

Erste Autofahrt Rom

Erfolgsgeschichte mit antiken Wurzeln: Vor 80 Jahren begann zwischen Köln und Bonn die Ära der deutschen Autobahnen

Von Jürgen Ahrens

Samstag, 6. August 1932: Es ist ein großer Tag im Leben des seit knapp 15 Jahren amtierenden Kölner Oberbürgermeisters. Zwar hat er zuvor schon erfolgreich für andere Großprojekte gekämpft, etwa die Errichtung der Mülheimer Rheinbrücke oder den Bau der Kölner Ford-Werke, aber heute, das ahnt er, geschieht in seiner Heimatstadt etwas buchstäblich Bahnbrechendes. "So werden die Straßen der Zukunft aussehen", verkündet der 56-jährige Konrad Adenauer prophetisch. Damit zerschneidet er das weiße Band, und die erste deutsche Autobahn zwischen Köln und Bonn ist eröffnet - wenngleich die zwölf Meter breite Betonpiste offiziell zunächst noch die Bezeichnung Kraftwagenstraße trägt.

Vor diesem historischen Hintergrund - und angesichts der massiven Verdichtung des Autobahnnetzes im Dritten Reich - sehen wir Deutsche uns gern als Erfinder der mehrspurigen Schnellstraßen. Zumindest haben wir mit ihnen das Verständnis von "schnell" um eine Dimension bereichert, die uns kein anderes Land der Welt nachmacht. Kein Wunder, dass unsere geliebten Schnellbahnen immer wieder als internationale Referenz erhalten müssen: Wenn Autohersteller oder Motorjournalisten in den USA ein Fahrzeug als besonders sportlich kennzeichnen wollen, lautet einer ihrer Lieblingsetiketten "Autobahn tested". Das heißt, man hat mit dem Boliden in Deutschland selbst bei Tempo 200 oder 250 keine Probleme gehabt. Außerhalb der deutschen Grenzen wären Ausflüge dieser Art bekanntlich strikt verboten und zögen den sofortigen Verlust des Führerscheins nach sich.

Aber wurde die Autobahn wirklich in Deutschland erfunden? Klare Antwort: nein. Als die Strecke Köln-Bonn in Betrieb ging, gab es Vergleichbares in anderen Ländern schon seit einem Vierteljahrhundert. Das Grundkonzept, wenn auch natürlich ohne Autos, geht sogar auf die Zeit des antiken Rom zurück: Im 1. Jahrhundert n. Chr. ließ Kaiser Claudius die Städte Rom und Ostia durch den vermutlich ersten Verkehrsweg verbinden, der separate Fahrspuren für jede Richtung besaß - wie die heutigen Autobahnen getrennt durch einen Mittelstreifen. Seinerzeit war der allerdings für Fußgänger gedacht. Diese ursprünglich 24 Kilometer lange Strecke, die "Via Portuensis", dürfte damals die meistbefahrene Straße der Welt gewesen sein. Einige ihrer Teilstücke sind zwischen Pozzuoli und Porta Portese noch heute zu besichtigen.

Das Imperium Romanum ging bekanntlich unter, und mit ihm verfielen die meisten seiner Städte, sodass die spätrömisch-dekadente Idee einer mehrspurigen Straße für fast zweitausend Jahre im Dunkel der Geschichte verschwand. Aber nun sind wir im beginnenden 20. Jahrhundert: Mit der Erfindung des Automobils und der Fließbandfertigung ändert sich die Situation dramatisch. Der Großangriff der knatternden Kisten überfordert zunehmend die herkömmlichen Pferdestraßen. Eine grundlegend neue Lösung muss her. Dabei setzen als Erste nicht etwa die

Deutschen zum Überholen an, sondern die Amerikaner: Schon von 1907 an entstehen im Ballungsgebiet um New York City sogenannte Parkways - vierspurige Schnellstraßen mit Beton- oder Ziegelmauern als Fahrbahntrenner, zum Teil auch mit begrünem Mittelstreifen. Diese frühen Autobahnvorläufer sind allerdings noch nicht konsequent kreuzungsfrei.

Im Vergleich dazu hinkt Europa jedenfalls weit hinterher, wie auch übrigens überhaupt in Sachen Massenmotorisierung. So ist die 1921 eröffnete schnurgerade Berliner Avus (Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße) noch keine echte Autobahn, sondern eher ein Luxusspielplatz für betuchte Herrenfahrer mit Rennambitionen. Als kühne Zukunftsvision empfindet man es denn auch, als der italienische Ingenieur Piero Puricelli 1922 den Plan zur ersten wirklichen Autostrada entwickelt, genauer, zu einer "nuova strada riservata esclusivamente al traffico a motore" - einer neuen Straße ausschließlich für den motorisierten Verkehr. Dabei gibt es in ganz Italien damals überhaupt nur knapp 90.000 Kraftfahrzeuge, was das Projekt als reichlich überzogen erscheinen lässt. Da die Kosten schon damals über eine Maut hereingeholt werden sollen, wird der Bau trotzdem beschlossen. Bereits zwei Jahre später, am 21. September 1924, kann das weiße Band zerschnitten werden, und Europa hat zwischen Mailand und Varese seine erste Autobahn (heute A 8), oder präziser: eine Kraftfahrzeugstraße. Sie besitzt zwar nur eine Spur in jeder Richtung, aber bereits beim Folgeprojekt wird dieses Manko korrigiert: Die 1927 eröffnete, 92 Kilometer lange Autobahnumgehung von Rom ("Tangenziale") ist ebenso vierspurig wie drei Jahre später ihre Verlängerungen nach Neapel im Süden und Florenz im Norden. Erneut hat also das stolze Rom die Nase vorn, diesmal mit der ersten vierspurigen Autobahn Europas.

Auch auf der anderen Seite des Atlantiks bleibt man in dieser Zeit nicht untätig: Zwischen 1925 und 1927 - immerhin fünf Jahre vor Eröffnung der ersten deutschen Autobahn - entsteht unter dem kubanischen Diktator Gerardo Machado nach dem Vorbild der USA die erste vierspurige Autobahn Lateinamerikas. Die noch heute existierende Autopista Nacional zwischen Havanna und Taguasco lässt allerdings wichtige Städte buchstäblich links oder auch rechts liegen: Ihr Hauptzweck ist es lediglich, den Zuckerbaronen einen komfortablen Transportweg für ihre süße und teure Fracht zu verschaffen.

Eher im Zuckel-Tempo beginnt die Idee sich schließlich auch in Deutschland durchzusetzen. Auslöser sind die Verkehrsprobleme im Ballungsgebiet zwischen Köln und Bonn, wo schon zu Beginn der Zwanzigerjahre chaotische Verhältnisse herrschen. So setzen sich viele Politiker wie Konrad Adenauer oder Johannes Horion, Landeshauptmann der Rheinprovinz, für den Bau einer neuen, entlastenden Verkehrsader ein.

Und sie haben eine wachsende Zahl von Mitstreitern auf ihrer Seite: 1924 formiert sich in Berlin die "Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau" (Stufa), zwei Jahre später in Frankfurt am Main der "Verein zum Bau einer Straße für den Kraftwagen-Schnellverkehr von Hamburg über Frankfurt a. M. nach Basel", kurz HaFraBa. 1929 prägt dessen Vorsitzender, der Berliner Bauingenieur Robert Otzen, erstmals den Begriff Autobahn. Für die Ausgestaltung des geplanten Netzes wird Autostrada-Erbauer Piero Puricelli herangezogen - schließlich bringt er als Autobahn-pionier die meiste Erfahrung mit. So tragen wesentliche Züge des HaFraBa-Konzepts seine Handschrift - etwa die Trennung der Fahrtrichtungen durch

einen breiten Mittelstreifen und die Verwendung von Betonplatten als Fahrbahnbelag.

Weit dringender benötigt wird jedoch die Schnellverbindung Köln-Bonn. Mit deren Realisierung allerdings hapert es zunächst, denn wie heutzutage bei Stuttgart 21 oder der geplanten dritten Startbahn am Münchner Flughafen gibt es breiten und heftigen Widerstand gegen das elf Millionen Reichsmark teure Vorhaben. Die klamme Reichsregierung lehnt jede finanzielle Unterstützung des Projekts ab; Reichsverkehrsminister Theodor von Guérard wettert gegen die aus seiner Sicht überflüssigen "Luxusstraßen" und setzt stattdessen auf die Eisenbahn als Verkehrsmittel der Zukunft. Selbst die Nationalsozialisten, die später eine Kehrtwende um 180 Grad vollziehen werden, sträuben sich zunächst vehement gegen die "undeutsche Idee" einer Autobahn.

Den Ausschlag gibt schließlich die hohe Arbeitslosigkeit in der Rheinprovinz: Der Landtag bewilligt das Köln-Bonn-Projekt unter der Bedingung, dass die Bauarbeiten als "Notstandsarbeit" anerkannt werden und der Reichstag für die Einstellung von Arbeitslosen einen Zuschuss gewährt. Tatsächlich gelingt es, 45 Prozent der Kosten aus der 1918 eingeführten Erwerbslosenfürsorge zu decken; der Rest wird aus dem Provinzialhaushalt und über Anleihen bestritten. Aus purer Not heraus kommt Deutschland also zu seiner ersten Autobahn: In der dreijährigen Bauzeit werden insgesamt 5540 Notstandsarbeiter beschäftigt, die rund 700 000 Kubikmeter Erde nur mit Spaten und Schaufel bewegen. Der Einsatz von Baggern und Förderbändern ist strikt untersagt.

Am heutigen Datum vor genau 80 Jahren sieht Konrad Adenauer dann seine Vision von den "Straßen der Zukunft" verwirklicht - einschließlich späterer Rennambitionen. Denn obwohl die Automobile jener Zeit im Durchschnitt gerade mal 60 km/h Spitze schaffen, ist die 20 Kilometer lange Strecke bereits auf die abenteuerliche Geschwindigkeit von 120 km/h ausgelegt. So bleibt uns beim Thema Autobahn zumindest eine Trophäe: Wir Deutschen sind zwar nicht die Ersten, aber wenigstens die Schnellsten. Zumindest solange wir können - bis uns der nächste Stau wieder in die Schleichgemeinschaft der Leidensgenossen in aller Welt einreihet.