Die Autobahnmeisterei bei Bad Oldesloe

Thorsten Schrolle

„Unverändert drückend sind die Erblasten des Dritten Reiches. Dessen architektonische Zeugnisse sind unbequeme Denkmale, die an Tatsachen erinnern, die es besser nicht gäbe, Teile eines Erbes das niemand haben will und das doch nicht ausgeschlagen und nicht beschönigt werden darf.“[1]

Mit der Eintragung der Autobahnmeisterei Bad Oldesloe in das Denkmalbuch des Landes Schleswig-Holstein wurde ein Bauwerk der Reichsautobahnplanung der NS-Zeit als Objekt von „besonderer Bedeutung“ im Sinne des Denkmalschutzgesetzes des Landes Schleswig-Holstein unter Denkmalschutz gestellt. Die Tatsache, dass es sich beim Bau der Autobahnen um ein Prestigeprojekt der Nationalsozialisten handelte, dessen Aufbereitung und Verwertung in der Propaganda unmittelbar zur Konsolidierung der Herrschaft des NS-Regimes beitrug[2] und dessen tatsächliche Umsetzung bereits als Teil einer entfesselten, menschenverachtenden Ausbeutungs- und Vernichtungsmaschinerie begriffen werden muss[3], macht die Autobahnmeisterei zu einem Denkmal, bei dessen Vermittlung besondere Sorgfalt geboten ist.[4] Es soll daher im Folgenden versucht werden, die Autobahnmeisterei im Kontext ihrer Entstehung zu charakterisieren und damit einige Aspekte ihres heutigen Zeugniswertes zu skizzieren. Ferner wird über den avisierten konservatorischen Umgang mit dem Bestand berichtet (Abb. 1).

Das Konzept der „Reichsautobahn“

Bereits in den 1920er Jahren wurden erste Autobahnkonzepte zur Vernetzung der Deutschen Großstädte entwickelt und von Lobbyvereinigungen, vor allem vom HAFRABA, dem Verein zur Vorbereitung der Autostraße „Hansestädte–Frankfurt–Basel“, propagiert. Vorbild waren dabei zunächst die in Italien mit Beginn der Mussolini-Diktatur eingerichteten Schnellstraßen, die jedoch noch nicht die Breite und den Ausbaustandard der späteren „Reichsautobahnen“ besaßen.[5] Die Nationalsozialisten in Deutschland bekämpften diese Konzepte zunächst vehement, da derartige, auf technologischen und industriellen Fortschritt bezogene Projekte nicht mit der rückwärtsgewandten, sich naturverbunden gebenden Ideologie von „Blut und Boden“ vereinbar schienen. Das Auto war in dieser Lesart ein industrielles, elitäres Produkt einer urbanen Industriegesellschaft, welches im Gegensatz zur angestrebten bäuerlich-handwerklichen, vormodernen und ländlichen Ständeordnung stand.[6] Diese Haltung änderte sich jedoch schlagartig mit der sogenannten „Machtergreifung“ von 1933. Die bereits existierenden Planungen wurden noch im selben Jahr unter anderem durch ein „Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens ‚Reichsautobahnen‘ in die Ausführungsphase überführt. Formal als eine Tochtergesellschaft der Deutschen Reichsbahn gegründet, unterstand das

1 Autobahnmeisterei Bad Oldesloe, Blick über den Fahrhof auf Dienstgebäude und Gerätehalle.

Unternehmen jedoch dem „Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen“, Fritz Todt, der bis zu seinem Tod unter ungeklärten Umständen 1942 ein enger Vertrauter Hitlers war.[7] Die direkte Kontrolle durch einen verlässlichen Parteigänger war eine wesentliche Voraussetzung für die Rolle des Autobahnbaus als Instrument der politischen Propaganda. Diese Propaganda betonte zunächst den Autobahnbau als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme, wobei die zum Teil unmenschlichen Arbeitsbedingungen und die trotz des anfangs bewusst vermiedenen Maschineneinsatzes vergleichsweise geringen Beschäftigungseffekte ausgeblendet wurden. Zwar gab es bei der Projektierung von neuen Strecken gewisse Ausführungsprioritäten, jedoch wurde darauf geachtet, dass der Autobahnbau gleichzeitig im gesamten Reichsgebiet stattfand.[8] Neben der dabei angestrebten propagandistischen und beschäftigungspolitischen Wirkung spielte auch die zügige Bereitstellung der Autobahnen als militärisch nutzbare Infrastruktur eine Rolle. Dieser von Seiten des Militärs, das nach wie vor auf Eisenbahntransporte setzte, als gering eingeschätzte Aspekt wurde damals offenbar vor allem den Kritikern des Projekts aus dem eigenen ideologischen Lager entgegengehalten.[9] Im weiteren Verlauf des Ausbaus wurden zu den Arbeiten an den Reichsautobahnen sowie zur Gewinnung von hierfür benötigten Baumaterialien jüdische KZ-Häftlinge, Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene herangezogen.[10]

Um die Widersprüche zwischen den Ansprüchen der nationalsozialistischen Ideologie und dem zunehmend industriell und mechanisiert ablaufenden Autobahnbau zu kaschieren, wurde das Projekt in Fotografien und Gemälden sowie in Ausstellungen und Publikationen als Aufgabe der wieder gewonnenen „Volksgemeinschaft“ verklärt und gefeiert.[11] Der zeitgleich entwickelte „KdF-Wagen“, der spätere „VW-Käfer“, sollte das Automobil für alle erschwinglich machen und das Vorhaben Autobahnbau vom Verdacht des Elitären befreien. Gleichzeitig wurde mit dem aufkommenden Autorennsport und den zugehörigen Weltrekorden auf den neuen Autobahnstrecken die vermeintliche Überlegenheit deutscher Technik zelebriert. In der Propaganda konnten mit diesen Themen nun auch die dem industriellen und technischen Fortschritt verbundenen gesellschaftlichen Gruppen angesprochen werden, wobei jedoch dass Versprechen einer Motorisierung breiter Bevölkerungsschichten tatsächlich nicht ansatzweise verwirklicht werden konnte.[12]

Ein weiteres wichtiges Element des Bestrebens nach Überwindung des Widerspruchs zwischen dem fortschrittsfernen, biologistischen und scheinbar „naturverbundenen“ nationalsozialistischen Weltbild und der neuen Technologie war die Ästhetisierung jedes Aspekts der Reichsautobahnen im Sinne eines „zweckgebundenen“ Kunstverständnisses[13] und unter Einbeziehung der von den Nationalsozialisten geförderten bzw. nicht als „entartet“ geltenden Kunst- und Architekturströmungen.

Das sowohl in der Propaganda auftauchende, als auch in der die tatsächliche Umsetzung begleitende Fachdebatte dominierende Leitbild war die sogenannte „Landschaftliche Eingliederung“ der Autobahnen. So wurde bereits die Streckenführung vielerorts mit dem Ziel geplant, dass sich dem Autofahrer auf seiner Fahrt möglichst beeindruckende Landschaftspanoramen bieten.[14] Diese Idee wurzelt in den älteren amerikanischen „Parkway“-Konzepten, bei dem im Umfeld von Großstädten landschaftlich reizvolle reine Fahrstraßen ohne Warentransporte zum Spazierenfahren für einen überschaubaren Kreis von wohlhabenden Automobilbesitzern angelegt worden waren.[15] Bei den Reichsautobahnen wurden mitunter erhebliche technische Schwierigkeiten in Kauf genommen wie etwa auf der Strecke München–Salzburg deren ursprüngliche Streckenführung für Lastwagen kaum zu bewältigende Steigungen beinhaltete, so dass nach dem Krieg eine Korrektur des Streckenverlaufs vorgenommen werden musste.[16] Mit der Erfindung des sogenannten „Autowanderns“ wurde dann die gewünschte Rezeptionsform beim Benutzer der Autobahnen definiert, welche die Ideen der Verknüpfung von Natur und Technik sowie von Tradition und Fortschritt beinhaltet.[17]

Die Konzeption der Reichsautobahnen entwickelte sich damit rasch von einer rein technischen Bauaufgabe zu einer Art „Gesamtkunstwerk“[18], dessen beabsichtigte Wirkung über die bloße Schaffung schneller Straßenverbindungen weit hinausging.

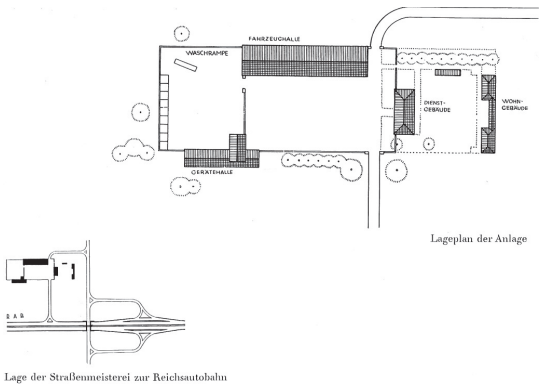
Auswirkungen auf die Planer und deren Gestaltungsansätze

Die Planungen für den Streckenverlauf lagen in der Verantwortung der von Fritz Todt unmittelbar kontrollierten jeweiligen „Obersten Bauleitungen Kraftfahrbahnen“ deren Büros in den zu einzelnen Bauabschnitten zugehörigen Großstädten angesiedelt war. Diesen eher technisch orientierten Planungs- und Bauleitungsstäben war jeweils ein „Landschaftsanwalt“ zugeordnet, der als freiberuflicher Berater für die Einhaltung des Konzepts der „landschaftlichen Eingliederung“ sowohl bei der Planung der Streckenführung wie auch bei der Ausschreibung und Bauausführung konkreter Bauabschnitte sorgen sollte. Alle „Landschaftsanwälte“ waren auf Einladung Alwin Seiferts, dem „landschaftlichen Berater“ Todts und späteren „Reichslandschaftsanwalt“, bestellt worden. Seifert, ein bis zum Autobahnbau eher un-

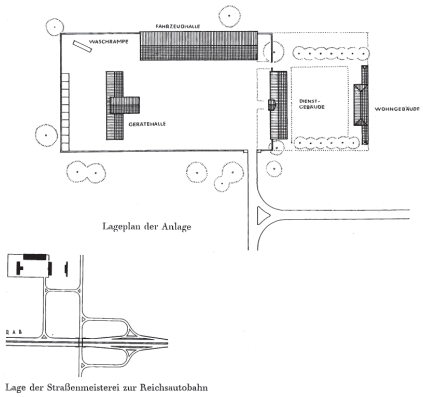
auffälliger Dozent an der TH München[19], lud ein zunächst aus seinem beruflichen Freundeskreis bestehendes Spektrum von Gartenarchitekten und -künstlern mit anthroposophischer bis völkischer Weltanschauung ein[20], das später um einige etablierte Fachleute erweitert wurde. Die anthroposophische Richtung wurde in diesem Kreis von einem Mitbegründer der biologisch-dynamischen Wirtschaftsweise, Max Karl Schwarz[21], vertreten, während mit Hermann Mattern auch ein ehemaliger Kommunist und Gartengestalter der Moderne an dem Vorhaben partizipierte.[22] Ausgangspunkt der Tätigkeit der „Landschaftsanwälte“ war dabei weniger die vorgefundene Landschaft, als ein Bild einer „völkischen“ Landschaft das es wiederherzustellen bzw. neu zu definieren galt.[23]
Auch für den Bereich der Planung von Hochbauten und Brücken der Reichsautobahnen wurde ein vergleichbares System etabliert und zwar durch Einbeziehung des Stuttgarter Architekten Paul Bonatz als „künstlerischen Berater“.[24] Am Anfang des Reichsautobahnprojekts dominierten bereits andernorts erprobte Bautypologien wie etwa Eisenbahnbrückentypen der Reichsbahn.[25] Diese wurden als reine Funktionsbauten ohne eigenen ästhetischen Wert angesehen, obwohl sich darunter – wie z. B. bei den Tankstellen – gestalterisch anspruchsvolle Entwürfe in der Architektursprache des Neuen Bauens befanden.[26] Die in dieser Phase ausgeführten Bauwerke sind jedoch für die avisierte Rolle der Autobahn als Instrument der politischen Propaganda im Sinne der „landschaftlichen Eingliederung“ rasch als ungeeignet empfunden worden. Daher bemühte man sich ab 1934 der Architektur der Hochbauten der Reichsautobahnen unter der Leitung von Bonatz einen einheitlichen konzeptionellen Rahmen vorzugeben.[27] Dieser Rahmen sah eine Abkehr von den Prinzipien der Bauhausmoderne vor und orientierte sich zunächst an den älteren Architekturströmungen der Reformarchitektur und des Heimatstils.[28] Die Aufgabenstellung für die entwerfenden Architekten bestand darin, eine charakteristische regionale Architekturgestaltung zu finden, die sich, so Paul Bonatz in der Publikationsreihe „Werkberichte zur Reichsautobahn, Band 1 – Strassenmeistereien“, „nach den Gebräuchen der Landschaft zu richten hat.“[29] Trotzdem sollten die Bauten der Reichsautobahn eigenen Gestaltungsprinzipien folgen und als solche zu erkennen sein, denn so Bonatz weiter: „Man wird aber die Vorbilder nicht auf dem Dorf suchen. Der Bau für den öffentlichen Dienst verlangt seinen eigenen Ton.“

Autobahnmeistereien als Bautypus der „Reichsautobahnen“

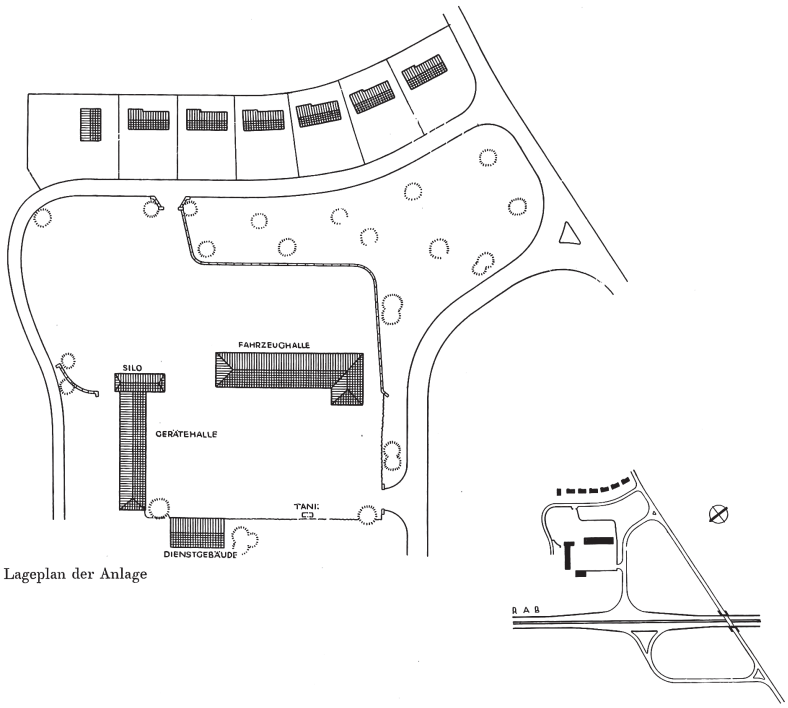
Um die neben der Wartung der Fahrbahnen, dem Winterdienst und der gärtnerischen Pflege der Pflanzungen entlang der Autobahnen vielfältigen Unterhalts- und Wartungsarbeiten durchführen zu können, wurden Straßenmeistereien in einem Abstand von 50–60 km eingerichtet.[30]
Für den Bautypus der Straßenmeistereien wurden vom Büro Bonatz zwei Musterentwürfe entwickelt, die zusammen mit den „Richtlinien für den Entwurf von RAB-Straßenmeistereien“ den Rahmen für die tatsächlich mit dem Bau beauftragten Architekten bilden sollten. Ausgangspunkt beider Musterentwürfe ist die Aufteilung des durch die „Richtlinien“ bis in die Details, wie z. B. die Anzahl der Namensschilder, definierten Raumprogramms auf vier eigenständige, rechteckige Baukörper: Dienstgebäude, Fahrzeughalle, Gerätehalle und Wohngebäude. Außerdem wurden zugehörige Abstell- und Rangierflächen zu den jeweiligen Gebäuden benötigt. Die Lage an der Autobahn wurde unter anderem durch das Vorhandensein einer Fahrbahnüber- oder Unterführung bestimmt, da die Fahrzeuge der Autobahnmeisterei möglichst schnell auf beiden Fahrstreifen verfügbar sein sollten.



2 Paul Bonatz, schematischer Lageplan, Musterentwurf I.



3 Paul Bonatz, schematischer Lageplan, Musterentwurf II.



Lageplan der Anlage

Lage der
Straßenmeisterei zur Reichsautobahn

4 Konstanty Gutschow: schematischer Lageplan Straßenmeisterei Bad Oldesloe.

Musterentwurf I (Abb. 2) zeigt eine im Grundriss „hakenförmige“ Anordnung der Baukörper, bei welcher der Fahrzeughalle und der Gerätehalle jeweils eigene Freiflächen zugeordnet sind. Das zweigeschossige Dienstgebäude und der gegenüberliegende Wohntrakt bilden ein weiteres „Gehöft“, das um 90 Grad gedreht, die Anlage nach einer Seite abschließt. Dieser Typ wurde für räumlich eher beengte Situationen, wie z. B. abfallendem Gelände empfohlen, da aufgrund des zweigeschossigen Dienstgebäudes eine geringere Tiefe für die Gesamtanlage benötigt wurde.[31]

Bei Musterentwurf II (Abb. 3) sind die drei Baukörper Dienstgebäude, Fahrzeughalle und Gerätehalle U-förmig um einen großen gemeinsamen Platz gruppiert, während der Wohntrakt wie bei Musterentwurf I auf die Rückseite des in dieser Variante eingeschossigen, aber im Grundriss entsprechend größeren Dienstgebäudes bezogen ist. Dem größeren Platzbedarf dieser Anordnung entsprechend, sollte Musterentwurf II in flachen Gegenden zur Anwendung kommen.[32]

Da auch der Platzbedarf für die benötigten Funktionen und die Konstruktionsmaße für die jeweiligen Gebäudetypen in den „Richtlinien“ recht genau definiert waren, entstand eine Art Baukastensystem, das von den ausführenden Architekten an die jeweilige Situation angepasst werden konnte. Insofern wurden hier wesentliche Fortschritte im Bereich der Typisierung und Standardisierung des Bauwesens die bereits seit der Jahrhundertwende verstärkt verfolgt wurden und in der Bewegung des Neuen Bauens auch im Sinne einer neuen Architektursprache künstlerisch zum Ausdruck kamen, adaptiert. Die Arbeit des Architekten und Bauhausschülers Ernst Neufert, dessen richtungsweisendes Werk „Bauentwurfslehre“ 1936 erstmals erschien, dürfte hierbei ebenfalls eine Rolle gespielt haben.[33]

Die ausgeführten, in „Werkberichte zur Reichsautobahn – Band 1“ vorgestellten Autobahnmeistereien scheinen auch überwiegend den von Bonatz formulierten Standards zu entsprechen und versuchen in der Architektursprache ihrer Fassaden auf die gewünschten traditionellen Vorbilder der jeweiligen Landschaft und die entsprechenden Baumaterialien und Verarbeitungstechniken zurückzugreifen und zwar in purifizierender, stilisierender Form. Die Bauten sollten dabei nicht nur abbilden, sondern für die ländliche Baukultur durch ihre handwerkliche Präzision Vorbildcharakter haben.[34]

Die Autobahnmeisterei Bad Oldesloe

Im Zuge der Verwirklichung der Planungen für die „Reichsautobahn“ wurde 1937 auch das Teilstück der Autobahn A 1 von Lübeck nach Hamburg gebaut. Die zugehörige Infrastruktur, zu der die vom Hamburger Architekten Konstanty Gutschow entworfene Autobahnmeisterei Bad Oldesloe zählt, wurde 1939 fertig gestellt. Seine Planung (Abb. 4), die lange vor der Veröffentlichung der „Werkberichte“ entstanden ist, weist Ähnlichkeiten mit dem hierin publizierten Musterentwurf II auf.

Die Autobahnmeisterei Bad Oldesloe liegt an der Autobahnstrecke A1 und zwar in Höhe der Anschlussstelle 26, Bad Oldesloe, westlich des Fahrstreifens. Sie ist durch Zufahrten mit der Autobahn und der kreuzenden Bundesstraße 208/Hagenstraße verbunden. Die drei lang gestreckten Baukörper sind rechtwinklig zueinander gruppiert, so dass sich parallel zur Autobahn ein großes, rechteckiges, platzartiges und gegenüber dem Gelände leicht erhöhtes Plateau ergibt, das mit Granitpflaster versehen ist.

Das Dienstgebäude (Abb. 5) präsentiert sich zum Fahrhof, wie der Platz genannt wird, mit einer betont kargen, durch sechs Fensterachsen gegliederten Backsteinfassade, die lediglich durch den asymmetrisch positionierten Eingang mit zugehöriger Treppenanlage und einem rustizierten Portal mit flachem Rundbogen akzentuiert wird. Das ansonsten ursprünglich geschlossene, hohe Satteldach weißt an dieser Stelle eine einzelne Gaube auf, welche den Eingang zusätzlich betont. Zur dem Fahrhof abgewandten Seite (Abb. 6) sitzen vier Gauben im Dach hinter denen sich Bereitschafts- und Wohnräume befanden. Neben einem erheblichen Bestand an bauzeitlichen Details und Ausstattungsmerkmalen in den Büro- und Verwal-

5 Dienstgebäude, Blick vom Fahrhof.

tungsräumen verfügt dieses Gebäude auch über mehrere Luftschutzräume aus der Erbauungszeit, die heute als Aktenlager genutzt werden. Bei einem Umbau in den 1950er Jahren wurde eine axial auf den Seiteneingang zulaufende Treppenanlage an der Querseite des Gebäudes durch einen Anbau mit einer halbrunden Treppe ersetzt. Außerdem wurde seitlich ein Fernmelderaum mit schiefwinkligem Erker angebaut und der Aufenthaltsraum für die Mitarbeiter (ursprünglich „Gemeinschaftsraum“) zeittypisch überformt (Abb. 7). In diesem findet sich unter einer abgehängten Decke auch noch eine nahezu vollständig erhaltene bauzeitliche, verleistete Bohlendecke. Die Bedeutung dieses Raumes wird auch an der rückwärtigen Fassade ablesbar; seine von der axialen Ordnung abweichende Befensterung wird durch Einfassungen aus Sandstein betont.

Die Grundrissorganisation des Dienstgebäudes ist von den Betriebsabläufen des Straßenmeistereibetriebs bestimmt, wobei jedoch das Raumprogramm im Gegensatz zu den später von Bonatz veröffentlichten Vorgaben in einem lediglich eingeschossigen, kompakten Baukörper, dessen Keller sowie dem ursprünglich nur teilausgebauten Dachgeschoss untergebracht wurde. Die Architektur des Gebäudes lässt die Einflüsse der norddeutschen, backsteinernen Spielart der Heimatschutzarchitektur erkennen, deren Schmuckformen und Architekturzitate hier benutzt werden, um auf eine Verwurzelung des auf der Grundlage von funktionalistischen Prinzipien entworfenen Baus in der Kulturlandschaft zu verweisen.

Die Gerätehalle (Abb. 8) besteht aus einer Fachwerkkonstruktion mit großen Dachüberständen, die auf einem in Stahlbeton ausgeführten und mit Feldsteinmauerwerk verkleideten Kellerbauwerk ruht. Zur Pflasterfläche dominiert eine Laderampe sowie der in den 1950er Jahren angebaute Sandsilo das Gebäude, während es sich zum abfallenden Gelände als trutzburgartiges, wehrhaft anmutendes Feldsteinbauwerk

6 Dienstgebäude, Rückansicht.

7 Dienstgebäude, Aufenthaltsraum der Mitarbeiter, in den 1950er bis 70er Jahren zeittypisch verändert.

8 Blick auf Gerätehalle und Silobauwerk (errichtet um 1955) vom Fahrhof.

(Abb. 9) mit kleinen Rundbogenöffnungen präsentiert.
Mit gleichermaßen großen Dachüberständen ist die auf einem L-förmigen Grundriss errichtete Fahrzeughalle (Abb. 10) ausgestattet, die zusätzlich eine Werkstatt mit Schmiede (Abb. 11) und einen Waschraum für die Fahrzeuge aufnimmt. Prägendes Gestaltungselement sind hier die wandhohen, eisenbeschlagenen hölzernen Tore mit diagonal verlaufender Schalung (Abb. 12), die ebenfalls an Wehrbauten bzw. Scheunentore erinnern.
Sowohl die Fahrzeughalle als auch die Gerätehalle greifen damit in ihrer architektonischen Gestaltung Elemente ländlichen Bauens auf, die sich keiner spezifischen Kulturlandschaft zuordnen lassen. Vergleicht man sie mit ihren Pendants bei anderen Reichsautobahnmeistereien (Abb. 13 und 14) wird ihre Entstehungsgeschichte als Typenbauten deutlicher. Zwar gibt es Unterschiede im Detail und teilweise in den verwendeten Materialien; Abmessungen und Gliederung der Baukörper weisen jedoch einen hohen Grad an Übereinstimmung auf. In Bad Oldesloe verweisen diese Bauten zudem auf eine Tradition des Wehrbaus, von der an Ort und Stelle so gut wie nichts überliefert ist.[35]
Offenbar war zu Baubeginn 1938 die Konzeption der Gesamtanlage, die Anordnung der Baukörper wie auch die interne Verkehrsführung auf dem Straßenmeistereigelände noch nicht abschließend festgelegt, wie es die 1942 erschienenen Werkberichte von Bonatz und Wehner zunächst vermuten lassen. Der auf einem Lageplan des Büros Gutschow skizzierte Alternativentwurf eines Mitarbeiters der Obersten Bauleitung der Reichsautobahn – Direktion Hamburg – (Abb. 15) sah eine räumliche Trennung von Geräteschuppen und einem deutlich größeren Silobauwerk sowie eine Verlagerung des Dienstgebäudes in die Nähe der Zufahrt zur Gesamtanlage vor. Zudem war eine Tankstelle auf einem dreieckigen Geländezwickel – offenbar analog zu anderenorts bereits gebauten Typen – im Bereich der Autobahnzufahrt vorgesehen. Aus dem Erläuterungsbericht hierzu wird eine scharfe Abgrenzung zu den Entwürfen Gutschows deutlich und es werden vor allem betriebliche und technische Gründe für die veränderte Konzeption angeführt. Gutschow selbst hatte sich seine Planung von Paul Bonatz und Friedrich Tamms noch einmal ausdrücklich bestätigen lassen, wie aus einem entsprechenden Aktenvermerk hervorgeht.[36] Letztlich wurde von den Alternativplanungen nichts umgesetzt, bemerkenswert bleibt jedoch, dass der damals umstrittene Sandsilo an der von Gutschow vorgesehenen Stelle erst in den 1950er Jahren errichtet wurde und sich – abweichend von Gutschows Entwurf (Abb. 16) – als roh geschaltes Betonbauwerk deutlich von der Architektursprache der Autobahnmeisterei absetzt.
Zur Autobahnmeisterei existiert eine Freiflächenplanung des für den Bereich der Autobahn Hamburg–Lübeck zuständigen „Landschaftsanwalts“ Max Karl Schwarz von 1939 (Abb. 17), von dem wesentliche Elemente bis heute am Ort zu finden sind.[37] So ist die Autobahnmeisterei mit großen Feldahornhecken von der Fahrbahn der Autobahn abgeschirmt, welche ursprünglich die Reichsautobahnen kilometerlang säumten. Die nordwestlich liegenden Grünflächen bilden einen ausgedehnten Obstgarten mit Apfel-, Kirsch- und Birnbäumen, der von geschnittenen Hainbuchenhecken gegliedert wird. Ebenfalls aus der Erbauungszeit stammen die Lindenanpflanzungen am Zufahrtsweg von der Bundesstraße. Diese Elemente sind in Schwarz' Planung bereits enthalten, wenn auch in räumlich anderer Anordnung. Charakteristisches Merkmal des Entwurfs ist außerdem das Bestreben, die Feld und Flur begrenzenden Knickhecken der unmittelbaren Umgebung auf dem Gelände der Straßenmeisterei fortzuführen.[38] Die Einbindung von Elementen eines gärtnerischen Betriebes etwa in

9 Gerätehalle, Seitenansicht mit feldsteinverkleidetem Stahlbetonkellerbauwerk.

Form von Obstpflanzungen, Kompostanlagen, Gehölzeinschlägen und Rasenanzuchten sind zum Einen Teil des Konzepts der „Betriebsorganismen“, das eine teilweise Selbstversorgung der Straßenmeistereien vorsah. Zum Anderen sollten damit unter anderem „Musterbeispiele für Obstzucht nach den neuesten für diese geltenden biologischen Erkenntnissen“[39] geschaffen werden. Der in den „Werkberichten“ publizierte Entwurfslageplan der Autobahnmeisterei Oldesloe wie auch der Entwurfsplan von Max Karl Schwarz zeigen südöstlich der Fahrzeughalle eine Reihe von sieben Arbeiterhäusern, die jedoch 1938 nicht zur Ausführung kamen.[40] In anderen Straßenmeistereianlagen der Reichsautobahnen wurden ähnliche Siedlungen sowohl als Kettenhäuser[41] wie auch als freistehende Einfamilienhäuser[42] für die Beschäftigten gebaut (Abb. 18). Für Schwarz sind diese Anlagen „baulich und gärtnerisch Musterbeispiele der Kleinsiedlung.“[43]
Auch im Bereich der Gartengestaltung im Sinne der „landschaftlichen Eingliederung“ der Betriebsbauten ging es also nicht ausschließlich um die Rezeption des Vorgefundenen sondern teilweise um die Neudefinitionen und die Schaffung von Vorbildern für die Landbewirtschaftung und Siedlungsformen auf dem Lande.

Der Architekt Konstanty Gutschow

Die Autobahnmeisterei Bad Oldesloe steht auch für einen wesentlichen Abschnitt im Werk des Architekten Konstanty Gutschow, der in den 1920er Jahren als Mitarbeiter von Hugo Keuerleber und Fritz Höger mit den expressionistischen und frühmodernen Baustilen in Berührung gekommen war,[44] aber gleichzeitig unter dem eher konservativen Einfluss der „Stuttgarter Schule“ von Paul Bonatz, Paul Schmitthenner, Heinz Wetzel und Anderen stand.[45] Noch 1929 verwirklichte er in Hamburg-Altona als erstes Projekt des eigenen Büros einen Mietwohnungsbau, der die auf das Notwendigste reduzierten, streng geometrischen und weiß gefassten Kubaturen der klassischen Bauhaus-Moderne zeigt.[46] Mit seinem Eintritt in die SA 1933 bezog er jedoch eindeutig Position zugunsten des nationalsozialistischen Regimes und wurde in den folgenden Jahren mit diversen, staatlich initiierten Planungen unter anderem für Kleinhaussiedlungen in Hamburg beauftragt.[47] Stilistisch vollzog Gutschow nun die Abkehr von der Moderne hin zu einer an die Prinzipien der Heimatschutzarchitektur angelehnten Architektursprache.[48] Die bereits seit dem Ende der Kaiserzeit tätigen Protagonisten der Heimatschutzbewegung, Paul Schmitthen-

10 Fahrzeughalle mit Werkstatt, Blick vom Fahrhof.

11 Schmiede in der Werkstatt.

12 Eisenbeschlagene hölzerne Tore der Fahrzeughalle, gegen Verwitterung mit Motoröl imprägniert.

13 Fahrzeughalle der Straßenmeisterei Werder, bauzeitliche Aufnahme.

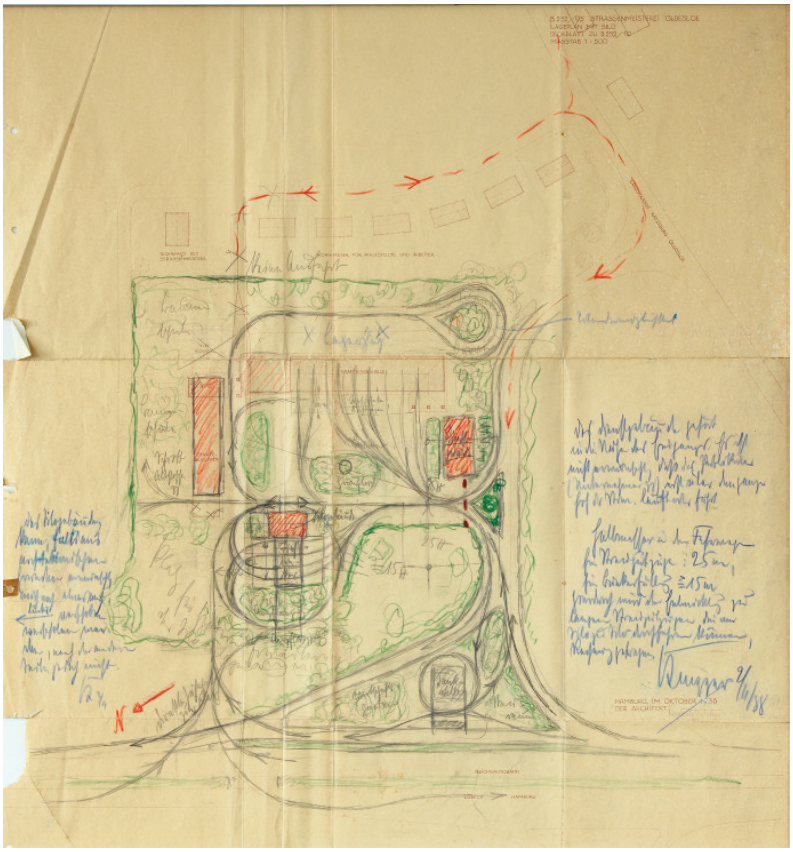
14 Ansicht der Straßenmeisterei Göttingen mit Dienstgebäude und Fahrzeughalle, bauzeitliche Aufnahme.

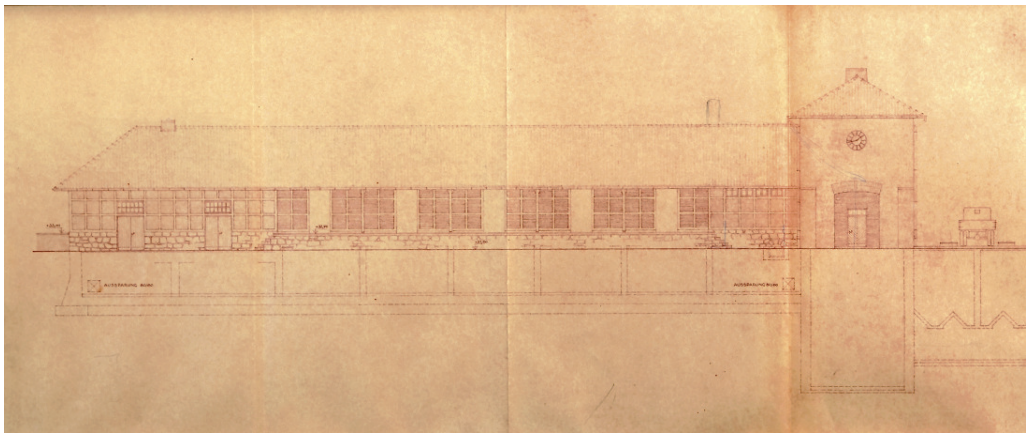
ner und Ernst Schulze-Naumburg, galten anfangs als bevorzugte Architekten der nationalsozialistischen Führung[49] und Gutschow war durch seine Ausbildung in Stuttgart mit deren Entwurfsprinzipien bestens vertraut. Die Besinnung auf lokale handwerkliche Bautechniken und traditionelle Materialien sowie der spärliche Einsatz von Schmuckformen zeichneten diese Stilrichtung aus und gaben ihr eine insgesamt ländliche Prägung.

Die Berufung als Vertrauensarchitekt der obersten Bauleitung der Reichsautobahn 1935 und der Aufstieg zu deren „Gebietsarchitekten Nord-West“[50] stellten die erste wichtigen Etappen von Gutschows Karriere im Nationalsozialismus dar, der 1937 die erfolgreiche Teilnahme am Wettbewerb für die Neugestaltung des nördlichen Elbufers in Hamburg folgte. Auf persönliche Initiative Hitlers wurde Gutschows Entwurf zum Sieger erklärt.[51] In diesem verarbeitete Gutschow seine erst kurz zuvor in den USA gewonnenen Erkenntnisse über den Bau von Hochhäusern und die Bewältigung von großen Verkehrsaufkommen. Außerdem finden sich Anklänge an die ab 1936 betriebenen Planungen von Albert Speer für die „Reichshauptstadt Germania“ Berlin. Hier wie dort sollten großmaßstäbliche Achsen durch die Stadt geschlagen werden, die der Inszenierung einer ins Monumentale gesteigerten, neoklassizistischen Repräsentationsarchitektur dienen sollten. Nach dem Wettbewerbsgewinn wurde Gutschow 1939 vom Gauleiter für Hamburg zunächst zum „Architekten des Elbufers“ ernannt, bis er ab 1941 – als „Architekt für die Neugestaltung der Hansestadt Hamburg“ mit weitreichenden Vollmachten ausgestattet – parallel zur eigentlichen städtischen Bauverwaltung agierte.[52] Zum Zeitpunkt der Ausführung des Entwurfs für die Autobahnmeisterei 1938 war Gutschow somit gerade auf dem Weg vom Architekten im Dienste des Regimes zu einem seiner wesentlichen Vordenker im Bereich der Stadt- und Siedlungsplanung.

Der Entwurf für die Autobahnmeisterei von Bad Oldesloe ist vor diesem Hintergrund als Beleg für den Willen Gutschows zu betrachten, seine Haltung als Planer und Architekt den herrschenden Verhältnissen anzupassen und die gewünschte architektonische Gestaltung für das Projekt Reichsautobahnen mit zu entwickeln. Sein Verständnis vom „organischen Bauen“[53], von ihm zeitweise offen als Ausdruck einer biologistischen Weltsicht propagiert[54], muss wohl als Bindeglied zwischen seinen vielfältigen Planungs- und Bauaktivitäten vor, während und nach dem Zweiten Weltkrieg gesehen werden. Hierzu zählen neben den Bauten für die Reichsautobahnen mit ihrer „kulturlandschaftlichen“ Verwurzelung, den Planungen für die „Führerstadt“ Hamburg im Sinne des „lebensgesetzlichen Städtebaus“[55] auch in die unter seiner Beteiligung re-

15 Alternativentwurf eines Mitarbeiters der Obersten Bauleitung der Reichsautobahnen für die Straßenmeisterei Bad Oldesloe mit Tankstelle in dreieckiger Zwickellage, 1938.





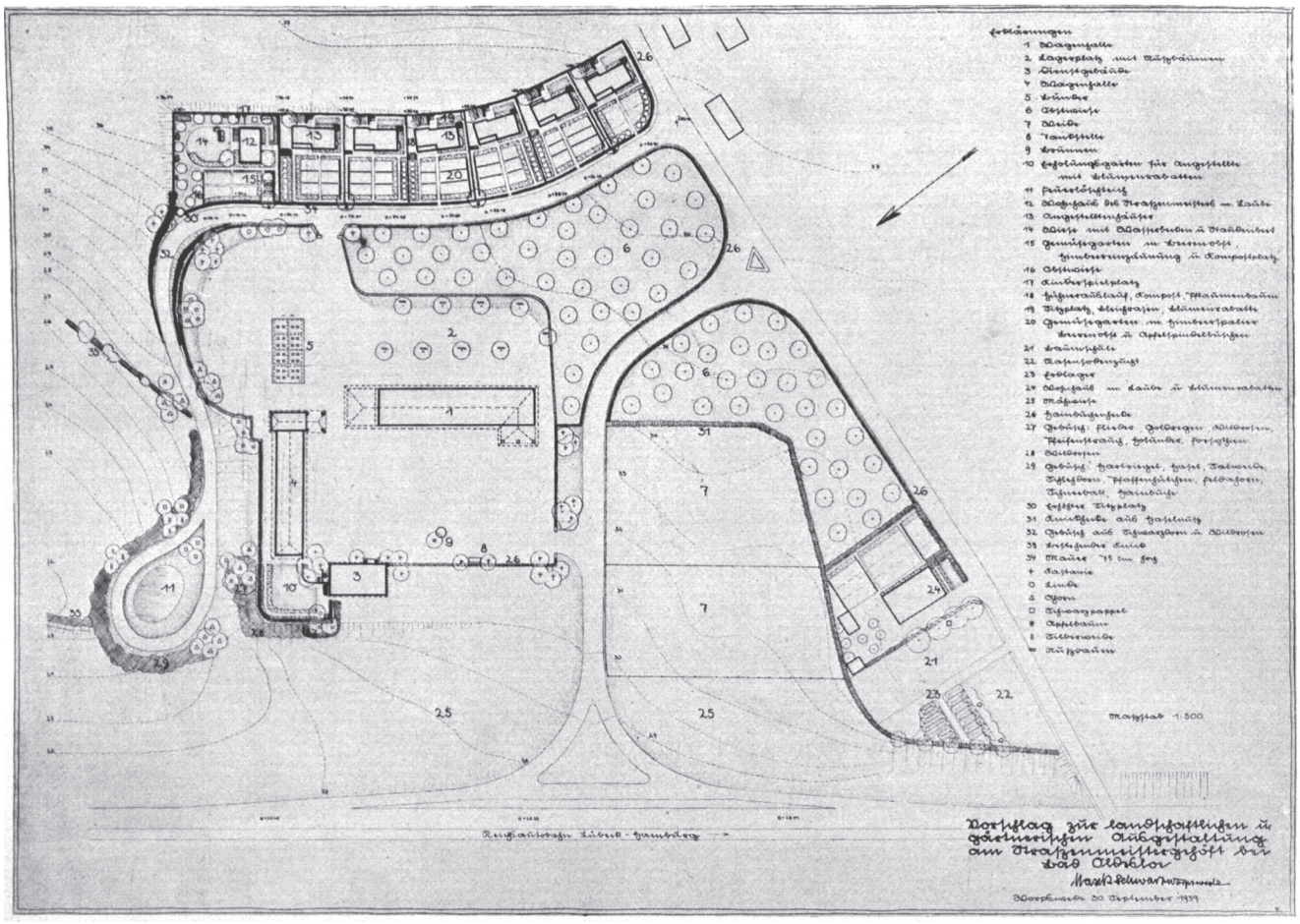
16 Konstanty Gutschow: Entwurfsplan für Gerätehalle und Silo, 1938.

alisierten Wiederaufbauplanungen[56] und spätmodernen Büro- und Krankenhausprojekte. Kennzeichnend hierfür ist die Anwendung der Prinzipien des funktionalistischen Bauens ebenso wie eine jeweils zeitgemäß-opportune Architektursprache, jedoch – wie im Fall der Autobahnmeisterei – unter der Bedingung der Preisgabe eines verbindlichen Zusammenhangs von äußerer und innerer Gestaltung, von Form und Funktion.

Die Autobahnmeisterei Bad Oldesloe als Denkmal

Die Anlage ist die einzige im Zuge des Reichsautobahnbaus errichtete Autobahnmeisterei im heutigen Bundesland Schleswig-Holstein und hat sich mit einigen Veränderungen und Anbauten in den 1950er Jahren im Wesentlichen bis heute erhalten. Sie kann daher nach wie vor als Beispiel für die ambivalente Architekturauffas-

17 „Vorschlag zur landschaftlichen und gärtnerischen Ausgestaltung am Straßenmeistereigehöft bei Bad Oldesloe, Max Karl Schwarz – Worpswede", datiert 1939.



18 Erhaltene Arbeiterhäuser der Straßenmeisterei Erkner, Brandenburg.

sung beim Bau der „Reichsautobahnen“ dienen: Einerseits waren die beteiligten Architekten oftmals bereits vom „Neuen Bauen“ der 1920er Jahre beeinflusst und setzten in Anbetracht der benötigten großen Anzahl an Bauwerken in kurzer Zeit und der speziellen Bauaufgaben auch auf die zugehörigen industriellen Fertigungsmethoden im Bauwesen. Andererseits sahen sie sich jedoch einer Gestaltung verpflichtet, die sich vor allem bei Autobahnraststätten, Autobahnmeistereien, Tankstellen und sonstigen Betriebs- und Nebengebäuden an einer ideologisch motivierten Interpretation von Kulturlandschaften und deren handwerklichen Traditionen orientierte.[57] Im Gegensatz zu den Brücken, die sich durchaus als stahl- oder betonsichtige Ingenieurkonstruktionen präsentieren durften, wurden hier die wirtschaftlich effizienteren, industriell verarbeiteten modernen Materialien hinter Fassaden aus Ziegel, Naturstein oder Putz verborgen.

Die auf dem Gelände der Autobahnmeisterei verwendeten Gartenelemente, welche auf dem Konzept von Max Karl Schwarz basieren, formulieren einerseits den Übergang zur umgebenden, überwiegend ländlich geprägten Kulturlandschaft und sind andererseits auch als Zeugnisse der ideologisch motivierten Entwurfshaltung anzusehen: Der „Bauerngarten“ mit seinen Obstbäumen wurde als ein Element der „Volksgesundung“ und als ein Symbol für das „Deutsche Bauerntum“ aufgefasst und diente als Anknüpfungspunkt für ein völkisches Bild von bäuerlich geprägter Landschaft, dass mit dem radikalen Modernisierungsprojekt des Autobahnbaus in Gleichklang gebracht werden sollte.

Die Autobahnmeisterei wird vom Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein im Auftrag des Bundes zur Wartung und Pflege der Bundesautobahnen genutzt, was im Laufe der Jahre zu Veränderungen von Teilen der Innenausstattung und geringfügigen Anpassungen an veränderte betriebliche Abläufe geführt hat. Der Umgang mit der nach Kriegsende unvollständigen Anlage in den 1950er und 1960er Jahren war dabei von Pragmatismus gekennzeichnet. Fehlende Teile wurden im Stil der jeweiligen Dekade ergänzt und vorhandene und funktionierende Bauten und Freiflächen wurden erhalten, genutzt und gepflegt.

Im Rahmen des Eintragungsverfahrens in das Denkmalbuch des Landes Schleswig-Holstein wurden diese Aspekte zur Begründung der „besonderen Bedeutung“ der Autobahnmeisterei wegen ihres geschichtlichen, wissenschaftlichen und die Kulturlandschaft prägenden Wertes herangezogen. Dass diese Denkmalwerte im vorliegenden Fall keineswegs „positiv“ besetzt sind, ist gerade mit zunehmender zeitlicher Distanz zu den damaligen Ereignissen klarzustellen.

Die anstehende Sanierung, welche auch unter energetischen Gesichtspunkten durchgeführt werden soll, wird vom Landesamt für Denkmalpflege in enger Abstimmung mit den Mitarbeitern der Autobahnmeisterei vor Ort begleitet. Vorbereitend wurde hierzu von dem mit der Planung und Durchführung der Maßnahmen beauftragten Architekturbüro Thomas Molt, Kappeln, der gesamte Hochbaubestand der Anlage in Form eines fotografischen Raumbuches erfasst und sowohl Bauteile als auch Ausstattungselemente zeitlich zugeordnet. Auf dieser Grundlage erfolgt derzeit die Erarbeitung eines Konzepts zur behutsamen Modernisierung des Dienstgebäudes, welche den veränderten Rahmenbedingungen des Meistereibetriebs Rechnung trägt. So ist zum Beispiel vorgesehen, bislang zu Wohn- und Übernachtungszwecken verwendete Bereiche zu Büro- und Aktenlagerräumen umzunutzen. Ferner werden Anforderungen aus den aktuellen Brandschutzbestimmungen und Arbeitsstättenrichtlinien umgesetzt. Denkmalpflegerische Zielsetzung ist es dabei, sowohl den erhaltenen bauzeitlichen Bestand so weit wie möglich zu konservieren, wie auch wesentliche Veränderungen der Nachkriegszeit als eigene historische Schicht zu behandeln und zu erhalten.

Aufgrund der guten Zusammenarbeit zwischen dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, dem beteiligten Planungsbüro Thomas Molt und dem Landesamt für Denkmalpflege bestehen gegenwärtig gute Voraussetzungen, dass der dauerhafte Erhalt der Anlage sowohl als Zeugnis für die Geschichte der Reichsautobahnplanungen wie auch als zeitgemäß benutzbarer Betriebsstandort gelingen kann.

Anmerkungen

[1] Norbert Huse: Unbequeme Baudenkmale – Entsorgen? Schützen? Pflegen?, München 1997.

[2] Thomas Kunze/Rainer Stommer: Geschichte der Reichsautobahn. In: Rainer Stommer (Hrsg.):

Reichsautobahn – Pyramiden des Dritten Reiches, Marburg 1982, S. 31.

[3] Als Beispiel für die Militarisierung des Vorhabens sei der von der Propaganda vielfach verwendete Begriff der „Arbeitsschlacht“ genannt. Die „Organisation Todt“, mit Fritz Todt an der Spitze, trieb parallel zum Autobahnbau ab 1938 auch den Bau des sogenannten „Westwalls“ voran, wobei auf die Logistik sowie die Maschinen und Arbeitskräfte des Autobahnbaus zurückgegriffen wurde, hierzu Erhard Schütz und Eckhard Gruber: Mythos Reichsautobahn, Berlin 1996, S. 81 f.

[4] Siehe hierzu z. B. das Merkblatt Hinweise zum Umgang mit baulichen Zeugnissen der NS-Zeit, Kulturausschuss des Deutschen Städtetages, Weimar 1999.

[5] Kunze/Stommer (wie Anm. 2), S. 22 f.

[6] Ebda., S. 26.

[7] Erhard Schütz/Eckhard Gruber: Mythos Reichsautobahn, Berlin 1996, S. 17 f.

[8] Kunze/Stommer (wie Anm. 2), S. 30, siehe auch Schütz/Gruber (wie Anm. 7), S. 11 f.

[9] Schütz/Eckhard (wie Anm. 7), S. 19 f.

[10] Ebda., S. 84 f.

[11] Kurt H. Lang/Rainer Stommer: „Deutsche Künstler – an die Front des Straßenbaus“. In Rainer Stommer (Hrsg.): Reichsautobahn – Pyramiden des Dritten Reiches, Marburg 1982, S. 91 f.
Im Gegensatz zur kollektivistischen Idee der „Volksgemeinschaft“ stehen die Ausführungen E. Neumanns in seiner Eröffnungsrede zum 1. Deutschen Straßenbautag 1934, in denen er unter dem Titel „Objekt-Subjekt“ die Bedeutung des automobilen Individualverkehrs und seiner „Freiheit“ als Fluchtmöglichkeit der Arbeiter und Angestellten vor den durchrationalisierten Arbeitswelten hervorhebt, siehe E. Neumann: Objekt-Subjekt – Auszug aus der Eröffnungsrede zum 1. Deutschen Straßenbautag in München: Nation, Kraftverkehr und Straßenbau, Die Bauzeitung, Heft 17, Stuttgart 1934, wiederveröffentlicht in: Architektur im Dritten Reich 1933–1945, Berlin 1967.

[12] Siehe Joachim Pentsch: Baukunst und Stadtplanung im Dritten Reich, München 1976, S. 145.

[13] Lang/Stommer (wie Anm. 11), S. 93.

[14] Siehe hierzu u. A. Paul Bonatz: Dr. Todt und seine Reichsautobahn. In: Die Kunst im Dritten Reich, München 1942, wiederveröffentlicht in: Architektur im Dritten Reich 1933–1945, Berlin 1967.

[15] Frank Becker: Autobahnen, Auto-Mobilität. In: Wolfgang Hardtwig (Hrsg.): Politische Kulturgeschichte der Zwischenkriegszeit 1918–1939, Göttingen 2005, S. 27 f.

[16] Rainer Stommer: Triumph der Technik. In: Rainer Stommer (Hrsg.), Reichsautobahn – Pyramiden des Dritten Reiches, Marburg, 1982, S. 54.

[17] Becker (wie Anm. 15), S. 47.

[18] Lang/Stommer (wie Anm. 11), S. 93 sowie Schütz/Gruber (wie Anm. 7), S. 124.

[19] Charlotte Reitsam: Reichsautobahn – Landschaften im Spannungsfeld von Natur und Technik, Transatlantische und interdisziplinäre Verflechtungen, Habilitationsschrift TU München, München und Saarbrücken 2007, S. 71 f.

[20] Ebda., S. 77.

[21] Kurzbiografie unter http://biographien.kulturimpuls.org, Forschungsstelle Kulturimpuls, Dornach [15.04.2011].

[22] Reitsam (wie Anm. 19), S. 79.

[23] Ebda., S. 96.

[24] Paul Bonatz: Leben und Bauen, Stuttgart 1950, S.158 f.

[25] Angela Schuhmacher: „Vor uns die leeren Straßen, vor uns die lockende, erregende Ferne“. In: Rainer Stommer (Hrsg.), Reichsautobahn – Pyramiden des Dritten Reiches, Marburg 1982, S. 80.

[26] Ebda., S. 77 f.

[27] Werner Durth: Deutsche Architekten – Biografische Verflechtungen 1900–1970, Neuausgabe Stuttgart und Zürich 2001, S. 111.

[28] Es wurden jedoch weiterhin bereits existierende Entwürfe mit explizit funktionalistischer Architektursprache ausgeführt, so z. B. der Tankstellentyp „Fürstenwalde“, siehe hierzu: Ruth Klawun: Die Autobahntankstelle in Fürstenwalde von Friedrich Tamms – Bedeutung und Erhaltung. In: Modernes Bauen zwischen 1918–1933, Bauten in Brandenburg und ihre Erhaltung (Arbeitshefte des Brandenburgischen Landesamtes für Denkmalpflege Nr. 10), Potsdam 1999, und Christian Hirte: Bauten der Reichsautobahn in Brandenburg. In: Brandenburgische Denkmalpflege 5 (1996), Heft 1, S. 29–41.

[29] Paul Bonatz/Bruno Wehner: Arbeitshefte zur Reichautobahn, Band 1 – Strassenmeistereien, Berlin 1942, S. 15.

[30] Ebda., S. 7.

[31] Ebda., S. 16 f.

[32] Ebda., S. 20 f.

[33] Ernst Neufert: Bauentwurfslehre, 1. Aufl., Berlin 1936.

[34] Meinhold Lurz: Denkmäler an der Autobahn – die Autobahn als Denkmal. In: Rainer Stommer (Hrsg.), Reichsautobahn – Pyramiden des Dritten Reiches, Marburg 1982, S. 182 f.

[35] Zur Fragwürdigkeit der landschaftsgebundenen Architektur im Nationalsozialismus siehe Winfried Nerdinger: Bauen im Nationalsozialismus. Zwischen Klassizismus und Regionalismus. In: Architektur der 30er/40er Jahre (Schriftenreihe des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz, Bd. 48), Bonn 1994, S. 16 f.

[36] Vermerk in den Akten vom 31.08.1938.

[37] Fundstelle in Reitsam (wie Anm. 19), S. 199; Originalveröffentlichung: Max Karl Schwarz: Tankstellen, Straßenmeistereien und Raststätten – Betriebsorganismen an der Reichsautobahn. In: Die Straße 6 (1939), Nr. 23/24, S. 659–662, Abb. 2.

[38] Ebda.

[39] Ebda., S. 662.

[40] In den 1960er Jahren entstanden in vergleichbarer Ausrichtung und Anordnung, jedoch weiter von der Autobahnmeisterei entfernt, vier kettenartig verbundene Einfamilienhäuser für Angestellte und ein baugleiches, frei stehendes Gebäude für den Leiter der Autobahnmeisterei. Eine Beteiligung Konstanty Gutschows an der Errichtung dieser Gebäude konnte bislang nicht nachgewiesen werden.

[41] Vgl. Hirte (wie Anm. 28), S. 37 f.

[42] Autobahnmeisterei Erkner, E Mail mit Bildmaterial Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und archäologisches Landesmuseum vom 30.8.2010, Pläne in Bonatz/Wehner (wie Anm. 29), S. 74.

[43] Schwarz (wie Anm. 37), S. 662.

[44] Durth (wie Anm. 27), S. 66 f.

[45] Ebda., S. 54 und 56.

[46] Abbildung in Jan Lubitz: Architektenporträt. In: http://www.architekten-portrait.de/konstanty_gutschow/, 2002 [15.04.2011]
[47] Durth (wie Anm. 27), S. 119.
[48] Ebda., S. 114 f. sowie S. 101, Gutschows Beitrag zur Ausstellung „Planten un Blomen“ in Hamburg.
[49] Dies änderte sich mit dem Aufstieg Albert Speers, siehe Durth (wie Anm. 27), S. 121.
[50] Ebda., S. 171.
[51] Ebda., S. 174.
[52] Ebda., S. 174 f.
[53] Ebda., S. 190: „Eine Großstadt ist ein empfindlicher baulicher Organismus …“.
[54] Ebda., S. 229 f.
[55] Ebda., S. 252.
[56] Zu Gutschows Rolle als Preisrichter für die Aufbauplanung und Architekt des Krankenhauses auf Helgoland: Ulrich Höhns: Eine Insel im Aufbau – Helgoland 1952–62, hrsg. von der Stiftung Nordseemuseum Helgoland und dem Verein der Architekten und Ingenieure des Kreises Pinneberg, Otterndorf/Helgoland 1990 (Brosch.), S. 58, Randnotiz 70.
[57] Siehe hierzu: Schütz/Gruber (wie Anm. 7), S. 134 f.

Abbildungsnachweis: Friedhelm Schneider (LfD): 1, 5–12; Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum (Matthias Baxmann): 18; Akten der Autobahnmeisterei Bad Oldesloe (Herr Becker): 15, 16; Bonatz/Wehner: Arbeitshefte zur Reichsautobahn, Bd. 1: 2–4, 13, 14; Schwarz: Tankstellen. In: Die Straße 6 (1939), Nr. 23/24: 17.