

## Inbegriff deutscher Perfektion

Eine Geschichte unserer Autobahnen zwischen Motorisierungsdruck, Interessenkonflikten und Prestigedenken

**KASSEL.** Der Bau des Autobahnnetzes wird weithin als Erfolgsgeschichte des wirtschaftlichen Aufstiegs der jungen Bundesrepublik angesehen. Doch was im Ausland unter dem Begriff „German Autobahn“ noch heute als Zeichen deutscher Perfektion und vorbildlicher Organisation gilt, ist auch die Geschichte eines Megaprojekts, das verkehrspolitisch oft wenig Sinn machte oder angesichts noch dünner Fahrzeugströme in seiner Monumentalität völlig überzogen war. Zu dieser kritischen Sicht kommt Professor Richard Vahrenkamp, Wirtschaftswissenschaftler an der Uni Kassel. Seine Forschungsergebnisse sind jetzt als Buch erschienen (The German Autobahn 1920 - 1945, Eul Verlag 2010). Erstmals rückte er einen frühen und prominenten Autobahnverfechter ins Blickfeld, dessen Rolle bisher kaum Beachtung fand: Konrad Adenauer. Damals Oberbürgermeister der Stadt Köln und später erster Bundeskanzler im Nachkriegsdeutschland wirkte früh als Promoter der Autobahnidee.

1932 konnte er die erste Autobahnstrecke in Deutschland zwischen Köln und Bonn einweihen. Die ersten Pläne für den Bau von Autobahnen wurden schon zu Beginn der 1920er-Jahre unter dem Eindruck der wachsenden Motorisierung des Verkehrs geschmiedet. Schon damals entbrannte unter Verkehrsplanern, Politikern und Wirtschaftslobbyisten ein Streit darüber, ob das in weiten Teilen marode Landstraßennetz erneuert, ausgebaut und zur Entlastung der großen Städte mit Umgehungsstraßen ergänzt werden sollte, oder ob kreuzungsfreie Autopisten errichtet werden sollten. Diese Diskussion werde bis heute geführt, sagt Vahrenkamp und verweist dabei auf die Proteste gegen den geplanten Bau der A44 zwischen Eisenach und Kassel.

Die Autobahn-Lobbyisten der ersten Jahre haben laut Vahrenkamp bereits Großpro-

jekte wie den Bau einer kreuzungsfreien Strecke von Hamburg bis nach Basel ins Spiel gebracht, obwohl das mit dem damaligen Pkw- und Lkw-Aufkommen aus wirtschaftlicher Sicht nicht zu rechtfertigen gewesen sei. Außerdem habe der Plan den Protest derjenigen Großstädte provoziert, die weit abseits der Route lagen.

Ihre erste Chance für die Umsetzung eines Projekts nutzten die Autobahnbefürworter im Rheinland. Vahrenkamp kam bei Durchsicht der Archive zu dem Ergebnis, dass der verlorene Erste Weltkrieg den Lobbyisten dort in die Hände spielte: In diesem Ballungsraum habe damals der gewerbliche Verkehr schnell zugenommen, während gleichzeitig die Eisenbahn als wichtigstes Transportmittel wegen der Besetzung des Rheinlands und Beschlagnahmeaktionen durch Franzosen und Belgier teilweise aus-



Werden deutsche Tugenden im Ausland gerühmt, dann wird in der Regel der Bau von Autobahnen genannt. Foto: fruitMEDIA Internetagentur/ www.pixelio.de

fiel. Adenauer habe sich damals als Mitglied des rheinischen Provinzialparlaments vehement für den Bau von drei Autobahnstrecken eingesetzt, von denen schließlich nur die Verbindung Köln-Bonn realisiert wurde. Geschickt hätten die Befürworter der Autobahn damals die Verkehrs- mit der Sozialpolitik verknüpft, erklärt Vahrenkamp. Das Millionenheer von Arbeitslosen sollte mit dem Bau der Autobahn in Lohn und Brot gebracht und die Sozialkassen so entlastet werden. So lautete das Argument der Autobahnlobbyisten, das die Nationalsozialisten später übernahmen, ebenso wie die vielen, bereits in den Schubladen liegenden Pläne für weitere Autobahnprojekte.

Im Dritten Reich ist der Autobahnbau nach Vahrenkamps Ergebnissen meist ohne Rücksicht auf wirtschaftliche Notwendigkeiten und um den Preis einer immensen Staatsverschuldung vorangetrieben worden. Propaganda und Prestigedenken hätten ganz im Vordergrund gestanden. „Damals wurde jeder Spatenstich inszeniert“, sagt der Wirtschaftsforscher. Daneben seien andere - teils widersprüchliche - Motive wie die Förderung des Tourismus und die Nutzung der Autobahnen für militärische Zwecke in den Hintergrund getreten.

Umso verblüffender erscheint es, dass die deutschen Verkehrspolitikern in den 1950-

er Jahren die Monumentalprojekte der Nazis wieder aus den Schubladen holten und teilweise realisierten. Mit dem vor 1945 bereits begonnenen Bau des Frankfurter Kreuzes 1956 habe die Bundesrepublik „die NS-Tradition von technisch und verkehrswirtschaftlich vollkommen überdimensionierten Monumentalbauten fortgesetzt“, sagt der Wirtschaftsforscher. Das gelte beispielsweise für den - besonders teuren - Bau einer zweiten Autobahnbrücke über den Main bei Frankfurt mit einem separaten Autobahnabzweig nach Limburg. Der sei damals überflüssig gewesen, weil es schon eine gute Schnellstraße gegeben habe. Der Forscher spricht angesichts des noch relativ geringen Verkehrsaufkommens in den 1950-er Jahren und schmaler Kassen des Bundes von einer „Ressourcenverschwendung“.

### Ein paar Nummern zu groß

Das Autobahnnetz in Deutschland wäre aufgrund der wachsenden Motorisierung auf jeden Fall gebaut worden. Aber bei einer vernünftigen Anpassung an die verkehrspolitischen Notwendigkeiten wohl nicht so früh und nicht so häufig ein paar Nummern zu groß. So lautet das Fazit des Forschers. Schließlich sei beispielsweise in Frankreich erst in den 1960-er Jahren mit dem Bau von Autobahnen begonnen worden. Das sei völlig ausreichend gewesen.

## Schnappschuss

### Raube im Dschungelcamp



Fast sieht es aus, als lauere sie auf Beute: Gut getarnt, hat sich die Cat Raube mitten im Gestrüpp versteckt und wartet auf ihren nächsten Einsatz. Man könnte aber auch denken, die Baumaschine hat sich in das Märchen Dornröschen geschmuggelt und döst die nächsten tausend Jahre vor sich hin. Wahrscheinlich wurde sie irgendwann einfach abgestellt und Fahrer oder Besitzer haben sie vergessen. Denn aktuelle Gebrauchsspuren sind am Schild keine zu sehen. Inzwischen ergreift die Natur von der Raube immer mehr Besitz – Bäume und Sträucher umranken die Maschine, die irgendwann komplett eingewachsen sein wird. Entdeckt hat den Dozer der Grafiker des Deutschen Baublatts, Ralf Rützel, während seines Toskana-Urlaubs in der Nähe von Riparbella. Bei einer Wanderung, wie aus dem Nichts, sei die Raube plötzlich vor ihm gestanden, berichtet er.

Foto: Ralf Rützel

## Baggerspiele

Wo Mann wieder Kind sein darf

**GARCHING BEI MÜNCHEN (SR).** Hier können sie sich austoben: In einem Waldstück bei Kassel warten Bagger, Radlader und Co. darauf, von Erwachsenen - in der Regel Männer, die noch einmal Kind sein wollen - ausprobiert zu werden. Erfahrene Profis stehen ihnen zur Seite und leisten Hilfestellung, wenn es mit dem Steuern der Baugeräte nicht gleich auf Anhieb klappen will. Schließlich erfordert das steile und unebene Gelände die Geräteführer heraus. Nach einer kurzen Einweisung in die Maschinensteuerung wird gebaggert wie die richtigen Profis. Löffel für Löffel und Schaufel für Schaufel füllt sich mit Erdreich und wird aufgehäuft. Die Bagger- und Laderfahrer legen sich richtig ins Zeug. So wie in Kassel läuft es Wochenende für Wochenende an verschiedenen Standorten in Deutschland ab. Anbieter von Baggerspielen dieser Art sind Jochen Schweizer oder die Plattform MyDays, welche Erlebnisse und Abenteuer, vertreiben.

Meist sind es Männer, die von ihrer Frau oder Freundin zum Geburtstag einen Gutschein für das Baggern geschenkt bekommen. Oder Arbeitskollegen und Freunde, die zusammen mit anderen Gleichgesinnten Aufgaben aus dem echten Baustellenalltag erledigen und ihre Geschicklichkeit testen wollen. Für sie haben Jochen Schweizer oder MyDays das passende Geschenk im Programm: mit einem Rennbob durch den Eiskanal rasen,

zu einem Schiffswrack auf dem Meeresgrund tauchen oder eben Baggern. Mittlerweile bietet allein Jochen Schweizer über 900 unterschiedliche Aktivitäten für Männer, Frauen und Kinder an – ähnlich ist es bei MyDays. Dazu zählen Angebote, die Nervenkitzel mit sich bringen, faszinierende Outdoor-Abenteuer für die ganze Familie aber genauso Erlebnisse zur Entspannung für Körper, Geist und Seele. Oder eben einfach mal baggern.

## Was eine Stadt ausmacht

Ausstellung im ehemaligen Kraftwerk Mitte zeigt 250 Architektur- und Stadtmodelle

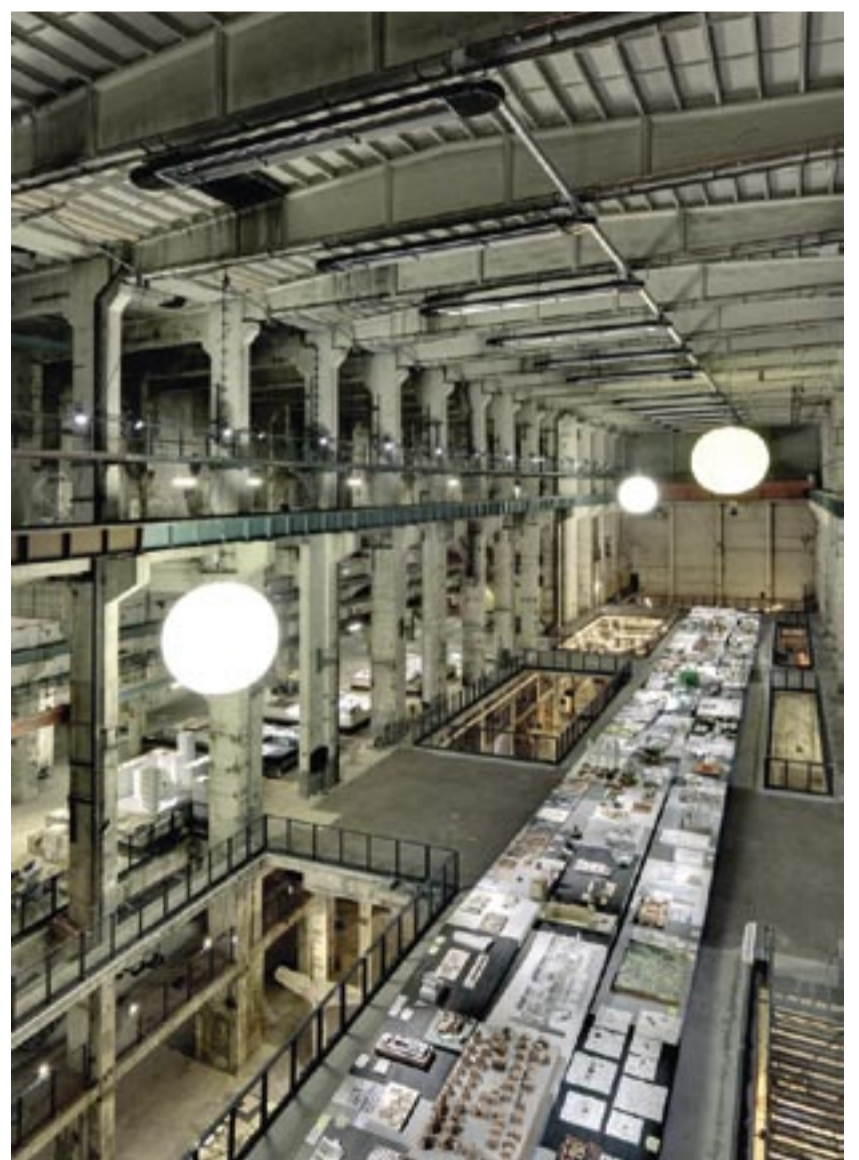
**BERLIN (SR).** Wunschkarten aus ganz Deutschland zeigt die Ausstellung „Realstadt.Wünsche als Wirklichkeit“. Noch bis 28. November 2010 sind im ehemaligen Kraftwerk Mitte in Berlin rund 250 Architektur-Modelle in verschiedenen Maßstäben zu sehen, die verschiedene Blickwinkel auf die zentrale Rolle der Städte in unserer Gesellschaft bieten. Die Ausstellung handelt nicht nur von der Stadt selbst, sondern auch vom Umgang mit ihr. Sie tut dies anhand der Wünsche unterschiedlicher Akteure: alltägliche Wünsche und spektakuläre, idealistische und ökonomische, lokale und weltumspannende. Zusammen mit 65 beispielhaften Projekten geben sie einen Eindruck vom Wunsch des Menschen nach Veränderung und machen deutlich, welche Möglichkeiten den vielen Akteuren in der Stadtentwicklung offen stehen.

Eingereicht haben die Modelle Kommunen, Planungsbüros und Hochschulen aus ganz Deutschland, aber auch Vereine und Einzelpersonen. Darunter sind großflächige Stadtumbauten, realisierte Konzepte und gescheiterte Wettbewerbe sowie gewagte Vorstellungen von der Stadt der Zukunft. Mit dabei: die Preisträger des „Nationalen Preises für integrierte Stadtentwicklung und Baukultur“, der 2009 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ausgeschrieben wurde. Ihre Ideen werden ebenfalls vorgestellt. Die Ausstellung wird von Veranstaltungen ihrer zahlreichen Partner und der Reihe Wunsch-Termine begleitet. In den Wunsch-Terminen führen Personen aus unterschiedlichen Bereichen des öffentlichen Lebens durch die Ausstellung. Sie sprechen über ihre Beobachtungen in der Stadt, ihre eigenen Wünsche und das, was in ihren Augen Stadt ausmacht.

### Qualität von Stadt

Schauplatz der Ausstellung ist die Turbinenhalle des 1961 erbauten Kraftwerks Mitte. Erstmals wird hier auf zwei Geschossen eine Ausstellung präsentiert. Sie wurde von Martin Heller, Intendant von Linz2009 Kulturhauptstadt Europas und zuvor künstlerischer Direktor der Schweizerischen Landesausstellung EXPO.02, gemeinsam mit der Kuratorin Angelika Fitz und dem Architekten Tristan Kobler realisiert und konzipiert. Im Frühjahr 2010 suchten sie mit einem bundesweiten Aufruf Modelle stadtplanerischer und architektonischer Projekte in Deutschland, die einen Beitrag zur Qualität von Stadt leisten. An die 500 Modelle wurden vorgeschlagen, 250 haben sie ausgewählt.

Zu Ausstellungseröffnung kamen rund 2 500 Gäste. Das große Publikumsinteresse bestätigt für die Ausstellungsmacher, dass Fragen der Stadtentwicklung über einen engen Expertenkreis hinaus vermittelt werden können und müssen. Dazu Bundesbauminister Peter Ramsauer bei einem Rundgang: „Die Ausstellung ist in



Bot den passenden Rahmen für die Ausstellung: die Turbinenhalle des 1961 erbauten Kraftwerks Mitte in Berlin. Foto: Jan Bitter, 2010

Anspruch, Art und Größe bundesweit einzigartig. Die Wünsche und Ansprüche der Menschen an unsere Städte ist ihr zentrales Thema. Sie soll Anlass geben für einen kritischen und qualifizierten Diskurs darüber, wo wir hinwollen mit unserer Stadtentwicklungspolitik, und wie wir unsere Ziele erreichen.“ Baukultur und Stadt-

wicklung bei und werden eine tragende Säule bleiben“, meinte er. „Wir wollen die Stadtpolitik künftig auch stärker breit und in der Öffentlichkeit diskutieren. Im Herbst starten wir mit dem „Weißbuch Innenstadt“ einen groß angelegten Dialog über die Zukunft unserer Stadtkerne“, versprach der Bundesbauminister.