

Friedrich Kießling | Bernhard Rieger (Hg.)

MIT DEM WANDEL LEBEN

Neuorientierung und Tradition in der
Bundesrepublik der 1950er und 60er Jahre



2011

BÖHLAU VERLAG KÖLN WEIMAR WIEN

Gedruckt mit freundlicher Unterstützung
der Gerda Henkel Stiftung, Düsseldorf

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind
im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Umschlagabbildungen:

Bundespräsident Theodor Heuss während der Internationalen Bauausstellung, Berlin 1957
(Foto: bpk/Klaus Lehnartz)

Bergmänner mit Milchflaschen, Essen, Januar 1961 (Foto: Bundesarchiv)

Bonn, Warenhaus Kaufhof, Januar 1962 (Foto: Bundesarchiv)

© 2011 by Böhlau Verlag GmbH & Cie, Köln Weimar Wien
Ursulaplatz 1, D-50668 Köln, www.boehrlau-verlag.com

Alle Rechte vorbehalten. Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes
ist unzulässig.

Druck und Bindung: Strauss GmbH, Mörlenbach
Gedruckt auf chlor- und säurefreiem Papier
Printed in Germany

ISBN 978-3-412-20649-9

Inhalt

FRIEDRICH KIESSLING UND BERNHARD RIEGER

Einleitung: Neuorientierung, Tradition und Transformation in der Geschichte
der alten Bundesrepublik 7

I. Neuorientierung und Tradition in grundlegenden Debatten der alten Bundesrepublik zwischen 1950 und 1970

BERNHARD LÖFFLER

Ein deutscher Weg in den Westen.
Soziale Marktwirtschaft und europäischer Neoliberalismus 29

DETLEF SIEGFRIED

Prosperität und Krisenangst.
Die zögerliche Versöhnung der Bundesbürger mit dem neuen Wohlstand 63

KERSTIN BRÜCKWEH

Bedenkliche Einzelercheinungen oder antiliberaler Gesinnung
des Durchschnittsbürgers?
Bundesbürger und -bürgerinnen äußern sich zu Strafen, Rechtsstaat und
Demokratie im Fall des Sexualmörders Jürgen Bartsch, 1966–1971 79

II. Das Eigene und das Fremde in Zeiten des Wandels

PERTTI AHONEN

Heimat, Europe, and the German Expellees.
National Traditions and International Trends in the Consolidation
of the German Federal Republic's *Westpolitik* 107

FRIEDRICH KIESSLING

Goethe und der amerikanische Militärpolizist.
„National“ und „international“ in der intellektuellen Geschichte
Westdeutschlands nach 1945 129

MAREN MÖHRING

Veränderungen der bundesdeutschen (Ess-)Kultur durch Migration
und Tourismus. Das Beispiel der ausländischen Gastronomie 157

Inhalt 5

III. Vielerlei Vergangenheit. Der Ort von Kontinuität und Tradition in den Transformationen der 50er und 60er Jahre

BERNHARD RIEGER

Schulden der Vergangenheit?

Der Mammutprozess der Volkswagensparer, 1949–1961 185

JENS HACKE

Nationale Traditionen und politische Öffnung nach Westen.

Dolf Sternberger und Theodor Eschenburg als Nestoren der deutschen

Politikwissenschaft 209

ELIZABETH HEINEMAN

Sexuality in West Germany.

Post-Fascist, Post-War, Post-Weimar, or Post-Wilhelmine? 229

THOMAS ZELLER

Mein Feind, der Baum.

Verkehrssicherheit, Unfalltote, Landschaft und Technik

in der frühen Bundesrepublik 247

Autorenverzeichnis 267

Mein Feind, der Baum

Verkehrssicherheit, Unfalltote, Landschaft und Technik in der frühen Bundesrepublik

Tod, Vernichtung, alltägliches Elend und die Angst davor waren für die Einwohner der Bundesrepublik in ihrem ersten Vierteljahrhundert keineswegs neue Erscheinungen. Die Erinnerung an den Krieg, an Deutsche als Kriegsoffer und (in geringerem Maß) an Deutsche als Urheber von Mord und Verbrechen, bestimmte einen Großteil des öffentlichen und privaten Gedenkens. Der Tod als Alltagserscheinung war aber nicht nur eine rückwärtsgewandte Erfahrung. Neben dem gleichsam selbstverständlichen Tod durch Alter oder Krankheit wurde der Lebensverlust durch Verkehrsunfälle zu einem der prominentesten Themen der jungen Bundesrepublik. Zehntausende von Autofahrern und anderen Verkehrsteilnehmern starben jedes Jahr auf bundesdeutschen Straßen. Ob ihr Tod vermeidbar war oder nicht und welche Rollen Autofahrer, Automobilhersteller, Straßenbauer und Landschaftsarchitekten spielten oder spielen sollten, wurde zu einem an Stammtischen, in Gemeinderäten, Parlamenten, Ministerien, Seminarräumen und Gerichtssälen leidenschaftlich diskutierten Streitpunkt.

Das Selbstverständnis der Republik schloss rasch den Stolz auf das wachsende Autobahnnetz und die erfolgreiche Automobilindustrie ein. Privater Automobilbesitz, vom Goggomobil bis zum Daimler-Benz, war eines der deutlichsten Kennzeichen wachsenden Wohlstandes in einer Konsumgesellschaft. Der individuelle Besitzerstolz fand seinen Gegenpart im kollektiven Händeringen angesichts steigender Unfallzahlen. Der zehntausendfache Tod auf den Straßen war mehr als nur eine Schattenseite der Automotorisierung Westdeutschlands. Fahrgenuss und Mobilitätsgewinn waren mit Unfallfurcht und Todesgefahr aufs engste verknüpft; das eine ist ohne das andere nicht zu verstehen. Massenhafte Freude über das erste Automobil ging mit massenhafter Furcht vor dem Tod darin einher.¹

Eine Analyse dieser Empfindungen, Debatten und ihrer Resultate im Kontext der 1950er und 1960er Jahre in der Bundesrepublik wirft nicht nur ein Schlaglicht auf die Ambivalenz der Automobilität als breitenwirksames technisches System. Sie trägt auch dazu bei, Kontinuitäten und Diskontinuitäten zwischen Nationalsozialismus

1 Kurt Möser: The Dark Side of "Automobilism", 1900–30. Violence, War and the Motor Car. In: *Journal of Transport History*, 24 (2003) 2, S. 238–258.

und Bundesrepublik zu unterscheiden. Der Tod auf den Straßen rückte die Straßen selbst und ihre Beschaffenheit in den Vordergrund. Dies hatte die NS-Diktatur unter propagandistischen Vorzeichen auch getan, besonders was die Autobahnen anging; jetzt aber war der Tod das vorherrschende Thema: Statt den raschen Bau tausender von Autobahnkilometern als spezifisch deutsche Errungenschaft zu feiern, wurden Straßen und Autobahnen nun zu Orten von Leid, Verstümmelung und Tod. Ursachen wurden gesucht, Schuldige ausgemacht, und umfassende Lösungsvorschläge unterbreitet. Aus heutiger Sicht mag es überraschen, dass ausgerechnet Straßenbäume in das Zentrum der Debatte rückten: Tausende von Autofahrern starben, wenn ihr Fahrzeug mit einem Baum neben der Fahrbahn kollidierte. Der Baum war schuld. So zumindest sah es eine wachsende Zahl von Beobachtern in den Leserbriefspalten der Zeitungen, den Automobilklubs und in öffentlichen Foren. Als Ergebnis solcher Schulduweisungen fielen tausende von Straßenbäumen in den sechziger und siebziger Jahren der Axt zum Opfer, um die Straßen sicherer zu machen.

Dieses Kapitel untersucht, warum Straßenbäume einen so prominenten Platz in Debatten um Verkehrstote und Verkehrssicherheit in der jungen Bundesrepublik spielten. Anhand eines Bestands von baumfreundlichen und baumkritischen Briefen an das Bundesverkehrsministerium in Bonn aus dieser Zeit möchte ich diese Auseinandersetzungen und Wertzuschreibungen untersuchen. Solche Briefe können als Elemente direkter Kommunikation zwischen bürgerlicher Gesellschaft und Staat verstanden werden. Straßen wurden nicht nur als öffentliche, gebaute Räume angesehen, sondern auch als Grenzzwischenräume an der Schnittstelle von Technik und Landschaft. Technik war menschlich gestaltet und somit wandelbar; Landschaft wurde als naturgegebene Erscheinung angesehen.² Als Orte von Tod und Unfällen waren Straßen Brennpunkte von Debatten darüber, welche Formen von Mobilität als erwünscht, wie viele Verkehrstote als akzeptabel, und welche Straßen als sicher galten. Implizit und manchmal explizit wurden in diesen Debatten der frühen Bundesrepublik die „Straßen Adolf Hitlers“ und nationalsozialistische Ansichten von Straßen, Automobilen, Technik und Landschaft mitdiskutiert. Im Endergebnis wurde automobiler Verkehr in diesen Jahrzehnten Teil einer neuen Normalität, einschließlich seiner Verkehrsto-

2 Die Grenzziehung zwischen Landschaft und Technik ist ein historisch wandelbarer Tatbestand und keineswegs eine analytische Kategorie für diesen Beitrag. Zur Diskussion in der Technik- und Umweltgeschichte David Nye (Hg.): *Technologies of Landscape. Reaping to Recycling*. Amherst 1999; Stephen H. Cutcliffe/Martin Reuss (Hg.): *The Illusionary Boundary. Environment and Technology in History*. Charlottesville 2010. Zu Straßen und Landschaft Christof Mauch/Thomas Zeller (Hg.): *The World Beyond the Windshield. Roads and Landscape in the United States and Europe*. Athens, OH/Stuttgart 2008. Zur Historiographie von Straßen Bruce Seely: *An Overview Essay. Roads in Comparative Perspective*. In: Gijs Mom/Laurent Tissot (Hg.): *Road History. Planning, Building and Use*. Neuchâtel 2007, S. 13–31.

ten und neugestalteter Straßen. Dieser Gewöhnungsprozess war von widersprüchlichen Interessen, Werten und Ansichten geprägt. Der Streit um Straßenbäume war mithin ein Thema zur Demokratieeinübung für die postdiktatorische Gesellschaft. Verkehrsfragen, so hat ein Historiker festgestellt, waren eines der wichtigsten Felder demokratischer Auseinandersetzung in der jungen Republik. Teilnahme am Straßenverkehr war in zunehmendem Maß Teilnahme an einer partizipatorisch verfassten Staatsform.³

In der westdeutschen Nachkriegsgesellschaft wurden Automobile zu einem zunehmend erschwinglichen Konsumgut; der private Autobesitz wurde zum Gradmesser wirtschaftlichen Erfolgs und sozialen Ansehens. Während Autos in der Zwischenkriegszeit tendenziell Mittel- und Oberschichten vorbehalten gewesen waren, besaßen nun immer mehr Arbeiterhaushalte und Kleinbürger ihre Wagen. Der Durchbruch zur Massenmotorisierung, definiert als das Verhältnis von zehn oder weniger Einwohnern pro Pkw, datiert für die Bundesrepublik auf die erste Hälfte der 1960er Jahre. Während sich, statistisch gesehen, 1930 noch 140 Deutsche ein Auto teilten, belief sich der Motorisierungsgrad 1938 auf 60 Einwohner/Pkw und 1950 auf 97. 1960 betrug er 12 und 1965 fünf.⁴ Historiker haben darauf hingewiesen, dass steuerliche Instrumente wie die Pendlerpauschale das automobilen Wachstum förderten.⁵

- 3 Kurt *Möser*: Geschichte des Autos. Frankfurt/New York 2002, S. 196. Für Rudy Koshar trug Autofahren ganz allgemein dazu bei, Demokratie und egalitären Wohlstand zu verbreiten. Rudy J. *Koshar*: Driving Cultures and the Meaning of Roads. Some Comparative Examples. In: Christof Mauch/Thomas Zeller (Hg.): The World Beyond the Windshield. Roads and Landscapes in the United States and Europe. Athens/Ohio/Stuttgart 2008, S. 14–34.
- 4 Barbara *Schmucki*: Der Traum vom Verkehrsfluß. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich. Frankfurt/New York 2001, S. 59–60. Ein Wert von fünf Einwohnern pro Pkw war in den USA bereits 1930 erreicht worden. Ebd. Siehe auch den Beitrag von Detlef Siegfried in diesem Band. Zur Motorisierung im allgemeinen *Möser*: Geschichte. Für Forschungsüberblicke s. Michael *Hascher*/Stefan *Zeilinger*: Verkehrsgeschichte Deutschlands im 19. und 20. Jahrhundert. Verkehr auf Straßen, Schienen und Binnenwasserstraßen. Ein Literaturüberblick über die jüngsten Forschungen. In: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte (2001), S. 165–183, Christopher *Kopper*: Handel und Verkehr im 20. Jahrhundert (Oldenbourg Enzyklopädie deutscher Geschichte, Bd. 63). München 2002 und Christoph Maria *Merki*: Verkehrsgeschichte und Mobilität. Stuttgart 2008.
- 5 Zur Verkehrspolitik Dietmar *Klenke*: Bundesdeutsche Verkehrspolitik und Motorisierung. Konfliktträchtige Weichenstellungen in den Jahren des Wiederaufstiegs (Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, Beiheft 79). Stuttgart 1993; *ders.*: „Freier Stau für freie Bürger.“ Die Geschichte der bundesdeutschen Verkehrspolitik. Darmstadt 1995. Für einzelne Länder: Alexander *Gall*: „Gute Straßen bis ins kleinste Dorf!“ Verkehrspolitik in Bayern zwischen Wiederaufbau und Ölkrise. Frankfurt/New York 2005; Thomas *Südbeck*: Motorisierung, Verkehrsentwicklung und Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland der 1950er

Für die meisten autofahrenden Zeitgenossen war der Besitz eines Automobils, so stolz sie im allgemeinen auch waren, zunehmend mit Frustration verbunden. Im August 1963 waren dem „Spiegel“ Staus auf deutschen Autobahnen eine Titelgeschichte wert; das Phänomen war neu. Zwischen Köln und Frankfurt fanden die Reporter verblüfft die „längste Fahrzeugkolonne der abendländischen Geschichte“ mit 4100 Autos auf 33 Kilometer verteilt—ein Rekord, der seither vielfach übertroffen wurde, innerhalb und außerhalb des Abendlandes.⁶

Stärker noch als Staus und Verlangsamungen wurde Verkehrssicherheit, oder vielmehr der Mangel daran, zu einem öffentlich vieldiskutierten Thema.⁷ Immer mehr Westdeutsche kamen bei Verkehrsunfällen ums Leben. Mehr als 11.000 Verkehrstote wurden 1953 gezählt; zehn Jahre später war die Zahl auf 14.500 angewachsen. Ein bereits von Zeitgenossen als dramatisch angesehenen Höchststand von 19.193 wurde 1970 erreicht, was mehr als 52 Verkehrstoten pro Tag gleichkam. Seither sind diese Werte wieder gesunken.⁸ Von der Gründung der Bundesrepublik bis 1970 starb weit mehr als eine Viertelmillion Menschen in Straßenverkehrsunfällen, was dem Bevölkerungsstand einer Großstadt wie Augsburg entspricht.⁹

Diese Ziffern allein sagen jedoch wenig aus, so schockierend sie aus heutiger Sicht auch sein mögen. In einem komplexen und langwierigen Aushandlungsprozess wurden in den 1950er und 1960er Jahren diese Toten und der Tod auf den Straßen in einer automobilen Gesellschaft als Teil des Alltags zunehmend akzeptabel und in das soziale und kulturelle Geflecht der jungen Bundesrepublik eingewoben. Automobilisierung als sozialer Prozess schloss diese umstrittene Gewöhnung an alltäglichen Verkehrstod mit ein. Soziologen wie Ulrich Beck charakterisieren das Resultat solcher Normalisierungsprozesse als „Risikogesellschaft“—so der Titel seines 1986 erschienen Buches—und datieren deren Entstehung auf die 1970er Jahre. Während der Fokus auf die gesellschaftliche Bändigung von Risiko hilfreich ist, weisen Technik- und Umwelthistoriker zu Recht auf die Ahistorizität von Becks Periodisierung

Jahre. Umriss der allgemeinen Entwicklung und zwei Beispiele. Hamburg und das Emsland. (Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beiheft 113). Stuttgart 1994.

6 Tempo 20. In: Der Spiegel 34 (21.08.1963), S. 24–34.

7 Klenke: Freier Stau, S. 46–50.

8 Auf dem Gebiet der Bundesrepublik von 2007 betrug der Wert weniger als 5.000. Zu den Einzelwerten Statistisches Bundesamt Deutschland, „Straßenverkehrsunfälle, Verunglückte“ <http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Statistiken/Zeitreihen/LangeReihen/Verkehr/Content100/lrvkr002a,templateId=renderPrint.psml> (27. Februar 2009). Das Saarland wurde bereits seit 1952 in die Statistik miteinbezogen. Wichtiger ist, dass bis 1952 nur am Unfalltag Gestorbene Eingang in die Statistik fanden und ab 1953 innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall Verstorbene gezählt wurden. Ebd.

9 Kalkulation des Autors anhand der o.g. Statistik. Der genaue Wert beträgt 287.277; Augsburg hatte 2007 rund 260.000 Einwohner.

hin. Entgegen Becks Annahmen sind Risiko und seine Kontrolle zumindest seit der Industrialisierung wichtige Bestandteile gesellschaftlicher Debatten.¹⁰

Für unseren Zusammenhang ist wichtig, dass die Automobilisierung Westdeutschlands kein linear verlaufender Prozess stetigen Mobilitätswachstums war. Vielmehr waren der Umfang und die riskanten sozialen Kosten zunehmenden Autogebrauchs vehement umstritten, was ein Blick auf die Sicherheitsdebatte zeigt. Die Kritik an den tödlichen Folgen der Motorisierung war selten darauf gerichtet, andere Formen der Mobilität zu finden. Verkehrssicherheit, also ein gebändigtes, annehmbares Risiko, war das Ziel. Um es zu erreichen, wurden Automobile und ihre Straßen umgedeutet und umgebaut.

Ein prägnantes Beispiel dafür ist ein Illustrierten-Artikel mit dem Titel „Schlachtfeld Autobahn“ von 1960.¹¹ (In diesem Jahr starben erstmals mehr als 14.000 Einwohner der Bundesrepublik auf ihrer Straßen und über 450.000 trugen Verletzungen davon.¹²) Nach einer eindringlichen und atemlosen Schilderung von Verkehrsunfällen und Verkehrstoten auf den Autobahnen empfahl die Illustrierte:

„Wir wollen keinen Luxus auf Deutschlands angeblichen Renommierstraßen. Aber wir fordern mehr Sicherheit! Sicherheit durch Leitplanken, die den Todesflug über den Mittelstreifen verhindern. Sicherheit durch ausgebaute Zu- und Abfahrtsspuren. Sicherheit durch Hecken auf die Mittelstreifen, die das lebensgefährliche Blenden durch den Gegenverkehr ausschalten.“

Solche populären Forderungen nahmen Politiker und Wissenschaftler auf, wenn sie Verkehrssicherheit forderten und untersuchten. Hans-Christoph Seebohm, Bundesverkehrsminister von 1949 bis 1966 und prominenter Vertriebenenfunktionär, rief in seiner ersten Eigenschaft bereits wenige Monate nach Amtsantritt dazu auf, „alle Anstrengungen“ zu unternehmen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Fünf Jahre nach Kriegsende betonte Seebohm, nach zwei Kriegen in einem halben Jahrhundert seien „Gesundheit und Arbeitskraft unserer Menschen“ vorrangig.¹³ Seebohm stellte den Straßenverkehrstod ausdrücklich in einen Zusammenhang mit den beiden Welt-

10 Ulrich Beck: Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne. Frankfurt 1986. Für eine nützliche Historisierung soziologischer Risiko-Debatten: Soraya Boudia/Nathalie Jas: Introduction. Risk and “Risk Society” in Historical Perspective. In: History and Technology 23 (2007), S. 317–331.

11 “Schlachtfeld Autobahn,” *Revue* 15. August 1960, Ausriss in Bundesarchiv Koblenz (BAK) B108/19035.

12 Siehe Fn. 6. Die Gesamtzahl der Straßenverkehrsunfälle, mit und ohne Personenschaden, betrug 1960 990.127.

13 Hans-Christoph Seebohm: Rede des Bundesverkehrsministers Dr. Ing. Seebohm auf der Mitgliederversammlung der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen in Hamburg am 22. Juni 1950. In: Straße und Autobahn 1 (1950) 7, S. 1–6, 32, Zitat S. 6.

kriegen; angesichts des historischen Tods von Soldaten und Zivilisten war das zeitgenössische Sterben auf den Straßen nicht hinzunehmen.

Auf einer anderen Ebene wurden die Forschungen zu Unfällen und ihrer Verhinderung zunehmend akademisch. Die wissenschaftliche „Zeitschrift für Verkehrssicherheit“ erschien zum ersten Mal 1952. Ihr erster Herausgeber war ein promovierter Staatsanwalt. Obwohl der Anspruch der Zeitschrift interdisziplinär war, blieb die Verkehrssicherheitsforschung in den ersten Nachkriegsjahren von Straßenbau, Städtebau und Verkehrstechnik bestimmt.¹⁴ Die Konditionierung der Verkehrsteilnehmer durch Verkehrserziehung wurde weitergeführt.¹⁵ Als begleitende Reaktion auf steigende Zahlen von Verletzten wurde die seit der Zwischenkriegszeit etablierte Unfallchirurgie ausgebaut und erhielt mehr Ressourcen, Prestige und Krankenhäuser.¹⁶ Wenn das „Deutsche Ärzteblatt“ 1960 prägnant forderte: „Macht dem Massenmord auf den Straßen ein Ende!“, kamen solche Hilferufe auch der eigenen Profession zugute.¹⁷

Neu hingegen war die öffentliche Diskussion von Straßen und ihrer Gestaltung, einschließlich der Straßenbäume. Straßen und Reichsautobahnen waren im Bewusst-

-
- 14 Jörg Kubitzki: 50 Jahre Zeitschrift für Verkehrssicherheit. Wer tötete Margaret Mitchell?. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit 48 (2002) 3, S. 97–105. Die Interdisziplinarität war breit: Dem Herausbergremium der Zeitschrift gehörten bis in die siebziger Jahre zwei Theologen an.
- 15 Eine Geschichte der Verkehrserziehung nach 1945 liegt nicht vor. Zur Vorgeschichte siehe Dietmar Fack: Das deutsche Kraftfahrerschulwesen und die technisch-rechtliche Konstitution der Fahrausbildung 1899–1943. In: Technikgeschichte 67 (2000), S. 111–138; ders.: Automobil, Verkehr und Erziehung. Motorisierung und Sozialisation zwischen Beschleunigung und Anpassung 1885–1945. Opladen 2000; Dorothee Hochstetter: Motorisierung und „Volksgemeinschaft“. Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps (NSKK), 1931–1945. München 2005.
- 16 Thomas Schlich: Trauma Surgery and Traffic Policy in Germany in the 1930s. A Case Study in the Co-Evolution of Modern Surgery and Society. In: Bulletin of the History of Medicine 90 (2006), S. 73–94.
- 17 Hartwig Schmidt: Macht dem Massenmord auf den Straßen ein Ende! In: Deutsches Ärzteblatt (1960), S. 1119, zitiert nach Peter Vöswinkel: Arzt und Auto. Das Auto und seine Welt im Spiegel des Deutschen Ärzteblattes von 1907 bis 1975. Münster 1981, S. 16. Eine systematische Unfallforschung, also die simulierte Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen im Labor, begann in Deutschland erst Ende der fünfziger Jahre. Zur Stellung der Ärzte im Sicherheitsdiskurs Heike Weishaupt: Die Entwicklung der passiven Sicherheit im Automobilbau von den Anfängen bis 1980 unter besonderer Berücksichtigung der Daimler-Benz AG. Bielefeld 1999, S. 56, 66; Vöswinkel: Arzt und Auto; Heinrich Praxenthaler: Die Geschichte der Verkehrssicherheit nach 1945. In: Harry Niemann/Armin Hermann (Hg.): Geschichte der Straßenverkehrssicherheit im Wechselspiel zwischen Fahrzeug, Fahrbahn und Mensch, Bielefeld 1999, S. 185–208; Klaus Kuhm: Moderne und Asphalt. Die Automobilisierung als Prozess technologischer Innovation und sozialer Vernetzung. Pfaffenweiler 1997, S. 33–41.

sein der Deutschen tief verankert; einer Psychologin zufolge waren sie noch in den 1990er Jahren eine „Spontanreaktion,“ wenn die nationalsozialistische Diktatur genannt wurde. Dies ist zu einem großen Teil der nationalsozialistischen Propaganda geschuldet. Mit Büchern, Zeitungsartikeln, Filmen, Wochenschauen, Brettspielen und Theaterstücken hämmerte die Diktatur in ihren Friedensjahren Existenz und Ausmaß der „Straßen Adolf Hitlers“ tief in die kollektive Psyche. Bis Kriegsbeginn wurden rund 3.800 Kilometer der kreuzungsfreien Überlandstraßen in Deutschland und Österreich gebaut.¹⁸ Die Autobahnen wurden als landschaftsfreundlich angepriesen, als gelungene Versöhnung von Technik und Natur. Die sogenannte „landschaftliche Eingliederung“ sollte mit geschwungenen, an das Gelände angepassten Straßen und dichter Bepflanzung mit Hecken und Bäumen erreicht werden. „Kraftfahrbahn ist und bleibt Straße, Straße ist Bestandteil der Landschaft. Deutsche Landschaft ist charaktervoll. Deutschen Charakter muss auch die Kraftfahrbahn erhalten.“ So beschrieb Fritz Todt, Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen und Bauherr der Straßen, 1934 das für die Reichsautobahnen erwünschte Design.¹⁹ Die Autobahn-Propaganda feierte solche Gestaltungsmittel, auch wenn sie in der hektischen Wirklichkeit des Baus nur partiell eingesetzt wurden; in der frühen Bundesrepublik waren sie jedoch umstritten.

Wegen Mangels an Fahrzeugen blieb den meisten Deutschen das eigene Fahren auf diesen Straßen vor 1945 versagt; die hunderttausendfach im Nationalsozialistischen Kraftfahrer-Korps oder bei der Wehrmacht erworbenen Führscheine konnten nach dem Krieg mit zunehmendem zivilem Autobesitz eingesetzt werden.²⁰ Doch die oben beschriebenen Staus auf vielen Straßen verminderten die Fahrfreude. Autofahrer und die Kraftfahrlobby forderten deshalb immer lauter Straßenausbau und Straßenneubau. Solche Rufe waren aber weit mehr als bloße technische Verbesserungsvorschläge in den 1950er Jahren. Mit ihrem Motto „Wohlstand kommt auf guten Straßen“ verknüpfte die Lobbygruppe „Deutsche Straßenliga“ in den Worten von Dietmar Klenke „auf geschickte Weise die Wiederaufstiegshoffnungen des gerade der Kriegskatastrophe entwachsenen Gemeinwesens mit der Assoziationswelt des aufblühenden Kraftverkehrs als Träger von Freiheit, Individualismus, technischem Fortschritt, gesell-

18 Thomas Zeller: *Driving Germany. The Landscape of the German Autobahn, 1930–1970.* New York/Oxford 2007; Erhard Schütz/Eckhard Gruber: *Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der „Straßen des Führers“ 1933–1941.* Berlin 1996.

19 Todt am 18.1.1934, zitiert nach Christoph Hölz: *Verkehrsbauten.* In: Winfried Nerdinger (Hg.): *Bauen im Nationalsozialismus. Bayern 1933–1945.* Ausstellung des Architekturmuseums der Technischen Universität München und des Münchner Stadtmuseums. München 1993, S. 54–97, Zitat S. 56. Zur umstrittenen Verwirklichung solcher Ziele Zeller: *Driving Germany.*

20 *Hochstetter: Motorisierung und „Volksgemeinschaft“.*

schaftlicher Modernität und Wohlstand“.²¹ Straßenbau war buchstäblich der Weg zu einer modernen Gesellschaft. Die Straßenliga diente zwar den Partikularinteressen derjenigen Industriezweige, die von Autos und Straßen lebten, und wurde von ihnen finanziert. Doch die Straßenliga vermochte es, die Forderung nach mehr und besseren Straßen als kollektiven Modernitätsschub darzustellen. Ihr Ziel war, eine „road-mindedness“ in der Öffentlichkeit zu verankern. Sowohl ihre Forderungen als auch ihre Methoden waren modern: Zeitungsanzeigen, Lobbyarbeit im Bundestag und die Legitimierung privatwirtschaftlicher Interessen in einer demokratischen Gesellschaft. In diesem Prozess wurden Straßen mehr als bloße Mittel zum Zweck, sondern wichtige Ziele an sich. Unter den Vorzeichen des Kalten Krieges und der Systemopposition mit der DDR erhielten Straßen den Nimbus freiheitsbefördernder Infrastrukturen: „Motorisierung bedeutet mehr Freiheit für den Menschen. Kein Zufall, dass es in der östlichen Welt schlechte Straßen und wenig PKW's gibt“, so die Straßenliga 1958.²²

Die Aufwertung von Straßen zu Bedeutungsträgern war bereits eine nationalsozialistische Vorliebe gewesen. Anstelle technischen Organisationsvermögens und volksgemeinschaftlich verstandenen Landschaftsgenusses vor 1945 wurden nun aber individuelle Fahrt und Verkehrssicherheit im Verein mit westlicher Modernität als Ziele des Straßenbaus angesehen. Straßenbäume konnten in diesem Zusammenhang als Relikte der Vormoderne gesehen werden. 1964 verlangte der ADAC apodiktisch „Weg mit gefährlichen Straßenbäumen“ und gratulierte dem Bayerischen Landtag zu seiner einstimmigen Entscheidung, an neu angelegten oder erneuerten Straßen keine Bäume, sondern Sträucher und Hecken zu pflanzen. Diese Einsicht könne „vielen Menschen im Verkehr das Leben retten.“²³

Für die Kraftfahrlobby, besonders die im ADAC organisierten Autofahrer, waren Straßenbäume ein vordringliches Thema. Die steigenden Unfallzahlen bedeuteten, dass immer mehr Unfallopfer ihr Leben bei der Kollision ihres Autos mit einem Baum verloren. Einer polizeilichen Untersuchung von 1966 zufolge waren 29% der tödlichen Unfälle, an denen nur der Fahrer beteiligt war, „Baumunfälle“. Rund die Hälfte der so ums Leben Gekommenen hatten mehr als 0,5 Promille Alkohol im Blut, aber diese Facette der Diskussion fand weit weniger Aufmerksamkeit. Diese Baumun-

21 *Klenke*: Freier Stau, S. 91.

22 Zitiert nach ebd., S. 39. Siehe auch ebd., S. 30–31. Zum Begriff „road-mindedness“ ebd., S. 30. Er ist offenbar an Peter Fritzsches Beobachtung der „air-mindedness“ angelehnt: Peter *Fritzsche*: A Nation of Fliers. German Aviation and the Popular Imagination. Cambridge 1992.

23 Zitiert nach Günter *Bayerl*: Automobil und Umwelt in den 1950er und 1960er Jahren. In: Hans Jürgen Teuteberg (Hg.): Beiträge zur Geschichte der Binnenschifffahrt, des Luft- und Kraftfahrzeugverkehrs (Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, Bd. B 169). Köln 1994, S. 323–348, Zitate S. 328 und 329.

fälle ereigneten sich meistens an Wochenenden.²⁴ Lokalzeitungen, vor allem auf dem Land, veröffentlichten in ihren Montagsausgaben oft drastische Bilder von Autos, die durch den Aufprall auf Bäume zerstört und deren Fahrer und Insassen getötet wurden.

Baumunfälle und ihre Opfer waren spektakulär, die Folgen unmittelbar und der Ton der Debatte leidenschaftlich. Im folgenden möchte ich 101 private Briefe an das Bundesverkehrsministerium auswerten, deren Absender sich Bäumen an Straßen, der landschaftlichen Eingliederung, dem Blend- oder Prallschutz oder einer Kombination dieser Fragen widmeten. Die Schreiben beschäftigten sich ablehnend oder zustimmend mit dem Thema der Bepflanzung an Straßen und stammen aus den Jahren 1953 bis 1969.²⁵ Die Leidenschaften in dieser Debatte schlugen so hoch, dass sich die Bürger direkt an das Ministerium wandten.

Die Verfasser und Verfasserinnen dieser Briefe brachten ihre Meinungen, Vorschläge, ihre schroffe Ablehnung von Straßenbäumen oder ihre Haltung als deren Beschützer als Bürger in einem demokratisch verfassten Gemeinwesen vor. Straßenverkehr mit all seinen Begleiterscheinungen war nicht nur ein populäres, sondern auch ein umstrittenes Thema. Einen Brief an das Bundesverkehrsministerium in Bonn zu schreiben, diente nicht nur dazu, eine Meinung mitzuteilen, sondern sollte Politik, Richtlinien und Standards beeinflussen. Politiker und Ingenieure im Verkehrsministerium waren Experten; die Briefe kamen von Bürgern, die zwar als Autofahrer keinen formalen Expertenstatus, aber praktische Erfahrungen geltend machten. Einige Briefeschreiber brüsteten sich mit ihrer Fahrpraxis: Die Kampagne von Verkehrsminister Seebohm gegen den Verkehrstod werde nur Erfolg haben, wenn die Straßenbäume entfernt sind, schrieb ein Bürger aus dem schwäbischen Krumbach und unterstrich, „Das sagt Ihnen ein Autofahrer, der schon 300.000 km gefahren ist.“²⁶ Die von den Experten gesuchte Grenze zwischen Fachmann und Laie wurde so in Frage gestellt, indem Verkehrsteilnehmer auf ihre Fahrvergangenheit hinwiesen, die sie zu besonders gewichti-

24 Bäume am Straßenrand. In: Polizei- und Verkehrsjournal 8 (1966), zitiert nach *Bayerl: Automobil*, S. 331. Die Untersuchung kam zu dem Schluss, dass „nicht die Bäume die Unfallursachen sind, sondern daß ein schuldhaftes Verhalten des Kraftfahrers die erste Ursache war.“ Ebd.

25 Ausgewertet wurden die im Bundesarchiv Koblenz in den Akten B 108/8982, 18637, 18638, 18639, 18640 und 18966 gesammelten Eingaben. Es handelt sich dabei um diejenigen Briefe, die zuständigkeitshalber an denjenigen Referenten übergeben wurden, zu dessen Arbeitsgebiet die Landschaftsgestaltung zählte. Neben direkten Briefen an das Bundesverkehrsministerium sind auch zur Begutachtung überlassene Anfragen an das Bundeskanzleramt, das Bundespräsidialamt oder den Petitionsausschuss des Bundestages enthalten. Es darf unterstellt werden, dass die überlieferten Eingaben vollständig sind, zumal auch unbeantwortete Briefe abgelegt wurden.

26 Karl Bader, Krumbach/Schwaben, an Bundesverkehrsministerium (handschriftliche Postkarte), 17.2.1968, B 108/18639.

gen Aussagen autorisierte. Anders als Leserbriefe in Zeitungen und Zeitschriften, die als Indiz der *vox populi* gelten konnten, waren die Zuschriften nach Bonn ein Versuch, direkt auf Gesetzgebung, Bau und Gestaltung von Straßen Einfluss zu nehmen.

Mehr noch: Für Hinterbliebene von Unfallopfern waren familiäre Notlagen und Trauer Antriebskräfte. Entsprechend emotional waren die Eingaben. Moralische Entrüstung kennzeichnete auch Briefe von nicht unmittelbar Betroffenen. So fragte ein Bürger 1969 den Verkehrsminister: „Wollen Sie ruhigen Gewissens zusehen, wie weiter Menschen an den Bäumen zerschmettert werden [?]“ und forderte, alle Straßenbäume zu entfernen.²⁷

Auf der anderen Seite schrieben auch Verteidiger der Straßenbäume nach Bonn. Ihre Motivation war in erster Linie die ästhetische Wertschätzung von Straßenbäumen, die Sorge um das Landschaftsbild und die durch Bäume aufgewertete Autoreise. Ihre Briefe waren oft Reaktionen auf die virulente Debatte um Straßenbäume in der Presse. Ganz im Gegensatz zur nationalsozialistischen Diktatur waren Straßenbäume somit nicht mehr ein von Experten wie Landschaftsarchitekten und Bauingenieuren verhandeltes Element technischen Gestaltens, sondern ein breit diskutiertes Thema: Der Kampf um die Straßenbäume war ein Kampf auf Leben und Tod.

Wer schrieb wann und mit welchem Tenor? Zunächst fällt auf, dass die Zahl der jährlich abgeschickten Briefe während der 16 untersuchten Jahre ständig stieg, von drei Briefen 1953 auf 22 im Jahr 1969; 101 waren es insgesamt. Baumgegner und Baumbefürworter hielten sich fast die Waage: 58 Einsender verlangten, Bäume und/oder Sträucher abzuholzen, 43 wollten sie erhalten oder noch mehr dazufügen. Aufschlussreich ist, dass sich die Zahl der baumfreundlichen Briefe kaum veränderte; sie schwankte während des gesamten Untersuchungszeitraums zwischen null und fünf pro Jahr. 1968 und 1969 gingen dagegen 28 baumfeindliche Eingaben in Bonn ein, das war fast die Hälfte der 58 Kontra-Eingaben.²⁸ Mit anderen Worten: Die Zahl der Baumgegner wuchs in den späten sechziger Jahren rapide an, während die Baumbefürworter auf ihrem niedrigen numerischen Niveau verharrten. Offenbar vermochten es die Baumkritiker, wachsende Kräfte zu mobilisieren. Ein kausaler Zusammenhang mit der oben diskutierten, parallel zunehmenden Zahl von Verkehrstoten drängt sich auf. Zu vermuten ist auch, dass der Wechsel im Ministeramt von Seebohm zu Georg Leber (SPD) im Dezember 1966 und der damit angekündigte Wechsel in der Verkehrspolitik einige Einsender zum Schreiben bewog.

Was die Autoren anging, so stammten nur acht Briefe von Autorinnen. Zu mehr als 90 Prozent war die Debatte um das Straßengrün also eine rein männliche Ausein-

27 Hermann Deutsch, Bad Bertrich, an Verkehrsminister, 24.5.1969, B 108/18640.

28 Aus Gründen der Vergleichbarkeit wurden mehrere Briefe eines Adressaten als ein Brief gewertet. In keinem der Fälle ergab sich ein neuer Gesichtspunkt durch die neuerlichen Anfragen und Antworten.

andersetzung, da die Antwortenden im Verkehrsministerium ausschließlich Männer waren. Die weiblichen Briefeschreiber forderten mehrheitlich den Weiterbestand oder Ausbau von Bäumen und Sträuchern. Eine eloquente Ausnahme bildete der Brief einer 33jährigen Witwe mit drei Kindern, die ihren Mann bei einem Baumunfall verloren hatte. Wenige Tage nach dem Trauerfall beklagte sie die schiere Existenz von Straßenbäumen und fragte eindringlich, warum sie überhaupt noch an Straßen stehen, obwohl sie Autofahrern zum Verhängnis würden.²⁹ 1965 besaß nur ein Fünftel der bundesdeutschen Frauen einen Führerschein; die weit überwiegende Mehrheit der Frauen, so sie in Autos saßen, waren Passagiere.³⁰ Die Minderheit der autofahrenden Frauen konnte also am bundesdeutschen Straßenbaumstreit teilhaben, während die Populärkultur die „Frau am Steuer“ durch Humor oder direkten Ausschluss marginalisierte.

Die von Bonn abgeschickten Antworten schlugen für die weiblichen Einsender zwar keinen anderen Ton an. Intern provozierte das Zusammentreffen der beiden Kategorien „Frau“ und „Lehrer“ aber eine vorhersehbar „männliche“ Reaktion. Der Wunsch einer Realschullehrerin nach „Obstbäumen à la van Gogh“ für „Fahrer [!] mit Sinn für Naturschönheit“ kommentierte der zuständige Referent in einer Marginalie so: „Echt ‚Lehrerin‘! Blühende Obstbäume sollte man wandernd u. nicht auf Fernstraßen bewundern wollen!“³¹

-
- 29 Ilse Zillig, Lampoding über Traunstein, an Seebohm, 24.10.1958, B 108/18637; Charlotte Plinke, Berlin, an Seebohm, 8.6.1959, B 108/18639; Nelly Heydorn, Hamburg-Wandsbek, an Seebohm, 7.8.1959, ebd.; Fr. v. Viebahn, St. Goar, an Bundesverkehrsministerium, 10.3.1960, B 108/18638; Ilse Hedicke, Göttingen, an Bundesverkehrsministerium, 15.5.1967, B 108/18639; Dr. med. Karin Pietschmann, Lemgo, an Bundesverkehrsministerium, 18.1.1968, ebd.; Christine Weber, Westerbürg, an Leber, 15.5.1968, B 108/18640; Witwe Agnes Prumbau an Leber, 1.8.1969, B 108/18640. Viebahn protestierte gegen das Pflanzen von Nussbäumen auf der B 9 bei Spay wegen der Gefahr durch herabfallende Früchte; die Bäume wurden entfernt. (Ministerium für Wirtschaft und Verkehr Rheinland-Pfalz an Bundesverkehrsministerium, 11.7.60, B 108/18638). Aus dem Schreiben der Einsenderin geht nicht hervor, ob sie generell Bäume an Verkehrsstraßen ablehnte. Wenn diese Eingabe weder auf der Pro- noch auf der Contra-Seite verbucht wird, ergibt sich ein Verhältnis von fünf Pro- zu zwei Contra-Stimmen unter den Einsenderinnen.
- 30 Birgit *Hodeni*: Frauen fahren anders! Zum Wandel der Relevanz und Aktualität eines Themas. In: Gert Schmidt (Hg.): Technik und Gesellschaft Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus. Frankfurt/New York 1999, S. 167–182, hier S. 169. Vgl. Virginia *Scharff*: Taking the Wheel. Women and the Coming of the Motor Age. New York/Toronto 1991.
- 31 Handschriftliche Bemerkung auf Ilse Hedicke, Göttingen, an Bundesverkehrsministerium, 15.5.1967, B 108/18639. Hervorhebung im Original. Auf den höflich gehaltenen Antwortbrief vom 7.6.1967 hin bedankte sich die Einsenderin am 17.6., er habe sie „mit besonderer Genugtuung erfüllt“.

Unter den Einsendern waren freie Berufe und Ärzte unverhältnismäßig vertreten; letztere beanspruchten Expertenstatus aufgrund ihrer Tätigkeit. Wie oben bereits ausgeführt, bemühten sie sich erfolgreich, sich als Experten für Unfallmedizin zu etablieren und somit auf die Gestaltung von Straße und Fahrzeug Einfluss zu nehmen.³² Am eindeutigsten war die Feststellung vier Erlanger Medizinstudenten vom Herbst 1965, dass der Fortbestand der Chausseebäume angesichts der Unfallgefahr nicht länger gerechtfertigt sei.³³

Bemerkenswert ist auch, dass fünf Einsendungen von Gruppierungen stammten, die bei öffentlichen Versammlungen Unterschriften sammelten. „Eine Versammlung von 32 Lkw-Fahrern“ im November 1967 in Hannover hielt Bäume für überflüssig und gefährlich: „Die Baumanpflanzungen in der Mitte der älteren Auto-Bahnen behindern den flüssigen Auto-Verkehr, die Bahnstrecke verliert dadurch an Uebersicht [sic].“ Außerdem verursache das Laub Rutschgefahr im Herbst. Statt Bäumen empfahlen die Kraftfahrer „Niedrig-Gras“. Sie drehten die Rhetorik der NS-Autobahnen um, indem sie feststellten: „Die jetzigen Baumpflanzungen verschandeln zudem auch noch das Landschaftsbild.“ Im Gegensatz dazu seien die neueren Autobahnstrecken „ohne Baumpflanzung mit glattem Zement-Bitume[n]-Belag und Kreide-Fahrbahnmarkierung [...] dem Fernverkehr dienlich und sicher!“³⁴ Ganz im Gegenteil zur Begründungsrhetorik der NS-Autobahnen, die das landschaftliche, abwechslungsreiche Fahrerlebnis in den Vordergrund stellte, waren für die Kraftfahrprofis berechenbare, übersichtliche Strecken ohne Laub wichtig. Die Fahrt sollte überraschungsarm und rasch sein, nicht an Aussichten auf Bäume und Landschaftsbilder orientiert. Die Straße war ein Arbeitsplatz, kein Ereignisort.

Aus einer unmittelbaren Opferrolle heraus schrieben 24 Mitglieder der Katholischen Landjugendbewegung im oberschwäbischen Meßkirch unter Anleitung des

32 Knapp die Hälfte der Einsender gaben Titel, Ausbildungsberuf oder Berufsbezeichnung an (46 von 101). Unternehmer waren mit zwölf Einsendungen die größte Einzelgruppe. Vier der Einsender waren Allgemeinärzte. Drei waren Lehrer, ebensoviele Journalisten. Zwei Autoren waren Diplom-Volkswirte; zwei waren Förster. Die übrigen Berufsnennungen verteilten sich auf Steuerbevollmächtigter, Diplom-Kaufmann, Zahnarzt, Werkmeister a.D., Diplom-Ingenieur, Hofbesitzer, Landwirt, Industriekaufmannlehrling, Gartenbaufirma, Gemeinde-Amtmann, Prokurist, Student, Lkw-Fahrer und Versicherungsmathematiker mit jeweils einer Nennung. Alle benutzten ihr geschäftliches Briefpapier und verliehen somit ihrem Schreiben einen halbprivaten Charakter. „Als Arzt und Autofahrer (31 Jahre ohne Unfall)“ mahne er zu einer dichten Bepflanzung des Mittelstreifens, schrieb Dr. Carl Riedel. Einem seiner Patienten sei so das Leben gerettet worden. Dr. Carl Riedel, Aachen, an Seebohm, 21.1.1958, B 108/18637. Zu den Ärzten s. die in Fn. 16 genannte Literatur.

33 Volker Herold an Seebohm, 10.10.1965, B 108/18639.

34 Eine Versammlung von 32 Lkw-Fahrern an Seebohm, November 1967, B 108/18639. Die Versammlung hinterließ keine Absenderadresse. Da aber die Einsender mit der Einschaltung eines Bundestagsabgeordneten drohten, wurde vorsorglich eine Antwort zurechtgelegt.

örtlichen Priesters im Dezember 1968, nachdem eines ihrer Mitglieder der Gruppe bei einem Baumunfall ums Leben gekommen war: „Ist es verantwortlich, daß in unserer motorisierten Zeit entlang unserer Verkehrsadern ganze Reihen von ‚Barrikaden‘ stehen, deren Existenz jährlich zahlreiche Menschen mit dem Leben bezahlen müssen?“³⁵

Wie oben angedeutet, nahmen Umfang und Negativität der Einsendungen zu Ende der sechziger Jahre zu. Ortsgruppen politischer Parteien machten sich den Streit um die Straßenbäume zu eigen, veranstalteten Protestabende und schrieben nach Bonn. Bei einer Versammlung des Kreisverbandes Weilheim (Oberbayern) der Jungen Union im März 1969 wurden angeblich 674 Unterschriften für die Beseitigung von Straßenbäumen an „verkehrsreichen und unfallträchtigen Straßen“ gesammelt. Alle anwesenden Redner von Straßenbau, ADAC und Landkreis waren sich einig; abweichende Meinungen waren offenbar nicht vertreten. Laut einem Bericht der Lokalpresse waren Sorgen um die Landschaft zwar vertreten, wurden aber kategorisch zur Seite gedrängt: „Die Erhaltung der Landschaft wird wohl in den nächsten Jahren das einzige sein, was wir unseren Bürgern noch bieten können, erklärte Landrat Dr. Georg Bauer. An den Straßen sei aber nicht ‚unsere Landschaft‘. Der Landkreis habe deshalb den dringlichen Hilferuf erkannt und in den letzten Jahren Straßen ohne Bäume gefordert.“ Der Weilheimer Landrat hielt zwar den Landschaftsschutz in Ehren, schob das Umfeld der Straßen aber gleichsam aus der Landschaft heraus. Die Scheidelinie zwischen Technik und Landschaft war eine politisch wichtige Unterscheidung in diesen Jahren. In seiner Antwort meinte der Fachreferent des Bundesverkehrsministeriums, die Junge Union mache es sich mit ihrer Totalforderung zu einfach.³⁶

Zwei Jahre zuvor hatte bereits ein Bezirksverband der Jungen Union, ebenfalls in Bayern, in einem Schreiben nach Bonn die „unverzügliche Beseitigung aller Bäume, die die Verkehrssicherheit gefährden“ gefordert. Das Verkehrsministerium wollte sich auf solche Pauschalkritik nicht einlassen und betonte, nur im Einzelfall könne entschieden werden, wie gefährlich ein Straßenbaum wirklich sei.³⁷

Zu Beginn der sozialliberalen Koalition mokierte sich auch der SPD-Ortsverein aus dem oberbayerischen Türkenfeld-Moorenweis über „eine Art Straßenbaumideologie“ an den Bundesstraßen. In einer historisierenden Argumentation charakterisierten die

35 Katholische Landjugendbewegung Meßkirch an Bundesverkehrsministerium, im Dezember 1968, B 108/18640.

36 Junge Union Bayern, Kreisverband Weilheim, an Bundesverkehrsministerium, 6.6.1969, ebd., B 108/18640; „Langen Reden sollen Taten folgen“, Weilheimer Tagblatt, 27.3.1969, ebd.; Bundesverkehrsministerium an Junge Union Bayern, Kreisverband Weilheim, 2.7.1969, ebd. Da die Unterschriften nicht überliefert sind, kann die Zahl von 674 nicht bestätigt werden.

37 Junge Union, Bezirksverband Mittelfranken, Alfred Ragati, an Bundesverkehrsministerium, 15.6.1967, B 108/18639; Bundesverkehrsministerium an Junge Union, Bezirksverband Mittelfranken, Ragati, 11.7.1967, ebd.

Petenten Baumpflanzungen an Straßen als vormodern, als einen „Zopf aus der Postkutschenzeit.“ Bestehende Straßenbäumen sollten deshalb gefällt und neue erst gar nicht gepflanzt werden. Als die SPD-Mitglieder nicht nur Beispiele aus ihrem Landkreis nannten, sondern Baumpflanzungen für die Republik an sich ablehnten, antwortete das Bundesverkehrsministerium, dies gehe zu weit. Der Ortsverein reduzierte dann seine Forderungen auf Bäume an der Bundesstraße 2, woraufhin die Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Holger Börner zustimmender ausfiel.³⁸

Gegen die massenhaften Eingaben der Parteigliederungen verblassten die beiden organisierten Einsendungen der Baumbefürworter. Ein Bürger aus dem niedersächsischen Stelle im Kreis Harburg sammelte 1963 Unterschriften gegen das Fällen „großer, schöner“ Ahornbäume an der Bundesstraße 4 und fand elf Gleichgesinnte.³⁹

Diese rein örtliche Regung übertraf ein Bestandteil der Arbeiterbewegung, der „Touristenverein Die Naturfreunde“ mit zehntausenden von Mitgliedern. Dieser 1895 in Wien gegründete Arbeiterwanderverein förderte das proletarische Wandern und dehnte seine Tätigkeit zunehmend in Richtung Natur- und Umweltschutz aus. Bei seiner Jahrestagung 1968 verabschiedete der Verein einstimmig diese Resolution:

„Die Bundesleitung [der Naturfreunde] wird beauftragt, beim Bundesminister für Verkehr, sowie auch bei den zuständigen Landesministerien darauf Einfluss zu nehmen, daß bei allen Erweiterungen und Neubauten an Verkehrsstraßen vorhandener, teils wertvoller Baumbestand nach Möglichkeit geschont wird. Außerdem sollte der Bepflanzung durch Baum und Strauch an Verkehrswegen, soweit dies die Verkehrssicherheit zuläßt, in der offenen Landschaft wieder mehr Beachtung geschenkt werden. Die Bestrebungen sollten durch Aufstellung von Landschaftsplänen und durch Aufnahme in die Finanzierungspläne gefördert werden.“⁴⁰

Die Naturfreunde griffen damit die Rhetorik des Landschaftsschutzes auf und sahen Straßenbäume nicht an sich als Anzeichen überkommenen Denkens. Vielmehr waren sie schützenswert und ihre Anzahl sollte noch erhöht werden. Die Naturfreunde qualifizierten ihre Forderungen aber, indem sie die Bepflanzung eindeutig der Verkehrssicherheit unterordneten. In der unmittelbaren Nachkriegszeit hatten Teile

38 SPD-Ortsverein Türkenfeld-Moorenweis an Bundesministerin Käthe Strobel, 5.4.1969, B 108/18640 (zuständigkeitshalber übersandt); Bundesverkehrsministerium an SPD-Ortsverein Türkenfeld-Moorenweis, 30.4.1969, ebd. Bundesverkehrsministerium, Börner, an SPD-Ortsverein Türkenfeld-Moorenweis, 23.9.1969, ebd.

39 Peter Rieckmann und Gen. an Seeböhm, 25.11.1963, B 108/18637.

40 Touristenverein „Die Naturfreunde“ an Leber, 14.11.1968, B 108/18640. Zu den Naturfreunden im allgemeinen John Alexander *Williams*. *The Chords of the German Soul are Tuned to Nature. The Movement to Preserve the Natural Heimat from the Kaiserreich to the Third Reich*. In: *Central European History* 29 (1996), S. 339–384; Jochen *Zimmer* (Hg.): „Mit uns zieht die neue Zeit“. *Die Naturfreunde: Zur Geschichte eines alternativen Verbandes in der Arbeiterkulturbewegung*, Köln 1984.

der Gewerkschaftsbewegung Automobile noch als bürgerliche Luxuskutschen oder Bonzenvehikel kritisiert, doch waren solche Berührungspunkte Ende der sechziger Jahre längst gewichen.⁴¹

Die Briefe an das Bundesverkehrsministerium geben Aufschluss über die wechselnden Parameter und die wechselnden Ansichten in dieser Debatte. Gegen Ende der sechziger Jahre waren Baumbefürworter überwiegend in der Defensive. Angesichts massiv steigender Unfallzahlen war das Abholzen ein naheliegendes Mittel. Zu offensichtlich war, dass Bäume ein Verkehrshindernis sein konnten. Ihr Beitrag zum Landschaftsbild und zur Erscheinung der Straße wurde zwar nicht ignoriert, war aber nicht länger eine Priorität wie noch in den offiziellen Verlautbarungen des Nationalsozialismus. Der oben zitierte bayerische Landrat kategorisierte Straßenbäume kurzerhand als Bestandteil der Straße, eines technischen Artefakts, und mithin nicht der Landschaft. Der ADAC präsentierte stolz einen Oberforstmeister, der als Baumbachmann ebenfalls das Abholzen gefährlicher Straßenbäume forderte und somit den Baumbefürwortern Wind aus den Segeln nahm.⁴²

Die Hecken, Sträucher und Bäume auf Mittelstreifen und Böschungen der vor 1945 gebauten Autobahnen und die Straßenbäume neben Bundes- und Landstraßen wurden als handgreifliche Folgen dieser Debatte in den sechziger und siebziger Jahren zu hunderttausenden gefällt. Ausbau und Erweiterung solcher Straßen boten dazu viele Gelegenheiten. Eine bundesdeutsche Übersicht liegt nicht vor; für Bayern allein ist für die sechziger Jahre das Abholzen von 175.000 Bäumen belegt.⁴³ Neue Autobahnen und Straßen erhielten schmalere Mittelstreifen mit Leitplanken statt Bäumen und wurden spärlicher bepflanzt.⁴⁴ Der Münchner Landschaftsarchitekt Alwin Seifert, der in die landschaftliche Eingliederung der Reichsautobahnen mit wechselndem Erfolg vorangetrieben hatte, verhöhnte Mitte der sechziger Jahre das Baumfällen so: „Fröhliche Steppenfahrt alsdann zwischen allseits weißgestrichenen Leitplanken!“⁴⁵

41 Zur Reserviertheit der Gewerkschaften in den fünfziger Jahren: Axel *Schildt*: Vom Wohlstandsbarometer zum Belastungsfaktor—Autovision und Autoängste in der westdeutschen Presse von den 50er bis zu den 70er Jahren. In: Hans-Liudger Dienel/Helmuth Trischler (Hg.): *Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der Frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert*, Frankfurt/New York 1997, S. 289–309.

42 *Bayerl*: Umwelt.

43 Alexander *Gall*: „Gute Straßen bis ins kleinste Dorf!“ Verkehrspolitik und Landesplanung 1945 bis 1976. In: Thomas Schlemmer/Hans Woller (Hg.): *Die Erschließung des Landes 1949 bis 1973 (Bayern im Bund, Bd. 1)*. München 2001, S. 119–204, hier S. 187.

44 Uwe *Ellmers*: Die Entwicklung der passiven Schutzeinrichtungen in Deutschland. In: *Straßenverkehrstechnik* 50 (2006), S. 332–339; Heinrich *Praxenthaler*: Alleinrausch und Baumaufrall. In: *Straßenverkehrstechnik* 50 (2006), S. 237–247.

45 Seifert, „Weg mit den Straßenbäumen!“, Leserbrief an Münchner Merkur, 22.2.1964, S. 16, B 108/18639.

Die Ablösung von Bäumen durch Leitplanken signalisierte einen Umschwung in der gebauten Umwelt der Bundesrepublik und ihres Straßennetzes.

Im Prozess der Motorisierung Westdeutschland änderten sich Wertzuweisungen an und Wertschätzungen von Bäumen an der Straße deutlich. Ein Auto zu fahren oder darin gefahren zu werden, wurde zur vorherrschenden Verkehrsform; damit verbunden war eine neue, rigidere Unterscheidung der Straße als technischem Bauwerk und der sie umgebenden Landschaft. Zumindest rhetorisch hatte die NS-Diktatur versucht, Straßen und Landschaften miteinander zu verschmelzen. Die Bundesbürger wollten sie unter dem Eindruck steigender Unfallzahlen kategorisch trennen, um so das Bäume-fallen als Beitrag zur Verkehrssicherheit verstehen zu können. Straßen gehörten nicht mehr in die Landschaft, sie waren Teil einer Zirkulationssphäre, die von Sicherheit und Tempo bestimmt war. Der „Spiegel“ machte sich 1963 über die „Sofas“ lustig, „jene Sonntagsfahrer, die hohe Geschwindigkeiten scheuen und nach landschaftlichen Schönheiten Ausguck halten.“⁴⁶ Einzelne Autofahrer, die solche Erfahrungen schätzten, oder Landschaftsarchitekten, die professionelle Interessen mit ihnen verbanden, konnten im Zuge dieser Debatte als Vertreter vormoderner oder gar romantischer Ansichten gesehen werden. In den zwei Jahrzehnten von 1950 bis 1970 wurden die Straßen der Bundesrepublik weißer durch mehr Leitplanken und weniger grün durch weniger Bäume und Sträucher.

In den Forderungen nach Baumfällen trafen sich drei verschiedene Gruppen. Ökonomisch motivierte Gruppen wie die „Deutsche Straßenliga“ profitierten von Straßenbau und Straßenausbau und porträtierten diese als moderne Aktivität eines westlichen Staates. Bauingenieure, die während des Nationalsozialismus zumindest zeitweise mit den ästhetischen Belangen von Landschaftsarchitekten konfrontiert gewesen waren, konnten nach 1949 die Deutungshoheit über Straßenplanung zurückgewinnen. Automobilklubs wie der ADAC vermochten mit der Fokussierung auf Bäume die Sicherheitsdebatte zu beeinflussen und etablierten sich als Vertreter von Millionen von Autofahrern mit legitimen Interessen in einer jungen Demokratie. Gerade weil sie keine professionellen Experten waren, wollten sie in einer Massendemokratie gehört werden.

In der extremsten Form dieser Debatte konnten Bäume als Todesfallen gesehen werden, als gefährliche Überbleibsel einer Zeit, die das Automobil nicht kannte, oder, wie der Nationalsozialismus, eine landschaftsfreundliche Straßenform auf Kosten der Sicherheit verwirklichte. Die Bezüge auf die kaum vergangene Diktatur waren indirekt und unterschwellig. Die von Klenke konstatierte bundesdeutsche Neigung, mit dem Auto der nationalsozialistischen Vergangenheit gleichsam davonfahren zu

46 „Tempo 20“. In: Der Spiegel 34 (21.08.1963), S. 24–34, Zitat 33–34.

wollen, war auch für die Straßen bemerkbar.⁴⁷ Demokratische Freiheit sollte mit automobiler Freiheit in eins gehen. Vor diesem Hintergrund ist auch erst die Entscheidung des Bundestags verständlich, alle Geschwindigkeitsbeschränkungen, auch diejenigen innerorts, 1953 aufzuheben. Nach Protesten von Unfallchirurgen wurde ein innerörtliches Tempolimit von 50 km/h 1957 eingeführt. Erst 1972, unter dem Eindruck der steigenden Unfallzahlen, wurde die Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h für alle Fernstraßen verbindlich, mit Ausnahme der Autobahnen.⁴⁸

Zusammenfassend möchte ich zwei Entwicklungen unterstreichen. Zum ersten lohnt es sich, die Heftigkeit dieser aus heutiger Sicht geradezu bizarren Debatte über Straßenbäume zu untersuchen. Im Hintergrund stand das allgemeine Entsetzen über die Folgen einer vorgeblich friedlichen Technik. Die Debatte um Verkehrstote und Straßenbäume war hysterisch und pauschal, gerade in den Briefen an das Verkehrsministerium, und konnte kaum anders sein. Die Einübungsversuche in demokratische Teilhabe und bürgerliche Gesellschaft waren zuweilen schrill und ihre Folgen reichten weit; der Eifer der Debatte um Verkehr weist darauf hin, wie umstritten Mobilität war. Da immer mehr Bundesbürger Autobesitzer oder Beifahrer waren, nahmen sie durch Fahren und Bewegung an einem demokratischen Gemeinwesen teil und stritten sich mit anderen über Gestaltungsformen des Verkehrs, wenn das Auto stand.⁴⁹ Die leidenschaftliche Debatte um die Unfallopfer und mögliche Abhilfen führte auf lange Sicht zur Akzeptanz des Straßenverkehrs als Teil moderner Realität, mitsamt seiner Negativerscheinungen. Das laute Reden über die Verkehrstoten machte sie zuerst zu einem Skandalon und dann zu einer Alltagserscheinung. Schnellreparaturen wie das populäre Abholzen von Straßenbäumen gaukelten vor, dass tiefgreifende Lösungen überhaupt möglich waren. Die Sicherheitsdebatte stellte nicht das Ausmaß der Motorisierung in Frage, sondern versuchte ihre Begleiterscheinungen zu mindern.

Gleichzeitig zeigt die Fokussierung auf die Straßenbäume, die so offensichtliche Verkehrshindernisse waren, dass in den fünfziger und sechziger Jahren Aufmerksamkeitsschwellen überschritten wurden. Die hohen Unfallzahlen waren nicht zu dulden; die Verkehrspolitik, die die Verbreitung von Autos so kräftig gefördert hatte, sollte wirksame Abhilfe schaffen. In einem komplizierten Aushandlungsprozess entscheiden Gesellschaften, welche Anzahl von Verkehrsopfern tolerierbar ist. Dieser Grenzwert

47 Dietmar Klenke: Die deutsche Katastrophe und das Auto. Zur „Heils“geschichte eines nationalen Kultobjekts in den Jahren des Wiederaufstiegs. In: Ilona Stölken-Fitschen/Michael Salewski (Hg.): *Moderne Zeiten. Technik und Zeitgeist im 19. und 20. Jahrhundert*, Stuttgart 1994, S. 157–173.

48 Klenke: *Freier Stau*, S. 46–50.

49 Möser: *Geschichte*, S. 196. Die Jahre nach 1949 waren für Herbert von einer rapiden Liberalisierung der bundesdeutschen Politik und Gesellschaft geprägt. Ulrich Herbert (Hg.): *Wandlungsprozesse in Westdeutschland. Belastung, Integration, Liberalisierung 1945–1980*. Göttingen 2002. Siehe auch die Einleitung der Herausgeber zu diesem Sammelband.

ist nie statisch, sondern ständig neu verhandelbar.⁵⁰ Die fünfziger und sechziger Jahre waren in diesem Zusammenhang Zeiten intensiven Neuverhandelns; die Veralltägung des Straßenverkehrs fand nur stoßweise statt. In einem als Sicherheit gegen Ästhetik definierten Konflikt konnte letztlich nur die Sicherheit triumphieren. Die Grenzziehung zwischen Technik und Landschaft, zwischen Straße und Natur, hatte tiefgreifende Konsequenzen. Straßen wurden in die Gesellschaft eingebunden, sie wurden soziale Räume, deren Funktion und Gestaltung eminent politisch waren. Die Straße wurde homogenisiert und standardisiert und trat an die Stelle landschaftlicher Abwechslung und Eigenart. Autofahrer, die durch Führerscheinerwerb und Kontrolle diszipliniert wurden, erwarteten zunehmend die gleichen Qualitäten von der Straße, die von ihnen erwartet wurden: Geschlossenheit, Vorhersehbarkeit und ständiger Verkehrsfluss.

Im Kern drehten sich diese Debatten um Ordnungsvorstellungen von Straßen, Landschaft und Gesellschaft. Die Auseinandersetzung um bestimmte Ordnungskonzepte bildete das Thema der Debatten; die autofahrenden Bundesbürger griffen in diese Debatten ein und trugen so zur demokratischen Mobilisierung bei. Das hier zur Debatte stehende Ordnungskonzept war im Dreieck von Natur, Straße als öffentlichem Raum und dem Staat als Ordnungsmacht angesiedelt. In diesem Zusammenhang fordern Bürger in ihrer Rolle als Autofahrer zunehmend, dass staatliche Planer die Straßen als öffentlichen Raum nach den Bedürfnissen des Autoverkehrs gestalten. Dem fielen Bäume zum Opfer, die der neuartigen Wohlstandsnormalität und Wohlstandsmobilität im Wege standen.

Zweitens zeigt sich, dass die baumarme Verkehrsnormalisierung bundesdeutscher Prägung nationale Eigenheiten und allgemeinere westliche Trends vereinbart. Automobilität – oder genauer gesagt der „Motown Komplex“ (John McNeill) – ist besonders gut geeignet, diese Verschränktheit zu verstehen. Die zunehmende Ausstattung westlicher Gesellschaften mit Automobilen und Automobilstraßen im 20. Jahrhundert war eine weitverbreitete Entwicklung mit heute globalen Auswirkungen. Historisch zu verstehen ist sie aber nur in ihrer spezifischen Ausprägung in Ländern und Regionen.

Die Debatte um die Straßenbäume ist nur vor dem Hintergrund des gerade vergangenen Nationalsozialismus vorstellbar. Ohne die laute Reichsautobahnpropaganda mit ihrer Betonung der angeblich gelungenen landschaftlichen Eingliederung der Straßen wäre die Vehemenz der Baumgegner in den 1960er Jahren kaum zu verstehen. Diese populäre Antwort auf eine einmalige Expertendebatte konnte nur in der Demokratie stattfinden. Dass diese sich westlich orientierte und die offenbar westlichste aller Demokratien, die USA, moderne Straßen bauten, verstärkte diese Neigung nur.

50 *Schlich*: Trauma Surgery, S. 94.

Damit zu meinem letzten Punkt: Fragen wie die nach nationalen Eigenheiten und internationalen Trends sind wohl immer am besten im Vergleich zu beantworten. Ein systematischer Vergleich der hier untersuchten Debatte mit den USA würde den Rahmen dieses Kapitels sprengen. Ein Blick in die Literatur legt aber die Schlussfolgerung nahe, dass die in den USA ebenfalls in den 1960er Jahren mit Schärfe geführte Debatte um Verkehrsunfälle dort eine andere Wendung nahm. Im Mutterland der Massenmotorisierung richtete sich die Aufmerksamkeit in diesen Jahren weniger auf die Straßen und weit mehr auf die Automobile und deren Hersteller. Der Bestseller „Unsafe at Any Speed“ des Verbraucherschutzanwalts Ralph Nader machte 1965 die Autoindustrie für das gefährliche Design ihrer Fahrzeuge verantwortlich: die Innenräume gefährdeten Autoinsassen und die Stoßstangen Fußgänger. Von bundesdeutschen Autojournalisten und Autoherstellern wurde Naders Attacke lediglich registriert; eine inländische Debatte vergleichbaren Ausmaßes oder Anspruchs fand nicht statt.⁵¹ Naders Buch wurde nicht ins Deutsche übersetzt--anders als die andere prominente Anklageschrift aus den USA der 1960er Jahre, Rachel Carsons Warnung vor Pestiziden unter dem Titel „Silent Spring“. Die weitverbreitete amerikanische Kritik an den Automobilherstellern gipfelte 1966 in einer Rede von Präsident Lyndon B. Johnson, der die vor ihm sitzenden Vertreter der Autoindustrie direkt angriff: „Some of you may have to quench your thirst for a little blood... Something must be done to stop the senseless slaughter. We can no longer build unsafe automobiles.“⁵² Nicht nur war eine solche moralische Kritik an Automobilherstellern in Deutschland nicht festzustellen; die Fixierung auf die Straßen und ihre Umwelt hatte den Blick offenbar soweit verengt, dass sie erst gar nicht möglich war. Die nationalen Eigenheiten der Bundesrepublik scheinen in diesem Fall die Lösungsvorschläge für die Unfallkrise zu bestimmen, während das Problem an sich für Deutsche und US-Amerikaner bemerkenswert ähnlich war. Die Verwestlichung der Bundesrepublik, so ließe sich folgern, war in dieser Hinsicht nur eine partielle.

Die hier untersuchten Debatten hinterließen ihre Spuren auch in der populären Kultur. In ihrem vielgespielten Schlager „Mein Freund, der Baum“ beklagte die Sängerin *Alexandra* 1968 den Verlust eines einzelnen, erinnerungsbehafteten Baumes. Nichts wäre einfacher, als diese Wehklage als Ausdruck spezifisch deutscher, romantischer Baumliebe zu verstehen.⁵³ Doch die Wirklichkeit war komplizierter und damit interessanter: Während der Schlager sich gut verkaufte, wurden unter überwiegendem Beifall tausende von Straßenbäumen in Deutschland gefällt. Im Sommer 1969

51 *Weishaupt*: Entwicklung, S. 91, Fn. 333.

52 Zitiert nach Jameson *Wetmore*: Redefining Risks and Redistributing Responsibilities. Building Networks to Increase Automobile Safety. In: Science, Technology & Human Values 29 (2004), S. 377–405, hier S. 389.

53 Für eine Analyse solcher Klischees Joachim *Radkau*: Germany as a Focus of European “Particularities” in Environmental History. In Thomas Lekan/Thomas Zeller (Hg.): Germany’s Nature. Cultural Landscapes and Environmental History. New Brunswick 2005, S. 17–32.

wurde die Schlagersängerin zusammen mit ihrer Mutter tödliches Opfer eines Verkehrsunfalls. Ihr Mercedes-Cabrio stieß nicht mit einem Baum, sondern einem Lastwagen zusammen.