

Mobil sein

WOLFGANG VOIGT

Schönheit der Geschwindigkeit – Bewegung als Leitmotiv der Zeit

Mobil sein, das war von Beginn an einer der Imperative des 20. Jahrhunderts. Die rasante Entwicklung von Wissenschaft, Technik und Verkehr, auch die zunehmende Fixierung des Bismarckreichs auf den imperialen »Platz an der Sonne« und einen ersten Rang auf dem Weltmarkt, entfachten nach 1900 eine nach Ausdruck drängende Dynamik, die sich auch in den anderen Industrienationen äußerte. Die einst von Adel und Klerus geprägte gravitatische Selbstdarstellung der *Leisure Classe*, die soziale Distanz zu körperlicher Arbeit herstellte, verschwand nie völlig, aber sie konkurrierte im 20. Jahrhundert mit einem Kult der Mobilität und der Geschwindigkeit, der besonders die Avantgarde beschäftigte. Literaten, Künstler und Architekten entdeckten die Bewegung als »das entscheidende Motiv der Zeit« (Walter Gropius).¹

In den ab 1910 entstandenen Gemälden so unterschiedlicher Künstler wie Umberto Boccioni, Robert Delaunay, Franz Marc, Wassily Kandinsky und Kasimir Malewitsch scheinen die zunehmend abstrakten Bildelemente zu rotieren, zu schweben oder zu explodieren. Filippo Tommaso Marinetti priest 1909 in seinem »Manifest des Futurismus« die Anmut der Geschwindigkeit und der neuen Fortbewegungsmittel: »Wir erklären, daß sich die Herrlichkeit der Welt um eine neue Schönheit bereichert hat: die Schönheit der Geschwindigkeit. Ein Rennwagen, dessen Karosserie große Rohre schmücken, die Schlangen mit explosivem Atem gleichen ... ein aufheulendes Auto, das auf Kartätschen zu laufen scheint, ist schöner als die Nike von Samothrake. Wir wollen den Mann besingen, der das Steuer hält, dessen Idealachse die Erde durchquert, die selbst auf ihrer Bahn dahinjagt.«² Ohne den kriegerischen Ton der Futuristen aufzunehmen, rühmte Walter Gropius 1914 die zu »Sinnbildern der Schnelligkeit« gewordenen Verkehrsmittel, in denen »technische Form und

Kunstform ... zu organischer Einheit verwachsen« seien, und lieferte damit das Stichwort für Le Corbusiers berühmte Eloge auf die vollendeten Formen der industriell erzeugten Automobile, Überseedampfer und Flugzeuge, von deren Ingenieur-Ästhetik die Architekten zu lernen hätten.³

Der progressistische Dynamismus äußerte sich vor dem Hintergrund technischer Umwälzungen in allen Verkehrsbereichen – auf der Straße, in der Luft oder auf der Schiene. Das noch wenig verbreitete Auto fand, nachdem man es zunächst den offenen Pferdedroschken nachgebildet hatte, im Rennwagen und in der Limousine seine ersten Standardtypen. Zwei revolutionäre Erfindungen – das lenkbare Luftschiff und das propellergetriebene Flugzeug – ließen die Möglichkeiten künftigen Luftverkehrs, aber auch die Dimensionen des Bombenkriegs erahnen. Die Eisenbahn schließlich, das schon lange etablierte Transportmittel der Industriellen Revolution, war um 1900 das überall im Reich verbreitete Verkehrsmittel. Die zunächst konkurrierenden Privatlinien waren zu einem profitablen dichten Netz kooperierender Staatsbahnen umgewandelt worden, deren Überschüsse um 1910 ein Zehntel der gesamten öffentlichen Einnahmen ausmachten.⁴ In den stürmisch wachsenden deutschen Großstädten wurden in dieser Zeit elektrifizierte Hoch- und Untergrundbahnen (Berlin 1902, Hamburg 1911) in Betrieb genommen, deren Tunnels und Viadukte dem Verkehr neue Ebenen ober- und unterhalb des Bodenniveaus erschlossen.

»Deutsche Form dem Weltverkehr« – Kathedralen des Reisens

Dem Verkehr war 1914 ein ganzes Jahrbuch des Deutschen Werkbunds gewidmet, in dessen Abbildungsteil neben Bahnhöfen, Viadukten und Brücken auch die Karosserien und Innenausstattungen von Zügen, Schiffen, Automobilen und Flugzeugen in Szene gesetzt wurden. Peter Behrens spricht darin von der Eile, die sich aller



Haupttor des Konzentrationslagers
Auschwitz-Birkenau, Aufnahme von
1980

Lebensprozesse bemächtigt habe, und fordert eine entsprechende Gestaltung: »Die Hast ist durch Rhythmus unserer Zeit bedungen und psychischer Ursache. Sie ist eine elementare Grundlage unseres Schaffens, aber sie wurde noch nicht zur kunstgemeisterten Form. Sie ist noch von parvenühafter Art und wir sind noch nicht mit ihr fertig geworden.«⁵ In der Einleitung des Jahrbuchs offenbart sich die nationale Ambition, die Überschrift benennt das Ziel: Deutsche Form im Weltverkehr. Vor den anderen Völkern müßten sich die Deutschen den Ruhm verdienen, »dem Verkehr des 20. Jahrhunderts seine monumentale Form aufzuzwingen«.⁶

Eines der ersten Bilder dieses Jahrbuchs zeigt den damals fast fertiggestellten *Leipziger Hauptbahnhof* der Architekten Lossow & Kühne, der den Verkehr von fünf älteren Bahnhöfen in einem Bauwerk zusammenführte.⁷ Der schier endlose, vor die 26 Gleise des Kopfbahnhofs gesetzte Betonbau der Querbahnsteighalle bildet nicht nur einen grandiosen Raum, sondern auch einen überzeugenden Übergang zwischen der »Architektur« des Empfangsgebäudes und der reinen Ingenieurkonstruktion über den Gleisen. Die Verbindung wird durch den mächtigen Betonviadukt hergestellt, dessen weite Bögen die Halle zu den Bahnsteigen hin öffnen. Die Superlativen dieses Bauwerks faszinierten die Zeitgenossen so sehr, daß ihnen die Maßstäbe verloren gingen. Obwohl der Gare de l'Est in Paris mehr Bahnsteige aufwies⁸, blieb die Behauptung vom größten Bahnhof Europas oder vom »größten jemals gebauten Bahnhofsgebäude der Welt«⁹ bis heute lebendig.

Geringere Dimensionen, jedoch eine noch monumentalere und zugleich modernere Architektur erhielt der *Stuttgarter Hauptbahnhof* von Paul Bonatz und Friedrich Eugen Scholer (1911–28). Wer in die hohe Schalterhalle eintrete, halte unwillkürlich den Atem an, »man meint, man betrete eine Kirche«, bemerkte Julius Posener über diese wohl letzte »Kathedrale des Verkehrs«.¹⁰

Die raue Kalksteinfassade, die mächtige Pfeilerfront und die altorientalisch anmutende Lisenengliederung der Wandflächen haben den Blick dafür verstellt, daß hier zum ersten Mal in Deutschland ein Großbau als eine im Kern kubistische Komposition aus frei assoziierten Volumina entstand. Der zunächst an Eliel Saarinsens *Hauptbahnhof in Helsinki* (1910) orientierte Baukörper wurde während des Ersten Weltkriegs umgruppiert und vereinfacht. Während der Leipziger Bahnhof der Innenstadt als in sich ruhender Koloß gegenüberliegt, betont der nicht weniger schwere Bonatzsche Bau den Kontext mit der urbanen Umgebung. Asymmetrisch hervortretende Bauteile wie der Turm und die kleinere Schalterhalle dienen als Fluchtpunkte der in den Stadtkern führenden Straßen. Kein anderer Bahnhof war wirkungsvoller als Neuinterpretation des Stadttors inszeniert, und nur in Stuttgart gelang es, einen Verkehrsbau in den Rang einer »Stadtkrone« zu heben.

Der Kult der Mobilität hatte mit Rennfahrern, Piloten und Reisenden vorzugsweise die männlichen Vertreter des Zeitgeists im Blick, denen durch Architektur und Design eine dem Tempo der Moderne angemessene Welt geschaffen werden sollte. Wo aber Massen von Menschen in Bewegung zu setzen waren, fehlte oft die Freiwilligkeit. Die Kehrseite des Mobilseins ist die Mobilmachung, in der die Bahnhöfe als logistische Knotenpunkte eine herausragende Rolle spielen. Im obengenannten Jahrbuch erwähnt Karl Ernst Osthaus, ein Werkbundaktivist und Mäzen der frühen modernen Architektur, en passant den militärischen Nutzen der Verkehrsbauten; vom Bahnhof fordert er »knappste Anpassung an das verwickelte Zwecksystem, vollkommenste Übersichtlichkeit über den vielgliedrigen Bauorganismus und Gewährung eines höchstentwickelten, aber durchaus unpersönlichen Komforts«. Daraus ergebe sich »der sachliche, ganz auf sich beruhende Ausdruck des modernen Bahnhofs«, und es sei »keine Frage, daß dieser Ausdruck sich durchzusetzen beginnt«. Die Funktionalität der neueren Bahnhöfe lobt er als strategischen Vorteil: »Deutschland wird es nicht zum mindesten diesen Errungenschaften zu danken haben, wenn sich im Kriegsfall die deutsche Heereskörper als der beweglichste erweisen sollte.«¹¹ Beweglich sind nicht nur die Truppen, die in beiden Weltkriegen auf Schienen an die Front fahren. Mobil sind auch Hunderttausende von Menschen in verschlossenen Güterwagen der Reichsbahn, die an Orten aussteigen, von denen niemand mehr abreisen wird. Das Gleis und die Rampe hinter dem walmbedachten Torgebäude in *Auschwitz* sind nicht nur der Schauplatz grenzenlosen Schreckens. Der auf die Funktion »Ankunft« reduzierte Gleisanschluß stellt zugleich den absurdesten Verkehrsbau des Jahrhunderts dar.

Während die technische Entwicklung mit Kruckenbergs Schienenzepp und den schnellen Triebwagenzügen der Reichsbahn weitere Fortschritte machte, stagnierte die Bahnhofsarchitektur bis zum Zweiten Weltkrieg auf einem Mittelweg zwischen dem sachlichen Ausdruck à la Osthaus und bonatschem Pathos, ohne die Bildhaftigkeit des Stuttgarter Vorbilds zu erreichen (beispielsweise die Hauptbahnhöfe in Düsseldorf und Oberhausen). Die während des Dritten Reichs forcierten, jedoch nicht verwirklichten Großprojekte für Berlin und München, die unpraktische Kopfbahnhöfe des 19. Jahrhunderts ablösen sollten, hätten das Konzept der Verkehrskathedrale noch einmal in neue Dimensionen gesteigert. Dazu kam es nicht, stattdessen folgte nach 1945 der schleichende Verlust der faktischen Monopolstellung der Eisenbahn. Während in der DDR das Netz der Reichsbahn ausgelastet blieb, bewirkte in der Bundesrepublik eine autofreundliche Verkehrspolitik den wirtschaftlichen Niedergang des Bahnsystems.

»Flugbahnhöfe« und Terminals – Arenen und Städte des Reisens

Die 1914 formulierte designpolitische Strategie des Deutschen Werkbunds ging bei der Bahnhofsarchitektur nicht auf. Es entstanden zwar bedeutende Gebäude, die aber ohne Wirkung auf das Ausland blieben. Nach dem Ersten Weltkrieg sind es andere deutsche Bau Themen, die internationale Aufmerksamkeit erreichen – der Wohnbau der Moderne, die Siedlungen, die Neue Sachlichkeit. Um so erfolgreicher ist die »Deutsche Form im Weltverkehr« in den zwanziger und dreißiger Jahren bei den Bauten für die Luftfahrt und für das Auto, also bei den konkurrierenden Verkehrsarten, die die Bahn später in Existenznot bringen.

Le Bourget bei Paris war 1921 der erste »trockene Hafen«, mit dem die Verkehrsfliegerei bauliche Gestalt annahm. Auf einem vom Militär überlassenen Randstreifen entstand neben einer Reihe von Hangars ein Ensemble von neoklassischen Pavillons für die Verwaltung, die Paß- und Zollkontrolle, den Wetterdienst, den Funktelegraphen und die Fluggesellschaften sowie zwischen diesen ein neubarockes Gartenparterre. Die Aufspaltung der Funktionen erwies sich als unpraktisch, und schon deshalb fand diese Anordnung keinen Nachfolger. Im ostpreußischen *Königsberg*, wo 1922 der erste auf einem zusammenhängenden Plan beruhende Flughafen gebaut wurde, wußte man diesen Fehler bereits zu vermeiden. Das hier gefundene Schema eines den Platz beherrschenden »Flugbahnhofs«, symmetrisch flankiert von Hangars zur Wartung der noch kleinen Maschinen, wurde zum typologischen Urahn unzähliger Flughäfen. Daß der Typus in Deutsch-

land konzipiert wurde, war ebensowenig ein Zufall wie die Tatsache, daß der weltweit erste planmäßige Flugverkehr 1919 zwischen Berlin und Weimar eingerichtet worden war.

Das im Versailler Vertrag ausgesprochene Verbot der Militärfliegerei wurde in der Weimarer Republik durch die extensive Förderung der zivilen Luftfahrt unterlaufen, was es erlaubte, die während des Kriegs geschaffene Infrastruktur aus Flugzeugwerken und Flugplätzen für spätere Zeiten zu erhalten. Während der zivile Sektor in England, Frankreich und Italien in den Anfangsjahren nur als »Untermieter« der Militärs auftrat, konnte er sich in Deutschland frei entfalten. So verfügte das Deutsche Reich Anfang der zwanziger Jahre über die innovativste Flugzeugtechnologie (Junkers), die größte Fluggesellschaft (Luft Hansa) und die meisten Verkehrsflughäfen, auf denen mehr Passagiere abgefertigt wurden als in jedem anderen Land.¹²

Der nach *Königsberg* nächste Schritt in der Entwicklung des Terminals fand 1929 in dem bereits bedeutend größeren Gebäude in *Hamburg-Fuhlsbüttel* statt (Architekten Dyrssen & Averhoff). Zum ersten Mal gab es eine innere Funktions-trennung auf verschiedenen Ebenen, ohne die heute jeder Terminal zum Kollaps verurteilt wäre. Das Gebäude von Fuhlsbüttel wies in die Zukunft, aber auch in die Frühgeschichte des Motorflugs, denn die Terrassierung zur Rollbahn ließ den Bau wie eine Tribüne am Stadionrand erscheinen.¹³ Der trotz hoher Subventionen noch unrentable Flugbetrieb machte Zusatzeinnahmen notwendig, die man mit Großveranstaltungen im Stil der Flugschauen zu verdienen hoffte, die schon vor dem Ersten Weltkrieg ein großes Publikum angezogen hatten.

Das Fliegen war bis in die sechziger Jahre das kostspielige Vergnügen einer Elite, die Massen blieben auf die Besucherterrassen verwiesen. Als die Reichshauptstadt in den dreißiger Jahren ein neues Flughafengebäude brauchte, wurde die Kopplung von Verkehr und Arena ein letztes Mal

Friedrich Dyrssen, Peter Averhoff
Flughafen Fuhlsbüttel, Hamburg,
1926-29, Aufnahme von 1933



im großen Maßstab angestrebt. In Ernst Sagebiels Neubau für *Tempelhof*, dessen Dimensionen den Machtanspruch des Dritten Reichs gegenüber dem Ausland darzustellen hatten, wurden die Hangars mit dem ›Flugsteig‹ unter ein gekrümmtes Kragdach von 1180 Meter Länge gelegt, das als hochgelegte Tribüne gedacht war – für Vorführungen der Luftwaffe, des Flugsports und zum Empfang der Zeppeline.¹⁴ Als die amerikanische Besatzungsmacht das Gebäude nach 1945 fertigstellte, blieb nur die Grandeur der Form, die 1948 einen erstaunlichen Bedeutungswandel erlebte, denn der nationalsozialistische Großbau wurde durch die Berlin-Blockade zu einem Symbol westlicher Freiheit.

Das hypertrophe Gebäude von Tempelhof antizipierte die Größenordnungen des Massenflugverkehrs, der sich in den sechziger und siebziger Jahren entwickelte, als Passagiermaschinen mit hunderten von Sitzplätzen zur Verfügung standen, so daß die Verlängerung der Pisten und neue Abfertigungsbauten notwendig wurden. Der Flugtourismus, der steigende Bedarf schneller Luftfracht und die Verbilligung durch Deregulierung haben die defizitären kleinen Flugplätze zu prosperierenden Riesenkomplexen anwachsen lassen, die in Frankfurt am Main oder in München längst eigene Stadtkörper bilden, denen allerdings die Wohnviertel, Schulen und Kultureinrichtungen fehlen. Mit 42,7 Millionen Passagieren im Jahr 1998, 58 000 Arbeitsplätzen und einer Grundfläche von 17 Quadratkilometern kommt beispielsweise der *Rhein-Main-Flughafen* auf beeindruckende Zahlen mit steigender Tendenz. Die positiven Wirkungen auf die Region sind jedoch mit wachsenden Umweltproblemen erkauft (Fluglärm, Abgase, Flächenversiegelung, Zerstörung von Erholungsgebieten).

Antonio Sant'Elia hatte 1914 als Illustration seines ›Manifests der futuristischen Architektur‹ die Konzentration aller Verkehrsarten in einem Bauwerk skizziert, das einen in Terrassen gestuften Verkehrsknoten darstellte, mit Bahnsteigen und Autostraßen sowie Schrägaufzügen, die zu einer hochgelegenen Flugplattform führen. Auf den Flughäfen mit direkter Anbindung an Hochgeschwindigkeitszüge und Autobahn wird diese Synthese am Ende des Jahrhunderts auf unspektakuläre Weise Wirklichkeit (1999 in Frankfurt, demnächst Köln-Wahn). Der große Flächenbedarf der hier verknüpften Verkehrsarten macht es allerdings unmöglich, den Dynamismus der Form, den Sant'Elia in einem hochverdichteten Kern darstellte, in ein ähnlich eindrucksvolles Bild zu bringen. Die aus starren Bändern, Verzweigungen, Kurven und Knäueln gebildete Graphik der Lande- und Rollbahnsysteme und der angeschlossenen Autobahnzubringer besitzt ihre eigene Ästhetik, die jedoch nur noch aus der Luft wahrgenommen werden kann.

Die Terminals bilden die ›Stadtkronen‹ der Flughafenkomplexe. Zur Grafik der Flughafenlandschaft verhalten sie sich, obwohl das Flugfeld keine Symmetrieachsen zuläßt, wie das barocke Schloß, das im Zenith des angrenzenden Parks steht und diesen beherrscht. Die Hinzufügung weiterer Terminals und die Erweiterungsbauten verwischt das erstaunlich hierarchische Bild. Wollte man am Ende des Jahrhunderts noch von ›Kathedralen des Verkehrs‹ sprechen, dann wären dies die Terminals, deren sichtlich aufgewertete Architektur seit den achtziger Jahren zunehmend große Hallen ausbildet, die die Pracht und Weite der Bahnhöfe mit den Mitteln des High-Tech zu wiederholen versuchen, ohne allerdings deren Aura zu erreichen.

Im Auto mobil sein

Passagierflugzeuge und Personenzüge sind kollektive Verkehrsmittel; sie zwangen und zwingen zum Abenteuer des gemeinschaftlichen Reisens im Waggon und in der Kabine. Die Chance, vom Kollektiv befreit zu reisen, hatte im 20. Jahrhundert nur der Automobilist – im Idealfall, solange er von der Zwangsgemeinschaft des Staus verschont blieb. Das Auto, ›der Anarchist unter den Gefährten‹¹⁵, ist vom Wesen her privat und dezentral. Von jedem Ort an einer Straße an jeden anderen führend, kommt die Autofahrt ohne zentrale Stationen zum Aufnehmen von Reisenden aus. So fehlen die urbanen Bühnen des Menschengewimmels, wie sie in den Hallen der großen Bahnhöfe und Terminals entstanden sind.

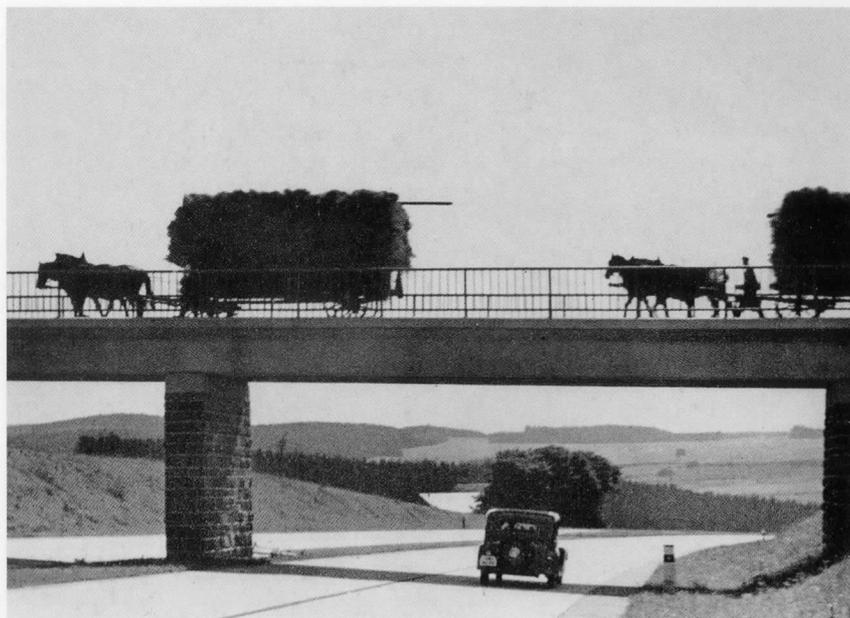
Der am Balkon der Etagenwohnung angedockte oder auf der Dachterrasse verstaute Flugapparat für jedermann, den sich Visionäre wie Paul Scheerbart in Deutschland oder Eugène Hénard in Frankreich um 1910 vorstellten, blieb ein Hirnspinnst der frühen Moderne.¹⁶ Statt in der Luft entwickelte sich der Individualverkehr am Boden. Das vom Luxusgut zum Massenvehikel gewandelte Auto wurde zum beherrschenden Verkehrsmittel der Gegenwart – stark genug, um Stadt und Land unter sein Gesetz zu zwingen. Kein Verkehrsmittel der Geschichte, nicht einmal die Eisenbahn im 19. Jahrhundert, hatte eine umwälzendere Wirkung auf die Gestaltung der Umwelt und auf die Lebensweise der Menschen. Die Massenmotorisierung der USA, die ihr Symbol in dem zwischen 1908 und 1927 in 15 Millionen Exemplaren produzierten ›Tin Lizzy‹ Henry Fords fand, sorgte in den Stadtzentren Nordamerikas für die ersten chronischen Verkehrsinfarkte. Als deutsches Gegenstück folgte in den dreißiger Jahren der Prototyp des KdF-Wagens. Die Motorisierung der ›Volksgemeinschaft‹ blieb jedoch ein uneingelöstes Versprechen des Dritten Reichs, denn statt des preiswerten ›Volkswagens‹, für den die Sparer

ihr Geld eingezahlt hatten, rollten bis 1945 nur Kübelwagen für die Wehrmacht von den Bändern.

Die von der Präsenz des neuen Verkehrsmittels gestellten Fragen hinterließen ihre Spuren in der »Charta von Athen« (1932), dem Stadtplanungsmanifest der Avantgarde. Die biologistisch inspirierte Zonung nach Funktionen sah den Autoverkehr in der Rolle des versorgenden Kreislaufs in einem zellenförmig strukturierten Stadtorganismus. Wurden Städte, Stadtlandschaften und Trabantenvorstädte neu geplant, standen entsprechend dimensionierte »Arterien« von Beginn an im Plan. In das Weichbild der existierenden Städte konnten sie nur nachträglich implantiert werden. Die während des Dritten Reichs für Gauhauptstädte und herausgehobene Führerstädte entwickelten Planungen gestanden dem Straßenverkehr breiten Raum zu. Die großflächige Zerstörung der Städte im Zweiten Weltkrieg bot nach 1945 in beiden deutschen Staaten die Chance, bereits entwickelte Konzepte im Rahmen des Wiederaufbaus durchzusetzen. Die unerschütterlich optimistischen Planer sahen sich als Chirurgen am kranken Stadtkörper, dessen Heilung weitreichende Eingriffe erforderte. Daß die »Arterien« – um im medizinischen Jargon zu bleiben – bei stetig zunehmender Autodichte wie Keimbahnen einer Entzündung wirkten, begriff man in Westdeutschland erst spät. Als der PKW-Bestand von 800 000 vor dem Zweiten Weltkrieg auf 13 Millionen PKWs im Jahr 1970 gewachsen war, so daß fast jeder zweite Haushalt ein Auto besaß, war der überall begonnene Umbau zur autogerechten Stadt nicht mehr rückgängig zu machen.

Noch bevor die Städte dem Auto angepaßt wurden, hatte man in den dreißiger Jahren die Fernstraßen in Angriff genommen. Vorausgegangen war während der Weimarer Republik die Planung einer Autos vorbehaltenen Straße mit getrennten Fahrbahnen, die von Hamburg über Frankfurt nach Basel führen sollte (»Ha-Fra-Ba«, 1926). Die Verwirklichung gelang erst im Dritten Reich, als 1933 mit dem Bau eines 7000 Kilometer umfassenden Grundnetzes der *Reichsautobahn* begonnen wurde, von dem bis 1945 etwas mehr als die Hälfte fertiggestellt war. Als Beschäftigungsmaßnahme für Arbeitslose deklariert, entwickelte sich die von wirkungsvoller Propaganda begleitete »Straße des Führers« zum populistischen Großprojekt, das dem nationalsozialistischen Staat im In- und Ausland so großen Respekt verschaffte, daß es noch Jahrzehnte nach dem Krieg als Alibi für die Verbrechen des Regimes benutzt werden konnte.

Entscheidend für den Erfolg der Reichsautobahn war nicht zuletzt ihre zentral gelenkte Gestaltung, die im Gegensatz zum Streckenbau der Eisenbahn nicht mehr allein von Ingenieuren geleistet wurde. Nicht nur die Hochbauten, sondern besonders die Brücken und selbst die

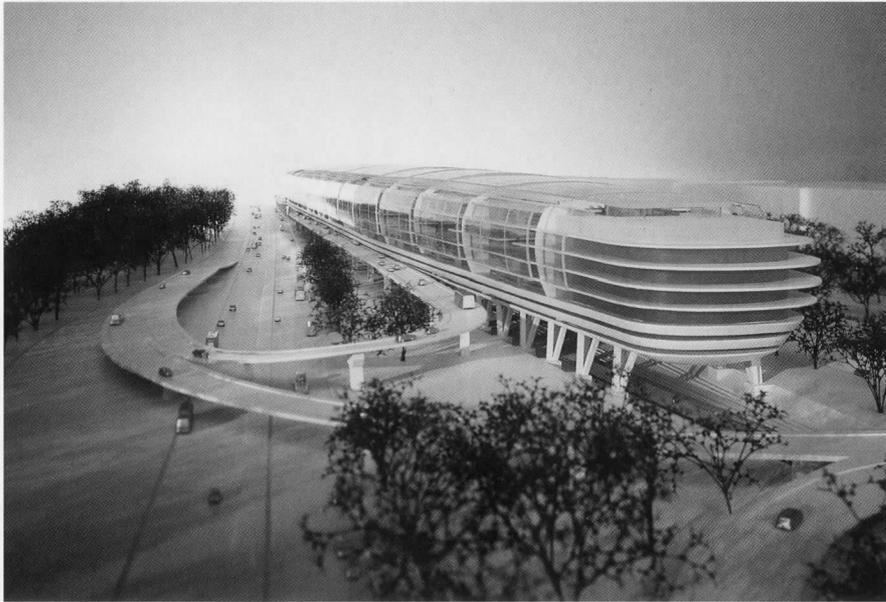


Trassenführungen entstanden in Zusammenarbeit von Ingenieuren und Architekten.¹⁷ Die Gestaltung erlaubte es, einerseits die Autobahn als Beweis für die Modernität des Dritten Reichs zu benutzen und andererseits das bedrohliche Bild einer Technik, die in der Moderne als nicht mehr beherrschbar empfunden wurde, auf exemplarische Weise zu entschärfen. Dies gelang durch demonstrative Rückbindung des technischen Systems an traditionelle Werte wie Natur, Landschaft und Geschichte.¹⁸ Nicht nur die kreuzungsfreie Straße mit Mittelstreifen und zwei Fahrbahnen für jede Richtung, sondern auch die inszenierte Streckenführung in der Landschaft dienten später anderen Ländern als Modell für eigene Autobahnssysteme.

Der zunächst auf den Luxusbedarf beschränkte Autoverkehr hatte schon in den zwanziger Jahren eine urbane Bautypologie hervorgebracht, die sich in Parkgaragen, Tankstellen und Showrooms manifestierte.¹⁹ Von diesen unterschieden sich die für die Reichsautobahn entwickelten Tankstellen, Raststätten und Autobahnmeistereien, deren eher rustikales Erscheinungsbild mit Blick auf die motorisierte »Volksgemeinschaft« entworfen wurde. Die Anpassung der in der Regel typisierten Bauten an die angrenzende Landschaft erfolgte beispielsweise durch die Verwendung regionaler Gesteinsarten.

Seit den fünfziger Jahren kamen in den Großstädten Motels, Autokinos, Waschanlagen, Drive-In-Shops und Einkaufszentren hinzu, deren Grundtypen in den Vereinigten Staaten entwickelt worden waren. Aus dieser Zeit stammt Paul Schneider-Eslebens *Hochgarage in Düsseldorf* (1950/51), das wohl gelungenste Auto-Bauwerk hierzulande und zugleich ein Glanzstück der westdeutschen Nachkriegsarchitektur. In diesem transparenten Glasbau von Eleganz und Leicht-

Deutsche Autobahnbrücke als positives Beispiel in: Patrick Abercrombie, *Greater London Plan*, 1944



Helmut Joos, JSK Architekten
ICE-Fernbahnhof, Frankfurt am
Main-Flughafen, 1996–99, Modell

tigkeit, der wie kein anderer die noch heile Welt des Automobils in Szene setzte, präsentierte sich das Goldene Kalb des Jahrhunderts, über das damals nur wenige verfügten, durch die Glas-scheiben wie eine entrückte, aber erreichbare Belohnung für die Mühen des Aufbaus nach dem Krieg.

Wie überdimensionale Vitrinen wirken auch die vielgeschossigen, mit einer Glashaut überzogenen Stahlwürfel, die seit 1998 zur Vermarktung des Smart aufgestellt worden sind. Die kompakten Gefährte stehen enggedrängt auf den gestapelten Ebenen, wo sie für jedermann sichtbar ihr geringes Gewicht und die raumsparenden Abmessungen demonstrieren. Auf die Etagen, die Regalen ähnlich sind, werden sie mit einem internen Lift gehoben. Der Kontrast zur großzügigen Erschließung in Düsseldorf, wo eine vor die Fassade gehängte, durchgehende Rampe die Eleganz barocker Treppenanlagen in eine moderne Sprache übersetzt, könnte nicht größer sein. Zusammen mit ihrem Inhalt stehen diese demontablen Bauten für eine abgeklärte Haltung zum Auto, die auch im 21. Jahrhundert am Individualverkehr festhalten will, ohne die eindimensionale Begeisterung von Marinetti, Gropius und Le Corbusier noch zu teilen.

Renaissance der Bahnhöfe – Ufo auf Schienen

Die chronische Verstopfung der Autobahnen brachte der jahrzehntelang darbenen Eisenbahn am Ende des 20. Jahrhunderts eine neue Konjunktur. Der schrittweisen Einführung des ICE-Netzes und der Wiedervereinigung der während der Teilung getrennten Bahnsysteme folgte die Renaissance der großen Bahnhöfe. Nachdem noch in den fünfziger und sechziger Jahren wertvolle Empfangsgebäude des 19. Jahrhunderts, wie der Anhalter Bahnhof in Berlin, geschleift

worden waren, gibt es inzwischen überzeugende Umbauten und Restaurierungen, allerdings um den Preis der Kommerzialisierung, wie im 1998 wiedereröffneten *Hauptbahnhof in Leipzig*, wo unter die kathedralenhafte Halle eine mehrgeschossige Shopping-Krypta eingegraben wurde.

Eine prägnante Lösung sucht der im Sommer 1999 in Betrieb genommene *ICE-Fernbahnhof am Frankfurter Flughafen*, der wohl letzte Verkehrsneubau des ausgehenden 20. Jahrhunderts (Helmut Joos, JSK Architekten). Ein mehrgeschossiger Baukörper in stromlinienförmiger Glashülle schwebt in Fahrtrichtung aufgeständert über den Gleisen, als wollte er den Zügen Konkurrenz machen und sich selbst in Bewegung setzen. »Heute sehen die Häuser vielerorts wie reisefertig drein«, hieß es bei Ernst Bloch im *Prinzip Hoffnung* über das Neue Bauen.²⁰ Die Entwerfer halten es mit Gropius, der 1925 stellvertretend für die Architekten im Umkreis des Bauhauses bekannt hatte, sie »bejahen die heutige Welt der Maschinen und ihr Tempo, sie streben nach immer kühneren Gestaltungsmitteln, um die Erdenträgheit in Wirkung und Erscheinung schwebend zu überwinden«. ²¹ So gefällt es auch der Deutschen Bahn, die auf High-Tech-Fantasy setzt, um sich rechtzeitig zum 21. Jahrhundert mit den Mitteln der Architektur eine jugendliche Corporate Identity zu verpassen.

Noch extremer fällt das Projekt der Architekten Bothe, Richter, Teherani für den kreisrunden Neubau des *Dortmunder Hauptbahnhofs* aus, der einer federleichten Ufo-Schüssel gleicht, die sich auf ausgestülpten Beinen nur mal kurz über den Gleisen niedergelassen hat. Eine unpassende Inszenierung, denn es gilt immer noch, was Karl Ernst Osthaus 1914 schrieb: »Der Bahnhof ist notwendig ein Hauptknotenpunkt des Verkehrs. Das bedingt seine Stellung im Straßennetz. Er soll dem Fließen der Verkehrskanäle sich als Bild entgegenstellen.«²² So ist es auch heute noch; er bringt innen die Züge zum Halten, außen umkreisen ihn die lokalen Verkehrsmittel. Der große Bahnhof unterbricht unterschiedslos jede Bewegung und muß dafür selber in seinem Wesen statisch sein, ohne unbedingt Ewigkeitspathos auszudrücken wie der Bonatzsche Bau in Stuttgart. Die Ufo-Phase der Bahn wird als semiotische Eskapade in die Geschichte eingehen, von hohem Unterhaltungswert und daher tauglich für die Medienwelt, aber unbekümmert um die Gesetze terrestrischen Verkehrs und seiner Bauten.

Anmerkungen

1. Walter Gropius, Der stilbildende Wert industrieller Bauformen, in: *Der Verkehr. Jahrbuch des deutschen Werkbundes 1914*, Jena 1914, S. 32
2. Filippo Tommaso Marinetti, Manifest des Futurismus, zitiert nach Christa Baumgarth, *Geschichte des Futurismus*, Reinbek 1966, S. 26
3. Walter Gropius (wie Anm. 1), S. 32
4. Friedrich-Wilhelm Henning, *Wirtschafts- und Sozialgeschichte >Die Industrialisierung in Deutschland 1800–1914<*, in: ders., Paderborn 1973, Bd. I, S. 241
5. Peter Behrens, >Einfluß von Zeit- und Raumaussnutzung auf moderne Formentwicklung<, in: *Der Verkehr. Jahrbuch des deutschen Werkbundes 1914*, Jena 1914, S. 10
6. Peter Jessen, >Deutsche Form im Weltverkehr<, in: ebenda, S. 2
7. Vgl. Manfred Berger, *Historische Bahnhofsbauten Sachsens, Preussens, Mecklenburgs und Thüringens*, Berlin 1979, S. 124–134
8. Der Gare de l'Est verfügt über 30 Gleise, siehe Michel Ragon, *L'Architecture des gares. Naissance, apogée et déclin des gares de chemin de fer*, Paris 1984, S. 45
9. Nikolaus Pevsner, *Funktion und Form. Die Geschichte der Bauwerke des Westens*, Hamburg 1998, S. 233. Zur Architektur und Kultur der Bahnhöfe siehe auch Jean Dethier (Hrsg.), *Die Welt der Bahnhöfe*, Ausst. Kat., Berlin 1980 sowie *Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert*, hrsg. vom BDA, Wiesbaden 1996
10. Julius Posener, *Berlin auf dem Weg zu einer neuen Architektur. Das Zeitalter Wilhelms II.*, München 1979, S. 489
11. Karl-Ernst Osthaus, >Der Bahnhof<, in: *Der Verkehr. Jahrbuch des deutschen Werkbundes 1914*, Jena 1914, S. 34, 35
12. Wolfgang Voigt, >From the Hippodrome to the Aerodrome, from the Air Station to the Terminal: European Airports, 1909–1945<, in: John Zukowsky (Hrsg.), *Building for Air Travel. Architecture and Design for Commercial Aviation*, München 1996, S. 27–49
13. Wolfgang Voigt, *Vom Flughafen zum Terminal. Flughäfen Hamburg 1929–1999*, Sulgen und Zürich 1999
14. Frank Schmitz, *Flughäfen Tempelhof. Berlins Tor zur Welt*, Berlin 1997
15. So sah es die expressionistische Dichterin Marie Holzer in >Das Automobil<, abgedruckt in Paul Raabe (Hrsg.), *Ich schneide die Zeit aus. Expressionismus und Politik in Franz Pfemfert's Aktion 1911–1918*, München 1964, S. 10f.
16. Zu Eugène Hénard, vgl. Wolfgang Voigt (wie Anm. 12), S. 28
17. Zu den Brückenbauten siehe Hartmut Frank, >Monuments in Arbeitsstil. Paul Bonatz's public works<, in: *Lotus International* 3, 1985, S. 70–91
18. Rainer Stommer (Hrsg.), *Reichsautobahn. Pyramiden des Reiches. Analysen zur Ästhetik eines unbewältigten Mythos*, Marburg 1982
19. Hermann Gescheit und Karl Otto Wittmann, *Neuzeitlicher Verkehrsbau*, Potsdam 1931
20. Ernst Bloch, *Das Prinzip Hoffnung*, Frankfurt a. M. 1959, Bd. 2, S. 858
21. Walter Gropius (wie Anm. 1), S. 8
22. Karl-Ernst Osthaus (wie Anm. 11), S. 37