

Vorläufer der Autobahn: Long Island, Avus, Autostrada und Kölner Kraftfahrstraße

Italien war in vielerlei Hinsicht das Vorbild für Hitler. So auch beim Autostraßenbau. Nur dass die deutsche Variante wesentlich größer, teurer, tödlicher, schneller und berühmter wurde, wie eben im Dritten Reich alles mehrere Nummern größer ausfiel als in Italien.

Die Hebung des Autoverkehrs war ein Staatsziel Mussolinis und der Bauingenieur Piero Puricelli, der damals sehr bedeutende Fiat-Konzern und der Kulturminister Filippo Marinetti waren die drei wichtigsten Förderer von Autos und Straßenbau. Noch im Bürgerkrieg und kurz vor Mussolinis Marsch auf Rom wurde in der Nähe der Fiat-Werke bei Turin und Mailand bei der Stadt Monza eine erste Rennstrecke am 3. September 1922 eröffnet, die seither betrieben wird. Gleich nach der Machtübertragung an Mussolinis Partito Nazionale Fascista im September 1922 führte ein neues Gesetz »eine verkehrsgerechte Straßenklassifizierung ein und schrieb die Instandsetzung dem Staat zu. Die Straßenaufwertung kann als Versuch interpretiert werden, die Bedeutung des neu aufkommenden Verkehrs von Motorfahrzeugen zu stärken, und damit die bis dahin geltende Vorherrschaft der Eisenbahn zu relativieren.«¹ Die Bauarbeiten an Europas erster Nur-Autostraße, wie sie in Deutschland noch hieß, erfolgten für die Zeit sehr schnell und nach nur zwei Jahren war 1924 der erste kleine Abschnitt der »Autostrada« fertig (heute A8). Später erreichte sie 43 km Länge und verband Mailand mit dem Lago Maggiore. So wie später Hitler die kleine »Kraftfahrstraße« von Konrad Adenauer von Köln nach Bonn (heute die A555) unterschlagen musste, hat Mussolini die Berliner Avus und die Rennstrecke auf Rhode Island vor New York nicht mitgezählt, um sich somit zum alleinigen Erfinder der ersten Autostraße zu erklären, wie üblich für ihn in unverschrämtem Eigenlob:

1 Daniela Zenone, S. 40.

Abb. 3: Long Island Park Way, USA, New York, wahrscheinlich 1908; Autor unbekannt.

Abb. 4: Reklame für »Drahtabweiser«, undatiert; Autor unbekannt.



»Die Autobahnen (ital.: Autostradi) sind eine großartige italienische Innovation und ein sehr konkretes Zeichen unserer Bauleistung, die gegenüber den Kindern des antiken Roms nicht unwürdig ist.«²

Jedoch schon 1908 hatte der Millionär und Autofreund William Vanderbilt II den Long Island Motor Parkway von New York nach Long Island bauen lassen, um seine Autos voll ausfahren zu können. Die im weiteren Ausbau schließlich 72 km Länge erreichende Strecke hatte die ersten Autobrücken, um Kreuzungen zu sparen, und die ersten Leitplanken der Welt. Sie war gebührenpflichtig und ein teurer Luxus für reiche Dandys, wie die Schweizer Graubündener die Autofahrer später schimpfen würden. Mit der 1921 eröffneten Rennstrecke Avus in Berlin ist sie jedoch nicht zu vergleichen, sie erscheint heute auf Fotos eher als befestigte Landstraße. Für die Zeit war das aber schon eine Neuerung, denn Straßen waren so wenig für Autos ausgelegt wie die ländliche Bevölkerung gewillt war, deren Vorfahrt zu respektieren. (Und die sich mit Stahlseilen für ihre zu Tode gefahrenen Kinder revanchierte.) Der Geschwindigkeitsrekord für Autos lag 1908 bei 204 km/h auf dem Ormond Beach in den USA. Damit konnte Vanderbilts Straße nicht mithalten. Er selbst stellt 1902 in Frankreich bei Ablis den Rekord auf mit 122 km/h auf einer regulären Landstraße.

Die erste Planung einer Rennstrecke für deutsche Dandys begannen schon ein Jahr nach Fertigstellung des Long Island Parkways, 1909. Die Avus wurde erst 12 Jahre später fertig, 1921. Sie brachte es so auf vier Staatsformen seit ihrem Bau: Monarchie, Weimarer Republik, Drittes Reich, alte BRD und neue BRD/wiedervereinigtes Deutschland. Sie ging ein Jahr, und damit knapp vor der Rennstrecke bei Mailand, in Betrieb und ist somit die erste moderne Auto-Rennbahn oder, wenn man so will, Autobahn. Ihre Oberfläche war glatt genug, um dem aktuellen Geschwindigkeitsrekord von 241 km/h gefährlich werden zu können und die 8 km verliefen schnurgerade. Dennoch wurde auf ihr nie ein Geschwindigkeitsrekord aufgestellt, auch wenn die Nazi-Silberpfeile ihm mit

2 B. Mussolini in der Einweihungsrede für die Autobahnstrecke Mailand-Laghi im September 1925. Zitiert nach A. Bellucci 1984, S. 186. Hier zitiert nach D. Zenone, S. 42.

über 300 km/h in den 1930er Jahren nahekomen sollten. Die Durchschnittsgeschwindigkeit in den Autorennen erreichten über 200 km/h, was für die Zeit viel war. Sie war ebenso wie Vanderbilts Parkway vor allem eine Rennstrecke für Gutbetuchte, die ihren Ausflug von Charlottenburg zum Nikolassee mit einem Geschwindigkeitsrausch krönen wollten. Die Gebühr von 1000 Mark für eine Vierteljahreskarte war für damalige Verhältnisse enorm teuer.³ Gleichwohl waren schon Geschwindigkeiten von 100 km/h für Zeitgenoss*innen ein Erlebnis, das mit dem ersten Flug auf einer Stufe stand. Vicki Baum zeigt ihren Helden im Roman »Menschen im Hotel«, der aus der sächsischen Kleinstadt nach Berlin kommt, beeindruckt von der ersten Fahrt auf der Avus:

»In Fredersdorf gab es viele, die waren noch nie Auto gefahren. Anna beispielsweise war noch nie Auto gefahren. Aber Kringelein fuhr nun. Er hielt die Lippen fest aneinandergepresst, er machte sich steif in den Ellenbogen unter den Achselhöhlen, und die Augen tränkten ihm vom Luftzug. Die Kurven setzten ihm erschrecklich zu, und unter dem neuen Seidenhemd stieg sein Herz auf und ab. Es war das gleiche angstvolle Vergnügen wie in der Kindheit [...]. Wohin fahren wir? Schrie er in Gaigerns rechtes Ohr, denn ihm kam die Stimme des Motors ungeheuer laut vor, und er fühlte sich wie mitten im Getös und Sturm. ›Bisschen raus zum Mittagessen. Über die Avus.‹ antwortete Gaigern ganz gemütlich. [...] Es fing an mit einer Luft, die immer kälter wurde, immer steifer und schließlich ganz hart gegen sein Gesicht schlug wie mit Fäusten. Der Wagen bekam eine Stimme und sang von unten herauf immer höher, zugleich geschah etwas Gräßliches in Kringeleins Beinen. Sie füllten sich mit Luft gleichsam, es stiegen Blasen in seinen Knochen hoch, dann wollten ihm die Knie zerplatzen. Atmen konnte er schon mehrere unglaublich lange Sekunden nicht mehr, und ein paar Augenblicke lang dachte er: Jetzt sterbe ich. So ist das also. Ich sterbe. [...] Der Wagen willfahrte: 115. Ein paar Augenblicke lang hielt er sich auf 118, Kringelein gab es jetzt endgültig auf zu atmen. [...] Sie verließen die Avus beim Südtor und fuhren nun ganz bürgerlich zwischen den Wannseevillen dahin. ›So, jetzt ist mir leichter‹ sagte Gaigern und lachte mit seinem ganzen Gesicht. Kringelein holte seine Hände aus den Lederkissen, in die er sie bisher genagelt hatte, er löste vorsichtig den Krampf aus seinen Kiefern, den Schultern, den Knien. Er fühlte sich völlig erschöpft und völlig glücklich.«⁴

3 Wikipedia (Hg.): AVUS 2021, <https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=AVUS&oldid=213508299> vom 24.07.2021.

4 Vicki Baum: Menschen im Hotel. Roman, Frankfurt a.M., Berlin: Ullstein 1929 (1957 Bertelsmann) 154ff.

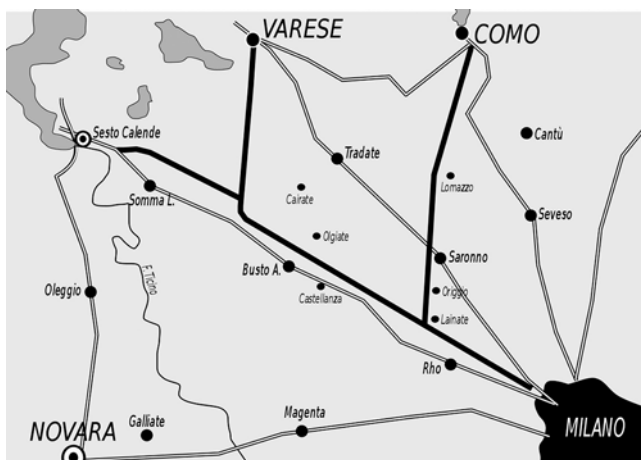
Abb. 5: Berliner Avus, wahrscheinlich 1937 mit Steilkurve im Norden, die Kamera schaut nach Süden; Foto: historische Postkarte, Autor unbekannt, Wikimedia.



Mussolinis Autostrada war noch mehr Nur-Autostraße als der Parkway, aber bei weitem noch keine Autobahn im heutigen Sinne. Der erste kleine Abschnitt der Strecke Milano-Varese wurde in Lainate am 21. September 1924 eröffnet. Es kamen nördlich von Mailand zwei Nordabzweigungen hinzu und somit entstand so etwas wie der erste Schritt zu einem Netz. Ein richtiges Straßennetz und Autobahn (mit getrennten Fahrstreifen und zwei Spuren je Richtung) wurde die Autostrada jedoch erst nach dem Zweiten Weltkrieg. Wie bei den zwei Vorbildern war eine hohe Gebühr fällig für die Benutzung. So war die Autostrada privat finanziert und sollte sich durch eine Maut amortisieren. Das geschah jedoch nie, denn bei nur 80.000 Autos im ganzen Land (und ca. 40 Millionen Bewohner*innen) war der Bedarf noch kleiner als später in Deutschland.⁵ Da jedoch eine Straße schlecht schließen kann wie eine Fabrik, blieb sie trotz ihrer fehlenden Rentabilität erhalten. Auch haben staatliche Subventionen den Bau weiterer Abschnitte an den Städten in Norditalien bis Mitte der 30er Jahre ermöglicht, was jedoch nicht hieß, auf die Maut zu verzichten.

5 Wikipedia (Hg.): Autostrada dei Laghi 2021, https://de.wikipedia.org/wiki/Autostrada_dei_Laghi vom 24.07.2021.

Abb. 6: Die erste Autostrada bei Mailand Mitte der 1920er Jahre; Foto: historischer italienischer Film der Autostrada/italienisches Staatsarchiv.



Im Unterschied zur Reichsautobahn wirkt diese Straße auf Fotos heute eher wie eine Landstraße. Einen Mittelstreifen und ebenso die Kleeblattauffahrt gab es noch nicht. So war in jeder Richtung nur eine Spur vorhanden und den Bildern nach war es bei weitem keine Straße, um Rekordfahrten von 400 km/h oder selbst die anvisierten 180 km/h Reisegeschwindigkeit der Reichsautobahn zu erreichen. Zur Einweihung kam der König und sechs Soldaten standen Spalier. Das gab zwar eine kleine Zeremonie, aber mit den riesigen Inszenierungen der Reichsautobahn war es nicht vergleichbar. Es hat zudem die weite Verbreitung von Radio oder Kino gefehlt, wie es sie erst zehn Jahre später gab, und so wird wohl der Zeitungsartikel das wichtigste Medium zu ihrer Verbreitung gewesen sein. Entsprechend gering fiel die Resonanz aus. Einen Mythos Autostrada gab es nie, auch nicht en miniature.

Wie im Kapitel acht gezeigt werden wird, war die Reichsautobahn von einer sehr intensiven Propaganda auf allen verfügbaren Kanälen begleitet und sie war mit einer populären Idee verbunden, der »arischen« klassenlosen »Volksgemeinschaft« und dem Versprechen auf baldige Hebung des Lebensstandards aller, so weit, dass jede Familie sich ein Kraft-durch-Freude-Auto würde leisten können. Da hingegen auf der Autostrada eine Gebühr gezahlt werden musste, konnte ein Nutzen für die Allgemeinheit schlecht behauptet werden. Das Auto und seine Straßen blieben elitärer Luxus. Und weil trotz in den 1930er vermehrt produzierten kleinen Fiat-Modellen kein staatlich subventionierter KdF-Wagen in Aussicht war, konnte auch der Traum vom demnächst erreichbaren eigenen Auto kaum glaubhaft sein. Falls es solche Erwartungen gab, dann hatten die Italiener*innen ganze 20 Jahre Zeit gehabt zu bemerken, dass er im Faschismus nicht in Erfüllung geht – bei den Deutschen waren es von der ersten Eröffnung gezählt nur zehn Jahre, wovon die letzten in den Kriegswirren lagen. So konnte sich der Traum von Auto und Wohlstand im Faschismus von selbst entzaubern, während

in Deutschland der Krieg schuld sein sollte, der gleich einem gefangenen Tier in der geschönten Erinnerung vieler eben einfach so »ausbrach«.

Abb. 7: Evolution der Straßen-Propaganda: Eine Zeitung berichtet über die Einweihung der Autostrada 1924 in Italien durch den König; La Domenica del Corriere.

Abb. 8: Die Film-Wochenschau berichtet über die Einweihung der ersten Reichsautobahn 1935 durch Hitler; 3. Reich/Bundesarchiv.



Ferner fehlte Italien ein dem deutschen vergleichbarer Rennsport und die Geschwindigkeitsrekorde und Rennsportsiege. Zwar gab es viele Siege des Sportwagens Alfa Romeo, aber mit der ab 1935 fast unangefochtenen internationalen Vorherrschaft von Auto-Union und Daimler-Benz-Mercedes war dies nicht vergleichbar. In Italien fehlte dafür die großzügige staatliche Finanzierung des Rennsports und eine Industrie, die dazu fähig gewesen wäre (wir müssen bedenken, dass die Motoren mit den ersten Luft-Kompressoren und Turboladern eher aus dem Spitzenbereich des militärisch relevanten Flugzeugbaus kamen als aus der regulären Autoindustrie. Der britische Rekordwagen Blue Bird nutzte zwei Flugzeugmotoren.) Die Autos Anfang und selbst noch Mitte der 1920er Jahre jedoch sahen oft noch ein wenig wie Kutschen mit Motor aus. Die Entwicklung des stromlinienförmigen Rennwagens für Geschwindigkeitsrekorde (nicht jedoch Autorennen!) begann erst 1927 mit dem britischen Sunbeam 1000. Die großen technischen Fortschritte der Straßenrennwagen in den 1930er Jahren sind durch Hitlers großzügige Finanzierung ermöglicht worden.⁶ Ihr Nutzen war militärisch höchst relevant, da die Spitzengeschwindigkeiten für Flugzeugmotoren von großer Bedeutung waren. Im Rennsport war es nun möglich, diese Motoren technisch immer weiter zu entwickeln, und das dennoch in einem zivilen Sektor zu tun, der darüber hinaus nicht einmal einen Bruch des Versailler Vertrages nötig machte. Dass auch die Nazi-Flugzeuge ab 1937 Geschwindigkeitsrekorde aufstellten, wurde wenig öffentlich beachtet, es war wohl doch zu nah am Krieg, um damit in Deutschland Werbung zu machen. Daimler (sowie BMW und Junkers) bauten zeitgleich zum späten Silberpfeil die Flugzeugmotoren für Deutschlands Krieg, der heimlich schon 1936 begann, als die »Jagdgruppe 88« als Teil der »Legion Condor« in Spanien für Franco und

6 Uwe Day: Silberpfeil und Hakenkreuz. Autorennsport im Nationalsozialismus. Universität Bremen, Diss., Berlin: Be.bra-Wiss.-Verl. 2011.

die Putschisten kämpfte und ein Jahr später das Städtchen Guernica bombardierte. Die deutschen Flugzeuge mit ihren Daimler-Motoren waren den von der Sowjetunion gelieferten überlegen und kippten das Kräftegleichgewicht in der Luft gegen die Republik. Die plurale Koalition der gewählten Links-Regierung wurde so auch durch deutsche Motoren das erste Opfer des faschistischen Krieges.

Die Autobahn war auf diese Weise indirekt mit der Luftwaffe und dem Krieg in Spanien verbunden. Nazideutschland baute sowohl die schnellsten Kriegs-Flugzeuge als auch Rennwagen zu diesem Zeitpunkt. Die Sowjetunion hingegen versäumte es sträflich, aus der Unterlegenheit ihrer Flugzeuge und deren Motoren in Spanien die Konsequenzen zu ziehen, ebenso Frankreich. Nur Großbritannien hat die Lektion beherzigt und war Deutschland 1940 im Luftkampf mit den Rolls-Royce Motoren in Spitfire- und Hurricane-Flugzeugen fast ebenbürtig. Um die Sowjetunion vor einem schnellen Kollaps zu retten (sie hatte einen großen Teil ihre Flugzeuge durch die fehlende Vorbereitung in den ersten Kriegstagen am Boden in der Nähe der Westgrenze verloren) lieferte das Königreich ab August 1941 insgesamt 2552 Hurricane und 1331 Spitfire.⁷ Die Jagdflugzeuge Nazi-Deutschlands waren jedoch noch bis ungefähr 1944 mit ihrem Direkteinspritz-Vergaser im Daimler Benz 601 und 603 Motor den schnellsten sowjetischen und britisch-US-amerikanischen Flugzeugen ebenbürtig oder überlegen. (Die alten Konkurrenten im Zwickauer Werk von vormals Auto Union ließen es sich 1964 nicht nehmen, dem DB-601 ein Denkmal zu setzen indem sie ihr Auto P-601 nannten, besser bekannt als Trabbi.)

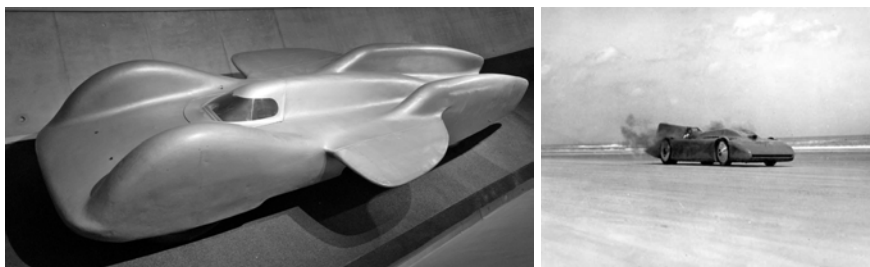
Wäre der Krieg nicht dazwischengekommen, hätte Daimler den DB-601 Flugzeug-Motor in eine neue Generation von Rekordwagen, den T-80 eingebaut, um damit möglicherweise einen neuen Weltrekord von ca. 600 km/h auf einem über zehn km schnurgeraden Teil der Reichsautobahn zwischen Halle und Dessau (das absichtlich ohne mittleren Brückenpfeiler und Grünstreifen gebaut wurde) im Jahr 1940 aufzustellen. Damit wollten die Nazis den Weltrekord des Briten George Eyston von 575 km/h von 1938 und von John Cobb vom 23. August 1939 (595 km/h) überbieten. An die Rekorde auf Salzseen und Stränden in den USA konnten die Nazi-Rekordwagen bis dahin nicht herankommen, ihre Weltrekorde bezogen sich daher immer auf die Kategorie »öffentliche Straße«, was jedoch gemogelt war, weil man extra die mittlere Leitplanke noch nicht einbaute und ihnen so alle vier Spuren Platz ließ. Die Karosserie für den Prototyp T-80 entwickelte der Flugzeugbauer Heinkel und so hat dieser Rennwagen tatsächlich die schmale Grenze zwischen Sport und militärischer Flugtechnik deutlich in Richtung Kampfflugzeug überquert. Mit Sport hatte das wenig zu tun. Die erste Probefahrt am Rollprüfstand wäre auf den 12. Oktober 1939 gefallen. Am 1. September jedoch überfiel Deutschland Polen und begann den Zweiten Weltkrieg und den Holocaust in Europa. Der Rennsport wurde eingestellt, doch die Motorsport-Helden konnten leicht durch die Piloten und die Autos durch die Flugzeuge ersetzt werden. Der Übergang war gut

7 Hans-Joachim Mau, Hans Heiri Stapfer: Unter rotem Stern. Lend-Lease-Flugzeuge für die Sowjetunion. 1941-1945. Transpress, Berlin 1991, in: Wikipedia: Supermarine Spitfire und Morgan, Hugh. *Gli assi Sovietici della Seconda guerra mondiale* (in Italian). Milan: Edizioni del Prado/Osprey Aviation, 1999, In: englische Wikipedia: Hawker Hurricane.

vorbereitet und wie Viktor Klemperer notierte, erinnerte selbst noch die Wochenschauberichte aus dem Krieg in ihrer Sprache und Form an frühere Sportberichte.

Abb. 9: Der letzte der Daimler-Benz Mercedes Rekordwagen von 1939, mit Karosserie und Motor aus dem militärischen Flugzeugbau. Der T80 sollte auf der heutigen A9 bis zu 600 km/h fahren. Der Krieg kam jedoch dazwischen. Wahrscheinlich wurde das Hakenkreuz auf dem Auto später entfernt; Foto: Daimler Benz Museum/Wikimedia Commons.

Abb. 10: Der Blue Bird Rekordwagen erreichte 1935 485 km/h auf dem Daytona Beach (USA) mit britischem Rolls-Royce Flugzeug-Motor; Richard LeSesne/State Archives of Florida, Florida Memory, Wikimedia Commons.



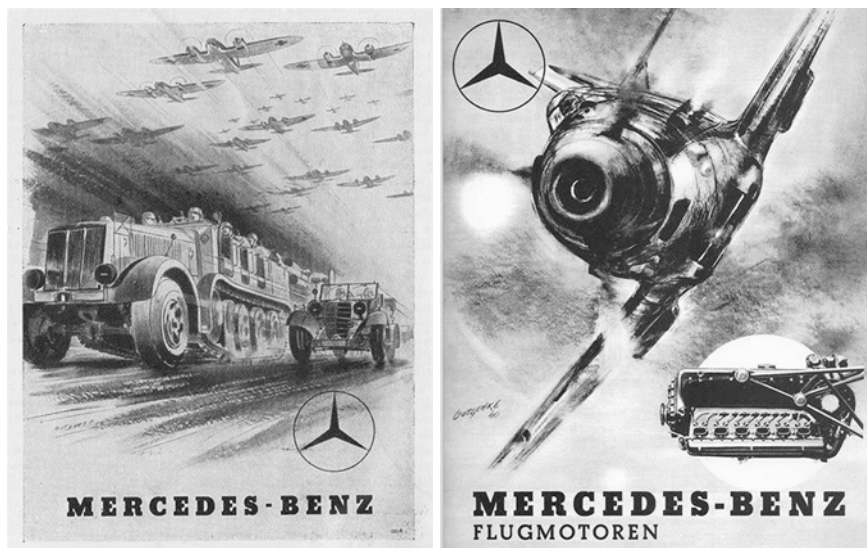
Im Gegensatz zum Kampfflugzeug ist das Auto, auch in seiner Renn-Variante, ein Objekt, das zur Identifikation einlädt, denn es hat einen fließenden Übergang zum zivilen und alltäglichen Betrieb. Die Fotos der Reichsautobahn, manche von ihnen waren für die Rekordfahrten von über 400 km/h ausnahmsweise schnurgerade gebaut worden, rufen noch heute eine Lust zum »gefahrlosen« Rasen hervor. Der*Die Betrachter*in konnte und kann sich in diesen Rausch hineinversetzen – allein das Foto ist eine Einladung.⁸ Dieses Gefühl erweckt die Autostrada nicht. Ihr fehlt die klare Übersichtlichkeit und die Menschen-Reinheit.

Die Standardisierung ihrer baulichen Elemente, ihrer Eröffnungszeremonien und ihre getrennten 2x2 Spuren fehlten der Autostrada. Auf den Fotos ihrer Eröffnungen stehen die Menschen kreuz und quer herum, es fehlt die deutsche Ordnung. Selbst zur Einweihung mit dem König ist das Ensemble der Anwesenden eher ein spontanes, chaotisches. So symbolisiert sie gerade nicht Theweleits »leeren Platz«, sondern ist immer noch unberechenbares Gewimmel der lebendigen Straße. Dass sie sich nicht in Kurven um Berge schmiegt und in der Landschaft »schwingt«, scheint ihr weiterhin ästhetisch abträglich gewesen zu sein. Die Erbauer der Reichsautobahn werden daraus gelernt haben und bei unbegrenzten Geldmitteln konnten und können sie bis heute ein kühles Kosten-Nutzen Kalkül der Ästhetik unterordnen. Fritz Todt lobte seine Straße als »Ausdruck der Landschaft und des deutschen Wesens«, die sich »harmonisch« und

8 Vgl. Brockhaus.

in »kühnen Kurven« in die Landschaft einpasse.«⁹ Während die Autostrada immer den kürzesten Weg zwischen zwei Punkten nahm, machte die Reichsautobahn absichtlich mehr Kurven als nötig.¹⁰

Abb. 11–12: Die enge Verbindung von Rennsport und militärischer Entwicklung hat Mercedes-Benz für die Reklame ausgiebig genutzt; Plakat von Daimler Benz, wahrscheinlich 1940 oder 1941.



Worin beide sich ähnelten, war die versuchte Monumentalisierung der Straße als großes historisches Werk. Doch Mussolinis Versuche, seine Straße mit den Heldentaten Roms zu vergleichen, verblissen abermals (wie anderes) im Vergleich mit seinem deutsch-österreichischen Nachfolger. Was Mussolini versucht hat, aber mangels Geldes und technischer Möglichkeiten nicht erreichen konnte, hat Hitler erreicht. Zu einem »Mythos Autostrada« kam es so wenig wie zu ihrer Instrumentalisierung als Entlastungserzählung. Auch schafften es die britisch-US-amerikanischen Rekordwagen nicht annähernd zum Ruhm der Nazi-Silberpfeile. Kein US-Autobauer beruft sich heute auf sie, viele sind nicht einmal erhalten geblieben. Eine Fetischisierung von Renn- und Rekordwagen wie in Deutschland gab es sonst nirgendwo auf der Welt.

9 Fritz Todt 1934. Zitiert nach Zentner, Christian und Bedürftig, Friedemann (Hg.): Das große Lexikon des dritten Reiches. München 1985, S. 55. Hier zitiert nach D. Zenone: Das Automobil im italienischen Futurismus und Faschismus, S. 46.

10 D. Zenone, S. 46.

Die Kraftfahrstraße Köln – Bonn von 1932

Die erste sogenannte »kreuzungsfreie Kraftfahr-Straße« nach der Avus war die Landstraße 185 von Köln nach Bonn, die heutige A555. Ihr Novum gegenüber der Avus war ihre allgemeine Zugänglichkeit ohne Maut und Abonnement. Für die nur 20 km bedurfte es vier Jahre Bauzeit von 1928 bis 1932, also fünf km im Jahr (in seinen besten Zeiten ließ Fritz Todt fünf km an zwei Tagen bauen). Mit nur einer sehr breiten Spur je Fahrtrichtung und keiner baulichen Trennung zwischen beiden Richtungen würde sie uns heute eher wie eine reguläre Landstraße erscheinen. Für die Zeit war sie die modernste Straße in Deutschland, aber mit der späteren Reichsautobahn ist sie nicht zu vergleichen. Die L185 war für 120 km/h ausgelegt, die Reichsautobahn für regulär 180 km/h. Avus und Reichsautobahn hatten fest getrennte Fahrrichtungen und je zwei Spuren. Insofern war die L185 noch eher eine deutsche und zumal sehr kurze Variante der Autostrada. Auf dem Foto ist das gut zu erkennen und wie die Bildunterschrift von 1932 beweist, wurde diese Straße nicht als »Autobahn« bezeichnet, wie heute oft fälschlich behauptet wird.

Abb. 13: Die erste kostenlose nur-Autostraße Deutschlands zwischen Köln und Bonn, fertig gebaut 1932 im Auftrag von Bürgermeister Konrad Adenauer. Ein Grund war, die angedachte Niederlassung einer neuen Ford-Fabrik zu erreichen; Quelle: Archiv des Landschaftsverbandes und Archive des Rheinlands.



Dass man den Nazis später nicht den Bau der ersten richtigen Autobahn überlassen wollte, mag dem Motiv nach richtig sein, aber es entspricht doch nicht der Wahrheit.

Die erste Straße, die aussah wie eine heutige Autobahn und die wichtigsten Charakteristika aufweist wie die sehr hohe Geschwindigkeiten auf jeweils zwei getrennten Spuren, Kleeblattauffahrten hatte und darüber hinaus ein Netz bildete und nicht nur eine einzelne Strecke, war die Reichsautobahn. Was allerdings stimmt ist, dass die Pläne der HaFraBa (ganz korrekt: *Vereins zur Vorbereitung der Autostraße Hansestädte–Frankfurt–Basel*) allesamt schon sechs Jahre, seit 1927, in Schubladen lagen und die NSDAP sie nur umzusetzen brauchte. Glatt gelogen war, dass sie eine »Eingebung« waren, die Hitler in der luxuriösen Haft im bayrischen Landsberg 1924 aus ätherischen Höhen empfing. Wie Uwe Day gezeigt hat, wurde die Reichsautobahn vor allem durch den Rennsport zum »Mythos« und ihrerseits die »Silberpfeile« populärer als die tatsächlich schnelleren anglo-amerikanischen Rekordwagen. Die verschiedensten Formen der Nazi-Propaganda fanden auf der Autobahn zusammen und sind mit ihr, wie wir sehen werden, bis heute verknüpft: Volksgemeinschaft, Volks-Wagen-Versprechen, Silberpfeil-Rekorde, Heldentod, friedliche Sonntagsfahrt und unpolitische Bauleistung.

Abb. 14: Am selben Tag auf der A5 verunglückte der SS-Hauptsturmführer und staatsoffizieller Rennfahrer-Held Bernd Rosemeyer im Auto-Union Typ R tödlich beim Versuch, Caracciola zu überbieten. Sein Tod wurde im Kurzfilm von Daimler-Benz, anlässlich Caracciolas Rekordfahrt am selben Tag, gar nicht erwähnt. Auto-Union, mit Standorten hauptsächlich in Sachsen, unterlag in den zwölf Jahren des NS gegen die Konkurrenz von Daimler Benz aus Stuttgart. Autor: unbekannt/Auto-Union/Audi



Abb. 15–18: Ein Kurzfilm von 3'30 Minuten Länge inszenierte sehr aufwendig den neuen Weltrekord auf der ersten Reichsautobahn von Frankfurt nach Darmstadt (heute A5) von 433 km/h am 28.1.1938 durch Rudolf Carraciola im Daimler-Benz-Mercedes: Zuerst wird gezeigt, wie der Motor von Arbeitern gefertigt wird, dann folgte eine Fahrt der Mercedes-LKW durch Alleen, ein Bild des Rennwagens mit Hakenkreuz ist zu sehen, dann die eigentliche Fahrt, die Tafel mit den Rekorden wird lange gezeigt und schließlich wird das Publikum wieder ins zivile Leben zurückgeholt mit einer langen Sequenz des Mercedes-Konvoys auf der wieder friedlichen Autobahn. Kurzfilm im Auftrag von Daimler-Benz von 1938.



