

# Stromlinie, Autobahn und Nationalsozialismus

## Geleitwort

Mehrere Reizwörter markieren die Spannweite eines Themas in der deutschen Verkehrsgeschichte, das politisch nicht unbelastet ist: Die Stromlinienform, im technischen Sinne zuerst eine Verkleidung von Fahrzeugen zur Verringerung ihres Strömungswiderstands, wurde bald auch zum Synonym für das Verbergen gesellschaftlicher Widersprüche hinter einer nur auf den ersten Blick formschönen Kulisse der Volksgemeinschaft. Die Reichsautobahn als kreuzungsfreie Schnellverkehrsstraße mit getrennten Richtungsfahrbahnen, deren Bau im entschuldigenden Rückblick auf die sonstigen Untaten Hitlers immer wieder als die einzige positive Leistung des „Führers“ angesehen

wurde, hatte doch eine Geschichte längst vor dem Jahr 1933. Die Autobahn trug in Wahrheit erst nach 1945 zur Motorisierung des Landes bei; sie hat damit freilich der Eisenbahn alter Form den Garaus gemacht. Die Zahl der Motorfahrzeuge im Autobahn-Schnellverkehr war klein. Der Zeitraum ihres Einsatzes von 1935 bis 1939 geriet zu kurz, um ernsthafte Auswirkungen auf den Alltag der Menschen in Deutschland zu entfalten.

Es heißt also, kritisch zu bleiben beim Blick auf den schönen Schein, den die kurzen Jahre des Autobahn-Schnellverkehrs bei der Deutschen Reichsbahn vermitteln. Nüchternheit ist gerade gegenüber dem angezeigt, was als Formschönheit und Leistungsfähigkeit schnittiger Fahrzeuge daherkommt. Es handelte sich auch in der Technik um späte Blüten eines politischen Systems, das im deutschen Namen auf Autarkie und Revanche bedacht war, indem es auf Rassenhass und Unterdrückung setzte. Als im Sommer 1935 die ersten Omnibusse auf der Autobahn fuhren, wurden schon die Nürnberger Rassegesetze verkündet. Und die militärische Expansion des Reiches ab Herbst 1939 machte dem Autobahn-Schnellverkehr der Deutschen Reichsbahn bereits wieder ein Ende. In seiner vielfältigen Geschichte spiegelt sich unsere nationalsozialistische Periode nahezu ungebrochen wider.

### Alfred Gottwaldt

Oberkustos und Leiter der Abteilung Schienenverkehr  
Deutsches Technikmuseum Berlin

Gemütlich ging es auf der Reichsautobahn zu. Hinter der schönen Kulisse war die vermeintlich heile Welt indes bedroht. Ab 1937 wurden die hellen Betonfahrbahnen auf Wunsch des Militärs schwarz eingefärbt, um feindlichen Flugzeugen keine Orientierung zu bieten.

Aufnahme: Walter Hollnagel, Eisenbahnstiftung Joachim Schmidt

