

In: KulturRevolution, Nr. 5, 1984.

AUTO BAHNEN

friedrich kittler

am ende von *gravity's rainbow* kommt noch eine agenturmeldung durch. sie stammt von PNS aus los angeles und geht an dich, den romanleser.

sekunden bevor die erste oder letzte v-2 über l.a. explodiert, nimmt dich ein kinodirektions-vw mit auf den santa-monica-freeway. »es ist der freeway für freaks, die traditionelle arena jeder form von automotivem irrsinn, den menschliche gehirne je erfunden haben.« links auf den gegenbahnen, hinter versteppten mittelstreifen, ziehen sämtliche müllkipper der stadt nach norden zum ventura-freeway. in downtown l.a. werden die lkw-schlangen neben euch immer dichter. kurz vorm hollywood-freeway schließlich überholt ihr eine mysteriöse kolonne aus meillerwagen und flüssigwasserstofftankern – genau die art kolonne, die gruppenführer dr. hans kammler, generalleutnant der waffen-ss, von september 44 bis märz 45 als motorisierte raketenkompanien über die reichsautobahnen lenkte. und wenn der elektrische bodenabstandszünder, den hitler persönlich ersonnen hat, auf das l.a. von 73 anspricht, könnt ihr's im gleißenden licht der raketennutzlast noch eine millisekunde lang sehen, was sie sind, alle freeways und reichsautobahnen dieser erde ...

offen bleibt nur die frage, welche gehirne den automotiven irrsinn namens autobahn ersonnen haben. wie so oft bei erfindungen, liegen zwei versionen vor, die eine ist feudal und berühmt, die andere kriegstechnisch und vergessen. autobahnen, diese »straßen adolf hitlers«, haben eben schon seit anbeginn ein völlig deutscher gegenstand zu sein. also beseitigt eine geschichtsschreibung, die nicht umsonst der ehemalige pressereferent der hafraba anführt, alle spuren ins ausland.

die offizielle version ist schnell erzählt. in jener unvorstellbaren vergangenheit, als nur generalstäbe und großkonzerne über wagenparks verfügten, waren gewisse herrenfahrer bestürzt über staub und gezeter der landstraßen. der staub – erinnert sich die letzte kronprinzessin preußens – hatte beim hamburger autorennen von 1904 rekorde sehr behindert und zementdecken sehr wünschenswert gemacht. das gezeter – erinnert sich manfred von brauchitsch, der rennfahrer – drohte einem automobilisten,

Die Gegend ergibt als Gegend erst Wege. Sie be-wägt. Wir hören das Wort Be-wägung im Sinne von: Wege allererst vergeben und stiften.

Heidegger

der verwegen genug war, »all dem zu trotzen und die kräfte des motors voll auszunutzen«. denn in den städten kreuzte seine bahn lauter fußgänger, radfahrer, karren und pferdefuhrwerke, in den landbezirken lauter heuwagen, kinder, vieh und federvieh. untragbare zustände, deren abstellung denn auch schon 1904 zu einer aussprache zwischen kaiser und kronprinzen führte. wilhelm II., dieser große technikfreak, bleib zwar persönlich weiterhin bei großprojekten und grundlagenforschung vom typ tirpitzprogramm oder heerestelegraphie, die er dann »auf spaziergängen in den herbstlichen wäldern der schorfheide oder bei der abendtafel im stillen hubertusstock« mit seinen chefindingenieurern erörterte. kronprinz wilhelm aber erhielt erlaubnis, seinem hobby autorennbahn nachzugehen, wie es sich in indianapolis und los angeles schon ausgezahlt hatte.

und so geschah es. 1907 erging »von allerhöchster seite« die anregung, eine zementierte und für den parallelverkehr geeignete straße anzulegen. schon 1909 errichteten kreise der berliner sport- und finanzwelt das büro der Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße G.m.b.H., kurz avus genannt.

10 km zwischen charlottenburg und wannsee oder die straße der zukunft: nur für autos, ohne kreuzungen und querwege, mit stark überhöhten kurven, zuschauertribünen für die geplanten sportereignisse und (nicht zu vergessen) zwei mittelstreifengentrennten fahrbahnen.

es ist heute unbegreiflich, was leute alles

hingenommen haben. vom saumpfad zur römerstraße, vom sand über pflaster zum asphalt – jahrtausende des gehens, reitens, fahrens auf wegen aller art, aber ohne mittelstreifen. im durcheinander von zufallsbegnungen blieb hermes, der straßengott, an der macht über boulevards, lidos und laan. erst autobahnen erlösen den verkehr (in wort und sache) von seiner obszönen zweideutigkeit, die schon lange vor freud lauter wortspiele feierte.

sicher, seitdem der erste napoleon die infanteriemarschkolonnen auch als gefechts-einheit und damit sein nationalstraßensystem schuf, gibt es eine regelung rechtsverkehr. aber verordnungen allein garantieren noch nicht, daß auf straßen niemand niemand trifft. erst der autobahnmittelstreifen trennt für immer die zwei schlangen oder ströme, die an entgegengesetzten punkten des horizonts sich und einander verlieren. wannsee und charlottenburg ...

um so trauriger ist es, daß der schöpfer des automotiven irrsinns ihn nicht mehr austoben durfte. nur noch in exilphantasien ist kronprinz wilhelm frei von den belästigungen staubbrille und gegenverkehr über seine avus gerast. ein weltkrieg, der erste, unterbrach alle bauarbeiten. erst 1921 hat hugo stinnes mit neuem kapital und neuen straßenzementmaschinen die avus vollendet – als vergnügungstrecke für herrenfahrer. und die waren mittlerweile demokratisiert, aber darum noch nicht zahlreicher.

die endlose doppelschlange jedenfalls, stoßstange an stoßstange bei tag, scheinwerfer an scheinwerfer bei nacht, ist keine deutsche erfindung. um aus herrenfahrern verkehrsteilnehmer (diese charaktermaske des laufenden jahrhunderts) zu machen, reichen hohenzollernhobbies nicht hin. das massenverkehrsmittel autobahn entstand zu genau der zeit, als über die halbfertige avus schon wieder unkraut wucherte: im ersten weltkrieg. ein strategisches geheimnis, von dem die heldensagen deutscher autobahnung nichts wissen wollen.

september 1914. ein anthroposoph von generalstabschef versteht unglücksboten besser als schlieffenpläne. statt einfach feldtelegraphenleitungen zwischen den frontstäben zu legen, schickt moltke einen automobilisierten oberstleutnant an die marne. und dieser hentsch, ausgerechnet

nachrichtenchef der o.h.l., meldet überall zerrissene fronten und französische angriffe. sicher, nur ein dünner kavallerieschleier (dessen schwere funkenstation - ironie der weltgeschichte - ein hauptmann guderian führt) deckt die lücke zwischen kluck und bülow. sicher, general gallièni, kommandant von paris, läßt sämtliche taxis der stadt requirieren, um seine 62. infanteriedivision an maunourys front und in die lücke bei nanteuil zu werfen. aber improvisierte prophetien wie diese erste div. (mot.) der weltgeschichte sind noch keine schlachtentscheidungen. dazu macht sie erst der blinde herrenfahrer hentsch. und das marnewunder ist vollbracht.

februar 1916. die armeen haben sich und den schliefenplan längst eingegraben. stellungskrieg von ypern bis belfort. dem gescheiterten moltke ist falkenhayn gefolgt. steht vor seinen sandkästen (übrigens einer generalstabserfindung aus dem freundeskreis um kleist) und grübelt. an durchbruch und bewegung, umfassen und vernichten ist seit dem marnewunder nicht mehr zu denken. abschied von clausewitz. aber wie, wenn man die franzosen ausblutete, eine »saugpumpe« in gang setzte? und zwar genau dort, wo sie materialschlachten annehmen müssen, ohne selber material heranzubringen zu können? falkenhayn, den frontverlauf vor seinen kartenleseraugen, sieht nur eine mögliche stelle: die gürtelfestung verdun. noch gescheiterte schliefenpläne haben eben ihr gutes: als drehscheibe der großen rechtsschwenkung von 1914 ist verdun - bis auf eine eisenbahnlinie und eine nationalstraße - vom französischen hinterland schon abgeriegelt.

(einen weltkrieg später wird das okw, operationsabteilung (I), zum geplanten uralvorstoß von 8 pz. div. und 4 i.d. mot. festhalten, daß »der ansatz selbst im großen durch die bahn- und straßenverbindungen bedingt ist«.)

und falkenhayn handelt. für den 12.2.1916 erhält kronprinz wilhelm mit seiner 5. armee angriffsbefehl. ausgerechnet ein freak von autorennen und bewegungskriegen soll falkenhayns langsame »blutmühle« in gang setzen. aber weil nicht nur die franzosen transportprobleme haben, wird der trommelfeuerschlag noch einmal aufgeschoben.

und das ist ihre rettung - ihre gelegenheit, weltverkehrsgeschichte zu machen. am 19. februar verraten deutsche überläufer den neuen angriffstermin des 21.: kriegsrat im bahnhof bar-le-duc. mit einem blick erkennen general raguènou und major doumenc, chefs des militäramobilwesens, die lage. sie ist ein reines nachschubproblem. wenn die deutschen die letzte verbliebene eisenbahnverbindung befehlsgemäß unterbrechen, hängt verdun an einer einzigen nabelschnur: der route nationale nach bar-le-duc. 45 napoleonische kilometer machen also frankreichs schicksal. aber das ist für die direction des services automobiles kein verzweiflungsgrund. noch be-

vor am 21.2., pünktlich um 7.00 uhr morgens, das deutsche sperrfeuer einsetzt, hat doumenc eine altmodische nationalstraße schon in die erste autobahn der welt verzaubert. bar-le-duc wird sitz einer commission régulatrice automobile (c.r.a.), die alle fußgänger, fahrräder, pferdekarren auf bauernschlammwege abschiebt und die r.n. 109 der neuen hegemonialmacht lkw reserviert. so endet alteuropas zweideutiger verkehr.

lacan erläuterte, was er die urinale segregation des abendländischen menschen nennt, am beispiel von zwei kindern und geschwistern, die vom eisenbahnabteil aus »eine kette von gebäuden am bahnsteig vorübergleiten sehen. 'schau, wir sind in frauen!', sagt der bruder. 'dummkopf', erwidert seine schwester, 'siehst du denn nicht, daß wir in männer sind?'« und weil nach lacans einsicht »die bahngleise in dieser geschichte den balken des saussureschen algorithmus materialisieren«, müssen sie gar nicht materiell vorhanden sein. auch eine von deutschen stoßtrupps gesprengte eisenbahn, wenn sie nur zweigleisig ist, kann der automotiven segregation europas zum vorbild werden.

major doumenc gibt befehl, die r.n. 109 wie zweigleisige eisenbahnen zu befahren. was seit 1830 nur das aneinandervorbei von zugpassagieren war, wird 1916 straßenalltag. fortan trennt ein improvisierter mittelstreifen materialschlachtinput und materialschlachtoutput. 350 000 tote in 7 monaten wollen beseitigt und ersetzt sein. räder rollen also für den sieg - rechts, von bar-le-duc nach verdun: kanonen und kanonenfutter, links, von verdun nach bar-le-duc: kanonenschrott und kanonenopfer. »zwei ketten ohne ende«, wie doumenc schreibt, aber auch ohne kontakt. zufallsbegegnungen zwischen lkws und ochenkarren wären schon kontraproduktiv genug, zwischen kanonenfutter und leichten transporten würden sie zu katastrophe und meuterei. militärisch ist jeder autobahnmittelstreifen ein cordon sanitaire (und demontierbar nur für den zukunftsnotfall zerbombter flugzeuglandebahnen).

auch wenn falkenhayns saugpumpe nicht schon als solche »der bankrott aller operativen führungskunst, die kapitulation vor dem stellungskrieg« wäre - an doumencs doppel-lkw-pumpe findet sie ihren meister. sieben monate hält verdun, bis die kronprinzenarmee verblutet aufgibt. dem hexagon bleibt sein grausam exponiertes glied erhalten, weil 13 600 lkws pro tag (oder 1 lkw in 6 sekunden) die verbindung sichern. »c'est la route qui mène la bataille«, kommentiert die c.r.a. ... und gibt ihrer improvisierten autobahn den stolzesten namen, den imperien seit römertagen zu vergeben haben: LA VOIE SACRÉE - VIA SACRA.

die collection des cahiers de la victoire, frankreichs kriegspropagandareihe, widmet der voie sacrée ein heft und einen titel. die autobahn, kaum erfunden, wird literatur. lange vor tyrone slothrop und thomas pynchon dürfen soldaten des (gerade noch neu-

tralen) amerika schon in europa sein und aufschreiben, wie der alte kontinent zukunft selber erfindet. ein namenloser gi, augenzeuge in verdun, besingt für die cahiers de la victoire, was seither von der avus bis zum santa-monica-freeway, von charlottenburg bis californien nacht heißt: autotischer nach autoscheinwerfer, ein lichterband durch hügel und täler der argonnen, »quelque gigantesque et lumineux serpent« ...

»... die verteidigung verduns stand und fiel mit der durchführbarkeit des kraftwagenverkehrs auf der voie sacrée. und so pulste von beginn bis ende der schlacht frisches blut in das nahezu abgeschnürte glied der französ. front und erhielt es am leben.« poetischer schreibt auch amerikanischer weltkriegstourismus nicht. es ist aber hauptmann i.g. heinz guderian. treppenzwischung der weltgeschichte: 1914 an der marne, 1916 vor verdun, ein telegraphenoffizier (und d.h. schliefens lieblingssohn) bleibt immer am ball. er bleibt es, selbst nachdem versailles dem reich nur noch eine 100 000-mann-armee und dieser armee keinen einzigen kampfwagen erlaubt hat.

aber das heißt nur, die findigkeit preußischer generalstäbler zu unterschätzen. schon für den winter 23/24 organisieren hauptmann guderian und der nachmalige ob. des heeres, walther (nicht manfred!) v. brauchitsch einen manöverblitzkrieg, dessen panzerspitzen alle hochpoetische simulakren sind: stabs-pkws mit aufgeklebtem pappturm. nach v. seeckt ist eben »die motorisierung der armeen eine der wichtigsten entwicklungsfragen.« was wunder also, daß derselbe guderian im januar 1925 auch den ersten text über autobahnen vorlegt. mittlers offizioses *militärwochenblatt* druckt in der beilage *der kampfwagen* seinen epochalen essay über *die lebensader verduns*. während der einsame schreiber von *mein kampf* autobahnen bloß träumt, hat guderian die lektion doumencs schon längst auf den begriff gebracht: seit februar 1916 sind riesenschlangen aus licht und stahl unsere lebensader.

so lernt man vom feind. taktiken eines weltkriegs x arrivieren zu strategien des weltkriegs x+1. die britischen tanks, vor cambrai 1917 nur als infanteriestützen eingesetzt und in den alliierten armeen (mit de gaulles rühmlicher ausnahme) noch 1940 auf taktische aufträge beschränkt - guderian macht sie kriegsentscheidend. »überraschend, massenweise, auf breiter front, gleichzeitig, tief gegliedert« durch »obere führung eingesetzt«, tragen selbständige pz. div. den blitzkrieg. die autobahn, hinter verdun 1916 nur eine defensivmaßnahme und in friedenseuropa (mit der rühmlichen ausnahme von dr. puricelli in italien, der allerdings »nicht nach dem prinzip des in zwei voneinander getrennte fahrbahnen zu je zwei fahrsuren aufgeteilten richtungsverkehrs« handelte) nirgendwo nachgebaut - hitler macht sie zur lebensader des dritten reichs. (eine einzige von guderians 10 pz.

div. ist mit stab und troß immerhin eine wagenkolonne von 110 autobahnkilometern.)

bei eröffnung der berliner automobilausstellung 1933 treffen also zwei schöpfer erstmals zusammen. guderian erinnert sich, wie »ungewöhnlich es war, daß der reichskanzler selbst die eröffnungsansprache hielt. auch was er sagte, stach wesentlich von den bisherigen reden der minister und kanzler bei derartigen anlässen ab. er verkündete den fortfall der automobilsteuer und kündigte den bau von reichsautobahnen und des volkswagens an.«

gesagt getan. das reich erlebt fortan, was auch nüchterne wirtschaftshistoriker der kuczynski-schule nur noch in psychiatrischen wörtern beschreiben können: »die motorisierungspsychose«. für das verkehrsaufkommen etwa von 1932 (522 943 pkws, 161 072 lkws) sind autobahnen schlicht unnötig. aber, sagt hitler, »so wie das pferdefuhrwerk sich einst seinen weg schuf, die eisenbahn die dafür notwendigen schienenwege baute, muß der kraftverkehr die für ihn erforderlichen automobilstraßen erhalten.« die bewegung von 33 ist immer schon Bewegung. sie inspiriert die leute zu führerscheinwünschen, die der führer ihnen dann erfüllen wird: als panzerführern auf seinen autobahnen usw.

eine short story, herausgegeben von gen.-kdo. VII. a.-k., macht all diese wünsche klar wie ein miniaturmodell: in den letzten tagen des frankreichblitzkriegs 1940 gehen zwei gefechtsvorposten auf spätrupp gegen dorf sy. was sie entdecken, sind »zwei, drei, vier - fünfzehn kräder, fünf davon mit beiwagen. eine ganze meldestaffel«, deren »fahrer wohl im feuer unserer ari« abgehauen sind. »eines steht natürlich fest: die kräder gehen als beute mit zurück.« während gefreiter a bei den kradfahrern der 14. kompanie verstärkung holt, besichtigt gefreiter b »neidvoll« die beute. denn »vom motorradfahren versteht er nicht viel«, »hat nur ab und zu die kradfahrer beobachtet, und die 'herrenfahrer' beim stabe.« aber krieg ist wunscherfüllung - auch und gerade für leute ohne führerschein. gefreiter a kommt mit den kradexperten zurück. »da, plötzlich dröhnt vom dorfe her motorgeräusch. alles nimmt volle deckung ...«

nur um zu erleben, wie gefreiter b »mit schwung ankommt, auf einen ruck stoppt, daß die bremse nur so quietscht, abspringt, sich vor dem kompaniechef aufbaut: 'herr oberleutnant, sy vom feinde befreit!'«

eine short story, deren motorräder nur durch pkws und deren dorfstraßen nur durch autobahnen zu ersetzen wären, um beim *kraftwerk*-song von heute anzukommen.

denn autobahnen sind ästhetik. »für den motorisierten verkehr«, heißt es 1937 im offiziellen werk *bauten der bewegung*, »stellen die reichsautobahnen wirkliche schlagadern dar: sie sind keine fremdkörper im landschaftsbild, sondern ein harmonischer bestandteil der landschaft.« der grund, etwas weniger publik: im unterschied zu autostradas oder autoroutes vermeiden autobahnen jede »unnötig tiefe« böschung, die sie »aus der landschaft herauschneiden« würde. denn wie ingenieur todt mit seinen ständigen wehrmachtkontakten festhält, »darf die autobahn keine mausefalle werden, aus der nicht ein einziges militärisches fahrzeug herauskann«. so gut sorgt schon friedenszeitplanung für kammlers raketenkompanien, die noch im letzten alliierten bombenhagel über die autobahnen jagen, um v-2s nach london und in den weltkrieg x + 1 abzuschießen.

im unterschied zu ihren kahlen nachahmungen im ausland sind deutschland's autobahnen ferner umgrünt. gfm milch vom reichsfluffahrtministerium hat todt's ingenieuren flugzeuge gestellt, um ihre »autobahn einmal von oben zu sehen und dabei zu erkennen, wie man wenigstens für die sicht von der seite durch günstige bepflanzung einige tarnungen erreichen kann.« eichendorff's frage, wer den deutschen wald dort oben aufgebaut habe, erlaubt also teilantworten. das oberkommando der wehrmacht war es in seiner nur allzu prophetischen sorge, feindluftwaffen könnten ungetarnte, häßliche, kahle autobahnen als wegweiser zur reichshauptstadt mißbrauchen. so wirft der weltkrieg x + 1 seinen schatten auf jede gute planung.

und wenn schließlich der solist aller *führergespräche* davon träumt, mit pkw und eingebauter bordkamera die umgrünt

reichsautobahnen bis kiew, odessa usw. abzufahren, ist auch ein moderner landschaftsfilm im kasten und die identität von ästhetik und blitzkrieg über jeden zweifel erhoben.

amerikaner, denen erst der senatsbeschluß vom 9.2.1938 autobahnen beschert hat, fahren noch heute, als seien pkws planwagen unterwegs nach westen. tempolimits und voneinander nicht getrennte vordersitze, dieses langlebige relik aus pferdekarrentagen, stören keinen pionier. in braver breiter front, ohne zu überholen, rollen alle zusammen zur letzten grenze.

deutsche pz. div. bei gefechtstempo dagegen brauchten eine autobahnstrecke »von berlin bis halle für sich«. generaloberst v. fritsch, okh, sagte es und damit auch, wer panzerkolonnen noch überholen darf. deshalb baut deutschland keine 12- oder 14-spurigen freeways vom santa-monica-typ. es bleibt bei der einen überholspur für stäbe und ingenieure, die herrenfahrer der bewegung.

und immer wenn wieder sommer wird wie 39, wenn die bundesautobahnen umgrünt und ihre sanften böschungen befahrbar sind, kommt wunscherfüllung über die leute: touristendivision nach touristendivision setzt an. motorisierungspsychose. sechszylinder dröhnen, stereoanlagen noch mehr.* bis europas grenzen kapitulieren. blitzkrieg à tous azimuts. und jeder überholt jeden.

friede ist die fortsetzung des krieges mit denselben verkehrsmitteln.

*in memoriam dr.-ing. paul noack,
erster preis autobahnwettbewerb
LEHA (leipzig-halle), 1.3.1933*

* »der motor ist die seele des panzers«, pflegte guderian zu sagen. »... und funk«, ergänzte general nehring, sein ia.



QUELLEN

bradley, dermat, generaloberst guderian und die entstehungsgeschichte des modernen blitzkrieges. (studien zur militärgeschichte, militärwissenschaft und konfliktforschung, bd. 16), osnabrück 1978

craig, gordon a., the politics of the prussian army 1640 - 1945, oxford 1955

dornberger, walter, gen.d.art., V 2 - der schuß ins weltall. geschichte einer großen erfindung, eßlingen ca. 1953

doumenc, joseph édouard aimé, commandant, les transports automobiles sur le front français, 1914 - 1918. avant-propos du maréchal foch, paris 1920

gen.-kdo. VII. a.-k. (hg.), die grüne hölle von inor, nach truppenberichten zusammengestellt u. bearbeitet von sonderführer dr. hanns wiedmann, münchen 1941

görlitz, walter, gen.d.inf., kleine geschichte des deutschen generalstabes, berlin 1967

guderian, heinz, generaloberst, panzer - marsch! aus dem nachlaß des schöpfers der deutschen panzerwaffe, bearbeitet von oskar munzel, münchen 1956

kaftan, kurt, der kampf um die autobahnen - geschichte und entwicklung des autobahngedankens in deutschland von 1907 - 1935 unter berücksichtigung ähnlicher pläne und bestrebungen im übrigen europa, berlin (-west) 1955

lacan, jacques, schriften, hg. norbert haas, bd. II, olten 1975

lärmer, karl, autobahnen in deutschland 1933 bis 1945. zu den hintergründen. (forschungen zur wirtschaftsgeschichte, hg. jürgen kuczynski und hans mottek), berlin(-ost) 1975

mcluhan, marshall, führungskräfte sollen geschichte machen, nicht alte fehler nachvollziehen. in: m.mcl., wohin steuert die welt? massenmedien und gesellschaftsstruktur, wien-zürich-münchen 1978

preußisches finanzministerium (hg.), bauten der bewegung. bd. I der buchreihe des zentralblatts der bauverwaltung, berlin 1939. (mit dank an klaus lindemann)

pynchon, thomas, die enden der parabel. gravity's rainbow, reinbek 1981

ruland, bernd, wernher von braun. mein leben für die raumfahrt. offenburg 1969

schramm, percy ernst, major i.g. (hg.), kriegstagebuch des oberkommandos der wehrmacht (wehrmachtführungsstab). nachdruck herrsching 1982

slaby, adolf, prof., entdeckungsfahrten in den elektrischen ozean. gemeinverständliche vorträge, 5. aufl. berlin 1911

walde, karl j., guderian, berlin 1976

GESCHICHTEN DIE DAS LEBEN SCHREIBT ALLTAGSDISKURSE I:

WIE DIE ORDNUNGSMACHT ORDNUNG MACHT

BEISPIEL: VERKEHR

Klaus-dieter Tiffert

