

»Stimmungsbarometer der Ost-West-Beziehungen«. Übertragungen auf deutschen Autobahnen um 1950

Als exklusive Wege für den automotorisierten Verkehr sind Autobahnen stets mehr als technische Artefakte in einer ökonomischen Welt. Mit diesen Wegen sind politische Freiheitsversprechen verknüpft, an ihnen werden ästhetische Dogmen ausgetragen, Selbst- und Fremdbilder der Moderne generiert. Mit ihrer Planung und spezifischen Konstruktion kann wie mit jeder Architektur Vergangenheitspolitik betrieben werden. Als Zukunftsentwürfe lassen sich Autobahnen, gleich ob tatsächlich gebaut oder nur geplant, als Indizien lesen: für Hoffnungen auf nationale Einheit, internationalen Anschluss oder politische Ausgrenzung.

Gerade für die Jahre um 1950 ist die Autobahn als Übertragungsmedium besonders aufschlussreich. Das mag zunächst paradox erscheinen, wurde in dieser Zeit doch weder in Ost- noch Westdeutschland eine neue Autobahn gebaut. Aber es wurde rekonstruiert, es wurden neue Pläne geschmiedet, die Autobahnen wurden zunehmend von zivilem Verkehr benutzt. Welchen Sinn also stifteten Autobahnen um 1950, wie erfolgte ihre Umdeutung und Fortplanung im Jahrzehnt nach dem Untergang des »Dritten Reiches«? Welchen politischen und kulturellen Praxen war die Regulierungstechnik Autobahn im Prozess der geteilten Staatenbildung unterworfen? Und nicht zuletzt: welche Funktionen generierten die Übertragung und Kontrolle des Verkehrs auf den Interzonen bzw.- Transitautobahnen zwischen West und Ost, zwischen Helmstedt und Berlin?¹

Mit diesen Fragen nach dem Geschehen jenseits der Übertragung von Signalen, die für sich genommen keine Bedeutung haben,² wird der Akzent hier auf die Sinnproduktion der Akteure in der Aneignungspraxis gelegt. Denn nicht nur stieg allmählich die Geschwindigkeit der technischen Fahrzeuge, auch die wachsende Geschwindigkeit der Übermittlung von Informationen machte »Schluß mit dem Unbedeutenden«.³

Be-Wegung im »Dritten Reich«

Als »Bauten der Bewegung« inszeniert, verlieh der Reichsautobahnbau dem »Dritten Reich« Zukunft und die Aura von »Größe«. Nicht von ungefähr wurden die Reichsautobahnen mit den ägyptischen Pyramiden verglichen. Ihre Konstruktion spornte viele Bauingenieure und Architekten als technische Herausforderung an. »Mehr als die Eisenbahn – sie ist etwas Unper-

(1) Vgl. dazu ausführlicher Axel Doßmann, *Begrenzte Mobilität. Eine Kulturgeschichte der Autobahnen in der DDR*, Essen 2003, S. 80ff. sowie den Dokumentarfilm »Autobahn Ost«, Regie: Gerd Kroske, Buch: Gerd Kroske und Axel Doßmann, Kamera: Dieter Chill, Leykauf Film in Kooperation mit dem WDR und MDR. Der Film kommt im November 2004 ins Kino.

(2) Vgl. Lorenz Engell, Einführung zum Kapitel »Wege, Kanäle, Übertragungen« in: Claus Pias u.a. (Hrsg.), *Kursbuch Medienkultur. Die maßgeblichen Theorien von Brecht bis Baudrillard*, Stuttgart 1999, S. 131ff.

(3) Paul Virilio, *Fahren, fahren, fahren ...*, Berlin 1978, S. 43.

sönliches – wird der Kraftwagen die Völker verbinden«, soll Adolf Hitler Anfang der vierziger Jahre im Führerhauptquartier formuliert haben. Er entwarf dabei sogleich die Funktion, die die Autobahn als Infrastruktur im großdeutschen Reich zu übernehmen habe: »Wie die Autobahnen die innerdeutschen Grenzen hat verschwinden lassen, werden die Grenzen der europäischen Länder überwunden.«⁴ In der Autobahn als »Emblem absoluter Bewegung« war zugleich ein Moment des ziellosen Bewegens enthalten. Es ging oft weniger um das Wohin der Bewegung, sondern darum, die Autobahn als »Emblem der Bewegung vorzustellen, obwohl die sich doch nur auf ihr vollzieht.«⁵

Für Ingenieure und Techniker bot der Reichsautobahnbau enorme Chancen zu schnellem beruflichen Aufstieg. Als Mobilmachung für die deutsche Bauindustrie unter Leitung des Ingenieurs Fritz Todt hat der Bau der Autobahnen indirekt den Krieg beschleunigt. Auf den Betonpisten rollten im Krieg zwar nur relativ wenige Panzer, aber die Organisation Todt formierte sich nicht zuletzt bei der Errichtung dieser komplexen Infrastruktur zu jener Pionier- und schnellen Eingreiftruppe, die ab 1938 unter Todts Kommando den Westwall baute und im Krieg die Grenzen der Front immer weiter ins gegnerische Territorium vorantrieb und militärische Landnahmen ermöglichte. Die nationalsozialistische Bewegung hatte sich erfolgreich bemüht, mit diesem raumgreifenden Straßenbauprojekt ihre weltanschaulichen Ansprüche der Welt buchstäblich als Be-Wegung vor Augen zu führen: Bewegung im Sinne von Wegebau und im Sinne von Massenmobilisierung. Beides sollte der Intention nach im »Dritten Reich« zusammenfallen.⁶



Abb. 1: Reichsautobahnen im Jahr 1955, veröffentlicht im Auftrag des Bundesministers für Verkehr; Paul Hafen, *Schrifttum der deutschen Autobahnen bis 1955*, Bonn 1956 (Kartenanhang).

(4) Zitiert nach Dirk van Laak, *Imperiale Infrastruktur. Deutsche Planungen für eine Erschließung Afrikas, 1880–1960*, Paderborn 2004 (erscheint im Herbst 2004).

(5) Helmut Arntzen, *Ursprung der Gegenwart. Zur Bewußtseinsgeschichte der Dreißiger Jahre in Deutschland*, Weinheim 1995, S. 142. Vgl. dazu auch Virilio, *Fahren*, S. 23.

(6) Vgl. das Motto von Martin Heidegger bei Friedrich Kittler, *Auto Bahnen*, in: Wolfgang Emmerich/Carl Wege (Hrsg.), *Der Technikdiskurs in der Hitler-Stalin-Ära*, Stuttgart/Weimar 1995, S. 114–122

ANSCHLUSZSTELLEN DER REICHAUTOBAHNEN IN DER SOWJETISCHEN BESATZUNGSZONE DEUTSCHLANDS



Abb. 2: Reichsautobahn mit Zonenübergängen im Jahr der deutschen Teilung; Autobahn-Fahrdienst für die Sowjetische Besatzungszone, hg. von der Straßen- und Tiefbau Verlagsgesellschaft m.b.H., Berlin-Pankow, (September) 1949.

Risse im Torso

Was bedeutete die Existenz der Reichsautobahnen nach dem Zusammenbruch des »Dritten Reiches«? Die Angelegenheit ist vielschichtig. Einerseits waren sie für das Verkehrs- und Transportwesen willkommener Teil des materiellen Erbes aus dem Nationalsozialismus. Mit der Entfernung von Reichsadlern und Hakenkreuzen an Brücken und Autobahnmeistereien schien diese Verkehrsarchitektur auf pragmatische Weise entnazifiziert. Um die diskursive Abspaltung ihrer konkreten Geschichte kümmerten sich Journalisten wie Kurt Kaftan (Jg. 1900).⁷ Im Konsens mit den meisten Straßenbauingenieuren nach 1945 strebte er an, mit der »fundamentalen Autobahn-Vorgeschichte« die Pioniere des »Autobahngedankens« als »ehrenwerte und anerkannte Demokraten der Vorhitlerzeit« darzustellen. Im Nachkriegsdeutschland sollten Autobahnen nicht mehr als »Straßen des Führers« erinnert werden, sondern als Fernstraßenprojekte aus demokratischen Zeiten und mit europäischen Visionen.⁸ Mit einer solchen selektiven Geschichte, so schien es, ließe sich die Zukunft dieser spezifischen Fernstraßen unbeschwerter sichern.

(7) Nach der Notiz »Autobahnpionier Kurt Kaftan wird 65 Jahre alt«, in: *Straße und Autobahn* (1965), H. 12, S. 441.

(8) Kurt Kaftan, *Der Kampf um die Autobahnen. Geschichte und Entwicklung des Autobahngedankens in Deutschland von 1907-1935 unter Berücksichtigung ähnlicher Pläne und Bestrebungen im übrigen Europa*, Berlin 1955, S. 164.

Ein Betonexperte wie Rudolf Dittrich war sich nach dem Krieg sicher, »daß schon bald mit dem großzügigen Ausbau von Autobahnen in aller Welt, als einem Werk des Friedens und der Völkerverständigung, begonnen werden wird«. ⁹ Damit seine Vision Wirklichkeit werde, ließ er sich in den späten vierziger Jahren sogar für einige Jahre mit den sowjetischen Besatzungsmächten ein, um in der SBZ die Risse im Beton der Reichsautobahnen akribisch zu zählen und auszuwerten – eine Studie, die er 1934 im Auftrag von Fritz Todt begonnen hatte und 1953 in Westberlin veröffentlichen konnte. ¹⁰ Im Jahr 1950, nach seiner Flucht in die Bundesrepublik, setzte er seine Fahrbahnuntersuchungen für das westdeutsche Gebiet bis Mitte der fünfziger Jahre als Direktor der Bundesanstalt für Straßenbau fort. ¹¹

Zwischen den Zonen

Kurt Kaftan, der Propagandist der deutschen Autobahnen seit 1928, klagte in Artikelserien Anfang der fünfziger Jahre dennoch, daß die Reichsautobahnen »vielfach mit dem Nationalsozialismus und seinen politischen Fakten identifiziert und allein als Mittel der Hitlerschen Eroberungsstrategie angesehen wurden« und damit »deren restierender Wert als Torso für das geschlagene zerstörte Deutschland nur noch problematisch sein konnte«. ¹² Doch der Frieden nach 1945 war zu diesem Zeitpunkt längst schon wieder vom Krieg imprägniert – vom Kalten Krieg. In diesem Krieg wurde die deutsche Autobahn als Übertragungsmedium oft unter ganz anderen Prämissen wahrgenommen.

Zunächst rückte im Sommer 1948 die Interzonen-Autobahn Berlin-Helmstedt als Gegenteil von Übertragungsprozessen ins Zentrum der Weltöffentlichkeit: die Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD) blockierte in der Berlin-Krise den Verkehr auf diesem Landweg nach Westberlin. Auf die Blockade dieses einzigen, von der SMAD gegenüber den Westalliierten akzeptierten Landweges, reagierten die Amerikaner und Briten bekanntlich mit der »Luftbrücke«. Als die Sowjetunion ihre »Berliner Blockade« im Mai 1949 aufgab und wieder Autos und LKWs über die Interzonenstrecke rollten, da war politische Deutschlands Teilung so gut wie vollzogen. Die Amerikaner konnten am Ende der Blockade einen Triumph feiern, weil sie mit ihren »Rosinenbomben« am Berliner Himmel vor der Welt demonstriert hatten, wie man blockierte Landwege durch schwerer zu kontrollierenden Verkehr in Luftkorridoren ersetzt. Aus amerikanischen Besatzern waren Beschützer geworden, deren Marshall-Plan eine wichtige Grundlage für den westdeutschen Wiederaufbau legte.

In der im Herbst 1949 gegründeten DDR wurden die Kontrollen entlang der Transitwege verschärft; der Interzonenverkehr erhielt entsprechende Aufmerksamkeit durch die Sicherheitspolitik der sowjetischen Besatzer und ihre deutschen Stellvertreter in der DDR. Auf der »Autobahn, die Berlin mit Westdeutschland verband [...], gab es Tag und Nacht einen regen PKW- und LKW-Verkehr«, erinnerte sich ein ehemaliger Kulturoffizier der SMAD an die ersten Jahre als Besatzer im besiegten Nachkriegsdeutschland.

(9) Rudolf Dittrich, *Erfahrungen mit Betonstraßen. Zehn bis fünfzehnjährige Erfahrungen mit den Betonfahrbahndecken auf den Autobahnen, Berlin 1953*, S. 76.

(10) Dittrich, *Erfahrungen*.

(11) Rudolf Dittrich, *Autobahn-Fahrbahndecken 1934–1956. Grundlagen – Herstellung – Beanspruchung – Bewahrung, Bad Godesberg 1964*.

(12) Zusammengefasst in Kaftan, *Kampf um die Autobahnen*.

Besonders auf der Autobahn zwischen Berlin und Helmstedt fuhren die Fahrzeuge der amerikanischen und westeuropäischen Militärmissionen neben allen deutschen Autos aus Ost und West:

»Die Amerikaner in ihren Straßenkreuzern überholten voll Verachtung die Engländer, die in erbeuteten deutschen Kleinwagen mit Grünanstrich herumfuhren. Die Engländer wiederum überholten die Franzosen, die die Fahrbahn vorsichtig, als wollten sie unbemerkt bleiben, stets den Amerikanern und Briten frei machten. Dafür wurden sie im Nu keß, wenn es galt, die Wagen der Deutschen hinter sich zu lassen, welche die ihnen verbliebenen schrottreifen Vehikel fahrtüchtig gemacht hatten [...]

Ein gewitzter Beobachter hätte allein an dieser Autobahn einen kompletten Lehrgang zum Studium der damaligen internationalen Beziehungen absolvieren und erkennen können, was ein jeder wert war. Das wurde besonders deutlich, wenn dieser ganze kosmopolitische Konvoi plötzlich stoppte nach dem Willen eines sowjetischen Soldaten, des Verkehrspostens im Mittelpunkt Europas, der den Schlagbaum hob oder senkte. Mit einer Mpi vor der Brust dirigierte der Starschina Iwan Kusnezow sicher und flink mit dem roten Wimpel den Verkehr und befahl: 'Halt! Bitte die Dokumente...'. Und alle hielten, wiesen ihre Dokumente vor, manche lächelten servil. 'Weiterfahren!'.«¹³

So liest sich die prosaisch-sentimentale Variante der Geschichte eines Übertragungsmediums aus parteiischer Perspektive mit besonderer Berücksichtigung der Geschwindigkeiten. An den Schlagbäumen, den Grenzen, den möglichen Einfallstüren der Systeme, wurde der potentiell »feindliche« Verkehr erfasst, kategorisiert, gegebenenfalls als diskrete Informationen gespeichert, um am Ende im besten Fall mit dem Wunsch für gute Weiterfahrt in den Korridor zwischen westlichen Besatzungszonen und Berlin entlassen zu werden. Die Übertragungsgeschwindigkeit wurde per Gesetz geregelt. Militärkolonnen durften und sollten zum Beispiel zeitweise nur mit 30 km/h fahren und wurden damit annähernd berechenbar gemacht für die Kontrollen in der Mitte und am anderen Ende des Übertragungskanal, an dem die »Empfänger« der Daten und Signale die Wahl hatten, in ihnen eine Nachricht zu sehen oder nicht: also mehr oder weniger intensiv zu kontrollieren bzw. zu verhören oder sie auch nur warten zu lassen.¹⁴

Wenn das sowjetische Militär und besonders die von ihnen beauftragte Deutsche Volkspolizei »die unbefestigten Ausweichwege« der Interzonen-Autobahnen überwachte und die zonenüberschreitenden Bahntransporte unter »peinlicher Beachtung des Papierkrams«¹⁵ passieren ließ, dann sollte das Militärspionage verhindern helfen und den Status quo der internationalen Beziehungen permanent in Frage stellen. Ein Beitrag der Wochenschau vom April 1950 bezeichnete den Autobahn-Grenzübergang Helmstedt treffend als »Stimmungsbarometer der Ost-West-Beziehungen«: hier war eine Schaltstelle für die Übertragung der Reisenden zwischen den Zonen. Das kurze Filmporträt dieses Grenzortes zeigt das Geschehen der Fernfahrer und Pendler an der »Interzonenklause«, warnt vor den Launen der ostdeutschen Behörden und inszeniert als Schlussbild einen Hochseilakt der Camillo-Maier-Truppe an einer zerstörten Autobahnbrücke bei Helmstedt.¹⁶

Zur Gestaltung dieser Ost-West-Beziehungen waren die geopolitischen Lageeinschätzungen der Atomkräfte Sowjetunion und USA allerdings wesentlich wichtiger als die Launen der ostdeutschen Uniformierten. Die DDR blieb in dieser Sicht nur Manövriermasse mit wechselnden Kurswerten. Statt mitten in Europa wurde der Krieg der großen Mächte ab 1950 im asia-

(13) Grigorij Weiss, *Am Morgen nach dem Kriege. Erinnerungen eines sowjetischen Kulturoffiziers*, Berlin 1981, S. 243f.

(14) Vgl. Claude E. Shannon/ Warren Weaver, *Mathematische Grundlagen der Informationstheorie*, in: *Kursbuch Medienkultur*, S. 446–449.

(15) Thomas Pynchon, *Die Enden der Parabel* (zuerst amerik. 1973), Reinbek bei Hamburg 1991, S. 1140.

(16) *Welt im Film* vom 20. April 1950, viertes Sujet: »Zwischen Ost und West: Helmstedt!«, Archiv der Deutschen Wochenschau GmbH.

tischen Korea ausgetragen und beschleunigte im Effekt die Staatswerdung der Bundesrepublik und mithin auch die Teilung Deutschlands.¹⁷

Während der Übertragung des Interzonen-Verkehrs auf der Autobahn war der Raum der Willkür geöffnet, sei es durch einen sowjetischen Posten oder nach 1949 durch Volkspolizisten und später Mitarbeiter der Staatssicherheit. Ihre Handlungsgrundlage war schlicht politische Paranoia. 1951 initiierte die Kriminalpolizei zum Beispiel die Aktion »Julius« zur besonderen Überwachung des Autobahn-Verkehrs zwischen Ende Mai und Ende August.¹⁸ Hauptgrund war die im Juni 1951 bevorstehende »Volksbefragung zur Remilitarisierung Westdeutschlands und für den Abschluss eines Friedensvertrages« – ein politisches Ereignis, das die »Sicherheitsorgane« in der DDR besonders dazu reizte, den Feind zu beschwören. Zur Enttäuschung der Polizei und Staatssicherheit geschah aber in den Tagen vor der Volksbefragung nicht viel Verdächtiges.¹⁹ Feststellen konnte man lediglich, wie die eigenen Methoden zur Überwachung womöglich das Verhalten des beobachteten Gegenstandes geändert hatten: Viele »Westfahrer« hätten gemeint, »dass man in der DDR äusserst vorsichtig sein muss, da hier alles voll Spitzel wimmelte.« Also auch Reisende hatten bereits ihre eigenen Verfolgungswahn entwickelt, wähten sich in der »Zone« unter permanenter Beobachtung und änderten entsprechend ihr Verhalten.

Mitunter hatte der Feind offenbar bereits Verbündete gefunden: »Im Rasthof Börde wurde festgestellt, dass die Ober einen grossen Teil der Kameraden unserer Aktion als Kriminalisten vermuten und eher solchen Leuten, an denen gearbeitet werden soll, helfen als uns.«²⁰ Somit war auch die einheimische Bevölkerung nicht mehr als zuverlässiger Lieferant für geheimes Wissen zu gewinnen, sondern im Gegenteil – sie musste von den Wirten, Tankwarten und Straßenmeistern ihre Dekonspiration befürchten. War die eigene Bevölkerung bereits Teil der gegnerischen Verschwörung?

Für die Kriminalpolizei war ihr eigener Befund ein Grund, »in Zukunft weniger in den Raststätten der Autobahn« zu arbeiten, sondern »mehr die anliegenden Orte an der Autobahn« zu beschatten sowie die illegalen Abfahrtswege zu beobachten.²¹ Überhaupt galt die Aufmerksamkeit künftig immer stärker dem »Hinterland«. Das war nicht nur territorial gemeint, sondern hatte auch die einheimische Bevölkerung im Blick. Ein fester Glaube an die Existenz feindlicher Kräfte (Störgrößen) am Übertragungskanal Interzonen-Autobahn lieferte nicht nur das Motiv und die Existenzberechtigung für sicherheitspolizeiliche Aufklärung, sondern bot auch Legitimation für jede neue Ausweitung ihres Operationsfeldes. Der Feind sollte rechtzeitig gestellt werden, vor seiner Tat, vor seiner Flucht aus der DDR.

Wenn die Beherrschung des Raumes in der Zeit »das strukturelle Grundparadigma aller Transport- und Übertragungsvorgänge ist«,²² dann erweist sich die Interzonen-Autobahn in der DDR als ein historisches Beispiel für ein tendenziell grenzenloses staatliches Verlangen nach Raum- und Zeitbeherrschung. Im Blick (sicherheits-)polizeilicher Observation mutierte die Autobahn zur »offenen Grenze«,²³ ein tendenziell rechtsfreier Raum mithin,

(17) Siehe Dan Diner, *Das Jahrhundert verstehen. Eine universalhistorische Deutung*, Frankfurt am Main 2000, S. 288 ff. und S. 313 ff.

(18) *Landeshauptarchiv (LHA) Magdeburg, Rep K, Landesbehörde der Volkspolizei Sachsen Anhalt, Nr. 164, Bl. 137-199 vs.*

(19) Bericht vom 2.6.1951, in: *ebenda*, Bl. 155 f.

(20) Bericht vom 18.6.1951, in: *ebenda*, Bl. 163.

(21) *Ebenda*.

(22) Engell, *Einführung*, S. 128.

(23) *Der Siebenjahrplan und die Aufgaben des Verkehrskommandos, Vortrag vom 22. Dezember 1959*, in: *LHA Magdeburg, Rep. M 24, BdVP Magdeurg 1952-1960 Nr. 37, Bl. 217ff., hier 219.*

ein Ausnahmezustand,²⁴ in dem jede Unterscheidung von öffentlich und privat zum Verschwinden gebracht wurde, weil private Treffen unter den Verdacht der Vorbereitung von Republikflucht oder Sabotage gestellt wurde. Die Interzonen-Autobahn durch die DDR-Provinz stellte einen quer durchs Land laufenden, in der Breite wuchernden Korridor dar, den es »lückenlos« bis ins Hinterland durch Staatssicherheit und Volkspolizei zu überwachen galt.²⁵

Verkehr im Kalten Krieg

Nach der Währungsreform war in den Westzonen Deutschlands all das wieder legal zu haben, was es vorher meist nur auf dem Schwarzmarkt überteuert zu ergattern gab.²⁶ Die vollen Schaufenster begeisterten, stimmten aber auch nachdenklich und wütend. Dahinter stand das »vage Versprechen«, dass endlich »die neue Zeit« anbricht. Dass sich in den Westzonen nach der Währungsreform die Arbeitslosigkeit bald vervierfachte und nur vom Take-off in der Folge des Koreakrieges (1950-1953) aufgefangen werden konnte, blieb für den Gründungsmythos der Bundesrepublik kaum relevant.²⁷ Die westdeutsche Währungsreform wurde »das politische Ereignis in der Erfahrungsgeschichte der Nachkriegszeit«.²⁸

Bereits Anfang der fünfziger Jahre hatte sich in Frankfurt/Main eine Lobby aus alten und neuen Industriellen der Auto-, Öl- und Gummibranche und Politikern konstituiert mit dem Ziel, das Netz der Autobahnen so schnell wie möglich zu vervollständigen.²⁹ Im Unterschied zu den zwanziger Jahren setzte die Arbeitsgemeinschaft Deutsche Autobahnen e.V. Frankfurt ganz auf den Transport auf der Straße, denn die in den dreißiger Jahren etablierte Autoindustrie (Volkswagen und Ford/General Motors) sollte zum Rückrad für den wirtschaftlichen Wiederaufbau Westdeutschlands werden. Nachdem die von den Besatzungsmächten 1946 wieder eingesetzte Kraftfahrzeugsteuer im Jahr 1955 um 20 Prozent reduziert und die Kosten von Autofahrten zur Arbeit von der Steuer absetzbar wurden, konnten sich zunehmend mehr Bundesbürger ein eigenes Auto leisten. Zwischen 1953 und 1960 hatte sich der Kfz-Bestand in der Bundesrepublik verdoppelt. Damit war eine PKW-Dichte erreicht, die den westeuropäischen Durchschnitt überstieg.³⁰ 1960 gaben bundesdeutsche Arbeitnehmerhaushalte mit mittlerem Einkommen um die Hälfte mehr für Verkehr aus als noch im Jahr zuvor; ein beträchtlicher Teil die-

(24) Vgl. Giorgio Agamben, *Ausnahmezustand (Homo sacer II.1)*, Frankfurt am Main 2004, S. 62.

(25) Mehr dazu in Axel Doßmann, »Wer ist wer?« Feindaufklärung an den Transitautobahnen in der DDR, im Themenheft »Verschwörung!« von taverse. *Zeitschrift für Geschichte* (erscheint im Herbst 2004) sowie ders., *Transit. Die Autobahn im Blick von Volkspolizei und Staatssicherheit*, in: Karin Hartewig, Alf Lüdtke (Hrsg.), *Die DDR im Bild. Zum Gebrauch der Fotografie im anderen deutschen Staat*, Göttingen 2004, 104–119.

(26) Dazu Michael Wildt, *Am Beginn der »Konsumgesellschaft«. Mangelerfahrung, Lebenshaltung, Wohlstandshoffnungen in Westdeutschland in den fünfziger Jahren*, Hamburg 1994, S. 20–37.

(27) Zu den »heimlichen Lehrplänen« der Nachkriegszeit siehe Lutz Niethammer, *Privatwirtschaft. Erinnerungsfragmente einer anderen Umerziehung*, in: ders. (Hrsg.), »Hinterher merkt man, daß es richtig war, daß es schief gegangen ist«. *Nachkriegserfahrungen im Ruhrgebiet, Lebensgeschichte und Sozialkultur im Ruhrgebiet 1930-1960, Bd. 2*, Berlin/Bonn 1983, bes. S. 80, 94ff. und 104, Fn. 148.

(28) Niethammer, *Privatwirtschaft*, S. 82.

(29) Glenn Yago, *Urban Transportation in German and U.S. Cities, 1900–1970*, Cambridge Mass. 1984, S. 117f.

(30) Heidrun Edelmann, *Der Volkswagen, eine konkrete Erfahrung des Wirtschaftswunders*, in: Lutz Niethammer u.a., *Bürgerliche Gesellschaft in Deutschland. Historische Einblicke, Fragen, Perspektiven*, Frankfurt am Main 1990, S. 548–562, hier S. 550 u. 557.

ses Anstiegs wird durch die Autokäufe am Ende der fünfziger Jahre verursacht worden sein. Bis 1960 wurde der VW »Käfer« über 4 Millionen Mal in der Bundesrepublik verkauft und zum Symbol des wirtschaftlichen Wiederaufstiegs der Bundesrepublik etabliert.³¹ Es gab auch schon wieder besonders eilige »Herrenfahrer«, die schneller vorankommen wollten. Darum wurde ab Frühjahr 1953 der »Käfer« mit größeren Fenstern ohne Mittelsteg ausgeliefert. Mit dieser technischen Modifikation sollten die VW-Fahrer die Lichthupe schnellerer Wagen auf der linken Spur der Autobahn besser registrieren können.

Im Kalten Krieg wurde für die Wahrnehmung des Verkehrs ein Topos besonders wirkungsmächtig, der sich aus der Frühzeit des Automobilitätstraditions hatte. Demnach galt die Eisenbahn als kollektive Zwangsspurführung und der Autoverkehr stand für individuelle Freiheit. Hitler selbst hatte im Februar 1933 betont, dass der eigene Wagen den Menschen von der kollektivistischen Zwangsbeförderung durch die Eisenbahn befreie.³² Die gleiche Zuschreibung wurde in den fünfziger Jahren paradoxer Weise als Argument für den anti-totalitären Konsens in der Bundesrepublik verwandt: »Motorisierung bedeutet mehr Freiheit für den Menschen«, war 1958 in der Zeitschrift der Deutschen Straßenliga zu lesen: »Kein Zufall, daß es in der östlichen Welt schlechte Straßen und wenig PKW's gibt.«³³

Solche Hoffnungen, Erwartungen und Wünsche sind mit diesen »Nur-Auto-Straßen« schon seit Anfang der zwanziger Jahre verbunden worden. Nicht zuletzt im Nationalsozialismus sind Wunschvorstellungen etabliert worden, die die Motorisierungseuphorie in den fünfziger und sechziger Jahren in West und Ost gespeist haben. »Wir leben wo und wie wir wollen, und niemand redet uns drein«, versprach das Buch »Paradies auf Rädern« aus dem Jahr 1939.³⁴ Nicht alles war nur Propaganda und leeres Versprechen. Für zivile Minderheiten waren manche der Freiheiten nicht nur als Vorstellung zu genießen – und zumindest eine Fahrt mit dem KdF-Wagen an die Ost- oder Nordsee war für Viele Grundlage für die Sehnsucht nach automobilischer Bewegung. Und etliche der deutschen Männer, die den Krieg überlebten, hatten ihren Führerschein bei der Wehrmacht gemacht.

Ästhetik als außenpolitische Funktion

Die Autobahn vom Berliner Ring in Richtung Polen endete auch noch im Jahr 1950 fünf Kilometer vor Frankfurt/Oder im Nichts. An dieser Stelle waren acht Jahre zuvor die Bauarbeiten eingestellt worden; zwischen 1940 und 1942 hatten polnische Zwangsarbeiter und Juden an dieser Trasse arbeiten müssen. Drei Brücken standen bereits komplett aber unverbunden in der Landschaft

(31) Thomas Südbek, *Motorisierung, Verkehrsentwicklung und Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland der 1950er Jahre. Umriss einer allgemeinen Entwicklung und zwei regionale Beispiele: Hamburg und Emsland*, Stuttgart 1994, S. 37ff., hier S. 57 sowie Wildt, *Konsumgesellschaft*, S. 71f.

(32) Zitiert nach Siegfried Reinecke, *Autosymbolik in Journalismus, Literatur und Film. Strukturfunktionale Analysen vom Beginn der Motorisierung bis zur Gegenwart*, Bochum 1992, S. 206f.

(33) Zitiert nach Dietmar Klenke, *Die deutsche Katastrophe und das Auto. Zur »Heils«geschichte eines nationalen Kultobjekts in den Jahren des Wiederaufstiegs*, in: Ilona Stölken-Fitschen/Michael Salewski (Hrsg.), *Moderne Zeiten. Technik und Zeitgeist im 19. und 20. Jahrhundert*, Stuttgart 1994, S. 157–173, hier S. 162.

(34) Hans Dieter Schäfer, *Das gespaltene Bewußtsein. Über deutsche Kultur und Lebenswirklichkeit 1933–1945*, München/Wien 1982, S. 123.

1951 beschloss die DDR-Regierung, die Autobahnstrecke bis zur Oder zu ergänzen und mit dem Bau einer Oder-Brücke zugleich auch einen neuen Grenzübergang für den Straßenverkehr nach Polen zu schaffen. War diese Strecke einst als Verbindung in die deutschen Ostgebiete geplant, galt ihr Bau unter den neuen politischen Konstellationen Nachkriegseuropas als Beitrag zur »Festigung der Freundschaft zwischen der Volksdemokratie Polen und der Deutschen Demokratischen Republik«. Diese Freundschaft, die infrastrukturell mit der Autobahn zementiert werden sollte, war vor allem auf Außenhandelsbilanzen der DDR mit Polen und der Sowjetunion gegründet.³⁵ Regelungstechnisch betrachtet war die Option für den Verkehr aus der DDR nach Polen eindeutig: ein offener Kanal zur Signalweitergabe und diskreten Vermittlung.

Die Trasse der fünfziger Jahre folgte den Spuren aus den dreißiger Jahren. Anders als damals geplant, sollte aber die Fahrbahn noch weit vor der Flussbrücke in östliche Richtung stetig ansteigen. Es galt, die Anschluss-Bauarbeiten auf polnischer Seite so gering wie möglich zu halten, denn Komplikationen der DDR-Behörden mit den polnischen Partnern waren zu vermeiden.³⁶ Ästhetische Linienführung wurde hier zur Funktion von Außenpolitik. Die noch junge Freundschaft zum Nachbarland Polen sollte nicht unnötig gefährdet werden.

Als sich der Beginn der Bauarbeiten verzögerte, wandte sich Heinz Hoffmann als Generalinspekteur der Deutschen Volkspolizei im Oktober 1950 mit einer »streng vertraulichen« Mitteilung mit Nachdruck an Walter Ulbricht, damals stellvertretender Ministerpräsident der DDR. Ulbricht sollte rasch klären, ob die Brücke zweispurig oder doch, wie ursprünglich geplant, vierspurig gebaut wird. Für einen vierspurigen Ausbau sprach das sicherheitspolitische Kalkül der Roten Armee, nach dem eine breitere Brücke »geringere Verletzbarkeit gegenüber Zerstörungsangriffen« aufweist. Für eine »operative Transportbewegung« auf der Autobahnbrücke wären vier Spuren optimal gewesen: »3 Spuren Verkehr nach vorwärts, 1 Spur Rückverkehr.«³⁷ Die Vorwärtsbewegung meinte in diesem Fall einen Vormarsch aus Polen in Richtung Westen. Ulbricht votierte wegen Materialmangel dennoch für nur zwei Spuren.³⁸ Die potentielle Übertragung von Truppen und Panzern über die Oder, das hatte nicht zuletzt die Schlacht an der Oder im Frühling 1945 bewiesen, war auf Autobahnbrücken nicht notwendig angewiesen. Die von Hitlers »Nero-Befehl« im März 1945 angestrebte »Verkehrswüste« überschätzte die Wirkung von zerstörten Autobahnbrücken auf den gegnerischen Vormarsch.

Nicht intendiert, aber wirkungsmächtig waren die ästhetischen Folgen dieser »Politik der verbrannten Erde« jedoch für die Nachkriegssituation in den fünfziger Jahren. Für die Rekonstruktion der großen Reichsautobahnbrücken zum Beispiel wurde in Ost wie West ein erheblicher Finanz- und Bauaufwand nötig. Für die Gestaltung der Oderbrücke bei Frankfurt/Oder sah der vom Verkehrsministerium beauftragte Ingenieur neben verkehrstechnischen Aspekten eine kulturelle Aufgabe. Es sollte ein Bauwerk entstehen, das »noch nach Generationen Zeugnis von der Höhe unserer Kultur und der Größe unserer Aufbaukräfte ablegen soll.«³⁹ Damit war dieser Brücken-

(35) Vorentwurf für die Autobahn Frankfurt/Oder, 22.12.1951, in: Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde, DM 1/1263.

(36) Vorentwurf für die Autobahn Frankfurt/Oder, E: Oderübergang, Variante I, 15.12.1951, in: Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde, DM 1/121.

(37) Ministerium des Innern, Leiter der HV Ausbildung an Walter Ulbricht, 23.10.1951, in: ebenda, Bl. 12ff.

(38) Walter Ulbricht an Heinz Hoffmann, 3.12.51, in: ebenda, Bl. 15.

(39) Vorentwurf für die Autobahn Frankfurt: Oderübergang, Variante I, 15.12.1951, in: BArchB, DM 1/1241.



Abb. 3: Privatarchiv des Steinmetz Günter Blazejovsky, Demitz-Thumitz; Die Autobahnbrücke bei Frankfurt/Oder, 1955

bau eingebunden in die Repräsentationsansprüche der DDR-Führung, die seit 1950 begann, die meisten Gebrauchsarchitekturen wie auch Geschäfts- und Wohnhäuser als Denkmale an die Zeit des sozialistischen Aufbaus zu entwerfen.

1955 schließlich wurde die Brücke eingeweiht. Ihre Gestaltung ähnelte äußerlich einem Entwurf für eine Oder-Brücke von Friedrich Tamms aus dem Jahr 1939.⁴⁰ Allerdings hatte man in der DDR Konstruktionsstahl sparen müssen, so dass keine Stahlkonstruktion wie 1939 geplant, sondern eine Stahlbeton-Gewölbebrücke entstanden war. Die rauhen Betonoberflächen sollten gleichwohl den Charakter einer Natursteinbrücke erhalten. Für diese Wirkung wurde die Betonbrücke an den Sockeln mit rötlich-grauem Granit verblendet, die Betonflächen wurden fein behauen, so dass sich dort »Patina« ansetzen konnte.⁴¹ Bei der Rekonstruktion von anderen, zerstörten Brücken war es noch offensichtlicher, dass zumindest ihr Gesamteindruck wieder dem bei der Ersterrichtung im Nationalsozialismus gleichen sollte: ins Monumentale tendierende Natursteinbrücken, möglichst keine sichtbaren konstruktiven Bauelemente, sondern Massivbauten mit antikisierenden Rundbögen.

Diese ästhetischen Übertragungen sind allerdings nur scheinbar einer direkten Kontinuität geschuldet. Vielmehr sollten hier neue Ansprüche im alten Gewand architektonisch in Szene gesetzt werden. Die Ästhetik der Brücken im Nationalsozialismus entsprach weitgehend den Erwartungen, die die SED-Führung unter dem Einfluss stalinistischer Baupolitik mit ihrer Doktrin von der »klassischen Bauweise« seit 1950 entwickelte hatte. »National in der Form, demokratisch im Inhalt« lautete die entsprechende Integrationsformel für Architektur und Kunst. Nach dieser vagen Devise hatte sich beim Wiederaufbau alles zu richten. Bauformen, die das Konstruktive betonten, blieben unter dem Verdikt des »Neuen Bauens« kategorisch ausgeschlossen. Lothar Bolz, der Minister für Aufbau und zugleich Vorsitzender der NDPD, hatte dazu im November 1949 prinzipiell bemerkt, dass nicht alles, »was Hitler verboten habe, deswegen schon fortschrittlich gewesen sei. Man kann nicht einfach dort anknüpfen, wo das linke Bürgertum (oder auch Spießertum) 1933 aufgehört hat.«⁴² Statt sich von Amerika »kolonisieren« zu lassen,

(40) Vgl. die Abbildung in Rainer Stommer (Hrsg.): *Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reiches. Analysen zur Ästhetik eines unbewältigten Mythos*, Marburg 1982, S. 75.

(41) Zum Naturstein im Nationalsozialismus siehe Christian Fuhrmeister, *Beton – Klinker – Granit. Material – Macht – Politik. Eine Materialikonographie*, Berlin 2001, S. 259ff.

(42) Zitiert nach Werner Durth/ Jörn Düwel/ Niels Gutschow, *Architektur und Städtebau der DDR, Band 2, Aufbau: Städte, Themen, Dokument, Frankfurt am Main/New York 1998, S. 211–212, hier S. 212.*

müsse man um den »Fortbestand des deutschen Volkes« ringen, hieß es.⁴³

Es waren solche Glaubenssätze von Architekten und Theoretikern, die Anfang der fünfziger Jahre in der DDR über gute und schlechte Traditionen in der Baukunst entschieden. Genau dieses nationale Pathos beim Wiederaufbau gab Architekten und Bauingenieuren unter anderem auch die politische Legitimation, die zerstörten Brücken der Reichsautobahnen originalgetreu wiederaufzubauen. Durch Anonymisierungen der historischen Ersterrichtung im Nationalsozialismus ließ sich der politisch heikle Teil dieser Erbschaft als Beispiel für »klassische Bauweise« aneignen. Wie beim Bau der Reichsautobahnen, ging es auch bei der Rekonstruktion in der DDR um den Beweis deutscher Qualitäts- und Handwerksarbeit.

Die architektonischen Relikte des »Dritten Reiches« wurde in den fünfziger Jahren neu besetzt, aus den »Straßen des Führers« sollten in der DDR »Unsere Autobahnen« werden, so eine Überschrift in einer Festschrift von 1962 über den Straßenbau in den fünfziger Jahren.⁴⁴ Die Argumente und rhetorischen Strategien, mit denen hier affirmativ um die »Schönheit« der Reichsautobahnbrücken gerungen wurde, sind Indizien für die normative Abgrenzung vom »Dritten Reich« bei gleichzeitigem Bemühen um Rehabilitation und Integration der vormaligen Anhänger des Nationalsozialismus in das sozialistische Aufbauwerk: »Vergangenheitspolitik« im Sinne von Norbert Frei.⁴⁵

Solche Übertragungen ästhetischer Prinzipien aus dem Nationalsozialismus in die DDR ermöglichten Ingenieure wie Franz Roesmer (Jg. 1892). Er hatte seit 1935 in der Obersten Bauorganisation der Reichsautobahnen als ein Kollege des Architekten Friedrich Tamms gearbeitet, der wiederum gemeinsam mit Paul Bonatz vom Generalinspektor Fritz Todt zum Berater für sämtliche Brückenbauten der Reichsautobahnen ernannt worden war. Roesmer war einer der wenigen Ingenieure mit Erfahrungen, die in der DDR verblieben waren und die jüngere »Aufbaugeneration« prägten. Im Jahr 1956 zeichnete die DDR-Regierung ihren »Nestor des Brückenbaus« als »Verdienten Techniker des Volkes« aus.⁴⁶

Nicht Ironie der Geschichte, sondern Zeichen von Geschichtsvergessenheit ist es, wenn im wiedervereinigten Deutschland diese Brücke mit ihrer stummen nationalsozialistischen Vorgeschichte erneut geadelt wurde, indem man das zweispurige Bauwerk Mitte der neunziger Jahre originalgetreu um eine parallele Kopie der Brücke ergänzte. Bei ihrer Einweihung wurde die Brücke als Vorbote der EU-Osterweiterung gefeiert – auf dass an den verkehrstechnischen Grenzen des alten Europa auch für die »west-östliche Karawane« der zehntausenden Trucks bald freie Fahrt sei.⁴⁷ Die Grenzen Europas werden sich auch künftig an der Reichweite von Autobahnen bemessen lassen.

Axel Doßmann forscht in Berlin.

(43) *Ebenda*, S. 101.

(44) *Unsere Straßen. Ein Überblick über die Entwicklung des Straßenwesens in der Deutschen Demokratischen Republik*, Hrsg. vom Ministerium für Verkehrswesen, Berlin 1963, S. 182ff.

(45) Norbert Frei definiert Vergangenheitspolitik als den »Prozeß der Amnestierung und Integration der vormaligen Anhänger des 'Dritten Reiches' und der normativen Abgrenzung vom Nationalsozialismus«. Norbert Frei, *Vergangenheitspolitik. Die Anfänge der Bundesrepublik und die NS-Vergangenheit*, München 1999, S. 297.

(46) *Unsere Straßen*, S. 4 und 151.

(47) Karl Schlögl, *Die west-östliche Karawane. Der große Stau bei Frankfurt/Oder*, in: *FAZ* vom 25. Mai 1996 (*Bilder und Zeiten* Nr. 121).



