Von Schönheit wird nie gesprochen... : Alwin Seifert : Vorreiter der landschaftlichen Einbindung von Strassenbauten

Autor(en): **Zschokke, Walter**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **87 (2000)**

Heft 1/2: **Territoriale Eingriffe**

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-65080

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Walter Zschokke

Alwin Seifert: Vorreiter der landschaftlichen Einbindung von Strassenbauten

Von Schönheit wird nie gesprochen...

Seit dem Aufkommen des Automobils war es nur eine Frage der Zeit und des politischen Willens, wann ein autogerechtes Verkehrsnetz erstellt wird. Die ersten Autobahnen Europas werden in Hitlers Deutschland gebaut. Das Gestaltungskonzept sieht nicht etwa eine alle Landesteile durchdringende Formgebung vor, sondern sucht die Aufhebung des Gegensatzes zwischen technischem Fortschritt und Natur durch Integration der Strasse in die Landschaft. Es zeigt sich, dass diese Grundsätze problemlos von der Ideologie des Nationalsozialismus überformt und verwertet oder aber, ohne einem solchen Missbrauch zu erliegen, dem Bau der Sustenstrasse zu Grunde gelegt werden können.

«Es muss uns auf solchem Wege gelingen, die Kluft wieder zu schliessen, die ein Jahrhundert der Verirrung zwischen Natur und Technik aufgerissen hat. Es muss gelingen, die siebentausend Kilometer Kraftfahrbahnen, das gewaltigste Werk, das die Technik je in so kurzem Zeitraum geschaffen hat, in einen Rahmen ganz echter deutscher Landschaft zu betten.»[1] Die Automobilisierung war in jener Zeit sprunghaft angestiegen (siehe Tabelle). Kamen 1927 in Deutschland 196 Einwohner auf einen Kraftwagen, waren es zehn Jahre später nur noch 46 Einwohner. Der Bau von 7000 Kilometer Reichsautobahnen, der nach Adolf Hitlers Grundsatzentscheid kurz nach der Machtübernahme unter der Leitung des Bauingenieurs Fritz Todt (1891–1942) energisch vorangetrieben wurde, brachte, während in den USA bereits «Parkways» gebaut wurden, das Problem der landschaftlichen Eingliederung der «Nur-Auto-Strassen» auch in Europa auf.

Im Frühjahr 1933 hatte sich der Münchner Architekt und Landschaftsgestalter Alwin Seifert (1890–1972) bei Todt brieflich gemeldet, um seine Ansichten zum bevorstehenden Autobahnbau im Deutschen Reich an oberster Stelle kundzutun. Todt antwortete umgehend und verwendete in seinem Schreiben den Begriff «Parkstrasse».[2] Die beiden Fachleute kamen rasch ins Gespräch, und in der Folge wurde Seifert Todts persönlicher Berater in Fragen Landschaftsgestaltung im gesamten Strassenbau, insbesondere bei der Planung der Reichsautobahnen. Alwin Seifert, Sohn eines Baumeisters, hatte nach dem Abitur eine Maurerlehre absolviert und danach an der Technischen Hochschule in München, wo Friedrich von Thiersch und Theodor Fischer lehrten, Architektur studiert. Nach dem Ersten Weltkrieg bildete er sich in Gartengestaltung weiter und arbeitete als freier Architekt und Gartenarchitekt in München. Zu Beginn der Dreissigerjahre war er Dozent für Gartengestaltung an der dortigen Technischen Hochschule. Den ausführenden Fachleuten der Autobahn und den neu berufenen «Landschaftsanwälten» vermittelte er seine Prinzipien in Schulungen und zahlreichen Vorträgen sowie in Aufsätzen; unter anderem in der Zeitschrift «Die Strasse», dem von Todt gegründeten Fachorgan der deutschen Strassenbauer. Er hielt seine Vorträge aber auch in Österreich und in der Schweiz, wo er bei den Sektionen des Heimatschutzes gern gehört wurde. Nachdem bei Kriegsbeginn 1939 der Reichsautobahnbau eingestellt worden war, wandte sich Seifert dem alpinen Strassenbau zu.

Einwohner pro Automobil

	1927	1937
USA	5,3	4,5
Frankreich	44	19
Grossbritannien	43	21
Schweiz	75	46
Deutsches Reich	196	47
Österreich	316	134

Quelle: Georg Rigele, Die Wiener Höhenstrasse, Wien 1993, S. 52

Naturkenntnis und Landschaftsgespür zur Sprache gebracht

Eine erste Zusammenfassung seiner gestalterischen Prinzipien für den Reichsautobahnbau publizierte Seifert im Herbst 1934. Es ist ratsam, seine Texte ganz zu lesen, einerseits, um seinen konzeptionellen Gedanken gerecht zu werden, andererseits aber auch, um seinen Umgang mit der Macht und deren Exponenten beurteilen zu können. Das Zeitspezifische klingt in seiner Diktion an, und da und dort ist eine angeblich kalkulierte Verbeugung vor den neuen Machthabern auszumachen. Der bodenständige Bayer Seifert, der sich in der Tradition des freien Bauern versteht, versucht vor allem, seine eigene Sicht

Strasse an der Nordseeküste

der Dinge durchzusetzen. Sie ist geprägt von einer eingehenden Kenntnis der Natur und einem feinen Gespür für die Landschaft, für die er sich eine eigene Sprache erarbeitet hat. Grundlage dazu bilden unter anderem die Erfahrungen seiner Wanderjahre vor dem Ersten Weltkrieg. Sein starker Bezug zum Bodenständigen ergibt im Gesamtzusammenhang ein Konzept, das die regionale Eigenheit vor das überregionale Werk stellt. Die Grenze zwischen Technik und Natur verläuft für ihn unmittelbar am Fahrbahnrand. Der Technik gehört, in gleichsam dienender Funktion, der Bereich von Randstein zu Randstein, darüber hinaus soll sie nicht in Erscheinung treten. Auf der angeglichenen Topografie will er die landschaftstypische Pflanzenwelt in landschaftsökologisch adäquater Mischung wieder eingepflanzt und angesät wissen. Die Betonung der regionalen Eigenheit und Identität bildet aus seiner Sicht den richtigen Rahmen für das nationale Bauwerk.

Zusammen mit seinem Konzept einer harmonischen Eingliederung der Reichsautobahn in die Landschaft verkörpern seine Gestaltungsprinzipien auch eine Umsetzung der nationalsozialistischen Ideologie von der «Versöhnung von Natur und Technik» oder können als solche vereinnahmt werden.[3]

Gestaltungsprinzipien in Originalzitaten

Die folgende Auswahl von Zitaten aus dem Aufsatz «Natur und Technik im deutschen Strassenbau», 1934 in der Zeitschrift «Die Strasse» publiziert, soll Seiferts Konzept für technische Eingriffe in die Landschaft vorstellen und zugleich – im Originalton – seine Haltung illustrieren:

«Solange die Bindung an das Überlieferte anhält, behält jede Landschaft das ihr und nur ihr eigene Gesicht, sind Wege und Strassen, Kanäle und Brücken, Fabriken, Bürgerhäuser und Bauernhöfe harmonische Züge dieses Gesichts, sind Strassen und Landschaft eines und ist eine die Steigerung der anderen. Denn an nichts ist Gefüge und Schwingung, Fruchtbarkeit oder Kargheit eines Landstrichs, ist Seelenhaltung und Stammesart seiner Bewohner besser abzulesen und vom Auge eindringlicher abzutasten als an ihren alten Strassen. Bauernstolz und landesherrliche Macht, Querköpfigkeit und Gemeinsinn, Sinn für Ordnung und billigen Vorteil wie für malerisches Leben und Lebenlassen, Weltsinn und kirchliche Gläubigkeit – all das spiegelt die Strasse aufs getreueste wider. Und darin liegt ihre Schönheit, die uns heute noch ergreift. Diese Strassen sind schön, nicht weil sie geschmückt sind; an Schmuck haben ihre Erbauer nicht gedacht, und was uns als Romantik erscheint, legen wir erst geschmäcklerisch hinein. Was an den alten Strassen gebaut und gepflanzt wurde, das geschah aus Notwendigkeit und Zweckmässigkeit. Die Strassen sind schön, weil sie für ihre Zeit technisch vollkommen sind, weil an ihnen technische Notwendigkeit, technisches Können und künstlerisches Fühlen mit Geist und Gesetz der Landschaft zu restlosem Einklang vereinigt sind, zu einer Harmonie, wie sie dem Vogel oder dem gesunden Baum eigen ist.

Dies alles ändert sich, sobald auch im Bauingenieurwesen die so ganz diesseitigen Mächte des 19. Jahrhun-

1 Die Strasse, 1934; zitiert nach: Alwin Seifert, Im Zeitalter des Lebendigen. Planegg vor München 1943, S. 23
2 zitiert nach: Alwin Seifert, Ein Leben für die Landschaft, Düsseldorf–Köln 1962, S. 38
3 Thomas Zeller: Ganz Deutschland (s)ein Garten. Ideologie und Praxis des Prinzips der bodenständigen Bepflanzung beim Bau der Reichsautobahn. In: Christoph Valentien (Hrsg.), Kontinuität oder Brüche?; Schriftenreihe Bd. 2, Lehrstuhl für Landschaftsarchitektur und Entwerfen der Technischen Universität München, 1996, S. 10–12
Eduard Schütz und Eckhard Gruber: Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der «Strasse des Führers» 1933–1941. Berlin 1996

derts ihre Herrschaft antreten. Eine Entwicklung, die um 1500 begann, kommt nun zu raschem Ablauf. Endgültig siegt der nüchterne Verstand über warmherzigen Glauben, das Hirn über das Herz.»

...

«Nicht mehr draussen in der Natur sucht der Techniker die Linien seiner Bahnen, Strassen und Kanäle, sondern daheim auf dem Reissbrett; und wenn er den Entwurf überträgt in die Landschaft, so ist das Erste, was er tut, dies: die Landschaft dem Reissbrett gleichmachen, Baum und Busch und Feldrain beseitigen, jede Gliederung des Bodens nivellieren und an die Stelle der in jahrhundertelanger Entwicklung gewachsenen lebendigen Form die tote mathematische Linie und Fläche setzen.»

...

«Es darf auch die grösste Strasse von heute und morgen die Einheit einer Landschaft nicht zerreissen, sie darf nicht ein Fremdkörper in ihr sein, sie muss harmonisch in sie eingegliedert werden. Drei Mittel stehen uns dafür zur Verfügung: die rechte Linienführung, der richtige Querschnitt und die landschaftsgemässe Bepflanzung.

Es entsprach der nur-technischen Auffassung vom Wesen neuzeitlicher Verkehrswege des letzten Jahrzehnts, dass die ersten Kraftfahrbahnen mit langen Geraden und mit Kurven von möglichst einheitlichen grossen Halbmessern geplant wurden. (...) Schon der erste Versuch, diese Strassen naturnäher zu machen, sie den Landschaftsformen einzufügen, mit der Länge der Geraden zu Gunsten der Krümmungen je nach der Bodengestaltung jedes Landschaftsraums soweit herunterzugehen, als es die Geschwindigkeiten erlauben, für welche die Strassen gebaut werden, hat gezeigt, dass das Naturnähere immer das technisch Vollkommenere und, auf die Dauer gesehen, auch das einzig Wirtschaftliche ist. Denn je mehr ein Verkehrsweg sich einschmiegt in die gegebenen Bodenformen, umso geringer werden die technischen Eingriffe in sie, um so seichter die Einschnitte, umso niedriger die Dämme, umso geringer die Erdbewegungen, umso billiger also die Strasse.»

...

(Der Fahrer) «erlebt die Landschaft mit, er hat teil an ihrem Rhythmus, wenn er ihre Schwingungen ausfährt.»

...

«Alles Willkürliche ist auch falsch. Ort und Mass der Krümmung muss aus der Natur abgeleitet sein, damit das Gebaute einen Geistes ist mit dem Gewachsenen. Nicht eine geschlängelte Strasse ist richtig, sondern eine mit der Landschaft schwingende. Und diese Schwingung ist anders in Holstein als in Hessen, anders in Thüringen als in Württemberg.»

...

«Bisher war der allgemein gültige Querschnitt jeder Strasse das Trapez des eigentlichen Strassenkörpers mit beiderseits anschliessenden Gräben. Die Böschungsflächen waren mathematisch genaue Ebenen oder Kegelflächen; die möglichst exakte Schnittkurve dieser Flächen mit den natürlichen Geländeformen war die Begrenzung des Strassenraums.»

...

«Für uns ist heute Mathematik nur die eigentliche Fahrfläche von Aussenkante zu Aussenkante des Dammes. Alle Böschungen sind Mittler, sie haben die Aufgabe, eine harmonische Verbindung des gebauten Fahrbahnkörpers mit der gewachsenen Landschaft herzustellen. Nicht mehr durchgeschnitten werden die Geländewellen, sondern in neuer Formung an den Böschungen zu Ende geführt.»

...

«Und wie in Formen und Schwingungen jeder Raum etwas Besonderes ist, so ist noch viel enger die Bewachsung mit Baum und Busch nach Art, Kraft und Vergesellschaftung abgestimmt auf Boden und Klima jedes kleinsten Gebietes. Dieses Typische jeder Landschaft herauszuarbeiten ist oberstes Gesetz alles Gestaltungswillens in der Bepflanzung der neuen Strassen. Der Landschaftsanwalt, dem diese Aufgabe übertragen ist, muss alle eigene Absicht als Willkür ausschalten und demselben Gesetz sich einfügen, das in vieltausendjährigem Wachsen das Gesicht der Landschaft geschaffen hat. Nichts Fremdes darf er hereinnehmen, aber nichts Bodenständiges darf fehlen. So wachsen an den Böschungen wieder Schlehen, Weissdorn, Wildrosen und wolliger Schneeball als wildes Feldgehölz, über das einst Eichen ihre Kronen breiten werden, es wird Ginster zu hunderttausenden gesät auf sauren Sandböden. Bergahorn und Sommerlinde werden gepflanzt in den Hochlagen der Mittelgebirge, Speierling und Nussbaum im milden Weinklima. Fichten in kühlen Berglagen des deutschen Südostens, Kiefern und Sandbirken im trockenen Osten. Apfel- und Mostbirnbäume dort, wo Feldobstbau heimisch ist, Moorbirken in den Niederungen Nordwestdeutschlands. Wiederherstellung des ursprünglichen Reichtums und der einstigen Mannigfaltigkeit ist das biologische Ziel, Schaffung immer wechselnder Räume, durch die sich der Fahrer bewegt, das Künstlerische. Alle Hilfswissenschaften werden herangezogen, um diese Aufgabe so vollkommen als möglich lösen zu können. Von Schönheit wird nie gesprochen, nur von technischer und biologischer Notwendigkeit.»[4]

Der Teufel nimmt immer die ganze Hand...

Der Architekt Alwin Seifert erweist sich als versierter Landschaftsökologe mit wertkonservativer Grundhaltung. Es wäre ein Fehler, ihn vorschnell des «Ökofaschismus» avant la lettre zu bezichtigen; denn dafür ist er zu differenziert in seinen Ausführungen. Seine vielschichtigen botanischen und kulturgeschichtlichen Kenntnisse sind zu umfangreich, als dass er wider besseren Wissens in platte Schlagworttiraden abgleiten würde. Vielmehr bezeugen sie Seiferts Nähe zur damals jungen Ökologie und Pflanzensoziologie. Dabei geraten seine Äusserungen aber immer wieder in gefährliche Nähe zu einem «floristischen Nationalismus» und fügen sich problemlos in die Rhetorik der NS-Ideologie ein (beziehungsweise lassen sich einfügen).[5]

Wie weit sich Seifert einlässt mit den Nationalsozialisten, die er, wie er in seiner 1962 erschienenen Autobiografie schreibt, schon früh durchschaut hat, ist heute nicht einfach zu beurteilen. Er war wahrscheinlich zu eigensinnig, um sich wirklich anzupassen. Es ist daher zu hoffen, dass vor allem er sich der Doppeldeutigkeit seines 1934 niedergeschriebenen Satzes bewusst war: «Alle Technik kommt erst als wärmendes Licht, als Helferin in schwerem Dasein. Aber es ist ihr Gesetz, zu verzehrendem Feuer, zur Hölle zu werden, mit ihren Gaben den Beschenkten zu ver-

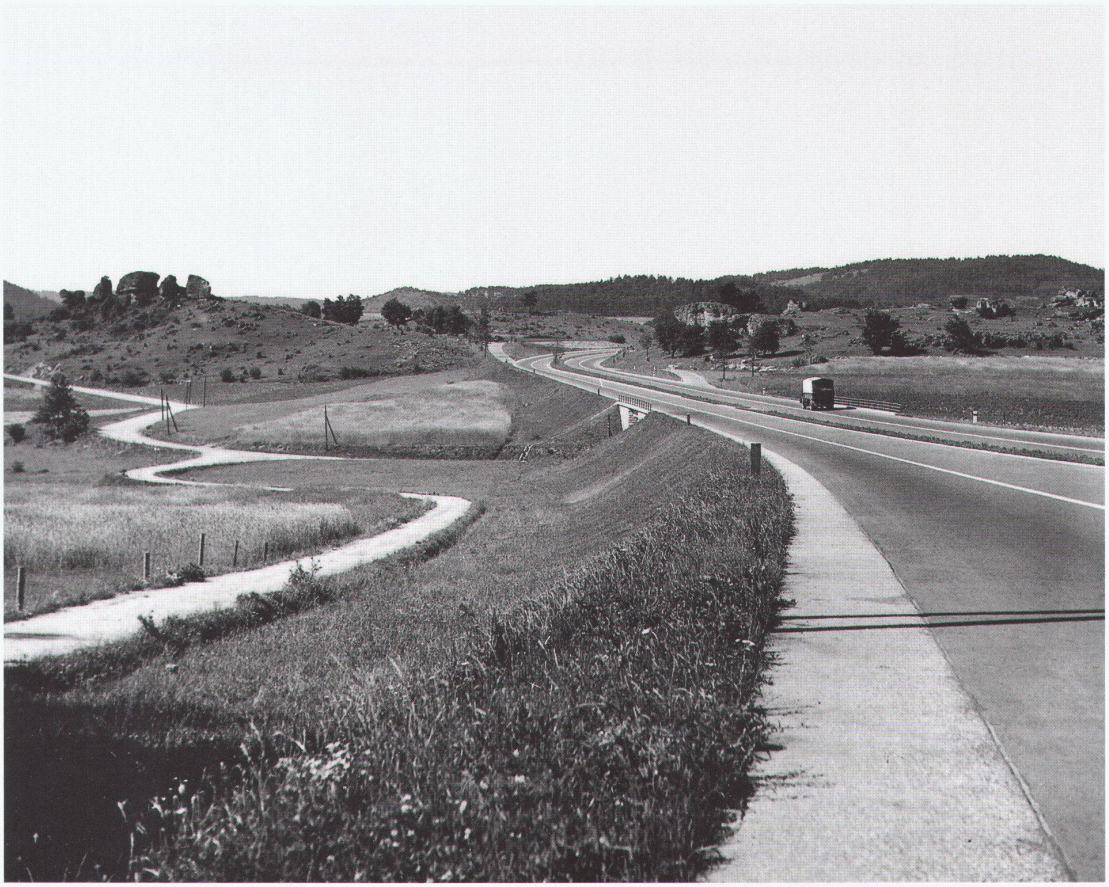
4 Natur und Technik im deutschen Strassenbau. In: «Die Strasse», 1934; zitiert nach: Alwin Seifert, Im Zeitalter des Lebendigen. Planegg vor München 1943, S. 14–23
5 Zeller, op. zit. S. 27

Reichsautobahn München–Salzburg

Reichsautobahn Frankfurt–Köln
«im Buchenwald des Taunus
mit schönem Bestand auf dem
verbreiterten Mittelstreifen»

Reichsautobahn im fränkischen Jura: «Die schwingende Strasse»

«Heuernte auf dem Seitenstreifen der Autobahn»



nichten, wenn er nicht wachsam ist. Man gibt dem Teufel den kleinen Finger; er nimmt immer die ganze Hand. Man mag ihm zwei und drei Finger geben, ja auch die ganze Hand, wenn man nur weiss, mit wem man es zu tun hat.»[6] Neuere Forschungsarbeiten, die sich in den Nachlass Alwin Seiferts vertiefen (am Lehrstuhl für Landschaftsarchitektur und Entwerfen der Technischen Universität München-Weihenstephan), könnten helfen zu beurteilen, ob jene Sätze, die mehrdeutig sind, auch so gemeint waren; nämlich, dass Seifert Aussagen zwischen die Zeilen gepackt hat, die eine kritische Distanz zum Naziregime wahren, obschon er für die «schillernde Figur» Fritz Todt, der seit 1923 der NSDAP angehörte, als Berater tätig war.[7]

Und in der Schweiz die Sustenpassstrasse

Die technischen und landschaftsgestalterischen Entwicklungen im Deutschen Reich wurden zu Beginn der Dreissigerjahre in der deutschen Schweiz von den Fachleuten positiv zur Kenntnis genommen. In dieser Zeit kam es jedoch nur zu einer einzigen Neuplanung, die von 1938 bis 1946 auch ausgeführt wurde, die Alpenstrasse über den Susten, zwischen Innertkirchen im Aaretal und Wassen im Reusstal.[8] Der erfahrene Schweizer Bauingenieur Rudolf Walther (1880–1970), der als Berner Kreisingenieur die generelle Linienführung westlich der Passhöhe plante und den Bau der Sustenpassstrasse überwachte, deren Detailprojekt und Ausführung auf der Berner Seite vom jungen Bauingenieur Eugen Nil bearbeitet wurde, hatte keine Berührungsängste; er zitierte Alwin Seifert auch noch 1946 in Vorträgen im Zuge der Eröffnung dieses schweizerischen Nationalwerks, weil er Seiferts Ausführungen in der Sache für richtig hielt. Insbesondere auf der Berner Seite entsprechen Linienführung und Gestaltung dessen Gestaltungsprinzipien. Vergleiche mit Überlegungen des österreichischen Ingenieurs Franz Wallack zur Gestaltung der Strasse über den Grossglockner, die 1935 fertig gestellt wurde, oder mit der Wiener Höhenstrasse von Erich Leischner aus derselben Zeit, zeigen ausserdem, dass der Wunsch nach Eingliederung der Strassenbauten in die Landschaft kein deutsches, sondern zumindest ein mitteleuropäisches Phänomen war, das von den Nationalsozialisten wie alles, was ihnen zupass kam, propagandistisch ausgenützt wurde. W.Z.

6 a.a.O. S. 11

7 Erste Erkenntnisse dürften sich in einer nicht publizierten Magisterarbeit finden: Thomas Zeller: Landschaftsschutz im «Dritten Reich»: Konzepte und Spielräume am Beispiel der landschaftlichen Eingliederung der Reichsautobahnen. Magisterarbeit an der Ludwig-Maximilians-Universität München, 1994

8 Walter Zschokke: Die Strasse in der vergessenen Landschaft. Der Sustenpass. Zürich 1997

Fotos: Alwin Seifert. Nachlass Alwin Seifert am Lehrstuhl für Landschaftsarchitektur und Entwerfen, Technische Universität München-Weihenstephan