Der Weg und die Straße

©Naturwissenschaftl. Landesverein Download unter www.biologiezentrum.at

Auszüge aus philosophischen Betrachtungen von O. F. BOLLNOW*

1. *Die Erschließung des Raums*

Wenn der Mensch sein Haus verläßt, dann kann er sich nämlich nicht beliebig im Gelände bewegen, sondern ist an bestimmte vorgezeichnete Möglichkeiten gebunden. Das Gelände bietet als solches ein Hindernis für die Fortbewegung im Raum, und der Mensch muß sehen, wie er am vorteilhaftesten in ihm vorankommt. In unsern Lebensverhältnissen sind die Fälle sehr selten, wo er sich in einem unberührten Gelände seinen Weg erst suchen muß. Das ist im Hochgebirge oder im Urwald der Fall, wo er ohne gebahnten Weg und unter äußersten Schwierigkeiten und nur sehr langsam vorwärts kommt. Sonst aber findet er in der Landschaft schon bestimmte vorgezeichnete Wege vor, und er bewegt sich auf diesen Wegen und nicht etwa im freien Gelände fort, weil er auf ihnen sein Ziel sehr viel leichter, ja größtenteils nur auf ihnen erreichen kann, ganz davon abgesehen, daß er in der modernen Kulturlandschaft schon durch die bestehenden Besitzverhältnisse auf diese Wege angewiesen ist und nicht einmal, selbst wenn er wollte, von ihnen abweichen darf, ohne mit den Rechtsansprüchen der Landbesitzer in Konflikt zu kommen.

Die öffentlichen Straßen, das Wort zunächst in einem ganz allgemeinen Sinn genommen, erweisen sich also als das Mittel, mit dessen Hilfe der Mensch sich im Gelände fortbewegt. Diese Straßen können ihrerseits noch sehr verschiedener Art sein, als schmaler Fußpfad, als Fahrweg, der sich in ausgefahrenen Wagengeleisen durch die Felder bewegt, als ausgesprochene Landstraße oder Chaussee, als moderne Autobahn. Auch Steg und Brücke gehören in diesen Zusammenhang, weil sie den Übergang über bestimmte Hindernisse, die Flüsse und Bäche, bedeuten. Andere Möglichkeiten des die Entfernungen überbrückenden Verkehrs sind die Eisenbahnlinien, an denen vielleicht noch stärker die Bindung an bestimmte, vorgezeichnete Routen sichtbar wird. Von den Wasserstraßen können wir vielleicht vorläufig noch absehen, von den Flüssen, Kanälen und Meeren, und ebenso von den modernen Luftverkehrswegen. Ich gehe auf diese Unterschiede nicht weiter ein und spreche allgemein von Wegen. Überall ist es so, daß es bestimmte Wege auf der Erde gibt, die den Verkehr auf der Erdoberfläche an sich ziehen und in bestimmten Bahnen kanalisieren.

Der Weg gewinnt damit eine besondere Funktion für die Erschließung des Außenraums. „Der Weg erschließt den Raum", sagt Linschoten in seiner ausgezeichneten, leider bisher nur als erste Hälfte erschienenen Arbeit „Die Straße und die unendliche Ferne". Er beruft sich dabei zugleich auf die Arbeit Dardels „L'homme et la terre", der entsprechend formuliert: „Die wirkliche oder mögliche Bewegung, die im Weg impliziert ist, wirkt sich als eine ‚Eröffnung' des Raumes aus"

2. *Die Entstehung der Wege*

Auch in der menschlichen Welt beobachten wir, wie sich neue Wege bilden, wo sich, beispielsweise bei einem Neubau, neue Verkehrsbedürfnisse herausgebildet haben. Kaum ist an einer neuen Stelle ein Neubau begonnen, so brauchen nur wenige Tage zu vergehen, bis sich ganz bestimmte Pfade bilden, an denen das Gras niedergetreten ist, und die Handwerker beschränken sich bald auf diese eingespielten Wege und vermeiden die dazwischen befindlichen Grasflächen. Es ist so gewissermaßen ein Adernsystem, in dem sich die täglichen notwendigen Gänge vollziehen und an dem man das Strukturgefüge der Arbeitsfunktionen ablesen kann.

O. F. Bollnow, Mensch und Raum, Verlag Kohlhammer, Stuttgart 1963

Und so ist die ganze Welt, soweit sie von Menschen bewohnt ist, von einem System solcher Verkehrsbeziehungen, von einem Wege- und Straßennetz durchzogen. In seiner ursprünglichsten Form ist es vielleicht an den zahlreichen Abkürzungswegen eines Waldes zu erkennen. Solche Wege werden nicht vorsätzlich angelegt. Sie bilden sich, indem sie begangen werden. Wo ein Einzelner ein einzelnes Mal geht, bildet sich vielleicht noch kein Weg. Aber wenn sich der Einzelne in einem noch ungebahnten Gelände bewegt, da kommt er doch in der Regel von einem häufiger wiederkehrenden Ausgangspunkt, seinem Haus oder seinem Dorf, und er geht wieder zu einem typisch wiederkehrenden Ziel, einem andern Dorf oder der Stätte seiner Arbeit. Und wo der eine mehr oder weniger unbewußt den bequemsten Weg gegangen ist, da folgen ihm dann die andern nach, aber korrigieren zugleich die Ungeschicklichkeiten, die der erste vielleicht noch gemacht hat, und schaffen so den günstigsten Weg. So sind bald bevorzugte Verbindungslinien da.

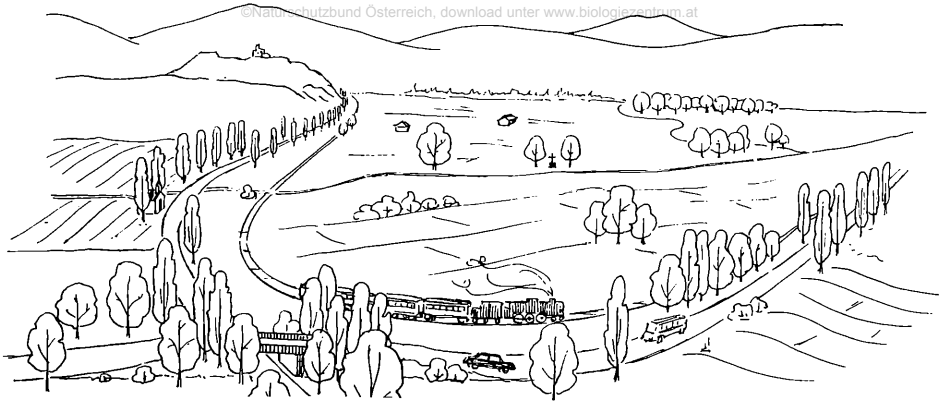
3. Der Bau der Straßen

Der einmal geschaffene Weg zieht bald den Verkehr an sich und leitet ihn in ein vorgegebenes Bett. Mit wachsendem Verkehr aber nehmen auch die Ansprüche an den Weg zu. Er genügt bald nicht mehr so, wie er sich im Gehen (oder Fahren) bildet, sondern fordert einen kunstmäßigen Ausbau. Der Weg wird zur Straße, wobei die Formen des Ausbaus je nach dem Stand der Technik wechseln. Dabei löst sich die Straße in zunehmendem Maß von der ursprünglich engen Bindung an das Gelände, sie greift willkürlich in die Landschaft ein und unterwirft sie dem menschlichen Gestaltungswillen. Auch hierdurch erweist sich der Mensch als Beherrscher der Natur. Ebenso ursprünglich wie er Häuserbauer ist, ist er auch Straßenbauer. Und darin liegt ein wesentlicher Unterschied zum Tier: Auch das Tier hat, wie wir sagen, seine Wechsel, aber erst der Mensch baut planmäßig seine Straßen.

Die großen Lehrmeister im Straßenbau waren die Römer. Die Römerstraßen sind durch die Jahrhunderte hindurch auch nördlich der Alpen die Grundlage des Straßensystems gewesen. Aber gerade bei den Römern erkennt man einen Zug, der untrennbar mit dem systematischen Straßenbau zusammenhängt: Landwege können sich von selbst bilden, große und gepflasterte Straßen zu bauen ist dagegen eine so große Arbeit, daß sie nur von einer umfassenden staatlichen Organisation geleistet werden kann. Und so verstehen wir den Zusammenhang des römischen Straßensystems mit dem römischen Imperium. Es ist ein machtvolles Herrschaftssystem, das diese Straßen hervorbringt. Sie sind zunächst einmal Militärstraßen, um die Truppen in den unterworfenen Gebieten schnell von einem Punkt zum andern werfen zu können. So faßt Linschoten zusammen: „Europa . lernte im militanten, administrativen und fortschrittlichen Rom gehen – und marschieren. Die Straßen dienten der Befestigung, Erhaltung und Ausbreitung des Imperiums; von Rom ausstrahlend brachten sie Ordnung und Struktur, sorgten sie für eine schnelle, sichere und ökonomische Verwaltung. Sie bilden den Stramin des überall in der Gewalt der Legionen stehenden Reiches; sie sind die Kanäle der römischen Herrschaft."

Wir erkennen an diesem Beispiel den inneren Zusammenhang zwischen einem planvollen Straßenbau und einer starken politischen Zentralgewalt. So entstanden unter Napoleon III. in Paris die großzügigen Straßendurchbrüche, die rücksichtslos das in Jahrhunderten gewachsene, enge und winklige Straßennetz zerschnitten. Noch heute gehört es zu den Reizen dieser Stadt, das Nebeneinander der beiden Straßennetze zu verfolgen. Ein Gang um eine Straßenecke, und man lebt in einem andern Jahrhundert. Aber auch in Deutschland konnte nur das diktatorische System des Nationalsozialismus den Bau der Autobahnen so gewaltsam vorantreiben. Über die instruktiven Sonderfälle der politischen Diktatur hinaus erkennt man die beiden Prinzipien, die hinter jedem ausgreifenden Straßenbau stehen: die Herrschaft und die Planung. Nicht nur die Völkerschaften, auch die Landschaft wird im Straßensystem unterworfen und nach rationalen Gesichtspunkten gestaltet.

©Naturschutzbund Österreich, download unter www.biologiezentrum.at



Zeichnung aus: Bäume an der Straße von Dr. C. Madura

4. Das Straßennetz

Die Straße ist zunächst die Verbindung von einem Ort zum andern. Sie erfüllt ihre Funktion aber nur dann, wenn sie sich mit andern Straßen zu einem Straßennetz verbindet, das es erlaubt, von einem beliebigen Ort des betreffenden Gebiets zu einem beliebigen andern Ort zu gelangen. Und insofern erschließen die Straßen wirklich den Raum. Dieses Straßensystem kann nun eine verschiedene Struktur haben. In Ländern mit einer starken Zentralgewalt breiten sich die Straßen strahlenförmig von einem beherrschenden Mittelpunkt aus, wie heute noch nicht nur das französische Landstraßensystem, sondern auch das französische Eisenbahnnetz. Die Querverbindungen zwischen den großen Straßen sind wenig ausgebaut, und oft geht die schnellste Verbindung zwischen zwei Orten der Peripherie den Umweg über die Mitte. Noch deutlicher tritt dieses strahlenförmige System innerhalb der größeren Städte im Verhältnis der großen Ausfallstraßen zu den schwach entwickelten Querverbindungen hervor. Auch hier führt der bequemste Weg oft über das Zentrum. In andern Ländern, wie etwa in Deutschland, fehlt eine solche beherrschende Mitte, es entwickelt sich vielmehr ein richtiges Netz mehrfach miteinander zusammenhängender Straßen. Diese Straßen erschließen ihr Gebiet nicht anders als das Adernsystem eines Pflanzenblatts: ein Netz von großen Straßen, von denen die kleineren abzweigen, von denen wiederum noch kleinere ausgehen, bis schließlich auch der kleinste Ort, ja das einzelstehende Haus erreicht ist, wenn es auch manchmal, vor allem im Gebirge, nur noch eine einzige Ader ist, mit der dieser Ort an das Straßennetz angeschlossen ist.

Dieses Straßennetz gilt es jetzt zu betrachten. Es verbindet die Ortschaften des Landes, die großen Städte durch große Durchgangsstraßen, die kleineren Dörfer durch kleinere Landwege usw., je nach der Bedeutung der Ortschaften. Das ist also das einfachste Bild: Wir haben zunächst die Ortschaften und bauen dann die verbindenden Straßen. Aber dieser Satz erfährt bald seine Umkehrung, und darin zeigt sich dann die Bedeutung der Straßen. Schon wenn wir den Historiker fragen, warum die heutigen Städte gerade an diesen Orten angelegt sind, erfahren wir in vielen Fällen, daß es mit Rücksicht auf die günstige Verkehrslage geschehen ist. Es waren also erst die Verkehrslinien und insbesondere die Kreuzungen zweier Verkehrslinien, an denen dann die Städte entstanden. Viele der alten Verkehrswege sind älter als die heutigen Städte. Wir erfahren es aber auch in der neueren Geschichte an der Veränderung des Raumes durch die Anlage der Eisenbahnen. Zuerst verbanden die Eisenbahnen die großen Städte, bald aber entstanden auf diese Weise Kreuzungspunkte, die nicht mit den bestehen-

den größeren Städten zusammenfielen, an denen sich aber nachträglich neue Orte entwickelten, die erst durch das Verkehrsnetz entstehen oder wenigstens ihre größere Bedeutung gewinnen konnten. Auch an den im 19. Jahrhundert entstehenden Eisenbahnen wird deutlich, wie der Raum durch sie einen ganz neuen inneren Zusammenhang erhält, der heute infolge des wachsenden Autoverkehrs wieder an Bedeutung verliert.
Dabei ist aber weiterhin interessant, daß sich auch hier das Straßennetz immer weiter verselbständigt. Waren es zunächst die Städte, die durch die Straßen verbunden wurden, so wurden mit der Entwicklung des modernen Verkehrs die bestehenden Städte mit ihren oft engen Ortsdurchfahrten zu einem Hindernis, und die Straßen machten sich selbständig, indem erst die kleineren Orte durch Umgehungsstraßen vermieden und damit für den Durchgangsverkehr weitgehend ausgeschaltet wurden, bis dann auch die großen Städte in Autoringen umgangen wurden. So bilden schließlich die großen Straßen ein selbständig gewordenes Netz, das die Städte vermeidet und das man erst verlassen muß, wenn man einen bestimmten Ort aufsuchen will.

5. *Die Veränderung des Raums*

Die Homogenisierung des Raums

So gewinnt das Straßennetz eine zunehmende Autonomie und schafft seinen eigenen Raum, der anders ist als der, der sich um die natürliche Mitte des Hauses gliederte. Zwei Züge sind es vor allem, die sich hier für die allgemeine Betrachtung des Raums herausheben. Das eine ist die Homogenisierung der Landschaft durch die Straße. Sie hebt Linschoten heraus, indem er betont: „Die Wege rekonstruieren und organisieren nicht nur den Raum, sie schaffen einen neuen, unkultivierten. Damit aber homogenisieren sie die Welt.“ Das zeigt sich schon, wenn ich das eigene Haus verlasse und mich auf die Straße begebe (oder vielleicht noch deutlicher, wenn ich mich mit einem Fahrzeug auf die Straße begebe oder die Eisenbahn benutze): ich füge mich in ein Netz von Straßen und Wegen ein, das nicht mehr auf mein Haus als auf seine Mitte bezogen ist. Ich trete in einen andern, überindividuellen Raum ein, wobei es dahingestellt sein mag, ob dieser in einem bestimmten Verkehrszentrum noch einen eigenen Mittelpunkt hat – der ja nicht mehr der meine ist – oder ob er überhaupt eines bestimmten Mittelpunkts ermangelt. Sobald ich das eigene Haus verlasse und mich der Straße überantworte, trete ich in einen meiner Mitte gegenüber (relativ) neutralen Raum ein (ich füge hinzu: relativ, weil es in der engeren Umgebung des Hauses noch gewisse Übergangsformen gibt), in dem ich mich jeweils an einer beliebigen Stelle befinde, ohne an einer bestimmten zu Hause zu sein. Der Raum bekommt eine Objektivität, indem er zum gemeinsamen Beziehungssystem wird. Die an den Dingen haftenden, mit Gefühlswerten der verschiedensten Art getränkten Beziehungen der Nähe und Ferne verblassen zu der je nach dem jeweiligen Aufenthalt wechselnden Entfernung.
Wenn wir sagten: „Die Straße erschließt den Raum“, so ist es ein anderer Raum als der private Raum, den der Mensch in seinem Hause vorfindet. Es ist von vornherein ein überindividueller und neutraler Raum, der Raum des „Verkehrs“ Das Straßennetz bildet das Adernsystem, durch das der „Verkehr“ pulsiert. Der einzelne wird, wenn er sich der Straße überläßt, mitgenommen von diesem Verkehr. Er geht in ihm auf. Zu Hause war er vielleicht ein Individuum, auf der Straße aber wird er anonym.
Aber auch die Landschaft selber verändert sich im Gefüge der Straßen. Sie verliert ihren Eigencharakter, die Individualität der besondern Stelle. Die Landstraße fragt nicht, ob sie durch Wald oder Feld führt. Und darum spricht Linschoten auch von einem „unkultivierten“ Raum. „Der Weg“, so sagt er, „ist nicht nur indifferent mit Bezug auf die Landschaft, sondern macht diese Landschaft auch selber indifferent, indem er die innige Vertraulichkeit des Ländlichen durchbricht, es veräußerlicht und den Schwerpunkt ins Unendliche verlegt.“

Was auf der Straße zählt, ist nicht die Eigenart des Geländes, durch das sie führt, sondern nur die größere oder geringere Eignung zum Verkehr, der „Straßenzustand", die Steigung usw. Und je mehr die Straße sich vollendet, bleiben nur noch die nach Kilometern zu messenden Entfernungen wichtig. Noch heute stehen z. T. die Meilensteine der römischen Straßen oder haben sich in Ortsnamen (wie Quinten oder Ventimiglia) erhalten. Auch an der heutigen Straße sind die Kilometerangaben überall genau bezeichnet. Der Fahrer kann sich jeden Augenblick vergewissern, wie viel Kilometer er schon zurückgelegt hat und wie viele noch vor ihm liegen. Besonders das Schildersystem an einer heutigen großen Straßenkreuzung bringt dies Netz bloßer Entfernungen sinnfällig zum Ausdruck. *Das aber bedeutet eine grundsätzliche Verarmung des Raums:* denn so wird durch die Straße der individuelle Raum objektiviert, indem sie den in seinen verschiedenen Gegenden qualitativ verschiedenen ursprünglichen Raum einer quantitativen Behandlung zugänglich macht. Der Raum ist mathematisierbar geworden. So ist der Straßenbau (mit der dazu erforderlichen Vermessungstechnik) zum mindesten einer der entscheidenden Vorgänge, die zur Ausbildung eines mathematischen Raumbegriffs hinführen.

6. *Der Mensch auf der Straße*

Für den, der sich auf der Straße bewegt, verwandelt sich aber zugleich der ganze Raum, und wir erfahren hier besonders eindringlich die allgemeine Korrelation zwischen seelischer Verfassung und erlebtem Raum. Diese Verwandlung vollzieht sich schrittweise, je nach der erzielten Geschwindigkeit der Fortbewegung. Sie beginnt schon beim Fußgänger. Sobald sich überhaupt die Straße als geebnete durch einen eignen Belag zubereitete Bahn vom Gelände abhebt und durch einen nur mit einer gewissen Anstrengung zu überschreitenden Graben von der Landschaft getrennt ist, entfernt sich die Landschaft. So gab es schon unter den jugendbewegten Wanderern, soweit sie sich an die Landstraße hielten, den bedauernswerten Typ des „Kilometerfressers", der blind wurde für die Landschaft, durch die er wanderte, dem es nur auf die zurückgelegte Entfernung ankam, mit der er prahlen konnte. Aber der sich hier nur schwach abzeichnende Vorgang steigert sich, sobald der Mensch ein Fahrzeug benutzt und nimmt bei den großen Geschwindigkeiten des modernen Automobils immer krassere Formen an. Darum genügt es, sich an diesem extremen Beispiel zu orientieren.
Für den, der auf der Landstraße fährt, gibt es nur eine Dimension, das ist die Straße und die nach Kilometern zu messenden Entfernungen. Sie allein hat eigentliche Realität. Die ganze Aufmerksamkeit ist auf das schmale Band der Straße konzentriert, denn das ist das allein Lebenswichtige, der Bereich der Bedrohungen, der Gefahren, aber auch der Möglichkeit, durch Überholen schneller voran zu kommen. Nach dieser Dimension gewinnt der Raum im Rausch der Geschwindigkeit eine gesteigerte, zum Brechen erfüllte Realität. Ihr ist der Fahrer mit seiner ganzen Seele verhaftet. Sie hat nach dieser Richtung die unendliche Weite, die den menschlichen Ausgriff in den Raum hervorlockt.

Foto Bahrs

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Natur und Land (vormals Blätter für Naturkunde und Naturschutz)

Jahr/Year: 1978

Band/Volume: 1978_4

Autor(en)/Author(s): Bollnow O.F.

Artikel/Article: Der Weg und die Straße 111-115