge hatte man nach der Tagung die Hoffnung, daß auch Gartenarchitekten alsbald im Straßenbau Beschäftigung finden könnten.⁷⁵¹ Eine Beteiligung von Gartenarchitekten an der Planung und dem Bau von Autobahnen forderte daraufhin jedoch nur der Berliner Gartenarchitekt Georg Béla Pniower (1896-1960). Er rief seine

⁷⁴⁸ Gröning/ Wolschke-Bulmahn 1988, S. 50

⁷⁴⁹ Die Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau (Stufa) wurde von Vertretern der Großindustrie und der technischen Wissenschaft am 21. Oktober 1924 im Haus des Vereins deutscher Ingenieure in Berlin gegründet. (Henneking 1925, S. 102). Die private Gesellschaft setzte sich folgende Ziele: 1. Aufklärung über den bestehenden Zustand der Straßen, 2. Auswertung der gewonnenen Aufklärung und 3. Bau von Probestrecken und Straßen. (Stufa 1928, S. 9-10). Aus der Stufa ging 1934 die ‚Forschungsgesellschaft für Straßenwesen e.V.‘ mit Sitz in Köln hervor. (Kaftan 1955, S. 18).

⁷⁵⁰ Ebd., S. 51

⁷⁵¹ Ebd.

Berufskollegen in einem 1931 in der Zeitschrift ‚Der deutsche Gartenarchitekt‘ erschienenen Artikel zur Mitwirkung an der Gestaltung von Autobahnen auf.⁷⁵²



Abb. 69: Georg Béla Pniower (1896-1960)⁷⁵³

Dieser Artikel verdient eine nähere Betrachtung. Pniower verwies zunächst auf den schlechten Straßenzustand. Ferner entspreche die Gestaltung der Straßen häufig nicht den Anforderungen des modernen Kraftverkehrs. Dazu gehöre auch die Straßenbepflanzung (Obstbäume), die Tagungsreferenten auf dem Stufa-Kongreß vielfach für eine Gefährdung der Verkehrssicherheit mit verantwortlich machten. Vorausschauend schloß Pniower seinen Beitrag mit der Forderung, daß „das Reich und die Länder unter dem Zwang der Verhältnisse in den nächsten Jahren für den Automobilstraßenbau relativ erheblichere Mittel bereitstellen als bisher. Es wird Sache der Gartenarchitekten sein, sich bei diesen bevorstehenden Aufgaben rechtzeitig einzu-

⁷⁵² Pniower 1931b, S. 73

⁷⁵³ In: Gocht et al. 1956, S. 155. Der Gartenarchitekt Georg B. Pniower war nach diversen Lehrtätigkeiten und Anstellungen ab 1925 in Berlin als freischaffender Garten- und Landschaftsarchitekt tätig. Im Nationalsozialismus wurde er als sogenannter ‚Halbjude‘ verfolgt und 1934 aufgrund der ‚Nürnburger Rassegesetze‘ mit einem Berufsverbot belegt. Nach 1945 arbeitete er wieder als freier Gartenarchitekt und war Direktor und Lehrstuhlinhaber des Institutes für Gartenkunst und Landschaftsgestaltung der Humboldt Universität. Dort blieb er auch nach der Teilung Deutschlands. Pniowers reichhaltiges Werk ist gekennzeichnet durch Innovation und Kreativität, wobei seine Arbeiten laut Gröning und Wolschke Bulmahn nicht die Beachtung erhalten, die ihnen gebührt (vgl. Kapitel 4.1.4). (Gröning/ Wolschke Bulmahn 1997, S. 291-294). Weitere Literatur über G. B. Pniower vgl.: Gröning/ Wolschke-Bulmahn 1986, S. 735-743; Wolschke-Bulmahn 1997, S. 385-391.

schalten und vor allem auf die Straßenbepflanzung und Landschaftsgestaltung entscheidenden Einfluß zu erlangen.⁷⁵⁴ Wichtig sei es dabei, daß die Landschafts- und Gartenarchitekten sich selbst um eine Beteiligung am Autobahnbau bemühten. Dieser Aufruf erfolgte ein Jahr vor der Einweihung der Autobahn Köln-Bonn, an deren Planung und Bau keine Garten- und Landschaftsarchitekten beteiligt waren.

Vor Pniower forderte, wie bereits erwähnt, Landesoberbaurat Kurt Becker die Profession zur Beteiligung an Planung und Bau von Autobahnen auf. Becker sah eine Mitwirkung der Landschaftsarchitekten aus mehreren Gründen als notwendig an. So gab es für ihn zunächst organisatorische Gründe, wonach die zu erfüllenden bautechnischen Aufgaben so zahlreich geworden seien und dem Straßenpersonal „für die Beschäftigung mit Bepflanzungsfragen nicht mehr die Zeit verbleibt, die ihnen früher dafür zu Gebote stand.“⁷⁵⁵ Doch vor allem betonte Becker, daß das „zu behandelnde Gebiet (...) zu schwierig geworden [sei], als daß der Bautechniker mangels genügender Fachkenntnis es in befriedigender Weise bearbeiten könnte. Wir werden also die Bearbeitung der Straßenbepflanzung der künftigen Autostraßen in die Hände von gärtnerischen Fachkundigen legen müssen.“⁷⁵⁶ Wie Becker im Zusammenhang mit seinen Straßenbepflanzungsmodellen⁷⁵⁷ immer wieder betonte, stellte der Autobahnbau eine völlig neue Herausforderung dar, die hinreichend allein von Spezialisten gelöst werden könnte. Aus diesem Grunde müsse für die Neuanlage von Autobahnen „zwingende Voraussetzung sein die Projektierung durch einen fachkundigen Landschaftsgärtner.“⁷⁵⁸ Ein Beispiel hierfür stellte seiner Ansicht nach der – nicht realisierte – Vorschlag dar, die Hafraba in Kassel unmittelbar am Bergpark Wilhelmshöhe vorbeizuführen⁷⁵⁹. Beckers Ansicht nach biete bei diesem Projekt die „jenseitige Böschung (nach der Wilhelmshöhe zu) dem Landschaftsgärtner die Möglichkeit, durch zweckentsprechende Behandlung im Anschluß an die Parkanlage der Wilhelmshöhe eine hervorragende Raumwirkung zu erzielen und den derzeitigen, unbefriedigenden Abschluß der Wilhelmshöhe nach Kassel zu wirkungsvoll zu verbessern.“⁷⁶⁰ Die Hafraba-Brücke sah Becker als Chance an, dem Bergpark Wilhelmshöhe unter der Mitwirkung von Landschaftsgärtnern einen

⁷⁵⁴ Pniower 1931b, S. 73

⁷⁵⁵ Becker 1929, S. 867

⁷⁵⁶ Ebd.

⁷⁵⁷ Vgl. Kapitel 4.1.5

⁷⁵⁸ Becker 1932, S. 3

⁷⁵⁹ Vgl. Abbildung 29 in Kapitel 4.1.1

⁷⁶⁰ Ebd.

erkennbaren Abschluß zu verschaffen. Ob diese Aufgabe ästhetisch befriedigend hätte gelöst werden können, sei dahingestellt. Interessant ist jedoch der Ideenreichtum, mit dem Becker versuchte, die neue Autobahn mit dem Landschaftspark Wilhelmshöhe zu verbinden. Becker war sich dabei durchaus bewußt, daß „die Landschaftsgärtner, die in diesen Fragen künftighin ein entscheidendes Wort zu sprechen haben, bis heute sich dieser wichtigen Zukunftsaufgabe noch nicht bewußt geworden sind.“⁷⁶¹

Ein möglicher Grund für dieses fehlende Engagement kann meiner Ansicht darin gesehen werden, daß das Anliegen von Landschaftsarchitekten häufig die Wahrung althergebrachter Idealvorstellungen von ‚Landschaft‘ war und nicht die Schaffung neuer Landschaftsbilder.⁷⁶² Zwei Jahre bevor der BDGA und das BDGA-Mitglied Pniower auf die zukünftige Bedeutung des Autobahnbaus auch für den Berufsstand der Garten- und Landschaftsarchitekten verwiesen⁷⁶³, warb Becker bereits für eine Mitwirkung der Landschaftsarchitekten am Autobahnbau. Ohne selbst Gartenarchitekt zu sein, zeigte er vorausschauend ein bedeutendes Aufgabenfeld auf, das in den Jahren des Nationalsozialismus dann von den Landschaftsanwälten unter der Ägide von Alwin Seifert ‚wiederentdeckt‘ wurde.⁷⁶⁴

Obwohl Becker seit 1929 mit dem Kasseler Gartenarchitekten Alexander Schimmelpfennig zusammenarbeitete, wurden von Schimmelpfennig keine Vorschläge für die Bepflanzung von Autobahnen gemacht, sondern er führte lediglich die Planungen von Becker aus.⁷⁶⁵ Bestätigt wird diese ‚Arbeitsteilung‘ durch den gemeinsam von Becker und Schimmelpfennig 1931 veröffentlichten Artikel ‚Landstraßen ohne Bäume‘.⁷⁶⁶ In diesem heißt es: „Im Laufe der letzten Monate hat der erstgenannte Verfasser [Becker] in der Öffentlichkeit seine Grundsätze für eine neuzeitliche Bepflanzung von Straßen mit überwiegendem Autoverkehr entwickelt.“⁷⁶⁷

⁷⁶¹ Ebd., S. 863

⁷⁶² Vgl. Kapitel 5.2

⁷⁶³ Gröning 1988, S. 52

⁷⁶⁴ Ende des 20. Jahrhunderts zeichnen sich die französischen Paysagistes durch ihre künstlerische Mitwirkung an der Gestaltung der Autobahnen und Autobahnraststätten aus. (Vgl. hierzu: Autoroutes du Sud de la France 1997: L’art au détour de la route, Paris).

⁷⁶⁵ Becker 1932, S. 1

⁷⁶⁶ Becker/ Schimmelpfennig 1931, S. 150-154

⁷⁶⁷ Ebd., S. 150

Offensichtlich war Becker der Visionär, und Schimmelpfennig hat diese Visionen grafisch umgesetzt. Doch ebensowenig wie sein Kasseler Berufskollege Rudolf Stier⁷⁶⁸ ließ Schimmelpfennig sich von den Visionen Beckers begeistern, wobei dieses Desinteresse dann ab 1933 ‚schlagartig‘ in großen Eifer für die ‚landschaftliche Sache‘ beim Reichsautobahnbau umschlug. So tat Stier im November 1933 kund, seit „Jahrzehnten bemühen sich die garten- und landschaftskünstlerischen Verbände und der ‚Bund Heimat- und Naturschutz‘ nicht nur um die Erhaltung der deutschen Landschaft, sondern auch um die Einfügung großer technischer Bauwerke, Landstraßen, Kanäle (...), in ihre naturhafte Umgebung. Es ist sehr erfreulich, festzustellen, daß diesem berechtigten Wunsche um die Erhaltung des deutschen Heimatbildes dadurch entsprochen wird, daß Garten- und Landschaftsgestalter zur Beratung und Ausführung der Bepflanzung der Autobahnen hinzugezogen werden sollen.“⁷⁶⁹ Stier sah die Mitarbeit von Landschaftsarchitekten an der Planung von Autobahnen als unbedingt erforderlich an und betrachtete diese gar als Garant für den Erhalt eines vermeintlich ‚deutschen Heimatbildes‘. Demnach lehnte Stier, ebenso wie Schimmelpfennig, die Forderung Beckers im Zusammenhang mit dem Bau von Autobahnen nach neuen ästhetischen Leitbildern zu suchen, ab. Gleiches gilt für den Gartenarchitekten Hinrich Meyer-Jungclaussen⁷⁷⁰, der Ende 1933 die „Prüfung aller Begleitumstände [des Autobahnbaus] durch einen erfahrenen Landschaftsgestalter von Beruf“⁷⁷¹ als unabdingbare Voraussetzung dafür ansah, beim Reichsautobahnbau eine „landschaftlich günstigere Lösung“⁷⁷² zu erhalten. Unabhängig davon, was er genau damit meinte, ist interessant, daß Meyer-Jungclaussen noch 1931 lediglich auf die Bedeutung der Landstraße als wichtiges Motiv des Landschaftsbildes hinwies, und die „heimatlandschaftliche Bedeutung von Flächenbegrünung und Gehölzpflanzung an und neben der Landstraße“⁷⁷³ betonte, während er die Autobahnen nur am Rande erwähnte. Meyer-Jungclaussen vertrat die Auffassung, daß „jede Neuplanung bei guter Einzellösung so in die umgebende Landschaft hineinzugestalten [sei], daß die Erhaltung und Steigerung der alten oder die Schaffung einer neuen heimatlichen Landschaftsschönheit bewußt erstrebt

⁷⁶⁸ Zur Biographie Stiers siehe Kapitel 4.1.5, Fußnote 43.

⁷⁶⁹ Stier 1933, S. 20-21

⁷⁷⁰ Zur Biographie Meyer-Jungclaussens siehe Kapitel 4.1.5, Fußnote 260.

⁷⁷¹ Meyer-Jungclaussen 1933, S. 6

⁷⁷² Ebd.

⁷⁷³ Meyer-Jungclaussen 1931, S. 147

wird.⁷⁷⁴ Erst als diese Ideale im Nationalsozialismus wieder propagiert wurden, waren viele Landschaftsarchitekten bereit, sich für den Autobahnbau zu engagieren.⁷⁷⁵

Nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten war auch die Mitarbeit von Gartenarchitekten bei der Planung und beim Bau von Reichsautobahnen „zur Erhaltung und Pflege schöner Kultur- und Natur-Landschaftsbilder“⁷⁷⁶ ausdrücklich erwünscht. In Bezug auf die Landschaftsgestaltung ging es nun nicht mehr darum, etwas Neues zu schaffen, sondern vielmehr sollte die Reichsautobahn möglichst an die Natur angepaßt werden, um zu deren ‚Verschönerung‘ beizutragen. Die Initiative mußte nun also nicht mehr von den Landschaftsarchitekten ausgehen, sondern diese wurden zur Mitarbeit aufgerufen. In dieser Situation wurde dann auch der BDGA aktiv. Der Gartenarchitekt Josef Buerbaum⁷⁷⁷ (1877–nicht bekannt.) übermittelte 1933 auf einem Treffen mit dem damaligen Vizekanzler von Papen in Düsseldorf als offizieller Vertreter des BDGA den Wunsch des Verbandes nach einer Beteiligung am Reichsautobahnbau. „Da Baum und Strauch als wichtigste Faktoren das heimatliche Landschaftsbild formen und beeinflussen, so sei der Wunsch auf Mitarbeit verantwortungsbewußter Gartenarchitekten kraft ihrer Berufsausbildung und Berufstätigkeit in gemeinsamer Zusammenarbeit mit den Bauarchitekten und Ingenieuren bei dem großen Arbeitsgebiet und den gestellten Aufgaben berechtigt und anzustreben.“⁷⁷⁸ Außerdem sprach er sich nun dafür aus, „die schon seit Jahren brachliegenden freischaffenden künstlerischen Kräfte der Architekten und Gartenarchitekten heranzuziehen, nicht nur in einer gutachtlichen Tätigkeit allein, sondern auch für eine verantwortungsbewußte Planung und Überwachung der Ausführungsarbeiten.“⁷⁷⁹ Nur so könne es seiner Meinung nach gelingen, „die in volkswirtschaftlicher, geistiger und sittlicher Beziehung so bedeutungsvollen kulturellen Aufgaben einer bodenständigen, volksverbundenen heimatlichen Landschaftsgestaltung durchzuführen.“⁷⁸⁰ Wie Stier, Schimmelpfennig und Meyer-

⁷⁷⁴ Ebd., S. 148

⁷⁷⁵ Sicherlich spielte auch die Aussicht auf einen Arbeitsplatz für viele Gartenarchitekten eine große Rolle für die Mitarbeit am Reichsautobahnbau.

⁷⁷⁶ Stier 1933, S. 20-21

⁷⁷⁷ Josef Buerbaum war von 1907 bis mindestens 1956 in Düsseldorf als freischaffender Gartenarchitekt tätig. (Gröning/ Wolschke-Bulmahn 1997, S. 58-59).

⁷⁷⁸ Buerbaum 1933, S. 159

⁷⁷⁹ Ebd.

⁷⁸⁰ Ebd.

Jungclaussen vertrat auch Buerbaum das Ideal einer vermeintlich ‚heimatlichen Landschaftsgestaltung‘, ohne diese genauer zu definieren.

Dagegen wollte Becker im Zusammenhang mit der Bepflanzung von Autobahnen noch 1929 ‚im Verein mit einer Gartenkunst, die in außerordentlich erfreulicher Entwicklung begriffen ist, (...) in den nächsten Jahren völlig neue ungeahnte Werte schaffen.⁷⁸¹ Seiner Meinung nach hätte diese Entwicklung dann zwangsläufig zur Aufgabe alter, gewohnter Landschaftsbilder führen müssen, in denen die bisherigen Straßenbepflanzungen, wie Obstbäume entlang der Landstraßen ‚den Forderungen einer neuen Zeit weichen⁷⁸², um neuen, noch zu entwickelnden Bepflanzungstechniken Platz zu machen. Er war davon überzeugt, daß auf diese Weise mit der Zeit dann ebenfalls malerische Bestandteile der ‚Landschaft‘ entstünden. Diese progressiven Forderungen nach flexiblen, veränderbaren Vorstellungen von ‚Landschaften‘ waren, so die These, jedoch nicht mit den starren, festen Landschaftsbildern vieler Garten- und Landschaftsarchitekten zu vereinbaren, die sich hauptsächlich an den durch die Literatur und Kunst geprägten vermeintlich deutschen Ideallandschaften des frühen 19. Jahrhunderts orientierten.⁷⁸³ Das mangelnde Interesse deutscher Landschaftsarchitekten an landschaftsgestalterischen Fragestellungen im Zusammenhang mit dem Bau von Autobahnen spiegelte sich auch in der Fachpresse wider. Die Auswertung der Artikel aus den wichtigsten Fachzeitschriften zur Landschafts- und Gartenarchitektur vor 1933 zum Thema Autobahnbau wird in einer tabellarischen Übersicht aufgeführt.⁷⁸⁴

⁷⁸¹ Becker 1929, S. 867

⁷⁸² Ebd.

⁷⁸³ Vgl. Kapitel 5.2

⁷⁸⁴ Weitere Fachzeitschriften für Landschaftsarchitektur waren seit Beginn des 20. Jahrhundert u.a. die ‚Zeitschrift für Landschaftsgärtnerei und Gartenarchitektur‘ und ‚Die Gartenwelt‘. In beiden standen jedoch keine Artikel, die im Kontext der vorliegenden Arbeit von Interesse wären.

„Weiterhin wird die Landschaftsgärtnerei immer mehr vor die Notwendigkeit gestellt, sich infolge der zunehmenden Einschränkung des bisherigen Aufgabekreises neue Arbeitsgebiete zu erschließen (...). Diese kommenden Aufgaben werden teilweise in das Gebiet der Hoch- und Tiefbautechnik hineinreichen.“⁷⁸⁵ Hiermit sprach Pniower auch den Bau von Straßen und Autobahnen an. Genauso forderte der Gartenarchitekt Carl Heicke⁷⁸⁶ (1862-1938) bereits 1921 die Garten- und Landschaftsarchitekten im Zusammenhang mit dem Bau von Wasserstraßen auf, hier aktiv ihre Mitarbeit anzubieten und auf keinen Fall zu warten, bis man sie zur Mitarbeit auffordere.⁷⁸⁷ Heicke erachtete es als unbedingt notwendig, daß Gartenarchitekten sich hier bereits an der Entwurfsarbeit beteiligten, denn wer „es versäumt seinen Einfluß in diese Richtung einzusetzen, trägt letzten Endes die Schuld daran, wenn durch die geplanten Wasserstraßen dem Bild unserer Heimat nicht wieder gutzumachender Schaden zugeführt wird.“⁷⁸⁸ Zum Bau von Autobahnen äußerte sich Heicke in seinen Publikationen nicht. Er ermahnte jedoch 1922 seine Berufskollegen, sich auf die Suche nach neuen Aufgabefeldern zu machen und warnte sie vor dem verhängnisvollen „zu spät“⁷⁸⁹. Auch Regierungsrat R. Hempel aus Kassel sah Anfang der zwanziger Jahre in der Anlage von Wasserstraßen ein bedeutendes Arbeitsfeld für Gartenarchitekten. Er gab sogar konkrete Hinweise, in welcher Weise Landschaftsarchitekten hier tätig werden sollten, so zum Beispiel in bezug auf die Böschungsbepflanzung, die Wahl einer möglichst geschwungenen Linienführung, die Bepflanzung der Kanalstrecken etc..⁷⁹⁰ Hempel erwähnte in seinem Artikel zwar auch die Bedeutung der Pflanzenauswahl entlang der Autobahnen und betrachtete die „richtige Einfügung in das Gelände, Bauausführung und Bepflanzung der Wege und Straßen (...) [als] eine Kernfrage der Landschaftsgestaltung in unseren hochintensiven Kulturgegenden“⁷⁹¹, jedoch blieben seine Aussagen sehr ungenau. Im Unterschied zu Becker war ihm vor allem der Erhalt der vorhandenen ‚Landschaft‘ ein Anliegen, und dementsprechend lehnte er auch die Gestaltungsvorschläge Beckers ab.

⁷⁸⁵ Pniower 1931a, S. 102

⁷⁸⁶ Neben diversen Anstellungen in Aachen und der Umgebung von Frankfurt a.M. war Carl Heicke von 1902 bis 1912 Gartendirektor in Frankfurt a. M. Nebenbei hatte Heicke von 1906 bis 1911 und 1914 die Schriftleitung der Zeitschrift ‚Gartenkunst‘ inne. (Gröning/ Wolschke-Bulmahn 1997, S. 134-135). Heicke „trat für eine neue Gartenkunst ein und suchte die Auseinandersetzung mit Schultze-Naumburg, Olbrich, Willy Lange und anderen.“ (Ebd., S. 135).

⁷⁸⁷ Heicke 1921, S. 2

⁷⁸⁸ Ebd.

⁷⁸⁹ Heicke 1922, S. 96

⁷⁹⁰ Hempel 1933, S. 66

⁷⁹¹ Hempel 1930, S. 171

In Frankreich und Italien stellte sich im Vergleich zu Deutschland die Situation anders dar. Wie bereits erwähnt, gab es in beiden Ländern vor 1933 den Beruf des Landschaftsarchitekten nicht⁷⁹², und so wird in dieser Arbeit gefragt, ob diejenigen Berufsgruppen, die sich im allgemeinen um landschaftsgestalterische Aufgaben kümmerten, auch beim Bau von Autobahnen landschaftliche Fragestellungen ansprachen. In Italien waren das in der Regel Architekten und Ingenieure. Neben den von der Azienda Nazionale Autonoma della Strada (ANAS) und dem Büro Piero Puricelli herausgegebenen Berichten über die realisierten Autobahnabschnitte wurden für diese Untersuchung auch gängige Fachzeitschriften für Architekten und Ingenieure analysiert, in denen der Bau von Autobahnen bzw. der Straßenbau behandelt wurden. Vor allem in den Zeitschriften ‚Le Strade‘ und der vom Touring Club Italiano herausgegebenen ‚Le Vie d’Italia‘ wurden die Autobahnprojekte Italiens regelmäßig vorgestellt. Der Schwerpunkt der Artikel lag meist auf der technischen Ausgestaltung der Autobahnen, wobei dem Brückenbau häufig eine besondere Beachtung geschenkt wurde.⁷⁹³ Explizit wurden landschaftliche Themen jedoch nicht erörtert. Zum ersten Mal wurden meines Erachtens die Autobahnen im Juli 1937 von dem Architekten Porcinai als Teil der ‚Landschaft‘ verstanden.⁷⁹⁴ In der Architekturzeitschrift ‚Domus‘ veröffentlichte er einen entsprechenden Artikel, in dem er für landschaftliche Gestaltungen entlang der Autobahnen plädierte und forderte, die ganze Nation als einen Garten zu begreifen.⁷⁹⁵ Beeinflusst wurde Porcinai dabei vom Bau der Reichsautobahnen im nationalsozialistischen Deutschland.⁷⁹⁶ Die Forderung Porcinais erinnert an die Idee der Landesverschönerung im Deutschland des frühen 19. Jahrhunderts.⁷⁹⁷

Vor 1933 wurden in Italien meines Wissens keine Beiträge explizit zum Thema Autobahnbau und ‚Landschaft‘ publiziert. Nur gelegentlich wurde aus der Sicht der Autofahrer ein Bezug zur Umgebung der Autobahnen hergestellt,⁷⁹⁸ wobei es sich dabei meist um Hinweise auf Sehenswürdigkeiten – überwiegend Bauwerke -

⁷⁹² Vgl. Kapitel 1

⁷⁹³ Vgl. Kapitel 4.1.2

⁷⁹⁴ Porcinai 1937, S. 38-42

⁷⁹⁵ Ebd.

⁷⁹⁶ Ebd.

⁷⁹⁷ Vgl. Gröning 1996, S.159-186

⁷⁹⁸ Vgl. Kapitel 4.1

entlang der Strecken handelte.⁷⁹⁹ Für Italien kann festgehalten werden, daß landschaftsgestalterische Fragestellungen im Zusammenhang mit dem Bau von Autobahnen vor 1933 nicht explizit thematisiert wurden. Vielmehr haben Ingenieure und vereinzelt auch Architekten mit dem Autobahnbau ein sichtbares Zeichen für die moderne Baukunst setzen wollen, und in diesem Kontext hatte die explizite Beschäftigung mit der ‚Landschaft‘ keinen Platz.

Die Protagonisten des Autobahnbaus in Frankreich wiesen vereinzelt auf den veränderten ‚Genuß‘ von ‚Landschaft‘ beim Reisen auf der Autobahn hin.⁸⁰⁰ Die Bedeutung, die dem Tourismus im Zusammenhang mit dem Ausbau der Straßen beigemessen wurde, wurde auch auf den AIPCR-Kongressen deutlich. Ebenso wie in Italien finden sich auch in den betroffenen französischen Fachzeitschriften keine Artikel, in denen mögliche Auswirkungen des Autobahnbaus auf das Landschaftsbild thematisiert wurden. Lediglich auf die Straßenbepflanzung entlang der Routes Nationales wurde gelegentlich hingewiesen. Detailliert beschrieb Fonlladosa 1939 unterschiedliche Straßengestaltungen, bei denen der Autoverkehr besonders berücksichtigt wurde.⁸⁰¹ Diese sollten in Abhängigkeit von der Umgebung gewählt werden, und um einem ästhetischen Gestaltungsanspruch zu genügen, plädierte er für die Gründung einer Kommission bestehend aus Ingenieuren, Künstlern, Landwirten und Gärtnern.⁸⁰² Fonlladosa erwähnte in seinem Artikel zwar mit keinem Wort den möglichen Bau von Autobahnen, aber seine Idee einer interdisziplinären Arbeitsgruppe – in der auch Landschaftsarchitekten vertreten sein sollten - wurde dann in den fünfziger Jahren im Zusammenhang mit dem Autobahnbau aufgegriffen. Für Frankreich ist jedoch zu bedenken, daß vor 1933 lediglich die Autoroute du Puy-de-Dôme fertiggestellt war und die Auseinandersetzung um einen möglichen Autobahnbau lediglich in den begrenzten Fachkreisen von Bauingenieuren geführt wurde. In den Zeitschriften ‚Art décoratif‘ und ‚L’Urbanisme‘, in denen gelegentlich gartenhistorische und landschaftsplanerische Themen bearbeitet wurden, erschienen vor 1933 keine Beiträge zum Autobahnbau.

⁷⁹⁹ In Italien gibt es seit 1955 die Organisation ‚Italia Nostra‘, die es sich, ähnlich den Naturschutz- und Heimatschutzverbänden in Deutschland, zur Aufgabe gemacht hat, kulturelle und historische Denkmäler zu schützen- (vgl. Italia Nostra 1995).

⁸⁰⁰ Lainé 1932, S. 1-2

⁸⁰¹ Fonlladosa 1939, S. 69-74

⁸⁰² Ebd., S. 69

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß die internationale und die nationale Diskussion um den Bau von Autobahnen vor 1933 weitgehend ohne Beteiligung von Landschaftsarchitekten geführt wurde. Landschaftsarchitekten wie Forestier und Olmsted bewiesen jedoch, daß es den Landschaftsarchitekten durchaus möglich war, sich zum Thema Autobahnbau und die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ auf internationaler Ebene zu äußern. Die meisten Landschaftsarchitekten hatten vor 1933 dieses neue Aufgabengebiet jedoch noch nicht erkannt. Ohne die Beteiligung von ‚Landschaftsarchitekten‘ wurden auf den internationalen Kongressen dennoch Themen erörtert, die auch landschaftliche Fragestellungen tangierten.

Dieses mangelnde Engagement der Landschaftsarchitekten in bezug auf den Autobahnbau wurde in Deutschland von einzelnen Gartenarchitekten beklagt und die Profession wurde zur Mitarbeit, zum Sich-Einmischen aufgerufen. Ausdrücklich bezog Georg Béla Pniower seinen Aufruf auf den Bau und die Planung von Autobahnen, doch auch Heicke und Hempel appellierten schon zu Beginn der zwanziger Jahre an die Landschaftsarchitekten, die Chancen, die der Straßen- und Wegebau biete als neue Berufsfelder zu erkennen. Doch ohne expliziten Aufruf zur Beteiligung wurden die Landschaftsarchitekten nicht aktiv. Eine mögliche Begründung hierfür kann in einer Erklärung des Berliner Gartenarchitekten Robert Koeppner⁸⁰³ gesehen werden. In Verbindung mit der Forderung, Gartenarchitekten sollten gleich den Architekten im modernen Wohnungsbau nach neuen Lösungen für moderne Gartengestaltungen suchen, beklagte er „ein Sich-Verlieren in übersteigertem Naturempfinden“⁸⁰⁴ vieler seiner Berufskollegen. Dieses verhindere, so Koeppner, eine Neuorientierung in Richtung moderner Gartenkunst.⁸⁰⁵ Auch beim Autobahnbau, wo vor 1933 neue Gestaltungslösungen gefordert wurden, kann unter Umständen ein ‚übersteigertes Naturempfinden‘ und Festhalten an alten Landschaftsbildern Gartenarchitekten - wie Schimmelpfennig, Stier und Meyer-Jungclaussen - daran gehindert haben, die Bedeutung des Autobahnbaus als zukünftiges Aufgabenfeld zu erkennen und neue zukunftsweisende Straßengestaltungen und damit auch Landschaftsgestaltungen zu entwickeln. Im nachfolgenden Kapitel wird dieser Aspekt untersucht.

⁸⁰³ Robert Koeppner (geb. 1903) war als Gartenarchitekt um 1930 in Berlin-Charlottenburg und um 1949 in Neumünster tätig. Ende der zwanziger und Anfang der dreißiger Jahre veröffentlichte er verschiedene Artikel zu Wohngärten und neuzeitlichen Gärten. Aus späteren Jahren sind keine Artikel von ihm mehr bekannt. (Gröning/ Wolschke-Bulmahn 1997, S. 194-195).

⁸⁰⁴ Koeppner 1931, S. 23

⁸⁰⁵ Ebd.

Erst als mit der Machtübernahme der Nationalsozialisten die ‚Erhaltung der deutschen Landschaft‘ propagiert wurde, fanden sich Garten- und Landschaftsarchitekten, die sich am Autobahnbau beteiligten. So berichtete Becker, dessen Aufruf zur Mitarbeit der Gartenarchitekten am Autobahnbau Ende der zwanziger Jahre noch ungehört blieb, im Dezember 1933 in der Zeitschrift ‚Gartenkunst‘, daß ihm „bereits eine erhebliche Zahl von Zuschriften und Aufsätzen aus gärtnerischen Kreisen zugegangen [seien], die erkennen lassen, daß eine sehr begrüßenswerte Bereitwilligkeit besteht, an der Erörterung dieser Fragen [Reichsautobahnbau] mitzuarbeiten.“⁸⁰⁶ Es schien sich hier, zumindest für einen Großteil der Profession, zu bestätigen, was in der ‚Gartenkunst‘ 1913 in Hinblick auf die Aufgaben von Gartenarchitekten verlangt wurde. Demnach haben „wir (...) nichts ‚Neues‘, Nochniedagewesenes zu schaffen, sondern dafür zu sorgen, daß sich unser Beruf (...) gesund und logisch entwickelt.“⁸⁰⁷ Der Autor forderte, zukünftig keine traditionslosen Phantastereien im Bereich der Garten- und Landschaftsarchitektur anzustellen. Dagegen solle hauptsächlich das Studium des Alten zur künstlerischen Inspiration dienen.⁸⁰⁸ Der Bau von Autobahnen vor 1933 hingegen war eine Herausforderung, die nach neuen landschaftsgestalterischen Lösungen verlangte. An der Suche nach modernen und zeitgemäßen Lösungen haben sich die meisten Landschaftsarchitekten jedoch nicht beteiligt. Während der Berufsverband BDGA Anfang der dreißiger Jahre immerhin einige Vertreter auf eine Stufa-Tagung nach Berlin sandte und so zumindest sein Interesse an Fragen des Straßenbaus kundtat, war vom Verein Deutscher Gartenkünstler (VDG) in dieser Hinsicht nichts zu hören. Eine Erklärung für das weitgehende Desinteresse der Berufsverbände kann vielleicht darin gesehen werden, daß das Gebiet der Grünflächenplanung, worunter auch die Beschäftigung mit dem Autobahnbau fällt, erst in den zwanziger Jahren von den Berufsverbänden der Landschaftsarchitekten als Tätigkeitsfelder erkannt wurden. Nach Wolschke-Bulmahn wurde erst „in der Zeit des Nationalsozialismus (...) die Landschaft im größeren Umfang auch Arbeitsbereich der Gartenarchitekten.“⁸⁰⁹

⁸⁰⁶ Becker 1933, S. 182

⁸⁰⁷ Rasch 1913, S. 63

⁸⁰⁸ Ebd.

⁸⁰⁹ Wolschke-Bulmahn 1990, S. 93

Trotzdem weisen die wenigen Hinweise seitens des BDGA und G. B. Pniowers doch darauf hin, daß der Autobahnbau als mögliches Aufgabenfeld für Garten- und Landschaftsarchitekten in Betracht gezogen wurde. Den meisten Landschaftsarchitekten fehlten hierzu allerdings die Visionen.

5.2 Annäherung an die Wirkung romantischer Landschaftsideale auf die Arbeit von Landschaftsarchitekten in Deutschland im Zusammenhang mit dem Bau von Autobahnen vor 1933

Landschaftsarchitekten in Deutschland beteiligten sich vor 1933 nur vereinzelt an der Diskussion um den Bau von Autobahnen und deren Auswirkungen auf die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘. Auf der Suche nach möglichen Ursachen für dieses Desinteresse wird nachfolgend von der These ausgegangen, daß viele Landschaftsarchitekten stark von romantischen⁸¹⁰ Landschaftsidealen durchdrungen waren und diese Ideale nicht mit den Prinzipien des Baus und der Planung von Autobahnen vor 1933 zu vereinbaren waren. Hierin sehe ich ein bedeutendes Motiv dafür, daß den vereinzelt Aufrufen zur Beteiligung der Profession an der Autobahnplanung nicht Folge geleistet wurde, geschweige denn Landschaftsarchitekten selbst die Initiative ergriffen hätten, sich in die Diskussion um den Autobahnbau einzubringen.⁸¹¹

Wegen der Komplexität der genannten These ist eine umfassende Verifizierung im Rahmen der vorliegenden Arbeit nicht möglich. Die nachfolgenden Ausführungen sind daher als Versuche einer Annäherung an das Thema, ‚Wirkung romantischer Landschaftsideale auf die Arbeit von Landschaftsarchitekten‘ zu verstehen. Nachfolgend werden Beiträge von Landschaftsarchitekten analysiert, in denen diese ihre Vorstellungen von ‚Landschaft‘ erläuterten. Es wird davon ausgegangen, daß die Schriften und Arbeiten der entsprechenden Landschaftsarchitekten auch das Landschaftsverständnis ihrer Berufskollegen beeinflussten.

⁸¹⁰ Die Romantik bezeichnet eine geistes- und stilgeschichtliche Epoche, die vor allem zwischen den Revolutionsjahren 1789 und 1848 das geistige Leben in Europa (und später in den USA) maßgeblich bestimmte, wobei in den nationalen Ausprägungen große Unterschiede auftraten. Gemeinsame Grundlage romantischer Weltsicht war die Veränderung des sozialen Gefüges durch die Französische Revolution. Die Romantiker waren sich der Diskrepanz zwischen dem in der Französischen Revolution verkündeten Freiheitsideal und der tatsächlichen gesellschaftlichen Realität bewußt. Eigentlicher Raum menschlicher Selbstverwirklichung wurde daraufhin allein die innere Welt, aber auch eine verklärt gesehene Vergangenheit, in der die menschliche Gemeinschaft noch nicht auseinandergebrochen war. Die für die Romantik typische Subjektivierung des Menschenbildes erforderte die Abkehr von den durch den Rationalismus bestimmten ästhetischen Prinzipien der Aufklärung, eine Wendung, die bereits in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts u.a. durch J.-J. Rousseau und den deutschen Sturm und Drang vorbereitet worden war. (Bibliographisches Institut & F.A. Brockhaus AG 1998: Romantik).

⁸¹¹ Vgl. Kapitel 5.1

Eine wichtige Quelle für dieses Kapitel liefern die Untersuchungen von Wolschke-Bulmahn über die Übereinstimmung romantischer Landschaftsideale, die sowohl von der bürgerlichen Jugendbewegung zu Beginn des 20. Jahrhunderts als auch von Landschaftsarchitekten in den zwanziger und dreißiger Jahren vertreten wurden. Wolschke-Bulmahn ging davon aus, daß die „Analyse des jugendbewegten Landschaftserlebnisses (...) Hinweise auf die Entstehung professioneller Vorstellungen, wie Landschaft zu pflegen und zu gestalten sei, geben“⁸¹² kann. Die bei Wolschke-Bulmahn beschriebene Technikfeindlichkeit und „Angst vor der Veränderung bereits vertrauter Landschaften“⁸¹³ von Landschaftsarchitekten wird im Kontext der vorliegenden Arbeit als eine mögliche Erklärung für deren Desinteresse an der Planung von Autobahnen in der Zeit vor 1933 verstanden. Das von der bürgerlichen Jugendbewegung vertretene Landschaftsverständnis hatte nach Wolschke-Bulmahn einen entscheidenden Einfluß auf die Entwicklung der Landespflege.⁸¹⁴ Wolschke-Bulmahn sieht ein bedeutendes Indiz für die Beeinflussung in den personellen Kontinuitäten zwischen Mitgliedern der Jugendbewegung und Landschaftsarchitekten späterer Jahre.⁸¹⁵

Um zu verstehen, wie sich eine Vorstellung von ‚Landschaft‘ als einem vermeintlichen Ort der Glückseligkeit entwickeln konnte, ist es notwendig, sich die gesellschaftlichen Veränderungen Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts zu vergegenwärtigen. Bevor jedoch auf die gesellschaftlichen Veränderungen näher eingegangen wird, erscheint es mir sinnvoll, die zentralen Vorstellungen von ‚Landschaft‘, die von Gartenkünstlern im 19. Jahrhundert vertreten wurden, darzustellen, denn diese beeinflussten auch das Verständnis von ‚Landschaft‘ nachfolgender Fachkollegen.

Zu den bedeutenden Gartenkünstlern gehörte Eduard Petzold (1815-1891), der sowohl in der Öffentlichkeit als auch unter Fachkollegen die Auseinandersetzung um

⁸¹² Ebd., S. 25

⁸¹³ Ebd., S. 24

⁸¹⁴ Der Begriff der Landespflege umfaßt als Aufgabenbereiche die Gartenarchitektur, die kommunale Freiflächenplanung, die Landschaftsplanung und den Naturschutz. (Wolschke-Bulmahn 1990, S. 12).

⁸¹⁵ Ebd. Anhand eines Personenverzeichnisses erbrachte Wolschke-Bulmahn den Nachweis über umfassende „personelle Kontinuitäten zwischen der bürgerlichen Jugendbewegung und dem professionellen Feld der Landespflege“ (Ebd., S. 259). Genannt seien hier u.a. die Landschaftsarchitekten Alwin Seifert (Wandervogel), Hermann Göritz (Wandervogel), Hermann Mattern (Wandervogel), Wilhelm Hübotter (Wandervogel), Otto Rindt (Wandervogel) und Gerda Gollwitzer (Deutsch Nationaler Jugendbund). (Ebd.).

Vorbilder von ‚Landschaften‘ für die Gartenkunst stark mit beeinflusste.⁸¹⁶ „Petzold publizierte (...) viel und war seit 1868 Mitherausgeber der Zeitschrift *Gartenflora*. (...). Seine Lehrbücher wurden in vielen europäischen Ländern gelesen, nachweislich in England, Österreich und den Niederlanden.“⁸¹⁷ In seinem im Jahre 1862 erschienenen Buch ‚Die Landschafts-Gärtnerei‘⁸¹⁸ behandelte Petzold nahezu alle Themen der Gartengestaltung und -anlage. Er beschrieb eine enge künstlerische Beziehung zwischen der Landschaftsmalerei und der Landschaftsgärtnerei⁸¹⁹, die seiner Meinung nach in Theorie und Praxis des englischen Landschaftsgartens ihren gestalterischen Höhepunkt erreichte.⁸²⁰ Die Verknüpfung beider Künste stellte sich für Petzold so dar, daß „dasjenige, was die Phantasie des Malers erfand, (...) der Landschaftsgärtner verwirklichen [sollte]. Ersterer muß den Plan entwerfen, letzterer aber auch befähigt sein, ihn auszuführen.“⁸²¹ Eine originalgetreue Übertragung eines Gemäldes in die Natur erachtete er zwar als nicht realisierbar⁸²², aber die ‚unberührte‘ Natur im allgemeinen sollte dem Landschaftsgärtner Lehrerin sein.⁸²³ So konnte seiner Ansicht nach die Landschaftsgärtnerei durch das Beobachten und Zeichnen von Naturszenen erlernt werden.⁸²⁴ Es war jedoch nicht die wirklich unberührte, wilde Natur, die den Landschaftsgärtnern Vorbild sein sollte, sondern eine von Landschaftsmalern ästhetisierte ‚Landschaft‘. Petzold publizierte keine Pläne und Grundrisse von Gärten, sondern ließ sich von Landschaftsmalern Skizzen beispielhafter Garten- und Parkszenen

⁸¹⁶ Rohde 1998, S. 31. Laut Rohde ist das Werk Petzolds „schon bald nach seinem Tod nahezu in Vergessenheit geraten und erst in den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts durch Erforschung einiger Anlagen bzw. Lebensabschnitte“ (ebd., S. 397) allmählich wiederentdeckt worden.

⁸¹⁷ Ebd., S. 417

⁸¹⁸ Petzold 1862. Im Jahre 1888 erschien die zweite Auflage des Buches ‚Die Landschafts-Gärtnerei‘.

⁸¹⁹ Ebd., S. 55

⁸²⁰ „Die konsequenteste Form der Nachempfingung des ‚idealen‘ Bildes der durch die Kunst veredelten Natur stellt die ‚Gartenkunst‘ dar, die in Theorie und Praxis des ‚Landschaftsgartens‘ besonders in England und Deutschland im 18. und 19. Jahrhundert gedeiht.“ (Trnek 1977 S. 32). Die ersten, die versuchten, Bilder idealer ‚Landschaften‘ - man hielt sich dabei an die Bilder Poussins und Lorrains als Vorlagen - in die Gartenkunst umzusetzen, waren William Kent (1684-1748) und Lancelot Brown (1716-1783), genannt ‚Capability‘ Brown, in England (vgl. Gothein 1926, S. 373-374). Sie wollten ‚Naturgemälde‘ schaffen, welche den Kompositionsideen der Maler nahestanden. Die Versuche, zweidimensionale Bilder originalgetreu in die Dreidimensionalität zu übertragen, nahmen dabei zuweilen auch skurrile Formen an. Ein Beispiel hierfür ist etwa der Versuch Kents, abgestorbene Bäume ‚anzupflanzen‘, um dem Naturgemälde möglichst zu entsprechen.

⁸²¹ Ebd.

⁸²² Eine getreue Übertragung eines Gemäldes in die freie Natur erachtete Petzold aus folgenden Gründen für nicht möglich: 1. der unterschiedlichen Benutzung des Lichts, 2. der divergierenden Bedeutung von Vorder- und Hintergrund, 3. der Verwendung der Formen und Massen und 4. der unterschiedlichen Beachtung des Gesichtsfeldes. (Petzold 1862, S. 4).

⁸²³ Ebd.

⁸²⁴ Rohde 1998, S. 419. Petzold sprach „seit 1843 immer wieder von einem Malen in der Natur.“ (Ebd.).

darstellen, um so seine Prinzipien zu verdeutlichen.⁸²⁵ Petzolds Ausführungen über Ideallandschaften waren allein auf die Gestaltung von Landschaftsgärten bezogen, denn Freiraumplanung gab es zu diesem Zeitpunkt noch nicht.⁸²⁶

Die von Petzold entwickelten Ideallandschaften waren trotzdem weit entfernt von den tatsächlichen Lebensverhältnissen, die sich für viele Bürger zu Ende des 19. Jahrhunderts im Zuge der zunehmenden Industrialisierung stark veränderten. Die Diskrepanz zwischen Ideallandschaften und Wirklichkeit wurde besonders deutlich, als versucht wurde, die Ideale in der Realität wiederzufinden und zu gestalten. Dies versuchten unter anderem Vertreter des Heimatschutzes wie Wilhelm Heinrich Rhiel (1823-97). Über ihn schrieb Kluebing, daß seine „fortschritts- und industriekritische Haltung, (...) seine agrarromantische und großstadtfeindliche Position, nicht zuletzt auch seine Furcht vor dem Kulturverfall und sein Drängen auf Erhaltung der überlieferten Werte (...) die geistigen Grundlagen der Heimatschutzbewegung, auf die sich vor allem Rudorff und Schultze-Naumburg immer wieder beriefen“⁸²⁷ schufen. Als in der Zeit der Weimarer Republik der Heimatschutz in Deutschland als Staatsaufgabe anerkannt wurde⁸²⁸, hatten die vornehmlich technikfeindlichen Auffassungen von Heimatschutzvertretern auch politischen Einfluß.

Neben Petzold prägten in Deutschland im 19. Jahrhundert auch die Gartenkünstler Hermann Jäger (1815-1890) und Gustav Meyer (1816-1877) die Gartentheorie und die Vorstellungen von ‚Landschaft‘.⁸²⁹ Meyer hat mit seinem ‚Lehrbuch der schönen Gartenkunst‘ aus dem Jahre 1860 eine theoretische Grundlage für die Gestaltung von Park- und Gartenanlagen gegeben. Dabei diente ihm, ähnlich wie Petzold, die Natur als Vorbild. „Die Gartenkunst [hat] bei der Herstellung ihrer Werke die Natur zu ihrem Vorbilde genommen (...).“⁸³⁰ Abgesehen von dieser generellen Aussage hat Meyer nicht näher präzisiert, inwieweit die Natur die Gartenkünstler inspirieren sollte.

⁸²⁵ Ebd.

⁸²⁶ Wolschke-Bulmahn 1990, S. 24

⁸²⁷ Kluebing 1998, S. 47

⁸²⁸ Ebd., S. 54. In Artikel 150 der Weimarer Verfassung hieß es: „Die Denkmäler der Kunst, der Geschichte und der Natur sowie der Landschaft genießen den Schutz und die Pflege des Staates.“ (Ebd.)

⁸²⁹ Rohde 1998, S. 96

⁸³⁰ Meyer 1860, S. 6. Im Gegensatz zu den eher theoretischen Aussagen von Petzold hat Meyer in seinem Lehrbuch seine Auffassungen durch Entwurfsvorlagen und Skizzen nachvollziehbar beschrieben.

Ähnlich allgemein sind auch die Aussagen zur Gartentheorie von Hermann Jäger in seinem 1877 erschienen ‚Lehrbuch der Gartenkunst‘. Auch Jäger bezog seine Ausführungen allein auf die Gartenkunst.

Die bei Petzold, Meyer und Jäger geforderte Orientierung an der Natur als Vorbild für die Gartenkunst wurde um die Jahrhundertwende im Zusammenhang mit den durch die Industrialisierung und Urbanisierung hervorgerufenen gesellschaftlichen Veränderungen als Ideal für freie ‚Landschaften‘ übernommen. Mit dem Wandel eines überwiegend von der Landwirtschaft geprägten Landes zu einem Industriestaat entwickelte sich in Deutschland eine Vorstellung von ‚Landschaft‘, die keine Entsprechung in der Wirklichkeit hatte. „Unterstützt von Dichtern, Schriftstellern und Malern wurde ästhetisierend einer sich verstädternden Gesellschaft die präindustriell geprägte ‚schöne Landschaft‘ vermittelt (...).“⁸³¹ Diese romantischen ‚Landschaften‘, sofern es sie denn jemals tatsächlich gegeben hatte, entsprachen nun jedoch immer weniger der Realität. Vielmehr wurden durch den Bau von Industrieanlagen, Wohnsiedlungen und Straßen die Naturräume stark verändert. Im Gegensatz zu den Futuristen, die die Moderne begrüßten und alles Vergangene vehement ablehnten, reagierten viele Landschaftsarchitekten auf die Anforderungen der modernen, sich durch den Bau von Industrieanlagen, Siedlungen etc. und Straßen verändernden Welt mit der Flucht in nicht zu realisierende agrarromantische Landschaftsideale. Diese Flucht führte dazu, daß durch die Industrialisierung bedingte Veränderungen in der Natur als zerstörend abgelehnt werden mußten.

Die Rückbesinnung auf verklärende Landschaftsideale⁸³² und die damit oftmals verbundene Abkehr von der Wirklichkeit fand sich vor allem bei Vertretern des 1904 gegründeten Bundes Heimatschutz⁸³³ und auch bei der bürgerlichen Jugendbewegung⁸³⁴ zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Im Idealisieren von vorindustriellen ‚Landschaften‘ suchten sie ein utopisches Gegenbild zu ihrer eigenen Existenz.⁸³⁵ Die

⁸³¹ Gröning/ Wolschke-Bulmahn 1998, S. 23

⁸³² Das Bauerntum wurde als erstrebenswerte Lebensform angesehen (vgl. ebd., S. 25 f). Ein Großteil der Landbevölkerung wollte sich jedoch den modernen städtischen Lebensformen anpassen (z.B. Bauweise, moderne landwirtschaftliche Geräte etc.). Die Interessen der Menschen auf dem Lande standen häufig im Konflikt mit denjenigen der Heimatschützer. Als Reaktion der Heimatschützer wurden die Bauern daraufhin nicht selten „zu tendenziell unmündigen ‚Schutzobjekten‘ erklärt“ (ebd., S. 26).

⁸³³ Vgl. ebd., S. 23-34 und Klüeting 1998, S. 47-57

⁸³⁴ Vgl. Wolschke-Bulmahn 1990

⁸³⁵ Vgl. Kapitel 4.1.5; ebd., S. 33

Heimatschützer und auch die bürgerliche Jugendbewegung sahen dabei ihre Vorbilder für ideale ‚Landschaften‘ nur bedingt in der unkultivierten, wilden Natur, sondern für sie hatten „die Landschaftsgemälde des 18. Jahrhunderts, wie z.B. von J.A. Koch (1768-1839) durchaus Vorbildcharakter (...).“⁸³⁶ Ein Beispiel hierfür ist die von Koch 1805 gemalte ‚Heroische Landschaft mit Regenbogen‘.

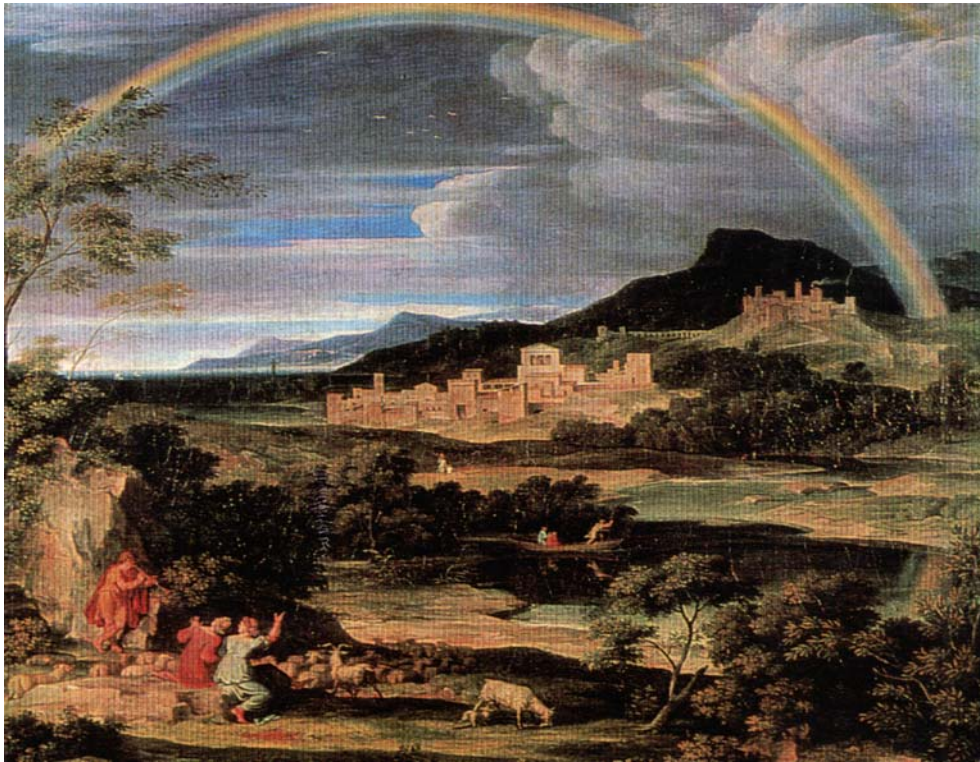


Abb.: 70 Heroische Landschaft mit Regenbogen, J.A. Koch 1805⁸³⁷

Auf dem Gemälde aus dem Jahre 1805 ist eine Landschaft zu sehen, in der ein Flöte spielender Schäfer seine Herde weidet, weitere Personen sich in der Natur ergehen und sich im Hintergrund Dörfer abzeichnen. Während die ‚Landschaft‘ an mitteleuropäische Gegenden erinnert, sind die Dörfer im römischen Baustil gehalten.⁸³⁸ Es handelt sich hier nicht um eine existierende ‚Landschaft‘, sondern um ein Idealbild, das stark an die bukolische Malerei erinnert. Der heroische und vermeintlich friedvolle Charakter der dargestellten ‚Landschaft‘ wurde durch den Regenbogen, der Verbindung zwischen Himmel und Erde, unterstrichen. In solchen ‚Landschaften‘ glaubten, nach Wolschke-Bulmahn, Vertreter der bürgerlichen Jugendbewegung, „eine ideale Gesellschaft und ein harmonisches Verhältnis von Gesellschaft und Na-

⁸³⁶ Ebd.

⁸³⁷ Aus: Neidhardt 1977, S. 10

⁸³⁸ Joseph Anton Koch lebte, von einigen kurzen Unterbrechungen abgesehen, von 1795 bis zu seinem Tod im Jahre 1839 in Rom.

tur zu finden (...).⁸³⁹ Man glaubte in vorindustriellen ‚Landschaften‘, die durch einen „als harmonisch empfundenen Wechsel von Feld, Wald, Wiese, Wasser (...)“⁸⁴⁰ gekennzeichnet waren, Kontinuität und verloren geglaubte Sicherheit zu finden.

Diese Ideallandschaften ließen sich geographisch nicht lokalisieren. Doch es wurden auch reale ‚Landschaften‘, wie z.B. die Lüneburger Heide zu Ideallandschaften stilisiert. Ein Beispiel hierfür ist das Motiv der Heidelandschaft.



Abb. 71: Heidelandschaft. Aus der Zeitschrift „Naturschutz“, um 1910⁸⁴¹

Am Beispiel der Heidelandschaft, die nur durch die permanente menschliche Nutzung entstehen und auch erhalten werden kann, wird deutlich, wie eine Kulturlandschaft durch Idealisierung sozusagen, zu einem musealen Ausschnitt aus der Natur gemacht wird. Ein wesentliches Charakteristikum von ‚Landschaften‘ nämlich die ständige Veränderung ist⁸⁴² damit nicht mehr gegeben. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde in Deutschland „ein statisches Landschaftsverständnis entwickelt (...) [wurde], das der Veränderung von Landschaft eher ablehnend gegenüberstand (...)“⁸⁴³ Solche landschaftlichen Veränderungen stellte unter anderem der Bau von Autobahnen dar, und geht man davon aus, daß auch Landschaftsarchitekten die oben

⁸³⁹ Ebd., S. 34

⁸⁴⁰ Ebd., S. 40

⁸⁴¹ Aus: Gröning/ Wolschke-Bulmahn 1998, S. 28. Zum Motiv der Heidelandschaft als Ideallandschaft in der Landschaftsarchitektur vgl. Gröning/ Schneider 1999: Die Heide in Park und Garten. Zur Geschichte und Bedeutung des Heidemotivs in der Gartenkultur.

⁸⁴² Vgl. Kapitel 1

⁸⁴³ Ebd.

beschriebene agrarromantische Ideallandschaft zu gestalten suchten, dann verwundert es nicht, daß Landschaftsarchitekten vor 1933 sich nicht an Autobahnplanungen beteiligen wollten, denn die Autobahnen sollten sichtbare Zeichen der Moderne sein.

Die Angst vor dem „Verlust des gewohnten Erscheinungsbildes der Heimat durch die Auswirkungen der Industrialisierung und Urbanisierung“⁸⁴⁴ beeinflusste auch Landschaftsarchitekten. Ein Hinweis hierfür liefert die bereits erwähnte, von Wolschke-Bulmahn dargestellte personelle Kontinuität von Mitgliedern der bürgerlichen Jugendbewegung und späteren Landschaftsarchitekten. Außerdem machen Gröning und Wolschke-Bulmahn darauf aufmerksam, daß sich vor allem unter „den Mitgliedern des 1887 gegründeten Vereins deutscher Gartenkünstler [VDG]“⁸⁴⁵ Landschaftsarchitekten befanden, die statische Landschaftsideale in ihren Arbeiten zu realisieren suchten. Dabei stellten sie klar, „daß sie sich nicht gegen Industrie und Handel richteten, sondern allein aus ihrer ästhetischen Sicht die völlige Zerstörung dessen, was sie als ursprüngliche Natur ansahen, verhindern wollten.“⁸⁴⁶ Nachfolgend werden Schriften und Äußerungen von einflußreichen Landschaftsarchitekten des beginnenden 20. Jahrhunderts dargestellt, in denen diese ihr Landschaftsverständnis beschrieben.

Ein Mitglied des VDG war der Gartenarchitekt Willy Lange (1864-1941)⁸⁴⁷, dessen Vorstellung von ‚Landschaft‘ gekoppelt war mit einem stark nationalen und völkischen Gedankengut. Lange hatte großen Einfluß auf die Generation der Gartenarchitekten,⁸⁴⁸ die in den zwanziger Jahren - während der Anfänge des Autobahnbaus - beruflich aktiv waren. Besonders während seiner Lehrtätigkeit in Berlin zwischen 1903 und 1915 konnte Lange seine Ideen einer idealisierten Naturlandschaft an junge Landschafts- und Gartenarchitekten weitergeben. Nach Gröning und Wolschke-Bulmahn versuchte Lange, „wie kein anderer in der noch jungen Profession der Gartenarchitekten im frühen 20. Jahrhundert nationalistisches und rassistisches Gedankengut zur Grundlage einer deutschen, nordisch-germanischen Gartenkultur zu

⁸⁴⁴ Klueting 1998, S. 48

⁸⁴⁵ Gröning/ Wolschke-Bulmahn 1998, S. 25

⁸⁴⁶ Ebd.

⁸⁴⁷ Willy Lange war seit 1903 Mitglied des VDG. Zur Biographie Willy Langes vgl. Gröning/ Wolschke-Bulmahn 1997, S. 214 f.

⁸⁴⁸ Während Lange in seinen Arbeiten immer wieder auf Naturlandschaften als Vorbilder für die Landschaftsgestaltung verwies, verfolgte sein Zeitgenosse Leberecht Migge reformerische Ansätze. (Vgl. Migge 1913).

machen.⁸⁴⁹ Diese Idealisierung der Natur findet sich zu Beginn des 20. Jahrhunderts in den Schriften und Arbeiten von Willy Lange wieder. Zwar ging er in seinem Buch ‚Gartengestaltung der Neuzeit‘ aus dem Jahre 1907⁸⁵⁰ nicht auf die Verbindung von Landschaftsmalerei, Landschaftsidealen und Landschaftsgestaltung ein, aber sein Werk ist geprägt von der Verherrlichung alles ‚Natürlichen‘, und dabei schwebte ihm die Schaffung einer sogenannten „nordisch-germanischen Gartenkultur“⁸⁵¹ vor. In seinen Naturgärten suchte er eine vermeintlich „typisch deutsche Gartenauffassung“⁸⁵² zu realisieren, der die unberührte Natur als Vorbild diente. Es kam Lange darauf an, in seinen Gärten ‚Stimmungen‘ von einer vermeintlich heilen Natur zu erzeugen.

Auch der Gartenarchitekt Harry Maasz (1880-1946)⁸⁵³, der nach Gröning und Wolschke-Bulmahn unter anderem „eine treibende Kraft innerhalb einer Reformbewegung in der Gartenarchitektur des frühen 20. Jahrhunderts“⁸⁵⁴ war, vertrat romantisch idealisierte Vorstellungen von ‚Landschaft‘. Maasz beeinflusste sowohl „als Gartenarchitekt wie auch als Fachschriftsteller (...) die Gartenarchitektur der 1920er und 1930er Jahre stark.“⁸⁵⁵ Einen Eindruck von dem Landschaftsverständnis von Maasz gewinnt man durch seinen 1922 in der Zeitschrift ‚Der Städtebau‘ veröffentlichten Artikel „Mehr Seele und Vertiefung“.⁸⁵⁶ In diesem beschrieb er zum einen sein Verständnis einer Naturlandschaft und zum anderen das seiner Meinung nach notwendige Verhältnis, das Landschaftsplaner zur ‚Landschaft‘ haben sollten. „All das an Farben und Licht so mannigfaltige und so reiche Leben, all die kleinen Kostbarkeiten an Linien und Flächen, all das von Anbeginn gewesene und in den Zeitläuften Gewachsene, all die Schönheit, die nur mit der Seele und mit dem Herzen erlauscht und erfaßt werden will; erfaßt werden muß, wenn der Mensch, sei er Erbauer menschlicher Siedlungen oder Planer riesengroßer Industriewerkstätten, oder sei er Konservator heiliger Naturdenkmäler, seine Kreise weiter zieht, um der Bevöl-

⁸⁴⁹ Ebd., S. 216. „In der Zeit des Nationalsozialismus priesen viele Langes Schriften als schon Jahre vor der Machtübernahme „echt nationalsozialistisch“ und daher der Zeit weit voraus.“ (Ebd.).

⁸⁵⁰ Lange 1907

⁸⁵¹ Gröning/ Wolschke-Bulmahn 1997, S. 216

⁸⁵² Ebd.

⁸⁵³ Maasz war Mitglied im Bund deutscher Gartenarchitekten (ebd., S. 239). Zum Werk von Harry Maasz vgl. ebd., S. 237-239. Neben der Entwicklung fortschrittlicher Ideen im Bereich der Gartenarchitektur vertrat Maasz „durchaus auch völkisch-nationalistische Ideen und unterstützte die SS als förderndes Mitglied.“ (Ebd.).

⁸⁵⁴ Ebd., S. 239

⁸⁵⁵ Ebd.

⁸⁵⁶ Maasz 1922, S. 41-43

kerung und ihren Bedürfnissen die Erde, die angestammte Landschaft zu gewinnen.“⁸⁵⁷ Sich in Schwelgerei verlierend beschrieb Maasz hier ein Bild von ‚Landschaft‘, das nur mit dem Gefühl zu erfassen ist. Wenn Maasz sich trotzdem, im Hinblick auf die städtebaulichen Planungen der letzten Jahrzehnte für den Erhalt ‚heimatlicher Grundwerte‘⁸⁵⁸ aussprach, dann glaubte er seine Haltung begründen zu können, indem er an die Gefühle und die ‚innigste Heimatliebe‘⁸⁵⁹ seiner Leser appellierte. Aufbauend auf diesem von Gefühlen beherrschten Verständnis einer romantischen, vermeintlich besseren ‚Landschaft‘ rechtfertigte er ein ‚Sichaufbäumen gegen alle Nüchternheit.‘⁸⁶⁰ In einer pauschalisierenden Kritik an seiner Gegenwart und hier vor allem an einem vermeintlich falschen Siedlungsbau, urteilte Maasz: „Täuschen wir uns doch nicht und sehen wir es doch endlich ein, daß dieses Schematisieren, dieses Nivellieren, dieses ohne die geringste Rücksichtnahme über alles organisch Gewachsene kaltherzig Sichhinwegsetzen bereits weit mehr Unheil unter uns Menschen angerichtet hat, als wir mit unserem überzüchteten Verstand zu überblicken vermögen.“⁸⁶¹ In diesen Sätzen spiegelt sich eine Technikfeindlichkeit und Angst vor Landschaftsveränderungen wider, die auch für die bürgerliche Jugendbewegung und den Bund Deutscher Heimatschutz festgestellt werden konnte. Darüber hinaus aber ist der Begriff ‚überzüchteter Verstand‘ ein Hinweis auf eine antiaufklärerische Haltung.

Zwar erwähnte Maasz, daß sich die Gartenarchitekten ‚aus den Armen einer jeder Kunst verhängnisvollen Sentimentalität, die ihr höchstes Ziel darin erblickt, dem Heimatschutz kleinlichste Liebedienerei zu bieten‘⁸⁶² befreien müssen, aber dennoch legte er großen Wert darauf, daß die bestehende ‚Landschaft‘ bei jeglichen Baumaßnahmen möglichst erhalten werden müsse. Mit Blick auf den Straßenbau in Siedlungen konstatierte er, daß ‚jedem (...), dem das Gefühl für organisches Schaffen innewohnt‘⁸⁶³ verständlich sein müsse, daß diese ‚dem Lauf der durch die Schichtlinien kenntlich gemachten Höhen folgen müssen.‘⁸⁶⁴ Im Hinblick auf den Autobahnbau bedeutete diese Haltung, daß gerade Streckenverläufe, wie sie für die Autobahnen

⁸⁵⁷ Ebd., S. 41

⁸⁵⁸ Ebd.

⁸⁵⁹ Ebd.

⁸⁶⁰ Ebd.

⁸⁶¹ Ebd.

⁸⁶² Ebd., S. 42

⁸⁶³ Ebd., S. 43

⁸⁶⁴ Ebd.

vor 1933 beschrieben wurden, nicht akzeptiert werden konnten. Sie waren nicht ‚organisch‘.

Ein Landschaftsarchitekt, der „über 50 Jahre Einfluß auf das Fachgebiet der Landespflege genommen“⁸⁶⁵ hat und bereits in den zwanziger Jahren des 20. Jahrhunderts allgemeine Anerkennung seiner Fachkollegen erhielt⁸⁶⁶, war Heinrich Friedrich Wiepking (1891-1973).⁸⁶⁷ Aufgewachsen um die Jahrhundertwende entwickelte Wiepking ein konservativ-völkisches Weltbild, wie es in dieser Generation häufig anzutreffen war. „Dieses ist gekennzeichnet durch einen irrationalen mystischen Naturbegriff, ein biologisiertes Menschen- und Gesellschaftsbild sowie die Verge-wisserung in Tradition und Geschichte.“⁸⁶⁸ Seine Weltanschauung, wie diejenige vieler seiner Altersgenossen war durch den Aufbau rückwärtsgerichteter Utopien in allen Lebensbereichen gekennzeichnet.⁸⁶⁹ In dieser von Glaser als Spießerdeologie⁸⁷⁰ charakterisierten Weltanschauung „suchte man das Heil im Irrationalen und verdamnte liberale Ideen und ihre Verwirklichung in Demokratie und Parlamentarismus.“⁸⁷¹ Wiepking's antidemokratische Haltung zeigte sich ganz deutlich in den Jahren der nationalsozialistischen Diktatur, wo „er neben Alwin Seifert (...) der führende NS-Gartenarchitekt“⁸⁷² war.

Wiepking's Vorstellungen von der idealen Natur und ‚Landschaft‘ waren gekennzeichnet durch eine überhöhte Wertschätzung der Natur und die Angst vor dem Verlust des Vertrauten.⁸⁷³ Es kann vermutet werden, daß sich Wiepking vor 1933 nicht zum Bau von Autobahnen äußerte, da auf die Erhaltung alter Landschaftsbilder nur wenig Wert gelegt wurde.

⁸⁶⁵ Kellner 1998, Abstract

⁸⁶⁶ Ebd., S. 3

⁸⁶⁷ „Wiepking war ein herausragender Gartenarchitekt und gleichzeitig ein Wegbereiter nationalsozialistischen Gedankenguts in der Garten- und Landschaftsarchitektur.“ (Gröning/ Wolschke-Bulmahn 1997, S. 418). Zur Person und zum Werk Wiepking's vergleiche ebd., S 415-419 und die Dissertation von Kellner 1998: Heinrich Friedrich Wiepking (1891-1973). Leben, Lehre und Werk.

⁸⁶⁸ Kellner 1998, Abstract

⁸⁶⁹ Ebd., S. 13

⁸⁷⁰ Vgl. Glaser 1986

⁸⁷¹ Kellner 1998, S. 13

⁸⁷² Gröning/ Wolschke-Bulmahn 1997, S. 418

⁸⁷³ Ebd., S. 147

Obwohl erst 1950 veröffentlicht, liefert das Buch ‚Der deutsche Garten‘⁸⁷⁴ des Gartenarchitekten Gustav Allinger⁸⁷⁵ Aufschlüsse über ein in den 1920er und 1930er Jahren vertretenes Verständnis von ‚Landschaft‘. Allinger stellte, wie Petzold fast 100 Jahre vorher, einen direkten Bezug zwischen der Landschaftsmalerei und der Gestaltung von ‚Landschaft‘ her. Im Gegensatz zu Petzold verwies Allinger aber auf unmittelbare Vorbilder aus der Landschaftsmalerei. Pathetisch stellte er dabei die vermeintlich universale Bedeutung der deutschen Landschaftsmalerei als bedeutende Inspirationsquelle für die Gestaltung von ‚Landschaften‘ und Gärten heraus. „Wenn so die deutsche Landschaftsmalerei vom 15. Jahrhundert an ihre gegenständlichen Motive aus dem Erlebnis der Naturlandschaft und der Kulturlandschaft gewann, wenn sie diese (...) an die Deutsche Nation, an Europa und die Welt verschenkte, so hat daraus auch die bewußte künstlerische Landschafts- und Gartengestaltung starke und tiefgreifende Impulse erhalten.“⁸⁷⁶ Die Überzeugung der deutschen Landschaftsmalerei fiele eine hervorragenden Bedeutung zu, ist nicht haltbar. Vielmehr spiegelt sich in dieser Haltung die nationale Gesinnung von Allingers Landschaftsverständnis wider. Die von ihm idealisierten, vermeintlich ‚intakten‘ Natur- und Kulturlandschaften glaubte er in den romantischen Gemälden C.D. Friedrichs, Ferdinand Georg Waldmüllers und Hans Thoma zu finden.⁸⁷⁷ Wie Trnek darstellte, wurden vor allem in „Friedrichs Landschaften (...) immer häufiger eine – von ihm nicht intendierte – ‚heimatliche‘ Dimension entdeckt“⁸⁷⁸, und die romantische Landschaftsmalerei von Friedrich und Waldmüller zeigte „eine ausgesprochen geschmacksbildende Wirkung.“⁸⁷⁹ Allinger sah es, wie auch Lange, als Aufgabe von Landschaftsarchitekten an, Landschaftsstimmungen zu erzeugen, die den wahren deutschen ‚Landschaften‘ würdig seien.⁸⁸⁰ Allein die Romantik erschien ihm dabei als umfassende Geistesbewegung, die alle Lebensgebiete umfaßte und „einen Höhe-

⁸⁷⁴ Allinger 1950

⁸⁷⁵ „Allinger war ein bedeutender Gartenarchitekt in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts (...). Seine gartenkünstlerische Ambitioniertheit bewegte ihn allerdings auch, sich für den Nationalsozialismus einzusetzen. In führender Position beteiligte er sich aktiv an der Gleichschaltung der Gartenarchitekten und ihrer Interessensverbände im Sinne der nationalsozialistischen Ideologie. Konkurrierende Kollegen suchte er nicht zuletzt durch antisemitische Auslassungen zu diffamieren.“ (Gröning/Wolschke-Bulmahn 1997, S. 18). Von 1934 bis 1938 war Allinger als Landschaftsanwalt bei der Direktion der Reichsautobahnen in Berlin für die Erhaltung und Neupflanzung von Gehölzen an der Reichsautobahn Berlin–Stettin mitverantwortlich. (Ebd. S. 16).

⁸⁷⁶ Allinger 1950, S. 6

⁸⁷⁷ Ebd.

⁸⁷⁸ Trnek 1977, S. 38

⁸⁷⁹ Ebd.

⁸⁸⁰ Allinger 1950, S. 84.

punkt [des] deutschen Geistes“⁸⁸¹ darstellte. Allinger sah in den Landschaftsgemälden von Friedrich tatsächlich Raumvorgaben für die Gestaltung von ‚Landschaften‘, obwohl diese im wesentlichen Stimmungen und keine konkreten Räume wiedergeben. Vielmehr lassen sich in ihnen charakteristische Elemente der Romantik wiedererkennen, wie der Ausdruck eines subjektiven Empfindens und ein ausgeprägtes Naturgefühl.⁸⁸² In der Industrialisierung sah Allinger dagegen allenthalben Naturzerstörung. „Mit dem Augenblick, wo seit der Mitte des 19. Jahrhunderts die Baugesinnung nicht mehr in der Landschaft wurzelt, wo unter Mißbrauch der Zivilisation und Technik der Heimatboden verschandelt wurde, (...) in diesem Augenblick ist aus der organisch entwickelten Kulturlandschaft in sehr weiten Ausmaßen eine Landschaft der Unkultur geworden.“⁸⁸³ Die Industrialisierung wurde, wie in diesem Zitat deutlich zu erkennen, zum Inbegriff einer vermeintlichen „Unkultur“⁸⁸⁴ stilisiert und für den angeblichen Verlust der deutschen ‚Landschaft‘ und ‚Heimat‘⁸⁸⁵ verantwortlich gemacht. Die Industrialisierung und die Stadt wurden zu Indikatoren des sittlichen Verfalls stigmatisiert. Während Allinger seine ‚Heimatlandschaften‘ in romantischen Landschaftsmalereien wiederfand, entfernte sich die Realität immer mehr von diesen Idealvorstellungen.

Die diesem Kapitel zugrundeliegenden Fragen nach Landschaftsidealen, die Landschaftsarchitekten zu Beginn des 20. Jahrhunderts vertreten haben und die sie zu verwirklichen suchten, konnten in ersten Ansätzen beantwortet werden. So wurde festgestellt, daß als Reaktion auf die Industrialisierung von Landschaftsarchitekten und Heimatschützern agrarromantische Landschaften idealisiert wurden, die nicht mit dem durch die Moderne hervorgerufenen Wandel vereinbart werden konnten. „Um die Jahrhundertwende ist eine vermehrte Hinwendung zur Landschaft zu verzeichnen, die sich aus der Sorge um die zunehmende Umweltzerstörung

⁸⁸¹ Ebd.

⁸⁸² Bibliographisches Institut & F.A. Brockhaus AG 1998: Stichwort: Romantik. Die romantischen Künstler begegneten innerer Zerrissenheit mit melancholisch-sentimentaler Haltung („Weltschmerz“) oder mit „romantischer Ironie“, in der die Antinomie zwischen Endlichem und Unendlichem Ausdruck fand. (Ebd.).

⁸⁸³ Allinger 1950, S. 15-16. Diese Ansicht teilte auch Paul Schultze-Naumburg in seinem 1922 veröffentlichten Werk ‚Die Gestaltung der Landschaft durch den Menschen‘.

⁸⁸⁴ Ebd., S. 16

⁸⁸⁵ Die Verwendung des Begriffes ‚Heimat‘ ist meist sehr diffus und wenig konkret. Hermann Eris Busse, ein Vertreter des Heimatschutzes in Deutschland, gab seine Definition von Heimat: „Heimat ist Duft, ist Religion, ist Ton und Farbe, Heimat ist Friede und Heimat ist Erde. Heimat ist Gefühl. Dieses Empfinden webt von selber, es webt in jedem Menschen wie das Blut. Wir verspüren diese Regungen selten bewußt, sie sind eben da.“ (Busse 1930, S. 47-54).

entwickelte.⁸⁸⁶ Institutionalisiert wurde diese Angst im Bund Heimatschutz, der seine Aufgabe darin sah, das Erscheinungsbild der Landschaft in ihrer jeweiligen Eigenart zu erhalten.⁸⁸⁷ Da sich jedoch die Veränderungen nicht aufhalten ließen, wurde die Diskrepanz zwischen der Realität und der ersehnten Wirklichkeit immer größer. Während die Futuristen neue Landschaftsideale suchten, die der Moderne entsprachen, suchten die bürgerliche Jugendbewegung, der Bund Heimatschutz und die Landschaftsarchitekten zu Beginn des 20. Jahrhunderts ihre Ideale in der Vergangenheit. Diese Idealisierung kunsthistorischer ‚Landschaften‘ findet sich auch bei bedeutenden Landschaftsarchitekten des 19. Jahrhunderts wie Petzold und Meyer. Auch wenn diese ihre Ausführung auf die Gestaltung von Gärten und Parks bezogen, wurden ihre Ideale von Landschaftsarchitekten dann mit zunehmender Industrialisierung auf die Gestaltung der freien Natur übertragen. Dabei führte die Idealisierung des Ländlichen dazu, daß für die neuen Fragestellungen der Moderne – wie zum Beispiel der Bau von Autobahnen - keine Lösungen gesucht wurden, da die Stadt und das Städtische nicht als ‚Heimat‘ angesehen wurden. Wie im vorangegangenen Kapitel erwähnt, suchte der Berufsstand der Landschaftsarchitekten in den zwanziger Jahren in Deutschland zwar nach neuen Aufgabenfeldern außerhalb der Gartengestaltung, jedoch „war die Zahl derjenigen, die nicht nur Künstler sein wollten, sondern sich zugleich um eine Lösung von sozialen Fragen der Gegenwart bemühten [in den zwanziger Jahren] in der Minderheit.“⁸⁸⁸ Der Autobahnbau wurde nicht als Thema erkannt. Für einige Landschaftsarchitekten dieser Jahre konnte exemplarisch gezeigt werden, daß ihre Idealvorstellungen von ‚Landschaften‘ in agrarromantischen Idealen verhaftet waren, und gleichzeitig versuchten sie, Ideale aus der Gartenkunst auf die Landschaftsgestaltung zu übertragen. Auch wenn Hinweise gefunden werden konnten, daß diese utopischen Landschaftsideale von einem Großteil der Landschaftsarchitekten in Deutschland vor 1933 vertreten wurde, muß diese Vermutung in weiteren Arbeiten im einzelnen noch untersucht werden.

⁸⁸⁶ Kellner 1998, S. 144

⁸⁸⁷ Ebd.

⁸⁸⁸ Ebd., S. 145-146. „Weder ökologische Abhängigkeiten noch soziale Bedürfnisse bestimmen also den Wert der Landschaft und einen sachgerechten Umgang mit ihr, sondern die Beliebigkeit persönlicher Emotionen. Sie setzen nicht nachzuvollziehende Maßstäbe, die einem willkürlichen Wandel in Abhängigkeit persönlicher Befindlichkeit unterworfen sind (...).“ (Kellner 1998, S. 147).

6 Zusammenfassung. Überlegungen zur Verwendung des Begriffes ,Landschaft‘

Am Ausgangspunkt dieser Arbeit stand die Frage, ob und in welcher Form beim Bau der Autobahnen vor 1933 in Deutschland, Frankreich und Italien die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ berücksichtigt wurde.

Die Diskussion um die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ bei steigender Reisegeschwindigkeit wurde erstmals intensiv im Zusammenhang mit dem Bau der Eisenbahnen im 19. Jahrhundert geführt. Ein Rückblick auf diese Zeit leitete die Arbeit ein und sollte die historische Dimension des Untersuchungsthemas verdeutlichen sowie dessen wesentliche Diskussionspunkte aufzeigen, die – in modifizierter Form - ein knappes Jahrhundert später bei der Planung und beim Bau der Autobahnen erneut aufgegriffen wurden. Besondere Aufmerksamkeit wurde dabei dem Aspekt der Geschwindigkeit und der durch ihre Zunahme bedingten Veränderung der Landschaftswahrnehmung gewidmet. Anschließend wurde der italienische Futurismus, dessen Protagonisten ihn selbst als die Kunst der Geschwindigkeit bezeichneten, daraufhin untersucht, ob er neue Darstellungsformen für die veränderte Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ hervorgebracht hat.

Das nachfolgende Kapitel diente dazu, die Bedeutung des Themas „Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ und der Bau von Autobahnen vor 1933“ aufzuzeigen. Dazu wurden zunächst die Auseinandersetzungen um das Automobil und die Nutzung der Landstraßen dargestellt, da die Konflikte bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts in Forderungen nach Autobahnen mündeten. Ausgehend von der These, daß der Symbolgehalt des Autos mit dem der ersten Autobahnen kongruent war, wurde die mit dem Auto zu Beginn des 20. Jahrhunderts verbundene Symbolik von Freiheit und Modernität aufgezeigt. Für den weiteren Untersuchungsverlauf war die Kenntnis dieser Symbolik von Bedeutung, da die vor 1933 geplanten und realisierten Autobahnen in Deutschland, Frankreich und Italien Symbole der Moderne sein sollten. Eine zusammenstellende Übersicht über den Status des Autobahnbaus und der Autobahnplanungen in Deutschland Frankreich und Italien vor 1933 wurde anschließend gegeben. Ebenso ist die internationale Dimension des Autobahnbaus vor 1933 - bis dato fehlte

- dargestellt worden. Hier wurde die Frage aufgeworfen, ob zu diesem frühen Zeitpunkt bei der visionären Überwindung nationalstaatlicher Grenzen auch Konsequenzen für die landschaftliche Gestaltung thematisiert wurden.

Von zentraler Bedeutung war im Rahmen dieser Arbeit die Analyse der Gestaltungselemente der vor 1933 geplanten und realisierten Autobahnen, da von diesen die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ sowohl für die Autofahrer als auch für außenstehende Betrachter betroffen war. Bei den untersuchten Elementen handelte es sich um die Linienführung, den Bau von Autobahnbrücken, die Planung und den Bau von Raststätten und Haltepunkten, das Aufstellen von Streckenreklame sowie die Bepflanzung entlang der Autobahnen. Die Auswirkungen der hohen Reisegeschwindigkeiten auf die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ konnte anschließend anhand zeitgenössischer Reiseberichte und Kommentare dargestellt werden. In diesen Berichten wurden ausschließlich Aussagen zur veränderten Landschaftswahrnehmung seitens der Autofahrer gemacht, wobei zwischen Fahrer und Beifahrer nicht unterschieden wurde.

Schließlich wurde dargestellt, welche Rolle die Landschaftsarchitekten beim Bau und der Planung von Autobahnen vor 1933 übernahmen und welchen Stellenwert ‚Landschaft‘ in diesem Prozeß besaß. Eine mögliche Erklärung für das Desinteresse vieler Landschaftsarchitekten vor 1933 am Autobahnbau und deren Auswirkungen auf die Landschaftsgestaltung konnte in der Diskrepanz zwischen dem Ziel der Autobahnbauer, die Autobahnen als sichtbare Zeichen der Moderne zu gestalten, und den von Landschaftsarchitekten häufig vertretenen agrarromantischen Landschaftsidealen gefunden werden. Da es in Italien und Frankreich den Beruf des Landschaftsarchitekten vor 1933 noch nicht gab, beschränkten sich diese Analysen auf Deutschland. Dabei konnte aufgezeigt werden, daß abgesehen von dem französischen Paysagisten Jean-Claude-Nicolas Forestier, der die Belästigung durch die zunehmende Staubentwicklung für Parkbesucher und Spaziergänger bereits auf dem Internationalen Straßenkongreß AIPCR 1908 in Paris thematisierte, keine weiteren Landschaftsarchitekten vorausschauend die Auswirkungen des Autoverkehrs auch für die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ erkannt haben. Obwohl es zu diesem Zeitpunkt noch keine Freiraumplanung gab, wurden im Zusammenhang mit dem sich entwickelnden Landschafts- und Naturschutz doch bereits um die Jahrhundertwende auch von Gar-

tenarchitekten die vermeintlich negativen Auswirkungen der Industriegesellschaft kritisiert.⁸⁸⁹ Die Industrialisierung und Urbanisierung ablehnend haben sich viele Landschaftsarchitekten der Realität abgewandt und in agrarromantische Landschaftsvorstellungen geflüchtet. In dieser Flucht kann eine Erklärung dafür gesehen werden, daß viele Gartenarchitekten vor 1933 den Autobahnbau und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ nicht als ihr neues Aufgabengebiet erkannten. Diese Tendenz konnte bis zum Ende des Untersuchungszeitraumes bestätigt werden.

Für die Planungen und den Bau von Autobahnen vor 1933 konnte für Deutschland, Frankreich und Italien festgestellt werden, daß die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ oder gar eine vermeintlich landschaftliche Einbindung, wie sie ab 1933 beim Bau der Reichsautobahnen in Deutschland angestrebt wurde⁸⁹⁰, nicht beabsichtigt war.

Ein zentrales Indiz hierfür wird in der durchweg geraden Linienführung der vor 1933 geplanten und realisierten Autobahnen⁸⁹¹ gesehen. Es kann davon ausgegangen werden, daß die Gerade hier nicht nur Ausdruck einer in erster Linie auf Wirtschaftlichkeit bedachten Bauweise war, sondern sie im Straßenbau zum Symbol der Moderne wurde. Die Künstlergruppe der Futuristen betrachtete Geschwindigkeit zu Beginn des 20. Jahrhunderts als wesentliches Symbol der neuen Zeit. In diesem Sinne erkannte Piero Puricelli, der ‚Vater‘ der ersten europäischen Autobahn, eine enge symbolische Verbindung zwischen dem Bau von Autobahnen und dem modernen Lebensgefühl. Nach Puricelli konnte auf den Autobahnen „die Schnelligkeit dem immer rascher pulsierenden Rhythmus (...) des modernen Lebens“⁸⁹² angepaßt werden. Somit wurde die Autobahn zum Symbol der Moderne und sollte als solches gestaltet werden.

Belegt werden konnte diese These vornehmlich durch die Auswertung zeitgenössischer Fotografien und Planungsskizzen, die über Brückenbauten, Rast- und Parkplätze, die Streckenreklame und für die Bepflanzung entlang der Autobahnen vor-

⁸⁸⁹ Vgl. hierzu: Gröning/ Wolschke-Bulmahn 1998, S. 23-34; Wolschke-Bulmahn 1990

⁸⁹⁰ Vgl. Schütz/ Gruber 1996, S. 122-135

⁸⁹¹ Die einzige Ausnahme stellte die 1926 in Frankreich eingeweihte Autoroute du Puy-de-Dôme dar, weil diese mit ihrer Streckenführung dem Verlauf der Eisenbahnlinie folgte, die sie ersetzte. (Vgl. Kapitel 3.3.3).

⁸⁹² Puricelli 1927, S. 3-4

handen waren. Weitere Hinweise darauf, daß die Autobahnen als Symbole der Moderne angesehen wurden, fanden sich in vereinzelt Aussagen, wie derjenigen von Piero Puricelli.⁸⁹³ Unterschiede zwischen den planerischen Auffassungen in Deutschland, Frankreich und Italien konnten dabei nicht festgestellt werden. Ausschlaggebend für die Gestaltung der Autobahnen waren wirtschaftliche Aspekte, daher mußten ästhetische „Forderungen (...) zurücktreten hinter den berechtigten Belangen der Wirtschaft.“⁸⁹⁴ Dies bedeutet jedoch nicht, daß ästhetische Wirkungen des Autobahnbaus auf die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ vor 1933 in Deutschland, Frankreich und Italien nicht bedacht worden wären. Es ging jedoch nicht um den Erhalt alter Landschaftsbilder. Vielmehr waren die Protagonisten des Autobahnbaus sich einig, daß man sich bei „den Entwürfen von Autobahnen von den Begriffen des alten Straßenbaues vollständig frei machen“⁸⁹⁵ mußte.

Ein Beispiel hierfür ist die Verbindung funktionaler Anforderungen an den Autobahnbau mit ästhetischen Gesichtspunkten. Besonders anschaulich lässt sich dieser Aspekt an der Entwicklung des Baustils der Wärrterhäuschen entlang der italienischen Autobahnen aufzeigen. Während die ersten Stationen zu Beginn der zwanziger Jahre in regionalen Baustilen gehalten waren, wurden sie vom Ende der zwanziger Jahre an durchgehend im Stil der modernen Architektur gebaut. Eine solche Hinwendung zum funktionalistischen Baustil konnte gleichfalls für die Autobahnbrücken entlang der italienischen Autostrade wie bei den Unter- und Überführungen an der 1932 eröffneten Autobahn Köln-Bonn festgestellt werden. Auch in Frankreich waren die Bauten für die Autoroute du Nord im Stil der modernen Architektur geplant. Dabei wurde die Funktionalität der Gebäude als Garant für deren Schönheit angesehen. Nach der Theorie des Funktionalismus wird die Erscheinungsform eines Bauwerks allein von seiner Funktion bestimmt und seine Gestaltungselemente – hier die der Autobahnbrücken und Rastplätze – werden entsprechend ihrem Zweck gestaltet. Der italienische Philosoph Benedetto Croce (1866-1952) hat die Theorie des Funktionalismus 1902⁸⁹⁶ für die Architektur beschrieben.⁸⁹⁷ Demnach werden Bauwerke nicht durch Verschönerungen oder Ausschmückungen schön, „sondern

⁸⁹³ Ebd.

⁸⁹⁴ Becker 1929, S. 864

⁸⁹⁵ Uhlfelder 1931, S. 8

⁸⁹⁶ Croce 1902. Vgl. hierzu auch die Definition des Landschaftsbegriffes in Kapitel 1.

⁸⁹⁷ Hauskeller 1992, S. 382

[nur] sofern sie ihren Zweck zum Ausdruck bringen.“⁸⁹⁸ Dieser Anforderung wurde an den vor 1933 gebauten Autobahnen weitestgehend erfüllt. In funktionalistischer Konsequenz wurde an der Autobahn Köln-Bonn, wie auch an den Brücken entlang der italienischen Autostrade auf jede Ausschmückung verzichtet.⁸⁹⁹ Zwar wurden die älteren Wärterhäuschen an den italienischen Autobahnen zunächst im Stil von Wohnhäusern erstellt, und dementsprechend waren sie auch mit Ornamenten geschmückt, da sich diese Bauweise Ende der zwanziger Jahre jedoch änderte, kann davon ausgegangen werden, daß auch zu Beginn des Autobahnbaus keine regionalistischen oder gar vermeintlich heimatlichen Baustile gewählt wurden. Hierfür fanden sich in den Quellen auch keinerlei Hinweise. Es ist daher zu vermuten, daß man aus Mangel an Erfahrung zunächst so baute, wie es in der Region üblich war, diesen Baustil dann im Laufe der Jahre modernisierte. Lediglich beim Bau der 1928 gebauten Station ‚Portici Bellavista‘ an der Autobahn Neapel–Pompeji ist davon auszugehen, daß hier bewußt die Wahl auf eine sogenannte regionaltypische Bauweise fiel. Die Besonderheit dieser Station liegt aber darin, daß sie vom Touring Club Italiano finanziert wurde und dafür sogar ein Architekturwettbewerb ausgelobt wurde. Der gewählte Baustil sollte die Beziehung zur durchfahrenen Region deutlich machen. Bei allen anderen Stationen konnten solche Versuche, eine bewußte Beziehung zwischen der Autobahn und der durchfahrenen ‚Landschaft‘ zu inszenieren, nicht festgestellt werden.

Unter Berücksichtigung der noch geringen Motorisierung der Bevölkerung war es für die Visionäre des Autobahnbaus schwer, ihre Idee durchzusetzen. Damit ist es zu erklären, daß in Deutschland und Frankreich viele Autobahnteilstrecken zwar detailliert ausgearbeitet wurden, jedoch vor 1933 nicht realisiert werden konnten.

Bei den Planungen zu Raststätten und Haltepunkten entlang der Autoroute du Nord in Frankreich scheinen dagegen auch landschaftliche Aspekte mit in die Überlegungen zur Standortwahl eingeflossen zu sein. Vor allem an den vorgesehenen Aussichtspunkten, den ‚Point de vue‘, sollten den Autofahrern besonders schöne Ausblicke in die ‚Landschaft‘ geboten werden. Es war vorgesehen, diese Ausblicke in regelmäßigen Abständen zu inszenieren, und damit wurde – zumindest theoretisch –

⁸⁹⁸ Ebd., S. 387

⁸⁹⁹ Die in Kapitel 4.1.2 erwähnten Keramikbänder sollten den Autofahrern als Orientierungshilfe dienen und widerlegen also diese Aussage nicht.

die Forderung nach einer „véritable stratégie de l'arrêt“⁹⁰⁰ erfüllt, die der Landschaftsarchitekt Bernard Lassus Ende des zwanzigsten Jahrhunderts aufstellte.

Für das Aufstellen und auch die Gestaltung von Reklameplakaten entlang der italienischen Autobahnen waren hauptsächlich wirtschaftliche Gründe ausschlaggebend. Diskussionen, in denen die Wirkung der Streckenreklame auf das Landschaftsbild thematisiert wurden, gab es nur in Deutschland. Dabei stießen die gegensätzlichen Positionen der Heimatschützer und der Werbewirtschaft aufeinander. Da an der Autobahn Köln-Bonn jedoch keine Streckenreklame aufgestellt wurde, hatten diese Auseinandersetzungen keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Gestaltung der Autobahnen vor 1933.

Hinsichtlich der Bepflanzung entlang der Autobahnen konnten funktionale Aspekte, insbesondere in den Planungen von Becker, ausgemacht werden. Becker setzte sich ab Ende der zwanziger Jahre intensiv für die Berücksichtigung landschaftlicher Fragen bei der Gestaltung der Autobahnen ein, wobei er als einziger bereits 1929 konkrete Pflanzvorschläge erarbeitete, die den durch die steigende Motorisierung veränderten Verkehrsbedingungen gerecht werden sollten. Becker versuchte, neue Gestaltungsprinzipien für den Autobahnbau zu entwickeln. So deutlich und vor allem so optimistisch wie Becker hat niemand den durch den Autobahnbau hervorgerufenen Wandel landschaftlicher Ideale gesehen. Becker erkannte im Autobahnbau die Chance, alte Landschaftsideale zu überdenken, womöglich zu verwerfen, um neue entwickeln zu können.⁹⁰¹ Dennoch hat Becker in seinen Entwürfen lediglich die Bepflanzung unmittelbar entlang der Autobahn berücksichtigt, während er keine Visionen von den ‚Landschaften‘ besaß, die zukünftig von den Autobahnen geprägt werden sollten. Solche Visionen entwickelten dagegen die Futuristen schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts, wobei die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ vollkommen durch

⁹⁰⁰ Lassus 1994, S. 43

⁹⁰¹ Ende 1933 verwarf Becker dann jedoch seine eigenen Vorschläge mit dem Argument, die verwendeten Pflanzenarten und Formen seien fremdartig und paßten nicht in das Landschaftsbild. Es ist auffällig, daß er nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten seine bisherige Auffassungen ‚schlagartig‘ änderte. Einen Hinweis darauf, daß sich dieser Wandel unter Umständen auch unter politischem Druck vollzog, liefert die Aussage Beckers, daß der „Führer (...) verlangt [habe], daß das Landschaftsbild durch die Anlage der Bahn [Reichsautobahn] nicht beeinträchtigt wird.“ (Becker 1933, S. 182). Es ist also durchaus möglich, daß - wollte Becker im Amt bleiben - ihm keine andere Wahl blieb, als sich der nun herrschenden offiziellen Haltung, die Autobahnen müßten in das Landschaftsbild eingegliedert werden, anzupassen. Bestätigt werden konnte diese Annahme durch Archivmaterialien des Stadtarchivs in Kassel – ein Großteil der Akten über Becker wurde im zweiten Weltkrieg vernichtet – jedoch nicht.

die Geschwindigkeit des Reisens beeinflußt und verändert wurde. Die Künstler gingen sogar so weit, die Autobahn gleich einem Band auf die ‚Landschaft‘ zu legen, so daß das Verkehrssystem Autobahn zumindest für die Autofahrer nichts mehr mit der sie umgebenden ‚Landschaft‘ zu tun hat.

Es sei an dieser Stelle die Behauptung gewagt, daß eine Anwendung der funktionalistischen Theorie auf das Thema „Autobahnbau und die Berücksichtigung von Landschaft“ in einer klaren Trennung zwischen der Autobahn als einem - funktionalistischen Kriterien entsprechenden - Bauwerk einerseits und der dieses Bauwerk umgebenden ‚Landschaft‘ andererseits bestehen könnte. Eine bewußt getrennte Betrachtung der Autobahn und ihrer Umgebung würde hinsichtlich der Gestaltung dieser Umgebung neue Lösungsansätze bieten. Wird nämlich die ‚Gegend‘ nicht mehr notwendigerweise im gestalterischen Zusammenhang mit der Autobahn gesehen, dann ergeben sich für beide Gestaltungen größere Freiräume - auch für künstlerische Interventionen. Dieses bedeutet nicht, daß bei der Gestaltung der Autobahn die Gegend völlig außer acht gelassen werden sollte (und vice versa); aber ohne einen ‚Bezugszwang‘ könnten sich unter Umständen außergewöhnliche Gestaltungsideen entwickeln, die zur Schaffung neuer ‚Landschaften‘ beitragen würden. Ansätze für solche Gestaltungsideen finden sich an heutigen französischen Autobahnen, wo ‚Landschaften‘ an einigen Punkten bewußt künstlerisch inszeniert werden.⁹⁰² So erhob beispielsweise der französische Künstler und Landschaftsarchitekt Bernard Lassus die Forderung (und er unternahm den Versuch ihrer Realisierung), Landschaftsarchitekten sollten in ihren Gestaltungen nicht allein die visuelle Wahrnehmung, sondern auch die Imagination berücksichtigen. Diese ist, beeinflußt und angeregt durch die Medien Fernsehen und Internet, nach Lassus der ‚Ort‘, in dem noch neue spannende Entdeckungen gemacht werden, während die Erde physisch weitgehend entdeckt ist und kaum noch ‚Überraschungen‘ bietet.⁹⁰³ Auch die Landschaftsarchitekten müssen nach Lassus die veränderten Erlebniswelten der Menschen in ihren Projekten berücksichtigen, um mit Hilfe moderner Gestaltungsmittel deren Phantasie noch anregen zu können.⁹⁰⁴

⁹⁰² Vgl. Autoroutes du Sud de la France 1997

⁹⁰³ Während zum Beispiel die Berichte Alexander von Humboldts über Amerika zu Beginn des 19. Jahrhunderts die Menschen faszinierten, glauben wir heute, auch die entlegensten Winkel der Erde via Fernsehen etc. zu kennen.

⁹⁰⁴ Lassus 1994, S. 81-106

Ein weiterer zentraler Aspekt des Untersuchungsthemas soll mit einem Zitat aus einem Roman von Cees Nooteboom eingeleitet werden: „Der Wagen teilte die Landschaft entzwei und schleuderte sie achtlos hinter sich.“⁹⁰⁵ Es handelt sich um die Berücksichtigung der gesteigerten Reisegeschwindigkeit bei der Wahrnehmung von ‚Landschaft‘. Bereits der Rückblick auf das 19. Jahrhundert und den Bau der Eisenbahnen hatte gezeigt, daß sich die Menschen damals dieses Themas annahmen und einige den ‚Verlust des Details‘ beklagten, andere aber auch das panoramatische Sehen und dadurch gewissermaßen neue ‚Landschaften‘ zu entdecken glaubten. In der Auseinandersetzung um den Bau der Autobahnen tauchten diese Argumente fast unverändert wieder auf. Sie wurden jedoch um eine dritte Position ergänzt, die ich diejenige des ‚Piloten‘ nennen möchte: Der Autofahrer ist entweder so mit dem Steuern seines Fahrzeugs beschäftigt oder in einem ‚Geschwindigkeitsrausch‘ befangen, daß er ‚Landschaft‘ nicht mehr wahrnehmen kann (und möchte). Hier zeigten sich Parallelen zu Kunstwerken der Futuristen und ihrer Glorifizierung der Geschwindigkeit.

Konkrete Hinweise, daß bei den Planungen der Autobahnen vor 1933 der Aspekt der Reisegeschwindigkeit berücksichtigt wurde, haben sich nicht gefunden. Eine Ausnahme stellt lediglich die Gestaltung der Streckenreklame in Italien dar, die entweder bewußt an den Orten plazierte wurde, an denen die Autofahrer gezwungen waren, anzuhalten, oder die durch gezielt große Schriftgrade auch für schnell fahrende Autofahrer lesbar blieb.

Landschaftsarchitekten beteiligten sich vor 1933 weder an der Planung noch an dem Bau von Autobahnen. Ihre einzigen Beiträge bestanden in Appellen zur Mitwirkung am Autobahnbau. Unter anderem rief, obwohl er selbst kein ausgebildeter Landschaftsarchitekt war, Landesoberbaurat Becker bereits vor 1933 die Profession der Landschaftsarchitekten vehement, aber erfolglos zu einer konstruktiven Mitarbeit am Autobahnbau auf. Auch Georg Béla Pniower forderte 1932 in der Zeitschrift ‚Der Gartenarchitekt‘ die Landschaftsarchitekten auf, den Bau von Autobahnen als zukünftiges Aufgabengebiet zu betrachten und sich folglich an den Autobahnplanungen zu beteiligen. Der Großteil seiner Berufskollegen scheint sich zu diesem Zeitpunkt jedoch entweder nicht für den Autobahnbau interessiert zu haben oder kritisierte die

⁹⁰⁵ Nooteboom 1998, S. 46

Gestaltung der Autobahnen als angeblich nicht in das Landschaftsbild passend.

Alwin Seifert bezeichnete dann 1934 die vor 1933 gebauten und geplanten Autobahnen sogar als ‚volksfremd‘.⁹⁰⁶ Zu erwähnen ist, daß an der Auseinandersetzung um den Bau von Autobahnen und deren Auswirkungen auf die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ keine Frauen beteiligt waren. Lediglich auf den AIPCR und C.I.A. Kongressen waren vereinzelt auch Frauen vertreten.

In Anbetracht der Tatsache, daß im Zusammenhang mit dem Bau und der Planung von Autobahnen der Begriff ‚Landschaft‘ sehr selten in Italien, aber auch in Frankreich und Deutschland nur gelegentlich verwendet wurde, obwohl gleichzeitig die Wirkungen des Autobahnbaus auf die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ nicht in allen Fällen unberücksichtigt blieben, wird nachfolgend der Begriff ‚Landschaft‘ einer kritischen Betrachtung unterzogen.

Eine Erklärung für die seltene Verwendung des Begriffes ‚Landschaft‘ kann in dem Umstand gesehen werden, daß die vor 1933 gebauten und geplanten Autobahnen technischen Fortschritt und Moderne symbolisieren sollten – und dieses auch durch ihre Gestaltung zum Ausdruck gebracht wurde. Mit dem Begriff ‚Landschaft‘ wurde und wird hingegen eher das Bewahren von althergebrachten Schönheitsidealen verbunden. 1989 stellte Dagognet die Frage: „Pourquoi ce mot même [Landschaft], qu’ on croyait rangé au répertoire de la nostalgie?“⁹⁰⁷ Es muß kritisch hinterfragt werden, ob der Begriff ‚Landschaft‘ nicht Werte und daraus resultierende Gestaltungsmaßnahmen assoziiert und hervorbringt, die wenig Raum für neue Ideen und Gestaltungsvorschläge belassen. Ein Beispiel hierfür liefert die Auseinandersetzung um

⁹⁰⁶ „Die neuen Fahrbahnen [Autobahnen vor 1933] aber sind volksfremd (...); in der Verachtung, die sie allem Lebendigen zeigen, haben sie Amerikanisches oder Russisches an sich, (...), sind fremd der deutschen Landschaft und fremd der deutschen Seele.“ (Seifert 1934, S. 19). Als groteske Krönung dieser absurden Äußerungen urteilte Seifert, „daß auch die Benutzer dieser nüchternen Fahrflächen fremd werden dem eigentlichen deutschen Volk.“ (Ebd.). Zu dieser absurden Behauptung paßt in ihrer Umkehrung auch die Begründung, mit der der jüdischen Bevölkerung im Dezember 1938 in Deutschland die Fahrerlaubnisse entzogen wurden. So „beleidige ihr Fahren die deutsche Verkehrsgemeinschaft, zumal sie anmaßlicher Weise sogar die von deutschen Arbeiterfäusten gebauten Reichsautostraßen benutzt hätten.“ (Klemperer 1995, S. 442). Nicht genug, daß Seifert die Autobahnen vor 1933 als ‚nicht deutsch‘ erachtete, nein, er betrachtete diese als Zeugnisse eines ‚nicht-deutschen‘ Zeitalters, dem Jahrhundert „der Zerspaltung des Volkes, der Zerspaltung der Seele, der Zerspaltung der Begriffe, (...) der Technisierung, Mechanisierung, Materialisierung, Rationalisierung, Spezialisierung, (...)“ (Ebd., S. 14). Allein durch die Aneinanderreihung dieser Schlagworte glaubte er ‚zu beweisen, daß das letzte Jahrhundert „wahrhaftig kein deutsches Zeitalter war.“ (Ebd.). Mit dem Nationalsozialismus bräche nun endlich das Zeitalter der Ganzheit und damit auch der „Ganzheit der Landschaft“ (ebd.) an.

⁹⁰⁷ „Warum dieses Wort [Landschaft], von dem man glaubt, es ins Repertoire der Nostalgie einordnen zu können?“ (Übers. d. Verf.) (Dagognet 1989, Vorwort).

Beckers ungewöhnliche Pflanzentwürfe, bei der seitens der Landschaftsarchitekten kaum konstruktive Kritik geäußert wurde, sondern immer wieder auf den vermeintlichen Verlust von ‚Landschaft‘ hingewiesen wurde. Wenn also der Begriff ‚Landschaft‘ sich hemmend auf die Kreativität derjenigen auswirkt, die mit der Gestaltung von ‚Umgebungen‘ beschäftigt sind, wäre es nicht besser man verwendete ihn vorläufig nicht mehr? Bertold Brecht hat – und hier sehe ich Parallelen zum Begriff ‚Landschaft‘ – Anfang der dreißiger Jahre gefordert, die Verwendung des Begriffs ‚Kunstwerk‘ zu überdenken: „Ist der Begriff Kunstwerk nicht mehr zu halten (...) dann müssen wir vorsichtig und behutsam, aber unerschrocken diesen Begriff weglassen, wenn wir nicht die Funktion dieses Dinges selber mitliquidieren wollen, denn durch diese Phase muß es hindurch, und zwar ohne Hintersinn, (...) was hier mit ihm geschieht, das wird es von Grund auf ändern, seine Vergangenheit auslöschen, so sehr, daß, wenn der alte Begriff wieder aufgenommen werden würde (...) keine Erinnerung mehr an das Ding durch ihn ausgelöst wird, das er einst bezeichnete.“⁹⁰⁸ Die Radikalität, mit der Brecht die Loslösung von der Vergangenheit forderte, erinnert an diejenige der Futuristen, mit der diese sich von der Tradition befreien wollten, um neue künstlerische Ausdrucksformen zu entwickeln für eine veränderte und hauptsächlich von Geschwindigkeit geprägte Welt. So ergäben sich eventuell neue – auch künstlerisch inspirierte – Gestaltungsansätze, wenn in dem Begriff ‚Landschaft‘ nicht immer die Überzeugung, ‚Altes bewahren‘ zu müssen, mitklingen würde.⁹⁰⁹

⁹⁰⁸ Brecht 1931, S. 301-302

⁹⁰⁹ Ähnliche Überlegungen könnten auch für die Bezeichnung ‚Landschaftsarchitekt‘ angestellt werden, von der schon F.L. Olmsted wenig hielt: „Nous voulons qu’une distinction soit faite entre (...), un jardinier marchand, (...) et un artiste. Et la plantation d’une rue (...) n’est ni l’art paysagiste, ni l’art architectural, ni les deux réunis, à mon avis (...). Si vous êtes tenu de fonder cet art nouveau, vous ne voulez pas d’un vieux nom pour lui. Et par souci de clarté, (...) et de différenciation, vous avez absolument besoin d’une demi-douzaine de mots nouveaux au moins (...).“ („Wir wollen nur, daß eine Unterscheidung gemacht wird (...) zwischen einem Gärtner (...) und einem Künstler. Und das Bepflanzen einer Straße (...) ist weder Landschaftskunst noch architektonische Kunst noch beides zusammen. Wenn Sie verpflichtet sind, die neue Kunst zu benennen, verwenden sie keinen alten Namen für sie. Um der Klarheit (...) und Differenzierung wegen, müssen sie mindestens ein halbes Dutzend neuer Worte verwenden.“) (Übers. d. Verf.) (Olmsted 1865, S. 294-295).

7 Anhang

7.1 Verzeichnis der Abkürzungen

A.A.S.S.	Azienda Autonoma Statale della Strada
A.N.A.S.	Azienda Nazionale Autonoma della Strada
AIPCR	Association Internationale Permanente des Congrès de la Route
ASA	Internationales Amt für Autobahnen
BDGA	Bund Deutscher Gartenarchitekten
BIAR	Bureau Internationale des Autoroutes
BIT	Bureau Internationale du Travail
C.A.R.	Compagnie des Autoroutes
CIA	Congrès Internationales des Autoroutes
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßenwesen e.V.
Hafraba e.V.	Verein zur Vorbereitung der Autostraße Hamburg-Frankfurt-Basel
OIAR	Organisation Internationale des Autoroutes
OIT	Organisation Internationale du Travail
Stufa	Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau
VDG	Verein Deutscher Gartenkünstler

7.2 Liste der genutzten Archive und Bibliotheken

In den mit einem (x) gekennzeichneten Archiven und Bibliotheken waren keine Materialien zum Untersuchungsthema vorhanden. Zur Kritik der Quellenlage vgl. Kap. 6.

7.2.1 Archive und Bibliotheken in Deutschland

Archive

- ADAC Archiv, München
- Archiv der deutschen Jugendbewegung, Witzenhausen (x)
- Archiv der Firma ‚Heilit + Woerner‘ Bau AG, München (x)
- Bayerisches Hauptstaatsarchiv, München (x)
- Bundesarchiv, Koblenz
- Deutsche Verkehrszeitung – Archiv; Hamburg
- Deutsches Museum, München
- Deutsches Technikmuseum, Berlin
- Eco-Archiv, Baunatal (x)
- FGSV-Köln
- Filmarchiv, Berlin (x)
- Geheimes Staatsarchiv, Berlin
- Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Wiesbaden (x)
- Landesmuseum für Technik und Arbeit, Mannheim
- Staatliche Landesbildstelle, Berlin (x)
- Staatsarchiv für München und Oberbayern, München (x)
- Stadtarchiv, Bonn
- Stadtarchiv, Frankfurt a.M.
- Stadtarchiv, Kassel
- Stadtarchiv, Marburg (x)

Bibliotheken

- Humboldt Universität - Bibliothek; Berlin (x)
- Senatsbibliothek, Berlin (x)
- Staats- und UB, Hamburg
- Staatsbibliothek, Berlin
- Kunstbibliothek Preußischer Staatsbesitz, Berlin
- TU- Bibliothek, Berlin
- UB, Kassel
- Universitäts- und Stadtbibliothek, Köln

7.2.2 Archive und Bibliotheken in Italien

Archive

- AIPCR, Comitato nazionale italiano, Rom
- AIPCR, Section international, Paris
- ANAS, Rom
- Archivio Centrale Dello State, Rom
- Archivio Storico dell'istituto Luce, Rom (x)
- Centro Sperimentale di Cinematografia Cineteca Nazionale, Roma (x)
- Scuola Nazionale di Cinema, Cineteca Nazionale, Rom (x)
- Segretaria particolare del Duce, Carteggio ordinario, Rom
- Archiv der ‚Italia Nostra‘, Mailand (x)

Bibliotheken

- Biblioteca Centrale Facolta‘ Ingegneria, Mailand
- Biblioteca Nazionale, Rom
- Biblioteca storica contemporanea, Rom
- Collegio Ingegneri e Architetti, Mailand
- Deutsches Historisches Institut, Rom (x)
- Politecnico Di Milano, Mailand

7.2.3 Archive und Bibliotheken in Frankreich

Archive

- Archiv der AIPCR, Paris
- Archiv des B.I.T., Genf
- Archives départementales, Clermont-Ferrand
- Archives Nationales, Paris (x)
- Cinémathèque Française, Paris (x)

Bibliotheken

- Bibliothèque Nationale, Paris
- Centre d'Etudes et de Recherches sur le développement Internationale, Université d’Auvergne, Clermont-Ferrand
- Ecole National des Ponts et Chaussées, Paris
- Institut Historique Allemand, Paris (x)

7.3 Abbildungsverzeichnis

	Seite
Abb. 1 Neue Verkehrsmittel verändern die Wahrnehmung des Raums (Heude 1927, o.S.)	24
Abb. 2 Die märkische Schweiz vom Schnellzug aus gesehen, 1860 (Anonymus 1860)	33
Abb. 3 Blick aus dem fahrenden Zug, 1862 (Anonymus 1862)	33
Abb. 4 Regen, Dampf, Geschwindigkeit – Die Great Western Eisenbahn, William Turner 1844 (London, National Gallery)	35
Abb. 5 Automobile in corsa, Giacomo Balla, 1913-1914 (Fondation de l’Hermitage 1998, S. 51)	42
Abb. 6 In corsa – erste Version des Mittelbildes ‚Trittico della velocità‘, Gerardo Dottori, 1925 (ebd., S. 123)	44
Abb. 7 Mittelbild des ‚Trittico della velocità‘, Gerardo Dottori, 1926-1927 (ebd.)	46
Abb. 8 Werbeplakat, ca. 1900 (Landesmuseum für Technik und Arbeit 1986, S. 42)	52
Abb. 9 Die Dame und das Auto, 1927 (in: Motor, 7, 1927, in: Glaser 1986b, S. 104)	63
Abb. 10 Die Rennfahrerin Clärenore Stinnes (ebd., S. 120)	64
Abb. 11 Geplante Autobahnen in Deutschland vor 1933 (Verf. 1999)	77
Abb. 12 Realisierte Autobahnen in Deutschland vor 1933 (ebd.)	78
Abb. 13 Deutschlandkarte, 1933 (ebd.)	79
Abb. 14 Piero Puricelli, ca. 1930 (Jelmoni 1984 (unveröffentlicht), S. 21)	82
Abb. 15 Realisierte und im Bau befindliche italienische Autobahnen bis 1933 (Verf. 1933)	87
Abb. 16 Italienkarte, 1933 (ebd.)	88
Abb. 17 Italienisches Autobahnnetz nach den Plänen von Piero Puricelli, 1935 (Kaftan 1955, S. 173)	92
Abb. 18 Autoroute du Puy-de-Dôme, 1926 (Thomas 1930, S. 329)	96
Abb. 19 Geplante Autobahnen in Frankreich vor 1933 (Verf. 1999)	100
Abb. 20 Realisierte Autobahn in Frankreich vor 1933 (ebd.)	101
Abb. 21 Frankreichkarte, 1933 (ebd.)	102
Abb. 22 Autobahnnetz der Compagnie des Autoroutes (C.A.R.) 1933 (Lainé 1932, S. 1-2)	103
Abb. 23 Schema eines europäischen Autobahnnetzes, Genf 1931 (Thomas 1931b, S. 314)	109
Abb. 24 Luftbildaufnahme der Autostrada Milano-Laghi, 1925 (Puricelli 1925a, o.S.)	116
Abb. 25 Autostrada Brescia-Bergamo, 1931 (Alberti 1931b, S. 3)	118

Abb. 26	Ausschnitt der Autobahn Köln-Bonn, Luftbildaufnahme 1932 (Anonymus o.J. (ca. 1932): Bonn in 6 ½ Minuten, o.S.)	119
Abb. 27	Die Autobahn Köln-Bonn aus der Sicht eines Autofahrers, 1932 (Anonymus 1932: Die Kraftwagenstraße Köln-Bonn, 6. August 1932, S. 55)	120
Abb. 28	Autostrade Milano-Laghi. Modell einer Autostraße, ca. 1923 (Puricelli 1925a, o.S.)	122
Abb. 29	Überführung der Hafraba über die Wilhelmshöher Allee in Kassel, Projektvorschlag 1929 (Becker 1929, S. 865)	127
Abb. 30	Die Autoroute du Puy-de-Dôme und die Berge der Dômes Nord, 1926 (Archives départementales – Clermont Ferrand: Postkarte Nr. 1156)	130
Abb. 31	„Autoroutes surélevées“, Projektvorschlag von Hugo Nanni, Mailand 1932 (Zeichnung der Verf. nach den Beschreibungen in: O.I.A.R 1932b, S. 13-14)	132
Abb. 32	Brücke über die Autobahn Köln-Bonn, Luftbildaufnahme 1932 (Anonymus o.J. (ca. 1932): Bonn in 6 ½ Minuten, in: Kölnische Illustrierte Zeitung, o.S.)	137
Abb. 33	Brücke über die Autobahn Köln-Bonn, 1932 (ebd.)	138
Abb. 34	Dreigelenkbogenbrücke der Rheinuferbahn in Höhe des Verteiler- kreises bei Bonn, ca. 1932 (Stadtarchiv Bonn, Bildsammlung, Kraftwagenstraße Köln-Bonn, 4738 b)	139
Abb. 35	Autostrada „Pedemontana“ (Rios da/ Rinelli 1984b, S. 87)	141
Abb. 36	Autobahnbrücke über den Fluß Oglio, ca. 1931 (Bonardi 1931, S. 717)	142
Abb. 37	Autobahnbrücke über den Fluß Adda, ca. 1927 (Rios da/ Rinelli 1984c, S. 61)	144
Abb. 38	Autobahnbrücke über den Fluß Brembo, ca. 1927 (ebd., S. 62)	145
Abb. 39	Brücke über den Bisenzio, ca. 1933 (Rios da/ Rinelli 1984d, S. 91)	146
Abb. 40	Brücke über den Ticino, ca. 1932 (Rios da/ Rinelli 1984f, S. 105)	147
Abb. 41	Unterführung der Autostrada Firenze–Mare, ca. 1933 (Rios da/ Rinelli 1984d, S. 94)	148
Abb. 42	Fußgängerüberführung über die Autobahn Firenze–Mare, ca. 1933 (ebd., S. 95)	149
Abb. 43	Zwischenstation mit Zufahrtsstraße an der Hafraba, Skizze 1931 (Uhlfelder 1931, S. 8)	153
Abb. 44	Plan einer Anfangsstation an der Hafraba, Skizze 1931 (ebd., S. 7)	154
Abb. 45	„Châlet du Péage“ an der Autoroute du Puy-de-Dôme, 1930 (Thomas 1930, S. 329)	155
Abb. 46	Geplanter „Auto-Bahnhof“ an der Autoroute du Nord (Lainé 1931b, S. 3)	156
Abb. 47	Lageplan von Autobahnraststätten, Tankstellen und Aussichtspunk- ten an der Autoroute du Nord, Plan 1931 (ebd.)	158

Abb. 48	Wärterhäuschen an der Autostrada Milano–Laghi, ca. 1925 (Puricelli 1925a, S. 30)	160
Abb. 49	Warteraum eines Wärterhäuschens an der Autostrada Milano–Laghi, ca. 1925 (ebd.)	161
Abb. 50	Station ‚Portici–Bellavista an der Autobahn Napoli–Pompei, ca. 1929 (Bottura 1984 (unveröffentlicht), S. 159)	162
Abb. 51	Wärterhäuschen an der Autobahn Turin–Mailand, ca. 1930 (Bottura 1984, S. 158)	164
Abb. 52	‚Station Venezia‘ an der Autobahn Venedig–Padua, ca. 1933 (Rios da/ Rinelli 1984a, S. 119)	165
Abb. 53	‚Fort mit den Werbetafeln aus der Natur‘, 1910 (in: Naturschutz, 1910, Abb. 6, S. 177)	170
Abb. 54	Streckenreklame an der Autostrada Milano–Laghi (Anonymus (ca. 1928): Autostrada Milano-Laghi, o.S)	176
Abb. 55	Streckenreklame an der Autostrada Turin–Mailand, ca. 1932 (Rios da/ Rinelli 1984f, S. 109)	177
Abb. 56	Streckenreklame an der Autostrada Turin–Mailand, ca. 1932 (ebd., S. 110)	178
Abb. 57	Pflanzentwurf von Becker: Hecke aus Laubgehölzen zur Sicherung der Außenkurve, um 1930 (Anonymus 1930: Kraftverkehr und Straßenbepflanzung, S. 7)	185
Abb. 58	Pflanzentwurf von Becker: ‚Vertikale Quadratpflanzung‘ von Säulenkoniferen im Wechsel mit Thujahecken, um 1930 (ebd., S. 7)	186
Abb. 59	Pflanzentwurf von Becker: Hochwachsende Koniferen jenseits des Straßengrabens, um 1930 (ebd.)	187
Abb. 60	Pflanzentwurf von Becker: Säulenkoniferen in den Außenkurven, um 1930 (ebd., S. 7)	188
Abb. 61	Pflanzentwurf von Becker: Charakteristische ‚Warnpflanze‘ vor einer Kurve, um 1930 (ebd.)	189
Abb. 62	Plakat des Hafraba e.V., 1929 (Hafraba e.V., Aufbau und Satzungen des Hafraba e.V., Frankfurt a.M. 1929, in: Stadtarchiv Kassel, Akte A8.80.22)	193
Abb. 63	Hafraba – Querschnitt, Entwurf 1927 (Bundesministerium für Verkehr–Abt. Straßenbau, Hafraba. Rückblick auf 30 Jahre Autobahnbau, Wiesbaden-Berlin 1962, S. 177)	194
Abb. 64	Hafraba – Querschnitt, Entwurf 1931 (ebd.)	194
Abb. 65	Autostrada Mailand–Turin, 1933 (Kaftan 1933, S. 7)	197
Abb. 66	Autostrada Milano–Laghi. Abfahrt nach Varese, um 1929 (Becker 1929, S. 865)	198
Abb. 67	Autobahn Mailand–Bergamo. Einfahrt nach Bergamo, ca. 1929 (ebd.)	205
Abb. 68	„Wo bleibt der Landschaftsgärtner? Motiv einer italienischen Autobahn“ (Becker 1929, S. 865)	210
Abb. 69	Georg Béla Pniower (1896-1960) (Gocht et al. 1956, S. 155)	216

- Abb. 70 Heroische Landschaft mit Regenbogen, J.A. Koch 1805 (aus: Neidhardt 1977, S. 10) 234
- Abb. 71 Heidelandschaft. Aus der Zeitschrift „Naturschutz“, um 1910 (aus: Gröning/ Wolschke-Bulmahn 1998, S. 28) 235

7.4 Tabellenverzeichnis

	Seite
Tab. 1: Veränderung der Länge des Eisenbahnnetzes (in km) zwischen 1835 und 1875 (Mitchell 1973, S. 791-792)	18
Tab. 2 Beschleunigung der Reisezeiten in Frankreich von 1814 bis 1913 (Heude 1927, o.S.)	22
Tab. 3 Entwicklung der Automobilzahlen (Lkw und Pkw) in Deutschland und in den USA von 1914 bis 1938 (Lafont 1997, S. 7)	68
Tab. 4 Bestehende Autobahnen in Deutschland bis 1933 (Kaftan 1955; Windisch-Hojnaki 1989; Kornrumpf 1990)	71
Tab. 5 Geplante Autobahnen in Deutschland bis 1933 (ebd.)	72
Tab. 6 Bestehende Autobahnen in Italien bis 1933 (Kaftan 1933, S. 2-4; Mangarano/ Pelezzi 1970, S. 129-140)	85
Tab. 7 Bestand an Automobilen und Motorrädern in Italien. Stand 1. Januar 1926 (Landesmuseum für Technik und Arbeit 1986, S. 128)	91
Tab. 8 Die einzige Autobahn in Frankreich vor 1933. Die Autoroute du Puy-de-Dôme (Thomas 1930, S. 328-332)	98
Tab. 9 Die internationalen Straßenkongresse der AIPCR von 1908 bis 1934 (Die Informationen entstammen den Kongreßunterlagen der entsprechenden Jahre aus dem Archiv der AIPCR in Paris und aus Naud 1970, S. 15-28).	107
Tab. 10 Veröffentlichung in den landschaftsarchitektonischen Fachzeitschriften ‚Gartenkunst‘ und ‚Der Deutsche Gartenarchitekt‘ zum Autobahnbau vor 1933	222

7.5 Literaturverzeichnis

- ABÉL, E. 1931: Der Ausbau des italienischen Staatsstraßennetzes, in: Die Verkehrstechnik, 44, 4, H.15, S. 60
- ACHLEITNER, Friedrich (Hg.) 1977a: Die WARE Landschaft. Eine kritische Analyse der Landschaftsbegriffe, Residenz Verlag, Salzburg
- ACHLEITNER, Friedrich 1977b: Landschaft als Lebensraum, in: F. Achleitner (Hg.), Die WARE Landschaft, Salzburg, S. 127-136
- ACHLEITNER, Friedrich 1977c: Über das Verhältnis von Bauen und Landschaft, in: F. Achleitner (Hg.), Die WARE Landschaft, Salzburg, S. 61-82
- ADDAMS, R. 1834: An Account of a peculiar Optical Phenomena seen after having looked at a Moving Body, in: The London and Edinburg Philosophical Magazine and Journal of Science, 5, S. 373-74
- AIPCR 1970: AIPCR-PIARC 1909-1969, Presses des Etablissements Arac imprimeurs à Paris, Paris
- AIPCR 1934: Teilnehmerliste - Deutschland, Bericht über den Verlauf des Kongresses, Universitätsbuchdruckerei Dr. C. Wolf & Sohn, München, S. 343-347
- AIPCR 1927: Visite de l'Autodrome de Monza et des Autostrades Milan-Lacs, Jeudi, 9 septembre 1926, in: AIPCR, V^{ème} Congrès Internationale de la Route. Compte Rendu des Travaux du Congrès, Imprimeries Oberthur, Rennes, Paris, S. 245
- AIPCR 1908: Expérience de goudronnage à la Porte de Maillot. Visite d'un chantier lors du 1er Congrès, Kolloquiumsakten, Paris, in: Archiv der AIPCR
- ALBERS, Gerd 1975: Entwicklungslinien im Städtebau. Ideen, Thesen, Aussagen 1875-1945. Texte und Interpretationen, Bertelsmann Fachverlag, Düsseldorf
- ALBERTI, Giuseppe 1931a: Die neue Autobahn Brescia-Bergamo, in: Hafraba-Mitteilungsblatt, 4, 10, S. 4-5
- ALBERTI, Giuseppe 1931b: L'Autostrada Brescia-Bergamo, Brescia, S. 1-19, in: Archiv des B.I.T., CAT 11 C/ 14
- ALLINGER, Gustav 1950: Der Deutsche Garten. Sein Wesen und seine Schönheit in alter und neuer Zeit, München
- ALLINGER, Gustav 1922: Gartenarchitekten und Landschaftsgärtner, in: Die Gartenwelt 26, 42, S. 429-430
- ANAS 1984: 1924-1935 le Autostrade Della Prima Generazione, Rom (unveröffentlicht)

- ANONYMUS 1999: Die Autobahn, in: Süddeutsche Zeitung, Dienstag 10.8.1999, Nr. 182, S. V2/9
- ANONYMUS 1990: Denkmal des Glaubens. (Autobahnen), in: Der Spiegel, 44, 11, Nr. 45, S. 106-110
- ANONYMUS 1957: Heute vor 25 Jahren eröffnet: Autobahn Bonn-Köln war die erste Europas, in: Kölner Generalanzeiger, 6.8.1957, in: Stadtarchiv Bonn, Ordner 100/410
- ANONYMUS 1936: Die Straßen des Führers. Die Reichsautobahn erschließt unsere Heimatlandschaft, in: Bergisch Land. Beilage zum General Anzeiger der Stadt Wuppertal Nr. 75, 28.3.1936, o.S.
- ANONYMUS 1935: L'opera dell'Azienda Autonoma Statale della Strada al 30 giugno 1934-XII, in: Le Strade, 12, 2, Nr. 2, S. 66-72
- ANONYMUS 1933: Die Kraftwagenstraße Turin-Mailand, in: Die Verkehrstechnik, 14, 7, H. 13, 1933, S. 343
- ANONYMUS 1933: Auswüchse der Außenreklame?, in: Die Reklame, 26, 1, H.2, S. 57-58
- ANONYMUS 1933: Autobahn-Umschau. Einzelheiten des Puricelli-Plans eines europäischen Autobahnnetzes, in: Die Reichsautobahn, 1, 9, S. 15
- ANONYMUS 1933: Die Eröffnung der Kraftwagenstraße Opladen, in: Bergische Post, 28.9.1933, o.S., in: Stadtarchiv Bonn ZA 1000/410
- ANONYMUS 1933: Die Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen e.V. als Nachfolgerin der Hafraba, in: Die Reichsautobahn, 1, 9, S. 8
- ANONYMUS 1932: Die Kraftwagenstraße Köln-Bonn, 6. August 1932, S. 55, Stadtbibliothek Bonn Ie 408
- ANONYMUS 1932: Die Kraftwagenstraße Köln-Bonn, in: Chemnitzer Tageblatt, 14.8.1932, in: Stadtarchiv Bonn ZA 1000/410
- ANONYMUS 1932: Die Kraftwagenstraße Köln-Bonn, in: Düsseldorfer Nachrichten, 13.8.1932, in: Stadtarchiv Bonn ZA 1000/410
- ANONYMUS 1932: Die Kraftwagenstraße Köln-Bonn, in: Oberschlesischer Anzeiger, Ratibor, 13.8.1932, in: Stadtarchiv Bonn ZA 1000/410
- ANONYMUS 1932: Die modernste Autostraße Europas, in: Der Volksfreund, 8.8.1932, in: Stadtarchiv Bonn, Ordner 100/410
- ANONYMUS 1932: Die Autostraße Köln-Bonn, Bonner Zeitung, 19. Juli 1932, in: Stadtarchiv Bonn, ZA 1000/410
- ANONYMUS o.J. (ca. 1932), Die modernste Autostraße Europas, in: Reiseblatt der Münchner Zeitung, in: Stadtarchiv Bonn, Ordner 100/410

- ANONYMUS 1932: Am Samstag fällt das grüne Band, in: Kölner Stadtanzeiger, Nr. 364, 3.8.1932, in: Stadtarchiv Bonn ZA 1000/410
- ANONYMUS 1932: Aussenreklame und Behörden-Unverstand, in: Die Reklame, 25, 1, H.2, S. 48
- ANONYMUS 1932: Autostraßenbau gegen Arbeitslosigkeit, Neue Zürcher Zeitung, 24.4.1932, o.S., in: Archiv des B.I.T., CAT 11D/1/1
- ANONYMUS 1932: Der Autostraßengedanke am Internationalen II. Kongreß in Mailand, Luzerner Neueste Nachrichten, 14.4.1932, o.S., in: Archiv des B.I.T., CAT 11D/1/1
- ANONYMUS 1932: Der zweite Autostraßenkongreß in Mailand, Frankfurter Zeitung, 25.4.1932, o.S., in: Archiv des B.I.T., CAT 11D/1/1
- ANONYMUS 1932: Deutschlands erste ‚Nur-Autostraße‘. Eine technische Sehenswürdigkeit, in: Neues Wiener Journal, Wien, 8.8.1932, in: Stadtarchiv Bonn ZA 1000/410
- ANONYMUS 1932: Die Autostraße Köln-Bonn, in: Bonner Zeitung, 19.7.1932, in: Stadtarchiv Bonn ZA 1000/410
- ANONYMUS 1932: Die Autostraße Köln-Bonn, in: Bonner Zeitung, Nr. 166, 17.7.1932, in: Stadtarchiv Bonn ZA 1000/410
- ANONYMUS 1932: Die absolute Straße. Heute wird die erste deutsche Autostraße (Köln-Bonn) eröffnet, in: Rheinisch-Westfälische Zeitung, 6.8.1932, o.S., in: Stadtarchiv Bonn Ie 408
- ANONYMUS 1932: Eine neue französische Autostraße, in: Verkehrstechnik, 45, 7, H.19, S. 390
- ANONYMUS 1932: Mit hundert und mehr klm. Geschwindigkeit über die neue Autostraße, in: Generalanzeiger Bonn, 16.7.1932, Stadtbibliothek Bonn Ie 408
- ANONYMUS 1932: Eröffnung der modernsten Autostraße Europas. Bonn-Köln in 15 Minuten, 4.8.1932, o.S., in: Stadtarchiv Bonn ZA 1000/410
- ANONYMUS 1932: L'inauguration de la route d'automobiles de Cologne à Bonn, in: L'Avenir Belge Anvers, 13.8.1932, o.S., in: Stadtarchiv Bonn, Ordner 100/410
- ANONYMUS 1932: Zur Eröffnung der Autostraße, in: Deutsche Reichszeitung, Nr. 182, 9.8.1932, in: Stadtarchiv Bonn, Ordner 100/410
- ANONYMUS 1932: Immer voran - Aber in Italien! Eröffnung der Autobahn Turin-Mailand am 25. Oktober 1932 durch S.E. Mussolini, in: Die Autobahn, 5, 12, S. 5

- ANONYMUS o.J. (ca. 1932): Réseau Français d'autoroutes (5000 km), Dossier pour M. Alexandre Varenne, in: Archiv des B.I.T., CAT 6B 7-2-2
- ANONYMUS o.J. (ca. 1932): Bonn in 6 ½ Minuten, in: Kölnische Illustrierte Zeitung, o.S., in: Stadtarchiv Bonn ZA 1000/410
- ANONYMUS o.J. (ca. 1932): Ein Beweis deutschen Aufbauwillens. Autostraße Köln-Bonn vollendet, in: Essener Allgemeine Zeitung, Abendausgabe, o.S., in: Stadtarchiv Bonn, Ordner 100/410
- ANONYMUS o.J. (ca. 1932): Köln-Bonn in 120 Kilometer – pro Stunde, in: Rheinische Illustrierte Zeitung, ohne Datum, o.S., in: Stadtarchiv Bonn ZA 1000/410
- ANONYMUS o.J. (ca. 1932): Köln-Bonn in 6 1/2 Minuten. Die Eröffnung der ersten „Nur-Auto-Straße“ Deutschlands steht bevor, in: Stadtarchiv Bonn, Ordner 100/410
- ANONYMUS 1931: Le Congrès International des Autoroutes confirme les vues et propositions du Directeur du B.I.T., in: L'information Sociale, 10.9.1931, S. 7-9
- ANONYMUS 1931: Tatsachen und Bilder von der Autobahn Bonn-Köln, in: Hafraba-Mitteilungsblatt, 4, 6, S. 4
- ANONYMUS 1931: Von der Arbeit des "Internationalen Amtes für Autobahnen", in: Hafraba-Mitteilungsblatt, 4, 12, S. 5-6
- ANONYMUS 1931, Aussenreklame in Italien, in: Die Reklame, 24, 12, H.2, S. 733-735
- ANONYMUS 1931: Internationaler Autobahn-Kongreß in Genf, in: Hafraba-Mitteilungsblatt, 4, 9, S. 1-2
- ANONYMUS 1930: Azienda Statale della Strada, 13.5.1930, o.S., in: Geheimes Staatsarchiv Berlin, R901 42979, I.W. 212
- ANONYMUS 1930: Sorgen der Kleingärtner im Bonner Norden, im: Bonner General Anzeiger, 22.3.1930, o.S., in: Stadtarchiv Bonn ZA 1000/410
- ANONYMUS 1930: Richtlinien für den Ausbau von Fernverkehrsstraßen, in: Hafraba-Mitteilungsblatt, 3, 10, S. 5-6
- ANONYMUS 1930: Französische Nationale Propaganda, in: Die Reklame, 23, 1, H.2, S. 40-41
- ANONYMUS 1930: Kraftverkehr und Straßenbepflanzung, in: Hafraba-Mitteilungsblatt, 3, 7, 1930, S. 6-8
- ANONYMUS 1929: Bonn-Köln, die erste Autostraße Deutschlands, in: General-Anzeiger Bonn, Nr. 13598, 11.12.1929, o.S., in: Stadtarchiv Bonn, Ordner 100/410

- ANONYMUS 1929: Die Stufa-Tagung in Berlin, in: Die Verkehrstechnik, 10, H.52, S. 901-902
- ANONYMUS 1929: Europas interessanteste Straße. Neue Einzelheiten über die Autostraße Köln-Bonn, in: Kölnische Zeitung, 17.2.1929, o.S., in: Stadtarchiv Bonn, Ordner 100/410
- ANONYMUS 1929: L'Autostrada Bergamo-Brescia, in: Le Strade, 6, 9, S. 200-201
- ANONYMUS 1929: Reichsverkehrsministerium und ‚Hafraba‘, in: Hafraba-Mitteilungsblatt, 2, 1, S. 6-7
- ANONYMUS 1928: Bericht betreffend der Neuordnung des italienischen Straßenwesens, 26.1.1928, S. 1-5, in: Geheimes Staatsarchiv Berlin, R 901 42977, Nr. I/ 90
- ANONYMUS 1928: Istituzione dell'Azienda Autonoma Statale Della Strada, in: Le Strade, 5, 3, S. 54-64
- ANONYMUS o.J. (ca. 1928): Autostrada Milano-Laghi, o.S., in: Archiv des B.I.T., CAT 6 B 7-2-2-2
- ANONYMUS 1927: Eine Fernstraßen-Tagung in Leipzig, in: Die Verkehrstechnik, 40, 1, S. 45
- ANONYMUS 1927: La Réorganisation de Notre Réseau Routier, in: Revue Générale des Routes, 2, 4, S. 119-127
- ANONYMUS 1927: Neuordnung im Bebauungsplan, in: Kölner Stadt-Anzeiger, 29.12.1927, in: Stadtarchiv Bonn, Ordner 100/410
- ANONYMUS 1927: Une conférence sur les Routes Modernes et les Autoroutes à la Société des Ingénieurs civils, in: Revue Générale des Routes, 2, 5, S. 168-170
- ANONYMUS 1927: Neu-Organisation des italienischen Strassen-Wesens, 5.12.1927, S. 1-2, in: Geheimes Staatsarchiv Berlin, R901 42977, Nr. 667
- ANONYMUS 1926: Der Triumph der Reklame über die Landschaft, in: Die Reklame, 19, 9, H.1, S. 808-809
- ANONYMUS 1926: Die Automobilstraße Hamburg-Frankfurt-Mailand, 12.8.1926, o.S. in: Archiv des FGSV, Hafraba I, K/152
- ANONYMUS 1926: Die Bauarbeiten an den Kraftwagenstraßen von Mailand nach den oberitalienischen Seen, in: Zentralblatt der Bauverwaltung, 46, 5, Nr. 19, S. 237
- ANONYMUS 1925: Der Bau einer Versuchsstraße für Kraftwagenverkehr bei Braunschweig, in: Zentralblatt der Bauverwaltung, 45, 10, 1925, S. 121
- ANONYMUS 1925: Die Arbeiten der Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau, in: Verkehrstechnik, 6, 4, H.17, S. 262-263

- ANONYMUS 1925: Kraftwagenstraße Mailand-Turin, in: Zentralblatt der Bauverwaltung, 45, Nr. 38, S. 471-472
- ANONYMUS o.J. (ca. 1925): Mémoire explicatif et justificatif, S.1-6, in: Archives Départementales – Clermont-Ferrand, S 1200
- ANONYMUS 1914: Die Automobilstraße im Grunewald, in: Zeitschrift für und Strassenbau, 31, Nr. 4, S. 94-97
- ANONYMUS 1913: Reklame und Kultur, in: Dürerbund, 46. Flugschrift zur Ausdruckskultur, S. 1-10
- ANONYMUS 1910: Zweiter internationaler Straßenkongreß in Brüssel 1910, in: Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau, 27, Nr. 24, 1910, S. 533-540
- ANONYMUS 1906: Strassen für den Automobilverkehr, in: Zeitschrift für und Strassenbau, 23, Nr. 35, S. 710-711
- ANONYMUS 1904: Heimatschutz, in: Der Kunstwart, 17, 2, H.12, S. 653-657
- ANONYMUS 1904: Zur Regelung des Automobilverkehrs in den Städten und auf dem Lande, in: Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau, 21, Nr. 29, S. 545-547
- ANONYMUS 1902: Strassen für Motorwagen, in: Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau, 19, Nr. 32, S. 521-523
- ANONYMUS 1862: „Blick aus dem fahrenden Zug“, Karikatur, in: Journal amusant, Nr. 350
- ANONYMUS 1860: „Die märkische Schweiz vom Schnellzug aus gesehen“, Karikatur, in: Kladderadatsch, Nr. 37
- ANONYMUS 1830/31: Optical Deception upon the Railroad, in: The Journal of the Royal Institute of Great Britain, 1, S. 600
- ATTALI, Jacques 1982: Histories du Temps, Librairie Arthème Fayard, Paris
- AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE 1997: L'Art au Détour de la Route, Paris
- AVENARIUS, Ferdinand 1909: Reklame und Kultur, Dürerbund, 46. Flugschrift zur ästhetischen Kultur, München 1909
- B.I.A.R.1931: Einladungsschreiben zum I. Congrès International des Autoroutes, Genf, in: Archiv des B.I.T., D 600/ 1000/ 294
- BACHMANN, Klaus 1991: Landschaft. Das zerreißende Netz, in: GEO Wissen Verkehr und Mobilität, S. 86-88
- BADE, Wilfried 1938: Das Auto erobert die Welt, Zeitgeschichte Verlag, Berlin
- BANHAM, Reyner 1990: Die Revolution der Architektur. Theorie und Gestaltung im Ersten Maschinenzeitalter, Friedr. Vieweg & Sohn Verlag, Braunschweig, Wiesbaden

- BANSE, Ewald 1932: Deutsche Landschaft, München
- BAROLI, Marc 1963: Le Train dans la littérature française, Paris
- BAROZZI, Jacques 1992: Guide des 400 jardins publics de Paris, Editions Hervas, Paris
- BARRET, André (Hg.) 1990: Die große Zeit der Eisenbahnen 1832-1914, Augsburg
- BARTOLOMEI DE LA CRUZ, H.G.; EUZÉBY, Alain (Hg.) 1997: Que sais-je? L'Organisation Internationale du Travail (OIT), PUF, Paris
- BARTSCH 1927: Wirtschaftliche Grundsätze für die Trassierung der Autostraße, 1. Sitzung des verkehrswirtschaftlichen Ausschusses der Hafraba, 16.5.1927, Schrift Nr. 6, Frankfurt a.M.
- BASCH, Edgar 1913: Heimatschutz, in: Gartenkunst, 15, 1913, S. 159-63
- BASTIAN, Till 1991: Mobilität: Der Krieg gegen die Zeit, in: Universitas, 46, Nr. 540, Wissenschaftliche Verlagsgesellschaft, Stuttgart, S. 517-525
- BÄTSCHMANN, Oskar 1997: Édouard Manet, Paul Cézanne: Maler des modernen Lebens?, in: Monika Wagner (Hg.): Moderne Kunst 1. Das Funkkolleg zum Verständnis der Gegenwartskunst, S. 135-151
- BÄTSCHMANN, Oskar 1989: Entfernung der Natur. Landschaftsmalerei 1750-1920, Dumont Verlag, Köln
- BAUMGARTH, Christa 1966: Geschichte des Futurismus, Rowohlt Verlag, Reinbek bei Hamburg
- BAYERL, Günter (Hg.) 1994: Umweltgeschichte. Methoden, Themen, Potentiale, Waxmann Verlag, Münster
- BAYERL, Günter (Hg.) 1996: Umweltgeschichte-Methoden, Themen, Potentiale, Cottbuser Studien zur Geschichte von Technik, Arbeit und Umwelt, Bd. 1, Münster
- BEAULIEU, Montagu de 1908: La valeur des bonnes routes, 2^o section, Vortrag Nr.72, Ier Congrès International de la Route, Paris, in: Archiv der AIPCR, Paris. o.S.
- BEBBER, H. 1980: Uhrmacherei, in: H. Glaser (Hg.), Industriekultur in Nürnberg, München
- BECKER 1933: Bepflanzung der Autobahnen ohne Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, in: Gartenkunst, 46, 12, S. 182-185
- BECKER 1932: Bepflanzung von Autobahnen, in: Die Autobahn, 5, 11, S.1-3
- BECKER 1931: Göttingen-Hann.Münden-Kassel, in: Hafraba-Mitteilungsblatt, 4, 2, S. 1-4
- BECKER; Alexander SCHIMMELPFENNIG 1931: Landstraßen ohne Bäume, in: Die Form, 6, 4, S. 150-154

- BECKER 1930: Kraftverkehr und Straßenbepflanzung, in: Hafraba-Mitteilungsblatt, 3, 7, S. 6-8
- BECKER 1929: Die Möglichkeit der Verwendung von Pflanzungen beim Bau neuzeitlicher Autostraßen, in: Die Verkehrstechnik, 42, H. 50, S. 863-867
- BECKER 1927: Bericht des technischen Ausschusses, 2. Sitzung des Verwaltungsrates der Hafraba, 25.5.1927, S. 15-20
- BECKER 1913: Ueber die Schönheit der Straßenbaumpflanzungen, in: Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau, 30, Nr. 20, S. 471-473
- BEHME, Theda 1931: Reklame und Heimatbild, Verlag von J. Neumann-Neudamm, Berlin
- BEHRMANN, H. 1923: Reklame, Berlin
- BENEVOLO, Leonardo 1999: Die Stadt in der europäischen Geschichte, Sonderausgabe, Verlag O. Beck, München
- BENJAMIN, Walter 1977: Das Kunstwerk im Zeitalter seiner technischen Reproduzierbarkeit, (4. Aufl.), Suhrkamp Verlag, Frankfurt a.M.
- BERQUE, Augustin (Hg.) 1994a: Cinq proposition pour une théorie du paysage, Champ Vallon, Seyssel
- BERQUE, Augustin 1994b: Paysage, Milieu, Histoire, in: ders., Cinq proposition pour une théorie du paysage, Paris, S. 13-29
- BERTHO-LAVENIR, Cathérine 1997a: Le voyage: Une expérience d'écriture. La revue du Touring Club de France, in: Daniel Fabre, Par Écrit, Paris, S. 273-297
- BERTHO-LAVENIR, Cathérine 1997b: Normes de comportement et contrôle de l'espace: le Touring Club de Belgique avant 1914, in: Le Mouvement social, Nr. 178, Janvier-Mars, Édition de l'Atelier, Paris, S. 69-87
- BERTHO-LAVENIR, Cathérine 1996: Lutte de classes et d'influence, in: Les Cahiers de médiologie 2, Qu'est-ce qu'une route?, Paris, S. 132
- BERTHO-LAVENIR, Catherine 1992: La Fragmentation de l'espace national en Paysages régionaux 1800-1900, in: Françoise Chenet, Le Paysage et ses Grilles, Paris, S. 29-40
- BIBLIOGRAPHISCHES INSTITUT & F.A. Brockhaus AG, 1998, CD-Rom
- BIERBAUM, Otto Julius 1903: Die Yankeedoodle Fahrt und andere Reise geschichten, München
- BIESE, Alfred 1926: Das Naturgefühl im Wandel der Zeiten, Leipzig
- BILAU-GRUNEWALD, K. 1916: Straße und Verkehr, in: Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau, 31, Nr. 34, S. 584-587
- BISHOP, Charles W. 1971: La France et l'automobile, Editions M.Th.- Génin, Paris

- BOCCIONI, Umberto o.J. (ca. 1913): PSF, S. 30-31, in: Christa Baumgarth 1966: Geschichte des Futurismus, Reinbek bei Hamburg, S. 132-133
- BOCCIONI, Umberto, u.a. 1912: Manifest der Futuristen, in: Der Sturm, 3, Nr. 103, S. 822-824
- BOCCIONI, Umberto 1911: Vortrag über die futuristische Malerei, in: Christa Baumgarth 1966: Geschichte des Futurismus, Reinbek bei Hamburg, S. 71-72
- BOCCIONI, Umberto 1910a: Manifest der futuristischen Maler, in: Christa Baumgarth 1966, Geschichte des Futurismus, Reinbek bei Hamburg, S. 49-52
- BOCCIONI, Umberto, u.a. 1910b: Technisches Manifest der futuristischen Malerei, in: Christa Baumgarth 1966: Geschichte des Futurismus, Reinbek bei Hamburg, S. 181-183
- BOKKEL-HUININK, S.ten 1929: Die Autofernstraße in Holland, in: Hafraba Mitteilungsblatt, 2, 2, S. 4-5
- BONARDI, Italo 1931: L'Autostrada Brescia-Bergamo, in: Le vie d'Italia, 9, S. 715-719
- BORNECQUE, Edouard 1939: Les Autoroutes Nouvelles Dépendance du Domaine Public, in: Revue du Droit public et de la science politique en France et à l'Etranger, Avril-Mai-Juin, Paris
- BORRMANN, Norbert 1989: Paul Schultze-Naumburg 1869-1949, Verlag Richard Bacht GmbH, Essen
- BOTTURA, Nevio 1984: Gli arredi autostradali, in: ANAS, 1924-1935 le Autostrade Della Prima Generazione, Rom (unveröffentlicht), S. 152-163
- BRAUN, Hans-Joachim 1992: Überwindung der Distanz: Beschleunigung und Intesivierung des Verkehrs, in: Wolfgang, König, Propyläen Technik Geschichte, Energiewirtschaft Automatisierung Information, Propyläen Verlag, Berlin, S. 97-126
- BRECHT, Bertold 1959: Der Dreigroschenprozeß, in: Versuche 1-12, Berlin S. 292-300
- BREUER, Joseph 1932: Die rheinische Provinzialverwaltung schenkt uns eine herrliche Autostraße, in: Die Autostraße. Sonderbeilage zur Kölnischen Volkszeitung 6.8.1932, Stadtarchiv Bonn, Ordner 100/40
- BRIX, J. (Hg.) 1931: Jahrbuch für den Straßenbau 1930/31, Richard Pflaum Verlag, München
- BRIX, J. 1931: Der Internationale Straßenbau, in: ders., Jahrbuch für Straßenbau 1930/31, S. 1-20
- BRIX, J. 1925: Zur Frage der Beteiligung Deutschlands am 5. Internationalen Straßenkongress in Mailand, in: Der Straßenbau, 16, 1, S. 54-55

- BRIX, J. 1924: Die Straße der Zukunft, in: Die Verkehrstechnik, 5, 10, H. 44, S. 545-547
- BROCKHAUS 1838: Stichwort Eisenbahn, Bd. 1, Leipzig, S. 1115
- BROCKHAUS 1885: Stichwort. Landschaft, Bd. 10, Leipzig, S. 786-787
- BROWN, David B.; Klaus Albrecht SCHRÖDER 1997: Joseph Mallord William Turner, München-New York
- BRUCH, Rüdiger vom 1998: Kunstwart und Dürerbund, in: Diethart Kerbs; Jürgen Reulecke (Hg.), Handbuch der deutschen Reformbewegungen 1880-1933, Wuppertal, S. 429-449
- BRÜNING, Heinrich 1970: Memoiren 1918-1934, Stuttgart 1970, zit. nach: Erhard Schütz; Eckhard Gruber 1996: Mythos Reichsautobahn, Berlin, S. 14-15
- BUCHWALD, Konrad; Werner LENDHOLT; Konrad MEYER (Hg.) 1963: Festschrift für Heinrich Friedrich Wiepking, in: Beiträge zur Landespflege, Bd. 1, Verlag Eugen Ulmer, Stuttgart
- BUDDENSIEG, Tilmann (Hg.) 1981: Die nützlichen Künste, Quadriga Verlag, Berlin
- BUERBAUM, Josef 1933: Landschaftsgestaltung und -erhaltung, Gartenkunst, 46, 10, S. 159
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR (Hg.) 1962: HAFRABA. Rückblick auf 30 Jahre Autobahnbau, Bau Verlag, Wiesbaden-Berlin
- BURCKHARDT, Lucius 1985: Die Kinder fressen ihre Revolution, Dumont Verlag, Köln
- BURCKHARDT, Lucius 1977: Landschaftsentwicklung und Gesellschaftsstruktur, in: Friedrich Achleitner (Hg.), Die WARE Landschaft, Salzburg, S. 9-15
- BURCKHARDT, Martin 1997: Metamorphosen von Raum und Zeit. Eine Geschichte der Wahrnehmung, Campus Verlag, Frankfurt a.M., New York
- BURKHARD, Manfred 1992: Vor genau 60 Jahren ..., in: Bonner Rundschau, 8.8.1992
- BUSSE, Hermann Eris 1930: Heimatbildung, in: Gesellschaft der Freunde des deutschen Heimatschutzes (Hg.), Der deutsche Heimatschutz, München, S. 47-54
- CARRÀ, Carlo 1913: Die Malerei der Töne, Geräusche und Gerüche, in: Christa Baumgarth 1966: Geschichte des Futurismus, Reinbek bei Hamburg, S. 184-187
- CASSET, y Ortega 1930: Aufgaben unsrer Zeit, in: Manfred Lurker, Wörterbuch der Symbolik, Stuttgart 1991, S. 478
- CASSINONE, H. 1927: Automobilstraßen, in: Der Straßenbau, 17, 2, S. 21-22

- CASSINONE, H. 1926a: Der fünfte Internationale Straßenkongreß in Mailand, in: Verkehrstechnik, 7, 12, H. 51, S. 865-867
- CASSINONE, H. 1926b: Der fünfte Internationale Straßenkongreß in Mailand, in: Verkehrstechnik, 7, 12, H. 50, S. 891- 893
- CASSINONE, H. 1926c: Die dritte internationale Straßenbauausstellung in Mailand im September 1926, in: Verkehrstechnik, 7, 6, 1926, S. 369-370
- CASSINONE, H. 1926d: Die internationalen Straßenkongresse, in: Verkehrstechnik, 7, 9, S. 575-577
- CASSINONE, H. 1925: Der internationale Verkehrskongreß, in: Verkehrstechnik, 6, 2, H. 7, S. 81-84
- CASSINONE, H. 1923: Der vierte internationale Straßenkongreß, in: Die Verkehrstechnik, 4, 11, H. 49, S. 430-432
- CASSINONE, H. 1908: Rückblick auf die Verhandlungen des Straßenkongresses Paris 1908, in: Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau, 25, Nr. 32, S. 671-672
- CAVAILLÉS, Henri 1946: La route Française. Son Histoire. Sa Fonction, étude de Géographie Humaine, Librairie Armand colin, Paris
- CHENET, Françoise 1992: Le Paysage et ses Grilles, L'Harmattan, Paris
- CHILDES 1932: Unemployment and Public Works. Réseau français d'autoroutes, Brief an Herrn Mario Roques, in: Archiv des B.I.T, U15/1/22/2 1932
- CLARÉTIÉ, Jules 1865: Voyages d'un Parisien, Paris, zit. nach: Wolfgang Schivelbusch 1995: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, Frankfurt a.M., S. 59-60
- CLARK, Kenneth 1994: L'art du paysage, Editeur Gérard Monfort, Paris
- COCHET, Patrick 1998: schriftliche Mitteilung vom 9.9.1998, Archives départementales du Puy-de-Dôme, Clermont-Ferrand
- COMMISSION D'ORGANISATION 1909: Avant-Propos, Compte Rendu des Travaux du Congrès, Ier Congrès International de la Route, Paris, in: Archiv der AIPCR
- COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE CLERMONT-FERRAND ET DU PUY DE DÔME 1925: Projet de Route carrossable du Bois des Charmes au Sommet du Puy de Dôme, Clermont-Ferrand, S. 1-13, in: Archives départementales Clermont-Ferrand, S 1200
- CONAN, Michel 1979: René-Louis de Girardin. De la composition des paysages, Édition des Champs Urbains, Paris

- CONSEIL GÉNÉRAL 1930: Cahier des charges, Tracé et construction de la Route, Article 2, Session de Septembre, Clermont Ferrand, o.S., in: Archiv départementales Clermont Ferrand
- CZECH, Erich 1981: Ich heiÙe Stinnes und fahre im Auto um die Erde. Interview mit dem „modernsten Mädhentypus“, in: Michael Kuball; Clärenore Söderström (Hg.): Söderströms Photo-Tagebuch. 1927-1929. Die erste Autofahrt einer Frau im die Welt, Frankfurt a.M., S. 30
- DIRKS, Walter 1938: Das Dreieck auf der Autobahn, in: Frankfurter Zeitung, Nr. 631/632, 11.12.1938, o.S., in: Stadtarchiv Bonn, Ordner 100/410
- DAGOGNET, François (Hg.) 1981: Mort du paysage? Philosophie et esthétique du paysage, Champ Vallon, Seyssel
- D'ANNUNZIO, Gabriele 1989: Vielleicht - vielleicht auch nicht, (1. Aufl. Mailand 1910), Matthes u. Seitz, München
- DÄUMEL, Gerd 1963: Gustav Vorherr und die Landesverschönerung in Bayern, in: Konrad Buchwald; Werner Lendholt; Konrad Meyer (Hg.): Festschrift für Heinrich Friedrich Wiepking, S. 332-376
- DÄUMEL, Gerd 1969: Zur Terminologie: Fach- und Berufsbezeichnungen, in: Das Gartenamt, 18, 5, S. 204-208
- DÉPARTEMENT DU PUY DE DÔME CONSEIL GÉNÉRAL 1930: Création d'une route pour les Automobiles entre le Bois de Charme et le Sommet du Puy de Dôme, Clermont Ferrand, Session de Septembre, S. 1-29, in: Archives Départementales Clermont-Ferrand, S 1200
- DESCOMBES, L'arbre et la route, Rapport 42, 1er Congrès International de la Route, Imprimerie Générale LaHure, Paris 1908, S. 1-4
- DEUTSCHER WERKBUND 1986: Schock und Schöpfung. Jugendästhetik im 20. Jahrhundert, Hermann Luchterhand Verlag, Darmstadt, Neuwied
- DICKENS, Charles 1974: Dombey and Son, München
- DIENEL, Hans-Luidger 1992: Herrschaft über die Natur? Naturvorstellungen deutscher Ingenieure 1871-1914, Stuttgart
- DIERKSMEIER, Theo o.J.: Eröffnung der modernsten Autostraße Europas, in: Stadtarchiv Bonn, Ordner 100/410
- DIESEL, Eugen 1941: Autoreise (1905), Leipzig
- DINNEBIER, Antonia 1998: Nicht von gestern - Kulturlandschaft zwischen Schutz und Wandel, Stadt und Grün, 47, 9, S. 634-640
- DINNEBIER, Antonia 1996: Die Innenwelt der Außenwelt. Die schöne "Landschaft" als gesellschaftstheoretisches Problem, Schriftenreihe im FB 7, Landschaftsentwicklung und Umweltforschung, TU Berlin, Nr. 100, Berlin

- EBNER, A. 1924: Das Recht der Verkehrsreklame, in: *Die Reklame*, 17, 9
Sonderheft Verkehrs-Reklame, S. 617- 620
- EDELMANN, Heidrun 1989: Vom Luxusgut zum Gebrauchsgegenstand. Die
Geschichte der Verbreitung von Personenkraftwagen in Deutschland,
Schriftenreihe des Verbandes der Automobilindustrie e.V. (VDA), Nr. 60,
Frankfurt a.M.
- EICHLER, G. 1929: Gestaltung von Automobilstraßen, in: *Der Straßenbau*, 20; Nr.
20, S. 318-319
- EISENBAHNJAHR AUSSTELLUNGS-gmbH (Hg.) 1985: Zug der Zeit-Zeit der
Züge, Nürnberg
- ELTZ, Johanna 1986: Der italienische Futurismus in Deutschland 1912-1922,
Lehrstuhl für Kunstgeschichte und Aufbaustudium Denkmalpflege der Uni
Bamberg, Selbstverlag, Bamberg
- ENDELL, August 1914: Die Strasse als künstlerisches Gebilde, in: *Der Verkehr*.
Jahrbuch des Deutschen Werkbundes 1914, Verlag Eugen Diederichs, Jena,
S. 18-23
- ENGELHARDT, W. v. 1921: Unter welchen Voraussetzungen und Bedingungen
dient der Baum am Besten der Schönheit des Straßenbildes?, in: *Gartenkunst*,
24, S. 79-81 u. S. 89-96
- ENGLÄNDER, H. 1917: Über die Entstehung landschaftlicher Stimmung, in: *Der
Naturfreund*, 21, S. 27-29
- ERDMÜLLER, Andreas; Thomas WILHELM 1998: Argumentieren sicher - treffend
- überzeugend, wrs Verlag, Planegg
- EULEMANN, H. 1933: Außenreklame, in: *Die deutsche Werbung*, 26, 11, Nr.
19/20, S. 636-639
- EUTING, W. 1931: Der VI. Internationale Straßenkongreß in Washington 1930 und
seine Bedeutung für Deutschland, in: Brix J. (Hg.), *Jahrbuch für den
Straßenbau* 1930/31, S. 21-29
- EVERLING, E. 1932: Autobahn und Reisegeschwindigkeit, in: *Die Autobahn*, 5, 12,
S. 4
- FABRE, Daniel 1997: *Par Écrit*, Editions Maison des sciences de l'homme, Paris
- FEHLMANN 1932: Die plankreuzungsfreie Kraftwagenstraße Köln-Bonn, in: *die
Verkehrstechnik*, 13, 7, H. 17, S. 496-498
- FEHLMANN 1932: Kraftwagenstraße Köln-Bonn. Verkehrstechnische Vorzüge, in:
Kölnische Zeitung, 8.8.1932, in: *Stadtarchiv Bonn*, Ordner 100/410

- FIEBIG, Irma 1932: Erste Straße der Erholung. Die Weekend-Autostraße Köln-Bonn. Modernster Verkehrsweg Europas, in: General Anzeiger Stettin, 5.8.1932, o.S., in: Archiv des FGSV, Ea 1025 (3)
- FILEK, Egid 1926: Der Mensch und die Landschaft, in: Der Naturfreund, 30, S. 18-22
- FILEK, Egid 1926: Landschaft und Bauwerk, in: Der Naturfreund, 30, S. 96-100
- FILEK, James J. 1975: The Car Culture, MIT Press, Cambridge MA
- FISCHER, P.D. 1895: Betrachtungen eines in Deutschland reisenden Deutschen, Verlag Julius Springer, Berlin
- FLINK, J.J. 1975: The Car Culture, MIT Press, Cambridge MA
- FONDATION DE L'HERMITAGE 1998: Futurisme. L'Italie face à la modernité 1909-1944, 10. Juli – 11. Oktober 1998, Lausanne
- FONLLADOSA 1939: Les plantations des routes nationales, in: La Route, Nr. 78, S. 69-74
- FORESTIER, Jean-Claude-Nicolas 1906: Grandes Villes et systèmes de parcs, in: Jean-Pierre Le Dantec 1998: Jardins et Paysages, Paris, S. 361-362
- FORESTIER, Jean-Claude-Nicolas 1908: Imprégnation des Chaussées à l'aide d'arrosages aux huils goudronneuses au bitumineuses, Rapport 44, Ier Congrès International de la Route, Imprimerie Générale LaHure, Paris 1908
- FORESTIER, Jean-Claude-Nicolas 1920: Jardins, carnets et dessins', Paris
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR DAS STRASSENWESEN e.V. (Hg.) 1956: Das Schrifttum über die deutschen, Ferd. Dümmlers Verlag, Bonn, Hannover, Stuttgart
- FRANCKEN, Ferdinand 1932: Kraftwagenstraße Köln-Bonn, Sonderbeilage zur Kölnischen Volkszeitung vom 6.8.1932, o.S., in: Stadtarchiv Bonn ZA 1000/410
- FRANÇOIS, Etienne; Hannes SIEGRIST; Jakob VOGEL (Hg.) o.J. (ca. 1992): Nation und Emotion. Deutschland und Frankreich im Vergleich, 19. und 20. Jahrhundert, Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen
- FRANZ, W. 1925: Das Plakat im Dienste der Verkehrswerbung, in: Die Reklame, 18, 10, S. 1149-1150
- FREY, Iean R. 1930: Verkehr und Betrieb der italienischen Autostraßen, in: die Verkehrstechnik, 43, 1, H. 21, S. 83
- FREY, Iean R. 1915: Verkehrs- und Übungsstraße für Kraftwagen von Berlin nach Potsdam, in: Zentralblatt für Bauverwaltung, 35, Nr. 92, S. 605-606
- FRITZ 1925: Brief an den Landeshauptman der Rheinprovinz vom 3.8.1925, in: Stadtarchiv Aachen, OB 133-15, Bd. 1

- FRONDAIE, Pierre 1925: L'Homme à l'Hispano, Edition Fauret, Paris
- FUNK, Hans 1933: Zur Streckenreklame, in: Die Reklame, 26, 5, H. 1, 1933, S. 281
- FUNK, Hans 1926: Das Kunststraßenwesen, Martin Boerner Verlagsbuchhandlung, Halle
- FUSTIER, Pierre 1972: L'Homme et les Routes, Editions A. et J. Picard, Paris
- GAGE, John 1972: Turner. Rain, Steam and Speed, London
- GAIL, Otto Willi 1931: Auf die Straße losgelassen, in: Hafraba-Mitteilungsblatt, 4, 4, S. 4-5
- GASTINEAU, Benjamin 1861: La vie en chemin de fer, Paris
- GENERALINSPEKTOR FÜR DAS DEUTSCHE STRAßENWESEN 1938: Fünf Jahre Arbeit an den Straßen Adolf Hitlers, Volk und Reich Verlag, Berlin
- GESELLSCHAFT DER FREUNDE DES DEUTSCHEN HEIMATSCHUTZES (Hg.) 1930: Der Deutsche Heimatschutz, München
- GLASER, H. (Hg.) 1980: Industriekultur in Nürnberg, München
- GLÄSER, H. H. 1987: Via Strata. Roman der Straße. Die durchaus persönlich gesehene Geschichte des Strassenbaus von den Anfängen bis zur Autobahn, Pfriemer Verlag, Wiesbaden
- GLASER, Hermann 1986a: Spießler-Ideologie – Von der Zerstörung des deutschen Geistes im 19. und 20. Jahrhundert und dem Anfang des Nationalsozialismus, Frankfurt am Main
- GLASER, Hermann 1986b: Das Automobil. Eine Kulturgeschichte in Bildern, Verlag C.H. Beck, München
- GOCHT, Henry et al. (Hg.) 1956: Berliner Forschung und Lehre in den Landwirtschaftswissenschaften, Berlin
- GOFF, Jacques le 1999: Europa bauen, in: Leonardo Benevolo, Die Stadt in der europäischen Geschichte, München, S. 7-8
- GOLDER 1933: Das Autobahn-Netz - die Grundlage deutscher Verkehrseinheit, in: Die Autobahn, 6, 7, S. 6-7
- GOLDER-WETZLAR 1930: Der Weiterausbau der Hafraba-Idee, in: Hafraba-Mitteilungsblatt, 3, 2, S. 1-3
- GÖNER, Herbert 1932: Finanzierung der Autobahnen, in: Die Autobahn, 5, 2, S. 2-4
- GOTHEIN, Marie Luise 1926: Geschichte der Gartenkunst, Bd. 1/ 2, Eugen Diedrichs Verlag, Jena
- GRAHAME, Thomas 1834: A Treatise on Internal Intercourse and Communication in Civilized States, London

- GRÖNING, Gert; Uwe SCHNEIDER 1999: Die Heide in Park und Garten. Zur Geschichte und Bedeutung des Heidemotivs in der Gartenkultur, Grüne Reihe Bd. 19, Wernersche Verlagsgesellschaft, Worms
- GRÖNING, Gert 1998: Die Suche nach der „Landschaftsmitte“, in: Kursbuch, 3, H. 131, Berlin, S. 55-69
- GRÖNING, Gert; Joachim WOLSCHKE-BULMAHN 1998: Landschafts- und Naturschutz, in: Diethart Kerbs; Jürgen Reulecke (Hg.): Handbuch der deutschen Reformbewegungen 1880-1933, Wuppertal, S. 23-34
- GRÖNING, Gert 1997: Einige Besonderheiten des Freiraumangebots in Montréal, in: Stadt und Grün, 46, 12, S. 899-905
- GRÖNING, Gert; Joachim WOLSCHKE-BULMAHN 1997: Grüne Biographien, Biographisches Handbuch zur Landschaftsarchitektur des 20. Jahrhunderts in Deutschland, Patzer Verlag, Berlin-Hannover
- GRÖNING, Gert 1996: Anmerkungen zu Gustav Vorherr's Idee der Landesverschönerung, in: Günter Bayerl (Hg), Umweltgeschichte-Methoden, Themen, Potentiale, Cottbuser Studien zur Geschichte von Technik, Arbeit und Umwelt, Bd. 1, Münster, S. 159-186
- GRÖNING, Gert; Ulfert HERLYN (Hg.) 1996: Landschaftswahrnehmung und Landschaftserfahrung, in: Arbeiten zur sozialwissenschaftlich orientierten Freiraumplanung, Bd. 10, LIT Verlag, Münster
- GRÖNING, Gert 1992: Wir sind alle "Landschafter", in: Das Gartenamt, 46, 2, S. 113-115
- GRÖNING, Gert; Joachim WOLSCHKE-BULMAHN 1988: 1913-1988. 75 Jahre Bund Deutscher Landschafts-Architekten BDLA. Teil 1 Zur Entwicklung der Interessenverbände der Gartenarchitekten in der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus, Köllen Druck + Verlag GmbH, Bonn
- GRÖNING, Gert; Joachim WOLSCHKE-BULMAHN 1987: Die Liebe zur Landschaft. Der Drang nach Osten, Teil III, in: Arbeiten zur sozialwissenschaftlich orientierten Freiraumplanung, Bd. 9, Minerva Publikation, München
- GRÖNING, Gert; Joachim WOLSCHKE-BULMAHN 1986a: Der „Bund Deutscher Gartenarchitekten“ und der „Verband Deutscher Gartenarchitekten“, Teil 1, in: Das Gartenamt, 35, 4, S. 201-223
- GRÖNING, Gert; Joachim WOLSCHKE-BULMAHN 1986b: Der „Bund Deutscher Gartenarchitekten“ und der „Verband Deutscher Gartenarchitekten“, Teil 2, in: Das Gartenamt, 35, 5, S. 275-285

- GRÖNING, Gert; Joachim WOLSCHKE-BULMAHN 1986c: Zum 90. Geburtstag des Gartenarchitekten Georg Béla Pniower, in: *Das Gartenamt*, 35, 12, S. 735-743
- GRÖNING, Gert; Joachim WOLSCHKE 1985: Zur Entwicklung und Unterdrückung freiraumplanerischer Ansätze in der Weimarer Republik, in: *Das Gartenamt*, 34, 6, S. 443-458
- GRÖNING, Gert; Joachim WOLSCHKE-BULMAHN 1984: Regionalistische Freiraumgestaltung als Ausdruck autoritären Gesellschaftsverständnisses? - Ein historischer Versuch, in: *Kritische Berichte*, 12, 1, S. 5-46
- GROSSJAHN 1932a: Der Beginn einer neuen Epoche in Deutschland! Verkehrspolitische und technische Einzelheiten, in: *Die Autobahn*, 5, 8, S.1-5
- GROSSJAHN 1932b: Die Kraftwagenstraße Köln-Bonn, in: *Deutsche Bauzeitung*, 10.8.1932, S. 653-658
- GUILLERME, André 1996: Chemins, routes, autoroutes, in: *Les Cahiers de médiologie* 2, S. 117-129
- GUSKI, Rainer 1989: *Wahrnehmung*, Verlag W. Kohlhammer, Stuttgart, Berlin, Köln
- HAAF, Günter 1991: Unser Drang nach Mobilität gefährdet Stadt und Land. Von der Freiheit des Fahrens, in: *GEO Wissen, Verkehr und Mobilität*, S. 24-27
- HAFRABA e.V. 1929: *Aufbau und Satzungen des Hafraba e.V.*, Frankfurt a. M., in: *Stadtarchiv Kassel, Akte A8.80.22*
- HAGEN, R. 1886: Die erste deutsche Eisenbahn mit Dampfbetrieb zwischen Nürnberg und Fürth. Ein Beitrag zur Kulturgeschichte des 19. Jahrhunderts, Nürnberg, S. 45-46
- HAHN, Jürgen 1983: 50 Jahre Autobahnen in Deutschland, in: *Straße und Autobahn*, 34, 1, S. 1-4
- HARD, Gerhard 1992: Konfusionen und Paradoxien, in: *Garten + Landschaft*, 102, 1, S. 13-18
- HARD, Gerhard 1991: Landschaft als professionelles Idol, in: *Garten + Landschaft*, 101, 3, S. 13-17
- HARD, Gerhard; Adelheid GLIEDNER 1977: Wort und Begriff Landschaft anno 1976, in: Friedrich Achleitner (Hg.), *Die WARE Landschaft*, Salzburg, S.16-24
- HAUS, Andreas 1981: *Impressionismus - Industrialisierung des Sehens*, VdI Kolloquium anlässlich der Ausstellung ‚Die nützlichen Künste‘, Berlin
- HAUSKELLER, Michael (Hg.) 1994: *Was das Schöne sei. Klassische Texte von Platon bis Adorno*, dtv Verlag, München

- HECKER, Ulrich 1995: BLV Handbuch. Bäume und Sträucher, BLV Verlagsgesellschaft, München
- HECKMANN Ingrid; Luisa LIMIDO; Ana L. PIATTI 1996: Ausbildung in Frankreich, in: Garten + Landschaft, 106, 4, S. 58-63
- HECKMANN-STROHKARK, Ingrid 1999: Der Traum von einer europäischen Gemeinschaft. Die Internationalen Autobahnkongresse 1931 und 1932, in: Heller, Martin; Andreas Volk (Hg.), Die Schweizer Autobahn, Zürich, S. 22-34
- HEICKE, Carl 1922: Von der Erhaltung landschaftlicher Schönheit, in: Gartenkunst, 25, S. 96
- HEICKE, Carl 1921: Wasserstraßen und Landschaft, in: Gartenkunst, 24, S. 2
- HEILIG, Wilhelm 1931: Die Verkehrsstraße. Das Problem für Landschaft und Stadt, Berlin
- HEILMANN 1927: Der Plan einer Kraftwagenbahn Leipzig-Halle, in: Die Verkehrstechnik, 40, 7, H. 30, S. 505-509
- HEINE, Heinrich 1974: Lutetia, Bd. 11, Akademie Verlag, Berlin
- HEINEKAMP 1932: Kraftwagenstrasse Köln-Bonn, in: Kölnische Zeitung, 8.8.1932, o.S., in: Stadtarchiv Bonn 434/34
- HELLER, Martin; Andreas Volk (Hg.) 1999: Die Schweizer Autobahn, 6. März – 9. Mai 1999, Edition Museum für Gestaltung, Zürich, S. 22-34
- HEMPEL, R. 1930: Heimatschutz und Landschaftsbild im Spiegel des Naturgeschehens, in: Gartenkunst, 43, 10, S. 170-172
- HEMPEL, R. 1933: Von der Pflege der landschaftlichen Schönheit bei der Anlage von Wasserstraßen, in: Gartenkunst, 46, S. 66
- HENNEKING 1925: Die Gründung der Studiengesellschaft für Kraftwagenstraßenbau und ihre Aufgaben, in: Zentralblatt der Bauverwaltung, 45, 9, S.102-103
- HENNIG, Christoph 1998: Der Mythos des Tourismus, in: Die Zeit, Nr. 27, 25. Juni 1998, S. 47
- HENNING 1927: Zur Technik des Baues der Automobilstraßen, in: Der Straßenbau, 18, Nr. 33, S. 567-569
- HERTWECK, Frank 1999: 100 Wörter des Jahrhunderts. Autobahn, in: Süddeutsche Zeitung, Nr. 20, 26. Januar 1999, S. 15
- HESSE, Eva o.J. (1991): Die Achse Avantgarde-Faschismus, Verlag Die Arche, Zürich
- HEUDE, H. 1927: Les Voies Terrestres, Librairie Polytechnique Ch. Béranger, Paris, Liège

- HOFFMANN, Walter 1930: Die Hafrabastraße als mitteleuropäisches Problem in Bezug auf Verkehr und Wirtschaft, in: Hafraba-Mitteilungsblatt, 3, 11, S. 1-3
- HORN, Justus 1931: Autobahn und Industrie. Autobahnen bringen Rationalisierung der Wirtschaft, in: Hafraba-Mitteilungsblatt, 4, 7, S.1-2
- HOULET, Jacques 1996: Eléments pour une théorie du paysage autoroutier, Autoroutes du Sud de la France, Paris
- HÜGLI, Anton; Poul LÜBCKE 1991: Philosophielexikon, Rowohlt Verlag, Reinbek bei Hamburg
- HÜSTER, H. 1928: Hafraba und Wilhelmshöhe, in: Kasseler Post, 10.2.1928, in: Stadtarchiv Kassel A8.80.22
- ISSALY, Alfred 1938: Il faut des Autoroutes à la France, Editions Pierre Tinsé, Paris 1938
- ITALIA NOSTRA 1995: 1955-1995. Quarant'anni a difesa del ‚Bel Paese‘, Torre Boldone
- JACKSON 1908: Straßen- und Wegebau. Die Aufgaben des modernen Straßenbaues gegenüber dem Kraftwagenverkehr in Stadt und Land, in: Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau, Nr. 17, S. 351-354
- JAEGER, Hermann 1877: Lehrbuch der Gartenkunst, Leipzig
- JELMONI, Francesco Aimone 1984: Piero Puricelli, in: ANAS, 1924-1935 le Autostrade Della Prima Generazione, Rom (unveröffentlicht), S. 20-23
- KAFTAN, Kurt 1955: Der Kampf um die Autobahnen. Geschichte und Entwicklung des Autobahngedankens in Deutschland von 1907-1935 unter Berücksichtigung ähnlicher Pläne und Bestrebungen im übrigen Europa, Wigankow Verlag, Berlin
- KAFTAN, Kurt 1938: Welt-Straßenwesen 1938, Otto Elsner Verlagsgesellschaft, Berlin
- KAFTAN, Kurt 1936: Europa braucht Autobahnen. Vorschläge und Entwürfe zur Erbauung nationaler Autobahnnetze als Ausgangspunkte zur Errichtung eines europäischen Autobahnnetzes, Reichssportverlag, Berlin
- KAFTAN, Kurt 1933: Italien, das erste Land der Autobahnen, in: Die Reichsautobahn, 1, 11, S. 2-4
- KAFTAN, Kurt 1932: Europa wird kleiner durch Autobahnen!, in: Die Autobahn, 5, 10, S. 3
- KAMMERER, Friedrich 1909: Zur Geschichte des Landschaftsgefühls im frühen achtzehnten Jahrhundert, Berlin
- KASTL, J. 1953: Entwicklung der Straßenbautechnik, Berlin

- KEIL, Ewald 1931: Kraftwagen und Fremdenverkehr, in: Hafraba-Mitteilungsblatt, 4, 3, S. 4-5
- KELLNER, Ursula 1998: Heinrich Friedrich Wiepking (1891-1973). Leben, Lehre und Werk, Dissertation an der Universität Hannover, Hannover
- KERBS, Diethart; Jürgen REULECKE (Hg.) 1998: Handbuch der deutschen Reformbewegungen 1880-1933, Peter Hammer Verlag, Wuppertal
- KERNER, Justinus 1852: Der letzte Blütenstrauß, Stuttgart u. Tübingen
- KLAGES, Ludwig 1913: Eine Klage über die Zerstörung der Landschaft, Rede auf dem Hohen Meißner, in: Oskar Bätschmann 1989: Entfernung der Natur. Landschaftsmalerei 1750 - 1920, Köln, S. 346-348
- KLEMPERER, Viktor 1995: Ich will Zeugnis ablegen bis zum letzten. Tagebücher 1933-1941, Bd. I + II, 1. Aufl., Aufbau Verlag, Berlin
- KLENKE, Dietmar 1994: Das automobiler Zeitalter, in: Günter Bayerl (Hg.), Umweltgeschichte. Methoden, Themen, Potentiale, Münster, S. 267-281
- KLOSE, H. 1922: Dem ‚Naturschutz‘ zum Geleit, in: Naturschutz, 1, S. 2
- KLUETING, Edeltraud 1998: Heimatschutz, in: Diethart Kerbs; Jürgen Reulecke (Hg.), Handbuch der deutschen Reformbewegungen 1880-1933, Wuppertal, S. 47-57
- KLUETING, Edeltraud 1991: Antimodernismus und Reform, Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt
- KNAUT, Andreas 1992: Zurück zur Natur. Landschafts- und Heimatschutz im wilhelminischen Zeitalter, Dissertation, ABN-Verlag, Bonn
- KOEPPNER, Robert 1931: Gedanken zur Zeit!, in: Der Deutsche Gartenarchitekt, 8, 3, S. 25-27
- KOHLER, Ivo 1968: Wahrnehmung, in: R. Meili, H. Rohracker, Lehrbuch der experimentellen Psychologie, Bern, Stuttgart, S. 57-114
- KÖNIG, Wolfgang 1992: Der Drang zur individuellen Mobilität, in: König, W. (Hg), Propyläen Technik Geschichte, Energiewirtschaft Automatisierung Information, Berlin, S. 442-475
- KÖNIG, Wolfgang 1992: Propyläen Technik Geschichte, Energiewirtschaft Automatisierung Information, Propyläen Verlag, Berlin
- KORNRUMPF, Martin 1990: HAFRABA e.V. Deutsche Autobahn-Planung 1926-1934, Archiv für die Geschichte des Straßenwesens, H.7, Verlag Kirschbaum, Bonn
- KREBS 1927: Allgemeine Erläuterungen des Problems und der Aufgaben des Ausschusses, 1. Sitzung des verkehrswirtschaftlichen Ausschusses der Hafraba, 16.5.1927, Schrift Nr. 6, Frankfurt a. M.

- KRÖGER, Martin 1984: Geschwindigkeit als Passion. Über das Realisieren von Möglichkeiten im 19. Jahrhundert, in: *Kritische Berichte*, 12, 3, S. 27-29
- KRUSCHE Dieter 1994: *Reisen. Verabredung mit der Fremde*, Ch. Beck Verlag, München
- KUBALL, Michael; Clärenore SÖDERSTRÖM (Hg.) 1981: *Söderströms Photo-Tagebuch. 1927-1929. Die erste Autofahrt einer Frau um die Welt*, Frankfurt a.M.
- KUGLER, Anita 1987: Von der Werkstatt zum Fließband, Etappen der frühen Automobilproduktion in Deutschland, in: *Geschichte und Gesellschaft* 13, S. 304-339
- KUPFERBERG, Christian 1933: Aussenreklame darf nicht verschwinden, in: *Die Reklame*, 26, 5, H. 1, S. 272-273
- KÜSTER, H. 1923: Hafraba und Wilhelmshöhe, in: *Die Kasseler Post*, 10.2.1923, in: *Stadtarchiv Kassel A8.80.22*
- LA FARINA, Francesco; Paolo LATTANZI; Ugo CANTALAMESSA 1923: *Le développement des Transports Automobiles*, in: *AIPCR, IV Congrès Séville 1923, Rapport 35*, Paris
- LACKNER, Helmut 1992: Die technische Rationalisierung als Thema der Romanliteratur in der Zwischenkriegszeit, in: *Technikgeschichte*, 3, Bd. 59, Berlin, S. 241-259
- LAFONT, Robert 1997: *Que sais-Je? Les autoroutes*, Press Universitaires de France, Paris
- LAINÉ, Lucien 1932: L'Autoroute du Nord, S. 1-2, in: *Archiv des B.I.T.*, Februar, U 15/2/01/5
- LAINÉ, Lucien 1931a: Brief an die Hafraba vom 7. Juli 1931, in: *Stadtarchiv Frankfurt a.M., Stadtkanzlei 3416/1*, Bd. 1
- LAINÉ, Lucien 1931b: Die Nord-Autobahn, in: *Hafraba-Mitteilungsblatt*, 4, 5, S.1-3
- LAINÉ, Lucien 1931c: Compagnie des Auto-Routes, Brief an Albert Thomas, 18. März 1931, unveröffentlicht, S. 1, in: *Archiv des B.I.T.*, U 15/2/01/5
- LAINÉ, Lucien 1930: L'Autoroute du Nord, in: *Science et Industrie - La Route -*, Créte
- LAINÉ, Lucien 1929: L'Auto-Route Paris-Lille, Calais, in: *Moteurs et Cycles*, Roubaix, Juni, S. 193, in: *Archiv des B.I.T.*, U 15/2/01/5
- LAMPUGNANI, Vittorio Magnago 1993: Visionen und Kahlschläge, *Kursbuch*, 6, S. 10-28

- LANDES, David S. 1973: Der entfesselte Prometheus. Technologischer Wandel und industrielle Entwicklung in Westeuropa von 1750 bis zur Gegenwart, Verlag Kiepenhauer & Witsch, Köln
- LANDESMUSEUM FÜR TECHNIK UND ARBEIT (Hg.) 1986: Räder, Auto und Traktoren. Erfindungen aus Mannheim, Wegbereiter der mobilen Gesellschaft, Südwestdeutsche Verlagsanstalt, Mannheim
- LANDGREBE, Hermann 1959: Straßenbepflanzung, eine Gemeinschaftsaufgabe der Landschaftsarchitekten und Bauingenieure, in: Garten und Landschaft, 69, 7, S. 200-202
- LANGE, Willy 1907: Gartengestaltung der Neuzeit, Leipzig
- LANGEN Gustav 1930: Der dritte Landstraßenkongress des Deutschen Landkreistages. Die Straßen in der Landesplanung, in: Der Straßenbau, 15, Nr. 27, S. 461-466
- LÄRMER, Karl 1975: Autobahnbau in Deutschland 1933 bis 1945. Zu den Hintergründen, Berlin
- LASSUS, Bernard 1995a: Die Natur passend zur Gesellschaft, in: Landschaftsarchitekten, 2, S. 14-15
- LASSUS, Bernard 1995b: Mündliche Mitteilung, Paris, Frühling
- LASSUS, Bernard 1994a: L'obligation de l'invention. Du paysage aux ambiances successives, in: Augustin Berque, Cinque propositions pour une théorie du paysage, Seyssel, S. 83-106
- LASSUS, Bernard 1994b: Découvrir, s'arrêter, in: Christian Leyrit ; Bernard Lassus (Hg.), Autoroute et Paysages, Les Editions du Demi-Cercle, Paris, S. 36-55
- LASSUS, Bernard 1992: Hypothèses pour une troisième nature, Coracle, London
- LAUBER, Eugen 1927: Anforderungen des Automobilisten an Straßenbau und Straßenverkehr, in: Der Straßenbau, 12, Nr. 26, S. 445-449
- LAUBER, Eugen 1931: Braucht Deutschland Autobahnen?, in: Hafraba-Mitteilungsblatt, 4, 5, S.1-8
- LAY, Maxwell G. 1994: Die Geschichte der Straße, Vom Trampelpfad zur Autobahn, Campus Verlag, Frankfurt a.M., New York
- LAYRITZ, Otfried 1909: Die Strassenfrage im Zeitalter des Automobils. Der Verhandlungsgegenstand des "Pariser Straßenkongresses", Gesellschaft zur Bekämpfung des Straßenstaubes (Hg.), München
- LE CAVRIAN 1926: Pourquoi l'on ne peut ignorer qu'il y a une question des routes, in: Revue Générale des Routes, 1, 1, S. 5-7
- LE CORBUSIER 1970: Sur les 4 routes, Fondation Le Corbusier, Editions Denoel, Paris

- LE DANTEC, Jean-Pierre 1998: Jardins et Paysages, Edition Larousse, Paris
- LE DANTEC, Jean-Pierre 1998: L'art des jardins, (1863). Paul de Choulot, in: ders: Jardins et paysages, Paris, S. 305
- LE MICRO ROBERT 1992: Dictionnaire de la Langue Française, Paris
- LECLERC, Bénédicte 1988/89: Jean Claude Nicolas Forestier (1861-1930), in: Pages Paysages, Nr. 2, Association Paysage et Diffusion éditeur, Paris, S. 24-29
- LECLERC, Bénédicte 1990: Jean Claude Nicolas Forestier (1861-1930). Du jardin au paysage urbain, Actes du Colloque sur J.C.N. Forestier, Picard, Paris
- LECOQ 1925: La Route d'Acces au Sommet du Puy de Dome, Extrait des Délibérations du Conseil Général du Puy de Dôme, 20.5.1925, S. 1-5, in: Archives départementales – Clermont-Ferrand
- LEIBIG, J. 1930: Landschaftsarchitekt oder Gartenarchitekt?, in: Gartenkunst, 43, 3, S. 40-43
- LEICHT, Robert 1999: Am Ende nirgendwo zu Hause. Ignatz Bubis war ein hervorragender Vertreter unserer politischen Klasse aber es blieb stets ein Abstand, in: Die Zeit, 19.8.1999, Nr. 34, S. 3
- LENDHOLT, Werner 1963: Die Industriegesellschaft und die Landschaft, in: Konrad Buchwald; Werner Lendholt; Konrad Meyer (Hg), Festschrift für Heinrich Friedrich Wiepking, "Beiträge zur Landespflege" Bd 1, Verlag Eugen Ulmer, Stuttgart, S. 23-41
- LES CAHIERS DE MÉDIOLOGIE (2) 1997: Qu'est-ce qu'une route?, Gallimard, Paris
- LETELLIER, Gabrielle; et al. 1938: Le chômage en France de 1930 à 1936, Paris
- LIECKFELD, Claus-Peter 1991: Autobahn muß - alles andere kann, in: Universitas, 46, 6, Nr. 540, Wissenschaftliche Verlagsgesellschaft, Stuttgart, S. 526-533
- LINDNER W. v. 1932: Landesplanung und Heimatschutz, in: Gartenkunst, 45, S. 9-13
- LIVINI, Giampietro 1984: 1924-1935 Autostrade Della Prima Generazione, Mailand
- LOBSIEN, E. 1981: Landschaft in Texten . Zur Geschichte und Phänomenologie der literarischen Beschreibung, Stuttgart
- LORENZ, Hans 1942: Gestaltungsaufgaben im Straßenbau, Volk und Reich Verlag, Berlin
- LORENZ, Klaus-Peter 1996: Früher bürgerlicher Heimat- und Naturschutz in Deutschland. Wurzeln der Ökologiebewegung, in: Grüner Weg 31 a, Zeitschrift des Studienarchivs Arbeiterkultur und Ökologie, 10, 9, S. 3-31

- LÜBBE, Hermann 1996: Schrupft die Zeit?, in: Kurt Weis (Hg.), Was ist Zeit?, München, S. 53-79
- LUDWIG, Karl-Heinz 1983: Das nationalsozialistische Geschichtsbild und die Technikgeschichte 1933-1945, in: Technikgeschichte, 4, Bd. 50, S. 359-375
- LURKER, Manfred (Hg.) 1991: Wörterbuch der Symbolik, 5. Aufl., Kröner Verlag, Stuttgart
- LÜTZELER Heinrich 1971: Die Eisenbahn in der Malerei, Bonn
- MAAK, Niklas 1999: Lebenslügen: Das Auto, in: Süddeutsche Zeitung, 9./10. April, Nr. 83, S. 13
- MAASZ, Harry 1922: Mehr Seele und Vertiefung, in: Der Städtebau, 19, 11, S. 124-126
- MADER, Günter 1997: Alleen, in: Anthos 1, S. 4-7
- MAHR, Johannes 1982: Eisenbahnen in der deutschen Dichtung, Wilhelm Fink Verlag, München
- MÄHRING, Erhard 1943: Landespflege, Berlin
- MAI, Ekkehard 1981: Das Auto in Kunst und Kunstgeschichte, in: Tilmann Buddensieg, Henning Rogge (Hg.), Die nützlichen Künste, Berlin, S. 332-346
- MAI, Gunther 1995: Politische Krise und Rationalisierung in den zwanziger Jahren, in: Technikgeschichte, 4, Bd. 62, Berlin
- MANGARANO, Alfio; Guiseppe PELEZZI 1970: Les Premières Autoroutes réalisées en Italie, in: AIPCR, AIPCR-PIARC 1909-1969, Paris, S. 129-139
- MARINETTI, Filippo Tommaso 1972: Gründung und Manifest des Futurismus. Manifeste und Dokumente einer künstlerischen Revolution 1909-1918, Köln
- MARINETTI, Filippo Tommaso 1912: A l'Automobile de course, in: Der Sturm, 3, 5, S. 33
- MARINETTI, Filippo Tommaso 1909: Manifest des Futurismus, in: Christa Baumgarth 1966: Geschichte des Futurismus, Reinbek bei Hamburg, S. 26-29
- MARINETTI, Filippo Tommaso o.J. (ca. 1910): Un movimento artistico crea un Partito Politico, in: ders.; Teoria e invenzione futurista. A cura di Luciano De Maria, Milano 1983, S. 345, in: Hansgeorg Schmidt-Bergmann 1993: Futurismus. Geschichte, Ästhetik, Dokumente, Reinbek bei Hamburg, S. 9
- MATZERATH, Horst (Hg.) 1996a: Stadt und Verkehr im Industriezeitalter, Böhlau Verlag, Köln, Weimar, Wien
- MATZERATH, Horst (Hg.) 1996b: Verkehr und Stadtentwicklung. Stand und Möglichkeiten historischer Forschung, in: ders., Stadt und Verkehr im Industriezeitalter, Köln Weimar, Wien, S. VII-XX

- MEIBES, O. 1927: Die deutsche Automobilindustrie, Berlin
- MEILI, R.; H. ROHRACKER 1968: Lehrbuch experimenteller Psychologie, Bern, Stuttgart
- MEURER, Thomas 1989: Die Eisenbahn in der deutschen Kunst, Beiträge zur Kunstgeschichte, Bd. 3, Verlag M. Wehle-Witterschlick, Bonn
- MEYER-JUNGCLAUSSEN, Hinrich 1932: Heimatliche Landschaftsgestaltung, in: Gartenkunst, 45, S. 131-136
- MEYER-JUNGCLAUSSEN, Hinrich 1931: Landstraße und Landschaftsbild, in: Die Verkehrstechnik, 12, 9, H. 18, S.147-150
- MEYERS KONVERSATIONSLEXIKON 1877: Stichwort: Landschaft, Bd. 10, Leipzig
- MEYERS KONVERSATIONSLEXIKON 1927: Stichwort: Landschaft, Bd. 7, Leipzig
- MICHAUD, Guy 1959: Les Routes de France, APDF, Paris
- MIGGE, Leberecht 1913: Die Gartenkultur des 20. Jahrhunderts, Jena
- MILANI, Giovanni 1933: Autostrada Padova-Venezia, in: Le Vie d'Italia, 10, S. 791-798
- MITCHELL, B.R. 1973: Statistical Appendix, Fontana Economic History of Europe, Bd. 4, Glasgow
- MOHLER, Armin 1972: Die Konservative Revolution in Deutschland 1918-1932, Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt
- MORASSO, Mario 1907: Il nuovo aspetto meccanico del mondo, Milano
- MORITZ, Ernst 1929: Gefahren der Reklame, in: Die Reklame, 22, 2, H. 1, S. 75-77
- MÜCK, W.K. 1968: Deutschlands erste Eisenbahnen mit Dampfkraft. Die kgl. Priv. Ludwigsbahn zwischen Nürnberg und Fürth, Fürth
- MÜLLER, Rolf 1980: Upladhin-Opladen, Stadtchronik, 3. Aufl., Leverkusen-Opladen
- MÜLLER, Wolfgang 1989: Kulturen und Ideen, Rowohlts Enzyklopädie, Reinbek bei Hamburg
- MÜNKER, Wilhelm 1928: Die Zerstörung deutscher Landschaft, in: Die Kommenden, 3, Nr. 23, S. 270-272
- MYERS, Amy 1997: Mord im Motorclub, Aufbau Taschenbuch Verlag, Berlin
- NAKAMURA, Yoshio 1994: Le territoire national un jardin de promenade, in: Christian Leyrit, Bernard Lassus (Hg.), Autoroute et Paysages, Paris, S. 72-84
- NAUD, E. 1970: Soixante ans de l'AIPCR, in: AIPCR, AIPCR-PIARC 1909-1969, Paris, S. 15-28

- NEIDHARDT, Hans Joachim 1977: Joseph Anton Koch, VEB Verlag der Kunst, Dresden
- NEIMACK, Stendal 1920a: Straße und Fahrzeug im neuen Reich, in: Die Verkehrstechnik, 5, H. 14, S. 189-199
- NEIMACK, Stendal 1920b: Straße und Fahrzeug im neuen Reich, in: Die Verkehrstechnik, 4, 12, S. 161-163
- NEUBURGER, Albert 1919: Automobilstraßen, in: Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau, 9, S. 154-157
- NOWOTNY, Helga 1996: Wer bestimmt die Zeit?, in: Kurt Weis, Was ist Zeit?, München, S. 81-100
- NYFFELER, Marcel o.J. (ca. 1932): Règles générales pour l'exécution du programme Albert Thomas concernant la construction d'un réseau d'autoroutes européen conjointement avec la lutte contre le chômage, O.I.A.R. Genf, in: Archiv des B.I.T., CAT 6B 7-2-2
- NYFFELER, Marcel 1931: Conférence donnée par le Dr. Marcel Nyffeler de Berne au premier Congrès International des Autoroutes, Genf, unveröffentlicht, S. 1-8, in: Archiv des B.I.T., U15/2/01/5
- NYFFELER, Marcel 1930: Die Autobahn Bern-Thun, Verlag A. Francke A.-G., Bern
- O.I.A.R. 1932a: Einladungsschreiben zum II^{ème} Congrès International des Autoroutes, Genf, Februar 1932, in: Archiv des B.I.T., CAT 11D/1
- O.I.A.R. 1932b: Procès-verbal des Travaux du II^{ème} Congrès International des Autoroutes, Mailand, S. 1-20, in: Archiv des B.I.T., CAT 11D/1/1
- O.I.A.R. 1932c: Statuten der Internationalen Vereinigung zur Förderung von Autostraßen, Genf, S. 1-13, in: Archiv des B.I.T. CAT 11A/1/1; Mapped Bureau International des Autoroutes, 1. Réseaux Routiers)
- O.I.A.R. 1932d: Tagungsordnung des II. Internationalen Autostrassen-Kongresses Mailand, 18-20 April 1932, Genf, in: Archiv des B.I.T. CAT 11D/1
- OBST, Erich 1927: Wirtschaftsgebiete und politische Grenzen im Einflußbereich der Hafrabastraße, 3. Sitzung des Verwaltungsrats der Hafraba, 1. Dezember, Schrift Nr. 11, Hannover, S. 13-26
- OLMSTED, Frederic Law 1881: Mount Royal. Montreal, New York
- OLMSTED, Frederic Law 1865: Auszug aus einem Brief an Calvert Vaux, Bear Valley, Kalifornien, 1.8.1865, (französische Übersetzung) in: Jean-Pierre Le Dantec 1998: Jardins et Paysages, Paris, S. 294-295

- OLMSTED, Frederic Law o.J.: Les parcs urbains et l'extension des villes, (französische Übersetzung), in: Jean-Pierre Le Dantec 1998: Jardins et Paysages, Paris, S. 296
- OLMSTED, Frederic Law jr. 1926.: Développement et Aménagement des Villes dans l'Intérêt de la Circulation, in: AIPCR, V^o Congrès-Milan, Rapport 39, Imprimerie Oberthur, Paris
- OPPENHEIMER, L. 1928: Verunstaltende Reklame, in: Die Reklame, 21, 9, H. 2, S. 685-686
- OTZEN, Robert 1927: Die Autostraße. Hansestädte-Frankfurt -Basel. Zweck und Ziele des Vereins "Hafraba", Verlag der Göhmanschen Buchdruckerei, Hannover
- OTZEN, Robert o.J. (ca. 1927): Die Autostraße Hansestädte-Frankfurt-Basel. Erläuterungsbericht zum Entwurf der Autostraße, Schrift Nr. 4, Hannover, S. 13, in: Archiv des FGSV, Ea-1025 (4)
- OTZEN, Robert 1926/27: Die Autostraße. Hansestädte-Frankfurt-Basel, Verlag der Göhmanschen Buchdruckerei, Hannover
- OTZEN, Robert 1925: Die Arbeiten der Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau, in: Niederschrift über die Tagung der Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau, 20.-21. Juli 1925, München
- OTZEN, Robert 1924: Die Aufgaben der Studiengesellschaft für den Automobilstraßenbau, in: Die Verkehrstechnik, 5, 10, H. 44, S. 547-549
- PAUL, Hermann 1991: Prinzipien der Sprachgeschichte, 1880, in: Manfred Lurkner, Wörterbuch der Symbolik, S. 478
- PETZOLD, E. 1862: Die Landschafts-Gärtnererei. Ein Handbuch für Gärtner, Architekten, Gutsbesitzer und Freunde der Gartenkunst, Leipzig
- PFISTER, Rudolf 1930: Heimatschutz und Verkehr, in: Gesellschaft der Freunde des deutschen Heimatschutzes (Hg.), Der deutsche Heimatschutz. Ein Rückblick und Ausblick, S. 135
- PFLUG 1930: Die Internationalen Straßenkongresse, in: Die Verkehrstechnik, 11, 10, H. 20, S. 159-162
- PFLUG 1927: Die Stellung des Reichsverkehrsministeriums zur Frage der Autofernstraßen, in: Verkehrstechnik, 40, 2, S. 71
- PFLUG, Hans 1941: Les autostrades de l'Allemagne, Maison Internationale d'Edition, Bruxelles
- PICHOIS, Claude 1973: Vitesse et Vision du Monde, Editions de la Baconnière, Neuchâtel

- PICON, Antoine 1984: Le Territoire ou le "Jardin" de l'ingénieur, in: Ville et Jardins. Crise de l'urbain-Futur de la Ville, Temps libre 9, Printemps, Paris
- PICON, Antoine 1983a: Les ingénieurs et le paysage. La formation des ingénieurs, ENCP, Paris
- PICON, Antoine 1983b: L'invention de l'ingénieur moderne, Ecole des Ponts et Chaussées, Paris
- PIDOLL, Michael Freiherr von 1912: Der heutige Automobilismus. Ein Protest und Weckruf, K.u.k Hof-Verlags- und Universitätsbuchhandlung, Wien
- PIGELET 1929:, Autoroutes de France, in: Science et Industrie, Nr. 185 B, La Route, S. 44-46
- PIRLET 1932: Die Brückenbauwerke, in: Joseph Breuer, Die Autostrasse. Sonderbeilage zur Kölnischen Volkszeitung vom 6. August 1932, o.S., in: Stadtarchiv Bonn ZA 1000/410
- PLÖNNIES 1844: Auf der Eisenbahn, in: Rolf P. Siefert 1984: Fortschrittsfeinde? Opposition gegen Technik und Industrie von der Romantik bis zur Gegenwart, München, S. 103
- PNIOWER, Georg B. 1931a: Die Ausbildung des Landschaftsgärtners, in: Der Deutsche Gartenarchitekt, 8, 9, S. 102
- PNIOWER, Georg B. 1931b: Schafft Automobil-Straßen!, in: Der Deutsche Gartenarchitekt, 8, 6, S. 73
- POETHEN, W. 1921: Das Vordringen der Eisenbahn und die deutsche Dichtung, in: Zeitschrift für Deutschkunde, 35, S. 399
- POHL, H. (Hg.) 1989: Die Bedeutung der Kommunikation für Wirtschaft und Gesellschaft, in: Referate der 12. Arbeitstagung der Gesellschaft für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, April 1987, Siegen, Stuttgart
- PORCINAI, Pietro 1937: La Nazione intera deve essere un Giardino. Le Strade siano alberate creando veri elementi di Paesaggio, in: Domus, 7, Nr. 115, S. 38-42
- POULAIN, Hervé 1973: L'art et l'automobile, Zoag/ Schweiz, 1973
- PROSCHKY, Rud. 1927: Hamburg-Kassel-Genua. Das Projekt der Fernautostraße, in: Kasseler Tageblatt, 16.1.1927, o.S., in: Stadtarchiv Kassel, S5 A 599
- PURICELLI, Piero 1927: Vortrag anlässlich der 1. Verwaltungsrat-Sitzung des Hafraba .V., 10.02.1927, Schrift Nr. 3, Frankfurt a.M., S. 1-9, in: Archiv des FGSV, Ea 1025 (3)
- PURICELLI, Piero 1925a: Le Autostrade e la Milano-Laghi, Casa Editrice Bestetti e Tumminelli, Milano/ Roma, o.S., in: Biblioteca del Politecnico di Milano, 20631-coll. Terr. 144 op

- PURICELLI, Piero 1925b: Autostrade – Die Autostrasse Mailand–Oberitalienische Seen, zit. aus: Martin Heller, Andreas Volk (Hg.), Die Schweizer Autobahn, Ausstellungskatalog, Museum für Gestaltung 6. 3. – 9.5.1999, S. 87
- PURSELL, Carrol, Technik und politische Verfassung um 20. Jahrhundert, in: Technikgeschichte, H.1, Bd. 58, Berlin 1991, S. 41-50
- RAPPAPORT 1926: Das Netz der Kraftwagenstraßen Deutschlands, in: Die Verkehrstechnik, 7, 4, S. 285-288
- RASCH, Edgar 1913: Heimatschutz, in: Gartenkunst, 16, Nr. 15, S. 63
- REDTMANN, Carl 1918: Die Landstraße der Zukunft, in: Der Städtebau, 15, 11/12, S. 124-128
- REESE, Beate 1994: „Werden auf ihr fahren nur/ In Tanks und Lastwagen“. Nationalsozialistische Autobahnbilder: vom Ursprung und Fortwirken eines Propagandamotivs, in: Kritische Berichte, 22, 3, S. 55-65
- REHBEIN, Elfriede o.J. (ca. 1980): Einbaum, Dampflokomotive, Düsenklipper. Streifzug durch das deutsche Verkehrswesen in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft, Urania Verlag, Leipzig, Jena, Berlin
- REHBEIN, Elfriede 1984: Zu Wasser und zu Lande. Die Geschichte des Verkehrswesens von den Anfängen bis zum Ende des 19. Jahrhunderts, C.H. Beck Verlag, München 1984
- REICHLIN, B. 1977: M. Steinmann, Die Architektur der Landschaft, in: Achleitner, Friedrich (Hg.), Die WARE Landschaft, Salzburg, S. 49-81
- REINBOTH, K. 1994: Zur Vor- und Frühgeschichte des Automobilstraßenbaus - Eine kleine historische Betrachtung, in: Straße und Autobahn, 45, 10, S. 639-652
- REINE, Philippe 1944: Trafic Automobile et Réseau Routier. Les Autoroutes en Italie, en Allemagne et en France, Edition A. Pédone, Paris
- REITSAM, Charlotte 1997: Willy Lange, in: Garten + Landschaft, 107, 2, S. 37-40
- REITSAM, Charlotte 1996: Paul Schultze-Naumburg, in: Garten + Landschaft, 106, 12, S. 33-36
- REVERDY, Georges 1997: L'Histoire des Routes de France du Moyen Âge à la Révolution, Presses de l'ENPC, Paris
- RHEINISCHE PROVINZIALVERWALTUNG DÜSSELDORF 1932: Die Kraftwagenstraße Köln-Bonn eröffnet am 6. August 1932, in: Stadtarchiv Bonn, Ie 408
- RICHTER, Fritz 1914: Der gegenwärtige Stand der Bauarbeiten für die Automobilstraße bei Berlin, in: Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau, 31, 12, S. 269-270

- RICKARD, Charles 1984: *Que sais-je? Les autoroutes*, PUF, Paris
- RIEHL, Wilhelm Heinrich 1855: *Die bürgerliche Gesellschaft*, Stuttgart, Augsburg
- RIEHL, Wilhelm Heinrich 1850: *Das landschaftliche Auge*, in: Gert Gröning; Ulfert Herlyn (Hg.) 1996: *Landschaftswahrnehmung und Landschaftserfahrung*, S. 144-162
- RIOS, Giovanni da; Savino RINELLI 1984a: *Autostrada Venezia-Padova*, in: ANAS, 1924-1935 *le Autostrade Della Prima Generazione*, Rom (unveröffentlicht), S. 112-119
- RIOS, Giovanni da; Savino RINELLI 1984b: *Autostrada „Pedemontana“*, in: ANAS, 1924-1935 *le Autostrade Della Prima Generazione*, Rom (unveröffentlicht), S. 87
- RIOS, Giovanni da; Savino RINELLI 1984c: *Autostrada Bergamo-Milano*, in: ANAS, 1924-1935 *le Autostrade Della Prima Generazione*, Rom (unveröffentlicht), S. 56-65
- RIOS, Giovanni da; Savino RINELLI 1984d: *Autostrada Firenze-Mare*, in: ANAS, 1924-1935 *le Autostrade Della Prima Generazione*, Rom (unveröffentlicht), S. 88-97
- RIOS, Giovanni da; Savino RINELLI 1984e: *Autostrada Milano-Laghi*, in: ANAS, 1924-1935 *le Autostrade Della Prima Generazione*, Rom (unveröffentlicht) S. 35-55
- RIOS, Giovanni da; Savino RINELLI 1984f: *Autostrada Torino-Milano*, in: ANAS, 1924-1935 *le Autostrade Della Prima Generazione*, Rom (unveröffentlicht), S. 98-111
- ROBIC, Marie-Claire (Hg.) 1992: *Du Milieu a l' Environnement. Pratiques et représentations du rapport homme/nature depuis la Renaissance*, Edition Economica, Paris 1992
- ROGER, Alain (Hg.) 1995: *La théorie du paysage en France*, Champ Vallon, Seyssel
- ROGER, Alain 1994: *Paysage et environnement: pour une théorie de la dissociation*, in: Christian Leyrit; Bernard Lassus (Hg.), *Autoroute et Paysages*, Paris, S. 14-35
- ROGER, Alain; François GUÉRY (Hg.) 1991: *Maîtres et protecteurs de la nature*, Champ Vallon, Seyssel
- ROHDE, Michael 1998: *Eduard Petzold – Weg und Werk eines deutschen Gartenkünstlers im 19. Jahrhundert*, Dissertation an der Universität Hannover, Hannover
- ROHE, Mies van der 1932: *Autobahnen als künstlerisches Problem*, in: *Die Autobahn*, 5, 10, S. 1

- ROLFFSEN, Hans 1924: Aufgaben der Außenreklame, in: Die Reklame, 17, 9, S. 568-572
- ROLLINS, William H. 1995: Whose Landscape? Technology, Fascism, and Environmentalism on the National Socialist Autobahn, in: Annals of the association of American Geographers, 85, 3, S. 494-520
- ROQUES, Mario 1931: Rapport sur les Grands Travaux Publics Internationaux, 11.12.1931, in: Archiv des B.I.T., CAT 11 B/1
- RUDÉ, G. 1977: Die Volksmassen in der Geschichte. England und Frankreich 1730-1848, Frankfurt a.M.
- RUDORFF, Ernst 1910: Über das Verhältniß des modernen Lebens zur Natur, in: Mitteilungen des Bundes Heimatschutz, 6, S. 7-20
- RUNGE, Karsten 1990: Die Entwicklung der Landschaftsplanung in ihrer Konstitutionsphase 1935-1973, in: Schriftenreihe: Landschaftsentwicklung und Umweltforschung, Nr. 73, TU Berlin, Berlin
- RUNKEL, Fritz 1930: Zusammenfassung der Deutschen Verkehrswerbung, in: Die Reklame, 11, 1, Nr. 21, S. 683-684
- RÜSTOW, Wilhelm 1913: Wegebau und -unterhaltung vom Standpunkte des Kraftwagenführers aus, in: Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau, 30, Nr. 13, S. 301-303
- SABBAH, Cathérine 1995: L'autoroute embellit ses abords, in: Urbanisme: Paysages, territoires et cultures, Nr. 284, Paris, S. 85-86
- SACHS, Wolfgang 1990: Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in der Geschichte unserer Wünsche, Rowohlt Verlag, Reinbek bei Hamburg
- SALOMON, Erich 1926: Die Straßenreklame, in: die Reklame, 19, 12, H. 2, S. 1241-1247
- SAUER, August (Hg.) 1932: Franz Grillparzer. Sämtliche Werke, H.K. Gesamtausgabe, Bd. 12/1, Wien
- SCARPA, L. 1983: Anmerkungen zum Deutschen Bund Heimatschutz, arch+, H. 72, S. 34-35
- SCHÄFER, Sybille 1997: Schriftliche Mitteilung vom 1.09.1997, Fa. Heilit & Sager, München
- SCHARSICH, Julius 1924: Reklame und Straßenbild, in: Die Reklame, Sonderheft Verkehrs-Reklame, 17, 10, S. 562
- SCHENK 1933: Autobahn und Wirtschaft. Die wirtschaftliche Notwendigkeit, in: Die Reichsautobahn, 1, 9, S. 15
- SCHILDHOF, B. 1925: Reklame, die mich nicht erreichte, in: Die Reklame, 18, 10, S. 1179

- SCHIMPF, G. 1919: Die Zukunft des deutschen Verkehrswesens, in: Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau, 36, 9, Nr. 1, S. 1-3
- SCHINDLER, Norbert 1997: Alleen in der Malerei. Die "Gerade Straße", in: Das Gartenamt, 46, 8, S. 552-554
- SCHIVELBUSCH, Wolfgang 1995: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, Fischer Verlag, Frankfurt a.M.,
- SCHMALZ, Fr. 1933: Zehn Jahre Reklame in Italien, in: Die Reklame, 26, 1, H. 1, S. 18-19
- SCHMIDT, Aurel 1998: Von Raum zu Raum. Versuch über das Reisen, Merve Verlag, Berlin
- SCHMIDT-BERGMANN, Hansgeorg 1993: Futurismus. Geschichte, Ästhetik, Dokumente, Rowohlt Verlag, Reinbek bei Hamburg
- SCHMIDT-LAMBERG, Herbert 1933: Hebung des Fremdenverkehrs durch Autobahnen, in: Die Autobahn, 6, 6, S. 2
- SCHNABEL, F. 1954: Deutsche Geschichte im 19. Jahrhundert, Bd. 3, Erfahrungswissenschaften und Technik, Freiburg
- SCHNEIDER, H. J. (Hg.) 1981: Deutsche Landschaften, Frankfurt
- SCHOENICHEN, Walter 1925: Über Naturschutz und Industrie, in: Zeitschrift des Westfälischen Heimatbundes, 4, 10, S. 433-438
- SCHOLZ, Dirk 1998: Landschaft ein ästhetisches Ereignis?, in: Stadt und Grün, 47, 9, S. 627-633
- SCHREIBER, Hermann 1959: Sinfonie der Strasse. Der Mensch und seine Wege von den Karawanenpfaden bis zum Super-Higway, Egon Verlag GmbH, Düsseldorf
- SCHRÖDER, Johannes 1984: Das Automobil als Geschoss. Zu den Geschwindigkeitsdarstellungen in der futuristischen Malerei, in: Kritische Berichte, 12, 2, S. 36-58
- SCHULTZE-NAUMBURG, Paul 1930: Die Gestaltung der Landschaft, in: Gesellschaft der Freunde des deutschen Heimatschutzes (Hg.), Der Deutsche Heimatschutz, München, S. 11-17
- SCHULTZE-NAUMBURG, Paul 1922: Die Gestaltung der Landschaft durch den Menschen, 2. Aufl., München
- SCHUMANN, Paul 1911: Heimatschutz und Reklame, in: Heimatschutz, 7, 4, S. 169
- SCHÜTTE 1930a: Der VI. Internationale Straßenkongreß in Washington, in: Die Verkehrstechnik, 43, 12, H. 24, S. 191-193

- SCHÜTTE 1930b: Der VI. Internationale Straßenkongreß 1930 in Washington, in: Die Verkehrstechnik, 43, 11, H. 13, S. 51-52
- SCHÜTZ Erhard; Eckhard GRUBER 1996: Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der „Straßen des Führers“ 1933-1941, Ch. Links Verlag, Berlin
- SCHWENKEL, H. 1930: Gegner des Heimatschutzes, in: Naturschutz, 12, 2, S. 25-27
- SEIFERT, Alwin 1962: Ein Leben für die Landschaft, Diederichs, München
- SEIFERT, Alwin 1959: Um die Autostrada del sole, in: Garten + Landschaft, 69, 7, S. 206-207
- SEIFERT, Alwin 1941: Die Wiedergeburt landschaftsgebundenen Bauens, in: Die Straße, 8, 11/12, S. 289
- SEIFERT, Alwin 1934: Baum und Strauch an der Straße, in: Die Straße, 1, 1, S. 19-22
- SEUME, Johann Gottfried 1976: Der Spaziergang nach Syrakus (1803), 4. Aufl., F. Bruckmann KG, München
- SEVERINI, Gino o.J. (ca. 1910): Die bildnerischen Analogien des Dynamismus. Futuristisches Manifest, in: in: Christa Baumgarth 1966: Geschichte des Futurismus, Reinbek bei Hamburg, S. 187-192
- SIEFERLE, Rolf Peter 1984: Fortschrittsfeinde? Opposition gegen Technik und Industrie von der Romantik bis zur Gegenwart, C.H. Beck, München
- SIEGROTH, F.v. 1902: Automobilstrassen, in: Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau, 19, Nr. 16, S. 255-256
- SIMMEL, Georg 1957a: Brücke und Tür, K.F.Koehler Verlag, Stuttgart
- SIMMEL, Georg 1957b: Das Schöne und die Kunst. Philosophie der Landschaft, in: ders., Brücke und Tür, S. 141-152
- SIMMEL, Georg 1917a: Der Krieg und die geistigen Entscheidungen, München, Leipzig
- SIMMEL, Georg 1917b: Die Krisis der Kultur, in: ders., Der Krieg und die geistigen Entscheidungen, München, Leipzig
- SIMONSON, Wilbur H.; R.E. ROYALL 1935: Landschaftsgestaltung an der Straße, Volk und Reich Verlag, Berlin
- SITTE, Camillo 1909: Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen, Reprint von 1904, Friedrich Vieweg & Sohn, Braunschweig, Wiesbaden
- SOCHACZEWER, Gustav 1928: Die Verkehrsreklame und ihre Feinde, in: Die Reklame, 21, 9, H. 2, S. 680-681

- SOCIETÀ ANONIMA AUTOVIE VENETE TRIESTE o.J. (ca. 1933): Ente Nazionale delle Autostrade Italiane, o.S., in: Archivio dello Stato, Rom, SPD CO 10792 (1922-43).
- SOMBART, Werner 1954: Die deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert und im Anfang des 20. Jahrhunderts, Darmstadt
- SPECK 1927: Die Bedeutung der Autofernstraßen und der Plan einer Autofernstraße Berlin -Leipzig-München, in: Die Verkehrstechnik, 2, 5, S. 65-70
- STADLER 1929: Wie denken Sie über Nur-Autostraßen?, in: Hafraba-Mitteilungsblatt, 2, 2, S. 1-4
- STADT AACHEN 1926: Oberbürgermeister der Stadt Aachen, Aktennotiz IV 2642, 04.01.1926, in: Stadtarchiv Aachen, OB 133-15, Bd. 1
- STADTARCHIV BONN o.J.: Bildsammlung, Kraftwagenstraße Köln-Bonn, 4738 b
- STERNBERGER, Dolf 1981: Panorama oder Ansichten vom 19. Jahrhundert, Frankfurt a.M.
- STIER, Rudolf 1933: Bepflanzung der Autobahnen. Erfahrungen aus der Probebepflanzung der Straße Flechtdorf-Adorf in Waldeck, in: Die Reichsautobahn, 1, 11, S. 20-21
- STOMMER, Rainer 1982: Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reiches, Jonas Verlag, Marburg
- STUFA 1928: Bericht über die Arbeiten der Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau 1924-1928, Verlag Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau, Berlin
- SUTTER, Otto Ernst 1932: Planvolle Gestaltung, in: Die Autobahn, 5, 11, S. 1
- THIÉBAULT, André 1998: schriftliche Mitteilung vom 23. Februar 1998, Paris
- THOMAS, Albert 1932: II^{ème} Congrès International des Autoroutes. Discours de M. Albert Thomas, Milan 18 - 20 avril 1932, S. 1-12, in: Archiv des B.I.T., CAT 11 D/1
- THOMAS, Albert 1931: Der Direktor des Internationalen Arbeitsamtes Albert Thomas spricht auf dem I. International. Autobahn-Kongreß in Genf, in: Hafraba-Mitteilungsblatt, 4, 10, S. 1-3
- THOMAS, Jacques 1934: La construction d'Autoroutes en Italie, en Allemagne et en France, in: Génie civil, Bd. 105, Nr. 17, S. 388-392
- THOMAS, Jacques 1932: Le II^o Congrès International des Autoroutes. Milan, 18-21 avril 1932, in: Génie civil, Nr. 24, S. 596-597
- THOMAS, Jacques 1931a: Le I^o Congrès International des Autoroutes. Genève, 31 août- 2 septembre 1931, in: Génie civil, H.10, S. 398

- THOMAS, Jacques 1931b: La question des autoroutes, in: *Revue Générale des Routes*, 6, 8, Nr. 68, S. 272-280
- THOMAS, Jacques 1931c: Le Ier Congrès International des Autoroutes (Genève, 31 août, 1er et 2 septembre 1931), in: *Revue Générale des Routes*, 6, 9, S. 304-315
- THOMAS, Jacques 1930: L'Auto-route du Puy de Dôme, in: *Revue Générale des Routes*, 5, 11, S. 328-332
- THOMAS, Th. 1931: Konstruktion eines intereuropäischen Autobahnbaues. Interessante Vorschläge zur Schaffung von europäischen Schnell- und Fernkraftverbindungen, in: *Hafraba-Mitteilungsblatt*, 4, 7, S. 2-4
- TODT, Fritz 1932: "Braune Denkschrift" Vorakten zum Generalsinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dezember 1932, München, in: *BA Koblenz R 65 I/1a*
- TRENKLE, R. 1929: Baumpflanzungen an Straßen und Wegen. Mit besonderer Berücksichtigung der Landstraßen, Ulmer Verlag, Stuttgart
- TREUE, Wilhelm 1989: Neue Verkehrsmittel im 19. und 20. Jhd., Dampfschiff und Eisenbahn, Fahrrad, Automobil, Luft- Fahrzeuge, in: H. Pohl (Hg.), *Die Bedeutung der Kommunikation für Wirtschaft und Gesellschaft*, Siegen, Stuttgart, S. 321-357
- TRNEK, Renate 1977: Der Wandel des Sehens und Empfindens von Landschaft durch die Kunst, in: Friedrich Achleitner (Hg.), *Die WARE Landschaft*, Salzburg, S. 31-42
- TROM, Danny o.J. (ca. 1993): Natur und nationale Identität. Der Streit um den Schutz der "Natur" um die Jahrhundertwende in Deutschland und Frankreich, in: Etienne François; Hannes Siegrist; Jakob Vogel, *Nation und Emotion*, Göttingen, S. 147-167
- TURNER, William 1844: Regen, Dampf, Geschwindigkeit – Die Great Western Eisenbahn, Öl (91X122 cm), London, National Gallery
- TUTENBERG, Fred 1903: Landesverschönerung oder Landschaftsverschönerung, in: *Gartenkunst*, 5, S. 140-141
- UHLFELDER, H. 1931: Richtlinien für die technische Anlage von Autobahnen, in: *Hafraba-Mitteilungsblatt*, 4, 10, S. 6-8
- UHLFELDER, H. 1930: Scharfe Kritik an der Denkschrift der Studiengesellschaft für die Finanzierung des deutschen Straßenbaus: "Die Finanzierung des deutschen Straßenbaus", in: *Hafraba-Mitteilungsblatt*, 3, 10, S. 2-3
- UHLFELDER, H. 1927: Resolution, 2. Sitzung des verkehrswirtschaftlichen Ausschusses der Hafraba, 29. Oktober 1927, Schrift Nr. 9, Frankfurt a. M.

- UNGEWITTER, Rudolf 1933: Autobahnen im Landschaftsbild, in: *Gartenkunst*, 46, 12, S. 177-181
- VANDONE, I. 1933: L'Autostrada Torino-Milano, in: *Le Strade*, 10, 1, S. 1-7
- VANDONE, I. 1932: Autostrade Internazionali, in: *Le Strade*, 9, 4, S. 89-92
- VANDONE, I. 1931: L'Automobilismo in Francia nel 1929, in: *Le Strade*, 8, 4, S. 108
- VANDONE, I. 1929: La "Strada Automobilistica" Roma-Ostia, in: *Le Strade*, 6, 3, S. 58-64
- VANDONE, I. 1928a: L'Autostrada Pedemontana Torino - Trieste, in: *Le Strade*, 5, 5, S. 133-135
- VANDONE, I. 1928b: La creazione dell' „Azienda Autonoma Statale della Strada“, in: *Le Strade*, 5, 3, 1928, S. 53-54
- VERKEHRSVEREIN STENDAL e.V. 1925: Brief an den Oberbürgermeister der Stadt Aachen vom 27. Juni 1925, in: *Stadtarchiv Aachen*, OB 133-15, Bd. 1
- VILBIG 1927: Ausbau der Straßen - Nur-Autostraßen?, in: *Die Verkehrstechnik*, 40, 10, S. 327-330
- VIRILIO, Paul 1980: *Geschwindigkeit und Politik*, Merve Verlag, Berlin
- VIRILIO, Paul 1978: *Fahren, fahren, fahren...*, Merve Verlag, Berlin
- WAGNER, Monika 1985: Der flüchtige Blick. Geschwindigkeitsdarstellungen im 19. Jahrhundert, in: *Ausstellungskatalog: Zug der Zeit - Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835-1985*, 2 Bde., Berlin, S. 528-535
- WAGNER, Monika (Hg.) 1997: *Moderne Kunst 1. Das Funkkolleg zum Verständnis der Gegenwartskunst*, Rowohlt Verlag, Reinbek bei Hamburg
- WAHRIG 1994: *Deutsches Wörterbuch*, Bertelsmann Lexikon Verlag, Gütersloh
- WALTHER, Rudolf 1999: fahrn, fahrn, fahrn, ... auf der Autobahn. Aus der Geschichte eines (deutschen) Mythos, in: *Die Zeit*, 16.9.1999, Nr. 38, S. 104
- WALTHER, Rudolf 1998: Mann, Passagier der Frau. Alles Krieg: Paul Virilios Thesen von der Geschwindigkeit, in: *Süddeutsche Zeitung*, Nr. 108, 12.5.1998, S. 13
- WEILER, Jan 1998: Beschleunigen bis zur Knallgrenze, in: *Süddeutsche Zeitung*, Nr. 198, 29./30.8.1998, S. 3
- WEIS, Kurt (Hg.) 1996: *Was ist Zeit?*, (2. Aufl.), dtv-Verlag, München
- WEIS, Kurt 1996: Was verdeutlicht das Fragen nach Zeit?, in: ders. (Hg.), *Was ist Zeit?*, München, S. 9-22
- WERDER, Ernst 1914: Die Automobilstraße bei Berlin, in: *Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau*, 31, 5, S. 111-112

- WERNECKE 1931: Die Autobahn - ein Weltproblem, in: Hafraba-Mitteilungsblatt, 4, 3, S. 1-4
- WERNECKE 1929: Die Entwicklung des Straßenbaus in Amerika, in: Der Straßenbau, 14, Nr. 15, S. 230-231
- WERNECKE 1908: Erster Internationaler Straßenkongreß Paris 1908. Die Straßen der Zukunft (exklusive städtische Straßen). Richtungslinien, Längen- und Querprofile, Kurven; Anforderungen hierzu mit Rücksicht auf Verkehrssicherheit und Automobilverkehr, in: Transportwesen, 36, Nr. 35, S. 741-743
- WILD, Wolfgang 1996: Wie kam die Zeit in die Welt?, in: Kurt Weis (Hg.), Was ist Zeit?, München, S. 153-179
- WILMOWSKI 1912: Wesen und Ziele des Heimatschutzes. Überblick über den Heimatschutz, in: Heimatschutz, 8, 1, S. 1-7
- WINDISCH-HOJNAKI, Claudia 1989: Die Reichsautobahn. Konzeption und Bau der RAB, ihre ästhetischen Aspekte, sowie ihre Illustration in Malerei, Literatur, Fotografie und Plastik, Dissertation, Bonn
- WOLFF, Theo 1989: Vom Ochsenwagen zum Automobil. Geschichte der Wagenfahrzeuge und des Fahrwesens von ältester bis neuester Zeit, Leipzig 1909, Bonn
- WOLSCHKE-BULMAHN, Joachim 1997: Von Anpassung bis Zustimmung - Teil 2, in: Stadt und Grün, Das Gartenamt, 46, 7, S. 515-522
- WOLSCHKE-BULMAHN, Joachim 1997: Von Anpassung bis Zustimmung - Teil 1, in: Stadt und Grün, 46, 6, S. 385-391
- WOLSCHKE-BULMAHN, Joachim 1990: Auf der Suche nach Arkadien. Zu Landschaftsidealen und Formen der Naturaneignung in der Jugendbewegung und ihrer Bedeutung für die Landespflge, Arbeiten zur sozialwissenschaftlich orientierten Freiraumplanung, Minerva Publikation, München
- WÜST, Christian 1999: Das Jahrhundert des sozialen Wandels. Sucht nach Mobilität, in: Der Spiegel, 23, S. 143-162
- ZELLER, Thomas 1997: Landschaften des Verkehrs. Autobahnen im Nationalsozialismus und Hochgeschwindigkeitsstrecken für die Bahn in der Bundesrepublik, in: Technikgeschichte, 4, Bd. 64
- ZIEGLER, Volker 1997: Les Autoroutes du III^e Reich et leurs origines, in: Annés 30. L'Architecture et les arts de l'Espace entre industrie et nostalgie, S. 207-213
- ZIMMER, Jochen 1998: Autobahnmalerei, in: Grüner Weg 31a, 12, 3, S. 3-14

ZWEIG, Stefan 1995: Die Welt von Gestern. Erinnerungen eines Europäers, Fischer Verlag, Frankfurt a.M.

