

Einführung

Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Wirth

„Die Autobahn: Von der Idee zur Wirklichkeit“, ein an sich „triviales“ – also wörtlich „an der Weggabelung liegendes“ – Tagungsthema, aber heiß. Schon das Stichwort „Autobahn“ ist für viele ein Reizwort. Stillschweigend setzen sie „Autobahn“ mit „Reichsautobahn“ gleich. Und sofort ergibt sich ein ganzes Bündel von Assoziationen – positiven wie negativen.

Da ist einmal die technische Idee der „Nurautobahn“, der „Kraftfahrbahn“, wie die Autobahn ursprünglich auch genannt wurde, wie sie sich ganz logisch aus den Anforderungen des Kfz-Verkehrs an „seinen“ Verkehrsweg ergeben hat – nachzuweisen in allen der Motorisierung verbundenen Industriestaaten – weltweit. Ein – wie man heute sagen würde – cooles verkehrstechnisches Thema.

Auf der anderen Seite der Symbolaspekt: Öffentliche Infrastrukturprojekte, zumal Verkehrswege, sind wegen ihrer „Netzfunktion“ immer symbolträchtig – noch heute ist jede so genannte Verkehrsübergabe, also die feierliche Eröffnung einer neu gebauten Strecke, ein willkommenes Medienereignis, Gelegenheit für Politiker, sich öffentlich zu präsentieren. Und Verkehrswege waren ganz besonders symbolbehaftet in dem wegen seiner zentralen Lage in Halbinseleuropa an einer „Beengtheitsneurose“ leidenden Deutschen Reich.

Ist das einzelne punktuelle Großprojekt, z. B. eine Brücke, diesbezüglich noch relativ unschuldig, so ist ein „völkerumspannendes oder gar kontinentales Verkehrsnetzwerk“ per se schon ideologisch verdächtig – besonders wenn man den großen Unterschied zwischen Deutschland und den USA, dem eigentlichen Entwicklungsland der Massenmotorisierung und des motorway, bedenkt: Im „Land der unbegrenzten Möglichkeiten“ wurden zunächst nur kurze, lokale

Autobahnen (vergleichbar etwa der deutschen Nahverbindung Köln – Bonn) zur Bewältigung der Tagespendler-Verkehrsströme gebaut. Im Deutschen Reich dagegen wurde ein Autobahnfernnetz zur Lebensraumverklammerung des „Volkes ohne Raum“ konzipiert und größtenteils auch realisiert.

Technische Werke können nur schwer isoliert von dem politischen System, in dem sie entstanden sind, betrachtet werden. Nicht einmal der US-amerikanische Autobahnbau ist vom Rassismuskonzept verschont geblieben. So hat LEE KOPPLEMAN die These einer minderheitenfeindlichen Autobahnplanung verbreitet: Der New Yorker Stadtplaner ROBERT MOSES habe in den 1920er Jahren die Überführungen der Parkways auf Long Island, die zu den öffentlichen Badestränden am Atlantik führten, bewusst so niedrig gebaut, dass nur Pkw, aber keine Busse darunter durchfahren konnten – angeblich, um damit Armen und Schwarzen den Zugang zu den Stränden zu verwehren.¹⁾ Eine gewagte Konstruktion, deren Berechtigung man – wie so vieles im Zusammenhang mit den Autobahnen – schlüssig nie nachweisen können.

In dieser Tagung werden wir versuchen, uns einem technikgeschichtlich hochinteressanten, aber auch emotionsbeladenen „Mammutthema“ zu nähern – eine erste Näherung –, wohl wissend, dass dabei nur ein kleiner Ausschnitt dieses unglaublich weit gespannten Themenfeldes behandelt werden kann. Bescheidenheit ist also ange-sagt. Allein die deutschsprachige Autobahnliteratur – auch diejenige, die sich mit ausländischen Projekten befasst – systematisch aufzuarbeiten, würde hundert Dissertationen füllen. Bei einem so komplexen Gegenstand kann man nicht warten, bis alles geklärt, alles wissenschaftlich ergründet ist. Allerdings: Was wir