

MSG Moderne Stadtgeschichte, Bd. 51/1 (2020), 51-64

DOI: 10.60684/msg.v51i1.2020104

Clara Aßmann

Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung

**„Die Straße war schuld!“ Die Konstruktion eines Angstraums und der
autogerechte Stadtbau in der Bundesrepublik Deutschland**

MSG Moderne Stadtgeschichte

ISSN: 2941-6159 online

<https://moderne-stadtgeschichte.de>

Dieses Werk steht unter der Lizenz Creative Commons Namensnennung 4.0 International.

Bei den Abbildungen sind eingeschränkte Lizenzformen möglich, Weiternutzungsrechte
sind gesondert abzuklären.

© Clara Aßmann 2020



„Die Straße war schuld!“ Die Konstruktion eines Angstraums und der autogerechte Stadtumbau in der Bundesrepublik Deutschland

„The road is to blame!“ explores the impact of fear on the post-war transformation of urban space in Western Germany into what is known as the “car-oriented city”. The article examines the emotionally charged public discourse on severe car accidents in the 1950s and analyses the automobile lobby’s strategy to not only avert damage to the reputation of car traffic but also make use of the emotion of fear to promote its own goals. In this context, the article addresses the question of how responsibility for social qualities like safety is transferred to material artefacts and whose interests are involved in such processes.

1. Einleitung

Mitten auf der Straße liegt ein weiß gestrichenes Fahrrad, rund herum sitzen Menschen und blockieren den Verkehr. Die Versammelten trauern um einen Radfahrer, der an dieser Stelle durch einen Unfall zu Tode kam. Sie haben Grablichter aufgestellt und halten Schilder mit der Aufschrift „Sichere Kreuzungen für Radfahrende jetzt!“ Die Aktion hat das „Netzwerk fahrradfreundliches Berlin“ in der deutschen Hauptstadt organisiert.¹ Ähnliche Szenen spielen sich in vielen Städten Europas und der USA ab, bei denen Fahrradaktivist*innen tödliche Unfälle von Radfahrenden skandalisieren, um ihren Forderungen nach einem Umbau der städtischen Verkehrsflächen zugunsten des Radverkehrs Nachdruck zu verleihen.

Grundlage dieser Forderungen ist die Annahme, dass die Gestaltung des städtischen Raums für die Sicherheit seiner Nutzerinnen und Nutzer verantwortlich ist. Durch das Anprangern von Unfällen mit Toten und Verletzten werden Straßen zu Gefahren- und Angsträumen stilisiert, in denen das „Infrastrukturversagen“² jederzeit tödliche Konsequenzen haben kann. Auf diese Weise wird die komplexe Frage der Organisation verschiedener konkurrieren-

¹ Foto auf der Internetseite des Volksentscheids Fahrrad Berlin: <https://volksentscheid-fahrrad.de/de/willkommen-beim-volksentscheid/> [01.09.2019].

² Aus einer Pressemitteilung des Netzwerks Fahrradfreundliches Tempelhof-Schöneberg in Berlin: <https://www.rad-ts.de/mahnwache-06-18/> [28.09.2019].

der Verkehrsträger und der damit einhergehenden Risiken auf ein einziges Problem reduziert, das überdies lösbar erscheint. Zudem verleiht die Konstruktion der Straße als Angstraum den Forderungen nach Umbaumaßnahmen moralischen Druck gegenüber den Verantwortlichen in Politik und Stadtverwaltung. Denn in einem modernen westlichen Staat ist der Kontrollverlust, den die Existenz von Angsträumen impliziert, nicht tolerierbar. Heutzutage richtet sich die öffentlichkeitswirksame Stilisierung der Straße zum Angstraum gegen den Autoverkehr, der als rückständig dargestellt wird und als Gefahr für all jene, die zu fortschrittlicheren Verkehrsträgern greifen.

In Vergessenheit geraten ist jedoch, dass ein sehr ähnliches Argumentationsmuster ausgerechnet jenen autogerechten Stadtumbau der Nachkriegszeit durchzusetzen half, dessen Rückbau jetzt so dringlich gefordert wird. Bereits in den 1950er Jahren sorgte die zunehmende Zahl von Unfällen mit Todesfolge für Unruhe und verstärkte Vorbehalte gegenüber der steigenden Motorisierung.³ Bestimmte Akteursgruppen begegneten der verbreiteten Thematisierung der Unsicherheit mit einer Strategie, welche die weit verbreitete Angst vor Autounfällen auf den gebauten Raum der Straßen lenkte. Sie entwickelten ein Argumentationsmuster, das die Straße zum Angstraum machte und bis heute fortwirkt.

Die Untersuchung dieser Strategie und ihrer Wirkung soll dazu beitragen, die Durch- und Umsetzung des städtebaulichen Leitbilds der „autogerechten Stadt“ neu zu beleuchten. Außerdem wird anhand des Diskurses über Verkehrssicherheit der Prozess der Übertragung von Verantwortung für soziale Zustände auf materielle Artefakte, in diesem Falle den gebauten Raum, analysiert. Im Hinblick auf die Geschichte der Gefühle wird gezeigt, wie auch negative Emotionen von bestimmten Akteuren für ihre Ziele produktiv gewendet werden konnten. Schließlich ergeben sich Hinweise darauf, wie bestimmten Räumen emotionale Wirkungen zugeschrieben wurden.

Die Entwicklung der Verkehrsunfälle in Deutschland seit 1945 und die damit einhergehenden Debatten sind als Element der automobilen Gesellschaft in den Fokus des historischen Interesses gerückt. Unfälle werden im Kontext des aufkommenden Sicherheitsdiskurses, sozialer Gerechtigkeit, demokratischer Teil-

³ Diese Entwicklung untersucht auch Thomas Zeller, ebenfalls aus emotionsgeschichtlicher Perspektive, allerdings mit einem anderen Fokus, auf die emotionale Verbindung von Menschen und Autos und dem Einfluss von Gefühlen auf das Design von Straßen außerhalb, die Ausstattung der Automobile und die Wahrnehmung von Autofahrerinnen und -fahrern. Thomas Zeller, *Loving the Automobile to Death? Injuries, Mortality, Fear, and Automobility in West-Germany and the United States 1950-1980*, in: *Technikgeschichte* 86:3, 2019, S. 201-226.

habe und der Technikgeschichte untersucht.⁴ Allerdings wird Raum in diesen Werken kaum thematisiert und die Rolle von Gefühlen höchstens erwähnt, aber nicht systematisch erforscht. Insbesondere städtischer Raum wurde bisher vernachlässigt, da die Forschung eher Autobahnen und das Fernstraßennetz in den Blick genommen hat.⁵ Der Diskurs über Verkehrssicherheit wird als Wandel der Verantwortlichkeit vom „disziplinierten Fahrer“ zum „narrensicheren Auto“, das durch seine technische Ausstattung für Sicherheit sorgt, beschrieben.⁶ Der bisherigen Forschung zufolge ging eine öffentliche Skandalisierung schwerer Verkehrsunfälle mit der seit den 1970er Jahren zunehmenden Kritik des Autoverkehrs einher.⁷ Doch zeitgenössische Quellen deuten darauf hin, dass starke Gefühle von Angst angesichts der rasant steigenden Zahl tödlicher Verkehrsunfälle bereits in den 1950er Jahren den allgemeinen Enthusiasmus für das Automobil erschütterten.

Um den Umgang mit dieser Angst und seine Wirkung auf den autogerechten Stadtbau der 1950er und 1960er Jahren zu untersuchen, bietet die Emotionsgeschichte einen hilfreichen Ansatz. Gefühle historisch zu erforschen bedeutet, sie als eine kommunikativ erzeugte soziale Praxis zu verstehen.⁸ Emotionale Reaktionen auf Ereignisse sind demnach keine rein individuellen Vorgänge, sondern werden von der jeweiligen Gesellschaft geprägt, in der die Menschen leben. Dasselbe gilt für den Einfluss der Gefühle auf die Bewertung von Erlebnissen. Aus dem kommunikativen Charakter von Emotionen folgt, dass die Äußerungen von Akteuren im Zusammenhang mit ihrer Wahrnehmung und ihren Gefühlen entscheidend für die Analyse sind, nicht irgendwelche vermeintlich „authentischen“ innerlichen und spontanen Affekte.

⁴ Vgl. Peter Itzen, *Aus Verkehrsunfällen lernen? Der Tod auf deutschen Straßen und die vergangenen Träume des 20. Jahrhunderts*, in: *Zeithistorische Forschungen/Studies in Contemporary History* 14:3, 2017, Onlineausgabe abgerufen unter: <https://zeithistorische-forschungen.de/3-2017/5526> am 29.9.2019, sowie: Achim Saupe, *Human Security and the Challenge of Automobile and Road Traffic Safety*, in: *Historical Social Research* 35:4, 2010, S. 102-124.

⁵ Dies gilt auch für historische Forschungen zum Thema Straßen insgesamt, vgl. Hans-Liudger Dienel/Hans-Ulrich Schiedt, *Einleitung in die Geschichte der modernen Straße*, in: Dies. (Hrsg.), *Die moderne Straße*, Frankfurt a. M. 2010, S.7-22, hier S. 11-13.

⁶ Norbert Steniczka, *Das „narrensichere“ Auto*, Darmstadt 2006.

⁷ Itzen.

⁸ Monique Scheer, *Are Emotions a Kind of Practice (and Is That What Makes Them Have a History)? A Bourdieuan Approach to Understanding Emotion*, in: *History and Theory* 51:2, 2012, S. 93-220; Jan Plamper, *Geschichte und Gefühl*, München 2012; Bettina Hitzer, *Emotionsgeschichte – ein Anfang mit Folgen*, in: *H-Soz-u-Kult*, 23.11.2011, <http://www.hsoz-kult.de/literaturereview/id/forschungsberichte-1221> [10.04.2020]; Nina Verheyen, *Geschichte der Gefühle*, Version 1.0, in: *Docupedia-Zeitgeschichte*, 18.6.2010, http://docupedia.de/zg/verheyen_gefuehle_v1_de_2010 [10.04.2020].

2. Massenmotorisierung und die Angst vor dem Unfalltod

Schwere und tödliche Unfälle gehören seit seinen Anfängen zur Geschichte des Autoverkehrs. Bereits in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg war die Gefahr, die vom Automobil für andere Verkehrsteilnehmer ausging, Anlass für hitzige öffentliche Debatten. Wie die umfassende Forschung zur Frühzeit des automobilen Zeitalters herausgearbeitet hat⁹, wurde diese unerwünschte Auswirkung des technischen Fortschritts als sozialer Konflikt im Zusammenhang mit Stadt-Land-Gegensätzen und Klassenwidersprüchen behandelt.¹⁰ Diese Interpretation verlor in der Zeit der Weimarer Republik infolge der Vision einer zukünftigen Massenmotorisierung, die durch die Entwicklung in den USA befeuert wurde, langsam an Wirkmächtigkeit. In der Kultur der „Goldenen Zwanziger“, in der Schnelllebigkeit und Moderne zelebriert wurden, steigerte das Risiko eines Unfalls teils sogar noch die Attraktivität des Autofahrens.¹¹ In den 1930er Jahren propagierte das NS-Regime die Massenmotorisierung und führte Geschwindigkeitsbeschränkungen und Maßnahmen der Verkehrserziehung zur Risikoverminderung ein. Jedoch blieb in der Kriegswirtschaft der Privatbesitz von Autos eine Randerscheinung.¹²

Massenmotorisierung wurde in Deutschland erst mit dem Beginn des Wirtschaftsaufschwungs in den 1950er Jahren vorstellbar. Als Symbol für technischen Fortschritt, Modernität, Mobilität, Wohlstand und Freiheit wurde das Auto zu einem Kulturgut, welches immer mehr Menschen auch tatsächlich besaßen. Die steigende Motorisierung in Westdeutschland galt in der Zeit des „Wirtschaftswunders“ als Anzeichen für zunehmenden Wohlstand und Modernisierung des Landes, an der die gesamte Bevölkerung teilhaben sollte. So war etwa die Feier anlässlich der Fertigstellung des millionsten VW-Käfer 1955 ein mediales Großereignis. Es ist davon auszugehen, dass auf der Grundlage dieser allgegenwärtigen Interpretation die Zeitgenoss*innen vielfach auch individuell positive Erwartungen und damit zusammenhängende Gefühle wie Hoffnung

⁹ Einen Überblick gibt Gijs Mom, *Atlantic Automobilmism*, New York 2015.

¹⁰ Brian Ladd, *Autophobia*, Chicago 2011; Kurt Möser, *The dark side of 'automobilism'*, in: *Journal of Transport History* 24:2, 2003, S. 238-258; Uwe Fraunholz, *Motorphobia. Anti-automobiler Protest in Kaiserreich und Weimarer Republik*, Göttingen 2002; Christoph Maria Merki, *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930*, Köln 2002.

¹¹ Susanne Grettner, *Mutig, mondän, motorisiert*, München 2017; Matthias Bickenbach/Michael Stolzke, *Die Geschwindigkeitsfabrik. Eine fragmentarische Kulturgeschichte des Autounfalls*, Berlin 2014.

¹² Dorothee Hochstetter, *Motorisierung und „Volksgemeinschaft“*, München 2005; Erhard Schütz/Eckhard Gruber, *Mythos Reichsautobahn*, Berlin 2000; über Autounfälle s. auch: Thomas Schlich, *Trauma Surgery and Traffic Policy in Germany in the 1930s*, in: *Bulletin of the history of medicine* 80:1, 2006, S. 73-94.

und Zuversicht an den Aufstieg des Autoverkehrs knüpften. Die neue Mobilitätsform bewirkte aber auch drastische Veränderungen der Infrastruktur und des städtischen Raums.

In der hoffnungsfrohen Frühzeit der Massenmotorisierung bestanden die überlieferten Deutungsmuster für die Gründe und die Prävention von Unfällen fort. Aber in den 1950er Jahren verloren diese Erklärungen ihre Überzeugungskraft. Mit zunehmender Motorisierung explodierten die Zahlen der Verkehrsunfälle: Zwischen 1949 und 1950 verdoppelte sich die Zahl der bei Verkehrsunfällen Verletzten auf 160.000 und die Todesziffer stieg um fünfzig Prozent auf 6428.¹³ Was zuvor als handhabbares Risiko erschien, wurde zur allgegenwärtigen Bedrohung. Der öffentliche Diskurs über diese Gefahr war geprägt von widersprüchlichen Erklärungen und Lösungsansätzen¹⁴: Viele Akteure hielten am Modell des „disziplinierten Fahrers“ fest und forderten mehr Verkehrserziehung und strengere Strafen. Andere betrachteten Verkehrsregeln als schädlich und viele machten Lösungsvorschläge, die sich nur auf einzelne Probleme bezogen. So erwog man in der West-Berliner Verwaltung, Signalarmbinden an Senioren auszugeben, damit sich die Autofahrer auf deren unvorhersehbares Verkehrsverhalten einstellen könnten.¹⁵

Die Hilflosigkeit, die aus diesen Vorschlägen sprach, und die Widersprüchlichkeit der ergriffenen Maßnahmen wurden begleitet von einer zunehmenden rhetorischen Dramatisierung des Diskurses. Der Verkehrsminister der Bundesrepublik, Hans-Christoph Seebohm, bediente sich bei Sprachbildern der NS-Ideologie und nannte Verkehrssünder „Schädlinge“, die er „aus dem Verkehr ausmerzen“ wollte.¹⁶ Auch andere Politiker zogen Vergleiche zum Massensterben im Zweiten Weltkrieg, verwendeten auf den Krieg verweisende Begriffe wie „Blutzoll“¹⁷ oder stellten zumindest das vergossene Blut stark heraus. Verbreitet war auch eine religiös bzw. mythologisch gefärbte Wortwahl: Politiker prangerten den „Moloch Unfalltod“ an¹⁸, betrauernten „Hekatomben von Toten“¹⁹ und baten um „Gnade für die Frauen und Kinder“.²⁰ All dies war wenig geeignet, das schwindende Vertrauen der Bevölkerung in den Segen der Motori-

¹³ Statistisches Bundesamt, Verkehrsunfälle. Zeitreihen, 2017, S. 18.

¹⁴ Vgl. Stieniczka, S. 110-128.

¹⁵ Bericht des Senatsdirektors Rahn, in: Abgeordnetenhaus von Berlin: Protokoll der 43. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und Betriebe, 28.9.1954, S. 3.

¹⁶ ADAC-Motorwelt 4:7, 1951, zitiert nach: Saupe, S. 107.

¹⁷ O.V., Unfälle. Eine Art Urfreude, in: Der Spiegel H. 11/1954, S. 34-36, hier S. 34.

¹⁸ Rede des Abgeordneten Müller-Hermann in einer Debatte über Straßenbau und -finanzierung, in: Protokoll der 165. Sitzung des Deutschen Bundestags, 24.10.1956, S. 9115.

¹⁹ Rede des Abgeordneten Helmut Schmidt, in: ebd., S. 9106.

²⁰ Rede des Abgeordneten Schneider, in: Protokoll der 39. Sitzung des Deutschen Bundestags, 10.7.1954, S. 1857.

sierung wiederherzustellen, denn die Menschen mussten in ständiger Angst leben, beim Zusammenstoß „in Briefmarken verwandelt“ zu werden.²¹ Einen Hinweis auf die weite Verbreitung dieser Angst vor den Gefahren des Straßenverkehrs liefert auch eine Werbekampagne der Bahn, die darauf Bezug nahm, ohne sie jedoch direkt zu erwähnen: „Sie kann ruhig schlafen, ihr Mann fährt mit der Bundesbahn“, lautete der Spruch unter dem Bild einer schlummernden Frau.²²

Unterdessen stieg die Zahl der Verkehrstoten weiter auf 12.000 im Jahr 1954.²³ Die Angst vor dem Unfalltod wurde zu einer ernsthaften Bedrohung für die Autobeacherung: Meinungsumfragen ergaben, dass die Bevölkerung Autounfälle mehr fürchtete als Krieg oder Arbeitslosigkeit.²⁴ Die Gefahr eines tödlichen Autounfalls erschien deshalb besonders schreckenerregend, weil sie als unausweichliche Kehrseite der Modernisierung wahrgenommen wurde. Das einflussreiche Wochenmagazin *Der Spiegel* prognostizierte, dass die Zahl der Unfälle „notwendigerweise weiter steigen“ würde und appellierte an seine Leserschaft, diesen Umstand als Nebenwirkung des Fortschritts zu akzeptieren: „Wann werden wir endlich verstehen, dass Technologie und Zivilisation uns vom Schicksal auferlegt sind, ob wir es wollen oder nicht?“, mahnte ein Journalist.²⁵

Die Angst steigerte sich zu einer „Moral Panic“. Eine Einrichtung der Evangelischen Kirche rief im November 1955 zu einer Mahnwache gegen die Verletzung des Fünften Gebots, „Du sollst nicht töten“, auf. Der Aufruf wurde in der Presse veröffentlicht und an Ministerien und Transportunternehmen verschickt: „Die Zahl der Hingeschlachteten erinnert an das Gemetzel einer mittleren Feldschlacht. Niemand ist davor sicher...“ hieß es darin.²⁶ Insbesondere bezweifelten die Initiatoren, dass „Verwaltungsmaßnahmen heute noch ausreichen, um einen Wandel herbeizuführen“. Sie hingegen hofften, mit demonstrativer Bestürzung eine „innere Mobilmachung“ des Gewissens erreichen. Mit der Anlehnung an den Begriff der „inneren Emigration“, der in den 1950er Jah-

²¹ Zitat aus einem Leserbrief eines Straßennutzers, vorgetragen vom Abgeordneten Schneider, in: ebd., S. 1856.

²² *Der Spiegel*, Unfälle, S. 34. In den hier verwendeten Quellen erscheinen vor allem Frauen als direkte und indirekte Unfallopfer, interessante Ergebnisse könnte eine Untersuchung von Genderzuschreibungen im Zusammenhang mit Unfällen liefern.

²³ Statistisches Bundesamt, S. 18.

²⁴ O.V., Die Öffentlichkeit weiß mehr als die Regierung, in: *Straße und Wirtschaft* 11-12:3, 1956, S. 2-4, hier S. 4. Eine andere Umfrage zitierte der Abgeordnete Schmidt in seiner Rede, in: Protokoll der 165. Sitzung des Deutschen Bundestags, 24.10.1956, S. 9115.

²⁵ J. Daniel, Der brutale Herr Sträter, in: *Der Spiegel* H. 4/1950, S. 4-5, hier S. 4.

²⁶ Protest-Aktion gegen Verletzung des 5. Gebots, Aufruf der Evangelischen Akademie Westfalen, dokumentiert in: *Straße und Wirtschaft* H. 26/1955, S. 6.

ren von vielen Deutschen aufgegriffen wurde, um nahezu legen, dass man sich während der NS-Zeit zurückgezogen und von den Verbrechen des Regimes distanziert habe, zogen die Kirchenaktivisten eine Verbindung zwischen den Gefahren des Straßenverkehrs und dem Terror im Dritten Reich. Ein katholischer Bischof berichtete über sein Entsetzen während einer Autofahrt in dichtem Verkehr: „... ein Krieg im Frieden mit grausamen, blutigen Verlusten, die zum Himmel schreien.“²⁷ Versöhnlicher, aber auch nicht unbedingt beruhigend, fiel der Aufruf des Papstes an alle Autofahrer aus, sich für mehr Sicherheit auf den christlichen Geist und die Werte Höflichkeit, Bescheidenheit und Vorsicht zu besinnen.²⁸

3. Von Opfern des Fortschritts zu Opfern der Rückständigkeit

Dies alles veranlasste die Automobillobby dazu, die Initiative zu ergreifen. Ihr Sprachrohr war die Deutsche Straßenliga, ein Verband, dessen Mitglieder Unternehmen und Organisationen mit einem Interesse an motorisiertem Verkehr und der Förderung des Straßenbaus waren.²⁹ Die Straßenliga gehörte der International Road Federation an, veranstaltete ab 1955 jährliche Kongresse in Deutschland und gab seit 1954 die Zeitschrift *Straße und Wirtschaft* heraus. Bereits in der zweiten Ausgabe dieser Zeitschrift begann eine Kampagne, welche die grassierende Furcht vor dem Unfalltod auf ein konkretes Ziel lenkte und damit Handlungsmöglichkeiten eröffnen sollte, die den Interessen der Autolobby entsprachen: „Die Straße war schuld!“ war der Titel des Leitartikels, in dem behauptet wurde, dass die Hälfte der 84.000 Unfälle im ersten Quartal des Jahres 1954 durch den Zustand der Straßen verursacht worden seien.³⁰

Die Erkenntnis, dass infrastrukturelle Mängel mitursächlich für Verkehrsprobleme und zunehmende Unsicherheiten waren, war keineswegs neu. Selbst Verkehrsminister Seehofer betonte seit Beginn der 1950er Jahre, wie schlecht der Zustand der Straßen sei, um mehr Geld für sein Ressort zu erhalten.³¹ Doch war dies zunächst nur eine unter vielen verschiedenen und oft gegensätzlichen Erklärungen in der Debatte gewesen. Nun versuchte die Straßenliga, die schlechten Straßen als Hauptgrund für Unfälle im öffentlichen Bewusstsein zu verankern.³² Damit sollte sich auch die Angst vor Verkehrsunfällen auf die

²⁷ O.V., Krieg im Frieden, in: Der Spiegel H. 49/1959, S. 14-16, hier S. 14.

²⁸ O.V., Der Papst für größere Sicherheit auf den Straßen, in: Der Spiegel H. 49/1959, S. 5.

²⁹ Siehe auch: Thomas Zeller, Mein Feind, der Baum, in: Friedrich Kießling/Bernhard Rieger (Hrsg.), Mit dem Wandel leben, Köln 2011, S. 247-266, hier S. 253f.

³⁰ O.V., Die Straße war schuld!, in: Straße und Wirtschaft H. 2/1954, S. 2.

³¹ Vgl. Alfred Schmuck, Wege zum Verkehr von heute, Hannover 1996, S. 64.

³² Siehe z.B.: O.V., Auftakt zum Deutschen Straßentag ist die Forderung: Mehr Sicherheit im

Straßen richten und nicht länger auf den Autoverkehr insgesamt. Diese Strategie einer Verräumlichung der unspezifischen Angst sollte verhindern, dass die öffentliche Meinung sich gegen die Motorisierung wendete. Denn die Verbindung von zunehmendem Autoverkehr und tödlichen Unfällen war bislang die einzige Tatsache gewesen, bei der sich alle Diskursteilnehmer*innen einig waren.

Zudem bot das Argument der schlechten Straßen nicht nur einen Grund, sondern auch einen Schuldigen für Leid und Tod: Verantwortlich sei die Bundesregierung, weil sie den Straßenbau nicht ausreichend finanzierte. Damit versage sie darin, eine den Ansprüchen einer modernen Gesellschaft angemessene Infrastruktur bereitzustellen. Von Opfern des Fortschritts wurden die Zehntausenden, die jährlich bei Unfällen verletzt und getötet wurden, zu Opfern der Rückständigkeit. Um dieses Argument zu bekräftigen, verglich die Straßenliga regelmäßig die Qualität und Sicherheit von Deutschlands Straßen mit jenen anderer Länder: Das Ergebnis fiel immer sehr zum Nachteil Deutschlands aus.³³

Die Konzentration auf die Unzulänglichkeit der Straßen diene nicht nur dazu, die Angst von der steigenden Motorisierung wegzulenken, sondern sollte den Autoverkehr fördern. Denn die Autolobby nutzte die Unfallopfer für ihr eigenes Anliegen, mehr Investitionen in den Straßenbau durchzusetzen, als Voraussetzung für eine weitere Steigerung des motorisierten Verkehrs. An der automobilen Wirtschaft beteiligte Interessengruppen ebenso wie Politiker*innen – vor allem aus der Opposition – und die Presse bemühten sich darum, einen Zusammenhang zwischen guter Autoinfrastruktur, Wirtschaftsaufschwung und Wohlstand herauszustreichen. Den konservativen Verkehrsminister kritisierten sie für mangelnde Investitionen und eine Bevorzugung des Bahnverkehrs.³⁴ Auch die Straßenliga bediente sich dieser Argumentation, wobei sie be-

Straßenverkehr, in: Straße und Wirtschaft H. 16/1955, S. 1; O.V., Diskussionsbeitrag zum Straßentag. 18-Punkte-Programm zur Unfallbekämpfung, in: Straße und Wirtschaft H. 17/1955, S. 7; O.V., Entschließung an die Bundesregierung, in: Straße und Wirtschaft H. 18/1955, S. 4; O.V., Schimpfen allein genügt nicht, in: Straße und Wirtschaft H. 21-22/1955, S. 1; O.V., Kleine Verkehrsdebatte im Bundestag über Verkehrssicherheit. Straßenbau ist die beste Unfallbekämpfung, in: Straße und Wirtschaft H. 3/1956, S. 6f.; O.V., Eine Mahnung an die Regierung und Parlamente, in: Straße und Wirtschaft H. 10/1956, S. 5; O.V., Weil die Straßen ungenügend sind, in: Straße und Wirtschaft H. 11-12/1956, S. 1.

³³ Vgl. z.B. O.V., Ist wirklich kein Geld da? Wieder einmal: Das amerikanische Beispiel, in: Straße und Wirtschaft H. 23/1955, S. 1f.; O.V., Am Straßenrand notiert, in: ebd., S. 5; O.V., Die Bundesrepublik auf dem letzten Platz, in: Straße und Wirtschaft H. 8/1957, S. 2; O.V., Der Bart der Propheten, in: Straße und Wirtschaft H. 15-16/1958, S. 11; O.V., „Deutschland ist ein reiches Land“. Ausländer unterwegs auf Westdeutschlands Straßen, in: Straße und Wirtschaft H. 16/1957, S. 1f.

³⁴ Vgl. Schmuck, S. 110-108.

sonders die Unfallprävention hervorhob: „Wohlstand und Sicherheit für alle: Straßenbau eine vordringliche Aufgabe der Innenpolitik“, lautete ein paradigmatischer Titel in ihrer Zeitung.³⁵

Doch zeitigte diese positiv ausgerichtete Kampagne nicht die erwünschte Wirkung. Deshalb arbeitete die Autolobby nun einerseits darauf hin, den Fokus des Diskurses über Verkehrsunfälle zu verschieben, verstärkte aber andererseits die drastische Rhetorik, um die von ihr konstruierte Vorstellung der Straße als Angstraum zu verbreiten. In ihren Veröffentlichungen prangerte sie die „grausige Bilanz“ von „50.000 Todesopfern im Straßenverkehr seit dem Ende des zweiten [sic] Weltkriegs“ an³⁶, zitierte eifrig bestürzte Kirchenaktivist*innen³⁷ und Politiker, die den Vergleich mit biblischen Plagen zogen³⁸, gemahnte der trauernden Familien³⁹ und warnte beständig, dass „[j]ede unterlassene oder aufgeschobene Straßenbauleistung [...] Menschenleben kosten“ könne.⁴⁰

Sowohl im Parlament als auch in der Öffentlichkeit war es vor allem die Oppositionspartei SPD, die dieses Argumentationsmuster aufgriff, auch wenn einzelne Vertreter der FDP (bis 1957 mit in der Regierung) und der regierenden CDU ebenfalls mehr Geld für den Straßenbau forderten, um Unfälle zu verhindern. Die SPD verlangte, alle Steuereinnahmen im Zusammenhang mit Autos für Investitionen in die Autoinfrastruktur zu verwenden. Der Hamburger Bundestagsabgeordnete und spätere Bundeskanzler Helmut Schmidt gab als Verfasser des Verkehrskonzepts der SPD die Richtung vor und inszenierte die Straße als Angstraum, um die Regierung moralisch unter Druck zu setzen. „Moderne Straßen gegen den Unfalltod“ war der Titel seiner programmatischen Rede auf einer verkehrspolitischen Konferenz der SPD im Jahr 1956.⁴¹ Im Verkehrsausschuss des Bundestags stellte sich Schmidt gegen die geplante Einführung eines allgemeinen Tempolimits und vertrat die Meinung, die hohen Unfallzahlen

³⁵ O.V., Wohlstand und Sicherheit für alle. Straßenbau eine vordringliche Aufgabe der Innenpolitik, in: Straße und Wirtschaft H 10-11/1957, S.11; siehe auch: O.V., Was kosten die Verkehrsunfälle?, in: Straße und Wirtschaft H. 8/1955, S. 4; sowie Zeller, S. 254.

³⁶ O.V., Auftakt zum Deutschen Straßentag ist die Forderung: Mehr Sicherheit im Straßenverkehr, in: Straße und Wirtschaft H. 16/1955, S. 1.

³⁷ Protest-Aktion gegen Verletzung des 5. Gebots.

³⁸ O.V., Im Wahljahr wird Verkehrspolitik großgeschrieben, in: Straße und Wirtschaft H. 17-18/1956, S. 8-10, hier S. 10.

³⁹ O.V., Müssen Menschen sterben, weil wir arm sind?, in: Straße und Wirtschaft H. 21-22/1956, S. 1.

⁴⁰ Programmhinweis für den Deutschen Straßentag 1957, in: Straße und Wirtschaft H. 8/1957, S. 3.

⁴¹ O.V., SPD wird in Verkehrspolitik aktiv, in: Straßen und Wirtschaft H. 11-12/1956, S. 5.

könnten nur gesenkt werden, wenn „endlich die Straßen verkehrsgerecht ausgebaut werden“.⁴²

Die Straße als Angstraum machte das Thema auch für die Presse attraktiv, weil es die Möglichkeit bot, den Autoverkehr als Symbol der modernen Gesellschaft mit einer skandalisierenden Berichterstattung in Verbindung zu bringen. Dies galt für die Fach- und Spartenzeitschriften⁴³ genauso wie für allgemeinpolitische Magazine wie den *Spiegel*. Die häufige Verwendung des Argumentationsmusters durch den *Spiegel* gipfelte in einem epischen Artikel, der 1961 erschien: „Die Bundesrepublik – ein unterentwickeltes Land“.⁴⁴ Darin finden sich viele der damals verbreiteten Argumente mit den dazugehörigen Sprachbildern, welche die Dramatik der Lage unterstreichen sollten. So wurde zustimmend über die Forderung der FDP berichtet, das Budget des Verteidigungsministeriums für den Straßenbau anzuzapfen, „weil wir jährlich eine kriegsstarke Division als Folge mangelhaften Straßenbaues verlieren“.⁴⁵ Ebenso erwähnt wurde ein für Deutschland unvorteilhafter Vergleich der Zahl der Verkehrstoten mit den USA. Besondere Aufmerksamkeit schenkte der Autor den gefährlichen Zuständen in den Städten. Bereits vier Jahre zuvor hatte Helmut Schmidt beklagt, die städtische Verkehrsinfrastruktur in der Bundesrepublik „hinkt 40 Jahre hinterher“.⁴⁶ Nach Ansicht der *Spiegel*-Journalisten war auch am erbärmlichen Zustand der Straßen in den Städten die Bundesregierung schuld: Statt den Kommunen finanziell beim Straßenbau unter die Arme zu greifen, würden nur die Autofahrer durch neue Verkehrsregeln gegängelt. In dem Artikel erscheint der Verkehrsminister als grausamer Priester einer heidnischen Religion, denn durch seine Politik gleiche die Teilnahme am Verkehr „einer kultischen Handlung, die bei Gefahr schwerster Leibesstrafen nach minuziös einzuhaltenden Vorschriften zelebriert werden muss“.⁴⁷

4. Verkehr als städtisches Problem

Bis ins Jahr 1966 erhielten die Kommunen keine Zuschüsse für den Straßenbau, obwohl achtzig Prozent des Verkehrsaufkommens und die Hälfte der tödlichen

⁴² O.V., Geschwindigkeitsbeschränkung. Nächstes Jahr langsamer, in: Der Spiegel H. 42/1956, S. 22-31, hier S. 22.

⁴³ S. z.B. W. Oswald, Viel ist im Fluß, in: Das Auto, Motor und Sport H. 26/1955, S. 9.

⁴⁴ O.V., Die Bundesrepublik – Ein unterentwickeltes Land, Teil 3, in: Der Spiegel H. 39/1961, S. 48-62.

⁴⁵ Ebd., S. 58.

⁴⁶ Rede des Abgeordneten Helmut Schmidt, in: Protokoll der 165. Sitzung des Deutschen Bundestags, 24.10.1956, S. 9112.

⁴⁷ Der Spiegel, Die Bundesrepublik – Ein unterentwickeltes Land, S. 61.

Unfälle sich innerorts ereigneten.⁴⁸ In Städten zeigten sich die negativen Auswirkungen des zunehmenden Autoverkehrs besonders deutlich: Autos verstopften die Straßen und vereinnahmten den Stadtraum, lösten Konflikte aus, verstellten die Sicht, erzeugten Lärm und Abgase und verursachten Unfälle. Kommunalpolitiker*innen erschien der motorisierte Individualverkehr wie eine Naturgewalt, mit der sie fertig werden mussten: „Das Auto verändert das Wesen unserer Innenstädte [...] und nicht zum Besseren“, stellte der Bürgermeister von Köln auf dem Deutschen Städtetag 1960 fest.⁴⁹ Die steigende Zahl der Verkehrstoten war das Symbol dieser unerwünschten Veränderung, eine neue, „fürchterliche Gefahr“.⁵⁰

Nach dem Vorbild von Ländern mit einer fortgeschritteneren Motorisierung sahen Stadtverwaltungen die Lösung in einem autogerechten Ausbau der alten Straßen und Neubau von Umgehungsstraßen sowie einer Trennung der unterschiedlichen Verkehrsarten. Radwege etwa wurden bereits in den 1950er Jahren zur Unfallvermeidung wiederholt gefordert⁵¹ und waren Bestandteil sicherheitsfördernder Bauplanungen.⁵² Vor die Aufgabe gestellt, solche Planungen zu verwirklichen, wandten sich die Bürgermeister an die Bundesregierung. In ihren Forderungen nach finanzieller Unterstützung verwendeten sie das Argumentationsmuster der Straße als Angstraum. In dem Manifest „An den Vierten Bundestag“ behauptete der Städtetag, die Verbesserung der Straßen in den Städten sei nicht nur eine kommunale Aufgabe, sondern die humanitäre Verantwortung des gesamten Landes.⁵³ Im selben Zusammenhang erläuterte der Münchner Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel, dass sich hinter dem abstrakten Begriff des „Verkehrsproblems“ ein Leben in „Ärger, Angst und Furcht“ verberge, das der motorisierte Verkehr den Stadtbürgern und -bürgerinnen auferlege. Vogel verdeutlichte das Ausmaß der Gefahr, indem er darauf hinwies, dass die Zahl der Unfallopfer des Jahres 1959 „der Auslöschung aller Bewohner der Stadt Tegernsee und der Verletzung jedes einzelnen Bewohners der Stadt Augsburg“ gleichkomme.⁵⁴

⁴⁸ Stieniczka, S. 106.

⁴⁹ Rede des Kölner Bürgermeisters Dr. Kleppe, in: Deutscher Städtetag (Hrsg.), Erneuerung unserer Städte, Stuttgart 1960, S. 121-130, hier S. 123.

⁵⁰ Ebd.

⁵¹ Daniel, S. 5; Geschwindigkeitsbeschränkung, S. 23.

⁵² Siehe z.B. Abgeordnetenhaus von Berlin, Protokoll über die 11. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und Betriebe, 26.1.1956, S. 1.

⁵³ Deutscher Städtetag (Hrsg.), „An den Vierten Bundestag“. Kundgebung des Hauptausschusses des Deutschen Städtetags, Bonn, 6.10.1961, Stuttgart 1961, S. 10.

⁵⁴ Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel, Die Verkehrsnot der Städte, in: ebd., S. 33-37, hier S. 34.

Vier Jahre darauf veröffentlichte der Städtetag einen Aufruf „Straßen für die Städte – Jetzt muss gehandelt werden“.⁵⁵ Darin drängte der ehemalige Oberbürgermeister von Frankfurt, Werner Bockelmann, darauf, die unterschiedlichen Verkehrsarten zu trennen, um der „Teufelsspirale“ schwerer Verkehrsunfälle ein Ende zu setzen.⁵⁶ Er verwies auf eine Meinungsumfrage, in der das „Verkehrsproblem“ in Städten als zweitdrängendstes Problem genannt wurde.⁵⁷ Es liegt nahe, zu vermuten, dass die argumentative Verbindung von schlechten Straßen und schweren Unfällen im öffentlichen Diskurs mit ihrer drastischen Rhetorik maßgeblich dazu beitrugen, ein Bewusstsein für das „Verkehrsproblem“ zu schaffen, das sich in solchen Umfragen niederschlug.

5. Vom Angstraum zum Verkehrsraum

Als sicherer Verkehrsraum setzten sich bauliche Formen durch, die vor allem an den Autoverkehr angepasst waren. Das macht es schwierig, einen direkten Einfluss des Argumentationsmusters der Straße als Angstraum auf konkrete Umbaumaßnahmen nachzuweisen, denn diese dienten zugleich anderen Zielen, wie der Verbesserung des Verkehrsflusses.⁵⁸ Dies gilt sogar für Radwege, deren Anlage hauptsächlich mit größerer Sicherheit begründet und mit besonderen Ländermitteln gefördert wurde.⁵⁹ Jedoch erscheint es plausibel, dass die Verbreitung und jahrelange Wiederholung des Argumentationsmusters mit dafür sorgte, dass die Bevölkerung bereit war, auch weitreichende Eingriffe in den Stadtraum zu akzeptieren, wenn die Umbaumaßnahmen die tödliche Gefahr zu verringern versprochen.

Stadtautobahnen und innerstädtische Schnellstraßen, die in der Bundesrepublik in den 1950er und 1960er Jahren gebaut wurden, sind ein Beispiel für die Umgestaltung des städtischen Raums wie sie von jenen Akteuren gefordert wurde, die mit den Straßen als Angstraum argumentierten. Stadtautobahnen repräsentierten das Gegenteil der „rückständigen“ Straßen mit gemischter Nutzung, schmal und unübersichtlich, voller Schlaglöcher und Hindernisse, denen die Schuld an den vielen tödlichen Unfällen gegeben wurde. Stattdessen entsprachen sie ganz dem Ideal einer modernen Straße, auf der eine zuneh-

⁵⁵ Deutscher Städtetag (Hrsg.), *Straßen für die Städte – Jetzt muss gehandelt werden*, Stuttgart 1965.

⁵⁶ Beitrag Oberbürgermeister a.D. Dr. Bockelmann, in: ebd., S. 17-20, hier S. 18.

⁵⁷ Ebd., S. 17.

⁵⁸ Dazu Barbara Schmucki, *Der Traum vom Verkehrsfluss*, Frankfurt a. M. 2001.

⁵⁹ Vgl. Walter Linden (Hrsg.), *Dr. Gablers Verkehrs-Lexikon*, Wiesbaden 1966, S. 1206.

mende Zahl von Autofahrer*innen sicher und selbstbestimmt fahren konnten. Im deutschen Länderbericht für den Internationalen Straßenkongress 1959 wurde die Behandlung von Verkehrsunfällen und Stadtautobahnen folgerichtig zusammengelegt. Die Autoren zählten stolz alle laufenden Bauvorhaben kreuzungsfreier Schnellstraßen in Deutschland auf und betonten die Notwendigkeit weiterer solcher Bauprojekte in der Zukunft.⁶⁰

Tatsächlich wurden die Investitionen in den Straßenbau nach den Bundestagswahlen 1957 erhöht, nachdem es im Wahlkampf eine breite Debatte über Unfälle und Verkehrssicherheit gegeben hatte.⁶¹ Anders als beim Bau normaler Straßen, den die Kommunen selbst finanzieren mussten, konnten die Städte beim Bau von Stadtautobahnen von den Mehrausgaben im Straßenbau profitieren.

6. Eine „produzierte Realität“ mit Nachwirkungen

Die argumentative Konstruktion der schlechten Straßen als Angstraum hatte vor allem auf einer allgemeineren Ebene Auswirkungen auf den Stadtumbau. Wie gezeigt wurde, drohte Mitte der 1950er Jahre die Angst vor schweren Verkehrsunfällen die öffentliche Meinung gegen eine weitere Zunahme des motorisierten Verkehrs zu wenden. Die Autolobby konnte diese Bedrohung ihrer Interessen abwenden, indem sie die Furcht auf die unzulänglichen Straßen lenkte und damit das Entstehen eines Angstraums förderte. Letztendlich wurde damit der autogerechte Stadtumbau vorangetrieben. Die in der Konstruktion des Angstraums enthaltene Vorstellung, dass die materielle Umwelt verantwortlich für die Verkehrssicherheit sei, wurde rasch von anderen Akteuren aufgegriffen – nicht nur von Vertretern der Oppositionsparteien und Lokalpolitikern, sondern zumindest auch von Teilen der Bevölkerung. So untersuchte Thomas Zeller beispielsweise Bürgerinitiativen, die das Abholzen von Alleegebäumen zur Verhütung von Unfällen forderten.⁶² Die Verantwortung für Unfälle dem Zustand der Straßen anzulasten, war einer der Anfänge des Bedeutungszuwachses von passiver Sicherheit im Straßenverkehr.

Zudem bereiteten die an die Bundesregierung gerichteten Forderungen nach mehr Straßenbau den Boden für das spätere Ausweiten der Verantwortlichkeit des Staats für Verkehrssicherheit und eine allmählich steigende Ak-

⁶⁰ G. Bader [u.a.], Rapport: B) Voirie Urbaine en fonction des besoins de la circulation. Association Internationale Permanente des Congrès de la Route, XIe Congrès, Rio de Janeiro 1959.

⁶¹ Vgl. Michael Hascher, Politikberatung durch Experten. Das Beispiel der deutschen Verkehrspolitik im 19. und 20. Jahrhundert, Frankfurt a. M./New York 2006.

⁶² Stieniczka, S. 103.

zeptanz der Öffentlichkeit für staatliche Eingriffe in den Straßenverkehr. Denn bis weit in die Zeit des Wirtschaftsaufschwungs hinein wurden Verkehrsregeln als autoritäre Maßnahmen wahrgenommen und mit der Zeit des Nationalsozialismus oder der DDR verbunden. Der Diskurs über Verkehrsunfälle trug zu einer Veränderung der Wahrnehmung staatlicher Intervention von diktatorischer Regelungswut zu sozialstaatlicher Vorsorge bei.

Die Angst vor den tödlichen Risiken des Autoverkehrs wurde durch die Strategie der Verräumlichung im doppelten Sinne aufgehoben. Durch die Projektion der Angst auf ein Objekt, die Straße, das veränderbar war, wurde auch die Furcht selbst gebändigt. Das emotionale Dilemma der Angst vor fortschreitender Motorisierung, die ja eigentlich als Zeichen wirtschaftlichen Aufschwungs mit positiven Gefühlen besetzt war, konnte so aufgelöst werden. Aufgehoben im Sinne von erhalten wurde gleichzeitig das Gefühl der Angst, welches im Bezug auf Verkehr jederzeit wiederaufleben kann, wie es derzeit im Zusammenhang mit dem Fahrradverkehr der Fall ist. Auch im aktuellen Diskurs über die Gefahren für Radfahrende ist die Vorstellung einer unzureichenden Gestaltung des Straßenraums notwendig, damit die Argumente für einen Umbau ihre volle Wirkung entfalten und kein Verdacht von Interessenpolitik entstehen kann.

Die diskursive Konstruktion der Straße als Angstraum bietet auch generell Einblicke in die Zuschreibung emotionaler Qualitäten zu gebautem Raum. Die Angst vor schlechten Straßen entstand nicht spontan, sondern war das Ergebnis der gezielten Einflussnahme auf den öffentlichen Diskurs durch bestimmte Akteure. Die Straße als gefährlicher Raum, der ursächlich für Verkehrsunfälle ist, ist eine „produzierte Realität“⁶³: Eine Wirklichkeit, die zwar nicht willkürlich erfunden, aber von Akteuren konstruiert wurde, indem sie bestehende Vorstellungen, Gefühle und Interpretationen entsprechend ihrer eigenen Ziele neu in Beziehung setzten.

⁶³ „Manufactured reality“ im Original. Stephen Graham, Vertical, London/New York 2006, S. 106.