

ZPTh

Zeitschrift
für Pastoraltheologie

Beton

ISSN: 0555-9308

45. Jahrgang, 2025-1

„Betonierte Ruhe“ Die Bedeutung des Materials in Autobahnkirchen am Beispiel von Beton

Abstract

Der vorliegende Aufsatz¹ ist dem Ziel gewidmet, die Rolle des Materials in Autobahnkirchen am Beispiel von Beton näher zu beleuchten. Zunächst werden dazu Autobahnkirchen definiert und typologisiert und in deren Bedeutung eingeführt. Im Anschluss daran wird mithilfe von Martina Löws Raumsoziologie ein Zugang entwickelt, der es ermöglicht, die Frage nach der Bedeutung von Material im Kirchenbau Autobahnkirche genauer zu untersuchen. Zuletzt werden ausgewählte Ergebnisse zur Bedeutung des Materials Beton in Raumkonzepten von einzelnen Autobahnkirchen erläutert und vorgestellt.

The aim of this paper is to take a closer look at the role of the material in highway-churches using the example of concrete. First highway-churches are defined and typologized and their significance is introduced. Then with the help of Martina Löw's spatial sociology, an approach is developed to examine the question of the significance of material in the construction of highway-churches. Finally, the paper presents selected findings on how concrete contributes to the spatial concepts of specific highway-churches.

Die Geschichte von Autobahnkirchen nahm 1958 mit dem Bau der ersten katholischen Autobahnkirche in Adelsried bzw. 1959 mit der Deklaration der Gemeindekirche Exter zur ersten evangelischen Autobahnkirche ihren Anfang. In den letzten Jahren kommt diesen Spezialkirchen eine immer größere Bedeutung zu, was insbesondere vor dem Hintergrund, dass andere Kirchen mit Schließungen und Umfunktionierungen zu kämpfen haben (vgl. dazu Keller 2016, XIV), von Interesse ist. Einerseits geben darüber die Besucher*innenzahlen Aufschluss, die sich laut der Akademie des Versicherers im Raum der Kirchen auf Hunderttausende pro Jahr belaufen. Andererseits finden sich Hinweise dazu in den in Autobahnkirchen ausliegenden Anliegenbüchern. Michael N. Ebertz konnte in seiner Studie zu Anliegen an der Autobahn, in der er sich gemeinsam mit einem Team von Studierenden den Anliegenbüchern in deutschen Autobahnkirchen widmete, beispielsweise Folgendes feststellen: In den meisten Elementen, die sich auf die Autobahnkirchen selbst beziehen, finde sich eine positive Resonanz auf diese (Ebertz & Schadt 2012, 129). Dabei würden insbesondere die Ästhetik und die Eigenheiten der jeweiligen Autobahnkirche hervorgehoben und lobend erwähnt (vgl. ebd.).

1 Der vorliegende Aufsatz greift z. T. auf Ergebnisse meiner Dissertation zurück. Katharina Treppenhauer (2025), „Motor“ aus zur stillen Einkehr. Theoretische und empirische Zugänge zu Autobahnkirchen, Leipzig: Evangelische Verlagsanstalt.

Eine bedeutende Rolle spielt – insbesondere bei den neu errichteten Autobahnkirchen – die architektonische Gestaltung, die sich durch eine besondere Beziehung zum Umfeld kennzeichnet.

In ihrer Architektur werden einerseits oftmals Elemente aus dem klassischen Kirchenbau, andererseits spirituelle, rekreative Aspekte berücksichtigt.

Dabei werden bestimmte formale Gestaltungen insbesondere durch verschiedene Baumaterialien ermöglicht (vgl. Grütter 2015, 164). Baumaterial ist dabei jedoch nicht nur Mittel zum Zweck, sondern wird oft auch als dekoratives Mittel bewusst eingesetzt (vgl. ebd., 165f.), es trägt zu einem Gesamteindruck bei, der sich als Proposition lesen lässt und bestimmte Wirkungen erzeugen soll (vgl. Meireis 2010, 89f.)

Der vorliegende Aufsatz widmet sich daher dem Ziel, die architektonische Rolle des Baumaterials in Autobahnkirchen am Beispiel von Beton näher zu beleuchten. Dazu werden in einem ersten Schritt Autobahnkirchen definiert und typologisiert. Im Anschluss daran wird „Raum“ definiert und seine Beziehung zum Material untersucht, um darauf aufbauend einen Zugang zu erläutern, der es ermöglicht, die Frage nach der Bedeutung von Material im Kirchenbau Autobahnkirche genauer zu untersuchen. Zuletzt werden im Rahmen eines Ausblicks ausgewählte Erkenntnisse über Bedeutung des Materials von einzelnen Autobahnkirchen erläutert und vorgestellt.

1. Autobahnkirchen – Definitionsversuche und Unterscheidungsmerkmale

Autobahnkirchen werden von der einschlägigen Literatur als „christliche Gotteshäuser“, „die am Rande der Autobahnen Reisenden eine Mitte bieten wollen“ (Erne 2007, 41), deklariert. Als metaphorische „Rastplätze für die Seele“ (Akademie des Versichers im Raum der Kirchen [a]) oder als „Ort[e] stiller Einkehr“ (Erne 2007, 42) sollen sie es ermöglichen, in der Hektik des Straßenverkehrs Ruhe zu finden (vgl. ebd., 41ff.). Bereits diese Definitionsversuche verdeutlichen, dass Autobahnkirchen Gegensätze gezielt einsetzen: So steht insbesondere das Gegenüber von Unruhe auf der Autobahn und Stille bzw. Ruhe in der Autobahnkirche im Zentrum der Beachtung. Aufgrund dieser Gegenpositionierung können Autobahnkirchen als Heterotopien (Foucault)² verstanden werden. Unter diesem Theorierahmen lassen sich Autobahnkirchen als Gegenorte definieren, die in einer besonderen Relation zur Autobahn und zum postmodernen³ Leben stehen, um diese „zugleich als Ort der Besinnung und Ruhe zu dementieren“ (Erne

2 Der Begriff der Heterotopie geht auf Michel Foucault zurück und meint Orte, die die Eigenschaft haben, „in Beziehung mit allen anderen Orten zu stehen, aber so, dass sie alle Beziehungen, die durch sie bezeichnet, in ihnen gespiegelt und über sie der Reflexion zugänglich gemacht werden, suspendieren, neutralisieren oder in ihr Gegenteil verkehren“ (Foucault 2018, 320).

3 Der Begriff Postmoderne wird im Rahmen dieses Aufsatzes für vielfältige gesellschaftliche Entwicklungen verwendet, die sich durch Pluralisierung, Zurücktreten von traditionellen Elementen, Ausdifferenzierung und Individualisierung kennzeichnen.

2007, 43). Autobahnkirchen können dabei als Räume der Stille *Unterbrechungsheterotopien* zu ihrem besonderen Umfeld Autobahn sein, die den Menschen bergen und vor der Ubiquität⁴, der Beschleunigung und dem Lärm Schutz bieten. Dabei geht es darum, die Spannung⁵ und den Kontrast zum spezifischen Umfeld bewusst sichtbar zu machen und „eine Unterbrechung vom Druck [... der] Spannung und zugleich eine Weise der Aneignung eben durch ein alteritäres Moment“ (Formulierung nach Seip 2012, 8) in Form eines christlichen Raumes der Stille zu ermöglichen. Ziel ist primär nicht eine längere oder gar dauerhafte Abkehr, sondern eine *Unterbrechung*, um die Reise anschließend gestärkt fortsetzen zu können. In Anlehnung an traditionelle christliche Motive lassen sich Autobahnkirchen im Schnittpunkt von Religion, Reisen und Rasten⁶ verorten. Durch ihre Reaktion auf gesellschaftliche und kirchliche Wandlungsprozesse präsentieren sie sich als Wegekirchen/-kapellen für postmoderne Nomaden.⁷

Damit eine Kirche als Autobahnkirche deklariert wird, muss sie Bestandteil einer Rastanlage bzw. eines Autohofs sein oder darf maximal ein Kilometer von einer Anschlussstelle entfernt sein. Neben Mindestöffnungszeiten gelten weitere Standards, wie z.B. die Anzahl an Parkplätzen in fußläufiger Entfernung und sanitäre Anlagen (vgl. Akademie des Versicherers im Raum der Kirchen [b]).

Vor allem zwei Umstände dokumentieren die Besonderheit von Autobahnkirchen. Zunächst handelt es sich bei Autobahnkirchen um eine Art Kirche ‚von unten‘ (vgl. Krüger 2009 im Interview mit Birgit Krause): Obwohl es der Zustimmung entsprechender Landeskirchen oder Diözesen sowie des Bundesverkehrsministeriums bedarf, entstanden die meisten Autobahnkirchen aufgrund privater Initiativen von Gemeinden, Trägern oder Privatpersonen (vgl. ebd.) Weder sind eine übergeordnete kirchliche Struktur bzw. Stelle (vgl. ebd.), noch einheitliche Standards für die Gestaltung und theologische Ausrichtung (vgl. Harmsen 2021) vorhanden. Autobahnkirchen sind darüber hinaus lokale

4 Formulierung in Anlehnung an: Kunz 2010, 33.

5 Vgl. zum Thema „Spannung“: Seip 2012, 8.

6 Vgl. zum Verhältnis von Autobahnkirchen und Religion, Reisen und Rasten: Schmidt 2012. Weiterführende Literatur zum Verhältnis von Religion, Reisen und Rasten: Nagorni 2000, Stausberg 2010 und Sauer 2019.

7 Hier wird auf Ernes Definition von Autobahnkirchen als „Schutzräume für moderne Nomaden“ (Erne 2007) zurückgegriffen. ‚Nomade‘ wird im Kontext meines Aufsatzes allgemein als ‚Mensch unterwegs‘ definiert. Obwohl der Begriff des ‚Pilgers‘ in Bezug auf Wegekirchen/-kapellen sich anbieten würde, erscheint für Autobahnreisende die Bezeichnung ‚Nomade‘ als geeigneter, da er verschiedene Facetten des Reisens und nicht nur das spirituelle und/oder religiöse Reisen beinhaltet. Gerstenbach et al. (2010) sind der Meinung, dass postmoderne Individuen „ein [...] im Grunde nomadisches Dasein [führen], in dem sie hin und wieder orts- und zeitgebunden in Gemeinschaftswelten eintauchen und nach Erfahrungen kollektiver Vergemeinschaftung suchen“. Dabei kann der Gedanke auch in Anlehnung an Schroer (2019) erweitert werden: Während man traditionelle Nomaden mit der Vorstellung verband, dass sie sich durch einen unbeweglichen Raum bewegten, ist der heutige postmoderne Nomade als Neonomade durch Räume, die selber beweglich sind, geprägt. Alles um ihn herum (bspw. Menschen, Räume, Grenzen, Strukturen, Waren und Dinge) ist beweglich (vgl. Schroer 2019).

Angebote, die aber das gängige Prinzip einer lokalen territorialen Gemeinde dadurch überschreiten, dass ihre Zielgruppe in erster Linie Reisende sind (vgl. Döpp 2020 im Interview mit Ulli Tückmantel). Nach Ebertz (2012, 87) ist des Weiteren der Umstand von Bedeutung, dass Autobahnkirchen sich gerade an einem Ort befinden, der mit am stärksten säkularisiert ist, und sie „als architektonische Räume spezifisch religiöser, ja christlicher Art erkennbar sind“.

Typologisiert⁸ man alle deutschen Autobahnkirchen, lassen sich zwei Grundformen von festmachen: Pfarrkirchen, die zusätzlich die Funktion einer Autobahnkirche übernommen haben (simultane⁹ Autobahnkirche), sowie genuine Rast- und Wegekirchen/-kapellen (genuine Autobahnkirchen/-kapellen). Bei den evangelischen oder katholischen simultanen Autobahnkirchen werden die gemeindekirchliche Nutzung und die individuelle Praxis im Sinne eines Raumes der Stille nebeneinander angeboten. Die Reisenden kommen bei diesem Typus zur Gemeinde hinzu (vgl. Neumann 2003, 30). Architektonisch handelt es sich sowohl im Innenraum als auch beim äußeren Gebäude um Bauwerke mit kirchenspezifischen Merkmalen wie z.B. Schiff, Kreuzform, Turm, Kanzel und Altar, wobei sich regionale und historische bzw. baustilistische Unterschiede erkennen lassen. Bei den gesamten Kirchen dieses Typus stellt sich die Frage, inwiefern das Raumkonzept der jeweiligen Kirche der neuen Funktion als Autobahnkirche angepasst wurde (vgl. Tückmantel 2019).

Die genuine Rast- und Wegekirchen oder -kapellen wurden eigens für Reisende konzipiert und gebaut (vgl. Erne 2007, 41). Diese bilden hier selbst die „Gemeinde mit ökumenischen, interreligiösen und areligiösen Gliedern auf Zeit“ (Formulierung nach Neumann 2003, 30). Ihr Hauptziel ist es, den Besucher:innen Pause und Ruhe (vgl. Rein 1988, 64) sowie Schutz, Geborgenheit und Besinnung auf Gott zu ermöglichen. Genuine Rast- und Wegekirchen/-kapellen bemühen sich architektonisch um eine besondere Atmosphäre, die den Besuchenden zur Ruhe verhelfen soll. Für diese Autobahnkirchen wurden neue Gebäude errichtet oder bereits vorhandene profane Gebäude ‚sakralisiert‘. Der Umgang mit Religiosität erfolgt architektonisch unterschiedlich: Einige Autobahnkirchen setzen bewusst auf Schlichtheit sowie eine Reduzierung religiöser Formen und lassen dem Individuum die Freiheit zur selbstständigen Auseinandersetzung¹⁰. Andere spielen dagegen bewusst mit religiöser Symbolik und präsentieren den christlichen Glauben als ein Sinn- und Deutungsangebot.¹¹ Architektonisch kennzeichnend ist „[v]or allen Dingen der gestalterisch besondere Umgang mit der Umgebung“ (Struck 2012) der genuine Rast- und Wegekirchen/-kapellen. Dabei können drei

8 Vgl. zu anderen Typologisierungen von Autobahnkirchen u.a. Erne 2007, 41, Tückmantel 2019, Rein 1988. Die hier aufgeführte Unterscheidung stimmt grob mit den von Rein ermittelten Typen, die sich auf neun Autobahnkirchen beziehen, überein. Hinsichtlich der genauen Merkmale und Untertypen nimmt sie aber erweiternde spezifische Ausdifferenzierungen vor.

9 Begriffe „genuin“ und „simultan“ wurden von Erne 2007, 41 übernommen.

10 In Anlehnung an Meireis 2010, 93. Hier Bezug auf multifunktionale, „meist nüchterne Räume“.

11 In Anlehnung an ebd.

Schwerpunkte ermittelt werden: (a) Bezug auf traditionelle Grundmuster, b) Bezug auf Landschaft/Natur sowie c) Bezug auf die Postmoderne, wobei oft mehrere Bezüge geschaffen werden. Als eine Mischform von beiden Grundtypen können solche Autobahnkirchen angesehen werden, die ursprünglich Pfarrkirche waren und anschließend in eine genuine Rast- und Wegekirche umgewandelt wurden.

2. Raum und Material

Baumaterialien und Raum sind in der Architektur untrennbar miteinander verbunden. Deshalb gilt es zunächst, die Tiefendimensionen des Begriffs „Raum“ und seine Beziehung zum Baumaterial zu schärfen. Darauf aufbauend kann ein Zugang entwickelt werden, der es ermöglicht, die Frage nach der Bedeutung von Material im Kirchenbau Autobahnkirche genauer zu untersuchen. Aus der Fülle der verschiedenen soziologischen Raumtheorien scheint insbesondere der Ansatz von Martina Löw geeignet, dafür erste Anhaltspunkte dafür zu entwickeln.

2.1. Die Raumsoziologie Martina Löws

Löw spricht von einem sozialen Raum, der von materiellen und symbolischen Grundlagen vorstrukturiert wird (vgl. Keller 2016, 179 mit Bezug auf Löw). Sie denkt ihren Raumbegriff relational (vgl. Löw 2015, 131), indem sie eine gleichzeitige Betonung von angeordneten Objekten und der Relationenbildung begründet (vgl. Körs 2012, 74 mit Bezug auf Löw). Löw definiert Raum als „relationale An(Ordnung) von Lebewesen und sozialen Gütern an Orten“ (vgl. Löw 2015, 271). Die Schreibweise „(An)Ordnung“ weist auf Zweifaches hin: Neben einer Ordnungsdimension, „die auf gesellschaftliche Strukturen verweist“, verfügen Räume über eine Handlungsdimension, die den Prozess des Anordnens beinhaltet (vgl. Löw 2015, 131).

„Soziale Güter“ sind für Löw zunächst „Körper“ in Form von Materiellem wie Einrichtungsgegenstände (z.B. Wände, Tische etc.), die die Räume bilden (vgl. Woydack 2009, 26 mit Bezug auf Löw). Hierunter fasst sie ebenso nach Woydack die Baumaterialien (vgl. ebd.). Sie werden mit Bezug auf Reinhard Kreckel als soziale Güter betitelt, da sie „Produkte gegenwärtigen und vor allem vergangenem materiellen und symbolischen Handelns“ sind (vgl. Löw 2015, 153). Soziale Güter träten jedoch dem Betrachtenden nicht nur passiv gegenüber, sondern entfalteten eine Außenwirkung zum Beispiel durch Gerüche und Geräusche, wodurch sie Einfluss auf Raumkonstruktionen haben (vgl. ebd., 155).

Im Unterschied zu naturwissenschaftlichen und soziologischen Theorien vertritt Löw die These, dass nicht nur materielle Gegenstände und Elemente, sondern auch Lebewesen einen Raum konstruieren, da sich die Raumwahrnehmung durch die Anwesenheit anderer Menschen verändert (vgl. ebd., 27. 154 und Woydack 2009, 27).

Von zentraler Bedeutung für Löws Raumverständnis ist nach Tobias Woydack (2009, 27) die Relation zwischen Lebewesen und den sozialen Gütern, die den Raum letztlich zum Raum macht. Indem sie das Relationalen betone, benutze Löw den Ausdruck ‚Raum‘ als eine begriffliche Abstraktion, die seinen konkreten Konstituierungsprozess beschreibt (vgl. ebd. 26). Löw beschreibt dies wie folgt: „Im Mittelpunkt der Ausführungen steht nun die Frage, was angeordnet wird (Dinge, Ereignisse etc.), wer anordnet (mit welchem Recht, mit welcher Macht?) und wie Räume entstehen, sich verflüchtigen, materialisieren oder verändern und somit Gesellschaft strukturieren.“ (Löw 2015, 151).

Die Herstellung von Räumen erfolgt nach Löw durch zwei Prozesse: Erstens konstituiere sich Raum durch das sogenannte Spacing. Raum entstehe hier durch „das Platzieren von sozialen Gütern und Menschen bzw. das Positionieren primär symbolischer Markierungen, um Ensembles von Gütern und Menschen als solche kenntlich zu machen“ (Löw 2015, 158). Es handle sich also einerseits um das Errichten, Einrichten und Bauen von Gebäuden und Räumen, andererseits um das Sich-Positionieren anderen Menschen gegenüber (vgl. Woydack 2009, 27). Eine solche Platzierung geschehe stets in Relation zu anderen Platzierungen (vgl. ebd.).

Der zweite Prozess der Raumbildung stellt die sogenannte Syntheseleistung dar: „[Ü]ber Wahrnehmungs-, Vorstellungs- oder Erinnerungsprozesse werden Güter und Menschen zu Räumen zusammengefaßt“ (vgl. Löw, 159). Diese Wechselwirkung von Verknüpftem und Verknüpfendem basiere auf vorstrukturierten Bedingungen und beinhalte verschiedene Dimensionen (vgl. Woydack 2009, 28). Zunächst werden Stoetzer zufolge über leibgebundene, verinnerlichte Wahrnehmungs- und Bewertungsschemata Handlungen der Subjekte vorstrukturiert und gesellschaftliche Ordnungen weitgehend reproduziert (vgl. Stoetzer 2014, 17). Nach Löw handeln Menschen zudem weitestgehend repetitiv, indem in Routinen sowohl gesellschaftliche Institutionen reproduziert als auch das eigene Handeln habitualisiert werden (vgl. Löw 2015, 161. 163f.). „Institutionalisierte Räume [seien] demnach jene, bei denen die (An)Ordnung über das eigene Handeln hinaus wirksam bleibt und genormte Syntheseleistungen und Spacings nach sich zieht.“ (ebd. 164). Die Raumproduktion geschehe nicht immer nur repetitiv (vgl. Woydack 2009, 30): Räume, „die gegen institutionalisierte (An)Ordnungen gerichtet sind und nicht (oder noch nicht) mit gesellschaftlichen räumlichen Strukturen übereinstimmen“ (ebd.), bezeichnet Löw als gegenkulturell (Löw 2015, 185).

Die Raumkonstitution hänge zudem von den Gegebenheiten der jeweiligen Handlungssituation ab: Die sozialen Güter (und Lebewesen) müssten entweder zur Verfügung stehen oder geschaffen werden können (vgl. Woydack 2009, 31 mit Bezug auf Löw). Einfluss nehmen ebenfalls der Habitus der Handelnden (vgl. Stoetzer 2014, 18). Die sowohl Syntheseleistung als auch Spacing durchziehende Wahrnehmungsleistung (vgl. Löw 2015, 198) sei zudem individuell und damit abhängig von Sozialisation, Bildung oder unterschiedlicher Schärfung der Sinne (vgl. Woydack 2009, 31).

Löw verweist des Weiteren darauf, dass die Wirkung der sozialen Güter auf den Menschen in die Raumkonstitution einfließe (vgl. ebd.). „In der Wechselwirkung zwischen dem konstruierend-wahrnehmendem Menschen und der symbolisch-materiellen Wirkung des Wahrgenommenen entsteh[e] eine eigene Potentialität, die *Atmosphäre* genannt werden soll“ (Löw 2015, 229: Hervorhebung im Original). Das Ensemble von Atmosphären, sozialen Gütern und Lebewesen wird stets in Verbindung mit dem konkreten Ort wahrgenommen (Woydack 2009, 31 sowie Löw 2015, 198). Nach Woydack sind in Löws Konzept Orte von Räumen zu unterscheiden (vgl. Woydack 2009, 32): „Sie werden durch Platzierungen kenntlich gemacht, sind ‚konkret benennbar und einzigartig‘. Sie verschwinden nicht unbedingt, wenn die Platzierung aufgehoben wird, sondern können wieder besetzt werden oder allein über die symbolische Wirkung erhalten werden.“ (ebd. mit Bezug auf Löw).

Löw zufolge könne der Ort als Ziel und Resultat der Platzierung und nicht als im Spacing selbst platziertes Element betrachtet werden (vgl. Löw 2015, 198). In der Wahrnehmung und der Erinnerung erfolge jedoch keine Trennung von Ort und Platzierungen (vgl. Woydack 2009, 32 mit Bezug auf Löw).

Der konkrete Ort nehme demnach ebenfalls Einfluss auf die Raumkonstitution: Einerseits könnten vergangene Platzierungen in den Konstitutionsprozess miteinfließen, andererseits nehme die Lokalisierung des Synthetisierenden selbst Eingang in die Synthese, da diese je nach Position in einer Platzierung variere (vgl. Woydack 2009, 32).

2.2. Konsequenzen

Was bedeutet ein solches Konzept für Kirchenbauten und die Frage nach ihrer Materialität?

Zunächst kann in Anlehnung an Maximilian Gigl (2020, 55) das Spezifikum des jeweiligen Kirchenbaus nicht ausschließlich in der Qualität oder Quantität der sozialen Güter – und damit auch des Materials – gesehen werden, sondern in den wechselseitigen Relationen zwischen ihnen und den Besucher:innen. Kirchenbauten und Kirchenräume werden ihm zufolge von Einzelpersonen „aufgrund einer routinierten Syntheseleistung [...] als solche wahrgenommen und erkannt, u.a. da dieser Syntheseprozess von bestimmten Handlungen und sozialen Gütern geprägt ist“ (ebd., 55f.). Auch verwendete Baumaterialien können also zu einer solchen routinierten Syntheseleistung beitragen.

Darüber hinaus bedeutet Löws Konzept, dass z. B. innerhalb eines Kirchenraums mehrere voneinander „unterscheidbare ‚Räume‘“ (ebd., 59) bestehen können „beispielsweise, wenn ein Teil der Menschen darin einen Gottesdienst feiert, andere Menschen darin Kerzen anzünden und wieder andere diesen touristisch besuchen“ (ebd.).

Auch Katharina Engelke (vgl. im Folgenden Engelke 2013, 15ff.), die sich in ihrer Dissertation mit Löws Raumsoziologie und Räumen der Stille beschäftigt und ausgehend davon den Raum der Stille im Hildesheimer Klinikum untersucht, definiert sakrale Räume

als institutionalisierte Räume des Glaubens, die sich durch den Bezug auf eine religiöse Glaubenswelt charakterisieren und gewisse habitualisierte Verhaltensmuster hervorrufen. Sakrale Räume kennzeichneten sich sowohl durch bestimmte materielle Güter wie z.B. christliche Einrichtungsgegenstände (Spacing), als auch durch unsichtbare Güter (Atmosphäre, Raumwirkung). Die Wahrnehmung sei jedoch nicht als immer gleichbleibende Kategorie zu betrachten, sondern abhängig von den soziokulturellen und gesellschaftlichen Voraussetzungen der einzelnen Betrachtenden in Verbindung mit der persönlichen Syntheseleistung. Letzteres gilt es auch bei der Bedeutung des Materials zu berücksichtigen.

Um der Gefahr entgegenzuwirken, nicht räumliche Zusammenhänge zu verräumlichen, plädiert Keller (2016, 182) dafür, „den Kirchenraum als geprägten und damit Handlungen und Wahrnehmungen strukturierenden Raum zu verstehen, ohne die Prägekraft allein auf seine institutionelle Zugehörigkeit zur Kirche zurückzuführen“. Das Kirchengebäude sei ein Raum, „der Handlungen strukturiert und zugleich von bestimmten Vorstellungen von Architektur, Liturgie oder Geschichte strukturiert wird“ (ebd.). Bzgl. der Betrachtung des Materials stellt sich also die Frage, inwiefern dieses bewusst eingesetzt wurde, um bestimmte Vorstellungen zu unterstreichen, und inwiefern es dazu beiträgt, die Handlungen der Besuchenden zu strukturieren.

Für eine Untersuchung von Kirchenbauten und ihrer Materialität ergibt sich die Konsequenz, dass diese nicht als fixe und starre Gebilde (vgl. Körs 2012, 92) zu verstehen sind, sondern unter der Perspektive stets neuer konstruierter Räume zu analysieren sind.

Einerseits sind Spacingprozesse von Bedeutung, andererseits hängt die Raumkonstruktion von der individuellen Syntheseleistung des einzelnen Betrachtenden ab. Die Raumkonstitution erfolgt nicht frei, vielmehr fließen bestimmte kollektiv und individuell eingelagerte Raumvorstellungen in diese mit ein (vgl. Gigl 2020, 67). Diese entspringen einerseits den individuellen und subjektiven Sichtweisen in Form von Syntheseleistungen des verknüpfenden Individuums, die u.a. von der individuellen Biografie und einem spezifischen Habitus beeinflusst sind. Andererseits sind sie Resultat des spezifischen Charakters der jeweiligen Kirche selbst, der die räumliche (An)Ordnung vorstrukturiert. Insbesondere Kellers Auseinandersetzung mit Löws Theorie zeigt auf, dass die vorhandenen Kirchengebäude mit ihren Materialien stets eine Prägekraft besitzen, die Handlungen strukturiert, beeinflusst und selbst verschiedene Vorstellungen erzeugt.

Es kann daher formuliert werden, dass es nicht ausreicht, allein das verwendete Materials, das zu den sozialen Gütern gezählt werden kann, zu betrachten, denn dieses steht den Besuchenden nicht nur passiv gegenüber. Es gilt vielmehr, einerseits seine Relation mit dem Gebäude vor Ort im Raumkonzept der Kirche, andererseits seine Beziehung mit den Betrachtenden selbst zu erfassen. Dafür sind sowohl Spacingprozesse zu analysieren als auch die Raumkonstruktion in Verbindung der individuellen Syntheseleistung des einzelnen Betrachtenden.

3. Beton in ausgewählten Raumkonzepten von Autobahnkirchen

Zentral für die Analyse der Relation des Materials mit dem Gebäude im Raumkonzept von einzelnen Autobahnkirchen ist neben Zielsetzung und Motiven seine Verankerung in der spezifischen Architektur. Einige Autobahnkirchen beziehen Beton bewusst in ihre Gestaltung ein – und das auf ganz unterschiedlichen Ebenen. Sie benutzen ihn als Baumaterial für das äußere Gebäude oder den Innenraum, andere für Elemente im Außenbereich. Zwei ausgewählte Beispiele sollen im Folgenden vorgestellt werden.

3.1. Autobahnkirche Medenbach

Die evangelische Autobahnkirche Medenbach wurde 2001 als erste Autobahnkirche in Hessen eingeweiht (vgl. Autobahnkirche Medenbach). In der Ausschreibung für den Architekturwettbewerb „Autobahnkirche Medenbach“, den Hans Waechter gewann, wird die Zielsetzung der Architektur wie folgt beschrieben:

„Wegführung und Eingangsgestaltung sollen einladend wirken. Die Innenraumqualitäten der Kirche unterstützen Meditation, Einkehr und Gebet. Besondere Bedeutung wird der künstlerischen Ausgestaltung beigemessen. Das christliche Gedankengut sollte in den Entwürfen in ihrem inhaltlichen und gestalterischen Ansatz zum Ausdruck gebracht werden.“ (zit. nach Autobahnkirche Medenbach).

Die Autobahnkirche, die innerhalb der Rastanlage Medenbach-West genau zwischen Tank- und Rastanlage liegt (vgl. Tückmantel 2019), besteht aus einem Bau mit Arkaden und Hofmauern mit einer Kirche im Inneren, die sich durch ein schräggeneigtes Glasdach auszeichnet. Die Mauer steht durch ihre abschirmende, schützende Funktion in Kontrast zur eigentlichen Kirche mit warmen, roten Ziegeln (vgl. ebd.).

Die Beschreibung des Stadtplanungsamtes verweist auf die besondere Unterstützung des Materials für „eine signethafte Wirkung der Komposition der Baukörper“ (ebd.). So wurde der Bau mit Arkaden und Hofmauern in hellem Sichtbeton gestaltet, die Kapelle innen und außen in Ziegelsichtmauerwerk (vgl. ebd.). Das Material solle in Verbindung mit Baukörperfürgung, Symmetrie und den Höfen eine „zur Besinnung und zum Nachdenken anregende Atmosphäre“ schaffen (zit. n. ebd.).

Eingebettet ist das Material in ein spezifisches Entschleunigungskonzept (vgl. im Folgenden: Autobahnkirche Medenbach). Auf der ersten Stufe betritt der Besuchende einen längsgerichteten, von der Betonmauer umschlungenen Außenraum mit einem Dach aus sieben Bäumen. Auf einer zweiten Stufe gelangt der Besuchende durch eine der zwei großen Öffnungen das quadratische Atrium. Glastüren sollen bereits einen ersten Blick in die Kirche ermöglichen. Auf der dritten Stufe geht der Besuchende in den Kirchenraum hinein, dessen Innengestaltung Nikolaus Gerhart übernahm. Hier steht er unter dem steil aufragenden, im 45°-Winkel geneigten Glasdach des Glaskünstlers Johannes Schreiter, das den Himmel in den allseits geschlossenen Kirchenraum einbezieht. Es präsentiert in Blautönen die Auferstehungsszene, soll dem Betrachtenden

aber Raum für eine eigene Interpretation geben. Insgesamt soll ein Rückzugsort entstehen, „der aber nicht düster und weltabgewandt wirkt, sondern hell und belebt“.

Der Verantwortliche der Autobahnkirche, Pfarrer Thomas Tschöpel¹², deutet die Autobahnkirche als „Rückzugsort für Menschen auf der Reise“. Dadurch, dass es vor der Raststätte oft hektisch und laut und innen in der Kirche im Sommer oftmals warm oder im Winter kalt ist, zieht er eine Verbindung zum Leiden der Menschen auf der Reise (bedingt beispielsweise durch Unfälle oder einem Nicht-Weiterkommen). Der Kirchbau stehe dem gegenüber als ein Zelt in der Wüste, „in der Wüste unserer Zeit, hier mit Reifenantrieb, Abgasen und Lärm“. Sie übernehme die Funktion des Kreuzes in unserem Glauben: „Trotz aller Anfechtung da sein und den Menschen einen Kraftort bieten“. Sie spreche eine Einladung aus, zu kommen und einen Augenblick zu bleiben. Besondere Bedeutung erhält das in der Kirche vorfindliche Gebetbuch und die auf dem Altar liegende Bibel.

Es zeigt sich, dass die Materialwahl in der Autobahnkirche Medenbach eine besondere Bedeutung einnimmt. Beton wird hier als schützendes und abschirmendes Element um die Kirche herum eingesetzt und bietet den Übergang zur „sakralen Welt“, daneben findet er sich zudem als rekreatives Momentum im Außenraum wieder.

3.2. Autobahnkirche St. Christophorus Baden-Baden

Die 1978 eingeweihte katholische Autobahnkirche St. Christophorus Baden-Baden¹³ entstand ebenfalls im Rahmen eines Architekturwettbewerbs, aus dem Friedrich Zwingmann als Sieger hervorging (vgl. Tückmantel 2019). Die künstlerische Ausgestaltung geht auf den Bildhauer und Maler Emil Wachter zurück (vgl. ebd.). Architektur und bildnerische Kunst sollten zu einem Gesamtwerk verschmelzen (vgl. Zwingmann nach Tückmantel 2019). Die Grundform ist eine Pyramide, die von vier massiven Betonstreben „getragen wird, welche in einer Höhe von rund 20 Metern zusammenlaufen“ (Tückmantel 2019).

In der Autobahnkirche St. Christophorus Baden-Baden wird das Material Beton jedoch auch bewusst für einzelne dekorative Elemente verwendet, die in einen theologischen Bezug insbesondere mit Verweis auf biblische Erzählungen gestellt werden. Zur Kirche hin führen vier in Kreuzform in alle Himmelsrichtungen angelegte Ahornalleen, an deren Enden je eine Bildsäule aus Beton steht, die den Beginn des kirchlichen Bereichs verdeutlichen soll (vgl. Autobahnkirche St. Christophorus Baden-Baden) und die umlaufend mit verschiedenen von Emil Wachter gestalteten Beton-Reliefs verziert sind (vgl. Tückmantel). Diese werden im Folgenden vorgestellt (vgl. www.autobahnkirche-baden-baden.info):

¹² Ich danke Thomas Tschöpel für das aufschlussreiche Gespräch.

¹³ Ich danke Norbert Kasper für das aufschlussreiche Gespräch.

Von der Raststätte auf die Autobahnkirche zulaufend, sehen die Besucher:innen zunächst den Noah-Turm, dessen Wirkung von den Verantwortlichen so beschrieben wird: „Der gedrungene Beton-Klotz wirkt verstörend und ist doch harmonisch in die Landschaft eingebettet.“ Thema des Noah-Turmes ist die moderne Technik, die als Pendant zur biblischen Sintflut das Leben auf der Erde zerstört. Zu sehen ist das Bildnis eines roboterhaften Menschen, der aus Autoteilen besteht, außerdem Noah, „der sich in seine Arche rettet und die Türen schließt“ (ebd.), Christophorus, der das Kind trägt, sowie eine Mutter, die ein Kind stillt. Geschütztes und bedrohtes Leben stehen nebeneinander. Dem modernen Sündenfall, die Zerstörung der Natur, wird das erste Menschenpaar und dessen Sündenfall gegenübergestellt. Die Nordseite der Säule zeigt die geretteten Lebewesen, während auf der Südseite Menschen zu sehen sind, die sich schuldig fühlen und aus dem Paradies vertrieben wurden.

Im Süden des Kirchengebäudes steht der Mose-Turm. Unter der Spitze wurde als Vollplastik das Goldene Kalb dargestellt, das für eine fehlgeleitete Gottesverehrung steht. Bei genauerem Hinsehen erkennt der Besuchende Schriftzüge auf diesem Kalb: Marx - Freud - Lenin – Stalin, die nach Emil Wachter für Götter, die in der Moderne verehrt werden, stehen. Als Gegenentwurf ist auf dem Sockel des Baldachins der Ruf Gottes an sein Volk zu erkennen: „Höre Israel!“ Unter dem goldenen Kalb sind das Auszugsgehehen aus Ägypten sowie Szenen aus dem Leben des Josef künstlerisch umgesetzt. Die Zielsetzung der Bildsäule wird wie folgt erläutert: „Über allem steht die Frage an uns Menschen des 21. Jahrhunderts: Was hilft gegen Unterdrückung, Ausbeutung und falsche Götzen? Es ist das Gesetz, das Mose am Horeb/Sinai von Gott erhält und das dem Volk Israel Richtschnur sein soll. Die zehn Gebote als Quintessenz dieses Gesetzes gelten noch heute und werden immer wieder zitiert und sind nach wie vor Grundlage vieler Verfassungen.“ (ebd.)

Im Westen befindet sich der Johannes-Turm. Ende und Vollendung, Erlösung und Ewigkeit sind hier das zentrale Thema. Die Taufe Jesu und der Neubeginn mit dem neuen Adam und der neuen Eva sowie Gottes Präsenz in der Welt werden künstlerisch umgesetzt. Dazwischen lassen sich Szenen aus dem Leben des Johannes von der Ankündigung seiner Geburt, seiner Verkündigung und seinem Tod finden. Interessant ist hier zudem die Anordnung der Johannes-Säule hinter der Autobahnkirche, die wie folgt beschrieben wird: „In Jesus Christus wird die Geschichte vollendet und kommt ans Ziel, doch nicht ohne das Mitwirken und die Entscheidung der Menschen. Vielleicht ist deshalb der Johannes-Turm etwas versteckt und durch das Gebäude der Autobahnkirche verdeckt, dass er nicht so einfach gefunden wird. Es ist schon ein gewisser Aufwand nötig, um das zu entdecken, was Heil und Erlösung schafft.“ (ebd.)

Der Elia-Turm setzt sich am Beispiel der biblischen Gestalt Elia mit dem immer wieder neu auszuhandelnden Verhältnis von Religion und politischer Macht auseinander und stellt die Frage nach der Lösung des Konflikts zwischen Religionen und weltlicher Macht in der heutigen Zeit.

4. Ausblick

Beton als prägendes Material des 20. Jahrhunderts hat zum Teil auch in den Autobahnkirchbau Einzug gehalten. In den dargestellten Autobahnkirchen findet er in unterschiedlicher Art und Weise Anwendung. Hier wird er gezielt in ein Raumkonzept integriert. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass durch die Materialwahl des Betons bewusst ein Kennzeichen der Straße bzw. der Autobahn aufgegriffen wurde. Es steht hier jedoch nicht für die Schnellebigkeit der Autobahn, sondern wird in einen theologischen Bezug gestellt und soll als Element eines Raumes der Stille zu einer beruhigenden und/oder spirituellen Wirkung beitragen.

In einem nun folgenden Schritt wäre es notwendig, empirisch zu untersuchen, wie Besucher:innen Beton im Raumkonzept wahrnehmen und wie er damit Raumkonstruktion beeinflusst. Erst dann lassen sich abschließende Aussagen über die Bedeutung von Beton in Autobahnkirchen treffen.

Literaturverzeichnis

- Akademie des Versicherers im Raum der Kirchen [a]. Bundesweiter Tag der Autobahnkirchen, abrufbar unter <https://vrk-akademie.de/veranstaltung/bundesweiter-tag-der-autobahnkirchen/> [12.5.2025]
- Akademie des Versicherers im Raum der Kirchen [b]. Autobahnkirchen. In Deutschland. Rast für Leib und Seele, abrufbar unter <https://www.autobahnkirche.de/abk/informationen-zu-den-autobahnkirchen-in-deutschland.html#Kriterien> [12.5.2025].
- Döpp, Carsten (2020). „Das gibt es tatsächlich nur in Deutschland“. Interview mit Ulli Tückmantel, 21.6.2020, abrufbar unter <https://www.domradio.de/themen/bistuemer/2020-06-21/das-gibt-es-tatsaechlich-nur-deutschland-journalist-ueber-das-phaenomen-der-autobahnkirchen> [12.5.2025].
- Ebertz, Michael N. (2012). Spurwechsel: Gott auf der Autobahn. In: Ders. & Günter Lehner (Hg.), Kirche am Weg – Kirche in Bewegung. konkret Bd. 8, Berlin: LIT, 87–99.
- Ebertz, Michael N. & Schadt, Theresa (2012). Anliegen an der Autobahn. Ergebnisse einer empirischen Analyse von Anliegenbüchern in Autobahnkirchen. In: Michael N. Ebertz & Günter Lehner, Kirche am Weg – Kirche in Bewegung. KirchenZukunft konkret Bd. 8, Berlin: LIT, 101–136.
- Engelke, Katharina (2013). Zwischen Sakralität und Stille. Eine empirische Untersuchung zum Raum der Stille im Hildesheimer Klinikum. Forum Theologie und Pädagogik. Beihefte 6. Berlin: LIT.
- Erne, Thomas (2007). Autobahnkirche. In: Gotthard Fermor, Gerhard K. Schäfer, Harald Schroeter-Wittke & Susanne Wolf-Withöft (Hg.), Gottesdienst-Orte. Handbuch Liturgische Topologie. Beiträge zu Liturgie und Spiritualität. Leipzig: Evangelische Verlagsanstalt, 41–45.
- Evangelische Autobahnkirche Medenbach, abrufbar unter https://www.autobahnkirche.de/abk/autobahnkirchen/16_A3_Evangelische-Autobahnkirche-Medenbach.html [12.5.2025].

- Foucault, Michel (⁹2018). Von anderen Räumen, in: Jörg Dünne & Stephan Günzel (Hg.), Raumtheorie. Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften. Frankfurt am Main: Suhrkamp, 317–329.
- Gertenbach, Lars, Laux, Henning, Rosa, Hartmut & Strecker, David (2010). Theorien der Gemeinschaft zur Einführung, Dresden: Junius.
- Gigl, Maximilian (2020). Sakralbauten. Bedeutung und Funktion in säkularer Gesellschaft. Kirchen in Zeiten der Veränderung Bd. 3, Freiburg im Breisgau: Herder.
- Grütter, Jörg Kurt (2015). Grundlagen der Architektur-Wahrnehmung. Wiesbaden: Springer.
- Harmsen, Rieke C. (2021). Die Geschichte der Autobahnkirchen Deutschlands, 2021, abrufbar unter <https://www.sonntagsblatt.de/artikel/psychologie-ratgeber/die-geschichte-der-autobahnkirchen-deutschland> [12.5.2025].
- Katholische Autobahnkirche Sankt Christophorus Baden-Baden, abrufbar unter https://www.autobahnkirche.de/abk/autobahnkirchen/11_A5_Katholische-Autobahnkirche-St-Christophorus-Baden-Baden.html [12.5.2025].
- Keller, Sonja (2016). Kirchengebäude in urbanen Gebieten. Wahrnehmung – Deutung – Umnutzung in praktisch-theologischer Perspektive. Praktische Theologie im Wissenschaftsdiskurs Bd. 19, Berlin/Boston: De Gruyter.
- Körs, Anna (2012). Gesellschaftliche Bedeutung von Kirchenräumen. Eine raumsoziologische Studie zur Besucherperspektive. Wiesbaden: Springer VS.
- Krüger, Thomas, Rastplätze der Seele. Älteste evangelische Autobahnkirche wird 50 Jahre alt, 4.5.2009, abrufbar unter: https://www.ekd.de/news_2009_05_04_2_aelteste_autobahnkirche.htm [12.5.2025].
- Kunz, Ralph (2010). Vom Sprachspiel zum Spielraum – Die Verortung des Heiligen und die Heiligung der Orte in reformierter Perspektive. In: Christoph Sigrist (Hg.), Kirchen Macht Raum. Beiträge zu einer kontroversen Debatte. Zürich: Theologischer Verlag Zürich, 21–37.
- material form raum, Vorteile von Beton, abrufbar unter <https://www.material-raum-form.com/de/beton-als-baustoff/vorteile-von-beton> [12.5.2025].
- Meireis, Torsten (2010). Der Kirchenraum: Gestaltungsmacht und Gestaltungsformen. In: Christoph Sigrist (Hg.), Kirchen Macht Raum. Beiträge zu einer kontroversen Debatte. Zürich: Theologischer Verlag Zürich, 89–102.
- Nagorni, Klaus (2000). Aufbruch und Wandlung. Über den Zusammenhang von Reisen und Religion, in: Deutsches Pfarrblatt, 7, 357–360.
- Neumann, Birgit (22003). Die Bedeutungsebenen des Kirchengebäudes und seiner Ausstattung, in: Dies. & Antje Rösener, Kirchenpädagogik. Kirche öffnen, entdecken und verstehen. Ein Arbeitsbuch. Gütersloh: Gütersloher Verlagshaus, 30–37.
- Rein, Harald (1988). Grenzen der Seelsorge. Die Spannung zwischen territorialer Pfarrgemeinde und funktionaler Seelsorge am Beispiel der Autobahnkirchen in der Bundesrepublik Deutschland. Bern: Peter Lang Verlag.

- Sauer, Kathrin (2019). Unterwegs mit Gott. Radwegekirche, Gottesdienste im Grünen und christliche Reisen als Gelegenheiten für „Gemeinde auf Zeit“, *Praktische Theologie heute* Bd. 159, Stuttgart: Kohlhammer.
- Schmidt, Bernhard (2012). Autobahnkirchen – „Tankstellen für die Seele“. Eine Momentaufnahme anlässlich der Errichtung der ersten Autobahnkirche am Berliner Ring, in: *Praktische Theologie* 47. Zeitschrift für Praxis in Kirche, Gesellschaft und Kultur. Religion im öffentlichen Raum, 4, 247–255.
- Schroer, Markus (2019). Räume der Gesellschaft. Soziologische Studien, Wiesbaden: Springer VS.
- Seip, Jörg (2012). Autobahnkirche. Kleine pastoraltheologische Topologie zur Dichotomie von Territorium und Passage. In: *das münster. Zeitschrift für christliche Kunst und Kunstwissenschaft*. 65. Jahrgang, 1/2012, 3–9.
- Stausberg, Michael (2010). Religion im modernen Tourismus, Berlin: Verlag der Weltreligionen.
- Stoetzer, Sergej (2014). Aneignung von Orten. Raumbezogene Identifikationsstrategien, Darmstadt, abrufbar unter <http://tuprints.ulb.tu-darmstadt.de/3833/> [12.5.205]].
- Struck, Martin (2012). Autobahnkirchen. In: *das münster. Zeitschrift für christliche Kunst und Kunstwissenschaft*. 65. Jahrgang 1/2012, 2.
- Tückmantel, Ulli (2019). Gott to go: Das Autobahnkirchenbuch fürs Handschuhfach.
- Woydack, Tobias (22009). Der räumliche Gott. Was sind Kirchengebäude theologisch?, Kirche in der Stadt Bd. 13. Hamburg-Schenefeld: EB-Verlag.

Dr. Katharina Treppenhauer (geb. Biermann)
 Universität Münster / Theodor-FlieBner-Gymnasium Düsseldorf
 biermann.katharina(at)uni-muenster(dot)de
<https://www.uni-muenster.de/EvTheol/personen/biermann.html>