RICHARD VAHRENKAMP: *The German Autobahn 1920–1945. Hafraba Visions and Mega Projects*. Eul, Köln/Lohmar 2010, 277 S., 58,00 €.

Von anderen jüngeren Abhandlungen über die Geschichte der Reichsautobahnen unterscheidet die Gesamtdarstellung des an der Universität Kassel lehrenden Autors und Wirtschaftswissenschaftlers, dass sie die verkehrspolitischen Debatten und Entscheidungen über den Autobahnbau systematisch aus der Perspektive verkehrsökonomischer und infrastrukturtheoretischer Rationalität betrachtet. Der Vorteil dieses Ansatzes besteht darin, dass damit die große Vielfalt an Motiven und Interessen, die beim Autobahnbau mitgespielt haben, eine klar strukturierte Bewertung erfährt, die nicht nur den Historiker, sondern mehr noch den Verkehrsplaner interessieren dürfte. Großen Gewinn zieht der Leser vor allem aus der internationalen Vergleichsperspektive, die eine trennscharfe Unterscheidung zwischen den transnationalen Modernisierungstrends und den reichsdeutschen Spezifika des Autobahnbaus erlaubt. Auch wird deutlich, dass die Kluft zwischen verkehrsinfrastruktureller Rationalität und Verkehrspolitik nach der nationalsozialistischen Machtergreifung erheblich größer wurde als in den Weimarer Jahren. Auf diese Weise gewinnt die verkehrsökonomische Irrationalität der Straßenbaupolitischen Entscheidungen des NS-Regimes prägnantere Konturen, womit freilich noch nichts zur historischen Genese und zu einer umfassenden politikgeschichtlichen Kontextualisierung gesagt ist. Aber solch weitgehenden Anspruch erhebt der Autor auch gar nicht.

Die Studie breitet ein beeindruckendes Spektrum von infrastrukturfernen Interessen aus, die die Straßenbauplanung geradezu überwucherten. Deutlich wird, in welchem hohem Maße sich der großangelegte Autobahnbau nach 1933 von einer bedarfsgerechten modernisierungsorientierten Infrastrukturplanung entfernte und wie sehr aus dieser Perspektive den Entscheidungen sachfremde Interessen zugrunde lagen, angefangen von landschaftsästhetischen, mit völkisch-nationalistischen Ideologemen durchsetzten Motiven über propagandistische Legitimationsinteressen bis hin zu wirtschaftlichen und lokalpolitischen Partikularinteressen. Auch auf die trägerischen Visionen von einer automobilistischen Wohlstandsmoderne und auf die arbeitsmarktpolitischen Motive geht die Studie ein, ebenso auf den Schiene-Straße-Konflikt, auf den das NS-Regime keine zukunftsweisende Antwort fand.

Eher knapp fallen die Ausführungen zu den militärpolitischen Aspekten des Reichsautobahnbaus aus. Sie treten stärker in den Hintergrund, als auf Basis des heutigen Forschungsstandes gerechtfertigt erscheint. Zwar weist der Autor zu Recht darauf hin, dass in der mangelnden Förderung des Güterkraftverkehrs durch das NS-Regime zum Ausdruck komme, dass man für den Kriegsfall mehr auf den Schienen- als auf den Straßenverkehr gesetzt habe und deshalb die militärpolitischen Motive beim Autobahnbau nur eine untergeordnete Rolle gespielt haben konnten. Die Studie lässt aber unerwähnt, dass die Lkw-Befürworter unter den Kriegsplanern 1938 eine vorsichtige verkehrspolitische Wende durchsetzen konnten. Im Zusammenhang damit stand auch eine militärpolitische Umorientierung beim Autobahnbau seit 1937, die in der Studie zu blass in Erscheinung tritt. Dem widerspricht nicht, dass eine sehr kurzfristig angelegte Kriegsplanung kaum etwas an der gewachsenen eisenbahnlastigen Verkehrsinfrastruktur ändern konnte und rohstoffpolitische Überlegungen den Lkw zurückstufen, wie die Studie durchaus zutreffend festhält. Hier hätte man sich im Hinblick auf die widerstreitenden militärpolitischen Perspektiven im Spannungsfeld von Reichsbahn- und Kraftfahrtinteressen eine etwas differenziertere Darstellung gewünscht.

Umso überzeugender fällt die Studie in ihren regionalgeschichtlichen Aspekten aus. Indem sie einen Schwerpunkt beim Autobahnbau in Hessen setzt, vermag sie ein analytisch sehr differenziertes Bild vom Zusammenspiel von Regionalinteressen und übergeordneter Verkehrsplanung zu zeichnen, vornehmlich in Fragen der Linienführung, bei der deutlich das Spannungsfeld von verkehrsinfrastruktureller Rationalität und andersgearteten Motiven hervortritt, vor allem im Zusammenspiel zwischen Fritz Todt als dem allgewaltigen Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen und den regionalen Planungsinstanzen.

Paderborn

DIETMAR KLENKE