

IX. Das Ideal: Verkehrssicherheit auf den Straßen des „Dritten Reiches“

1. Die Schattenseite der Motorisierung: Verkehrsunfälle in den dreißiger Jahren

Jedes technische System bringt neben positiven Effekten für seine Nutzer auch „Katastrophen“ hervor. Was in der Schifffahrt der Schiffbruch, bei der Eisenbahn die Entgleisung, bei der Luftfahrt der Absturz, in der Atomkraft der Super-Gau, bedeutet im Verkehr mit Kraftfahrzeugen der Zusammenstoß.¹ Ein Preis, den die automobilen Gesellschaft für größere Mobilität und Geschwindigkeit bezahlt, bemisst sich in ihren Unfallopfern. Die Geschichte des motorisierten Straßenverkehrs ist deshalb seit ihrem Anbeginn auch eine Geschichte der Verkehrsunfälle.

Das nachfolgende Kapitel behandelt die Entwicklung der Unfallzahlen in der Zeit des „Dritten Reiches“, stellt die ersten Versuche einer Unfallursachenforschung dar und geht den Maßnahmen nach, die ergriffen wurden, um die Unfallzahlen zu senken. Aus der Sicht der dreißiger Jahre stellt sich die Frage, wie eine Partei, die nach dem Regierungsantritt die Erhöhung des Kraftfahrzeugbestandes zu einem wichtigen Politikziel erklärt hatte, auf die negativen Folgen des motorisierten Straßenverkehrs reagieren würde. Bei der Beantwortung dieser Frage kommt dem NSKK als „Erziehungsschule der Motorisierung“ eine besondere Bedeutung zu. In dieser Funktion verkörperte es sowohl Motorisierungsfreude als auch Verkehrsdisziplin – zwei Ziele, die nicht widerspruchsfrei einzulösen waren.

Die Unfallentwicklung in den dreißiger Jahren

Zuverlässiges Datenmaterial für vergleichende Studien und Entwicklungen boten erst die ab dem 1. Oktober 1935 eingeführten vierteljährlichen Nachweisungen der Straßenverkehrsunfälle, die alle Unfälle im gesamten Reichsgebiet erfassten.² Die Unfallzahlen und die Art und Ursache der Unfälle können dem Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich entnommen und in Relation zum Kraftfahrzeugbestand und der Einwohnerzahl gesetzt werden. Daraus ergeben sich jedoch nur unzureichende Vergleichszahlen, da die erbrachten Verkehrs- und Betriebs-

¹ Die Medienwissenschaftler Matthias Bickenbach und Michael Stolzke veröffentlichten zum Thema „Autounfälle“ in der online erscheinenden Zeitschrift „textur online“ einen Aufsatz mit dem Titel „Schrott – Bilder aus der Geschwindigkeitsfabrik. Eine fragmentarische Kulturgeschichte des Autounfalls“. Seit 1996 online unter: <<http://www.textur.com/schrott>>

² Über die Anfänge der Unfallstatistik und die daraus gewonnenen Erkenntnisse vgl. Kellerer: Verkehrsstatistik; Berthold: Verkehr, Verkehrsunfälle; Zatsch: Staatsmacht und Motorisierung.

leistungen der Kraftfahrzeuge nicht berücksichtigt sind.³ Trotz dieses Mankos lassen sich wichtige Aussagen in Bezug auf die Unfallzahlen machen: 1936 kam es im Deutschen Reich zu 262 918 Verkehrsunfällen mit über 8000 Toten, 171 000 Verletzten und 350 Millionen RM Sachschaden.⁴ Ein Jahr später starben bei Verkehrsunfällen 7636 Menschen. Die Zahl der Verkehrstoten bewegte sich in den Jahren 1933 bis 1939 zwischen 6500 und 8000 Personen. Bei der Unfallhäufigkeit lag Deutschland im internationalen Vergleich im Mittelfeld. Je 10 000 im Verkehr befindliche Kraftfahrzeuge verursachten 1938 in den USA etwa 13,5 Unfälle, in Deutschland 28, in Frankreich 30, in England 31 und in Italien 60.⁵

Jedoch stand Deutschland im europäischen Vergleich mit der Zahl tödlicher Unfälle an der Spitze. Ein maßgeblicher Grund dafür lag im hohen Verbreitungsgrad von Motorrädern im Deutschen Reich und dem damit verbundenen Risiko, im Falle eines Unglücks tödliche Verletzungen davonzutragen.⁶ Die Zahl der Toten im Straßenverkehr stieg auch nach dem Zweiten Weltkrieg kontinuierlich an und erreichte 1970 einen traurigen Höhepunkt mit 19 193 Unfallopfern im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland. Danach war die Zahl der tödlichen Unfälle rückläufig, obwohl die Kraftfahrzeugdichte weiter anstieg.⁷ Im wiedervereinigten Deutschland des Jahres 1993 kamen bei Verkehrsunfällen 9949 Menschen ums Leben. Wie gravierend die Tötungsrate in den dreißiger Jahren war, wird deutlich, wenn man die Zahl der Getöteten in Relation zum Kraftfahrzeugbestand setzt. Während sich die Zahl der Kraftfahrzeuge im „Dritten Reich“ zwischen 1,5 und 3,7 Millionen bewegte, lag der Kraftfahrzeugbestand 1993 bei 45 Millionen.⁸

Die meisten Unfälle (82%) ereigneten sich in den dreißiger Jahren innerhalb geschlossener Ortschaften in erster Linie durch Zusammenstöße.⁹ Die Unfälle, die in den Landkreisen passierten, waren seltener, jedoch schwerwiegender und ende-

³ Um die „Gefährlichkeit“ des Straßenverkehrs zu messen, existieren auch heute noch unterschiedliche statistische Methoden. Bezieht man die Unfallzahlen auf die erbrachten Verkehrs- und Transportmengen, steht dahinter der Grundgedanke, dass Verkehrssicherheit ein Nebenziel gegenüber dem Hauptziel der Erbringung von Verkehr (Fahrzeug- und Personenkilometer) und Transport (Tonnenkilometer) ist. Eine zweite in der verkehrssicherheitspolitischen Diskussion weit häufigere Argumentationslinie bezieht die Unfälle auf die Zahl der Einwohner pro Jahr. Dadurch rücken die absoluten Unfallzahlen mit Verletzungs- und Todesfolge in den Mittelpunkt der Betrachtung, die für eine Verlagerung des Straßenverkehrs auf andere Verkehrssysteme sprechen; vgl. Walter Schneider: Anwendung von Forschungsergebnissen, S. 116 f.

⁴ Vgl. Tost: Verkehrserziehung – eine notwendige Aufgabe der Schule, S. 7.

⁵ Vgl. Motor, H. 1, 1939: „Die Ursachen der Verkehrsunfälle in statistisch-wissenschaftlicher Beleuchtung“.

⁶ Vgl. Foreman-Peck: Death on the Roads, S. 265.

⁷ Vgl. ebenda, S. 266 f. Praxenthaler zählt als wichtigste Maßnahmen zur Reduktion der Unfall-Mortalität folgende Punkte auf: Gurt und Airbag, Verlagerung des Autoverkehrs auf Autobahnen und Umgehungsstraßen, Ausbau des Rettungswesens und Tempobeschränkungen; vgl. ders.: Die Geschichte der Verkehrssicherheit nach 1945.

⁸ Vgl. Statistisches Reichsamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1937, S. 220. Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 1994.

⁹ Vgl. Schreiben des Staatsministeriums des Innern an die Regierungen vom 29. 4. 1937, betr. Unfallstatistik, StA Augsburg, Regierung von Schwaben und Neuburg Nr. 17518.

ten oft tödlich.¹⁰ Bei der überwiegenden Zahl der Straßenverkehrsunfälle in den Großstädten waren Kraftfahrzeuge beteiligt, bei rund der Hälfte der Unfälle war der Kraftfahrzeugführer der Unfallverursacher.¹¹ Die Zahl der Getöteten und Verletzten verteilte sich im letzten Quartal 1938 relativ gleichmäßig auf Kraftfahrzeugführer, Fußgänger und Fahrradfahrer, wobei tendenziell die Zahl der getöteten Fußgänger zunahm.¹²

Einen alljährlichen Höhepunkt in der Unfallstatistik stellte der Pfingstverkehr dar. Nachdem viele Halter ihre Fahrzeuge nach der Winterpause wieder angemeldet hatten und die Feiertage für Ausflüge nutzten, entstand ein lebhafter Verkehr auf den Straßen. So sehr die Verkehrsverantwortlichen das hohe Verkehrsaufkommen an Pfingsten begrüßten, weil eine nennenswerte Zahl an Autofahrern die Straßen und die Autobahnen des Reiches nutzte, so wenig erfreut waren sie über die nach oben schnellenden Unfallzahlen, die zumeist auf übermäßigen Alkoholgenuß zurückzuführen waren.¹³

Öffentlich geführte Diskussionen über Verkehrsunfälle

Die öffentliche Berichterstattung und Diskussion über Unfälle und ihre Ursachen warf einen Schatten auf das von den Nationalsozialisten glanzvoll propagierte Motorisierungsprogramm. Eine Möglichkeit, die unerfreulichen Unfallstatistiken vor der Öffentlichkeit geheimzuhalten, hätte darin bestanden, sie entweder nicht zu veröffentlichen oder zu beschönigen. Die Gründe, warum man das Instrument der Pressezensur nicht einsetzte, mögen in der Neuartigkeit der Entwicklung gelegen haben: Die Auswertung der in den dreißiger Jahren gesammelten Erfahrungen und Erkenntnisse in der Unfallursachenforschung hielt zeitlich nicht Schritt mit den nach oben schnellenden Unfallzahlen. Außerdem hegte man die Hoffnung, die Veröffentlichung der Zahlen könne einen Abschreckungseffekt erzielen.¹⁴

Der Hauptgrund für den offenen Umgang mit der Verkehrsproblematik lag jedoch in dem erklärten Willen der Nationalsozialisten beim Regierungsantritt, eine Senkung der Unfallzahlen zu erreichen. In der Verkehrsdisziplin spiegelten sich die Ordnungsideale des „Dritten Reiches“ und die Sehnsüchte nach einem wahren Gemeinschaftssinn der Volksgenossen. Erfolge auf diesem Gebiet vorweisen zu können, war aufgrund des hohen Prestigefaktors der Motorisierung von großer Bedeutsamkeit. Gerade gegenüber dem Ausland wollte man den Beweis antreten,

¹⁰ Im Winterhalbjahr 1935/36 gab es doppelt so viele Verkehrstote auf dem Land wie in der Stadt; Berthold: Verkehr, Verkehrsunfälle, S. 26.

¹¹ Vgl. das Schema: An Unfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer in 9 Großstädten: IV. Vierteljahr 1938: 70% Kfz; IV. Vierteljahr 1939: 52,8% Kfz; Unfallverursacher in 9 Großstädten: IV. Vierteljahr 1938: Kraftfahrzeugführer 54%; IV. Vierteljahr 1939: Kraftfahrzeugführer 40,4%; HStA Stuttgart, E 151/07/Bü 7.

¹² Schema: Getötete und Verletzte auf Kfz, Fahrrädern und zu Fuß in 9 Großstädten; IV. Vierteljahr 1938: Kfz 33,8%; Fußgänger: 32,2%; Fahrradfahrer: 29,0%; IV. Vierteljahr 1939: Fußgänger 47,3; Kfz: 19,4; ebenda.

¹³ Vgl. Stroben (Hrsg.): Autofahren, Autohalten aber so...!, S. 39.

¹⁴ Vgl. Daluge: Nationalsozialistischer Kampf gegen das Verbrechen, S. 67.

dass auch in den entlegensten Gegenden des Reiches auf der Straße eine vorbildliche und nicht zu übertreffende Ordnung und Disziplin herrschte.¹⁵ Die Hoffnung, das Unfallproblem durch Aufklärung, Belehrung und Bestrafung der Verkehrsteilnehmer in den Griff zu bekommen, wurde erst mit den Jahren durch den geringen Nutzen¹⁶ der Aktionen erschüttert. Die Unfallzahlen blieben konstant hoch und dürften vor den Augen der Öffentlichkeit die Problemlösungskompetenz der Machthaber in diesem Bereich in Zweifel gezogen haben.

Die ersten Reichsstraßenverkehrsordnungen

Die Ausweitung des motorisierten Verkehrs erhöhte den Regelungsbedarf des Staates im Bereich der Verkehrspolitik.¹⁷ Bereits zu Anfang des 20. Jahrhunderts wurden Rahmenbedingungen notwendig, die eine „friedliche“ Koexistenz der Verkehrsteilnehmer sicherstellten. Zu den Regelungs- und Kontrollinstrumentarien des Staates zählten die Polizei, die Technischen Überwachungsvereine, Verkehrszeichen und Straßenverkehrsordnungen.

Die Weimarer Reichsverfassung ordnete den Verkehr mit Kraftfahrzeugen und den Bau von Landstraßen der konkurrierenden Gesetzgebung zu. Das erste Kraftfahrzeuggesetz von 1909 war Grundlage einer Reichsverordnung von 1923, die dann 1925 neu gefasst wurde. Das Reich verschaffte sich 1923 das Recht, polizeiliche Verordnungen über den Kraftverkehr einheitlich zu erlassen, beschränkte sich aber gleichzeitig darauf, die Regelungen der Länder zu koordinieren.¹⁸

Die nationalsozialistische Machtübernahme bedeutete in vielerlei Hinsicht eine Zäsur in der Verkehrspolitik. Nach den steuerlichen Erleichterungen für Kraftfahrzeugbesitzer kündigte das Reichsverkehrsministerium eine neue Gesetzgebung an. Die Voraussetzung für reichseinheitliche Regelungen schuf das Gesetz vom 13. Dezember 1933, das die Zuständigkeit der Länder in der Verkehrsregelung auf das Reich übertrug und dem Reichsverkehrsminister freie Hand für seine Gesetzesinitiative gab.¹⁹ Der amtierende Minister Freiherr von Eltz-Rübenach kündigte 1934 eine kraftfahrzeugfreundlichere Gesetzgebung an, die nach seiner Aussage von einem „großzügige[n] Geist“ geprägt sein sollte. Damit entsprach er der Forderung Hitlers, der in seiner Eröffnungsrede der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung 1933 „kleinliche Überwachungs- und Kontrollmaßnahmen“ verurteilt hatte.²⁰ Die erste reichsweit gültige Reichsstraßenver-

¹⁵ Vgl. Allgemeine Automobilzeitung vom 9. 12. 1933: „Der Preußische Minister des Innern an die undisziplinierten Kraftfahrer“.

¹⁶ Die Unfallzahlen gingen nicht zurück. Damit ist aber nicht gesagt, dass die Aktionen insgesamt und langfristig wirkungslos waren.

¹⁷ Alle Staaten mit einer stärker werdenden Verkehrsichte diskutierten über Tempolimits, Fahrerschulung, Haftpflicht und andere Themen und erließen Straßenverkehrsordnungen; vgl. zu England: Emsley: „Mother, what did policemen do when there weren't any motors?“

¹⁸ Vgl. Grandke: Kommunale Verkehrspolitik in Münster, S. 317; Stichwort „Kraftwagen“ in: Meyers Großes Lexikon, Bd. 7, 1927, S. 54.

¹⁹ Vgl. Zatsch: Staatsmacht und Motorisierung, S. 368.

²⁰ Reichsverkehrsminister von Eltz-Rübenach in: RDA (Hrsg.): „Vollgas Voraus!“, S. 18 und die Rede Hitlers in: RDA (Hrsg.): „Kraftfahrt tut not!“, S. 10.

kehrordnung (RStVO) wurde am 28. Mai 1934 (RGBl. 1934 I Nr. 59) erlassen. Dem neuen Freiheitsdenken entsprechend und als Beweis der Motorfreundlichkeit des Regimes wurden mit der Reichsstraßenverkehrsverordnung von 1934 auch die Bestimmungen über höchstzulässige Fahrgeschwindigkeiten aufgehoben. Folglich entfielen die bei Autofahrern unpopulären und von den Automobilclubs bekämpften Stoppkontrollen der Polizei.²¹ Auch der vom Führer des NSKK erhobene Forderung, die „Verkehrsvorschriften müssen frisch durchblutet sein, es wird notwendig, den starren Wald der Paragraphen durchzuholzen“²², wurde entsprochen. Der Reichsverkehrsminister ersetzte die bestehenden Einzelvorschriften, die nach seinen Angaben „zwölf eng beschriebene Schreibmaschinenseiten“ umfassten, durch einen kurzen Paragraphen. Der Schlüsselparagraph (§ 25) über das richtige Verhalten im Verkehr lautete: „Jeder Teilnehmer am öffentlichen Verkehr hat sich so zu verhalten, daß er keinen anderen schädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt.“ Gehandelt wurde von der Polizei die Schädigung eines anderen Verkehrsteilnehmers, nicht aber dessen Gefährdung. Wenn jeder Kraftfahrer diesem Paragraphen Folge leisten würde, so prophezeite der Reichsverkehrsminister, sei der Idealzustand nationalsozialistischer Erziehung erreicht.²³ Diese Klausel wurde als Abkehr von unsinniger Reglementierung und Kasuistik gefeiert,²⁴ schien damit doch alles Notwendige über die Pflichten der Verkehrsteilnehmer gesagt. Doch der Anbruch paradiesischer Zustände auf Deutschlands Straßen ließ auf sich warten: Erste Erfahrungen mit § 25 zeigten, dass die Polizei und die Verkehrsteilnehmer die mangelnde Rechtssicherheit kritisierten, die durch den Wegfall klarer Verbote eintrat.²⁵ Eine zusätzliche Verordnung vom 29. September 1934 (RGBl. 1934 I, S. 869–908) über Durchführungsbestimmungen musste für Eindeutigkeit sorgen.

In den folgenden Jahren zeigte sich, dass die Generalklausel der Reichsstraßenverkehrsordnung nicht geeignet war, die hohen Unfallzahlen zu senken. Auch Korpsführer Hühnlein rückte von ihr ab, als er bereits im Juli 1936 Abstriche an ihrer Wirksamkeit machte: „In der Theorie eine meisterhafte und volkstümliche Lösung – in der Praxis nur dann, wenn die wichtigste Voraussetzung hierfür, eine vom nationalsozialistischen Geiste getragene Verkehrsgemeinschaft aller Wegebenutzer, erfüllt ist.“²⁶ Im Jahre 1937 gestand Korpsführer Hühnlein in einer

²¹ Vgl. Der deutsche Volkswirt (Kraftverkehrswesen im neuen Deutschland, Sonderbeilage) vom 2. 3. 1934: „Verkehrsfreundliche Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtsprechung“; Schreiben des Polizeipräsidenten von Berlin an Parteigenosse Lippert vom 1. 10. 1935, LA Berlin, A Pr. Br. Rep. 57 Nr. 386, Bl. 12 f. Der ADAC drohte 1929 mit dem Boykott aller Städte, die Stoppstellen als Einnahmequelle nutzen; vgl. Rechtsanwalt der Stadt Tübingen vom 24. 9. 1929 an die ADAC-Zeitschrift „Solitude“ und Zeitungsausschnitt aus dem Schwäbischen Merkur vom 6. 3. 1930: „Stoppstellen und Gemeindegassen“, StadtA Tübingen, A 150–2824.

²² Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 1. 12. 1933: „Richtfest und Flaggenweihe im DDAC“.

²³ Nach Langenscheidt: Nationalsozialismus und Kraftfahrwesen, S. 325.

²⁴ Verkehrswarte vom Juli 1934: „Grundzüge der Reichsstraßenverkehrsordnung“.

²⁵ Besprechung der Verkehrsreferenten der Länder über die Durchführung der RStVO am 13. 9. 1934 im RMI, HStA Stuttgart, E 151/07/Bü 8.

²⁶ Vortrag von Wilhelm Bonolsen, gehalten vor der Schulleiterkonferenz aller Schularten in

Grundsatzrede über die Verkehrsentwicklung in Deutschland ein, dass man in der Reichsstraßenverkehrsordnung von 1934 insgesamt „zu weit gegangen“ sei, als man vorwiegend auf das Verantwortungsgefühl und den Anstand der Verkehrsteilnehmer gesetzt habe.²⁷

Eine härtere Gangart schlug die neue RStVO vom 13. November 1937 (RGBl. 1937 I, S. 1179–1214) ein. § 1 stellte nunmehr das verkehrsgefährdende Verhalten unter Strafe. Damit wandte man sich vom „Erfolgsgedanken“ ab, der eine Handlung erst dann bestrafte, wenn sie eine Negativwirkung zur Folge hatte. Man setzte auf den präventiv gefassten „Gefährdungsgedanken“. Dieser Grundsatz war ab 1937 die eigentliche Handhabe für die Polizei, um verkehrswidriges Verhalten zu unterbinden.²⁸

In einer Vielzahl waren Unfälle jedoch auf überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen. Die zahlreichen Appelle der Verkehrsverantwortlichen gegen die „Schnellfahreier“ fruchteten wenig.²⁹ Da sich der gewünschte Erfolg nicht einstellte, wurden im Mai 1939 wieder Tempolimits eingeführt. Die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit betrug in geschlossenen Ortschaften 60 km/h und außerhalb von Ortschaften 100 km/h. Für Lkw und Omnibusse galten 40 km/h und 70 km/h als Obergrenzen.³⁰ Aus Gründen der Treibstoffeinsparung im Krieg senkte man im Oktober 1939 die Geschwindigkeitsobergrenze weiter ab.³¹ Innerhalb geschlossener Ortschaften betrug die Höchstgeschwindigkeit für Kfz 40 km/h; außerhalb durften Pkw nicht schneller als 80 km/h und Lkw und Omnibusse nicht schneller als 60 km/h fahren.³² So wurde auch der „lauernde Landgendarm mit Stoppuhr“ wieder auf den Plan gerufen, den man noch wenige Jahre zuvor als hinterwäldlerisch verspottet hatte.³³ Um sich nicht vollkommen lächerlich zu machen, durfte die Polizei keine Stoppuhren benutzen. Andere technische Hilfsmittel zur Geschwindigkeitsmessung waren jedoch erlaubt.³⁴

Düsseldorf, abgedruckt in: Verkehrswarte vom Juli 1936: „Grundsätzliches zur Frage der Verkehrserziehung“.

²⁷ Vgl. Motorwelt vom 11. 6. 1937 (Beilage): „Das NSKK im Dienste der Verkehrsgemeinschaft“. Auch wenn das NSKK die negativen Auswirkungen des § 25 auf die Verkehrssicherheit zur Kenntnis nahm, wandte sich das Rechtsamt vehement gegen die Wiedereinführung des „berüchtigten Gefährdungsprinzips“ und befürchtete, dass die Zeit wieder kommen werde, in der der „Kraftfahrer von vornherein als das gefährliche Ungeheuer betrachtet“ werde; Schreiben des Rechtsamtes an das Amt Verkehr vom 23. 4. 1936 und Antwortschreiben vom 27. 4. 1936, BArch NS 24/483.

²⁸ Vgl. Motor, H. 12, 1937: „Die Neuregelung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen in Deutschland“.

²⁹ Verkehrswarte vom November 1935: „Die Geschwindigkeit beim Kraftfahren“.

³⁰ Verordnung zur Änderung der Verordnung über das Verhalten im Straßenverkehr vom 3. 5. 1939, RGBl. 1939 I, S. 874f. Zwischen 1934 und 1937 durfte der Kraftfahrer die Fahrgeschwindigkeit so einrichten, dass er das Fahrzeug nötigenfalls rechtzeitig anhalten konnte.

³¹ Vgl. Schütz u. a.: Mythos RAB, S. 26.

³² Vgl. Verordnung des RFSS, betr. Höchstgeschwindigkeit für Kraftfahrzeuge vom 4. 10. 1939, NS 31/345.

³³ Vgl. Der deutsche Volkswirt, Kraftverkehrswesen im neuen Deutschland, Sonderbeilage vom 2. 3. 1934: „Verkehrsfreundliche Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtsprechung“.

³⁴ Verkehrswarte vom Mai 1939: „100 Kilometer auf Autobahn und Landstraße – 60 Kilometer in der Stadt“.

In den Reichsstraßenverkehrsordnungen von 1934 und 1937 manifestierten sich die verkehrspolitischen Zentralisierungstendenzen des NS-Staates in Form von einheitlichen Gesetzen, Verkehrsregeln und Verkehrszeichen. Mit der Einführung der Reichsstraßenverkehrsordnung von 1934 entfielen die zahlreichen regionalen Einzelbestimmungen, mit der Verordnung von 1937 wurden die Durchführungsbestimmungen vereinheitlicht. Diese gesetzlichen Grundlagen schufen im Gegensatz zu den stark föderal geprägten Verordnungen der Weimarer Republik auch nach heutiger Erkenntnis wichtige Rahmenbedingungen für die Erfordernisse des modernen Verkehrslebens.³⁵ Die Straßenverkehrsordnung von 1937 blieb bis auf wenige Veränderungen bis 1971 in Kraft.

Die verordnete „Autofreundlichkeit“

Die nationalsozialistische Motorisierungspolitik verlieh dem Kraftfahrzeugbesitzer einen neuen Status in der Gesellschaft.³⁶ Der Autofahrer wurde anders als in der Weimarer Republik von der Presse und Politik nicht als „wilder Autler“ angefeindet oder als „Herrenfahrer“ verspottet, sondern zum „Träger des Fortschritts und der Motorisierungswünsche des Führers“³⁷ geadelt. Diese Auszeichnung stellte eine Protektion gegenüber öffentlicher Kritik am Gebrauch von motorisierten Fortbewegungsmitteln dar. So rügte das Bayerische Staatsministerium des Innern in einem Schreiben an die Regierungsbezirke die Presseberichterstattung über Kraftfahrzeugunfälle, die eine „bedenkliche Propaganda gegen die Benutzung von Kraftfahrzeugen“ darstelle.³⁸ Um dem entgegenzuwirken, wurde die Polizei aufgefordert, auch Berichte weiterzugeben, die auf die Verantwortung anderer Verkehrsteilnehmer am Zustandekommen von Unfällen hinwiesen. Mittels einer von Parteikreisen propagierten und von oben verordneten Verkehrsfreundlichkeit wollte man bestehende Widerstände gegen den Autoverkehr in der Öffentlichkeit und der Rechtsprechung beseitigen.

Der Aufbruch in eine autofreundliche Zeit sollte auch in richterlichem Wohlwollen gegenüber Kraftfahrern vor Gericht erkennbar sein. Dazu waren nach Einschätzung des Korpsführers Fortbildungskurse für Richter und Staatsanwälte notwendig, da kraftfahrende Richter „praxisnähere Urteile“ – gemeint waren im Sinne des Korpsführers kraftfahrerefreundliche Urteile – sprechen würden.³⁹

³⁵ Vgl. Grandke: Kommunale Verkehrspolitik, S. 320. Die Neuordnung von 1934 bezog sich auch auf das Straßenwesen (Reichsgesetz vom 26. 3. 1934 zur Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung). Das Straßennetz und die Straßenbauverwaltung wurden nach Richtlinien vereinheitlicht und geordnet, die bis heute von Bedeutung sind; vgl. Kirchbach: Der Einfluß des Kraftfahrzeugs auf die Gestaltung der Straße, S. 223.

³⁶ Vgl. zu den Bemühungen um ein motorisierungsfreundliches Klima im „Dritten Reich“ auch S. 178 ff. dieser Arbeit.

³⁷ Motorwelt vom 11. 6. 1937 (Beilage): „Das NSKK im Dienste der Verkehrsgemeinschaft“.

³⁸ Schreiben des Staatsministeriums des Innern an die Regierung vom 26. 11. 1934, StA Augsburg, Regierung von Schwaben und Neuburg Nr. 17517.

³⁹ Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 1. 12. 1933: „Richtfest und Flaggenweihe im DDAC“. Der ADAC-Gau Berlin hatte bereits 1929 den Beschluss gefasst, die Berliner Richter auf Gaukosten im Autofahren ausbilden zu lassen, um ihnen das „nötige“ Ver-

Die Autofreundlichkeit des NSKK schlug sich vorrangig in Schuldzuweisungen an andere Verkehrsteilnehmer nieder. So äußerte der Korpsführer die Überzeugung, die liberale Fassung der Reichsstraßenverkehrsordnung von 1934 habe deshalb zu Schwierigkeiten geführt, weil „ein großer Teil der Verkehrsteilnehmer, insbesondere des nicht motorisierten Verkehrs, die Voraussetzungen zu einer derartig großzügigen Regelung bisher nicht erfüllt“ habe.⁴⁰

NSKK-Repräsentanten sahen die Schuld für die Unfälle vorrangig in der Rücksichtslosigkeit der Radfahrer gegenüber den Kraftfahrern.⁴¹ Der NSKK-nahe Kraftfahrt-Pressedienst war der Meinung: „Der Radfahrer ist – durch sein Auftreten in Massen, also seine rein zahlenmäßige Überlegenheit – im Kampf um den bequemsten Platz auf der Straße und gegen den Geist der Ordnung und Vernunft unbestrittener Sieger geblieben.“⁴² Der NS-Kurier vom 17. Februar 1936 titelte „Die Straße gehört dem Auto“ und triumpierte, dass die Zeiten vorbei seien, wo Fußgänger sich als Herren über die Straßen fühlen durften.⁴³

Als Zeichen der Verkehrsfreundlichkeit wertete das NSKK die 1934 vollzogene Aufhebung sämtlicher Geschwindigkeitsbeschränkungen. Verkehrsschilder, die ein Tempolimit vorgaben, wurden vom NSKK als „Verkehrsbehinderungsschilder“⁴⁴ bezeichnet. Der Wegfall von Geschwindigkeitsbegrenzungen für motorisierte Fahrzeuge und die Forderung des Korpsführers an die Kommunen, auf allen öffentlichen Plätzen kostenloses Parken zu erlauben,⁴⁵ belegen den privilegierten Status, der dem Auto in der Anfangszeit des „Dritten Reiches“ eingeräumt worden war. Dies drückt sich auch in der Auslegung des Rechts-vor-Links-Gebotes aus. In der RStVO von 1934 wurde festgelegt, dass an Kreuzungen und Einmündungen von Straßen bevorrechtigt ist, wer von rechts kommt; jedoch haben Kraftfahrzeuge und Schienenfahrzeuge die Vorfahrt vor anderen Verkehrsteilnehmern.⁴⁶

Das NSKK übte seinen Einfluss als Interessenvertretung des Kraftfahrers auch aus, als die Behörden die Einführung einer Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge diskutierten. Korpsführer Hühnlein und das Rechtsamt des NSKK wehrten sich vehement gegen die „Zwangshaftpflichtversicherung“ für Kraftfahrer, die in

kehrverständnis zu vermitteln; vgl. Amtliche Mitteilungen des ADAC vom 23. 12. 1929: „Gau I. 2. Studienfahrt für Staatsanwälte und Richter“.

⁴⁰ Schreiben des Korpsführers an den RVM vom 29. 4. 1936, BACh NS 24/470.

⁴¹ Bei einer Sonntagsschule für Verkehrssünder am 15. 5. 1938 in München waren unter den 1000 Geladenen 80% Radfahrer und 20% Motorradfahrer; Seherr-Thoss: Automobilindustrie, S. 382. Der NSKK-Mann vom 21. 2. 1942 betonte in seiner Rubrik „Aus den Reihen“, dass an der Spitze der Verkehrssünder in Kiel die Radfahrer lagen – ein Umstand, der aufgrund des zurückgegangenen motorisierten Verkehrsaufkommens während des Krieges nicht überrascht.

⁴² Kraftfahrt-Pressedienst vom 10. 8. 1934: „Der alte Gegensatz: Radfahrer – Kraftfahrer!“ Der Untertitel lautete sinnigerweise „Warum schafft sich der Radfahrer nur Feinde statt Freunde?“

⁴³ Vgl. NS-Kurier vom 17. 2. 1936: „Die Straße gehört dem Auto“.

⁴⁴ Deutscher Kraftfahrt-Pressedienst vom 8. 2. 1934: „Immer noch Autokontroll-Fallensteller“.

⁴⁵ Vgl. Grandke: Kommunale Verkehrspolitik, S. 295.

⁴⁶ Vgl. RStVO vom 28. 5. 1934, § 27, RGBl. 1934 I, Nr. 59.

ihren Augen eine moralisch unbegründete, einseitige Maßnahme gegen die motorisierten Verkehrsteilnehmer darstellte. Hühnlein plädierte alternativ für den Aufbau einer „Reichskasse für Verkehrsunfälle“, in die alle Verkehrsteilnehmer solidarisch einzahlen sollten.⁴⁷ Seine Vorschläge blieben jedoch bei der Ausgestaltung unberücksichtigt.

Verordnungen, die geeignet waren, dem motorisierten Verkehr in irgendeiner Weise Beschränkungen aufzuerlegen, lehnte das NSKK kategorisch ab. DDAC und NSKK protestierten im Januar 1936 gegen das in manchen Kurorten bestehende Nachtfahrverbot für Motorräder. Sie erkannten darin eine „verkehrsfeindliche Haltung“. Mit der Begründung, dass die erlassenen Verbote zum Schutze der Kranken und Erholungsbedürftigen in den Kurorten die erstrebte Motorisierung hemmen würden, erklärte das Staatsministerium des Inneren in München die Verbote für unrechtmäßig.⁴⁸ Dieses Beispiel veranschaulicht, dass die von oben verordnete Autofreundlichkeit in der Konsequenz eine Geringschätzung gegenüber den Interessen der nicht-motorisierten Volksgenossen bedeutete und Ausdruck einer zutiefst inhumanen Verkehrspolitik war.

2. Die neue Formel: „Verkehrsgemeinschaft“ – ein Stück „Volksgemeinschaft“

Im Blickpunkt der Verkehrsexperten und politisch Verantwortlichen in den dreißiger Jahren stand der Mensch als Verursacher von Verkehrsunfällen.⁴⁹ Als menschliche Fehlleistungen, die zu einem Unfall führten, galten: Die unzulängliche Beherrschung des Fahrzeugs, die Nichtbeachtung der Verkehrsvorschriften und die Rücksichtslosigkeit im Umgang der Verkehrsteilnehmer miteinander. NSKK-Verkehrserzieher widmeten ihre Aufmerksamkeit vor allem dem zuletzt genannten Aspekt. In einem Appell an alle Straßenbenutzer rief der Korpsführer

⁴⁷ Vgl. Schreiben des Korpsführers an die Akademie für deutsches Recht vom 10. 2. 1936, BArch NS 24/483 und vom 18. 7. 1936, BArch NS 24/470; Deutsches Autorecht vom 15. 10. 1935: „Gefährdungshaftung – Zwangshaftpflichtversicherung – Reichskasse für Verkehrsunfälle“ von Ludwig Trendel; vgl. auch BArch NS 24/624. Die Korpsführung sah es als ihre Aufgabe an, Verkehrsgesetze und -verordnungen auf ihre „Kraftfahrfreundlichkeit“ hin zu untersuchen. Vgl. auch die Zustimmung des Korpsführers an das Reichsarbeitsministerium zur „Reichsgaragen-Ordnung“ vom 14. 2. 1939, BArch NS 24/521.

⁴⁸ Vgl. die Schreiben des Staatsministeriums des Innern an die Regierungen von Oberbayern und von Schwaben und Neuburg vom 22. 1. 1936 und vom 26. 6. 1936, StA Augsburg, Regierung von Schwaben und Neuburg Nr. 10047a. Doch war das NSKK in Einzelfällen auch zu Konzessionen bereit. Der Inspekteur Technik forderte die Kraftfahrer der Motorsportschule Kochel auf, langsam durch den Kurort zu fahren, „solange Kochel derart mit Fremden übervöllert ist, die dem Kraftverkehr verständnislos gegenüber stehen“; Schreiben des Inspekteurs Technik an die Gebirgs-MSS-Hochland vom 21. 7. 1936, BArch NS 24/725.

⁴⁹ Die Erkenntnis, dass sich 80% der Verkehrsunfälle vermeiden lassen, wenn sich die Verkehrsteilnehmer verkehrsgemäß verhalten, ist genauso richtig wie nichtssagend; vgl. Kraftfahrt-Pressedienst vom 8. 6. 1933: „Kampf dem Verkehrsunfall!“, Berthold: Verkehr, Verkehrsunfälle, S. 26.

die Verkehrsteilnehmer auf, durch Selbstdisziplin und gegenseitige Rücksichtnahme Unfälle zu vermeiden. Er brandmarkte die Unfallverursachung als verantwortungslosen Akt gegenüber der „Volksgemeinschaft“: „Während der Wiederaufbau des deutschen Vaterlandes jede Arbeitskraft erfordert, müssen zahlreiche Volksgenossen im Krankenhaus die Folgen von mangelndem Pflichtbewußtsein und unzulänglicher Beherrschung des Fahrzeuges auf der Straße büßen.“⁵⁰ Die NSKK-Korpsführung erklärte Unfälle zu Relikten aus der Weimarer Republik: „Bei dieser Gelegenheit beobachten wir die mangelnde Kameradschaft der Landstraße, die ein beschämendes Abbild der Auswirkungen des sterbenden Systems ist: Selbstsucht statt Verbundenheit; sogar Überfälle und Sachschäden, Neid und sonstige Hemmnisse.“⁵¹

Der hier angesprochene „Egoismus“ auf der Straße wurde im „Dritten Reich“ als Affront gegen das Volksgemeinschaftspostulat gedeutet. Die Lösung des Verkehrsproblems lag für die NSKK-Funktionäre in der Utopie, durch die „Erziehung des deutschen Menschen zum Verkehrsmenschen“⁵² Unfälle aus der Welt zu schaffen. Unter einem „Verkehrsmenschen“ stellte sich der Korpsführer einen

„seit frühester Jugend im Verkehr und zum Verständnis eines modernen Verkehrs erzogenen Volksgenossen vor, dem als Nationalsozialisten die Einfügung in die Verkehrsgemeinschaft bereits eine Selbstverständlichkeit bedeutet, der frei von jedem Neidgefühl einem anderen Verkehrsteilnehmer die höhere Geschwindigkeit und das rasche Vorwärtskommen nicht mißgönnt“.

Das Leitbild einer nationalsozialistischen Verkehrsgemeinschaft regte die Phantasie der Verkehrsverantwortlichen an. Gustav Langenscheidt, Polizeimajor a. D., beschrieb den Idealzustand der Zukunft folgendermaßen:

„Am Steuer des Kraftfahrzeuges sitzt dann nicht mehr der Luxusschöfö, der seinen Millionär in rasendem Tempo durch die Straßen fährt, und der den Weg der mühsam zur Arbeit laufenden oder radfahrenden Volksgenossen gefährdet oder behindert. Das Bild ist heute schon ein anderes und wird es in verstärktem Maße in Zukunft sein. Der Arbeiter, der auf seinem Kraftfahrzeug die Straße kreuzt, wird den Arbeitskollegen ebenso gefährden wie den zufällig einhergehenden Großindustriellen, und unter dem Gesichtspunkt völlig veränderter Verhältnisse wird die zu fordernde Rücksichtnahme aller gegen alle, des Kraftfahrers auf den Fußgänger, des Fußgängers auf den Radfahrer und der beiden letzten untereinander und gegen den Kraftfahrer, zum Spiegelbild einer Volksgemeinschaft in bestem Sinne.“⁵³

Die Verkehrsgemeinschaft sollte nach dieser eigenwilligen Vorstellung über einen sozialen Ausgleich erreicht werden. Erst wenn vom Arbeiter-Kraftfahrer und vom Millionärs-Kraftfahrer ein gleich starkes Gefährdungspotential ausgehe, also eine Art „Waffengleichheit“ herrsche, so die unkonventionelle Sicherheitsstrategie, würde die gegenseitige Rücksichtnahme endgültig Befriedung bringen.

⁵⁰ Presseauschnitt: „Ein Appell an alle Straßenbenutzer!“ von Korpsführer Hühnlein (wahrscheinlich von August 1936), BArch NS 24/25.

⁵¹ Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 61.

⁵² Motorwelt vom 11. 6. 1937 (Beilage): „Das NSKK im Dienste der Verkehrsgemeinschaft“.

⁵³ Langenscheidt: Nationalsozialismus und Kraftfahrwesen, S. 326 f. Der wohlhabende Automobilbesitzer, dessen Chauffeur einen Arbeiter umfährt, war in den zwanziger Jahren ein weit verbreitetes Feindbild sozialkritisch inspirierter Automobilfeindschaft; vgl. Gumbrecht: 1926, S. 44.

Die Mehrheit der für den Verkehr im „Dritten Reich“ Verantwortlichen sah in der „Verkehrsunsicherheit“ jedoch keine soziale Herausforderung, sondern ein Problem der allgemeinen Rücksichtnahme. So forderten der Chef der Deutschen Polizei, Reichsführer SS Heinrich Himmler, und Reichsminister Goebbels die „Volksgenossen“ auf, durch die Beachtung der Verkehrsvorschriften, durch „ritterliches Verhalten“⁵⁴ und Disziplin eine echte Gemeinschaft des Verkehrs zu schaffen.⁵⁵ Die Zeitschrift „Motor und Sport“ widmete sich 1939 in ihrer Serie „Vom Verkehrssünder zum Motorritter“ der Verkehrserziehung ihrer Leserschaft. In seinen 12 Leipziger Thesen vom 20. Juni 1937 ermahnte der Korpsführer speziell die Kraftfahrer zu „ritterlicher Fahrweise“⁵⁶. Die Appelle an die „Ritterlichkeit“ scheinen auf den ersten Blick nicht recht in den Bauplan eines „modernen Verkehrslandes“⁵⁷, das klaren Regeln folgt, zu passen. Jedoch gibt es Parallelen zwischen dem Auftreten und dem Ethos eines mittelalterlichen Ritters und den Erwartungen, die die nationalsozialistischen Verkehrserzieher an die motorisierten Verkehrsteilnehmer richteten. Folgende metaphorische Übertragungen auf den Verkehrsbereich erscheinen möglich: Der „moderne Ritter“ hat sein Pferd gegen das Kraftfahrzeug eingetauscht und die mittelalterliche Rüstung gegen die Karosserie des Autos oder den Helm des Motorradfahrers. Der Ritter ist nicht nur mit einem Kraftfahrzeug „ausgestattet“, sondern wird durch den Besitz eines motorisierten Fortbewegungsmittel in den Ritterstand erhoben. Er stellt sich dem „Kampf“ der Verkehrsteilnehmer auf der Straße. In „ritterlicher“ Weise – im positiven Sinne von hilfsbereit und tugendhaft – lässt er „Barmherzigkeit“ gegenüber den schwächeren Verkehrsteilnehmern walten, indem er darauf verzichtet, seine Stärke, die in der geballten Kraft des Motors liegt, auszuspielen. Auch die mit dem Ritterstand verbundenen Konnotationen des Soldatischen kamen der nationalsozialistischen Vorliebe für männlich-geprägte Sprache entgegen.⁵⁸ Gerne ließen sich die NSKK-Männer deshalb auch den Beinamen „Ritter unserer Motorisierungszeit“ gefallen.⁵⁹

Das NSKK mahnte ein Gemeinschaftsgefühl der Deutschen an, das sich in verantwortungsvollem Handeln und, daraus resultierend, in sinkenden Unfallzahlen manifestieren sollte. Auch der Reichsminister für Volksaufklärung und Propaganda Joseph Goebbels wollte in seinen Reden das Verkehrsgewissen der Deutschen schärfen und setzte auf die oft wiederholte apodiktische Formel: „Die Ver-

⁵⁴ Reichsführer SS und Chef der Deutschen Polizei (Hrsg.): Kraftfahrer im Verkehr.

⁵⁵ Goebbels in seiner Rede auf der IAMA 1938, in: RDA (Hrsg.): „Das Kraftfahrzeug. Verkehrsmittel des ganzen Volkes“, S. 10.

⁵⁶ Völkischer Beobachter vom 21. 6. 1937: „Die 12 Thesen des NSKK-Mannes für anständiges und ritterliches Fahren“.

⁵⁷ Die Bezeichnung „modernes Verkehrsland“ geht auf den Korpsführer zurück; vgl. Hühnlein: Das Nationalsozialistische Kraftfahr-Korps, S. 4.

⁵⁸ Doch die Rittermetaphorik war nicht neu. Bereits um 1900 bemühte man Vergleiche aus dem Mittelalter, um die Qualitäten von Rennfahrern hervorzuheben. Ritter, wie auch geschwindigkeitsverliebte Herrenfahrer, galten als unerschrocken und geschickt, aber auch als galant und kultiviert; vgl. Merki: Die ‚Auto-Wildlinge‘ und das Recht, S. 61. Die Nationalsozialisten dürfte am Rittertum weniger das galante Auftreten als vielmehr die Stärke und die martialische Überlegenheit angesprochen haben.

⁵⁹ Stoll: Jungens, Männer und Motoren, S. 35.

kehrsgemeinschaft ist ein Stück Volksgemeinschaft. Wer sich gegen sie vergeht, vergeht sich auch gegen die Volksgemeinschaft.“⁶⁰

Mit den Jahren traten aber doch eine gewisse Ungläubigkeit und Enttäuschung darüber auf, dass selbst bei Volksgenossen, „deren gemeinschaftliche Gesinnung über jeden Zweifel erhaben ist“⁶¹, die Rücksichtslosigkeit immer wieder zum Durchbruch gelangte. In paternalistischem, inzwischen auch drohendem Ton, appellierte Korpsführer Hühnlein an das Gewissen der Verkehrsteilnehmer, die Chancen der Motorisierung nicht zu missbrauchen: „Ist das der Dank für das große Geschenk der Reichsautobahnen, das Euch der Führer gemacht hat? [...] Wollt Ihr, daß Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeführt werden? Wollt Ihr, daß dem Kraftverkehr wieder Fesseln angelegt werden, wie in vergangenen Zeiten?“⁶²

Das Bemühen, die hohen Unfallzahlen zu senken, trat in den Augen der Verantwortlichen mit dem Ziel in Konflikt, eine höhere Verkehrsdichte in Deutschland zu erreichen. Korpsführer Hühnlein ging sogar soweit, aus verkehrserzieherischen Bedenken Vorbehalte gegenüber dem massenhaften Absatz des Volkswagens zu äußern.⁶³

Die starke Konzentration auf unfallpräventive Verhaltensregeln, also das Bestreben, die Schuld bei den Verkehrsteilnehmern zu suchen, ließ wenig Raum für die Frage, ob nicht auch eine verfehlte Verkehrspolitik für die hohen Unfallzahlen verantwortlich sein könne. Auch für verstärkte Forschungen und Maßnahmen im Sinne der passiven Sicherheit wurden wenig Zeit und Mittel investiert. Die Verkehrsverantwortlichen waren in ihrer Mehrzahl davon überzeugt, die technischen Einrichtungen des Autos hätten in den dreißiger Jahren einen Stand erreicht, der kaum noch Wünsche in puncto Sicherheit übrig lasse.⁶⁴ Auf die Frage „Ist das Kraftfahrzeug heute noch ein ‚gefährliches‘ Verkehrsinstrument?“ antwortete ein Kraftfahr-Sachverständiger in der Zeitschrift „Deutsches Autorecht“:

„Wenn heute im Kraftfahrzeugverkehr Schaden zu beklagen ist, so ist die Ursache dafür nicht das, was man die ‚Gefährlichkeit des Kraftfahrzeugs‘ nennt, sondern fast ausschließlich die Tatsache, daß der für den Zustand und die Lenkung des Fahrzeugs Verantwortliche seine Pflicht nicht erfüllt hat.“⁶⁵

Dass dem nicht so war, zeigt beispielsweise ein Bericht der Zeitschrift „Verkehrswarte“ vom Januar 1936, in dem festgestellt wurde, dass 34% der tödlichen Auto-

⁶⁰ Ankündigung der Verkehrsunfallverhütungsaktion für den Straßenverkehr vom 24. bis 30. 6. 1938, Abschrift vom 8. 6. 1938, StA Augsburg, Regierung von Schwaben und Neuburg Nr. 17517. „Verkehrsgemeinschaft ist Volksgemeinschaft“ verkündete auch Robert Ley; vgl. die Vereinbarung zwischen der Korpsführung des NSKK und der DAF über die Förderung der Berufserziehung berufstätiger Kraftfahrer vom 1. 7. 1937, Anlage II, BArch NS 24/38, 763.

⁶¹ Tost: Verkehrserziehung, S. 10.

⁶² Presseauschnitt: „Ein Appell an alle Straßenbenutzer!“ Von Korpsführer Hühnlein (wahrscheinlich August 1936), BArch NS 24/276.

⁶³ Vgl. Hühnleins Einstellung zum Volkswagen auf S. 164 f. dieser Arbeit.

⁶⁴ Vgl. Stroben (Hrsg.): Autofahren, Autohalten aber so...!, S. 24.

⁶⁵ Deutsches Autorecht vom 25. Oktober: „Ist das Kraftfahrzeug heute noch ein ‚gefährliches Verkehrsmittel?‘“ Von Kurt Scheibler, BArch NS 24/624.

unfälle auf Schnittwunden an den Glasausstattungen der Autoeinrichtungen zurückzuführen seien.⁶⁶ Die Anregung, im Automobilbau das splitterlose, nicht brechende Sicherheitsglas zu verwenden, wurde erst ab dem 1. Oktober 1937 für neu zugelassene Fahrzeuge verpflichtend.⁶⁷

Die Vorbildfunktion der NSDAP-Mitglieder und Führer des Staates

Da der Verstoß gegen die Regeln des Straßenverkehrs als Angriff auf die Werte der „Volksgemeinschaft“ interpretiert wurde, galt es als besonders gravierend, fast schon als Sakrileg, wenn nationalsozialistische Repräsentanten gegen Verkehrsvorschriften verstießen. Der „Stellvertreter des Führers“, Rudolf Heß, forderte die Parteigenossen in einer Weisung von 1937 auf, sich für eine mustergültige Verkehrsdisziplin verantwortlich zu fühlen:

„Ich mache es deshalb allen Parteigenossen, besonders aber allen Führern und Männern der Gliederungen zur Pflicht, den Weisungen und Belehrungen des NSKK-Verkehrserziehungsdienstes, der sich in uneigennütziger Weise für diese Aufgabe zur Verfügung gestellt hat, jederzeit bereitwillig Folge zu leisten und dadurch der Bevölkerung nicht nur ein Beispiel bester Zusammenarbeit der Gliederungen zu geben, sondern auch zu zeigen, daß die Partei auch in dieser Hinsicht den Willen hat, zutage tretende Schäden durch eigenes Vorbild rücksichtslos auszumerzen.“⁶⁸

Um die Parteigenossen zu schulen, hielten NSKK-Männer bei den monatlichen Ortsgruppen-Pflichtversammlungen verkehrserzieherische Vorträge.⁶⁹

Ein weiteres Indiz für den Symbolgehalt, dem man dem Kraftfahrzeug und seinem Gebrauch zumaß, war die parteiinterne Anordnung vom 5. November 1935, die das Fahren von Parteigenossen im Dienstanzug gemeinsam mit Frauen verbot.⁷⁰ Die Frau als Verkörperung des Privaten und der Familie vertrug sich nicht mit dem Bild des opferbereiten Kämpfers in Uniform. Es erregte außerdem Unmut in der Bevölkerung, wenn Vertreter der Partei ihre Dienstfahrzeuge für private Vergnügungen nutzten. Der „Stellvertreter des Führers“, Rudolf Heß, forderte 1936 in einem Erlass die kraftfahrenden Parteigenossen auf, die Höchstgeschwindigkeit zu unterschreiten, um Kraftstoff und somit Devisen zu sparen.⁷¹ Adolf Hitler ordnete im Mai 1939 an, dass künftig Parteigenossen, die bewusst die Vorschriften brechen, ihrer Ämter enthoben und gegebenenfalls parteigerichtlich verfolgt werden. Hitler erklärte die Ordnung auf Deutschlands Straßen zur Chefsache. So ließ er durch Bormann mitteilen, dass alle Fahrer der Partei und der

⁶⁶ Vgl. Verkehrswarte vom Januar 1936: „Herabminderung der Autounfälle!“ Wenngleich relativ wenig zum Schutz der Fahrzeuginsassen unternommen wurde, also die innere passive Sicherheit wenig erhöht wurde, traf man durchaus Maßnahmen, die die so genannte äußere passive Sicherheit im Straßenverkehr verbesserten, wie z. B. die Verbreiterung und Asphaltierung der Straßen oder die zunehmende Trennung der Verkehrsteilnehmer.

⁶⁷ Vgl. Stroben (Hrsg.): Autofahren, Autohalten aber so...!, S. 123.

⁶⁸ Anordnung des Stellvertreters des Führers vom 3. 5. 1937, in: Verordnungsblatt der Korpsführung vom 15. 6. 1937, IfZ Db 30.01.

⁶⁹ Vgl. Verordnungsblatt der Korpsführung vom 15. 5. 1938: „Verkehrserziehung der Parteigenossen“, IfZ Db 30.01.

⁷⁰ Vgl. Anordnung des Stellvertreters des Führers vom 5. 11. 1935, BArch NS 24/73.

⁷¹ Vgl. Pfälzer Tageblatt vom 17. 1. 1936: „Rudolf Heß an die Kraftfahrer“.

Gliederungen ohne Rücksichtnahme für mindestens 12 Monate in ein Konzentrationslager verbracht würden, wenn sie sich über polizeiliche Vorschriften hinwegsetzten. Außerdem sollten in Übertretungsfällen die Kraftfahrzeuge eingezogen werden.⁷² In diesem Zusammenhang wurde darauf verwiesen, dass bereits zwei Fahrer und ein höherer Führer wegen diesbezüglicher Vergehen in ein Konzentrationslager eingewiesen worden seien.⁷³

Diese drakonischen Strafandrohungen zeigen deutlich, dass das „Dritte Reich“ bereit war, Höchststrafen zu verhängen, wenn Repräsentanten der Partei an der Verursachung von Unfällen beteiligt waren und sich damit aus Sicht der NS-Machthaber der Motorisierung als „unwürdig“ erwiesen.

Ungeachtet seiner Abscheu gegenüber Verkehrsunfällen machte Hitler in seiner Trauerrede für den an den Folgen eines Verkehrsunfalls im Mai 1943 verstorbenen SA-Chef Lutze deutlich, dass er den Stellenwert dieser Todesursache höher einschätzte als den eines vergleichsweise „natürlichen“ Todes. Hitler kommentierte den Unfalltod Lutzes mit den Worten: „Nun hat er trotzdem den Tod gefunden, der seinem nationalsozialistischen Leben einen männlichen Abschluß gibt.“⁷⁴

Während des Zweiten Weltkrieges kamen neben dem Stabschef der SA auch wichtige militärische Befehlshaber in zivilen Flugzeug- oder Straßenverkehrsunfällen ums Leben oder trugen schwere Verletzungen davon. Aus diesem Grund mahnte Hitler in seiner Verfügung vom 27. Oktober 1944 zur Vorsicht. Er stellte fest: „1. Das Leben und die Gesundheit des Einzelnen gehören nicht ihm, sondern allein dem Vaterland. 2. Es ist daher ein Zeichen von Verantwortungslosigkeit gegenüber Volk und Vaterland, wenn jemand seine Dienst- und Arbeitsfähigkeit leichtfertig aufs Spiel setzt.“⁷⁵ Die gewählten Formulierungen zeigen, dass für Hitler der genaue Unfallhergang und das Fehlen einer böswilligen Absicht oder einer suizidalen Motivation vollkommen unerheblich waren. Er sah Unfälle ausschließlich als Schwächung der Arbeits- und Kampfkraft an, was ihn angesichts der bevorstehenden militärischen Niederlage zu großer Sorge veranlasste.

Verbrechensbekämpfung

Das Ideal der Verkehrssicherheit bezog sich nicht nur auf einen unfallfreien Verkehr, sondern auch auf sichere Straßen im Sinne der Verbrechensbekämpfung. Am 22. Juni 1938 erging ein Gesetz, das für Straßenraub mittels „Autofallen“ – ge-

⁷² Vgl. die Anordnung des Stabsleiters Bormann vom 26. 5. 1939 (Abschrift), BArch NS 24/210.

⁷³ Vgl. die Anordnung des Stellvertreters des Führers vom 1. 6. 1939 (Abschrift), BArch NS 24/210. Da derartige Bekanntmachungen selten zu finden sind, ist davon auszugehen, dass es sich bei der Einweisung in ein KZ um einen Einzelfall handelte, der eine abschreckende Wirkung entfalten sollte.

⁷⁴ Zit. nach Domarus: Hitler, Bd. 2.2, S. 2010 f.

⁷⁵ Verfügung 14/44 (gez. Hitler), betr. Vermeidung von Auto- und Flugzeugunfällen führender Persönlichkeiten vom 27. 10. 1944, abgedruckt in: Moll (Bearb.): „Führer-Erlasse“ 1939–1945, Dok. 369, S. 463 f. Fritz Todt, die Generalobersten Dietl und Hube sowie der General der Infanterie Schroth waren in Straßen- und Flugzeugunfällen tödlich verunglückt. Schwere Verletzungen im Verkehr trugen die Feldmarschälle von Kluge, Kesselring und von Richthofen davon.

meint war das plötzliche erzwungene Halten eines Autos – die Todesstrafe verhängte. Auslöser für das Gesetz war der Prozess gegen die Brüder Goetze, die in den vorangegangenen zwei Jahren zahlreiche für die Insassen tödlich endende Anschläge auf fahrende Pkw verübt hatten. Nach ihrer Festnahme wurden die Täter im Juni 1938 aufgrund eines extra für diesen Fall erlassenen Gesetzes („lex Goetze“) rückwirkend zum Tode verurteilt.⁷⁶ Das NSKK-Kampforgan rechtfertigte das Gesetz in einem Kommentar:

„Großdeutschland soll nach dem Willen des Führers nicht nur das Land des dichtesten Verkehrs, sondern auch das Land des sichersten Verkehrs sein. Darum ist der nationalsozialistische Staat entschlossen, allen verbrecherischen Elementen, die als Autofallensteller, Mörder oder Straßenräuber den Verkehr gefährden, rücksichtslos den Garaus zu machen. Wer es wagt, die vom Dritten Reich gewährleistete Rechtssicherheit auf den großdeutschen Straßen zu verletzen, hat seinen Kopf verwirkt.“⁷⁷

Mit destruktiver Radikalität wollte Adolf Hitler die Straßen des Reiches sicherer machen. Er kündigte an: „Im Sinne der Erhaltung dieser Verkehrssicherheit ist der Staat auch entschlossen, verbrecherische Elemente, Autofallensteller, Droschkenräuber und Mörder unbarmherzig zu vernichten und auszurotten.“⁷⁸ Der Polizeipräsident von München kündigte im Januar 1939 schärfere Maßnahmen gegen die wachsende Zahl von Kraftfahrzeugdiebstählen an. Autodiebe und „Automarder“ – gemeint waren Personen, die Diebstähle aus Kraftfahrzeugen begingen – sollten nach seinen Plänen in Konzentrationslagern interniert werden.⁷⁹

3. Das NSKK im Dienst der Verkehrssicherheit

Dem Selbstverständnis des NSKK als „Erziehungsschule der Motorisierung“ entsprechend wandte sich der Korpsführer nach der Machtübernahme der Aufgabe zu, den „Verkehrssinn“ im deutschen Volk wachzurufen. Die Forderung nach einwandfreiem Verhalten im Verkehr richtete er zuallererst an die Mitglieder des NS-Kraftfahrkorps selbst, die nach seinen Vorstellungen in der Öffentlichkeit das „lebendige Gewissen der Verkehrsteilnehmer“⁸⁰ verkörpern sollten. Diese Charakterisierung war Auszeichnung und Anspruch zugleich. Um die Fahrdisziplin im Korps zu fördern und den Vorbildcharakter des Korps zu betonen, veröffentlichte der Korpsführer bereits im September 1933 einen Pflichtenkatalog für NSKK-Männer und Motorstürme, der die Männer aufforderte, ihr Kraftfahrzeug zu warten und gutes Benehmen im Verkehr zu zeigen.⁸¹ In dem später erscheinenden Regelwerk „10 Gebote für den Motorstürmer und NSKK-Mann“ hieß es in

⁷⁶ Vgl. Osterkorn: Kraftfahrzeug und Verbrechen, S. 48f.; Der NSKK-Mann vom 2. 7. 1938: „Todfeinde des Verkehrs“.

⁷⁷ Der NSKK-Mann vom 25. 3. 1939: „Straßenräuber – Kopf ab!“

⁷⁸ Hitler auf der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung 1939; zit. nach Deutsche Kraftfahrt vom März 1939: „Die größte Autoschau der Welt“.

⁷⁹ Vgl. Deutsche Kraftfahrt-Motorwelt vom Januar 1939: „Autodiebe kommen in Konzentrationslager“.

⁸⁰ Motorwelt vom 5. 2. 1937: „Vom Einsatz des NSKK-Verkehrserziehungs-Dienstes“.

⁸¹ BZ am Mittag vom 23. 9. 1933: „Verkehrserziehung durch NSKK“.

Punkt zwei: „Fahre nie schneller, als Du es verantworten kannst!“ – eine Regel, die trotz ihres sorgenvollen Untertons ganz im Zeichen der Befreiung des Fahrers von Geschwindigkeitsbeschränkungen lag.⁸²

Eine eindeutige Formulierung wählten die NSKK-Verantwortlichen in Bezug auf das Problem „Alkohol am Steuer“. Wie selbstverständlich heißt es: „Kein Alkohol, wenn man fahren muß!“ In Punkt fünf appellierte die Korpsführung an die Mitglieder, dem Image des NSKK als Hilfsorganisation der deutschen Kraftfahrer gerecht zu werden: „Sei hilfsbereit gegen jeden anderen Kraftfahrer! Auch das ist Werbung für unsere Bewegung.“ Wie das folgende Gebot deutlich macht, glaubte man, das Ziel des unfallfreien Fahrens auch als Werbemittel einsetzen zu können: „Fahre rücksichtsvoll! Überfahrene Menschen und Tiere, nächtliches Auspuffgeknatter usw. sind keine brauchbaren Propagandamittel!“

Der Verkehrserziehungsdienst

Korpsführer Hühnlein setzte sich seit der Machtübernahme für die Aufstellung einer motorisierten Straßenüberwachung ein. Nachdem das NSKK für seine perfekte Organisation der Sportveranstaltung „2000-km durch Deutschland“ von allen Seiten gelobt worden war, glaubten die Funktionsträger des NSKK, in der Durchführung von Verkehrspatrouillen ein neues Tätigkeitsfeld für das NSKK und die Motor-SA gefunden zu haben.⁸³ Durch das mustergültige Verhalten des Korps im Verkehr wählte sich der Korpsführer diesem Ziel nahe, als er im September 1933 in einem Korpsbefehl von einem „Anrecht“ sprach, die vom Reichsverkehrsminister in Aussicht gestellte Mitwirkung bei der Überwachung des Verkehrs zu übernehmen.⁸⁴ Hühnlein regte eine Straßenmiliz an, die aus NSKK-Mitgliedern bestehen und dem Vorbild der italienischen Milizia Nazionale della Strada, einer Einrichtung der faschistischen Partei, ähneln sollte.⁸⁵

Der Anstoß des Korpsführers wurde aufgenommen, jedoch war es nicht das NSKK, sondern die Polizei, die mit den Aufgaben der Verkehrsüberwachung betraut wurde. Der Reichsminister des Innern verfügte 1935 in Preußen die Aufstellung einer besonderen Straßenpolizei mit 150 Polizeibeamten, die dann im August 1936 auf das gesamte Reich ausgeweitet wurde.⁸⁶ Als im Sommer 1937 die Überwachung des Verkehrs in den Großstädten neu geregelt wurde, und motorisierte Verkehrsbereitschaften die bisherigen Kommandos der Schutzpolizei ablösten,

⁸² „10 Gebote für den Motorstürmer und NSKK-Mann“, Klappentext eines Dienstfahrtbuches von 1937, BACh NS 24/1.

⁸³ Vgl. Verkehrswarte vom August 1933: „Verkehrssicherheit und Verkehrsdisziplin“ von Werner Roel, Pressereferent bei der Landesführung Berlin-Brandenburg.

⁸⁴ Vgl. Korpsbefehl vom 22. 9. 1933, abgedruckt in: BZ am Mittag vom 23. 9. 1933: „Verkehrserziehung durch NSKK“.

⁸⁵ Die Verkehrsüberwachung auf den Staatsstraßen und den Autobahnen in Italien lag bei der Milizia Nazionale della Strada, einer hauptamtlichen, besoldeten Parteitruppe, die Ende 1928 gegründet und von dem General der Miliz Leonardi kommandiert wurde. 1939 umfasste sie rund 800 Männer in Italien und 100 in Afrika; vgl. Schifferer: Straße und Straßenverkehr in Italien; Leonardi: Die italienische Straßenmiliz und ihre Tätigkeit.

⁸⁶ Vgl. Hühnlein: Der Kraftfahrer als Straßenbenutzer, S. 9.

wurden NSKK-Männer mit Kraftfahrausbildung immerhin bevorzugt in diese Einheiten aufgenommen.⁸⁷

Es mag eine Art Kompensation für die Zurücksetzung bei der Überwachung des motorisierten Straßenverkehrs gewesen sein, dass dem NSKK 1936 die Aufstellung einer Organisation erlaubt wurde, die sich im Bereich der Verkehrserziehung engagierte. Am 1. November 1936 rief das Korps einen ehrenamtlichen Verkehrserziehungsdienst (VED) ins Leben, der sich der „Erziehung des deutschen Menschen zum Verkehrsmenschen“⁸⁸ widmen sollte.

Uniformiert mit schwarzer Lederkappe, schwarz-weißem Brustschild und rot-weißem Anhaltestab wiesen NSKK-Männer Verkehrsteilnehmer auf Verfehlungen im Straßenverkehr hin. Im Januar 1937 folgte die offizielle Beauftragung durch den RFSS und Chef der deutschen Polizei.⁸⁹ Der VED arbeitete mit amtlicher Vollmacht und in eigener Zuständigkeit.⁹⁰ Der ehrenamtliche Verkehrserziehungsdienst war 1937 in über 100 Städten mit mehr als 80000 Einwohnern tätig. Des Weiteren sollten auch kleinere Städte, Dörfer und das flache Land einbezogen werden, obgleich befürchtet wurde, dass der ländlichen Bevölkerung die Verkehrsregeln mühevoll zu vermitteln und „Verkehrsunsitten am schwersten auszurotten“⁹¹ seien. 1938 wurde die erste fahrbare Verkehrsschule in Form eines Omnibusses in kleinen Städten und Dörfern eingesetzt, um Verkehrsunterricht zu erteilen.⁹² Der VED in Großstädten wie Berlin wurde 1938 zu einer straff geführten Verkehrsstaffel zusammengefasst. Diese bestand aus einem Staffelstab und vier NSKK-Verkehrsbereitschaften mit insgesamt 210 Mann. Davon waren 30 Mann motorisiert, die übrigen erledigten ihre Aufträge zu Fuß. Der Befehl über die Aufstellung einer Verkehrsstaffel galt ab dem 1. März 1939 gleichermaßen für Wien. Die Sollstärke betrug dort 600 Mann.⁹³ Als Ausrüstungsstücke standen den Männern der Verkehrsstaffel Braunhemden, Ringkragen, Anhaltestäbe und Verkehrserziehungsblocks zur Verfügung.

Zu den Aufgaben des Verkehrserziehungsdienstes zählte auch die Schulung der Berufskraftfahrer und Betriebsangehörigen in Zusammenarbeit mit der DAF. Die Vereinbarung zwischen dem NSKK und der DAF über die fördernde Berufsschulung und die Verkehrserziehung der Kraftfahrer in der gewerblichen Wirtschaft

⁸⁷ Vgl. RdErl. des RFSS und ChfdDtPol vom 25. 8. 1937, in: RMBliV. 1937, Nr. 37, S. 1441 f.; Verordnungsblatt der Korpsführung München vom 1. 10. 1937; Auszug aus dem Schreiben des Korpsführers vom 2. 11. 1937, das die Einstellung von 350 NSKK-Männern zum 1. 12. 1937 ankündigt; HSTA Hannover, Hann. 310 I Nr. 7. Himmler übernahm im Sommer 1939 weitere 600 NSKK-Männer in die motorisierten Verkehrsbereitschaften; vgl. Mitteilung des Personalamts vom 26. 6. 1939, betr. Einstellung von NSKK-Männern in die motorisierten Bereitschaften der Schutzpolizei, BACh NS 24/282.

⁸⁸ Motorwelt vom 11. 6. 1937 (Beilage): „Das NSKK im Dienste der Verkehrsgemeinschaft“.

⁸⁹ Vgl. Motorwelt vom 5. 2. 1937: „Vom Einsatz des NSKK-Verkehrserziehungsdienstes“. Vgl. auch den Auftrag im RdErl. des RFSS und ChdDtPol vom 12. 1. 1937, in: RMBliV. 1937, S. 99.

⁹⁰ Vgl. Krenzlin: Das NSKK, S. 21.

⁹¹ Der Motorist vom 27. 1. 1937: „Verkehrserziehungsdienst des NSKK“.

⁹² Vgl. Der NSKK-Mann vom 12. 3. 1938: „Verkehrsschule des NSKK – fahrbar“.

⁹³ Vgl. Verfügung des Korpsführers, Amt Verkehr, vom 1. 2. 1939, BACh NS 24/161.

legte fest, dass das NSKK geeignete Lehrkräfte, seine technischen Lehrsäle und das Anschauungsmaterial zur Verfügung stellte.⁹⁴

Die Korpsführung rechtfertigte ihr verkehrserzieherisches Engagement mit der Behauptung, einen besonderen Einfluss auf die Psyche der Verkehrsteilnehmer ausüben zu können. Als Organisation der NSDAP stehe das NSKK, so die Selbsteinschätzung, der „deutschen Volksseele“ sehr nahe. Außerdem glaubte die Korpsführung an den Erfolg ihrer Verkehrserziehung, weil die Belehrungen der Verkehrsteilnehmer auf gleichberechtigter, kameradschaftlicher Ebene und ohne den polizeilichen Druck der Bestrafung stattfänden.⁹⁵ Dieser verkehrserzieherische Optimismus, basierend auf einer imaginären Volksseele und dem Glauben an eine kameradschaftliche Verbundenheit unter „Volksgenossen“, führte in der Realität nicht zum Ziel. Im Kontakt mit der Bevölkerung ergaben sich aufgrund des pseudo-polizeilichen Gehabes Konflikte mit den zur Ordnung gerufenen Verkehrsteilnehmern. Wie aus mehreren Berichten von Führern des Verkehrserziehungsdienstes hervorgeht, konnten die Maßnahmen trotz großer Mühe wenig Erfolg verzeichnen. So wurden VED-Männer oft ausgelacht, wenn sie Anordnungen gaben oder Verwarnungen aussprachen. Da den Männern die polizeiliche Autorität fehlte, hatte die Öffentlichkeit den Eindruck, es handelte sich um „Wichtigtuerei des Kraftfahrkorps“.⁹⁶ Besonders in ländlichen Gegenden war die Bevölkerung mancherorts unwillig, die Belehrungen des NSKK entgegenzunehmen, und unterstellte sich lieber der Polizeigewalt, deren Befugnisse grundsätzlich akzeptiert wurden.⁹⁷

Die Verkehrserzieher machten sich mit ihrem Übereifer reichlich unbeliebt, wenn sie, wie in Coburg 1938 geschehen, in den Lokalen nach betrunkenen Kraftfahrern suchten und die Angetrunkenen der Polizei übergaben, um eine eventuelle Verkehrsgefährdung zu unterbinden.⁹⁸ Nicht immer zeigte der Verkehrserziehungsdienst ein gleichermaßen hohes Engagement. Intern wurde kritisiert, dass der Streifendienst des VED häufig zum „Bummeln, Schwatzen und Anhaltestab spazieren Tragen“ genutzt werde.⁹⁹

Eine weitere verkehrserzieherische Maßnahme ergab sich nach der Angliederung Österreichs an das Deutsche Reich. Im März 1938 wurden in Österreich die deutsche Straßenverkehrsordnung und deutsche Straßenverkehrs-Zulassungsord-

⁹⁴ Vgl. Vereinbarung zwischen der Korpsführung des NSKK und der DAF über die Förderung der Berufserziehung berufstätiger Kraftfahrer vom 1. 7. 1937, BACh NS 24/38.

⁹⁵ Vgl. ebenda; Neue Kraftfahrer-Zeitung vom 28. 7. 1938: „Der Verkehrs-Erziehungsdienst“.

⁹⁶ Schreiben der Motorstandarte 95 an den Oberbürgermeister der Stadt Coburg vom 29. 7. 1938, betr. Verkehrserziehung, BACh NS 24/305.

⁹⁷ Siehe dazu die Erfahrungsberichte über die Verkehrsunfallverhütungsaktion für den Straßenverkehr vom 24. bis 30. 6. 1938; Schreiben des Bezirksamtes Mindelheim an die Regierung von Schwaben und Neuburg vom 26. 7. 1938, StA Augsburg, Regierung von Schwaben und Neuburg Nr. 17517.

⁹⁸ Vgl. Schreiben der Motorstandarte 95 an die Motorstürme vom 28. 7. 1938, betr. VED in Coburg, BACh NS 24/305. Offiziell hieß es, dass der selbstlose Einsatz bei allen Volksgenossen Würdigung fände; vgl. Verordnungsblatt der Korpsführung vom 15. 12. 1937: „Verkehrserziehungsdienst“, IfZ Db 30.01.

⁹⁹ Erste Berichte über den Verkehrserziehungsdienst vom 20. 11. 1937, BACh NS 24/726.

nung eingeführt. In Wien, Niederösterreich, in einem kleinen Teil der Steiermark und einem Teil des Burgenlandes, wo noch auf der linken Seite gefahren wurde, bereitete das NSKK die Umstellung auf die Rechtsfahrordnung am 19. September 1938 vor.¹⁰⁰ NSKK-Männer informierten die Fahrer mit Flugblättern und Sprechchören über den bevorstehenden Rechtsverkehr.¹⁰¹

Weitere Sonderaufträge im Sinne einer Erhöhung der Verkehrssicherheit waren die Überprüfung der Lastkraftwagen, die von der Partei, ihren Gliederungen und angeschlossenen Verbänden zur Personenbeförderung benutzt wurden, und die Entwicklung eines Sicherheitskonzeptes für Omnibusse, das nach einer Serie von Omnibusunfällen im Sommer 1938 vom „Führer“ beim NSKK in Auftrag gegeben wurde.¹⁰²

Das NSKK hatte sich in Belangen der Verkehrssicherheit einen festen Platz innerhalb der Partei und des Staates erworben und war befugt, die Partei in allen Fragen des Straßenverkehrs und der Verkehrserziehung zu vertreten.¹⁰³ Dies entsprach dem propagierten Image des NSKK als „Verkehrsgewissen“ der Nation.

In einem „Runderlaß des RFSS und Chefs der deutschen Polizei“ über „Maßnahmen zur Hebung der Verkehrszucht“ vom 15. März 1938 gestattete Himmler dem NSKK – dort, wo es über geeignete Unterrichtsräume und Lehrkräfte verfüge – die selbständige Erteilung des Verkehrsunterrichts. Die Vorladung hierzu musste jedoch von der zuständigen Verkehrspolizeibehörde ausgehen. Die Bezirksregierungen begrüßten diese Regelung als Entlastung der Polizei und traten für einen baldigen Beginn des Verkehrsunterrichts ein.¹⁰⁴ Die Stürme des NSKK und die Einheiten des Verkehrserziehungsdienstes übernahmen mit großem Engagement die sonntägliche Unterweisung von Verkehrssündern in ihren Übungsräumen.¹⁰⁵ Es war eine willkommene Gelegenheit, Kompetenz gegenüber den Be-

¹⁰⁰ Die Linksfahrordnung stammte ebenso wie in Ungarn und der Tschechoslowakei noch aus der Zeit der österreichisch-ungarischen Monarchie; Auto-Magazin vom Mai 1938: „Übergangszeit im Kraftfahrwesen der Ostmark“; Seper: Damals als die Pferde scheuten, S. 184f.

¹⁰¹ Vgl. Gruppenbefehl der NSKK-Motogruppe Ostmark, Wien vom 6. 9. 1938, ÖStA, AdR, BKA Präs. 5761, Kt. 384; Der NSKK-Mann vom 30. 7. 1938: „Rechtsverkehr in der Ostmark“.

¹⁰² Dies war die Konsequenz aus einem schweren Unfall im Schwarzwald, der im Juli 1936 in Parteikreisen große Betroffenheit ausgelöst hatte. Dabei starben 23 SA-Männer und ein kleines Mädchen; Bericht des Korpsführers an Heß vom 30. 7. 1936 über Konsequenzen aus dem Unfall, BArch NS 24/420; Verfügung des Stellvertreters des Führers vom 28. 8. 1936, BArch NS 24/2; Der NSKK-Mann vom 27. 8. 1938: „Falsche Rücksicht nicht am Platze“.

¹⁰³ Wann genau diese Vollmacht durch den „Stellvertreter des Führers“ ausgesprochen wurde, geht aus dem Artikel nicht hervor; vgl. Motorwelt vom 11. 6. 1937 (Beilage): „Das NSKK im Dienste der Verkehrsgemeinschaft“.

¹⁰⁴ Vgl. Schreiben des Korpsführers an die Motorgruppe Berlin vom 29. 3. 1938, betr. NSKK-Verkehrserziehungsdienst Berlin, BArch NS 24/155; Regierung von Mainfranken an die Bezirkspolizeibehörden vom 12. 7. 1938, betr. Zusammenarbeit mit dem NSKK; RdErl. des RFSS und ChdDtPol über Maßnahmen zur Hebung der Verkehrszucht vom 15. 3. 1938, BArch NS 24/305.

¹⁰⁵ In größeren Städten wie Düsseldorf, Stuttgart und Chemnitz fand bereits 1937 zusammen mit der Polizei sonntags um acht Uhr ein NSKK-Sonderunterricht für Verkehrssünder statt; vgl. Der NSKK-Mann vom 11. 12. 1937: „Die neue Straßenverkehrsordnung“.

hören und der Gesellschaft zu zeigen. Sein Fachwissen in Verkehrsfragen suchte das NSKK über die Einbindung ausgewiesener Verkehrsexperten in das Kraftfahrkorps zu vergrößern. Beispielhaft hierfür stehen der Regierungsrat im Reichsverkehrsministerium Fritz Schifferer, der der Korpsführung als Chef des Amtes Verkehr angehörte, und der Vorsitzende der Verkehrswacht in Münster, der als verkehrspolitischer Sprecher der Motorstandarte 66 fungierte.¹⁰⁶

Für eine gründliche Verkehrserziehung der Korpsmitglieder und der Allgemeinheit stand jedem Sturm vielfältiges Schulungsmaterial zur Verfügung, das Verkehrserziehungstafeln, Bücher, Verkehrsmodelle und Verkehrszeichen beinhaltete.¹⁰⁷ Schulklassen wurden im Unterrichtsraum auf spielerische Weise mit den Straßenverkehrsregeln vertraut gemacht.¹⁰⁸ Der Mittelpunkt jedes NSKK-Heimes war der Verkehrstisch, den einige Stürme selbst angefertigt hatten.¹⁰⁹ Käuflich erwerben konnte man die vom NSKK entworfenen Tischblätter, Verkehrsmodelle, NSKK-Verkehrserziehungstafeln und das NSKK-HJ Verkehrsspiel „Gib acht!“¹¹⁰ Der NSKK-Verkehrsunterricht wurde im November 1941 sogar im Fernsehen übertragen.¹¹¹

Einen großen Stellenwert für das NSKK nahm die Zusammenarbeit mit der Polizei im Bereich der Verkehrsüberwachung ein. NSKK-Männer wurden bereits im April 1935 bei Verkehrskontrollen der Verkehrspolizeibehörden und bei Großveranstaltungen als Helfer hinzugezogen.¹¹² In den Tagen vom 19. bis 25. Juni 1939 veranstaltete das Polizeipräsidium München eine „Verkehrserziehungswoche für Kraftfahrer“. Unter „Verkehrserziehung“ war bei dieser Aktion eine umfassend getarnte Verkehrskontrolle zu verstehen, die sich unter Einsatz aller verfügbaren Polizeikräfte auf den gesamten Stadtbereich München erstreckte. Die NSKK-Motorstandarte 86 (München) stellte 50 Fahrzeuge mit Fahrern zur Verfügung. Bei größeren Verfehlungen gegen die Verkehrsvorschriften erstatteten die Beamten Anzeige und stellten die Vorladung zum sonntäglichen Verkehrsunterricht, bis hin zur Beschlagnahme des Fahrzeugs, in Aussicht. An den wichtigsten Straßenkreuzungen der Stadt regelte uniformierte Polizei mit Unterstützung des

¹⁰⁶ Vgl. Grandke: Kommunale Verkehrspolitik, S. 55f.; G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 643, StadtA Hannover.

¹⁰⁷ Vgl. Verordnungsblatt der Korpsführung vom 1. 12. 1937, betr. Schulungsmaterial für Verkehrserziehung, IfZ Db 30.01.

¹⁰⁸ Die Motorstandarte M 77 richtete einen Verkehrsraum mit dem Modell der Stadt Bayreuth für die öffentliche Benutzung ein; Bayerische Ostmark vom 14. 6. 1938: „Wie sieht unsere ‚Verkehrsschule‘ aus?“.

¹⁰⁹ Vgl. Verordnungsblatt der Korpsführung vom 15. 5. 1937, betr. Verkehrstische, IfZ Db 30.01.

¹¹⁰ Vgl. die Verfügung des Korpsführers vom 31. 5. 1937 und der Prospekt des Bildgut-Verlages Essen von 1940; GLA Karlsruhe 237/46680. Außerdem das reich bebilderte und farbiges Heft: Korpsführung des NSKK (Hrsg.): Verkehrserziehung im Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps.

¹¹¹ Vgl. Pressemitteilung der Motorgruppe Hochland an die Münchner Zeitungen mit der Bitte um Veröffentlichung, BAArch NS 24/74.

¹¹² Vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 98. Da keine ausreichende Zahl an Beamten bereit stand, wurde das NSKK hinzugezogen; vgl. Verordnung des RMI an die Regierungen, betr. Verstärkung der Verkehrskontrollen durch Angehörige des NSKK vom 24. 7. 1935 (Abschrift), BAArch NS 24/688.

Verkehrserziehungsdienstes den Verkehr.¹¹³ Dass die Akzeptanz des NSKK in der Gesellschaft durch den verpflichtenden Verkehrsunterricht und die ausgedehnten Verkehrsbelehrungen zunahm, ist zu bezweifeln. Festzustellen bleibt jedoch, dass sich das NS-Kraftfahrkorps durch die Besetzung des Arbeitsbereiches Verkehrserziehung einen großen Bekanntheitsgrad erwarb. Durch den besonderen verkehrserzieherischen Auftrag an den NSKK-Verkehrserziehungsdienst und die größere Intensität der Belehrung hatte das NSKK die Möglichkeit, stärkeren Einfluss auf die Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer zu gewinnen, als es die Verkehrswacht und die Automobilclubs vermocht hätten. Diese Einflussmöglichkeit war offensichtlich eine bedeutsame Motivationsquelle für die NSKK-Mitglieder, denn noch Ende 1942 führte die Motorstandarte 214 in Mährisch-Ostrau eine 14-tägige Verkehrserziehungsaktion durch, in deren Verlauf etwas 9000 Verkehrssünder notiert wurden und 5000 zum Besuch der Verkehrsschulung eingeladen wurden.¹¹⁴

Der Verkehrshilfsdienst

Der NSKK-Verkehrshilfsdienst basierte auf den Erfahrungen, die mit dem telefonischen Unfallmeldedienst im Rahmen der Olympischen Spiele 1936 gesammelt worden waren. Ende 1938 nahm das NSKK seinen Verkehrshilfsdienst in Betrieb. Fernsprechstellen in Abständen von sechs bis zehn Kilometern entlang den Fernstraßen ermöglichten die Verbindung mit einem NSKK-Zonenführer. Dieser alarmierte bei Unfällen den Sanitätsdienst, die Polizei oder einen Reparaturbetrieb.¹¹⁵ Der Verkehrshilfsdienst stand in engem Kontakt zum Deutschen Roten Kreuz, der Polizei und dem Kraftfahrzeughandwerk.¹¹⁶ Anfänglich umfasste das Netz nur die Reichsstraßen, ein Jahr später wurde es auf die verkehrswichtigen Straßen erster Ordnung ausgeweitet. 1940 waren 10000 Rufstellen in 341 Verkehrszonen vorhanden, die sechs bis acht Kilometer voneinander entfernt lagen.¹¹⁷

Der Verkehrshilfsdienst war keine ureigene Erfindung der Korpsführung, sondern eine Ausweitung und Zentralisierung des bestehenden Hilfsangebotes unter Ausschaltung des Einheitsclubs DDAC.¹¹⁸ Durch die Verkehrserziehung und den Straßenunfalldienst entwickelte sich das NSKK zu einem eindeutig untergeordneten, jedoch nicht weniger wichtigen Helfer der Straßenpolizei im „Dritten Reich“.

¹¹³ Vgl. Präsidialbefehl des Polizeipräsidiums München vom 12. 6. 1939, betr. Verkehrserziehungswoche für Kraftfahrer, BArch NS 24/22.

¹¹⁴ Vgl. Mitteilungsblatt der Motorstandarte 214 des NSKK für ihre Kameraden vom Dezember 1942: „Liebe Kameraden!“, Deutsche Bücherei Leipzig ZB 47730.

¹¹⁵ Vgl. Baedekers Autoführer: Deutsches Reich, 1939, XXIII.

¹¹⁶ Vgl. Informationsblatt der Motorgruppe Franken, NSKK-Verkehrshilfsdienst, o. J., StadtA Bayreuth 22563.

¹¹⁷ Vgl. Göttinger Tageblatt vom 7. Juni: „Die rote Wälscheibe auf blauem Grund“.

¹¹⁸ Die ersten Anstrengungen zum Aufbau eines Straßenhilfsdienstes hatten die Automobilclubs bereits in den zwanziger Jahren unternommen. Nachdem der Mitteleuropäische Motorwagenverein sich sehr früh um den Aufbau einer Landstraßenhilfe bemüht hatte, gründete der ADAC 1928 den motorisierten ADAC-Straßenhilfsdienst und die Straßenwacht; vgl. Dürbaum: Aus dem Leben eines Automobilclubs, S. 35.

4. Verkehrspädagogik im nationalsozialistischen Deutschland

Die Arbeit der Verkehrswacht

Auch wenn die Nationalsozialisten, allen voran die NSKK-Mitglieder, ihren Einsatz um die Verkehrssicherheit auf Deutschlands Straßen besonders hervorhoben, gab es bereits vor 1933 eine Organisation, die sich die Senkung der Unfallzahlen zum Ziel gesetzt hatte: Die 1924 gegründete Deutsche Verkehrswacht legte ihr Hauptaugenmerk auf die Erhebung und Analyse von Unfallstatistiken, auf Maßnahmen zur Unfallprävention und dabei insbesondere auf die Konzeption von Verkehrsunterrichtsmodellen für die Schule. Im Kampf gegen den „Unfallteufel“ unterstützte sie bereits 1929 die vom Verband der deutschen Berufsgenossenschaften organisierte Reichsunfallverhütungswoche.¹¹⁹

Bei der Aufstellung von Unfallstatistiken und den Maßnahmen zur Unfallverhütung richtete die Verkehrswacht den Blick auch auf Ideen und Konzepte des Auslands, insbesondere Englands und der USA. In den Plakataktionen übernahm sie die zum Teil drastischen und ironischen Formulierungen der amerikanischen Vorbilder, die beispielsweise in dem Slogan: „Fahre recht schnell und leichtsinnig ... der Beerdigungsunternehmer muß auch leben!“ zum Ausdruck kamen.¹²⁰ Die Arbeit des amerikanischen „National Safety Council“ hatte für die deutsche Verkehrswacht Vorbildcharakter und erfuhr auch in den Jahren nach der NS-Machtübernahme eine breite Berichterstattung.¹²¹ Darin wurden die erfolgreichen Bemühungen eines nichtamtlichen Verkehrserziehungsprogrammes beschrieben, das, anders als das deutsche Pendant, nicht in erdrückender Konkurrenz zu staatlichen und parteigelenkten Stellen stand.

Wie ein Blick in die Ausgaben der Zeitschrift „Die Verkehrswarte“, des Organs der Deutschen Verkehrswacht e. V., aus den zwanziger Jahren zeigt, waren die vom NSKK und der Partei eingesetzten Verkehrssicherheitskonzepte, beispielsweise die Verkehrsunfallverhütungswochen, der Verkehrsunterricht, das Verkehrszimmer oder die „10 Gebote für Verkehrsteilnehmer“, nicht neu. Durch die zentrale staatliche Lenkung, das verstärkte Engagement der Polizei und die Mitarbeit sämtlicher NS-Gliederungen und Verbände fand jedoch eine bis dahin nicht gekannte Konfrontation des Verkehrsteilnehmers mit den Verkehrsgefahren statt.

Auch wenn die Berichte und Kommentare in der Verkehrswarte die Erziehungsmaßnahmen des „Dritten Reiches“ mit lobenden Worten bedachten, enthielten sich die Verfasser einer direkten politischen Werbung und erwähnten die Aktivitäten der NSDAP und des NSKK auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit nur am Rande.¹²²

¹¹⁹ Vgl. Verkehrswarte vom Februar 1929: „Die ‚Deutsche Verkehrswacht‘ und die ‚Deutsche Schulverkehrswacht‘ im Dienste der Reichs-Unfallverhütungs-Woche“.

¹²⁰ Vgl. Verkehrswarte vom Mai 1931.

¹²¹ Vgl. Verkehrswarte vom September/Oktober 1934: „Internationale Schau der Verkehrsunfallbekämpfung im Ausland“.

¹²² Vgl. Verkehrswarte vom Dezember 1933: „Die Stellung der Verkehrserziehung in der Schule des nationalsozialistischen Staates“; Verkehrswarte vom September/Oktober 1934: „Der Gemeinschaftsgedanke in der Verkehrserziehung“. Obwohl der seit 1933 am-

Nachdem die Verkehrswacht 1936 vom Reichsverkehrsminister zur „Reichsverkehrswacht“ umbenannt worden war, verordnete der Korpsführer in einem Schreiben an die Führer der Motorobergruppen und Motorgruppen des NSKK und den Präsidenten des DDAC eine ablehnende Haltung gegenüber dieser Organisation, die allein aufgrund ihres Vereinsstatus ein Dorn im Auge des Korpsführers gewesen sein muss.¹²³ Hühnlein kritisierte deshalb heftig, dass NSKK-Führer mancherorts im Vorstand der Verkehrswachten saßen.¹²⁴

Da das NS-Kraftfahrkorps, das bereits 1936 die Bereiche Verkehrserziehung und Straßenhilfsdienst des DDAC übernommen hatte, eine Vormachtstellung beanspruchte und auch die Polizei ihre Arbeit in diesem Bereich intensivierte, verlor die Reichsverkehrswacht, die nunmehr ohne Rückhalt in der Partei und bei der Polizei war, ihre Legitimation. Auf der Mitgliederversammlung am 3. August 1937 erfolgte die Selbstauflösung des Vereins.¹²⁵

Das politisch-ideologische Fundament der Verkehrserziehung

Die in den dreißiger Jahren drastisch ansteigenden Unfallzahlen im Straßenverkehr stellten in mehrerer Hinsicht eine Überforderung für die Verkehrsverantwortlichen dar. Zum einen konnte die Ursachenforschung und -bekämpfung zeitlich nicht Schritt halten mit dem steigenden Motorisierungsgrad und der Verkehrsdichte, zum anderen war es lebensfremd anzunehmen, dass eine Verkehrserziehung, die auf die Vermittlung und Einhaltung von Verkehrsvorschriften baut, im umfassenden Sinn unfallpräventiv wirken kann.¹²⁶ Die Komplexität und Eigendynamik des Systems Verkehr wurde klar unterschätzt. Anders als heute verstand man das Verkehrssystem nicht als ein komplexes Wirkungsfeld sozialer Interaktion, das in gesellschaftliche Bezüge eingebunden ist, sondern als eindimensionale Beziehung zwischen Ursache= Fahrlässigkeit und Wirkung= Unfall.

tierende Chefredakteur Werner Roel Pressereferent der Motorbrigade Berlin-Brandenburg war, fand keine Überflutung mit NS-Themen statt.

¹²³ Vgl. Anweisung des Korpsführers, Amt Verkehr, vom 12. 8. 1936, betr. Reichsverkehrswacht, BArch NS 24/12.

¹²⁴ Der Korpsführer nannte die Reichsverkehrswacht einen „völlig überflüssigen Verein“; Befehl des Korpsführers an die Führer der Motorobergruppen vom 10. 12. 1936, betr. Durchführung meiner Befehle – hier Reichsverkehrswacht, BArch NS 24/779.

¹²⁵ Vgl. Schreiben des RFSS an die Landesregierungen vom 11. 1. 1938, HStA Stuttgart E 151/07/Bü135. Durch den Ausbau der Schadensverhütung im Rahmen der NS-Volkswohlfahrt, die praktische Arbeit des NSKK und die Übertragung der Unfallstatistik an die deutsche Polizei im RIM wurde die Reichsverkehrswacht überflüssig; vgl. Berthold: Verkehr, Verkehrsunfälle, S. 6. Bereits im April 1937 beschloss die Verkehrswacht Leipzig ihre Selbstauflösung. 1 000 RM des Vermögens wurden der Motorbrigade Leipzig überlassen. An die Mitglieder der Verkehrswacht erging die Aufforderung, in das NSKK einzutreten; Auszug aus dem Protokoll der 12. Hauptversammlung der Verkehrswacht Leipzig vom 8. 4. 1937, StA Leipzig, PPV 1351. Vgl. auch die Informationen des Korpsführers vom 9. 4. 1937 für den Inspekteur Technik, BArch NS 24/764.

¹²⁶ „Unfallvermeidung“ als vorrangiges Ziel in der NS-Pädagogik nennt auch Fack in seiner Geschichte der Verkehrspädagogik in Deutschland; ders.: Automobil, Verkehr und Erziehung, S. 363.

Bereits ab Mitte der zwanziger Jahre fand in den Zeitschriften der Automobilclubs und der Verkehrswacht eine vielfältige Diskussion über alle heute noch relevanten Aspekte wie Regelwissen, Gefahrenkognition, Gefahrenantizipation und Fahrdynamik statt.¹²⁷ Das NSKK und der DDAC führten die öffentliche Aufklärung und Belehrung über mögliche Unfallgefahren fort. Dabei war neben dem bloßen Auswendiglernen von Gesetzen und Geboten das Verständnis der Regeln, die Übertragbarkeit auf eine konkrete Situation und das Einüben in Rollenspielen wichtig. Obgleich die NSKK-Führer in erster Linie die Rücksichtslosigkeit und die formale Regelverletzung der Verkehrsteilnehmer für Unfälle verantwortlich machten, wurden auch nach 1933 fortschrittliche Ansätze weitergeführt, die als letzten Grund die tieferen Schichten des Seelenlebens sahen und dafür plädierten, Affekte und unbewusste Gefühle der Verkehrsteilnehmer miteinzubeziehen.¹²⁸

Der Verkehrswissenschaftler Böcher unterteilt die Geschichte der Verkehrserziehung in eine technische Phase (Anfangsjahre des Automobils), eine juristische Periode (zwanziger bis sechziger Jahre) und in eine heute dominierende anthropologische, das heißt an den menschlichen Verhaltensvoraussetzungen orientierte Phase. Die Sicherheitskonzeptionen der zwanziger und dreißiger Jahre, die vorwiegend auf juristische Regelungen setzten, waren von dem Optimismus beseelt, dass sich der Idealzustand der Unfallfreiheit zwangsläufig dann einstellen müsse, wenn alle Verkehrsteilnehmer die Verkehrsregeln beachten würden.¹²⁹

Setzt man jedoch die Verkehrsdidaktik der Weimarer Republik und der frühen Bundesrepublik mit der des „Dritten Reiches“ gleich, weil alle drei politischen Systeme als Unfallursache die fahrlässige Regelmissachtung betonten, verstellt dies den Blick auf wichtige Unterschiede: Die juristische Regelungsintensität stand ab 1933 nicht im Vordergrund, wie die vereinfachte RStVO von 1934 zeigt. Im Hinblick auf die Verkehrsgemeinschaftspropaganda und den totalitären Anspruch der nationalsozialistischen Erziehungsarbeit ist es sinnvoll, die Jahre 1933 bis 1939 als politisch-ideologisch orientierte Phase der Verkehrserziehungspolitik zu bezeichnen.

Die ideologische Ausrichtung zeigt sich darin, dass die nationalsozialistisch geprägte Verkehrserziehung den Verkehrsteilnehmer dazu animieren wollte, im Anderen den „Volksgenossen“ zu erkennen. „Auf den deutschen Straßen herrscht nicht das Recht des Stärkeren, sondern Verkehrsgemeinschaft!“ forderte ein NSKK-Merkblatt.¹³⁰ Gedanklich darauf aufbauend, formulierte der Dresdner Staatsanwalt Steffan im Februar 1933: „Aus dem Bewußtsein der Verkehrsgemeinschaft muß der Wille zur Verkehrsdisziplin resultieren.“¹³¹ Folglich wurden

¹²⁷ Vgl. Niemann: Zum Interaktionsverhältnis Mensch – Technik innerhalb der Rahmenbedingungen von Schulung und Verrechtlichung in den Anfangsjahren des Automobilismus, S. 136. Vgl. auch die Auswertung der Unfallstatistik nach psychologischen Gesichtspunkten und nach der komplexen Verkettung äußerer Umstände, in: Verkehrswarte vom Oktober 1930: „Die Ausbildung des Kraftwagenführers“.

¹²⁸ Vgl. Tost: Verkehrserziehung, S. 5.

¹²⁹ Vgl. Böcher: Aspekte einer Problemgeschichte der Verkehrserziehung, S. 147.

¹³⁰ Merkblatt der Motorstandarte 95, BArch NS 24/305.

¹³¹ Verkehrswarte vom Februar 1933: „Nationalsozialismus im Straßenverkehr“ von Staats-

Verstöße gegen Verkehrsvorschriften als Mangel an nationaler Einsicht gewertet.¹³²

Im Gegensatz zu den Verkehrsaktionen der heutigen Zeit, die beispielsweise unter dem Motto „Partner im Verkehr“ ein altruistisch motiviertes Verantwortungsgefühl erzeugen möchten, zielte die NS-Verkehrspropaganda darauf ab, eine ethische Bindung über die Zugehörigkeit zur „Volksgemeinschaft“ herzustellen – oder wie es den Schulkindern in Reimform zum besseren Merken beigebracht wurde: „Denk an dein Volk, dem du gehörst, damit du den Verkehr nicht störst!“¹³³

Die Erziehung des „motorisierten Volksgenossen“ beinhaltete nach dem Willen des Korpsführers auch ein weltanschauliches Bekenntnis beim Fahren. Wer es nicht als seine Ehrenpflicht ansähe, einen Hakenkreuzwimpel an seinem Fahrzeug im Ausland zu führen, müsse, so Hühnlein, der Korpsführung in München gemeldet und mit einem Reiseverbot belegt werden.¹³⁴

Die starke politische Ausrichtung der NS-Verkehrserziehung basierte auf dem totalitären Grundverständnis des nationalsozialistischen Staates. Das Nichtdulden staatsfreier Räume und die Gleichschaltung der Länder stellte den Straßenverkehr zuallererst in den Aufgabenbereich zentralstaatlicher Organe.¹³⁵ Das Thema Sicherheit auf Deutschlands Straßen entwickelte sich nach der Machtübernahme auch deshalb zu einem Politikum, weil die politischen Verantwortlichkeiten verstärkt und neu verteilt wurden.

Mit Wirkung ab 1. Oktober 1936 übergab der Reichsverkehrsminister dem RFSS und Chef der Deutschen Polizei weitreichende Befugnisse im Rahmen der Reichsstrassenverkehrsordnung, die das Ziel verfolgten, die Verkehrsdisziplin zu heben.¹³⁶ Die polizeilichen Stellen nutzten die Möglichkeit, mit dem Mittel der Verkehrsüberwachung Kontrolle über jeden Volksgenossen ausüben zu können. Von staatlicher Seite befassten sich darüber hinaus der Reichsverkehrsminister,

anwalt Steffan. Steffan war 1934 Presse- und Verkehrsreferent im NSKK. Vgl. auch Deutsche Kraftfahrt vom 26. 1. 1934: „Neuer Verkehrsgeist im Dritten Reich“.

¹³² Vgl. Verkehrswarte vom Juli 1936: „Grundsätzliches zur Frage der Verkehrserziehung“.

¹³³ Verkehrsregeln im Unterricht in Reimform von Fritz Bruns, abgedruckt in: Verkehrswarte vom April 1936.

¹³⁴ Vgl. Motorwelt vom 11. 6. 1937 (Beilage): „Das NSKK im Dienste der Verkehrsgemeinschaft“. Der Korpsführer berief sich bei seinen Ausführungen 1937 ausdrücklich auf einen Gedankengang Hitlers, doch ließ sich diese Forderung aufgrund des immensen Verwaltungsaufwandes nur schwer umsetzen. Dennoch nahm das NSKK in verschiedenen Fällen Ermittlungen nach Fahrzeughaltern auf, deren Kfz in Österreich keinen Hakenkreuzwimpel mit sich führten. So bat die Motorgruppe Hochland die Polizeidirektion Augsburg mit Schreiben vom 5. 1. 1938 um die Bekanntgabe von Namen und Anschrift; BArch NS 24/733.

¹³⁵ Vgl. Tost: Verkehrserziehung, S. 16 und Verkehrswarte vom Dezember 1933: „Die Stellung der Verkehrserziehung in der Schule des nationalsozialistischen Staates“.

¹³⁶ Vgl. Das Auto und Kraftrad vom Oktober 1936: „Neuregelung des Straßenverkehrs“. Der Reichsverkehrsminister beschränkte sich auf die Bereiche: Zulassung von Fahrzeugen und Führern, Angelegenheiten der Sachverständigen und Fahrlehrer. Die Entziehung der Fahrerlaubnis und Wiedererteilung regelte der RFSS; Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 1. 10. 1936, im: RVBl. vom 3. 10. 1936, HStA Stuttgart, E 151/07/Bü 8.

der Reichsminister für Volksaufklärung und Propaganda, der Reichsminister des Inneren und der Generalbevollmächtigte für das Straßenwesen mit diesem Themenkomplex. Unter dem Stichwort „Gefahr und Verderb“ fiel die Verkehrsunfallverhütung überdies noch in den Aufgabenkreis des Vierjahresplanes.¹³⁷

Daneben herrschte das permanente Bemühen der NSDAP, ihrer Gliederungen und Verbände, Einfluss auf den Bürger in Form von Disziplinierung zu gewinnen. Übertragen auf den Bereich der Verkehrserziehung lautete die Vorgabe des NSKK: „Der Schwerpunkt der Erziehungs- und Verkehrsgemeinschaft kann, wie auf allen Gebieten des öffentlichen Lebens, nur in der Partei als der großen Erziehungsschule der Nation liegen.“¹³⁸ Ausdruck dieser Maxime waren die Schaffung eines NSKK-Verkehrserziehungsdienstes, der sonntägliche Unterricht für Verkehrssünder, der Verkehrshilfsdienst sowie die Verkehrsaktionen, die das Reichsministerium für Volksaufklärung und Propaganda mit Unterstützung des NSKK, der Polizei und der Hitlerjugend zwischen 1933 und 1939 organisierte.

Sowohl der totalitäre Herrschaftsanspruch als auch die Tatsache, dass sich nach Ansicht der NS-Funktionäre die Wirksamkeit der Volksgemeinschaftsideologie an den Unfallzahlen ablesen ließe, erklären das verstärkte Engagement der staatlichen Aufklärung, die strengen polizeilichen Maßnahmen und die parteigelenkte Verkehrspropaganda des NSKK in den Jahren 1933 bis 1939. Innerhalb dieser Zeitspanne lassen sich Verschiebungen bzw. Schwerpunktsetzungen im Umgang mit dem Problem der Verkehrssicherheit feststellen.

Vom „Verkehrssünder“ zum „frivolen Verbrecher“

Berliner Polizeibeamte gaben sich ein Jahr nach der nationalsozialistischen Machtübernahme zuversichtlich, „daß in ganz kurzer Zeit der Berliner auch als Fußgänger jene mustergültige Disziplin beweisen wird, die er beispielsweise bei den großen Aufmärschen, vor allem auch am 1. Mai, gezeigt hat“.¹³⁹ Die Hoffnung auf die Durchsetzung soldatischer Tugenden im Straßenverkehr erfüllte sich nicht, und die Antwort der Politiker auf die verkehrserzieherische Frustration bestand in einer Verstärkung der repressiven Maßnahmen.

Bereits im ersten Jahr der nationalsozialistischen Regierungszeit drohte der Preußische Minister des Innern die rücksichtslose Entfernung der undisziplinierten Kraftfahrer von der Straße an.¹⁴⁰ Um der Disziplinlosigkeit erzieherisch entgegenzuwirken, fanden unter Leitung des Reichsministers für Volksaufklärung

¹³⁷ Vgl. Tost: Verkehrserziehung, S. 7. Mit dem Gesetz vom 10. 8. 1937 zur Neuregelung des Straßenverkehrsrechts (RGBl. 1937 I, S. 901) wurden die Zuständigkeiten der obersten Reichsbehörden neu geregelt. Der RVM war zuständig für die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Verkehr, dem RFSS und ChdDtPol oblag die Durchführung der Verkehrsordnung und der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen widmete sich der Beschilderung.

¹³⁸ Motorwelt vom 11. 6. 1937 (Beilage): „Das NSKK im Dienste der Verkehrsgemeinschaft“.

¹³⁹ Berliner Lokal-Anzeiger vom 24. 5. 1934: „Verkehrspolizei macht ernst“.

¹⁴⁰ Siehe die Warnung des Preußischen Ministers des Innern an die undisziplinierten Kraftfahrer vom 25. 11. 1933, abgedruckt in: Allgemeine Automobilzeitung vom 9. 12. 1933.

und Propaganda 1934 Reichsverkehrssicherheitswochen und im Juni 1938 eine Verkehrsunfallverhütungswoche statt.¹⁴¹ Nach einem Bericht des Württembergischen Innenministers an den Chef der Deutschen Polizei hatten die Verkehrsunfallverhütungsaktionen allerdings keinen nachhaltigen Erfolg auf die Verkehrsdisziplin.¹⁴²

Ab Mitte 1938 kann man eine Häufung und Verstärkung der Appelle seitens aller Organisationen, die sich mit Verkehrserziehung und Verkehrsüberwachung beschäftigten, beobachten. Die Radioansprache des Reichsministers für Volksaufklärung und Propaganda zum Auftakt der Verkehrsunfallverhütungswoche im Juni 1938 markierte die endgültige Trendwende hin zu einem rigiden Umgang mit Unfallverursachern. Die Rede mit dem harmlos klingenden Titel „Augen auf im Straßenverkehr!“ war gespickt mit Drohungen – angefangen damit, dass dies nun der letzte Appell sei, der sich mit Worten an die Öffentlichkeit wende.¹⁴³ Mit unbarmherziger Härte sollte von nun an der Kampf gegen den Verkehrsunfall geführt werden, der „unseres Kulturstandes und unserer in der ganzen Welt bekannten nationalsozialistischen Disziplin unwürdig“ sei. Goebbels begründete das Eingreifen mit der staatlichen Zuständigkeit für die Verkehrssicherheit:

„Denn bei der Staatsführung läge andernfalls die Verantwortung, wenn sie auf der einen Seite mit allen erreichbaren Mitteln eine weitsichtige Bevölkerungspolitik triebe, auf der anderen Seite aber tatenlos zuschaute, wie dem deutschen Volk täglich und stündlich wertvolle und leistungsfähige Menschen durch Leichtsinn und frivole Disziplinlosigkeit entrissen werden.“¹⁴⁴

Die Einschüchterungen richtete Goebbels an alle Deutschen, die allein durch ihre Teilnahme am Verkehr und die Möglichkeit, durch Fehler Unfälle zu verursachen, in die Position eines potentiellen Kriminellen gerückt wurden. Denn, so Goebbels wörtlich: Ein „Verkehrsteilnehmer, der durch Unachtsamkeit, Leichtsinn oder Rücksichtslosigkeit ein Menschenleben vernichtet, ist ein frivoler Verbrecher.“

Im Zentrum seiner Rede stand nicht die Trauer um die Unfallopfer, sondern die Sorge um die deutsche Nation, der durch die Unfälle volkswirtschaftliche Kräfte und Volksvermögen entzogen wurden. Goebbels Philippika von 1938 erhob die nationalsozialistische Staatsräson zum Maß aller Dinge und zeugt von einer instrumentellen Berechnung des Wertes von Menschenleben.¹⁴⁵

Die unnachgiebige Haltung gegenüber so genannten „Verkehrsverbrechern“ wurde besonders in der Eröffnungsrede des „Führers“ zur Internationalen Automobilausstellung 1939 deutlich, in der er im Gegensatz zu den Reden vorangegangener Jahre die mangelnde Verkehrsdisziplin auf Deutschlands Straßen anpran-

¹⁴¹ Vgl. das Schreiben der Korpsführung an die Motorgruppen vom 28. 5. 1938, betr. Verkehrsunfallverhütungspropaganda, BAarch NS 24/280.

¹⁴² Vgl. den Bericht des Württembergischen Innenministers an den ChdDtPol vom 20. 10. 1938, HStA Stuttgart, E 151/07/Bü 29.

¹⁴³ Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf die Radioansprache von Reichsminister Goebbels zur Verkehrsunfallverhütungsaktion vom 24.–30. 6. 1938, abgedruckt in: Verkehrswarte vom Juli 1938: „Augen auf im Straßenverkehr!“

¹⁴⁴ Ebenda.

¹⁴⁵ Siehe auch: DDAC-Wochenschrift vom 9. 2. 1934: „Neuer Verkehrsgeist im Dritten Reich“.

gerte. Er grenzte Verkehrsteilnehmer, die an Unfällen mit Todesfolge beteiligt waren, aus der „Volksgemeinschaft“ aus, indem er feststellte:

„Die Menschen, die die Nation jährlich um rund 7000 Tote, um 30 000 bis 40 000 Verletzte bringen, sind Schädlinge am Volk. [...] Ihre Bestrafung ist daher eine selbstverständliche, soweit sie nicht durch ihren eigenen Tod der Vergeltung durch die Volksgemeinschaft entzogen worden sind.“¹⁴⁶

Der Chef der Ordnungspolizei, Kurt Daluege, kündigte im Oktober 1938 außerordentliche Maßnahmen der Polizeibehörden an, um die Kraftfahrer zu mehr Verkehrsdisziplin zu zwingen. Bei Verstößen gegen die Verkehrsvorschriften waren die Beamten in Zukunft angehalten, scharfe Sanktionen zu verhängen, die vom Luft-aus-den-Reifen-lassen über Geldstrafen bis zum Entzug der Fahrerlaubnis reichten.¹⁴⁷ Besonders das Ablassen der Luft aus Reifen sorgte bei Radfahrern und mehr noch bei Autofahrern, die gezwungen waren, den Reifen an Ort und Stelle zu wechseln, für Unmut. Viele Fahrzeugbesitzer protestierten gegen diese Art von Schikanierung.¹⁴⁸ Weitere Erziehungsmittel für „leichtsinnige Kraftfahrer“ waren ab 1936 die Eintragung von polizeilichen und gerichtlichen Strafen in den Führerschein¹⁴⁹ sowie letztlich der Entzug desselben, nicht nur in Fällen grober Verstöße gegen das Kraftfahrzeuggesetz, sondern auch bei Straftaten, die die „persönliche Zuverlässigkeit“ des Fahrers in Frage stellten.¹⁵⁰

In größeren Städten setzten die Polizei und der VED insbesondere an belebten Kreuzungen Lautsprecherwagen ein. Durch Zuruf erfolgten lautstarke Belehrungen. Dass die Zurechtweisungen in aller Öffentlichkeit geschahen, wurde von der Polizei als besonders effektiv bewertet.¹⁵¹

Das Ziel, den „Verkehrssünder“ an den Pranger zu stellen, verfolgte auch die zumindest kurzzeitig bestehende Anweisung des Reichsinnenministeriums, in polizeilichen Pressemitteilungen den Namen des schuldigen Verkehrsteilnehmers zu nennen.¹⁵² Diese Art der Überwachung wie auch die überfallartigen Verkehrskontrollen bescherten dem „Volksgenossen“ ein neuartiges Gefühl staatlicher

¹⁴⁶ Zit. nach Deutsche Kraftfahrt vom März 1939: „Die größte Autoschau der Welt“.

¹⁴⁷ Vgl. Verkehrswarte vom Oktober 1938, „Verkehrssünder ‚auf Latschen“.

¹⁴⁸ Vgl. das Schreiben des Landrats von Balingen vom 5. 12. 1938 an den Württembergischen Innenminister, betr. besondere Maßnahmen zur Hebung der Verkehrszucht auf den Straßen, RdErl. des RFSS und ChdDtPol vom 13. 10. 1938, HStA Stuttgart, E 151/07/Bü 11.

¹⁴⁹ Verordnung des Reichs- und Preußischen Ministers des Innern vom 21. 7. 1936, in: Ministerialblatt des Reichs- und Preußischen Ministeriums des Innern, Jg. 2, Nr. 11 vom 17. 3. 1937, S. 425 f.

¹⁵⁰ Vgl. die gesammelten Vorgänge in: StA Ludwigsburg FL 20/19 Nr. 862. Mit „unzuverlässig“ bezeichneten die Nationalsozialisten in diffamierender Absicht ohne Unterschied politische Gegner, „Zigeuner“ und Zuhälter; vgl. Schreiben des Polizeipräsidenten an den Württembergischen Innenminister vom 5. 7. 1939, HStA Stuttgart E 151/07/Bü 19.

¹⁵¹ Vgl. den Ausschnitt aus dem Ministerialblatt des Reichs- und Preußischen Ministers des Innern vom 18. 1. 1939, S. 79, betr. Verwendung von Lautsprecherkraftwagen für die Verkehrserziehung vom 7. 1. 1939, HStA Stuttgart, E 151/07/Bü 29; Schreiben des Oberbürgermeisters von Lünen vom 14. 7. 1939 an den Regierungspräsidenten in Arnberg, betr. Verwendung von Lautsprecherwagen für die Verkehrserziehung, StA Münster, Regierung Arnberg 14938.

¹⁵² RdErl. des Ministeriums des Innern vom 19. 8. 1935, in: Ministerialblatt für die Badische Innere Verwaltung, StadtA Karlsruhe, 6/Bez. Amt Karlsruhe Nr. 410.

Allmacht auf der Straße. Es ist eine im diktatorischen System angelegte Dynamik der Strafverschärfung erkennbar, die sich aus dem Scheitern des Politikziels Senkung der Unfallzahlen entwickelt hat. In diesem Zusammenhang ist der Einschätzung von Uwe Grandke zuzustimmen, der schreibt:

„Man darf annehmen, daß das Versagen der Belehrungen, pädagogischer Anstrengungen, der modernen Methoden der Massenpsychologie und Verwarnungen im Bereich der Verkehrserziehung in logischer Fortsetzung die harte Bestrafung der Verkehrssünder nach sich ziehen mußte. Modern anmutende Ansätze der Verkehrspädagogik standen nicht im Gegensatz zu drakonischen Strafandrohungen an die in dem Sinne des Wortes unbelehrbaren Verkehrsteilnehmer.“¹⁵³

Beurteilung der NS-Verkehrspädagogik

Das NS-Regime war bemüht, seinen Anspruch auf absolute Verkehrssicherheit mit allen Erfolg versprechenden Mitteln durchzusetzen. Dazu zählten die Belehrung in Form von Verkehrserziehung, aber auch Strafen, die von Polizei und Gerichten verhängt wurden. Entscheidend für die Wahl der Mittel war die zu erwartende Effizienz, nicht eine wie auch immer geartete Modernität in der Methodenwahl.

Betrachtet man die verkehrspolitischen Gesetze, Verordnungen und Maßnahmen im Zeitraum 1933 bis 1939, fallen Widersprüchlichkeiten auf: 1934 Aufhebung und 1939 Wiedereinführung von Tempolimits, 1933 Öffnung des Fahrlehrergewerbes und 1935 Schließung desselben, unterschiedliche Verordnungen zum Abblenden auf der Autobahn¹⁵⁴, 1934 Einführung des Erfolgsgedankens in der RStVO und 1937 Ablösung durch den Gefährdungsgedanken. Die paradoxen Willensbekundungen folgen einem erkennbaren Schema: Am Anfang werden freizügige Regelungen getroffen, die eine Lockerung der Verkehrsdisziplin zur Folge haben; der Versuch, mit Appellen eine Änderung zu erreichen, misslingt; der Staat steuert mit verschärften Gesetzen gegen. Dieses Verfahren nach dem Versuch-Irrtum-Prinzip ist nicht nur mit der Neuartigkeit und dem rasanten Tempo der Motorisierung zu erklären, sondern ist in der Widersprüchlichkeit des NS-Systems selbst angelegt.

Das „Dritte Reich“ verherrlichte die Geschwindigkeit in Form von Automobil-, Motorradrennen und Geschwindigkeitsrekorden, die das Ansehen Deutschlands in der Welt als erfolgreiche Technik- und Industrienation erhöhten. Den Rennfahrern wurde eine heldenhafte Verehrung zuteil. Wird Geschwindigkeit in der Gesellschaft einmal als sozialer Wert etabliert, ist es ein schwieriges

¹⁵³ Grandke: Kommunale Verkehrspolitik, S. 328.

¹⁵⁴ Ein Omnibusunfall auf der Reichsautobahn im Juni 1938 gab Anlass zu Diskussionen im Forschungsrat des RVM, ob das bisherige Gebot des Abblendens auf der Autobahn aufzugeben sei. Man einigte sich versuchsweise darauf, dass nicht mehr abgeblendet werden durfte, auch wenn ein anderes Auto entgegenkommt; Mitteilung des Inspektors Technik an das Amt Verkehr vom 3. 7. 1939, betr. Abblenden auf Autobahnen, BArch NS 24/221. 1935 wurden auch noch die Vorteile der Links- bzw. Rechtsfahrordnung diskutiert. Vgl. die Einschätzung des Inspektors Technik für den Korpsführer vom 12. 3. 1935, BArch NS 24/346.

Unterfangen, die Verkehrsteilnehmer am Ausleben ihrer ganz persönlichen Geschwindigkeitsphantasien zu hindern – umso mehr, wenn die Autobahnen den professionellen Rennfahrern, wie hier, als Schauplatz für ihre Rekorde dienten.¹⁵⁵

In der Arbeit des NSKK manifestierte sich der Zielkonflikt der gesamten NS-Verkehrssicherheitspolitik: Die NSKK-Korpsführung verbreitete die Überzeugung, dass „die nationalsozialistische Erziehung doch gerade auf Kühnheit und Wagemut, wenn auch mit Vorsicht für die Volksgenossen“ gerichtet sei.¹⁵⁶ In dem Gegensatzpaar „Wagemut und Vorsicht“ offenbart sich das paradoxe Fundament, auf dem die NSKK-Verkehrspädagogik aufgebaut war. Aufgrund des dichotomen Verhältnisses von Mobilisierung und Disziplinierung, das in der Förderung des Renn- und Geländesports und der Erziehung des Volksgenossen im Verkehr zum Ausdruck kam, war ein Scheitern vorprogrammiert.¹⁵⁷ Die widersprüchlichen Politikziele „Emanzipation des Kraftfahrzeugs“ und Verkehrssicherheit ließen sich nicht, wie die NS-Funktionäre hofften, durch Appelle an den deutschen Gemeinschaftssinn und an eine „ritterliche“ Fahrweise oder durch drastische Strafrechtsandrohungen miteinander vereinbaren.

Widersprüchlicher Art waren die Signale an die Kraftfahrzeugbesitzer auch in anderer Hinsicht: Einerseits wurde der Gesellschaft von Staats- und Parteistellen Motorfreundlichkeit verordnet und den motorisierten Fortbewegungsmitteln mehr Raum im Straßenverkehr eingeräumt. Andererseits begann der Staat stärker als je zuvor durch den Aufbau der Straßenpolizei und den Einsatz des NSKK zu disziplinieren, zu überwachen und zu kontrollieren.

¹⁵⁵ Vgl. zur Geschwindigkeitseuphorie im „Dritten Reich“ S. 298 f. und 300 f. dieser Arbeit.

¹⁵⁶ NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Zum Straf- und Gnadenrecht im deutschen Verkehrswesen.

¹⁵⁷ Es existieren heute unterschiedliche Auffassungen in der Frage, ob Motorsport verkehrserzieherisch wirken könne oder nicht. Fabel bestreitet dies grundsätzlich, da im Motorsport die permanente Verletzung von „Spielregeln“ bereits angelegt sei; vgl. ders.: Funktionen des Motorsports im Nationalsozialismus, S. 70. Demgegenüber betont Niemann die pädagogisch wertvolle Funktion, die Motorsport ausüben kann. Er stellte in einer Untersuchung von 1987 fest, dass Jugendliche den Reiz der Fahrzeugerprobung bei entsprechendem Angebot motorsportlich ausleben und nicht mehr darauf angewiesen sind, den öffentlichen Verkehrsraum für riskantes Fahrverhalten zu nutzen; vgl. Niemann: Verkehrserziehung durch Motorsport im Sportunterricht, S. 317 ff.