

Das Wissen

## **100 Jahre Autobahn - Vom Geschwindigkeitsrausch zum Tempolimit**

Von Lena Fiedler

Sendung vom: Freitag, 20. September 2024, 08.30 Uhr

Redaktion: Martin Gramlich

Regie: Andrea Leclerque

Produktion: SWR 2024

**Am 21. September 1924 wurde in Italien die erste Autobahn der Welt eröffnet. In Deutschland wurden Autobahnen zu einem Vorzeigeprojekt der Nationalsozialisten.**

Das Wissen können Sie auch im **Webradio** unter [swrkultur.de](https://www.swr.de/swrkultur.de) und auf Mobilgeräten in der **SWR Kultur App** hören – oder als **Podcast** nachhören:

<https://www.swr.de/swrkultur/programm/podcast-swr-das-wissen-102.html>

---

### **Bitte beachten Sie:**

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

---

### **Die SWR Kultur App für Android und iOS**

Hören Sie das Programm von SWR Kultur, wann und wo Sie wollen. Jederzeit live oder zeitversetzt, online oder offline. Alle Sendung stehen mindestens sieben Tage lang zum Nachhören bereit. Nutzen Sie die neuen Funktionen der SWR Kultur App: abonnieren, offline hören, stöbern, meistgehört, Themenbereiche, Empfehlungen, Entdeckungen ...

Kostenlos herunterladen: <https://www.swr.de/swrkultur/swrkultur-radioapp-100.html>

## **MANUSKRIPT**

### ***Musik: Kraftwerk Autobahn***

#### **O-Ton 01, Adolf Hitler:**

Und so kann ich mir in dieser Stunde nichts Schöneres denken, als dass sie nicht nur eine Stunde der Einleitung ist für den Bau dieses größten Straßennetzes der Welt, sondern dass diese Stunde zugleich wieder ein Markstein ist für den Bau der deutschen Volksgemeinschaft.

#### **Zitator:**

Wir erklären, daß sich die Herrlichkeit der Welt um eine neue Schönheit bereichert hat: die Schönheit der Geschwindigkeit. Ein Rennwagen, dessen Karosserie große Rohre schmücken, die Schlangen mit explosivem Atem gleichen.

#### **O-Ton 02, Alex Gruhler:**

Freiheit heißt, dass ich in der Lage bin, selber zu bestimmen, wie schnell ich fahren möchte. Entweder, weil ich damit schneller ans Ziel komme oder weil ich gerade ein bisschen Spaß dabei habe.

#### **Ansage:**

„100 Jahre Autobahn – Vom Geschwindigkeitsrausch zum Tempolimit“. Von Lena Fiedler.

### ***Atmo: Autobahn***

#### **Sprecherin:**

Sommer 2022 in Berlin-Neukölln. Eine Gruppe Menschen steht auf der Hatun-Sürücü-Brücke über die Berliner Stadtautobahn A100. Unter ihnen eine riesige Baustelle. Sie haben Kopfhörer auf. Was hören sie da?

#### **O-Ton 03, Audioguide:**

Herzlich willkommen. Ich begrüße Sie an der Autobahn, Deutschlands größtem Bauwerk. Ich werde Sie durch die Ausstellung 13.155 Kilometer begleiten. Ausgangspunkt für die soundbasierten Arbeiten waren für die KünstlerInnen charakteristische Elemente der Autobahn, wie z. B. die Leitplanke, die Fahrbahn oder der Rüttelstreifen.

#### **Sprecherin:**

Langsam setzt sich die Gruppe in Bewegung. Große Bagger fahren unter der Brücke durch und verladen Geröll. Die Autos sausen oben auf der Brücke laut vorbei. Auch unten sollen bald die Autos sausen, denn dort wird die Berliner Stadtautobahn A100 weitergebaut.

### ***Atmo: Autobahngeräusche***

**Sprecherin:**

Doch die Gruppe hört von dem Baulärm kaum noch etwas. Denn die Teilnehmer des Kunstspaziergangs hören „A0 – ein ortsbezogenes Hörspiel an der Autobahn“ von Caroline Böttcher und Julia Ohlendorf. Die beiden Künstlerinnen haben sich anlässlich des Weiterbaus der Berliner Stadtautobahn A100 kritisch mit der Geschichte der deutschen Autobahn beschäftigt.

**O-Ton 04, Audioguide:**

„Wir kommen nun zum Werk Rüttelstreifen. Matt. Der Komponist Johannes Binde hat eine Hommage an die Toten im Straßenverkehr komponiert. Wir reden in Deutschland immer noch von ungefähr 10 Menschen pro Tag.“

**Sprecherin:**

Die Macherinnen des Audiowalks fragen sich, was heute die Faszination von Deutschlands Autobahnen ausmacht. Und warum immer noch Autobahnen gebaut werden, obwohl das Auto im Zusammenhang mit dem Klimawandel schon lange als problematisch bekannt ist.

Unbequeme Fragen, denn die Autobahn galt und gilt nach wie vor als unverzichtbar dafür, dass auch der deutsche Wirtschaftsmotor schnurrt. Zudem wird sie von vielen geliebt als Möglichkeit für den kleinen Geschwindigkeitsrausch im Alltag oder zumindest pragmatisch genutzt als bequeme Art schnell große Distanzen zu überwinden.

**Musik: Kraftwerk Autobahn****Sprecherin:**

Die erste Autobahn der Welt wurde nicht in Deutschland, sondern in Italien gebaut. Am 21. September 1924 wurde die *Autostrada dei Laghi* eröffnet, Italiens erste Autobahn.

**O-Ton 05, Rainer Ruppmann:**

Italien war tatsächlich der Vorläufer. Da wurde 1924 die Autobahn Milano oberitalienische Seenplatte, also Milano-Como und Milano-Lago Maggiore in diese Richtung gebaut.

**Sprecherin:**

Sagt Rainer Ruppmann. Er ist Wirtschaftswissenschaftler und Historiker und beschäftigt sich seit vielen Jahren intensiv mit Verkehrsgeschichte. Mittlerweile ist er im Ruhestand, befasst sich ehrenamtlich immer noch mit der historischen Erschließung und Veröffentlichung von Unterlagen zur Geschichte nicht nur der deutschen Autobahnen.

**O-Ton 06, Rainer Ruppmann:**

Das Ganze wurde gebaut durch einen privaten Unternehmer, Piero Puricelli aus Mailand, Bauunternehmer, der die Idee und das Backup vom Duce hatte. Das war die erste Autostrecke, kreuzungsfrei, wo man also eben die Zu- und Abfahrten hat, so mit der Brücke oben drüber, wie wir sie heute kennen.

**Sprecherin:**

Die Autostrada dei Laghi gilt als die erste Autobahn, aber die erste ausschließliche *Autostraße* ist sie nicht. Das war schon 1921 die Avus in Berlin. Die Abkürzung steht für „Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße“. Die Avus war aber nicht Teil des öffentlichen Verkehrsnetzes, sondern eine gebührenpflichtige Renn- und Teststrecke, erst 1940 wurde sie an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen.

Die erste italienische Autobahn war theoretisch für alle da, schon damals war für die Benutzung eine Mautgebühr fällig. Trotzdem wurde sie von den Italienerinnen und Italienern begeistert aufgenommen.

**O-Ton 07, Rainer Ruppmann:**

Alles sehr enthusiastisch und zukunftsorientiert.

**Sprecherin:**

Sagt Rainer Ruppmann. Auch wenn der Verkehr am Anfang noch recht überschaubar war.

**O-Ton 07, Rainer Ruppmann weiter:**

Damals war eben das Automobil so gerade auf dem Vormarsch, war immer noch mehr oder minder eine Angelegenheit der reichen Bevölkerungsschichten. Viele fuhren mit Chauffeur. Man konnte sich ein Auto nur leisten, wenn man Geld hatte, weil PKWs auch ziemlich anfällig waren.

**Sprecherin:**

Ein Grund dafür, dass die erste Autobahn 1924 in Italien eröffnet wurde, war, dass hier zu dieser Zeit intensiv über Geschwindigkeit und Technologie nachgedacht wurde: Im Futurismus beschworen Dichter wie Filippo Tommaso Marinetti den Kult der Maschinen. In seinem futuristischen Manifest von 1909 schreibt Marinetti:

**ZITATOR:**

„Wir erklären, daß sich die Herrlichkeit der Welt um eine neue Schönheit bereichert hat: die Schönheit der Geschwindigkeit. Ein Rennwagen, dessen Karosserie große Rohre schmücken, die Schlangen mit explosivem Atem gleichen... ein aufheulendes Auto, das auf Kartätschen zu laufen scheint, ist schöner als die Nike von Samothrake.“

**Sprecherin:**

Im Futurismus wurde um das Auto herum eine Ideologie des neuen Mannes errichtet, der als Kämpfer, Soldat und Zerstörer von Humanismus und Aufklärung wüten sollte. Erklärt Conrad Kunze, Historiker und Autor des Buches „Deutschland als Autobahn“.

**O-Ton 08, Conrad Kunze:**

Und das ist dann wahnsinnig gefeiert worden, das Auto, also die ganz, ganz wenigen Autos. Und von den Futuristen ist das so als Mittel gefeiert worden, um eine neue Männlichkeit zu etablieren. Also das hat so Anklänge an Nietzsche. Also wenn man *Ecce Homo* oder *Zarathustra* gelesen hat, dann findet man so ganz viele Wendungen wieder in diesen Manifesten der Futuristen, wo so eine Sehnsucht ist

nach dem neuen Mann, nach dem neuen Heldentum, auch nach so einer Grandezza, so einer Größe, die man meint, sonst nirgends mehr zu finden. Und die haben diesen Rausch halt besungen.

**Sprecherin:**

Und den Geschwindigkeitsrausch auch politisch und baulich ermöglicht. Die neue »Religion der Geschwindigkeit« von Marinetti und seinen Futuristen sorgte 1923 für die Aufhebung jeglichen Tempolimits und den Bau der ersten nur-Autostraße der Welt in Italien, zu einer Zeit als kaum jemand ein Auto besaß. Marinetti war nicht nur intellektueller Vordenker der Autobahn. Er war auch ein enger Verbündeter Benito Mussolinis, der Anfang der 20er Jahre die Macht in Italien übernahm. Marinetti wurde Kulturminister unter Mussolini und blieb dem italienischen Faschismus bis zu seinem Tod 1944 eng verbunden. Historiker Conrad Kunze weist auf eine besondere Entwicklung im Futurismus hin: Die Enthemmung der Gewalt vor allem gegen Frauen ging hier einher mit der Erotisierung der Maschinen und Autos.

**O-Ton 09, Conrad Kunze:**

Und das scheint so trivial heute, aber auch das war sozusagen eine Erfindung, die eigentlich historische Anfänge hat, die nicht immer so da gewesen ist. Die ersten Autos sind noch verspottet worden als Stinkekasten und als laut und schmutzig. Und das kam erst im Laufe der Zeit, diese Erotisierung. Und auch die kam durch die Futuristen, die halt Lyrik gemacht haben. Und dann ist das Auto tatsächlich aufgestiegen zu dieser einen Maschine, die so erotische Sehnsüchte auf sich gezogen hat und vermenschlicht worden ist.

**Sprecherin:**

Italien unter Mussolini war in vielerlei Hinsicht ein Vorbild für Hitler, auch verkehrspolitisch: Schon im Februar 1933 – bei seinem ersten offiziellen Auftritt seit seiner Ernennung zum Reichskanzler – stellte Hitler ein Konjunkturprogramm vor, dessen Herzstück der Straßenbau und die Automobilindustrie bildeten. Großzügige Investitionen in den Bau von Autobahnen, die Abschaffung der Kfz-Steuer sowie die staatliche Förderung des Motorrennsports waren die zentralen Punkte des nationalsozialistischen Motorisierungsprogramms. Und schon im September 1933 begannen die Arbeiten an den ersten Kilometern der Reichsautobahn.

**O-Ton 10, Archiv Frankfurt:**

Hier ist der Deutsche Rundfunk. Der Führer, Volkskanzler Adolf Hitler, hat in Frankfurt am Main den Bau der ersten Reichsautobahn Frankfurt-Darmstadt-Mannheim-Heidelberg eröffnet.

**O-Ton 11, Rainer Ruppmann:**

Ja, diese Idee, Autobahn zu bauen, das hatte für das Dritte Reich, für Hitler speziell, einen Hauptgrund in der Machterhaltung, Machtfestigung.

**Sprecherin:**

Sagt Verkehrs-Historiker Rainer Ruppmann.

**O-Ton 11, Rainer Ruppmann weiter:**

Denn es wurde ja damals behauptet, man könnte jede Menge Arbeitslose von den sechs Millionen von der Straße bringen und in den Straßenbau einsetzen. Das war auch so ein Märchen, was hinterher nicht stimmte, aber es wurde halt erzählt.

**O-Ton 12, Archiv Frankfurt:**

Wir kämpfen damit zugleich gegen das schwerste Leid und das tiefste Unglück, das über Deutschland im Laufe der letzten 15 Jahre gekommen war. Der Fluch unserer Arbeitslosigkeit, der Millionen Menschen zu einer unwürdigen und unmöglichen Lebensführung verdammt.

**Sprecherin:**

Doch tatsächlich wurden durch den Autobahnbau nicht so viele Arbeitsplätze geschaffen, wie Hitler versprochen hatte. Die höchste Beschäftigungszahl gab es im Jahr 1936, als rund 120.000 Arbeiter an den Trassen eingesetzt waren. Dazu kam, dass die Arbeit schlecht bezahlt und körperlich sehr anstrengend war. Trotzdem waren der Spatenstich und schließlich die Eröffnung der Reichsautobahn inszenierte Großereignisse, die über das Radio massenmedial verbreitet wurden, erklärt Conrad Kunze.

**O-Ton 13, Conrad Kunze:**

Ich denke, ein Beobachter von heute wäre wahrscheinlich etwas befremdet, wie enthusiastisch die Zuschauerinnen dann teilweise waren bei dieser ersten Autobahn. Naja, es war leider der erste große Erfolg der Nationalsozialisten. Also versprochen haben sie alles Mögliche, aber das machen alle Regierungen und Politikerinnen. Und das Erste, was sie wirklich geliefert haben, außer dem Terror natürlich, also das erste Positive, wenn man so will, war diese fertige Autobahn '35. Und deswegen haben sie die auch großartig gefeiert. Und ich denke, die ist bei einem großen Teil der Deutschen auch so angekommen. Das ist ein großer Erfolg.

**Sprecherin:**

Dazu beigetragen haben neben der Rundfunkinszenierung auch Darstellungen der Autobahnen in Zeitungen, Zeitschriften oder auf Plakaten: (Sie konzentrierten sich auf Ästhetisierung und Monumentalisierung der neuen Straßen. Harmonisch fließt die Reichsautobahn auf den Abbildungen durch die deutsche Naturlandschaft.) Die Reichsautobahnen sollten den Gegensatz von Natur und Technik aufheben und den Anschein von Unvergänglichkeit vermitteln. Historiker Conrad Kunze beschreibt in seinem Autobahn-Buch, wie die neuen Straßen dazu beitrugen, die nationalsozialistische Volksgemeinschaft zu einen. Obwohl bis zu diesem Zeitpunkt nur die allerwenigsten Deutschen überhaupt ein Auto hatten, konnten sie sich mit der Reichsautobahn identifizieren.

**O-Ton 14, Conrad Kunze:**

Ich denke, dass die Autobahn wirklich hoch symbolisch war. Also sie war so ein Versprechen, so unser Land spielt wieder mit in der Welt. Die Welt beneidet uns. Wir haben jetzt Olympia 36. Wir haben die Autobahn. Vom Schlusslicht Europas werden wir jetzt plötzlich zu einer technologischen Führungsnation.

**Sprecherin:**

Auch in Sachen Tempo orientierte sich Hitler dabei am italienischen Vorbild: Mit der ersten Autostrada hatte die Regierung Mussolini ein Straßenverkehrsgesetz verabschiedet, in dem es kein Tempolimit gab.

**O-Ton 15, Conrad Kunze:**

Und genau das gleiche haben dann die Nazis auch gemacht, relativ schnell nach der Machtübertragung und der Diktatur haben sie beschlossen, dass ab 1934 das Tempolimit auf Landstraßen und in der Stadt vollkommen aufgehoben ist. Und auf Autobahnen ist es nie eingeführt worden. Also mit Absicht natürlich. Und das ging bis 1939. Also es waren sechs Jahre ohne irgendein Tempolimit.

**Sprecherin:**

Als der Krieg begann, musste Benzin gespart werden, deswegen wurde ein Tempolimit eingeführt. Die Autobahnen wurden ohne Unterbrechung weitergebaut, allerdings nicht von deutschen Arbeitern alleine, sondern vor allem von Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeitern.

**O-Ton 16, Conrad Kunze:**

Und die meisten Deutschen wissen das nicht. Aber es gab über 10 Millionen Zwangsarbeiterinnen, die überall waren. In jeder Kleinstadt, in jedem Stadtviertel fast. In jeder Fabrik garantiert, in jedem Bergwerk, überall. Und die haben die Autobahnen gebaut. Und mit diesen Zwangsarbeiterinnen sind diese Fabriken groß geworden. Volkswagen, Porsche, Mercedes, BMW. Und dafür mussten sie nicht zahlen. Also sie haben faktisch kostenlose Arbeit, also Zwangsarbeit und auch Sklavenarbeit gehabt. Und haben das nie bezahlt, auch nach dem Krieg nicht.

**Sprecherin:**

Conrad Kunze sieht im Straßenbau im Krieg eine Form der „Vernichtung durch Arbeit“. Er kostete mehr als 180.000 jugoslawischen, polnischen und sowjetischen Kriegsgefangenen und zehntausenden Jüdinnen und Juden das Leben.

Nach dem Krieg waren viele Autobahnen in Deutschland zerstört. Speziell Brücken hatte das deutsche Militär selbst auf dem Rückzug vor den Alliierten gesprengt. Viel Arbeit für die Besatzungszonen, sie wieder aufzubauen und das Autobahnnetz neu zu organisieren, sagt Rainer Ruppmann.

**O-Ton 17, Rainer Ruppmann:**

Es waren fast 4000 km fertig, davon ungefähr 3600 in Deutschland, aber davon nur ein Teil in Westdeutschland, der Rest dann in Ostdeutschland und der andere Rest in Polen und ein ganz kleiner Schnipsel in Österreich. ja und nach dem zweiten Weltkrieg durch die Trennung in die beiden deutschen Staaten musste plötzlich der ganze Verkehr von Ost-West auf Nord-Süd umgestellt werden.

**Sprecherin:**

Auch ideologisch wurde umgestellt: Statt die Verbindung zwischen Autobahn und Massenmord z. B. durch Zwangsarbeit offen zu legen, galt die Autobahn vielen als Beleg, „dass ja nicht alles schlecht gewesen sei“, eine Formulierung, die noch Jahrzehnte nach dem Krieg zu hören war. Auch Historiker Kunze sagt:

**O-Ton 18, Conrad Kunze:**

Ja, also zuerst war die Autobahn.....eine Entlastungsgeschichte. Und das kam schon in den Nürnberger Kriegsverbrecherprozessen vor. Da haben sich schon einige Hauptkriegsverbrecher verteidigt damit, dass sie ja die Autobahn gebaut hätten.

**Atmo: Automotor und Musik****Sprecherin:**

In den 50er- und 60er-Jahren wird die Autoindustrie zum Rückgrat der deutschen Wirtschaft. Beim Aufstieg des Autos sitzt das Wirtschaftswunder auf dem Beifahrersitz. Die Autobahn steht für Fortschritt und Wohlstand. Dass kritische Positionen zum Auto und zur Autobahn es bis heute eher schwer haben liegt auch an den positiven Assoziationen, die sich in dieser Zeit verfestigt haben, meint Verkehrshistoriker Rainer Ruppmann.

**O-Ton 19, Rainer Ruppmann:**

Jetzt kann man natürlich sagen die Autobahn war ein Riesenfehler in der Entwicklung der Menschheit. Man hat sie entwickelt, um Autos darauf fahren zu lassen und wenn man heute zurück guckt, kann man sagen die Flut der Autos ist eigentlich auch durch die Autobahn evoziert worden. Gerade weil man da so schön fahren konnte und soweit fahren konnte haben die Leute Spaß am Fahren gehabt und diese deutsche Hybris man muss keine Geschwindigkeitsbeschränkung haben auf der Autobahn oder die Freude am Fahren – der BMW-Slogan – oder Vorsprung-durch-Technik – Audi-Slogan –, das hängt alles indirekt damit zusammen, dass die Deutschen diese Wiederaufbauphase im Grunde internalisiert haben als eine sehr schöne Zeit, wo man sich endlich mal von Zwängen und allen möglichen befreien konnte und es war gleichzeitig auch eine gigantische Verdrängung der zwölf Jahre Drittes Reich.

**Sprecherin:**

Die ungetrübte Begeisterung für die Autobahn zeigt sich beispielsweise bei der Eröffnung der Bundesautobahn A45, der sogenannten Sauerlandlinie. Sie wurde in den 1960er-Jahren als Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und Süddeutschland gebaut – die erste neue Autobahn nach dem zweiten Weltkrieg, die nicht auf Planungen der Nazis beruhte. Wegen ihrer vielen Brücken wird sie auch die Schönheitskönigin unter den Autobahnen genannt. 1971 eröffnet Bundesverkehrsminister Georg Leber die Strecke und ist – begeistert.

**O-Ton 20, Georg Leber:**

Ab heute gibt es zwischen dem Ruhrgebiet und dem Rhein-Main-Gebiet acht Fahrspuren. Das heißt, auf der verkehrsreichsten Verbindung Deutschlands sind ab heute doppelt so viele Fahrspuren dem Verkehr übergeben, als das gestern noch der Fall war. Ich werde oft gefragt, ist das überhaupt denkbar und wird es gelingen, den Verkehr in unserem Lande wieder flüssig zu machen? Ich sage dazu ohne Einschränkung ja.

**Sprecherin:**

2022 hat eine Studie ergeben, dass alle 60 großen Talbrücken der A45 aufgrund ihres baulichen Zustandes früher oder später ersetzt werden müssen.



## **Musik: Kraftwerk Autobahn**

### **Sprecherin:**

Ein einzigartiges Denkmal setzt die Band Kraftwerk 1974 der Autobahn an sich: Das Cover des vierten Albums der Band zeigt großformatig: das Straßenverkehrssymbol für die Autobahn, zwei weiße Bahnen auf blauem Grund. Der titelgebende Song „Autobahn“ dauert 22 Minuten und greift in seiner Monotonie den Eindruck endlos langer Fernfahrten auf, Erfahrungen, die in den 60er- und 70er-Jahren viele Menschen zum ersten Mal machen:

### **O-Ton 21, Conrad Kunze:**

Also ich meine, das Erzählen ganz viele Leute aus ihren Biografien. Sie konnten sich zum ersten Mal eben was leisten. Sie konnten zum ersten Mal mit dem eigenen Auto in Urlaub fahren. Sie konnten zum ersten Mal nach Italien fahren und nach Westeuropa. Und zum ersten Mal nicht als Soldaten, sondern als Touristen.

### **Sprecherin:**

Was sich nicht ändert: Das Tempo! Auch in der frühen Bundesrepublik darf gerast werden. Von 1953 bis 1957 wurden die Tempolimits aus Kriegszeiten aufgehoben, auch innerhalb von Ortschaften. Erst danach wurde innerorts eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h eingeführt. Bis heute ist Deutschland eins der wenigen Länder weltweit, in denen auf einem Teil der Autobahn unbegrenzt schnell gefahren werden darf. Den Deutschen gefällt das, wie hier in einer ARD-Dokumentation aus den 90er-Jahren deutlich wird.

### **O-Ton 22, Raserdoku:**

Nein, nein, der Mercedes-Fahrer. Der mit 120 auf der linken Spur und telefonieren und den Platz nicht freimachen, obwohl vorne alles frei ist. Ist meiner Ansicht nach eine Nötigung.

(Wieso ist das eine Nötigung?)

Wir haben drei Fahrspuren und normalerweise sind linke Fahrspuren gedacht zum Überholen und vielleicht auch um etwas schneller zu fahren. Und wenn ich dann mit 120 rumkriege und telefoniere, ist das für mich eine Nötigung.)

Wie schnell sind Sie denn gefahren oder wie schnell fahren Sie denn normal auf der Autobahn?

Wenn es frei ist, fahre ich so schnell wie es geht. Was ist das? Volllast.

Ja, wie viele Kilometer?

Ja, was das Auto halt läuft, so 180, 200.

### **Sprecherin:**

Massiv diskutiert wird ein Tempolimit auf der Autobahn erstmals in den 1970er-Jahren: und auch praktisch umgesetzt: Während der ersten Ölkrise gilt zwischen November 1973 und März 1974 in der Bundesrepublik ein generelles Tempolimit von

100 km/h auch auf Autobahnen – zum Treibstoffsparen. Außerdem sollen vier autofreie Sonntage der Bevölkerung den Ernst der Lage verdeutlichen. Doch mit den Ölpreisen sinkt schnell auch wieder das Bewusstsein und das Verständnis für verkehrspolitische Einschränkungen. Bis heute ist „Tempolimit“ ein Reizwort in der deutschen Öffentlichkeit.

Wer privat und im Beruf weiter schnell fahren will, ist Alex Gruhler. Der Unternehmer hat 2007 eine Initiative gegründet, mit der er das Tempolimit 130 auf den deutschen Autobahnen verhindern möchte. Die Liebe zum Auto fahren hat er schon als Kind entdeckt.

**O-Ton 23, Alex Gruhler:**

Ich fand das schon immer gut und spannend. Dass man auf deutschen Autobahnen zügig fahren konnte. Mein Vater war wirklich niemals jemand, wo ich unterstellen würde, dass er irgendwie in die Raserfraktion oder wie auch immer reingepasst hat. Aber er hatte auch den ersten Golf GTI. Und ja, da war man dann beeindruckt, wenn man irgendwie auch als Kind hinten saß und geguckt hat, das Auto fährt 200.

**Sprecherin:**

Gruhler lehnt das Tempolimit ab, weil er sich in seiner Freiheit eingeschränkt fühlt. Konkret bedeutet das für ihn:

**O-Ton 24, Alex Gruhler:**

Freiheit heißt, dass ich in der Lage bin, selber zu bestimmen, wie schnell ich fahren möchte. Entweder, weil ich damit schneller ans Ziel komme oder weil ich gerade ein bisschen Spaß dabei habe.

**Sprecherin:**

Befürworter eines Tempolimits argumentieren, Geschwindigkeitsbeschränkungen würden sich ökologisch positiv auswirken und könnten auch Unfallzahlen senken, und damit auch die Zahl von Verletzten oder Todesopfern. Doch Alex Gruhler meint, dass ein Tempolimit am grundlegenden Problem auf der Autobahn nichts ändern würde.

**O-Ton 25, Alex Gruhler:**

Das Problem ist ja, dass Länder wie Österreich, Frankreich und viele andere mehr massive Raserprobleme haben. Und was haben die? Die haben Tempolimits auf den Autobahnen. Ich will sagen, die kriminellen und die verantwortungslosen Raser, die bekomme ich auch nicht kontrolliert mit Schildern. Die Raser, die werden auch weiterhin in Berlin über den Ku'damm rasen. Werden die tun, weil es interessiert die nicht, ob da ein Schild mit 50 oder mit 30 steht. Das ist eine Illusion zu glauben, dass ich diese Gruppe kontrollieren kann.

**Sprecherin:**

Historiker Conrad Kunze spricht sich dagegen für ein Tempolimit auf den Autobahnen aus, um den Geschwindigkeitskult zu beenden, den zuerst die Futuristen und dann die Nationalsozialisten zu Propagandazwecken aufgebaut haben. Ein Kult, den er bis heute in der Debatte um das Tempolimit sieht:

**O-Ton 26, Conrad Kunze:**

Die einzige Erklärung, die ich kenne, ist eben, dass es da doch eine fortbestehende Kontinuität gibt. Dieser Propaganda und dieses Mythos Autobahn, den gibt es halt tatsächlich noch. Ich würde nicht sagen, dass Leute Nazis sind, die gerne rasen oder die Autobahn verteidigen. Aber es ist trotzdem eine Vorstellungswelt, die etabliert worden ist von den Nazis. Und sie ist halt nicht eingerissen worden.

**Sprecherin:**

Handlungsbedarf sieht Kunze nicht nur beim Thema Tempolimit. Er fordert auch die Planung und den Erhalt der Autobahnen weiterhin als rein staatliche Aufgabe zu verstehen. Denn seit 2005 setzt das Bundesverkehrsministerium an verschiedenen Autobahnen privatwirtschaftliche Betreibermodelle um, für Kritiker wie Kunze erste Versuche, Bau und Betrieb von Autobahnen zu privatisieren. Sie haben Bedenken, dass Fernstraßen durch den Einstieg von privaten Investoren dem Einfluss der Allgemeinheit entzogen werden könnten. 2018 gründete die regierende Große Koalition trotz solcher Bedenken die Autobahn GmbH des Bundes, die seither Planung, Bau und Erhalt der Autobahnen durchführt. Die Koalition war sich sicher, dass die Autobahn GmbH gegen Privatisierung geschützt sei. Kunze hat einen anderen Kritikpunkt.

**O-Ton 27, Conrad Kunze:**

Aber sie haben faktisch diktatorische Vollmachten. Es gibt eigentlich sonst keine GmbH, die das hat. Und selbst Ministerien oder richtige staatliche Behörden haben eigentlich nicht so eine diktatorische Vollmacht wie die Autobahn GmbH. Und dass Autobahnen juristisch wirklich gestoppt worden sind, ist extrem selten. Also ich würde eigentlich sagen, ab einem gewissen Planungsstand wird eine Autobahn nicht mehr gestoppt in Deutschland. Es gibt dann eigentlich kein Rechtsmittel.

**Sprecherin:**

Neue Autobahnen werden auf Basis des Verkehrswegeplans gebaut. Die Länder und Kommunen können, wie das Beispiel A100 zeigt, nur wenig Einfluss nehmen. Trotz aller Kritik an dem Projekt und dem Konsens der rot-grün-roten Berliner Koalition, hat das Bundesverkehrsministerium die Ausschreibung der entsprechenden Planungsleistungen bekanntgegeben. Immer wieder demonstrieren Tausende Menschen in Berlin gegen den Ausbau, weil er – so kritisieren sie - viele Millionen kosten wird und Kulturinstitutionen, Clubs und Anwohnende verdrängen wird – doch ohne Erfolg.

**O-Ton 28, Otto:**

Frau Suhrbier, Sie wohnen jetzt seit sechs Jahren an der Autobahn. Gibt es irgendwelche Folgeschäden?

Nein, Nein, Nein, Nein, Nein.

**Sprecherin:**

Die Autobahn scheint zu Deutschland zu gehören, wie die Lederhosen und Gartenzwerge. Doch Autoverkehr und damit auch die Autobahnen stehen heute wegen ihrer Rolle beim Klimawandel zunehmend in der Kritik, die Zahl jüngerer Menschen speziell in Städten, die auf ein eigenes Auto verzichten, steigt. Trotzdem

bleibt die Autobahn eine wichtige Infrastruktur. 49 Millionen PKW sind 2024 in Deutschland angemeldet – so viele wie nie zuvor. Doch auch ohne den Privatverkehr wäre genug auf den Autobahnen los, erinnert Rainer Ruppmann.

**O-Ton 29, Rainer Ruppmann:**

Und dazu kommt noch, dass Deutschland in seiner zentralen Lage in Europa ein Transitland erster Güte ist. Alles, was irgendwohin transportiert wird, von Ost nach West oder von Nord nach Süd, läuft mehr oder minder über Deutschland. Lange rede kurzer Sinn: diese Straßen sind unabdingbar heute für den europäischen Warenaustausch. Und die ganzen Bananen, Apfelsinen und frisches Obst und Gemüse, was wir aus Spanien kriegen, Wir würden in den Supermärkten all das nicht vorfinden.

**Sprecherin:**

Zumindest so lange nicht ausreichend Transport-Alternativen auf der Schiene gegeben sind. 1050 km neue Autobahnen sind auch schon in Bau oder Planung in Deutschland. Rainer Ruppmann ist sich sicher, am grundlegenden Prinzip, das Autobahnen seit 100 Jahren prägt, wird sich auch wenig ändern.

**O-Ton 30, Rainer Ruppmann:**

Sie wird immer aussehen, so wie sie ist. Sie wird nur anstatt zweispurig überwiegend dreispurig sein. Sie wird noch mehr Schallschutzzäune oder hohe Welle links und rechts haben, so dass man eigentlich immer mehr, wie in einem Käfig oder einen Kanal fährt und nichts mehr von der Landschaft sieht. Das heißt, die Autobahn ist heute zu einem reinen Nutzraum geworden. Früher im Dritten Reich sollte es ein ästhetischer, Landschafterschließender Raum sein und das Auge befriedigen, wenn man fährt. Und man hat dann auch schon angefangen, die ganzen Strecken etwas mit Pflanzen zu versehen. Das ist alles weg. Wir haben also reine Nutzkanäle, auf denen möglichst schnell Transport stattfinden soll. Und so wird die Autobahn der Zukunft aussehen.

Abspann über Jingle Das Wissen + Bett

**Zitator:**

„100 Jahre Autobahn – Vom Geschwindigkeitsrausch zum Tempolimit“. Von Lena Fiedler. Sprecherin: Brigitte Urhausen. Regie: Andrea Leclerque. Redaktion: Martin Gramlich.

\* \* \* \* \*