## Einleitung

## Vergangene Zukunft

"Sind Sie einverstanden, wenn dieser Vorgang "nach dem Kriege" wieder vorgelegt wird? Gebaut wird hier vorerst doch nicht u. ob zur Planbearbeitung noch Kräfte bleiben, wäre abzuwarten." Diese Sätze zum "Vorgang Reichsautobahn Halle-Magdeburg" sind im September 1939 geschrieben worden. Der zuständige Abteilungsleiter der Reichsstelle für Raumordnung bejahte die Frage des Mitarbeiters der Generalinspektion für das deutsche Straßenwesen wenige Tage nach dem deutschen Überfall auf Polen.¹ Nicht überall endete der Reichsautobahnbau auf diese Weise. An einzelnen Abschnitten wurden noch 1942 polnische Zwangsarbeiter und Juden eingesetzt, um die Betonbahnen und Brücken fertigzustellen.

Fast 61 Jahre später, im November 2000, ist die A 14 zwischen Halle und Magdeburg dem Verkehr übergeben worden, als erster Autobahnneubau der "Verkehrsprojekte Deutsche Einheit". Im Jahr 2005 soll die Ostsee-Autobahn (A 20) die Städte Stettin und Lübeck verbinden. Diese und weitere Verkehrsprojekte hat Günther Krause, Bundesverkehrsminister von 1991 bis 1993, durchsetzen können. Man verglich ihn mit Adolf Hitler, erzählte er nicht ohne Koketterie gegenüber dem Magazin der Süddeutschen Zeitung: "weil wir Maßnahmegesetze gemacht haben und der Bundestag die Planungsverfahren dadurch um einiges verkürzte".

Es klingt absurd, aber als wir nach der Wende anfingen, die Straßen zu planen, holten wir Karten aus den dreißiger Jahren raus und guckten, wie damals die Verkehrswege konzipiert waren. Ost-West-Verbindungen, daran hatte im geteilten Deutschland niemand gedacht.<sup>2</sup>

Mit dieser Aussage gerät die Zeit zwischen dem Beginn des Zweiten Weltkrieges und dem Ende der Ost-West-Konfrontation hinsichtlich der Autobahnplanungen zu einer scheinbar ereignislosen Zeit. Die Behauptung paßt ins populäre Bild von der DDR als Eisenbahnland und dem Kalten Krieg als totaler Konfrontation. In Vergessenheit gerät dabei die Geschichte der Autobahnen in der SBZ/DDR zwischen 1945 und 1989, die nicht nur von der Zukunftsplanung der DDR handelt.

Bereits in den 50er Jahren war die Strecke Halle-Magdeburg Teil von Programmen zum Ausbau des geerbten Autobahnnetzes und zwar aus zwei sehr verschiedenen Perspektiven: Das DDR-Verkehrsministerium plante die Strecke am Ende der 50er Jahre zur Verstärkung ihrer Infrastrukturen in Nord-Süd-Richtung. Zur gleichen Zeit haben auch Vordenker der Wiedervereinigung in der Bundesrepublik empfohlen, diese Route bald nach dem Tag X zu bauen – als Verbindung zwischen Ruhrgebiet und mitteldeutschen Industrierevieren. Dieser Autobahnbau sollte die zahlreichen

2 Magazin der Süddeutschen Zeitung, Nr. 26 vom 29.6.2001, 20 ff., hier 71.

Aktenvermerk auf einem Schreiben vom 14.7.1939, o.D., mit Sicherheit nach dem 19. September 1939, in: BArchB, 46.01/1035.