



Die große Raserei

**Sie ist hässlich, gefräßig und teuer – trotzdem können manche nicht genug von ihr kriegen:
Über die irrationale Liebe der Deutschen zur Autobahn.**

Alles war bereit im Mai 1935: Schwülstige Festreden, Gästelisten, der Besuch des Führers Adolf Hitler zur Eröffnung der Autobahnstrecke Frankfurt – Darmstadt. Doch als dessen örtliche Parteigänger des Morgens erwachten, war ihr Entsetzen groß. Fahrbahn und Brücken fanden sie mit riesigen Lettern geschmückt: „Hitler = Krieg“ und „Nieder mit Hitler!“ Eine örtliche Widerstandsgruppe, das „Internationale Sozialistische Komitee“, hatte die günstige Gelegenheit genutzt, das Naziregime an einer seiner empfindlichsten Stellen zu treffen: seiner Eitelkeit.

Der Ausbau von Autobahnen nämlich war ein Prestigeprojekt der NS-Diktatur und diente zugleich den Aufmärschen in seinen geplanten Kriegen. Noch bis in die Achtzigerjahre hatten Familientreffen nicht unerhebliches Sprengpotenzial, wenn manche Ältere die Runde zu belehren pflegten mit Aussagen wie „beim Hitler war ja nicht alles schlecht, der hat ja auch die Autobahnen gebaut“. So lange wirkte der Glaube nach, Hitler habe die Autobahn erfunden. Für diesen unverdienten Nachruhm freilich gesorgt hat der Diktator selbst beziehungsweise sein Propagandaapparat. So befahl 1933 Fritz Todt, der Generalinspektor für das Deutsche Straßenwesen: „Die Reichsautobahnen, wie wir sie jetzt bauen, haben einzig und allein als ‚Die Straßen Adolf Hitlers‘ zu gelten.“ Die Pläne gingen aber schon auf die Weimarer Republik zurück.



Foto: Scherl/Süddeutsche Zeitung Photo

Schon 1932 hatte Kölns Oberbürgermeister Konrad Adenauer die Strecke nach Bonn eröffnet: „Ich hoffe, dass die nunmehr erzielte Zeitverkürzung und Fahrbequemlichkeit dem Rhein und den Schönheiten seiner Landschaft neue Freunde aus dem In- und Ausland zuführen möge.“

Im Grunde könnte dies auch ein Zitat von Verkehrsminister Volker Wissing (FDP) sein, strotzend von ungebrochenem Fortschrittsglauben und der Annahme, die Gleichung „mehr Fernstraßen = wirtschaftliches Wachstum“

werde für alle Zukunft aufgehen. Wissing hat ein monumentales Ausbauprogramm vorgelegt, das in der Koalition für viel Ungemach mit den Grünen sorgt. Und seine Vorgänger von der CSU, zuletzt der glücklose Andreas Scheuer, pflegten ihre Autobahn-Obsession in einem Ausmaß, das vermuten lässt, sie hätten sich in den Fünfzigerjahren bestimmt sehr viel wohler im Amte gefühlt.



Foto: Jochen Blume/picture alliance/ullstein bild

Damals in der Wirtschaftswunderzeit nahm der Autobahnbau Fahrt auf, schneller und immer schneller. Die Fernstraße war die Verheißung einer besseren Zukunft und zugleich individueller Freiheit: mit dem Käfer an den Teutonengrill oder mit dem Benz zum Après-Ski. Verkehrsminister wetteiferten darum, das Spinnennetz der Trassen noch engmaschiger über die Bundesrepublik zu legen: „Wir fahrn fahrn fahrn auf der Autobahn“, reimte die Kultband *Kraftwerk* 1974 voller Ironie: Die „Fahrbahn ist ein graues Band, weiße Streifen, grüner Rand.“ Die maschinell anmutende Monotonie des Songs erinnerte selber an eine eintönige Fahrt entlang der endlosen Straße. In der Ferne mochten grüne Wälder und Seen leuchten, doch sie blieben unerreichbar.

Früher träumten Kinder davon, hinten am Fahrersitz befände sich ein Fernseher

Kindheitserinnerungen: Der Onkel, seinen BMW stets auf Höchsttempo treibend, um dann bei der Ankunft stolz einen neuen Rekord zu verkünden: „Nur drei Stunden – von Haustür zu Haustür!“ Der Vater, selten gewillt, auf der Autobahn am Wörthersee Halt zu machen, mahnte vor der Reise seinen Nachwuchs nachhaltig, noch einmal auf Toilette zu gehen; das Herumkrabbeln, unangeschnallt, auf der Rückbank des weißen Ford Taunus (damals träumten Kinder davon, hinten am Fahrersitz befände sich ein Fernseher, mit dem sie „Urmel aus dem Eis“ gucken könnten – nicht ahnend, dass diese Traumvision für die eigenen Kinder ganz normal sein würde); die Staus, damals schon, bis die Blechkolonne stillstand und alle ausstiegen und auf der Fahrbahn herumliefen; die Sensation der gesperrten Autobahn während der Ölkrise 1973, wie eine düstere Vorahnung, die Zeit des grenzenlosen Wachstums, in der sich immer neue Autobahnrouen durch das Land fraßen, könne einmal vorüber sein.



Foto: ap/dpa/picture alliance/SZ Photo

Und genauso ist es gekommen. Die Autobahn hat den Charme der Adenauerjahre, so zweifelhaft er gewesen sein mag, längst verloren. Sie ist heute die ungekrönte Königin aller deutschen Unorte, hässlich und grau, der betongewordene Flächenfraß, ein Monument des Raubbaus an der Natur. Sie hat halbe Dörfer geschluckt und sogar das legendäre „Wirtshaus im Spessart“, historische Stadtviertel und wertvolle Biotop zerstört; manchmal stehen alte Bauernhöfe nur Meter von der Trasse entfernt, und man weiß nicht, ob die Bewohner gnädig ertaut sind oder sich einfach an das ewige Dröhnen des Fernverkehrs gewöhnt haben.

Und statt im Tiefflug durch das Land zu rauschen, müssen Menschen auf der Suche nach dem Rausch der Geschwindigkeit heute allenthalben Hindernisse ertragen, die der freien Fahrt sehr buchstäblich im Wege stehen. Nichts geht mehr am Autobahnkreuz Meerbusch-Neuss, bitte weichen Sie weiträumig aus. Zwischen München und Nürnberg 14 Kilometer Stau an einer ungesicherten Unfallstelle. Wegen Bauarbeiten stockender Verkehr und Stillstand auf dem Kölner Ring.



Foto: Oliver Berg/dpa

Zu Beginn der Berliner Ferien kann das gewohnte Ausweichmanöver, noch in finsterner Nacht die Kinder wachzurütteln und ins gepackte Auto zu verfrachten, aufs Betrüblichste scheitern: Richtung Süden staut es sich schon, bevor die Sonne die ersten sanften Morgenstrahlen auf die bewegungslos verharrende Blechkolonne wirft.

Das Einzige, was vom Mythos der Autobahn wirklich blieb, ist das Versprechen ungezähmten Rasens. Tempolimits gelten nur auf etwas mehr als der Hälfte der Strecken, was der Bleifuß-Community schon als bürgerfeindlicher Sündenfall gilt.

Natürlich ist es ein zivilisatorischer Fortschritt, wenn andere Sprachen nicht mehr Anlass haben, aus dem Deutschen *the blitzkrieg* zu übernehmen, sondern *the autobahn*. 2020 etwa meldete CNN mit freundlichem Spott: „Ah yes, ze Autobahn. Few other landmarks represent Germany more than its freeway system.“ Kaum eine andere Sehenswürdigkeit verkörpere Deutschland mehr als sein Autobahnnetz. Und da Deutschland das einzige Land Europas ohne generelles Tempolimit ist, sehen Bewohner anderer Länder dem Autofahrerlebnis Deutschland mal mit Furcht, mal mit hohen Erwartungen entgegen.

So soll der US-Schauspieler Tom Hanks gesagt haben: Wenn du in Deutschland ein Schild siehst, auf dem die bisherige Höchstgeschwindigkeit durchgestrichen ist, „the gloves are off, baby“. Dann ist es Zeit, die Handschuhe auszuziehen, denn: „In Deutschland sitzt dir die Regierung nicht im Nacken.“

Ein in Heidelberg lebender Amerikaner war dagegen offenbar froh, nach einer Autobahnfahrt mit seinem Chef noch in Gottes schöne Welt zurückkehren zu dürfen: „Wir fuhren mit etwa 260 Stundenkilometern, als hinter uns ein Wagen dicht auffuhr und die Lichthupe aufblendete. Wir wechselten auf die rechte Spur und sahen einen Saab mit vier Männern in Businessanzügen an uns vorbeisausen.“

Wo noch überall kein Tempolimit gilt: Nordkorea, Haiti, Afghanistan

Es ist übrigens nicht so, wie es oft heißt, dass Deutschland das einzige Land auf dem Globus ohne Tempolimit sei. Nein, die Bundesrepublik befindet sich damit in wirklich interessanter Gesellschaft. Eine offizielle Geschwindigkeitsbeschränkung gibt es unter anderem nicht in Nordkorea, Somalia, Haiti und Afghanistan. Allerdings haben diese Staaten entweder keine Autobahnen oder keine staatliche Autoritäten, die Verkehrsgesetze

durchsetzen könnten; oder der Zustand der Straßen sorgt von selbst dafür, dass Autofahrten eine sehr langwierige und holperige Tortur werden können.

Es gibt mehr als 13 000 Autobahnkilometer im Land; es gibt Menschen, die sich und andere mit 260 Sachen zu Tode gefahren haben; zudem Hunderttausende Stautunden jährlich, Autobahnkirchen und eine eigene Autobahnpolizei. Allerdings dürften die Helden von „Alarm für Cobra 7“ in einer einzigen Folge mehr wüste Action, Schießereien und Verfolgungsjagden knapp an der Schallgrenze erleben als echte Autobahnpolizisten in ihrer halben Dienstzeit.

Einer der letzten Actionhelden der echten Autobahn ist Volker Wissing von der FDP, eine Art Vin Diesel der Ampelkoalition (für jene, die mit dem Genre nicht vertraut sind: Vin Diesel, Heros der *Street Racing*-Filmreihe „The Fast and the Furious“, schafft Gerechtigkeit durch möglichst wilde Autorennfahrten). Die wilde Fahrt des Mr. Fast and Furious Volker Wissing soll direkt in die mobile Zukunft führen, nur dass diese seltsamerweise so aussieht wie eine betonselige Vergangenheit, in der „freie Fahrt für freie Bürger“ galt. 144 Autobahnprojekte will Wissing in Deutschland beschleunigt ausbauen.



Foto: Rüdiger Wölk/Imago

Der Beifallsorkan auf Social Media lässt ahnen, welchen Schaden eine Politik anrichtet, die mit so schlechtem Beispiel vorangeht. Und das eigentlich wider besseres Wissen. Eine Verkehrspolitik, die mehr Straßen für den Verkehr in die Landschaft baggern lässt und damit mehr Verkehr auf die Straße bringt, ist irrational, sie steht im Bann des Mythos, Autobahn sei Fortschritt. Mag sein, dass einzelne Projekte zur Entlastung verkehrsgeplagter Orte durchaus Sinn haben. Doch in toto hat Deutschland schon eines der dichtesten Autobahnnetze der Welt, trotzdem erstickt es oft im Verkehr. Die Rechnung geht nicht auf. In Zeiten der Verkehrswende und der drohenden Klimakatastrophe erinnert Wissing's Liste an den berühmten Witz vom alten Herrn, der besser nicht mehr Auto fahren sollte, auf die Autobahn auffährt und vor sich hin murmelt: „Heute sind aber viele Geisterfahrer unterwegs.“

Vollgas auf der Autobahn ist das deutsche Gegenstück zur Waffenbegeisterung der Amerikaner

Der Klimawandel droht dem Mythos Autobahn nun endgültig den Garaus zu machen. Wenn der Staat die Schadstoffemissionen deutlich verringern möchte, ist es noch einmal deutlich schwerer zu erklären, warum *pedal to the metal* eine Art unveräußerliches Grundrecht sein soll. Man kann es eigentlich gar nicht vernünftig erklären. Vollgas auf der Autobahn, das ist das deutsche Gegenstück zur fixen Idee vieler Amerikaner, jeder freie Mann dürfe bewaffnet wie Sheriff Wyatt Earp in den Saloon gehen.

Aber das Recht auf Rasen zum Inbegriff der Freiheit und Autonomie von staatlicher Bevormundung zu verklären, ist peinlicher Populismus. Die Baseler Soziologen [Carolyn Amlinger](#) und [Oliver Nachtwey](#) nennen solche Einstellungen „libertären Autoritarismus“. In ihrem Buch „Gekränkte Freiheit“ erklären sie diesen zunächst widersprüchlich erscheinenden Begriff (sind libertär und autoritär nicht ein Gegensatzpaar?) aber einleuchtend: Die in unserer Zeit stets geforderte Eigenverantwortlichkeit der Menschen scheitert oft an einem Gefühl der Hilflosigkeit angesichts einer immer komplexer werdenden Welt. Diese erlebte Kränkung kann so tief gehen, dass sie

sich in Ressentiments gegen „das System“ und die Demokratie entlädt. Der Einzelne pocht dann auf seine Freiheit gegenüber dem Staat, was in einem freien Land natürlich sein gutes Recht ist, dann aber umschlägt in die Ablehnung jeder Mitverantwortung für das Wohl der Gesellschaft, der Natur oder schlicht anderer Menschen.

Das sind die Instinkte, an die das letzte Aufgebot der „Freie Fahrt“-Fraktion immerhin so erfolgreich appelliert, dass die Ampelkoalition das Projekt Tempolimit lieber ganz begrub. Offenbar befürchtete sie, eine ausgebremste Wählerschaft könne *The Slow and the Furious* werden. Dies mag auch damit zu tun haben, dass Grüne und SPD das Projekt Tempolimit zwar stets mit heißem Herzen betreiben – aber nur so lange, wie sie in der Opposition sind.

Es ist zu hoffen, dass Wissings Reise in die automobilen Vergangenheit ihn auf jene große lange Straße der Einsamkeit führen wird, welche der sympathische Prollrocker Gunter Gabriel dereinst besang. Andernfalls wird sich das Land dort wiederfinden, wo es nach Ansicht des Satirikers Marc-Uwe Kling ohnehin längst ist:

„Kennt ihr Deutschland?

Im Süden die Berge

Im Norden das Meer

Und dazwischen: Teer.

Aber wirklich nur Teer?

Es gibt doch noch mehr!

Ja, genau. Stau.“

Team

Text Dr. Joachim Käppner

Bildredaktion Natalie Neomie Isser

Digitales Design Christian Tönsmann, Florian Gmach

Digitales Storytelling Sina-Maria Schweikle

URL: <https://www.sueddeutsche.de/projekte/artikel/gesellschaft/autobahn-geschichte-hitler-e757476/>