

Der Autobahn-Schnellverkehr der Deutschen Reichsbahn

Verehrte Leserinnen und Leser,

der Titel des Buches wird Ihnen zunächst, vollkommen zu Recht, paradox vorkommen. Was hatte die Deutsche Reichsbahn – damals weltweit größtes Eisenbahnunternehmen – ausgerechnet mit der Autobahn zu tun, und warum war sie selbst Verkehrsträger auf dem unmittelbar mit der Schiene konkurrierenden Schnellstraßennetz? Dieser Widerspruch löst sich erst nach einem Blick auf die Vorgeschichte der Autobahn und die Hintergründe der Verkehrspolitik im damaligen, nationalsozialistisch regierten Deutschen Reich auf. Zunächst bleibt festzuhalten, dass vor gut 70 Jahren ein äußerst bemerkenswerter Omnibusdienst seinen Betrieb aufnahm. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) eröffnete im Mai 1935 eine Schnellbuslinie auf dem gerade fertig gestellten Abschnitt der ersten deutschen Reichsautobahn von Frankfurt (Main) nach Darmstadt. Es war der Beginn eines ganzen Netzes schneller Autobahnverbindungen, die mit bahneigenen Stromlinienbussen befahren wurden.

Dieser Schritt bedeutete technisch wie organisatorisch Neuland und war weltweit ohne Vorbild. Die ersten Betriebsjahre waren von einer ständigen Ausweitung des Verkehrs und des Wagenparks, aber auch von Auslastungsproblemen und Erfahrungen geprägt. Die Motoren und Reifen der neuen, reichsbahnseitig „Schnellreisewagen“ genannten Fahrzeuge hielten der Dauerbelastung noch nicht wie erforderlich stand. Jenseits der Technik ergab sich die Frage, ob die Schnellbusse überhaupt benötigt und vom Publikum angenommen werden würden. Oder stellten sie möglicherweise eine unerwünschte Konkurrenz zu den eigenen Schnellzügen, insbesondere zum Fernschnelltriebwagen-Netz, dar? Diese Fragestellung war damals jedoch nicht opportun, genauso wenig wie die dreiste Inanspruchnahme der Reichsbahn für den Autobahnbau in einem diktatorisch geführten Staat zur Diskussion stand.

Allerdings musste die Reichsbahn selbst angesichts der stark expandierenden Motorisierung umdenken. Ihr Motto „Dem Reiche wir dienen auf Straßen und Schienen“ markierte den Trend, sich zwangsläufig auf fremden Pfaden zu engagieren. Ausgerechnet

im Jubiläumsjahr „100 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ begann die Autobahnära, und das unter aktiver Beteiligung der Reichsbahn. Ein bitteres Indiz dafür, dass die klassische Eisenbahn ihren Zenit erreicht, wenn nicht überschritten hatte.

Kaum schien sich der Autobahn-Schnellverkehr halbwegs konsolidiert zu haben, kam mit Kriegsbeginn bereits das Aus für die meisten Verbindungen, keine viereinhalb Jahre nach dem Start. Wie viele Vorhaben der Nationalsozialisten geriet das ehrgeizige Autobahn-Projekt in den Strudel der unheilvollen Politik, die Deutschland und ganz Europa in den Krieg und in den Abgrund zog.

Die ausgesprochen kurze Zeitspanne des Autobahn-Schnellverkehrs, die kriegsbedingte Vernichtung vieler Unterlagen und nicht zuletzt die Randthematik der „Gummibahn“ machen es schwierig, seine Entwicklung lückenlos nachzuvollziehen. Dies gilt insbesondere für den Wagenpark. Speziell für den Autobahndienst entwickelte die deutsche Omnibusindustrie in enger Abstimmung mit der Reichsbahn eine ganze Flotte von stromlinienförmigen Schnellreisebussen, wie es sie bis dahin noch nicht gegeben hatte. In den Kriegswirren wurden die eleganten Fahrzeuge nach nur kurzer Einsatzdauer in alle Winde zerstreut oder zerstört. Der Verbleib der Busse ist kaum bekannt. Trotz dieser Rahmenbedingungen ist es gelungen, die verschiedenen realisierten und geplanten Bauarten und deren nummernmäßige Einordnung in den Kraftwagenpark der Reichsbahn weitgehend zu rekonstruieren. Gemeinsam mit den Zahlen und Daten aus dem Betriebsgeschehen, soweit sie noch greifbar waren, ergibt sich ein Bild des Autobahn-Schnellverkehrs der späten 1930er Jahre. Das Nachzeichnen und die Dokumentation dieses kaum bekannten Kapitels deutscher Verkehrs- und Technikgeschichte unter Regie der Eisenbahn war dem Autor ein Anliegen.

Bonn, im Herbst 2007

Volkhard Stern