

Benjamin Steininger

Raum-Maschine Reichsautobahn

Zur Dynamik eines
bekannt/unbekannten Bauwerks

Kulturverlag Kadmos Berlin

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet unter <http://dnb.ddb.de> abrufbar

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Copyright © 2005, 2. Auflage 2021, Kulturverlag Kadmos

Berlin. Wolfram Burckhardt

Alle Rechte vorbehalten

Internet: www.kulturverlag-kadmos.de

Umschlaggestaltung: kaleidogramm, Berlin

Umschlagabbildungen: 1. Seitlicher Blick auf ein 2005 in Bau befindliches
Fahrbahnstück der A 113. Zum Riss auf dem Buchrücken vgl. Abb. 21.

2. Amateuraufnahme der Reichsautobahn bei München, Mitte der 1930er Jahre.

Gestaltung und Satz: kaleidogramm, Berlin

Druck: MCP

Printed in EU

ISBN 978-3-86599-281-9

Inhalt

Von jenseits der Leitplanke.	7
Einleitung	9
1. Doppelter Korridor – Wie die Betonplatte das Auto überholt	19
Fragebogen 19 Die hindernislose Fahrbahn als Gegenstand der Untersuchung 22 Schwarz- und Schotterdecken 26 Der Straßenbaustoff Beton 35 Moor 39 Frost 44 Die Betonplatten der Reichsautobahn 49 Korridor 68 Die technische Umgebung des Korridors 73 Einholen und Überholen 80	
2. Fahren, Fliegen, Rechnen – Die Linienführung der Autobahn	85
Gerade von Rom nach Paris 85 Die schwingende Straße 89 Fahrbahn und Flugbahn 103 Spuren der Bewegung 129	
3. Mobile Knoten, zentrale Zonen – Der Raum der Autobahn	135
Deutschlandring 135 Eisenbahnraum + Automobil = Autobahnraum ? 140 Schkeuditzer Kreuz 146 Das Rasthaus am Chiemsee 154 Reichs-Rast-Kreuz-Gelände Nürnberg 168 Der Autobahnraum als System variabler Intensitätszonen 174 Zur Präzisierung der »zentralen Zone«: Autobahn und Radio 177 Kompressor 189 The Zone Remains the Same – Die Autobahn geht weiter 195	
4. Finis Terrae – Katalyse	207
Abkürzungen.	227
Anmerkungen	228
Literatur	241
Bildnachweise	251
Register	255



Von jenseits der Leitplanke

Das Photo auf dem Titelblatt und auf der linken Seite zeigt die Reichsautobahn. Man sieht einen frühen Abschnitt bei München, aus der Perspektive eines Zaungasts, genauer, aus der Perspektive eines Fahrradfahrers. Aufgenommen hat das Bild mein Großvater, unterwegs auf einer Fahrradtour durch Deutschland, vermutlich 1935.

Ebenfalls aus der Perspektive eines Zaungasts ist diese Arbeit über die Reichsautobahn geschrieben. Ich bin weder Straßenbauer noch Raumplaner, und als das Buch entstand, war ich auch kein Autobesitzer, sondern Fahrradfahrer und Pläne- und Landkartenleser. Und ich kannte darüber hinaus die Maschine Autobahn aus der Perspektive des Zaungasts, der sie, obwohl er daneben steht, benutzen will, aus der Perspektive nämlich des Trampers. Als Tramper kann man sich entweder treiben lassen, oder man muss wissen, wie das Ding funktioniert, auf dem man reitet. Möglicherweise gewinnt man dann von jenseits der Leitplanke aus ein spezielles Wissen über das Verkehrssystem: über schnelle und langsame Auffahrten, über Knotenpunkte und Rastplätze zur Tages- und Nachtzeit und nicht zuletzt über den eigenartig exterritorialen Baukörper Fahrbahn, dieses Gebäude, das wohl nur zum Schein links und rechts an nasses Gras grenzt, das in Wirklichkeit aber zwischen Kartenblättern und Nummernschildern verlegt wurde und das, obwohl es nur ein paar Schritte entfernt ist, Stunden weit weg sein kann.

Abb. 1a. Fahrdiagramm eines 2,9 l Mercedes-Benz-Wagens von der 2000 km-Fahrt 1934

DUNLOP
Supra
TYP ÜBERBALLON
REIFEN

Für schnelle
Fahrt
auf
schlechten
Straßen!



Abb. 2: Gute Reifen haben 1934 noch die Aufgabe, schlechte Straßen abzufedern.
Dunlop-Werbung von 1934.

Einleitung

[Das Automobil] wird seine Kraft in den Dienst des ganzen Volkes stellen und sich wie ein gelehriges, fleißiges Ungeheuer benehmen. Doch damit es aufhört zu schaden und damit es wohltätig wird, muss man ihm Straßen bauen, die seinem Wesen entsprechen, Heerstraßen, die es nicht mehr mit seinen wilden Pneumatiks aufreißen kann und deren vergifteten Staub es nicht mehr in die Brust der Menschen schleudert. Diese neuen Straßen wird man den Fuhrwerken von geringer Schnelligkeit so gut wie allen einfachen Tieren verbieten müssen. Man wird Hangars und Viadukte anlegen, damit auf der Zukunftsstraße Ordnung und Harmonie geschaffen wird.¹

Anatole France 1908

Wir kennen Spinnennetze, Fischernetze, Vogelnetze. Sie dienen immer dazu, jemanden zu fangen, die Insekten, die Fische, die Vögel. Netze werden immer gebaut, um anderen die Freiheit wegzunehmen, sich ihrer zu bemächtigen, sich nutzbar zu machen und wenn es sein muss, zu töten. Die Kunst beim Bau der Netze besteht darin, sie so zu gestalten, dass sie die Opfer überraschen, überfordern und die Opfer diese Netze möglichst nicht wahrnehmen, ja sogar als attraktiv, sicher und vorteilhaft empfinden – dann hat man den größten Erfolg. Warum sollte es bei den Straßen- und Autobahnnetzen anders sein?²

Hermann Knoflacher 1995

Der Rennkalender für das Jahr 1933 wurde im Sommer kurzfristig geändert. So konnte das 13. Würgauer Bergrennen nicht wie geplant am vorletzten Juliwochenende stattfinden. Es musste auf den 13. August verschoben werden, weil unter der Regie des Nationalsozialistischen Kraftfahrerkorps (NSKK) und des Automobilklubs von Deutschland (AvD) vom 21. bis 23. Juli eine neuartige Straßenrallye veranstaltet wurde, die »2000 km durch Deutschland«³.

Das Rennen wurde weniger als Sportereignis erdacht, sondern vielmehr als »gewaltige Dauerprüfungsfahrt«⁴, als Industrietest für Mensch und Maschine. Alle namhaften deutschen Automobil- und Motorradfabriken schicken auf neuen Modellen ihre Spitzenfahrer ins Feld – Hans Stuck ist etwa für Auto-Union, Ernst Henne für BMW und Manfred von Brauchitsch für Mercedes-Benz mit von der Partie. 211 Automobile sowie Motorräder mit Beiwagen starten in Baden-Baden.

Die Route führt über Stuttgart nach München, über Nürnberg und Hof nach Chemnitz, wo 244 Motorräder hinzukommen. Weiter geht es über Dresden nach Berlin, über Braunschweig ins Rheinland, über den Nürburgring und Kaiserslautern wieder zurück nach Baden-Baden. Ziel ist dabei, je nach Motorengröße bestimmte Durchschnittsgeschwindigkeiten einzuhalten. Dass ein gewisser Dipl.-Ing. Winkelmann schließlich mit drei Stunden Vorsprung auf seine Soll-Zeit als erster in Baden-Baden einrollt, bestätigt zwar in edler Einfalt seine persönliche Geschicklichkeit, fast mehr noch aber die stille Größe seines Fahrzeugs, den »Siegessäuge des Adler-Trumpf«⁵. Ebenso stolz sind nach der Fahrt auch andere Hersteller. Von 212 preisgekrönten Fahrern waren 116 mit Shell-Produkten unterwegs und 80% der Preisträger-Teams fuhren auf Continental-Reifen, wie man in der »Automobiltechnischen Zeitschrift« unter der Rubrik »Nachrichten aus der Industrie« erfährt.⁶

Gute fünf Jahre später, im Herbst 1938, soll ein Stoewer 2,4-Liter-Kraftwagen im Dauerbetrieb getestet werden.⁷ Um 4 Uhr 39 ist Aufbruch in Stettin, im Morgengrauen erreicht man den Berliner Ring. Auf der Höhe von Dessau geht die Sonne auf, mittags um zwölf Uhr isst Berichterstatte Karl Georg von Stackelberg in München eine Weißwurst. Den Zenit der Fahrt erreicht das Test-Gespann schon kurze Zeit später, um halb zwei genehmigt sich Herr von Stackelberg kurz vor Salzburg einen Cognac, und zurück geht's Richtung Küste. Nach 17 Stunden 41 Minuten, also um 22 Uhr 20 ist die Stoewer-Zentrale in Stettin wieder erreicht, der Test ist nach fast 1800 km zu Ende. Zieht man die Zeit zum Tanken ab, so ergibt sich laut von Stackelberg eine Reisegeschwindigkeit von 109 km/h. An Kosten errechnet er bei 42 Pfennigen pro Liter Benzin und drei Litern Öl knapp 130 RM. Dabei waren die Bedingungen keineswegs optimal, mit viel Regen und sogar Schneefall im Fichtelgebirge. Dennoch ist keine Rede mehr von »nie dagewesener Härte«⁸, eher hat man den Eindruck einer etwas langen Spazierfahrt. Bei so viel Routine wird weniger Überanstrengung als Langeweile zum Problem. Von Stackelberg spekuliert zum Schluss seines Artikels folgerichtig über den Einsatz spezieller Warnsignale zum Aufwecken einschlafender Lastwagenfahrer.

Diese beiden Geschichten stecken historisch das Gelände ab, auf dem der Bau der deutschen Reichsautobahn im Großen und Ganzen stattgefunden hat. Markiert wird einmal der Zustand kurz vor Bau-

beginn am 23.9.1933 und dann wieder kurz nach der Fertigstellung der ersten zusammenhängenden Fernstrecken. Die Parallelen sind klar. Beides sind Testfahrten, noch dazu über eine ähnliche Distanz. Doch ihr Verlauf ist ganz unterschiedlich. Der dissonante Auftakt aus Fahrzeugen, gewöhnlichen bis schlechten Straßen sowie Spitzenfahrern, hat sich in einen harmonischen Dreiklang aus Fahrzeugen, Spitzenstraßen sowie gewöhnlichen bis schlechten Fahrern aufgelöst, in das maschinelle Surren der Autobahn.

Von dieser, seit von Stackelbergs Testfahrt – von längeren und kürzeren Leerläufen zur Kriegs- bzw. Ölkrisenzeit abgesehen – kaum mehr zum Stillstand gekommenen, sondern im Gegenteil in Deutschland bis zum 1.1.2020 auf 13.191 km Länge⁹ ausgebauten Maschine namens Autobahn handelt das vorliegende Buch. In gewissem Sinne kann der Gegenstand dabei als allgemein bekannt betrachtet werden. So dürfte es wohl schwer fallen, in Deutschland – dem Land der BILD-Schlagzeile zum 3.10.1990: »Das Autoland gibt Gas«¹⁰ – jemanden zu finden, der dieses deutsche Nationalsymbol schlechthin nicht aus eigener Anschauung kennt, der nicht weiß, wie die Autobahn funktioniert und befahren wird oder der keine Meinung zu dem Objekt hat.

Trotz aller praktisch und symbolisch enormen Bedeutung des gegenwärtigen Gebrauchsgegenstandes Autobahn wirkt die wissenschaftliche Literatur zu diesem Bauwerk und seiner Geschichte noch vergleichsweise überschaubar. Die auffälligsten der Reichsautobahn gewidmeten Bücher sollen hier kurz genannt werden.

Dass die von den Nationalsozialisten als »Straßen des Führers«¹¹ propagierten Reichsautobahnen keineswegs von Adolf Hitler höchstpersönlich in der Landsberger Haft ersonnen wurden, sondern dass die nationalsozialistischen Bauherren in ganz Europa kursierende Autobahnideen bzw. -projekte in ihr Werk miteinbeziehen konnten – die italienischen Autostrade Puricellis etwa sowie baureife Planungen des 1926 gegründeten Vereins zum Bau einer Autobahn »Hansestädte-Frankfurt-Basel«, kurz HAFRABA e.V. –, legt schon eine der ersten Veröffentlichungen zur Autobahngeschichte nach dem Krieg dar, das Buch des HAFRABA-Mitglieds Kurt Kaftan von 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«¹². Aus ostdeutscher Perspektive

beschäftigte sich der Kuczynski-Schüler Karl Lärmer mit der Reichsautobahn. Er verwendet für seine 1975 erschienene Studie, »Autobahnbau in Deutschland 1933–1945. Zu den Hintergründen«¹³, umfangreiches, in der DDR gelagertes Archivmaterial aus den Beständen des für den Reichsautobahnbau zuständigen »Generalinspektors« Fritz Todt und ordnet die Reichsautobahn zusammen mit der angestrebten Massenmotorisierung in einen generellen Aufrüstungszusammenhang ein. 1982, kurz vor dem 50jährigen Jubiläum der Reichsautobahn erschien das von Rainer Stommer herausgegebene Buch »Reichsautobahn, Pyramiden des Dritten Reichs«.¹⁴ Es trägt den zweiten Untertitel »Analysen zur Ästhetik eines unbewältigten Mythos« und versammelt neben einem Abriss der Reichsautobahn(vor)geschichte, der einmal mehr der Mär von der nationalsozialistischen Erfindung dieser Straßen entgegentritt, eine Reihe von Studien zu Einzelaspekten des Bauwerks, etwa zur Brücken- und Tankstellenarchitektur, zu Autobahnfilmen, Autobahndenkmälern, sowie eine Photoserie halb verfallener Reichsautobahnbauruinen. Des Weiteren wurden zur Reichsautobahn in den 1980er Jahren Franz W. Seidlers Biographie des Straßenbau-Generalinspektors Fritz Todt veröffentlicht,¹⁵ drehte Hartmut Bitomsky den Fernsehfilm »Reichsautobahn«¹⁶ und entstand Claudia Windisch-Hojnackis kunsthistorische Dissertation, »Die Reichsautobahn«.¹⁷ Explizit noch einmal die Vorgeschichte derselben behandelt Martin Kornrumpf in »HAFRA-BA e.V. Deutsche Autobahn-Planung 1926–1934« von 1990.¹⁸ 1996 erschien das Buch »Mythos Reichsautobahn« von Erhard Schütz und Eckhard Gruber.¹⁹ Wie schon Rainer Stommer beschäftigen sie sich mit der Ästhetik des unbewältigten Mythos. Noch einmal werden hartnäckig gepflegte Ansichten zur Reichsautobahn – die nationalsozialistische Herkunft der Autobahnidee, die Bedeutung des Bauwerks als Jobmaschine sowie der unmittelbar militärische Wert dieser Straßen als Panzerrollbahnen – als Mythen enttarnt und die multimediale Inszenierung des Propagandabauwerks erläutert. 2002 erschien die Dissertation des Historikers Thomas Zeller, »Straße, Bahn, Panorama«,²⁰ eine vergleichende Studie über den Reichsautobahnbau und den Bau von Schnellbahnstrecken in der Bundesrepublik und den jeweils gepflegten Landschaftsdiskurs mit seinen Brüchen und Kontinuitäten.*

* Die hier vorliegende Studie wurde in Auseinandersetzung mit den bisher genannten

Es fällt auf, dass diese Bücher, grob zusammengefasst, um etwa drei Hauptanliegen kreisen. Zunächst wird immer wieder klargestellt, dass die Autobahn entgegen der Volksmeinung keine Erfindung der Nationalsozialisten war, sondern dass diese die Idee nur besonders erfolgreich und aggressiv für sich vereinnahmen konnten. Dementsprechend wird die Reichsautobahn meist als völkisch ästhetisches Inszenierungsgebäude interpretiert. Schließlich wird noch geklärt, wie man sich innerhalb der nationalsozialistischen Gesamtmaschine für diese Propagandaapparatur entschieden hat, wie sie organisiert und finanziert wurde.

Vergleichsweise gering ist demgegenüber das Interesse der meisten Geschichtswissenschaftler am technisch zu verstehenden Bauwerk, an der Hardware der Reichsautobahn. Wie die 3.870 unter nationalsozialistischer Regie gebauten Autobahnkilometer materiell funktionieren, was da also unter und neben dem propagandistischen Schleier als technisch neuartiges Verkehrs- und Infrastrukturbauwerk in die Welt kam, blieb und nicht einfach weggerissen werden kann wie die ideologische Mär von den »Straßen des Führers«, diese technische Gestalt der Autobahn also, ist trotz aller alltagspraktischer Vertrautheit mit dem Gegenstand und trotz aller aufklärerischen Anstrengung um seine historischen Wurzeln eher unter- als überinterpretiert.*

Die technikhistorische Unterbelichtung des bekannt unbekannten Wesens Autobahn vom Standpunkt der historischen Kultur- und Medienwissenschaft aufzuhellen, ist das Anliegen dieser Untersuchung. Es soll herausgefunden werden, welche technischen Fragestellungen mit dem Bau dieser Raum-Maschine Reichsautobahn in den 1930er Jahren verbunden waren, welche technikhistorischen Implikationen damit zusammenhängen und wie beides bis heute fortwirkt. Nicht *die* Geschichte der Reichsautobahn soll hier geschrieben werden – das sollte schon weiterhin Domäne der archivgestützten, zeithistorischen Forschung

Büchern verfasst. Nach 2004 erschienene, einschlägige Publikationen - zu nennen wären etwa Dienel, Hans-Liudger/Schiedt, Hans-Ulrich (Hg.), *Die moderne Straße: Planung, Bau und Verkehr vom 18. bis zum 20. Jahrhundert*, Frankfurt a.M. 2010 - wurden in dieser zweiten, korrigierten Auflage fallweise hinzugezogen. Das Literaturverzeichnis weist auch darüber hinaus Schriften von in der ersten Auflage zitierten Autoren aus.

* Dies bemerkt auch Thomas Zeller zum angeblich bereits überinterpretierten Gegenstand, wenn er zum Ende seines kurzen Überblicks über die Reichsautobahnliteratur konstatiert, dass »insgesamt [...] die Ideengeschichte dieser Straßen bislang stärker untersucht worden [ist], als die konkrete Planung und Bauausführung«. Thomas Zeller, *Straße, Bahn, Panorama*, Frankfurt a.M. 2002, S. 43.

bleiben – vielmehr soll mit Material *aus der* Geschichte der Reichsautobahn ein Beitrag zu einer historisch fundierten Gegenwartsdiagnose geleistet werden. Der Gegenstand ist also ein historischer, das Interesse aber ein durchaus aktuelles, geht es doch darum, den heutigen, nicht zuletzt von der Autobahn und damit auch von der Reichsautobahn geprägten Raum zu verstehen. Wie man das Ohr auf die Schiene legt, um zu hören, ob ein Zug kommt, soll an den Betonbändern der Autobahn also gleichsam technikarchäologisch erlauscht werden, welcher noch heute bedeutsame Zug einst über die Strecke fuhr.

In seinem Buch »Der negative Horizont« von 1989 schreibt der Architekt, Bunkerarchäologe, Verkehrs- und Medientheoretiker sowie nahezu alleinige Repräsentant der von ihm ins Leben gerufenen »Dromologie« – der Lehre von der Geschwindigkeit – Paul Virilio:

Die Flughafenarchitektur sollte [...] für einen Städtebauer genauso bedeutsam sein wie die Flughafenkunst für einen Ethnologen, der sich des Niedergangs der Kulturen bewußt ist. Wenn man wirklich profund über moderne Architektur befinden will, muß man sie hier und in den Autobahn- und Industrielandschaften suchen.²¹

Etwas ähnliches soll hier probiert werden, die Suche nach »moderner Architektur« – wobei »moderne Architektur« vielleicht besser als »aktueller Raum« zu beschreiben wäre – in der Landschaft der Autobahn, und zwar in ihrer ersten, noch einigermaßen kompakt zu übersehenden Ausprägung, der Techniklandschaft der Reichsautobahn.

Aus mehreren Gründen eignet sich die Reichsautobahn gut für eine derartige Untersuchung. Der Umfang der Baumaßnahmen ist nicht zuletzt wegen der brutalen Außerkraftsetzung demokratisch marktwirtschaftlicher Regelungen im »Dritten Reich« groß genug, um eine breite Palette an verschiedenen zeitgenössischen Raum- und Technikdiskursen zu bieten, die Bauzeit ist jedoch aus denselben Gründen so kurz, dass der Gegenstand nicht ausufert. Als Propagandaprojekt ist der Bau der Reichsautobahn überdies gut dokumentiert, etwa in der ganz der Autobahn und ihrem technisch landschaftsgestalterischen Umfeld gewidmeten, zweimal monatlich vom Generalinspektor Todt herausgegebenen Verkehrsfachzeitschrift »Die Strasse«.²² Trotz der in einigen Bereichen erwartbar tendenziösen Berichterstattung* wird dem interessierten Pu-

* So wäre es etwa ausgeschlossen, die »Strasse« als seriöse Quelle über die Arbeitsbedingungen bei der Reichsautobahn zu verwenden.

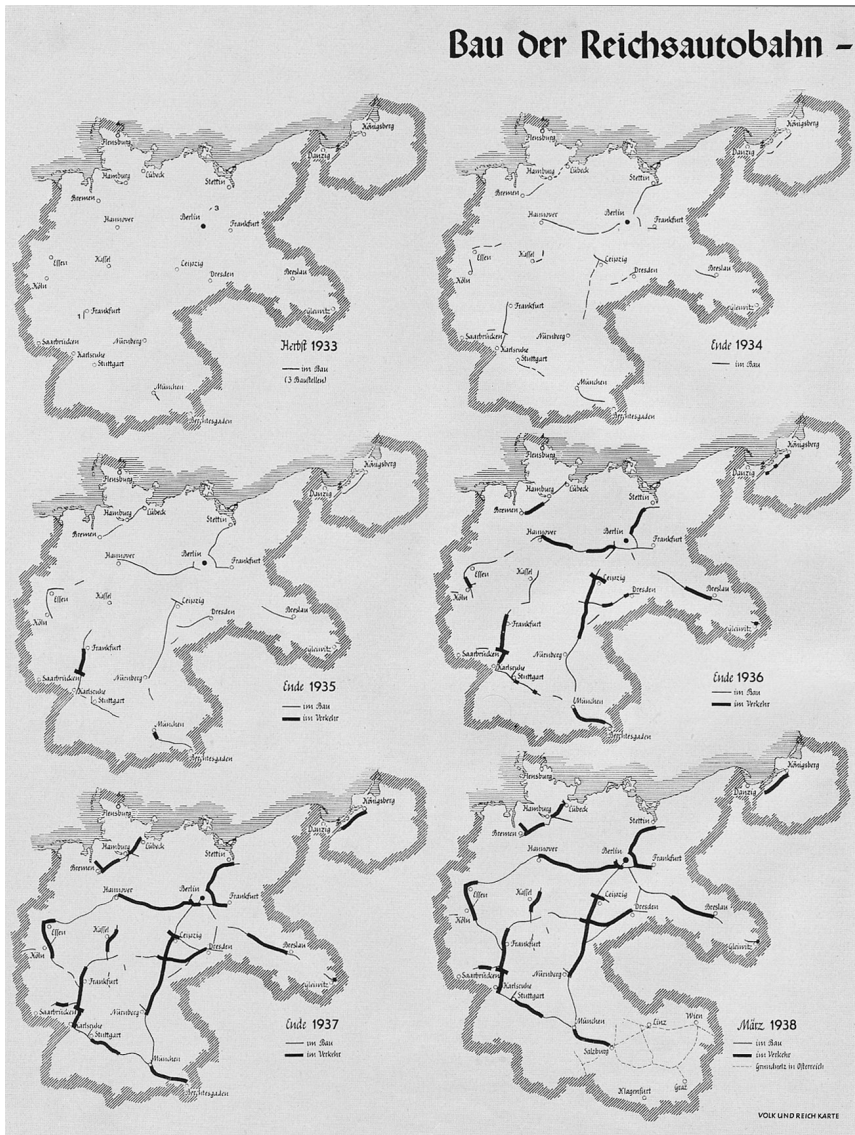


Abb. 3: Der Fortgang des Baus der Reichsautobahn. Zusammenstellung von in Bau bzw. unter Verkehr befindlichen Strecken der Jahre 1933 bis 1938.

blikum hier und in der dazugehörigen »Schriftenreihe« ein detailliertes Bild der bei der Reichsautobahn angewandten Straßenbauverfahren vermittelt, werden die in Deutschland meist neuen Techniken sowie die künftige Autobahninfrastruktur seriös und vielfältig diskutiert. In diesem ideologisch zwar verminten, aber dennoch gangbaren Zeitschriftengebiet der »Strasse« kann also durchaus nach den technisch infrastrukturellen Grundlinien der Straße »Reichsautobahn« geforscht werden, ohne für jede Einzelproblematik die jeweilige Expertenfachpresse konsultieren zu müssen, wobei aber nicht vergessen werden soll, dass eine derartige Untersuchung der Straße dann implizit auch eine Untersuchung der »Strasse« bedeutet, entlang der Frage, inwieweit aus tendenziell verdorbenem Material dennoch klare Aussagen gewonnen werden können.

Die Straße »Reichsautobahn« schließlich wird hier in gedanklicher Anlehnung an Paul Virilios Werk erforscht. Darunter ist in der Tat weniger die schwer mögliche, direkte Anwendung von Paul Virilios Begriffen auf die Reichsautobahn zu verstehen, als vielmehr eine Anlehnung an Virilios insgesamt dromologisches Vorgehen, »die Bewegung im öffentlichen Raum genau nicht von einem festen Standpunkt aus zu beschreiben, sondern die Geschwindigkeit selbst als Ausgangspunkt zu nehmen«, wie die »Agentur Bilwet« Virilios dynamischen Standpunkt umreißt.²³ Angelehnt also an dieses methodische Primat des Dynamischen soll ein gemeinhin trotz seiner dynamischen Verkehrsaufgaben klassisch statisch wirkendes Bauwerk untersucht werden, ein, mit Virilio, »statisches Fahrzeug«.

So wie der Kondensstreifen des Flugzeuges eine Luftstraße anzeigt, die tatsächlich nur die Flugbahn des Jets ist, so sind auch die Straße oder die Schiene Flugbahnen, ist die Infrastruktur der Straßen oder Eisenbahnen ein Fahrzeug, »statisches« Fahrzeug, auf das das »dynamische« Fahrzeug angewiesen ist, weil es ihm erlaubt, die mehr oder weniger starken Unebenheiten der Erdoberfläche und die verschiedenen Hindernisse zu »überqueren«.²⁴

Dem »statischen Fahrzeug« Reichsautobahn also wird in vier Kapiteln nachgespürt, entlang der übergreifenden Fragestellung, inwieweit es noch sinnvoll und überhaupt möglich ist, ein derartiges Verkehrsbauwerk im herkömmlichen Sinne als statisches Gebilde zu begreifen, oder ob, wofür argumentiert werden wird, nicht in den einzelnen Kapiteln noch zu entwickelnde, dynamisierte Begriffe die Raum-Maschine Reichsautobahn und damit auch den aktuellen Raum weit besser erfassen.

Autobahn - Übersichtskarte

Stand 1940

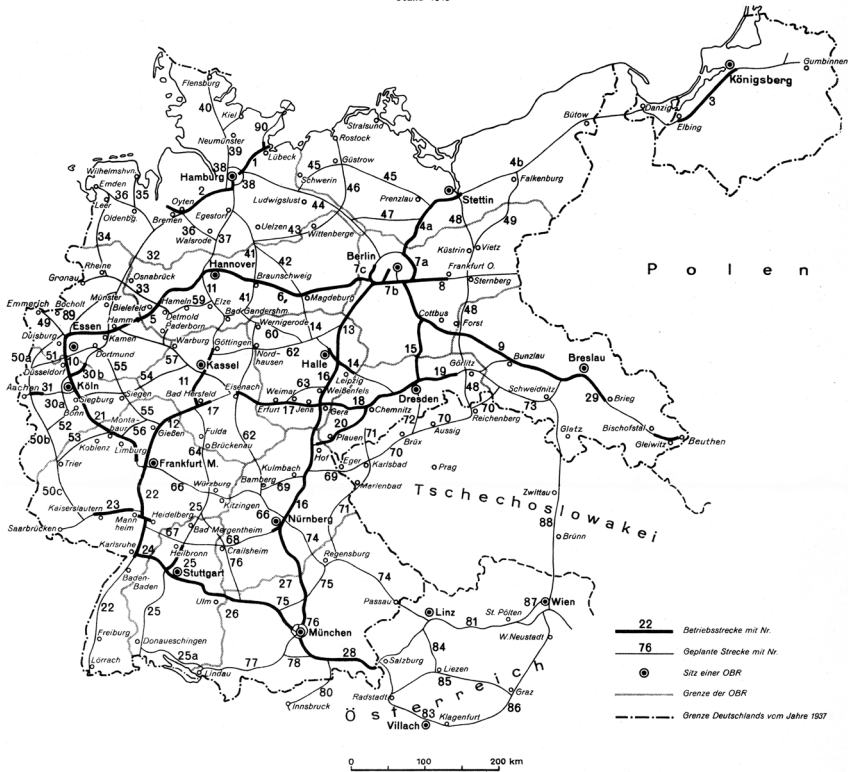


Abb. 4: Das Netz der Reichsautobahnen 1940.

Das erste Kapitel behandelt die Reichsautobahn zunächst fast ein-dimensional als stoffliches Gebilde aus Beton. Es wird dargestellt, wie die Betonstraße als zwischen Automobil und Landschaft vermittelnder Baukörper selbst eine konkrete Dynamisierung erfährt und dementsprechend auch abstrakt als post-statisch begriffen werden muss.

Im zweiten Kapitel wird mit ihrer Geometrie die zweite Dimension der Reichsautobahn untersucht. Zunächst wird die ideologische Aufladung der kurvigen, ästhetisch »schwingenden Straße« dargestellt, um schließlich diese »Schwingung« in ihrem technischen Umfeld zu verorten und die Linie der Autobahn im Wechselspiel mit der Bahn des Flugzeugs zu begreifen.

Das dritte Kapitel erläutert den durch diese Linien flächig aufgespannten Raum. Ausgehend von der Beschreibung einer Deutschlandrundfahrt im Jahr 1938 wird der Raum der Autobahn zwischen der Abschaffung und Umdefinierung der Idee des Zentrums verortet, was an exemplarischen Orten illustriert und begrifflich neu gefasst wird, eine Neufassung, die mittels der Parallelführung von Reichsautobahn- und Radoraum noch vertieft wird.

Das vierte Kapitel schließlich fasst zum einen zusammen, was zur Reichsautobahn als einem insgesamt dynamischen, den Raum in Bewegung versetzenden Bauwerk herausgefunden werden konnte und bündelt diese Ergebnisse zum anderen in einem abschließenden Gesamtbild, dem als Metapher für das ganze Verkehrsnetz funktionierenden, chemisch materiellen Beschleuniger, dem Katalysator.

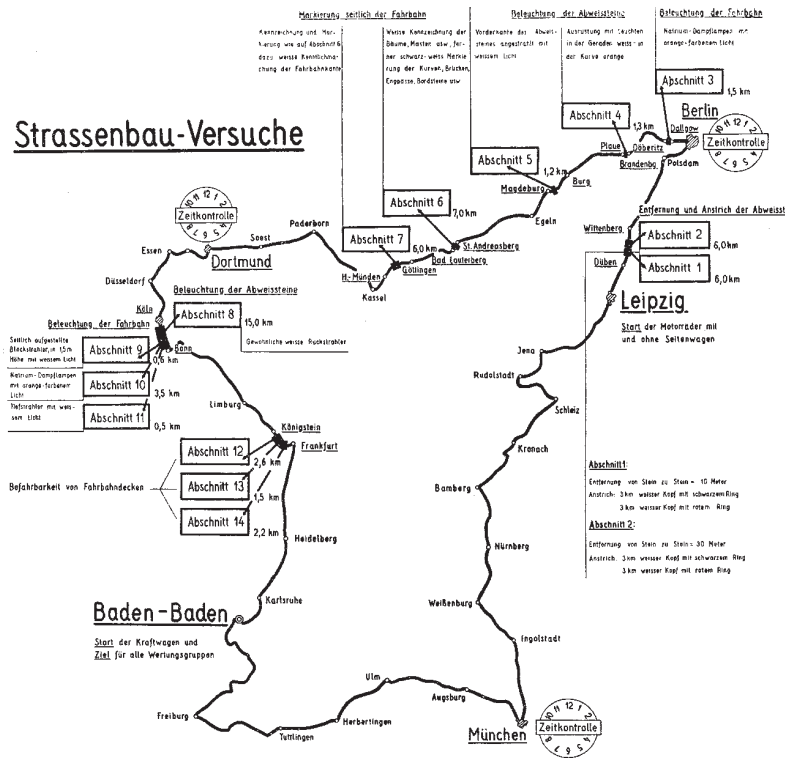


Abb. 5: Parcours der »2000 km durch Deutschland« von 1934 mit den Standorten der Testabschnitte für verschiedene Straßenbautechniken.