

## DIE AUTOBAHN Sprechertext

### Sprecher

#### **0: 05**

Ein deutscher Traum in Blau und weiß: der Pfeil weist den Weg zum Paradies unbegrenzter Geschwindigkeit: Zur Autobahn.

Das Frankfurter Kreuz, das heute täglich 320 000 Kraftfahrzeuge passieren. Hier begann die Illusion hindernisfreier, rasanter Fortbewegung, die die deutsche Autobahn zum Mythos werden ließ.

#### **0: 32**

##### **O-Ton: Wolfgang Westermann**

IHK Wuppertal, ehem. Berufskraftfahrer

Tempo für meine Begriffe hat nichts mit Freiheit zu tun, aber es ist natürlich schön, wenn man sich unbegrenzt auf der Autobahn verhalten kann, und man eine unbegrenzte Geschwindigkeit hat, wenn man schneller vorankommen möchte, und kann eine Geschwindigkeit von 240 fahren, fahr ich die auch auf der Bundesautobahn, das ist der Reiz der Geschwindigkeit.

0: 49

### Sprecher

#### **0: 51**

Geschwindigkeitsrausch, ein Reiz, dem die Deutschen in besonderem Maße verfallen zu sein scheinen. Doch auch, wenn es bis heute keine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung auf deutschen Autobahnen gibt, gerät die freie Fahrt für freie Bürger zunehmend ins Stocken. Auf den Betonpisten, deren Fundament im nationalsozialistischen Deutschland gelegt wurde.

#### **1: 28**

##### **Archiv, Deutsche Wochenschau**

„Von großer Tragweite ist der kühne arbeitsschaffende Plan des Führers, an vielen Stellen gleichzeitig begann der Bau der Reichsautobahnen, die insgesamt eine Länge von 6000 Kilometer haben werden.“

**1: 53**

**O-Ton Marianne Hesse**

**Beobachterin des Reichsautobahnbaus**

Darmstadt und Griesheim sind in der Verbindung unterbrochen worden durch den Autobahnbau, als die Autobahn gebaut wurde, hat damals hier bei Darmstadt der Arbeitsdienst ausgehoben per Hand, da stand also einer oben am Ende, ein ganze Reihe Arbeitsdienstleute davor, und der rief dann immer 'Hauruck', dann ging die Schippe hoch, und dann flog die Erde hoch, das war wirklich komisch.

**2: 21**

**O-Ton Ludwig Hormel**

**Ehemaliger Arbeiter an der Reichsautobahn**

Nach der Lehre wurde ich arbeitslos, 33 kam dann der Hitler und da wurde bekannt, dass eine Autobahn gebaut wird, die kommt von Darmstadt an Mörfelden vorbei nach Frankfurt. Das soll so ein Repräsentativstück werden. Und da sind wir durchs Arbeitsamt dann angefordert worden, und mußten an die Autobahn uns melden, mit dem Bemerkten: in die SA eintreten. Da sind wir in die SA gegangen und dann sind wir auf die Arbeit gegangen.

Sprecher

**2: 57**

Der Autobahnbau versprach den über 6 Millionen Arbeitslosen Beschäftigung und Verdienst.

**3: 06**

**O-Ton Heinrich Hormel**

**Anwohner**

Als dann soweit war, den ersten Spatenstich, Arbeitslose sind da aufmarschiert, jeder hat da eine neue Schaufel bekommen, sind sie dann geschlossen rausmarschiert nach Niederrat, da war dann Adolf.

**3: 18**

**Archiv, Deutsche Wochenschau:**

„Die große Bedeutung des Werkes geht am besten daraus hervor, dass der Führer selbst den ersten Spatenstich tat“

**3: 25**

**O-Ton Hitler:**

Und ehe 6 Jahre vergangen, soll ein Riesenwerk zollen von unserem Willen, unserem Fleiß, unserer Fähigkeit und unserer Entschlußkraft, deutsche Arbeiter an das Werk!

3: 40

Sprecher

**3: 41**

Doch nie sollten mehr als 250 000 Arbeitslosen beim Bau der Strassen des Führers ans

Werk gehen, selbst als ab 1935 der Reichsarbeitsdienst Pflicht wurde.

Frei erfunden ist auch die Behauptung, daß Hitler die Autobahn ersonnen habe.

Die von Wirtschaft und Industrie lange geforderte doppelspurige Schnellstrasse hatten die Nazis zunächst entschieden abgelehnt.

Schon lange vor Hitler hatte man an Plänen für den Bau der Nurautostrassen gearbeitet.

#### **4: 14**

Die Avus in Berlin: Bereits in den zwanziger Jahren gingen Rennwagen auf dieser mehrspurigen Versuchsstrecke auf Rekordjagd.

Systematische Vorarbeit für den Autobahnbau aber leistete die HaFraBa, ein Verein, der bereits 1926 die später von den Nazis begonnene Nordsüdroute detailmäßig geplant hatte, von den Hansestädten über Frankfurt bis Basel: HA- FRA - BA

#### **4: 40**

Die erste deutsche Autobahn wurde zwischen Köln und Bonn 1932 der Öffentlichkeit übergeben:

Der Kölner Oberbürgermeister eröffnete die auch schon von Arbeitslosen gebaute Schnellstrasse, sein Name: Konrad Adenauer.

Doch die Nazi-Propaganda nannte die Autobahn „Strassen des Führers“ .

#### **5: 03**

##### **O-Ton Ludwig Hormel**

##### **Ehemaliger Arbeiter an der Reichsautobahn**

Und die Arbeit hat angefangen mitten im Wald , da war ein Stück abgeholzt, um wieder an Erde zu kommen, und dann sind wir eingeteilt worden, und da mußten wir das Stück, mußten wir auf dem Boden abgraben, aber nur ein Teil vom Boden, den sogenannten Mutterboden, den mußten wir in die Schiebkarren fahren, und dann mußten wir wieder den Sandboden herausholen, und der ist dann gesammelt worden, vorne am Ende, wo dann die Autobahn beginnt. 5: 31

#### Sprecher

#### **5: 31**

Die kollektive Kraftanstrengung wird von den Nazis wirkungsvoll ins Bild gesetzt.

**5: 40**

**O-Ton Ludwig Hormel**

**Ehemaliger Arbeiter an der Reichsautobahn**

Diese Arbeit, die hatte nen gewissen Druck, wir mußten nen gewissen Druck machen, weil, es hat sich durchgesickert, der Adolf will dieses Stück von Darmstadt nach Frankfurt repräsentativ schnell haben.

**5: 54**

**O-Ton Alfred Wegstein**

**Ehemaliger Schlosser**

Und da sind se mit de Lorenwagen da mit Sand und Kies durch die Gegend gerutscht da ne, bis nach Darmstadt hin , ne haben s Zeug abgeladen und hingbracht, ne, und denn die Arbeiter hingbracht und so weiter.

Sprecher

**6: 04**

Als 16 jähriger Schlosserlehrling wurde Alfred Wegstein Mitwirkender bei Hitlers:

'Riesenwerk'.

**6: 12**

**O-Ton Alfred Wegstein**

**Ehemaliger Schlosser**

Na ja , und dann ist der Meister gekommen und hat gesagt, ich hab hier nen Großauftrag gekriegt, Brückengeländer bauen für die Autobahn, ja und dann gings los. Dann ist Eisen gekommen, ne, zehner oder zwölf U Eisen wars, und denn wurde zusammen-geschweißt, ne, und dann ists transportiert worden und hier bei der Brücke haben wir die Geländer hochgeschafft von außen, mit Seilen hochgezogen, ne ,denn die Brücke war ja fertig, 7 Meter ungefähr, ne, und dann haben wir die Geländer gesetzt, nach und nach, ne, erst die eine Seite von de Brück, ne, dann die andere Seite, ne, ausgegossen und betoniert, mit Blei vergossen oben, wegen Rost und Feuchtigkeit, und so hat des gestanden ungefähr 3 Wochen, dann hatten wir das Geländer fest.

**6: 56**

**6: 57**

**O-Ton Ludwig Hormel**

**Ehemaliger Arbeiter an der Reichsautobahn**

Und im Wald wurden Masten gestellt, Lampen angebracht für Nachtarbeit. Und da bin ich abkommandiert worden, und da mußte jedesmal abends mit Steigeisen auf den Mast hoch, mußte das anschließen, dass die Lampen wieder geleuchtet haben, wo gearbeitet wird.

**7: 18**

**O-Ton Hitler:**

Nach Fertigstellung der Reichsautobahnen wird Deutschland das weitaus modernste Autostrassennetz der Welt sein eigen nennen, ein gewaltiges Dokument friedlichen Fortschritts.

**7: 30**

Sprecher

**7: 31**

Friedlicher Fortschritt als Täuschungsmanöver, Betonpisten als Beeindruckungsarchitektur.

**7: 44**

Das ungewohnte Betonmaterial der Fahrbahndecke und vor allem die Strassenbreite von 24 Metern stellte Planern und Arbeitern vor bisher nicht gekannte Schwierigkeiten. Zudem musste beim Bau der kreuzungsfreien Fernstrassen jede querende Strasse, jeder Bach und Fluß überbrückt werden.

Nach 20 monatiger Bauzeit wird im Mai 1935 das erste Teilstück wird eingeweiht:

**8: 05**

**O-Ton Heinrich Hormel  
Anwohner und Zeitzeuge**

Die Einweihung war natürlich lang vorbereitet, an dem Tag sind dann die ganzen Korporationen, wir, die HJ und so weiter, wir haben die Brücke besetzt, das Jungvolk war an der Brücke, die Walldorfer SA Leute die waren da war alles verteilt, auf der ganzen Strecke war verteilt, und dann, außerdem waren natürlich auch viel Leut, hier, die mit dem Fahrrad hingefahren, hingelaufen und so, mit Kind und Kegel ...

Sprecher

**8: 27**

Propagandaminister Goebbels gibt dem Ereignis weltgeschichtliche Dimension:

**8: 31**

**Archiv, Deutsche Wochenschau  
O-Ton Goebbels:**

Es ist mir ein Herzensbedürfnis, all den Zehntausenden von unbekanntem Arbeitern zu danken, die an diesen Strassen mitgewirkt haben und damit zu ihrem Teile mit dafür sorgten, daß das nationalsozialistische Regime Taten zutage fördert, die die Jahrhunderte überdauern werden.

Sprecher

**9: 00**

Perfekt inszeniert: Die Selbstdarstellung des Regimes als heroische Massenbewegung.

**9: 07**

**O-Ton Marianne Hesse:**

## **Beobachterin des Reichsautobahnbaus**

An dem Abhang saß dann alles voller Menschen, oder stand alles voller Menschen und dann sind wir alle dahingeströmt, und haben dann zugeguckt und gewartet, bis der Hitler dann vorbeikam, die SS im Laufschrift nebenher am Auto, und der war ja schnell vorbeigefahren.

**9: 27**

**O-Ton Alfred Wegstein**

**Ehemaliger Schlosser und Zeitzeuge**

Hasts nur das Auto vorbeifahren sehn, zuviel Leut standen da , wo der so langsam da vorbeigerauscht ist so langsam, ne, das war alles denn, da haben sie alle Heil geschrien, ne und fertig, ne, da war der Film gelaufen.

## Sprecher

**9: 40**

Doch die Mobilisierung der Massen rief schon früh Widerstand auf den Plan, denn nicht alle teilten die Begeisterung:

**9: 49**

**O-Ton Heinrich Hormel**

**Anwohner und Zeitzeuge**

In der Nacht hatten die Kommunisten, oder die Gegner auf die Brücke so raufgeschrieben: RFB Rotfrontbund lebt, trotz Verbot nicht tot, oder nie wieder Krieg, irgend sowas. Haben das nie rauekriegt, wer das war, und haben das mit weißer Farbe übertüncht, und aber mittags bis der Hitler da kommen ist, hat die Sonn wieder gescheint, da is das Weiße wieder so ein bischen verblasst, und man das doch von weitem gesehen.

**10: 14**

## Sprecher

**10: 15**

Von Hitler eingesetzt, und seinem Führer treu ergeben, treibt der Generalinspektor des deutschen Strassenwesens, Fritz Todt, den Aufbau der Reichsautobahn voran.

10: 24

**Archiv, Deutsche Wochenschau**

**O-Ton Fritz TODT**

3 große Nordsüdverbindungen, sowie 3 Ostwestverbindungen, neben diesen Hauptlinien entstehen eine Reihe von Querverbindungen, so daß alle Zentren der Wirtschaft, des Verkehrs und der Politik durch diese weitmachige Netz der Reichsautobahnen erreicht werden.

Sprecher

**10: 46**

Die Vernetzung der Städte soll zugleich ein Tor öffnen, durch das der Automobilist die Schönheit der deutschen Heimat erfahren kann.

Entgegen der von den Nazis propagierten Handarbeit, kamen moderne Maschinen zum Einsatz, wenn es darum ging, Flußläufe und Schluchten zu überbrücken:

Die legendäre Mangfalltalbrücke, damals eine technische Sensation, mit einem Gerippe aus Vollwandstahlträgern.

**11 :16**

Um dem Autofahrer spektakuläre Aussichten zu bieten, wird bei der Planung nicht immer die fahrtechnisch sinnvollsten Linienführung für die 'schwingenden Bahnen' gewählt.

**11: 29**

**Archiv, Deutsche Wochenschau:**

„Völlig neue Wege gegenüber dem bisherigen Strassenbau hat man hierbei beschritten, die neuen Strassen fügen sich harmonisch in die deutsche Landschaft ein, im Flachland und im Gebirge.“

11: 41

Sprecher

**11: 42**

Diente die Reichsautobahn wirklich nur dem Landschaftsgenuß?

**11: 46**

**O-Ton Marianne Hesse**

**Beobachterin des Reichsautobahnbaus**

Viele haben ja geglaubt, daß der Hitler die Autobahnen gebaut hätte wegen des Einmarsches oder Vormarsches, damit er seine Autos da bewegen kann.

11: 54

Sprecher

**11: 55**

Doch es ist zweifelhaft, wieweit Hitler militärische Absichten mit dem Autobahnbau verband.

**12: 01**

**Archiv, Deutsche Wochenschau**

**O-Ton Hitler:**

Das neue deutsche Autobahnnetz ist nicht nur in der Anlage das Gewaltigste, was es dieserart auf der Welt gibt, das Vorbildlichste, das es gibt, es wird auch mehr als alles übrige, mithelfen, die deutschen Gaue, die deutschen Lande miteinander zu verbinden, und in eine Einheit zu zwingen.

**12: 23**

**Wochenschauton:**

„Aber die Tiere des Waldes müssen geschützt werden, daher diese Zeichen, eine Mahnung, die Wildwechsel vorsichtig zu befahren, hauptsächlich in der Dämmerung, und nachts, da leuchten dann diese Zeichen im Scheinwerferlicht der Autos auf.“

Sprecher

**12:38**

Bundesautobahn Nummer 2, Dortmund- Hannover – Berlin, Doppeltankstelle Rhyern.

Die letzte original erhaltene Autobahntankstelle, in dem von der NS Ideologie geforderten deutschtümelnden Baustil.

In den 30 er Jahren mußte die für ortsumgehenden Fernstraßen benötigte Infrastruktur erst geschaffen werden:

Neben Benzinzapfstellen und Rastplätzen direkt an der Strecke waren vor allem

Strassenmeistereien wichtig, um die Befahrbarkeit der Strecken zu jeder Jahreszeit sicherzustellen.

**13: 24**

**O-Ton Marianne Hesse**

**Beobachterin des Reichsautobahnbaus**

Auf den alten Autobahnen war es ein angestregtes Fahren, weil es immer ein Hoppeln war auf diesen Betonplatten, und dann diese Dehnungsfugen, es war immer ein Hopsen, sie konnten praktisch zählen immer , wieviel Meter sie gefahren waren, weil das dann immer so einen Stoß gab.

13: 40

**13 :45**

**O-Ton Ludwig Hormel**

**Ehemaliger Arbeiter an der Reichsautobahn**

Ja des war so bekannt geworden, daß jetzt der Rosemeyer seine Rekordversuche da macht, und das war für

uns natürlich was Interessantes, und da sind wir da hochgeilt und haben gesehen, wie er da seine Probierfahrten gemacht hat.

13: 59

## Sprecher

### **14: 02**

Rekorde unter dem Hakenkreuz, - 1938 will das deutsche Sportidol Bernd Rosemeyer im Wettstreit mit Mercedes den Geschwindigkeitsweltrekord für Autounion gewinnen.

Mit über 400 Stundenkilometern wird er von einer Windbö erfaßt und verunglückt tödlich, als er, wie die Nazi Propaganda es ausdrückte, 'die Straßen des Führers zu den schnellsten Strassen der Welt machte.'

### **14: 30**

**O-Ton Ludwig Hormel**

**Ehemaliger Arbeiter an der Reichsautobahn**

Wir konnten nur noch von weitem das Wrack sehen und das war eigentlich dann der Höhepunkt von dem, von meinen Erinnerungen an die Autobahn.

14: 42

14: 43

**O-Ton Marianne Hesse**

**Beobachterin des Reichsautobahnbaus**

In Darmstadt sind wir 1944 ausgebombt worden, und die amerikanischen und die englischen Flugzeuge die haben meistens die Autobahn als Orientierung genommen, und ich glaube auch, als sie Darmstadt damals bombardiert haben, war das auch ne Orientierung.

## Sprecher

### **15: 02**

Auf den Strassen des Führers - deutsche Soldaten auf dem Weg in die Gefangenschaft.

Nachkrieg.

### **15: 09**

**Wochenschauton**

Die Wolfsburger Motorenwerke stellen 1200 Volkswagen im Monat her, ein Drittel für die Besatzungsmacht, das zweite für den Export, 400 Wagen bleiben für den Zivilbedarf.

## Sprecher

**15: 20**

Wiederaufbau und Wirtschaftswunder: der noch von Hitler in Auftrag gegebene Volkswagen - das Symbol dieser Zeit. Die Motorisierung steht für einen Neuanfang.

**15: 31**

**O-Ton Marianne Hesse:**

**Ehemalige Buchhalterin und Zeitzeugin**

1948, in der amerikanischen Besatzungszone bin ich zu meinem Führerschein gekommen. Damals war ich Buchhalterin in einem Baugeschäft, und die Löhne wurde immer bar ausgezahlt an die Arbeiter, mein Chef, der mußte mich dann immer zur Baustelle fahren, damit ich die einzelnen Gelder ausbezahlt habe, und dann hat er mir eines Tages gesagt, ich soll selbst den Führerschein machen, er sei nicht mein Chauffeur.

15: 53

**15: 54**

**O-Ton Ludwig Hormel**

**Ehemaliger Arbeiter an der Reichsautobahn**

57 hab ich ne Isetta gekauft, und mit der Isetta bin ich das erst Mal auf der Autobahn gefahrn, und da bin ich das Stück Autobahn gefahrn nach Darmstadt und da weiß ich noch, wie ich zu meiner Frau gesagt habe: Stell dir vor, hier da hab ich die Erdbewegung gemacht, natürlich hat sich meine Frau auch fürs Fahren interessiert und Führerschein gemacht.

## Sprecher

**16:21**

Emanzipation am Steuer

**16: 23**

**Wochenschauton**

„Besonders auf den deutschen Autobahnen entwickelt sich ein Verkehr, wie er in Europa kaum seines gleich hat. Das Motorfahrzeug ist sinnbildlicher Ausdruck unseres technischen Zeitalters. Tag und Nacht fahren die Lastzüge im Dienste der Wirtschaft und transportierten die Güter an alle Verbrauchsstellen.“

## Sprecher

**16: 39**

Beschleunigter Warenaustausch erfordert einen weiteren Ausbau des Autobahnnetzes.

**16: 45**

**O-Ton Ewald Höhlschen**

**Berufskraftfahrer und Spediteur**

Die Strassen, die waren ja sehr schlecht, die waren ganz rund, da mußten sie schon hellwach sein, wenn sie darauf fuhren, da war man immer froh, wenn wir mal so 20 , 30 Kilometer wieder auf der Autobahn fahren konnte.

Wenn wir nach Hamburg fuhren, fuhren wir bis Bad Oyhnhausen, Bad Oyhnhausen wieder runter und dann fuhr man Nienburg, Rotenburg, Dibbersen auf die Bremer Bahn und auf die Hamburger Bahn nach Hamburg. So, und da waren unfähr so 13 Stunden um bis daß sie so mal in Hamburg waren, und so hat sich denn in allen Richtungen der Verkehr..ja. ...

### Sprecher

#### **17: 15**

...nur mühsam voranbewegt, und hauptsächlich auf der Nordsüdachse, denn nach Osten war der Verkehrsfluß unterbrochen.

Auch unzerstörte Betonpisten waren unbenutzbar im geteilten Deutschland.

#### **17: 32**

Die Mobilisierung der Westdeutschen, denen bei Kriegsende über zweitausend Kilometer Reichsautobahn zugefallen waren, gewinnt an Fahrt:

#### **17: 40**

##### **ADAC Werbefilm**

„1954 errichtete der Allgemeine deutsche Automobilclub, kurz ADAC genannt, die Strassenwacht, die im Mai desselben Jahres in die bereits bestehenden europäischen Strassenwachtdienste aufgenommen wurde. Kaum jemand ahnt, welche Mühen und Strapazen diese Männer auf sich nehmen, zum Wohle der Allgemeinheit.“

#### **17:02**

Bei jedem Dienstbeginn und auch mehrmals untertags meldet sich der Strassenwachtmann von der Sprechsäule aus bei der nächsten Strassenmeisterei, er fragt, ob irgendetwas zu tun ist. Ja, in Ordnung wird erledigt, schnellstens-

der Wegzeugkasten ist so reichhaltig ausgestattet, dass alle Pannen behoben werden können, dazu kommen noch Zündkerzen, Glühlampen, zwei Kästen mit Verbandmaterial, zwei Handfeuerlöcher und Flaggen zur Strassensicherung

Die Panne ist behoben, und weiter geht's.“

18: 39

### Sprecher

#### **18: 39**

mit dem Wirtschaftsaufschwung – der Weiterbau der Autobahn unter demokratischem Vorzeichen wird Sinnbild für den Erfolg des kapitalistischen Systems. Die BRD fährt auf der

Überholspur. Der Fortschritt fordert Beschleunigung.

**19: 00**

**Wochenschauton**

**O-Ton Hess. Verkehrsminister:**

Wir haben die Absicht, mit einem Appell an die Vernunft des Kraftfahrers dafür zu sorgen, dass der Verkehr hier auf der Autobahn zwischen Frankfurt und Wiesbaden flüssiger läuft.

Diese Richtgeschwindigkeit hat vor allen Dingen das Ziel, dafür zu sorgen, dass bestimmte Mindestgeschwindigkeiten eingehalten werden, damit also die Bummler von der Autobahn hier eine Empfehlung bekommen, sich doch etwas schneller, etwas zügiger zu bewegen.

Sprecher

**19: 25**

Nicht überhöhter Geschwindigkeit, sondern zu geringem Tempo wird im Wirtschaftswunderland der Kampf angesagt und der Kraftfahrer soll sich der Wirtschaftsdynamik anpassen.

Der Autobahnbau in der BRD erreicht mit 475 Kilometern Zuwachs im Jahr 1976 einen Höhepunkt, doch nicht ohne Folgen:

**19: 55**

**Tagesschau (Fernseh-Nachrichten)**

**O-Ton Verkehrsminister Goerg Leber:**

Die Bundesrepublik liegt unter allen autofahrenden Nationen der Welt in ihrer Unfallstatistik an der Spitze, wir halten den Weltrekord an tödlichen Verkehrsunfällen.

Wer den Unfallursachen nachgeht, kommt zu dem schlimmen Ergebnis, dass der Alkohol sich mehr und mehr als ein Versacher schwerer und tödlicher Verkehrsunfällen erweist.

Wir müssen dem Unfalltod auf unserer Strassen den Kampf ansagen, und wenn es erforderlich ist, müssen wir, die wir vor dem Volk die Verantwortung tragen, auch den Mut aufbringen, dem ganzen Volk und uns selber unbequeme Schranken zu setzen und uns selber Regeln auflegen, die mit diesem Phänomen fertig werden.

20: 35

**20: 36**

**O-Ton Ludwig Hormel**

**Ehemaliger Arbeiter an der Reichsautobahn**

In den ersten Jahren war das ja noch nicht so schlimm, da konnte man bequem eine Frau ans Steuer lassen. Mit der Zeit wars ein kleiner Horror geworden, diese Fahrerei.. Meine Frau, die war sehr empfindsam, das hat sogar soweit geführt, dass sie gesagt hat, ich geh nicht mehr ans Steuer, du kannst mich nicht kriegen, dass ich da jetzt fahren soll.

20: 56

Sprecher

## 20:56

'Freie Fahrt für freie Bürger', wird vom ADAC propagiert.

Seine Forderung nach uneingeschränkter Mobilität macht sich auch die Politik zu eigen.

## 21: 05

### Tagesschau (Fernseh-Nachrichten)

#### O-Ton Verkehrsminister Georg Leber:

Ausbau der Verkehrswege in einem Land, ist eine der großen Gemeinschaftsaufgaben, vor denen jedes Volk steht, besonders aber die Bundesrepublik. Von der Lösung diese Aufgabe hängen ab, der Lebensstandard der Bevölkerung, die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft, das Gesicht des Landes und die Chancen der Menschheit, die darin wohnen. Wir müssen das Endstadium der Motorisierung, 3 Einwohner auf ein Fahrzeug zum Ausgangspunkt der Überlegung machen, wir müssen die Motorisierung überholen, den Verkehr ab 1980 ,1985 also viel flüssiger machen. Zu den 4500 Kilometer Autobahnen kommen soviel neue Autobahnen und Bundesfernstrassen, daß wir im Jahr 1985 neu gebaut haben werden noch einmal 5500 Kilometer Bundesautobahn, dies ist das größte Netz, das jemals in einem Lande aufgelegt worden ist...

### Sprecher

## 22:04

Doch es gibt zwei Länder auf deutschem Boden. Das in der Bundesrepublik neugewobene Autobahnnetz endete an einer der Grenzkontrollstellen des anderen Deutschland - Transit. Wer Westberlin erreichen wollte, mußte auf der alten und überalterten Reichsautobahnspiste das Hoheitsgebiet der DDR passieren.

## 22: 26

### O-Ton Ewald Höhlschen

#### Berufskraftfahrer und Spediteur

Wir hatten nach 6, 7 Stunden die Grenze Helmstedt erreicht, dann wurde die Grenzabfertigung gemacht, wenn die Papiere, Zollbescheinigungen und alles fertig war, und dann wurde nachgesehen, was laut Warenbegleitschein, was man geladen hatte.

## 22:38

### O-Ton: Wolfgang Westermann

#### IHK Wuppertal, ehem. Berufskraftfahrer

Man hatte bis zu 160, 200, 250 Warenbegleitscheine, die man mitführen mußte, und die auch dementsprechend abgestempelt worden sind. Die Zollbeamten der DDR haben das natürlich auch sehr genau kontrolliert.

## 22: 57

### O-Ton Ewald Höhlschen

#### Berufskraftfahrer und Spediteur

Und dann kam das auch vor, daß einem ein Grenzer die Frage stellte, sagen wir mal, wo ist die Kiste pyrotechnischer Artikel der Firma Moog. Ja, das wußten wir ja auch nicht, war ja Stückgut drauf, dann fing

man an, und suchte die Kiste, und wenn der Anhänger bald leer war, dann fand man die auch, und dann hat er sich die Kiste angeguckt, konnten sie alles wieder aufladen..

**23: 13**

**O-Ton: Wolfgang Westermann**

**IHK Wuppertal, ehem. Berufskraftfahrer**

Wir mußten die Planen öffnen, und da wurde denn kontrolliert, ob da irgendwelche Personen drin waren, mit Spiegel hat man das Fahrzeug an dieser Rampe noch von unten kontrolliert.

23: 24

**23: 30**

In den 60er Jahren war das so, was die DDR damals noch von den Fernkraftfahrer Gebühren nahm, das heißt Visagebühren, Transportgebühren, da mußte pro Tonne eine Gebühr entrichtet werden, denn auch für gefährliche Güter, wenn man die geladen hatte, mußte eine höhere Gebühr entrichtet werden, und dieses sollte zu dem Ausbau der Strassen genutzt werden.

**23: 51**

**O-Ton Ewald Höhlschen**

**Berufskraftfahrer und Spediteur**

Von Helmstedt bis Berlin, war die Autobahn ja sehr schlecht, von weißen Strichen hat man alles nicht gekannt, Mittelplanken auch nicht, und die Kontrollen, man durfte nicht anhalten, man hatte dauernd die VOPOS im Nacken, hatte man nen Platten, mußte man hinterher belegen, wo bist du gewesen, was hast du in der Zeit gemacht, immer, immer wieder neue Schikanen. Dann war es die Geschwindigkeit, und haben sie sie mal erwischt, dann, ja dann mußten sie richtig zahlen, dann war nicht nur ein Vopo um ihn rum, sondern 4, da mußte, ein Din a 4 Bogen wurde dann ausgefüllt, was sie alles denn gemacht haben, wat das gekostet hat, und dann durften sie weiterfahren.

24: 26

## Sprecher

**24: 27**

Weiterfahrt nach Berlin, - Westberlin, bis zur Wiedervereinigung eine Verkehrsinsel.

**24: 35**

Auf dieser Insel mussten die Planer versuchen, einen Verkehrskollaps zu vermeiden.

Wenigstens innerstädtisch sollten sich die Autofahrer frei bewegen können.

Die Automobilität wurde durch mehrspurige Stadtautobahnen sichergestellt werden.

**24: 55**

Durch Tunnel und auf Hochstrassen zieht sich das Adernetz durch die Häuserzeilen. Die lärmintensiven Schnellstrassen haben sich bis an die Wohnungswände herangeschoben.

**25: 08**

Doch auch auf dem Land ist man sich seines Vorgartens nicht sicher, wenn das mobile Allgemeinwohl eine Autobahnverbreiterung verlangt.

**25:16**

Eine Idealvorstellung der Verkehrsplaner scheint sich am Sonnborner Kreuz im bergischen Land verwirklicht zu haben.

**25: 28**

Die Verkehrsströme können in alle Richtungen an einander vorbeifließen, wenn sich der Kraftfahrer zielgerecht einzuordnen versteht, und in der richtigen Spur bleibt. Ein Fußgänger erscheint hier allerdings wie ein verirrter Fremdkörper, dem es nur auf gesonderter Bahn gelingt, nicht unter die Räder zu kommen.

**25: 47**

**O-Ton: Wolfgang Westermann  
IHK Wuppertal, ehem. Berufskraftfahrer**

Also ein Reiseerlebnis ist die Autobahn sicher nie gewesen, was daneben ist, kommt kaum in Betracht durch die hohe Geschwindigkeit .

man hatte vielleicht nen paar kleine Sehenswürdigkeiten, aber da achtet man in der heutigen Zeit überhaupt nicht mehr drauf, man sieht die Autobahn nur dafür, um schnell von A nach B zu kommen.

Sprecher

**26:11**

Die Wahrnehmung der Umgebung verflüchtigt sich, wenn aus dem Raum ein Zwischenraum wird, den es schnellstmöglich zu überwinden gilt, um von A nach B zu kommen.

A kann Riga, Warschau, oder Prag heißen und B Dortmund, Rotterdam, Barcelona. Seit Öffnung der EU Außengrenzen übersteigt der Durchgangsverkehr vor allem in Ostwestrichtung fast das Fassungsvermögen der deutschen Autobahnen.

**26: 40**

Durch elektronische Verkehrsüberwachung versucht man, den Kollaps zu verhindern.

Eine der modernsten Einrichtungen in Hessen ist die Verkehrsleitzentrale am Homburger Kreuz. Hier werden Daten über Verkehrsdichte und Witterungsverhältnisse verarbeitet, die Induktionsschleifen in den Fahrbahnen registrieren. Automatisch leuchtet dann auf den Schilderbrücken, die der Verkehrssituation angepaßte Tempovorgabe auf.

**27: 08**

Das Frankfurter Kreuz, an dem der Mythos der freien Fahrt seinen Anfang nahm, ist Indikator der deutschen Mobilitätssituation geblieben.

**27: 23**

**O-Ton Heinrich Hormel  
Anwohner und Zeitzeuge**

Innerhalb kurzer Zeit war dann das Stück Darmstadt Frankfurt Horrorstrecke, weil das war immer zu, morgens und so, zu, morgens Berufsverkehr die Autos standen Schlange, dann ist erst mal verbreitert worden, ist ja zweimal verbreitert worden, ne und selbst jetzt ists noch manchmal voll.

Sprecher

**27: 38**

Eine Spirale, die sich immer weiter dreht, jedoch ohne Konsequenzen zu bleiben scheint.

**27: 50**

**O-Ton Heinrich Hormel  
Anwohner und Zeitzeuge**

Dann geht's wieder los, die Autobahn muß verbreitert werden, wir protestierten, dass wieder Wald abgeholzt wird, weil hier schon so viel Wald abgeholzt wird, aber dann fahren wir auch wieder mit dem Auto, die Zahlen steigen, aber man weiß nicht, wie man das lösen soll.

Sprecher

**28: 02**

Täglich geht die individuelle Bewegungsfreiheit in massenhafte Bewegungsunfähigkeit über, und Mobilität erscheint in der abgasgesättigten Luft wie eine Fata Morgana.  
Stillstand.

Namen der Zeitzeugen:

**Wolfgang Westermann**

IHK Wuppertal  
ehem Berufskraftfahrer

**Marianne Hesse**

(Beobachterin des Reichsautobahnbaus)  
(ehem. Buchhalterin)

**Ludwig Hormel**

ehemaliger Arbeiter an der Reichsautobahn

**Alfred Wegstein**

ehemaliger Schlosser und Zeitzeuge

**Heinrich Hormel**

Anwohner und Zeitzeuge

**Herr Ewald Höhlschen**

Berufskraftfahrer und Spediteur

**Abspann:**

Buch und Regie :  
Christian Romanowski

Kamera:  
Manfred Schmidt

Ton:

Florian Wolters

Jens Hasler

Tonmischung:

Wolfgang Ort

Schnitt:

Petra Hölge

Sprecher:

Patrick Blank

Projektleitung EBU

Pierre Duret

Executive Producer:

Gabriele Trost

Redaktion:

Monika Buscher

Eine EBU-Koproduktion von

DR, ERT, RTP, SWR, Teleac/NOT, TRT; TVP, UR, WDR, YLE

© SWR 2005