

Rheintalstrecke scheiterte vor dem Krieg

Hitler ist nicht der Erfinder der Autobahnen

Nein, es war nicht der selbst ernannte Führer. Hitler hat keineswegs die ersten Autobahnen in Auftrag gegeben. Bereits 1904 regte Kaiser Wilhelm II. anlässlich eines Autorennens in Hamburg „zementierte und für den Parallelverkehr geeignete Straßen“ an. 1909 gründeten Privatleute in Berlin die „Automobil-Verkehrs-Übungs-Straßen-Gesellschaft (Avus)“. Die 1913 begonnenen Bauarbeiten für eine sichere Rennstrecke für Automobilisten mussten aber wegen des 1. Weltkriegs eingestellt werden und wurden erst 1921 fortgesetzt.

Ralph Johannes, emeritierter Professor für Methodisches Entwerfen an der Universität Essen, hat sich gemeinsam mit Gerhard Wölki in seinem 2005 erschienen Buch „Die Autobahn und ihre Raststätten“ mit deren Geschichte und Architektur beschäftigt. Die beiden Autoren sehen die „Avus“ als Prototyp aller Autobahnen. Für jede Fahrtrichtung gab es bereits eine eigene Spur, die Strecke hatte keine Kreuzungen und war für hohe Geschwindigkeiten und Überholmanöver geeignet. Übrigens ist der Autobahnbau schon länger Gegenstand der bauhistorischen Forschung. Claudia Windisch-Hojnacki hat 1989 an der Universität Bonn mit der Arbeit „Die Reichsautobahn“ promoviert.

Seit 1922 gab es in Deutschland erste Pläne für ein Fernstraßennetz, die von zahlreichen Verbänden wie dem „Deutschen Straßenbauverband“ entwickelt wurden. Die Vereinigung zur Vorbereitung der Autostraße Hansestädte-Frankfurt-Basel (kurz: Hafraba) arbeitete detaillierte Pläne für die 880 Kilometer lange Nord-Süd-Verbindung aus, die in ihrem südlichen Bereich durch das Rheintal von Karlsruhe entlang der Städte Rastatt, Baden-Baden, Bühl und Achern nach Basel führen sollte. Das Projekt scheiterte zunächst an den Finanzen.

Die Zahl der Autos in Deutschland entwickelte sich, wie Johannes und Wölki berichten, nach dem Ersten Weltkrieg rasant. Von 1920 bis 1925 wuchs die Zahl von 75 000 auf 256 000. Das Straßennetz war dem nicht gewachsen. 1929 wurde deshalb mit dem Bau der ersten deutschen Autobahn zwischen Köln und Bonn (heute A 555) begonnen. Die 20 Kilometer lange Strecke wurde von der Rheinischen Provinzial-Verwaltung geplant. Konrad Adenauer, Vorsitzender

Kölns OB Adenauer
eröffnete erste Autobahn

des Rheinischen Provinzial-Ausschusses für Autostraßen und Kölner Oberbürgermeister, eröffnete die neue Autobahn am 6. August 1932. Der erste deutsche Bundeskanzler hätte damit wohl mehr Anspruch, als Vater der deutschen Autobahnen zu gelten, als der braune Diktator, der Adenauer nur wenige Monate später aus dem Amt jagte. Mit der Regierungsübernahme der Nazis 1933 wurde der Bau von Autobahnen zur Chefsache. Das kam überraschend, denn noch 1930 hatten sich die Nationalsozialisten als Oppositionspartei vehement gegen Autobahnen ausgesprochen. Jetzt nutzten sie die fertigen Konzepte für ihre unseligen Zwecke.

Chef des Autobahnbaus war im Dritten Reich der Bauingenieur Fritz Todt. Er baute einen gewaltigen Apparat mit hundert regionalen Bauleitungen auf und begeisterte die Menschen, als er sie aufforderte, „in der Autobahn nicht nur eine technische, sondern auch eine Kulturaufgabe zu sehen“. Wer sieht, wie die staugeplagten Autobahnen heute die Landschaft zerschneiden, staunt angesichts der naiven Fortschrittsgläubigkeit ihres Baumeisters. Der forderte „landschaftsorientierte“ Streckenplanungen, die mit der Natur verwachsen erscheinen. Dazu gehören natürlich auch Hochbauten. Die erste Autobahn-Tankstelle entstand nach Plänen des Architekten Bernbé 1936 in der Nähe von Darm-



SCHWARZWÄLDER GEMÜTLICHKEIT UNTER EINER STAHLBETONRIPPENDECKE: Die ursprüngliche Einrichtung der Gaststätte ist leider nicht erhalten. Foto: ABB-Archiv

stadt. Im Gegensatz zu der vom Größenwahnsinn geprägten neoklassizistischen Architektur der Nazis wurde diese im eigentlich verpönten sachlichen Bauhaus-Stil der 1920er Jahre errichtet. Größere Tank- und Rastanlagen folgten. Todt engagierte 1935 Paul Bonatz, einen der wichtigsten Architekten seiner Zeit, als Berater, unter dessen Leitung ein neuer Raststätten-Typ seitlich der Autobahn mit eigener Zu- und Abfahrt entwickelt wurde, wie er noch heute üblich ist.

Der Zweite Weltkrieg beendete die hochfliegenden Pläne. 1942 gab es einen Baustopp. Damals waren 3860 Kilometer fertiggestellt, weitere 2500 Kilometer waren im Bau. Ulrich Coenen

„Hafraba“ wurde erst 1980 vollendet

Die Autobahn im Oberrheintal ist ein Werk der Nachkriegszeit. Nach 1945 lagen die meisten Autobahnbrücken und -rastanlagen in Trümmern. Das bereits 1926 geplante südliche Teilstück Hafraba der Autobahn von Hamburg über Frankfurt nach Basel gab es noch nicht. Der Abschnitt von Ettlingen bis Bruchhausen wurde 1955 fertiggestellt, der bis Baden-Baden folgte 1956. Das südlich anschließende Teilstück bis Bühl wurde 1958

dem Verkehr übergeben, 1959 folgte der Abschnitt bis Achern. Der letzte Abschnitt von Weil am Rhein bis zur Schweizer Grenze wurde erst 1980 eröffnet.

In dieser Boom-Phase wurden neue Konzepte für Rastanlagen entwickelt, wie es sie an der Autobahn 5 auch bei Baden-Baden und Bühl gibt. Die erste Raststätte nach dem Krieg (Irschenberg-Süd) entstand 1950/51 nach einem Entwurf von Regierungsbaurat Rudolf Kaiser an der Autobahn München-Salzburg. Das war der Startschuss für ein groß angelegtes Bauprogramm. uc



DIE RASTSTÄTTE BÜHL wurde vor einem halben Jahrhundert eröffnet: (von links) Wilhelm Wolter, Chef des Landesautobahnamtes, Architekt Paul Stohrer, dessen Bauleiter Rolf Dieter und die Bildhauerin Olga Waldschmidt in zentralen Atrium. Foto: ABB-Archiv

Der Leopard kam nicht zur Eröffnung

Architekt Paul Stohrer war ein Paradiesvogel

„Ein Heldenleben“ – so hat Amber Sayah, Baden-Württembergs bedeutendste Architekturkritikerin, 1987 ihren Beitrag über Paul Stohrer in der „Bauwelt“ überschrieben. Der Architekt aus der Zeit des Wirtschaftswunders hat die vor einem halben Jahrhundert vollendete Autobahnraststätte Bühl geplant. Sein bekanntestes Gebäude ist das Stuttgarter Rathaus, das er 1953 bis 1956 gemeinsam mit Hans Paul Schmöhl realisiert hat. 2011 veröffentlichte Ursula Grammel ihre an der Universität Stuttgart entstandene Dissertation über Stohrer. Grammel ist eine Schülerin Stohrers, der als Professor an der Staatsbauschule Stuttgart (später Fachhochschule) lehrte. Sie urteilt über Stohrer, der 1975 im Alter von nur 65 Jahren starb: „Sein architektonisches Werk kann in bestehende Kategorien der zeitgenössischen Baugeschichte nicht eingeordnet werden. Er geht mit seinem Stil- und Formenrepertoire eigene Wege, Einflüsse seines großen Vorbilds Le Corbusier sowie von Oscar Niemeyer und anderen sind jedoch erkennbar.“

Nach Ansicht von Jan Lubitz, Bauhistoriker an der Universität Stuttgart, prägte Stohrer den Wiederaufbau von Stuttgart nach dem Zweiten Weltkrieg und gehört neben Rolf Gutbrod, Günter

Wilhelm oder Hans Volkart zu den führenden Stuttgarter Architekten dieser Epoche, die nach den neoklassizistischen Protzbauten des Dritten Reiches neue Akzente setzten. „Stohrers plastisch gestalteten Bauten, die vor allem durch ihre fragmentierten und geschichteten Fassaden einen eigenständigen Charakter entwickeln, bilden eine Ausnahme in der zeitgenössischen Architekturlandschaft“, meint Lubitz. „Seine spielerische Art des Entwerfens stellt dabei ein bewusstes Gegenmodell zur baukonstruktiven Strenge der Stuttgarter Schule dar.“

Stohrer war nach Auskunft von Ursula Grammel ein Star- und Promi-Architekt, der die Selbstinszenierung liebte. Dazu gehörten der Mercedes 300 SL mit Flügeltüren, schicke Anzüge, der dunkelhäutige Butler und Lehrveranstaltungen im Tennisdress. Eine solche Freizeitkluft im Dienst war für Professoren in den 1950er und 1960er Jahren eigentlich tabu. Nur das Gerücht, dass Stohrer (frei nach dem Hollywood-Klassiker „Leoparden küsst man nicht“) eine zahme Raubkatze an der Leine ausgeführt haben soll, verweist Grammel ins Reich der Legende.

Bei der Eröffnung des Rasthauses in Bühl war der Leopard jedenfalls nicht dabei. Ulrich Coenen

Elegant und auf Landschaft bezogen

Verkehrsminister Hans-Christoph Seehofer besichtigte 1965 die neue Raststätte

„Schwarzwälder Gastlichkeit an der Autobahn“ titelte der Acher und Bühler Bote am 24. Juni 1965 anlässlich der offiziellen Eröffnung der Autobahnraststätte Bühl, die am Vortag über die Bühne gegangen war. Mit der Planung wurde bereits im Frühjahr 1960 auf Weiteuerung Gemarkung begonnen. Insgesamt flossen 4,5 Millionen Euro in das Projekt. Wilhelm Wolter, der Leiter des Autobahnamtes Baden-Württemberg, lobte in seiner Festansprache die Einbindung des Neubaus in die Landschaft. Er betonte, dass das Gebäude bundesweit Beachtung gefunden habe. Aus diesem Grund reiste übrigens auch Bundesverkehrsminister Hans-Christoph Seehofer am 15. Juli 1965 nach Bühl, um die Raststätte zu besichtigen.

Die Bühler Raststätte ist ein kleines Ensemble und besteht aus dem eigentlichen Raststätten-Gebäude, einer Tankstelle und einem Parkplatz für ursprünglich 53 Pkw und fünf Lastwagen. Der Parkplatz entstand von Januar 1961 bis April 1962 und kostete eine Million Mark, die notwendige Kläranlage wurde für 500 000 Mark bis Ende 1962 ausgeführt. Es folgten die beiden Hochbauten,

zunächst die Tankstelle von Juni 1962 bis Herbst 1963. Dieses Gebäude kostete ebenfalls 500 000 Mark. Mit den Bauarbeiten für die Raststätte als letztem und wichtigstem Abschnitt wurde im Juli 1963 begonnen. Kosten: 2,25 Millionen Mark. Ursprünglich gliederte sich das Raststätten-Gebäude in zwei große Bereiche. Der in Form eines klassischen

Neubau fand bundesweit Beachtung

Restaurants geplante Gastraum hatte 98 Sitzplätze, die Schnellraststätte 64 Sitzplätze. Auf der Terrasse standen damals weitere 300 Sitzplätze zur Verfügung. Der erste Wirt war übrigens Gustl Oser, der auch den „Bocksbeutel“ in Umweg führte.

Das Hauptgebäude blieb im Wesentlichen bis heute erhalten. Allerdings wurde die ursprüngliche Raumaufteilung verändert, die originale Ausstattung ist weitestgehend verloren gegangen. Die Außenarchitektur wird durch große Werbetafeln, eine neue Farbfassung der

schlanken Fensterprofile und Straßenlaternen vor den Fassaden beeinträchtigt.

Dennoch ist von der Eleganz der Architektur, die auf die Landschaft bezogen ist, noch viel spürbar. Die Raststätte ist ein eingeschossiger Bau über annähernd quadratischem Grundriss. Sie trägt ein Flachdach. Die Fassaden gliedern sich in zwei Abschnitte. Über dem leichten und transparenten Unterbau, der dank seiner Verglasung Innen- und Außenraum beinahe verschmelzen lässt, erhebt sich eine mit Blechen verkleidete Attika, die die Dachkonstruktion verdeckt. An der Eingangsseite zum Parkplatz befinden sich drei Atrien, die kleine gartenartige Innenhöfe umschließen. Im mittleren Atrium unmittelbar neben dem Hauptportal steht die Skulptur „Torso“, die die Stuttgarter Bildhauerin Olga Waldschmidt geschaffen hat. Der Innenraum mit seinen charakteristischen Stahlbetonrippendecken ist weitgehend freitragend ausgeführt.

Die Raststätte wird im Werkverzeichnis von Paul Stohrer, das Ursula Grammel ihrer Dissertation angefügt hat, erwähnt. Das Gebäude ist mit zwei Fotos illustriert. Ulrich Coenen



NACH EINEM HALBEN JAHRHUNDERT hat sich das äußere Erscheinungsbild durch eine neue Farbigkeit der Fensterprofile und große Werbetafeln verändert. Foto: Coenen