

16.internationales forum des jungen films berlin 1986

41

36.internationale
filmfestspiele berlin

REICHSAUTOBAHN

Land	Bundesrepublik Deutschland 1984 - 85
Produktion	Big Sky Film Produktion/ WDR III
Regie, Buch, Schnitt, Produktion	Hartmut Bitomsky
Kamera	Carlos Bustamante (Neuaufnahmen)
Direktion Mischung	Gerhard Metz Gerhard Jensen
Uraufführung	15. 2. 1986 Internationales Forum des Jungen Films Berlin
Länge	92 Min., 2.508 Meter
Format	35 mm, Schwarzweiß, Lichtton

REICHSAUTOBAHN

1.
Die Reichsautobahn ist das größte deutsche Bauwerk gewesen. „Jetzt ist das wahre Ende der deutschen Kleinstaaterei erreicht,“ schrieb jemand damals.

Die Autobahn stellte Zusammenhänge her. Beim 'ersten Spatenstich', am 23. 9. 1933 in Frankfurt am Main, sagte Hitler: „Wir werden dafür sorgen, daß das Werk sich nicht mehr trennt von denen, die es geschaffen haben.“ Ein infamer Satz.

Zuallererst hat die Autobahn eine Maßnahme zur Beschaffung von Arbeit sein sollen. Aber der Effekt auf die Arbeitslosigkeit war nicht so bedeutend. 100.000 Leute haben auf den Baustellen gearbeitet, 120.000 in den Zulieferindustrien. Nicht alle von ihnen waren zuvor arbeitslos gewesen.

Eine Schippe hat 15 Pfund Gewicht, hieß es in einem Autobahnerlied, 30 volle Schippen bringen einen Pfennig ein, und dieser eine Pfennig soll unser Orden sein.

Es wurde bald schwierig, Leute zu kriegen, die an der Autobahn arbeiten wollten.

2.
Wer hat die Autobahn erfunden?

Es heißt, Hitler habe während der Festungshaft die Idee der Autobahn gefaßt. „Da schlug der die Karte unseres Vaterlandes auf seinen Knien auseinander,“ malte sich ein Schriftsteller die Situation aus, „und dachte sie hinein, seine Reichsautobahnen: so werden sie laufen.“ „Des Führers seeligste Vision,“ nennt sie ein Vers von Hanns Johst.

Aber weder Hitler noch Dr. Todt noch irgend ein anderer Nazi haben die Autobahn erfunden.

Die Pläne stammten aus der Weimarer Zeit, von der Industrie. Was die Nazis erfunden haben, war die Ästhetik der Autobahn. Sie sollte nicht nur einfach ein Straßennetz sein, sie sollte ein Kulturdenkmal sein.

Zahllos sind die Vergleiche, welche die Autobahn mit historischen Bauwerken maßen: größer als die chinesische Mauer, beeindruckender als die Pyramiden, klassisch wie die Akropolis, die Kathedralen der Neuzeit ...

Immer wieder wurde die ästhetische Seite der Reichsautobahn beschworen, die Harmonie der Linienführung, der flüssige Streckenverlauf, die behutsame Anpassung an die Landschaft. Die Autobahn sei, hieß es, „nicht die kürzeste, sondern die edelste Verbindung zwischen zwei Punkten.“

3.

Die Autobahn wurde nicht nur als ein ästhetisches Bauwerk geplant, sie wurde auch gleich von Anfang an zum künstlerischen Gegenstand gemacht. Sie wurde von Malern gemalt, von Photographen photographiert, von Dichtern besungen, von Romanciers beschrieben. Sie wurde in Ausstellungen ausgestellt, auf Plakaten, Briefmarken und Sammelbildchen gezeigt.

Sie war Sujet und Schauplatz von Dokumentarfilmen, Wochenschauen und Spielfilmen. Die ersten deutschen Road Movies.

Ein eigenes Genre hat sich um die Autobahn gebildet, eine Autobahnkunst, vergleichbar mit den Wolkenkratzern oder, im 19. Jahrhundert, mit den großstädtischen Boulevards, die sich ebenfalls quer durch die Künste als ästhetische Objekte fortgezeugt haben.

Die Autobahn war das größte deutsche Bauwerk, ein langes Stück Architektur ohne viel Zierrat und Ornament. Die Filme, Gemälde, Photos, Bücher und Gedichte hielten als ihre Fassade her.

4.

Der wirtschaftliche Nutzen der Autobahn war vergleichsweise gering. Der Effekt auf die Arbeitslosigkeit eher marginal. Die verkehrstechnische Bedeutung war ziemlich bescheiden: es fuhr kaum jemand auf der Autobahn – wer hatte schon ein Auto? Deutschland zeigte 1938 eine Verkehrsdichte wie Belgien 1933.

Die militärische Funktion der Autobahn war unerheblich. Die Wehrmacht konnte mit der Autobahn nichts anfangen. Der Krieg ging auf anderen Schauplätzen, und währenddessen lag die Autobahn verwaist im Land, eine leere Stilisierung der deutschen Landschaften.

5.

Beton, Kies, Sand, Zement und Arbeitskräfte. Aus den Zutaten der Autobahn ließ sich auch etwas anderes machen. Der Westwall.

1938 wurde dem Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen, Dr. Todt, der Bau des Westwalls aufgetragen. Das war das Ende der Reichsautobahn. 3.000 Kilometer waren fertig. Es kamen noch ein paar hundert Kilometer hinzu. 1942 wurden die Arbeiten ganz eingestellt.

Immense Kosten, enorme Arbeit, gewaltige Anstrengungen: ein-

fach verschwendet?

Man sträubt sich gegen solch einen Gedanken. So ein umfassendes wirtschaftliches Unternehmen kann nicht einfach sinnlos sein.

Natürlich kann man sagen, die Autobahn sei der erste Versuch, die Volkswirtschaft auf die Autoindustrie zu fundieren. Dafür spricht manches.

Denn tatsächlich wurde die Autobahn erst im Zeitalter der Bundesrepublik zum wirklichen Leben erweckt.

Aber sehr bald genügte nicht mehr, was aus der Nazizeit überigegenet worden war.

Die gesamte Anlage der Autobahnen mußte umgemodelt, erweitert oder abgebaut werden, um endlich einem Verkehrssystem Platz zu schaffen, an dem keine Ästhetik existiert – auch nicht die Ästhetik der Macht.

6.

Dies sind die Gegenstände und Materialien des Films: Zitate, Interviews, Filmausschnitte, Dokumente, Ansichten und Betrachtungen.

Wir haben zusammengestellt, was heute von der Reichsautobahn überliefert werden kann.

Leute, Autobahner, Erinnerungen, Ruinen, Legenden, Vorurteile.

Wir haben Materialien zusammengestellt und gehen jener Bewegung nach, die von den Bauarbeiten, von der Ästhetik der Arbeit überleitet zur Ästhetik der Straße und zum Autofahren.

Es ist eine Bewegung der Keynesianischen Ökonomie. Sie führt in die Gegenwart: Arbeit muß nicht unbedingt einen Nutzen haben, aber die Leute müssen mit irgendwas beschäftigt werden.

H. Bitomsky

Biofilmographie

Hartmut Bitomsky, geb. 1942 in Bremen.

1962 - 1968 Studium an der FU und an der DFFB Berlin. Seit 1970 Filme und andere Arbeiten für Fernsehen, Rundfunk und Publikationen. Autor des Buches 'Die Röte des Rots von Technicolor' (1972). Seit 1974 Mitherausgeber und Autor der Zeitschrift 'Filmkritik'.

Filme:

1970 *Die Teilung aller Tage* mit H. Farocki (Forum 1971)

1971 *Eine Sache, die sich versteht* mit H. Farocki

1975 *Callgirls* (Kurzspielfilm)

Auf Biegen oder Brechen (Forum 1976)

1976 *Humphrey Jennings*

Der Schauplatz des Krieges

1977 *Das goldene Zeitalter*

Karawane der Wörter

1978 *Kulturrevue*

1980 *Highway 40 West*

1983 *Deutschlandbilder* mit H. Mühlenbrock (Forum 1984)

1985 REICHAUTOBAHN