



## Günter Ederer

### Deutschland im Stau:

### Der deutsche Mythos Autobahn (1)

#### Aus dem neuen Buch von Günter Ederer und Gottfried Ilgmann

„Wir haben das beste Autobahnnetz der Welt“, eine Vorstellung, die sich tief ins deutsche Bewusstsein eingegraben hat. Jedenfalls so tief, dass sie immer noch als Fakt von den jeweils amtierenden Verkehrsministern öffentlich behauptet wird. Auch Peter Ramsauer behauptete dies noch 2013 in Talkshows, während gleichzeitig Brücken gesperrt wurden, weil sie sonst zusammenkrachen würden. Die Deutschen und ihre Autobahnen – das ist eine besondere Beziehung, die so von Mythen geprägt wird, dass dabei für die Realität kein Platz mehr ist.

Unumstrittener Fakt ist dabei die Überzeugung: „Hitler hat die Autobahnen erfunden um damit die Voraussetzungen für seinen Krieg zu schaffen – und – die Autobahnen wurden auch gebaut, um die Massenarbeitslosigkeit zu beseitigen.“ Eine Auswahl von Persönlichkeiten von denen ich dies in letzter Zeit im Fernsehen bestätigt erhalten habe. Guido Knopp, Chefhistoriker des ZDF sagte das in seiner History-Sendung und der ist ja schließlich eine Autorität, wenn es um das Nazireich geht. Rudolf Dressler, SPD –Arbeitsmarktexperte und Botschafter in Israel bestätigte das in der ARD bei Hart aber fair, als es um die Arbeitslosigkeit ging und für Gesine Schwan, die immerhin als Bundespräsidentin kandidierte und eine Universität leitet, war Hitlers Autobahnbau ein Beweis für die nationale Aufrüstung.

Damit sind die Autobahnen mit dem Makel der nationalsozialistischen Begriffswelt behaftet. Irgendwie schwingt das immer durch: Hitler – Nazi – Aufrüstung – Autobahn – Massenarbeitslosigkeit. Gleichzeitig ist damit aber auch ein gewisser Stolz verbunden: „Wir Deutsche haben die Autobahn erfunden.“ So entstand dieser Knoten aus Mythos und Legende, der leider den Blick verstellt, dass es sich bei der Autobahn um eine Investition in die Infrastruktur handelt, um Güter und Menschen möglichst schnell, sicher und preiswert transportieren zu können.

So mag es eine Enttäuschung für die einen und eine Erleichterung für die anderen sein, wenn trotz der allgemeinen Vorstellungswelt, die Hitler die Autobahnen weder erfunden und sie nicht aus militärischen Gründen gebaut hat. Es lohnt sich deshalb die wahre Geschichte zu erzählen. Vielleicht schaffen wir es damit, eine nüchterne Beziehung zwischen den Deutschen und ihrem Straßennetz zu entwickeln. In ganz Europa gründeten sich in den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts Vereine, Aktiengesellschaften und Unternehmerverbände, die sich zum Ziel gesetzt hatten, den Kontinent ähnlich wie die Eisenbahnen mit einem europaweiten Fernstraßennetz zu überziehen.

Am intensivsten und erfolgreichsten war dabei Italien. In Mailand lebte und arbeitete Diplom Ingenieur Dr. Piero Puricelli. Eines seiner Unternehmen war die Societa Anonima Autostrada Milano. Pier Puricelli war ein weitsichtiger mutiger Unternehmer, ein Visionär. Er sammelte Kapital und baute eine gebührenpflichtige vierspurige Asphaltstraße nur für Automobile von Mailand nach Laghi Richtung Como, heute Teil der italienischen A9, die gerade auf 6 Spuren erweitert wurde. Dies ist die erste Autobahn der Welt. Sie wurde schon 1924 dem Verkehr übergeben: Ihre Merkmale: Gebührenpflichtig, da von einem Unternehmen gebaut – staatsfern, da dieser weder die Vision noch das Geld hatte, eine Autostraße zu erfinden.

Zu dieser Trasse pilgerten aus ganz Europa Ingenieure und Unternehmer, die Pietro Puricelli kennen lernen wollten, um von ihm zu lernen. Darunter viele Vertreter der deutschen Bauwirtschaft. und der Generaldirektor der Deutschen Handelsgesellschaft Willy Hoff. Sie waren so begeistert, dass sie beschlossen, auch in Deutschland Autostraßen nach dem italienischen Modell zu bauen. Schließlich versammelten sich in der Geschlechterstube des Frankfurter Rathauses unter der Leitung des Hannoveraner Regierungsrats Prof. Robert Otzen, Banker und Bauingenieure und gründeten den Verein HaFraBa e.V., dessen Ziel es war, eine durchgehende nur für Autos geplante 4spurige Autobahn mit getrennten Fahrbahnen a 7 Meter Breite von Hamburg über Frankfurt nach Basel zu bauen. Damit waren alle Merkmale festgelegt, die immer noch für den deutschen Autobahnbau gelten.

Heute, fast 90 Jahre später, scheint das ursprüngliche Konzept der HaFraBa-Visionäre moderner, als das, was sich zurzeit im deutschen Straßenbau abspielt. Dem Verein konnten beitreten: Länder, Provinzial-Verwaltungen und Städte, deren Beiträge sich nach der Größe richtete. Bei Städten zum Beispiel betrug dies 1 Pfennig pro Einwohner. Industrie- und Handelskammern, Handwerkskammern, Verbände, Vereine,

wirtschaftliche Organisationen usw. zahlten mindestens 300 Reichsmark, Industrie- und Handelsfirmen, Gesellschaften und Einzelpersonen waren mit 2000 Reichsmark dabei und außerordentliche Mitglieder waren mit 100 Reichsmark dabei. Für das Projekt interessierten sich unter anderem auch amerikanische Banken und selbst Pietro Puricelli wurde Mitglied.

Die Arbeiten für die Trasse gingen zügig voran. Die technischen Details für Brücken, für die Bauausführung, die Festlegungen der Ausfahrten, bis 1930 waren diese Vorgaben weitgehend erarbeitet. Doch die Reichs- und Provinzregierungen betrachteten das Projekt weitgehend mit Misstrauen. Das Reichsverkehrsministerium lehnte die Pläne rundweg ab, weil sie finanzielle Einbußen für die Reichsbahn befürchtete. Auch die Reichswehr erhob Einspruch: Die Betonpisten würde feindlichen Fliegern die Orientierung erleichtern – soviel zum Mythos: Die Autobahn sei ein militärisches Objekt.

Am 10. Juli 1930 sollte im Reichstag über die Finanzierung der HaFraBa abgestimmt werden. Eine Mehrheit der Abgeordneten zeichnete sich ab, dass wie in Italien, die späteren Benutzer durch Gebühren die von internationalen Bankkonsortien vorfinanzierten Autobahnen bezahlen sollten. Die angedachten Tarife: Ein Auto mit Fahrer 3 Pfennige pro Kilometer, jede weitere Person 1 Pfennig, Lastwagen 2 Pfennig pro km und jede Tonne pro km einen halben Pfennig. Aber genau an diesem Tag wurde der Reichstag aufgelöst.

Die Neuwahlen ergaben einen Stimmenzuwachs von KPD und NSDAP, den beiden schärfsten Gegnern der Autobahn, die bis zur Machtübernahme 1933 den Baubeginn verhinderten. Das war die Koalition des dumpfbackenen Bürgertums mit der Ideologie der Unfreiheit, die auf staatliche Kontrolle der Mobilität setzt. Das Auto als die Chance, sich unabhängig, individuell fortzubewegen, war für die Kommunisten und Nazis ein Luxus der Reichen, die private Finanzierung eine Erlaubnis sich zu bereichern. Kurt Kaftan, Pressechef der HaFraBa. e. V. bemerkte dazu: Ohne die Auflösung des Reichstags wären die ersten hundert Kilometer Autobahn bei Hitlers Machtantritt schon fertig gewesen.

Mit der Machtübernahme Hitlers im Januar 1933 wurden sofort die Autobahnbauvereine verboten. Die waren nicht zuletzt verdächtig, weil sie auch mit ausländischem Kapital arbeiteten und viele jüdische Unternehmen beteiligt waren. Hitler setzte auf die Reichsbahn als Massentransportmittel. Aber er war auch ein Autonarr. Vor allem zwei Männer machten ihm die Autobahnen schmackhaft. Jener schon erwähnte Generaldirektor der Deutschen Handelsgesellschaft Willy Hof und der

leitende Direktor der Münchner Baufirma Sager & Woerner, der auch aktives Mitglied im HaFraBa - Verein war, Fritz Todt, beide glühende Nazis der ersten Stunde. Vor allem letzterer soll Hitler beeindruckt haben mit seiner Vision, dass der deutsche Arbeiter in seinem Kraft durch Freude – Auto dann auf den Autobahnen seine deutsche Heimat erleben kann.

Todt wurde zum „Generalinspektor für das Deutsche Straßenwesen“ ernannt und er machte sich sofort an die Arbeit. Zwar wurde die „Gesellschaft der Reichsautobahn“ unter dem Dach der „Deutschen Reichsbahngesellschaft“ geführt, aber Todt war nur Adolf Hitler persönlich unterstellt. Die Reichsbahnkonstruktion wurde gewählt, damit sicher gestellt werden konnte, dass die Autobahnen keine Konkurrenz werden konnten. So blieb der Personenbusverkehr verboten (Erinnern Sie sich: Dieses Wettbewerbsverhinderungsgesetz wurde erst 2012 aufgehoben) und die Frachtraten der Lkw`s musste sich an den Preisen der Reichsbahn orientieren. Auch verdanken wir dieser Konstruktion, dass wir heute noch auf der A 7 über die Gipfel des Hessischen Berglandes fahren.

Todts Autobahnen waren aber nicht nur Straßen. Sie sollten eine Einheit mit der überlegenen deutschen Rasse in diesem zur Größe bestimmten deutschen Staat bilden. Er nutzte nicht modernes Ingenieurwissen bei den Brücken, sondern baute Rundbogenbrücken oder Pfeiler, die mit Bruchsteinen aus der Region verkleidet wurden. Eng befreundet war er mit Alwin Seifert, dem Reichslandschaftsanwalt. Der schwärmte: „Dem Benutzer der Kraftfahrbahnen sollen die schönsten deutschen Landschaften zugänglich gemacht werden.“ Seifert sorgte dafür, dass landschaftsgerechte Autobahnen unter Mitwirkung von Landschaftsanwälten gebaut wurden. So wurden die Trassen von Pflanzensoziologen untersucht, die dann auch einer naturgemäßen „deutschen“ Bepflanzung dienten. Seine sehr braune Vergangenheit hat ihm aber nicht geschadet. Nach dem Krieg war er von 1958 bis 1963 „Bundesleiter“ des Bundes Naturschutz Bayern und maßgeblich an der Gründung des BUND beteiligt. Er vertrat dabei sehr rechte bis rechtskonservative Wertvorstellungen, die ihm aber von seinen grünen Mitstreitern verziehen wurden, weil er radikal für eine biologisch-dynamische Landwirtschaft kämpfte – auch unter den Nationalsozialisten.

All diese Fakten sind eigentlich leicht zugänglich. Warum hält sich trotzdem die Legende, die Autobahnen seien eine Erfindung der Nazis und Teil der Kriegsvorbereitungen Hitlers? Wer immer dies verbreitet, ist immer noch Opfer der teuflischen Propagandafähigkeiten des Dr. Joseph Goebbels. Nach dem ersten Spatenstich bei Darmstadt erkannte dieser

die Chance den Autobahnbau für die nationalsozialistische Legendenbildung zu nutzen, das der große Führer durch dieses Programm den Arbeitslosen wieder eine Zukunft zu bieten. Erst einmal wurden die Tatsachen verdreht und behauptet: Hitler habe in seiner Weitsicht schon 1924 die Autobahn ersonnen. Eine glatte Lüge. Dann jubelte Goebbels: „Dies sind die Straßen des Führers und diese Straßen führen zum Westwall.“ Die Legende von der militärischen Bedeutung war geboren. Als Krönung dann 1935 bei der Einweihung des ersten Teilstücks Frankfurt – Darmstadt: „Hitler ist der Vater der Autobahn.“ Diese Sprüche haben sich tief ins Bewusstsein der Deutschen eingefressen, so tief jedenfalls, dass sie heute noch selbst Akademiker und Politiker wiederholen.

Wenn die Nazis ein bleibendes Erbe hinterlassen haben, dann ist es die Ablehnung von Mautgebühren. Hätten sie nicht 1930 zusammen mit der KPD die private finanzierten Autobahnen verhindert, hätten wir uns genauso an eine Autobahng Gebühr gewöhnt, wie wir ohne Murren Fahrkarten lösen, um mit der Bahn zu fahren. Der unsägliche Begriff der „Daseinsvorsorge“, jener Vorstellung, der Staat müsse die Dienstleistungen, wobei diese nicht genau definiert sind, dem Bürger kostenlos zur Verfügung stellen, hat sich tief in unser Anspruchsdenken eingegraben.

**Helpen Sie uns Die ACHSE DES GUTEN noch besser zu machen und auszubauen!**

Spendenkonto  
Kontonummer: 4801474  
Augusta-Bank, Augsburg  
Bankleitzahl 720 900 00  
Internationale Bankleitzahl BIC GENODEF1AUB  
Internationale Konto-Nr. IBAN DE27720900000004801474