

Hans-Liudger Dienel,
Hans-Ulrich Schiedt (Hg.)

Die moderne Straße

Planung, Bau und Verkehr vom
18. bis zum 20. Jahrhundert

Deutsches Museum
Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung

campus

Inhalt

Einleitung in die Geschichte der modernen Straße
Hans-Liudger Dienel und Hans-Ulrich Schiedt

Fronarbeiten zur Finanzierung von Infrastruktur: Der Ausbau des Straßennetzes im Kurtrierer Raum,
1716-1841
Nicole K. Longen

Der Beitrag des Chausseebaus zum Modernisierungsprozess in Preußen
Uwe Müller

Decentering highways: European national road network planning from a transnational perspective
Gijs Mom

Rheinische Basaltindustrie und der Straßenbau in Deutschland
Jan Ludwig

Frankfurts Idee von der "Stadt der Straßen" und ihre Wirkung auf die Konzeption des Autobahnnetzes
im Rhein-Main-Taunus-Gebiet: Ein unbekanntes Kapitel der deutschen Autobahngeschichte
Reiner Ruppmann

Maut als Mittel der Straßenfinanzierung zwischen öffentlichen und privaten Interessen, 1908 2008
Michael Hascher

Vorausseilende Angebotsplanung und Raumerschließung: Die Vor- und Frühgeschichte der
österreichischen Autobahnen im internationalen Kontext
Bernd Kreuzer

Die Schaffung eines tschechoslowakischen Straßennetzes in gesamtverkehrspolitischer Betrachtung
1918-1939
Jan Oliva

"Routen zum Fortschritt und zur Zivilisation": Der Aufbau des mexikanischen Fernstraßennetzes (1925-1940)
Michael Wagner

"Subjektive Überbleibsel einer intuitiven Planungspraxis": Fernstraßenplanung zwischen Bund und Ländern (1967-1974)
Alexander Gall

Der automobile Blick: Berg- und Alpenstraßen und die Herstellung von Landschaft in Deutschland und den USA im 20. Jahrhundert
Thomas Zeller

Fahrbahn, Maschine und Labor: Medienwissenschaftliche Überlegungen zur Materialität der Straße
Benjamin Steininger

Die Entwicklung der Speditionen in Deutschland 1880 bis 1938: Von der Eisenbahnlogistik zur Lastkraftwagenlogistik
Richard Vahrenkamp

The City as a Terminal: Der technisch-organisatorische Wandel der Logistik und seine Bedeutung für die Städte
Markus Hesse

Familienunternehmen in der deutschen Logistikbranche
Paul Erker

Autorinnen und Autoren

Einleitung in die Geschichte der modernen Straße

Hans-Liudger Dienel und Hans-Ulrich Schiedt

Straßen sind zentrale Infrastrukturen des Landverkehrs. Sie sind gewordenes oder gebautes materielles Substrat, sie sind Komplexe von rechtlichen Bestimmungen sowie von kulturellen Mustern der Erhaltung und Benutzung, und sie sind Träger des vielgestaltigen Gütertransports und Personenverkehrs. Straßen sind von besonderer, oft epochenübergreifender Persistenz und gleichzeitig Träger eines Geschehens von großer Dynamik. Im Gegensatz zur tatsächlichen Bedeutung für Wirtschaft und Gesellschaft waren Straßen lange Zeit ein vernachlässigtes Thema in der Kultur-, Wirtschafts-, Technik- und Sozialgeschichte, aber auch in der Verkehrsgeschichte selbst, die sich vorwiegend mit der Geschichte der Verkehrsmittel, nicht aber mit der der Infrastrukturen beschäftigt hat.

Dies hat sich in den letzten Jahren geändert. Indikator für die insgesamt gestiegene Aufmerksamkeit ist die Vorlage einer Reihe von populären Büchern zur Straßengeschichte. Zu diesen populären Darstellungen gehören etwa die Straßengeschichte des Sozialhistorikers Joe Morans als epochenübergreifender Längsschnitt von den Römerstraßen bis zu aktuellen Fragen der Straßenbenutzungsgebühren sowie Ted Conovers "The Routes of Man". In der Verkehrsgeschichte gehören populäre Darstellungen zur Geschichte einzelner Verkehrsmittel seit Jahrzehnten zu den am besten verkauften historischen Produkten. Dieser Trend ist nun auch in der Straßengeschichte angekommen und fördert zudem die wissenschaftliche Beschäftigung mit dem Thema.

Die in diesem Sammelband publizierten Beiträge konzentrieren sich auf die Geschichte der modernen Straße. Damit bezeichnen wir den Straßenbau und den Straßenverkehr seit dem 18. Jahrhundert. Sie gehen auf zwei Fachtagungen des Arbeitskreises für Verkehrsgeschichte der Gesellschaft für Unternehmensgeschichte (GUG) der Jahre 2005 und 2006 zurück, der inzwischen bei der Gesellschaft für Technikgeschichte (www.gtg.tu-berlin.de) angesiedelt ist. Themen waren die "Unternehmensgeschichte der Spedition" (2005) und die "Geschichte der Straße. Bau, Nutzung, Raumerschließung von Fernstraßen" (2006). Deutschland war in beiden Veranstaltungen der regionale Schwerpunkt. Jedoch erweisen die häufigen Blicke über die Grenzen die besondere Ergiebigkeit des internationalen Vergleichs.

Wir möchten den beiden gastgebenden Unternehmen, insbesondere Frau Rebekka Rhode und Herrn Dr. Andreas Froschmayer von der Dachser GmbH sowie Herrn Dr. Thomas Birtel von der STRABAG AG, herzlich für ihre damalige Förderung der verkehrshistorischen Arbeit danken. Gleichzeitig danken wir der Gesellschaft für Unternehmensgeschichte und insbesondere ihrer Geschäftsführerin, Dr. Andrea Schneider, für die engagierte und professionelle Begleitung und Unterstützung der beiden Workshops des Arbeitskreises. Schließlich danken wir den Teilnehmer/innen der beiden Workshops für die engagierte und anregende Diskussion.

Straßengeschichte als historiografisches Problem

Die Geschichte der modernen Straße ist Infrastrukturgeschichte, Verkehrsgeschichte, politische Geschichte, Sozial- und Kulturgeschichte. Im Vergleich zur Geschichte der Verkehrsmittel blieb die Geschichte der Verkehrsinfrastrukturen lange unterbelichtet. Gut untersucht ist in Deutschland nur die Frühzeit des Chausseebaus und die Frühzeit der Autobahnen. Für die Nachkriegszeit sieht es allerdings schon schlechter aus. Von der insgesamt steigenden Aufmerksamkeit profitiert auch die Geschichte der mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Straße, denen sich kürzlich der Konstanzer Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte zugewandt hat. In Frankreich hat Georges Reverdy schon vor zwölf Jahren eine breite Geschichte des mittelalterlichen Straßenbaus vorgelegt und kürzlich bis in die Gegenwart fortgeführt.

Die Straßengeschichte selbst ist in Deutschland institutionell nur wenig verankert. Es gibt keine wissenschaftliche deutsche Zeitschrift, keine Lehrstühle oder Studiengänge. Es gibt einzig die verkehrshistorischen Museen, die zu den bestbesuchten Museen zählen. Allerdings beschäftigen sich auch diese objekt- und technikbezogen vor allem mit Verkehrsmitteln, etwa Lokomotiven, Schiffen, Autos, Straßenbahnen und Kutschen, und nur wenig mit Straßen. In den meisten Museen ist zudem ein moderner, sozial- und kulturhistorischer Zugang zur Verkehrs- und Straßengeschichte noch selten anzutreffen. Das Deutsche Museum in München hat seit einigen Jahren seine verkehrshistorischen Sammlungen umgebaut und seit 2006 Ausstellungen zum "Stadtverkehr" und "Freizeitverkehr" eröffnet. Das Berliner Deutsche Technikmuseum, das frühere Museum für Verkehr und Technik, präsentiert schon seit 15 Jahren Sonderausstellungen zum Verkehr, etwa die Ausstellungen "Taxi, Taxi" und "Neustart Mobilität", wartet aber noch auf eine Dauerausstellung zum Thema. Und auch das Verkehrshaus der Schweiz ist mit seiner neuen Straßenhalle kürzlich zu neuen Ufern aufgebrochen.