Auszug aus FŒHN bei Context XXI

(http://contextxxi.org/hat-der-bau-von-strassen-und.html)

erstellt am: 18. November 2026
Datum dieses Beitrags: Januar 1987

Hat der Bau von Straßen und Schienenwegen auch militärische Bedeutung?

n MARKUS WILHELM

Für ein von seinen landschaftlichen Voraussetzungen her schwer zu überwindendes Terrain besitzen Wege, Straßen, Bahnen in militärischer Hinsicht eine herausragende Bedeutung. Das war in den bisherigen Kriegen so und ist auch jetzt wieder so, wo die beiden Blöcke — hinter der entfachten und geschürten Atomkriegshysterie — verstärkt konventionelle Aufrüstung betreiben. Truppenstärke ist wieder ein wichtiges Kriterium und Beweglichkeit logischerweise die Grundlage ihres gezielten Einsatzes.

Der Krieg wird auch in Zukunft nicht geführt werden, um Länder zu zerstören, sondern um Länder zu erobern und in Besitz zu nehmen. 1982 schrieb der frühere US-Verteidigungsminister Schlesinger: „Das NATO-Langzeitprogramm sieht vor allem eine konventionelle Aufrüstung in den NATO-Staaten vor, weiterhin den Ausbau von Infrastrukturen wie Straßen und Flughäfen, um eine leichtere Manövrierfähigkeit der Truppen zu ermöglichen.“

Schon bei den Römern und noch früher waren Straßen- und Wegebauten ein militärisches Gebot. Bald nach Erfindung der Eisenbahn wurde auch sie (von Graf H. v. Moltke) in die militärischen Planungen einbezogen. Seit es Straßen und Bahnen gibt, nehmen die Militärs an deren Projektierung teil. Daß in der abgeschotteten Öffentlichtkeit davon nicht die Rede ist, sollte uns nicht zur Annahme verleiten, es wäre nicht so.

Selbst die Nazis, bei denen die Ausrichtung des Autobahnbaus auf den geplanten Krieg besonders augenfällig war, versuchten die klaren Beweggründe für den Bau dieser Anlagen zu verheimlichen. Im internen Erläuterungsbericht zum Autobahnprojekt in Oberschlesien vom 1. Februar 1934 etwa finden sich folgende, auch in anderen Berichten immer wieder benutzte Formulierungen: „Wir gestatten uns, zu Ihrer Orientierung darauf hinzuweisen, daß wir im Erläuterungsbericht und in den Beschreibungen der einzelnen Teilstrecken die militärischen Stellen, deren Wünsche wir beachten mußten, nicht als solche genannt haben. Die Bezeichnung ›besondere Gründe‹ oder ›maßgebliche Wünsche‹ dürfte zur Information genügen.“

Fritz Todt, der Autobahn-Stratege Hitlers, empfahl im September 1937 in einer internen Anmerkung ausdrücklich, in der Projektbeschreibung der Autobahnverbindung Berlin-Rom, die auch mitten durch Tirol führen sollte, „die strategischen Gesichtspunkte fortzulassen“.

Ob zugegeben oder in Abrede gestellt, angemeldet wurden und werden die Wünsche der Kriegsplaner bei Verkehrsbauten immer. Selbst der Ausbau des Fußsteiges von Rofen im Ötztal (2014 m) auf das nahegelegene Hochjoch im Jahre 1912 (beides also weit im Hinterland!) wurde — wie ein Akt im Kriegsarchiv zeigt — dem Korpskommando in Innsbruck vorgelegt. Mehrere Fälle wurden von eben dieser Stelle unter ›Bau von Verkehrsanlagen ohne militärbehördlicher Bewilligung‹ nachträglich verfolgt. Anderes umfängliches Aktenmaterial ist am genannten Orte unter dem Ordnungsbegriff ›Militärische Einflußnahme auf den Bau von Verkehrsanlagen zur Wahrung militärischer Interessen‹ abgelegt. So schrieb das K.u.k. 14. Korpskommando (Innsbruck) am 5. Jänner 1912 an die Statthalterei für Tirol und Vorarlberg unter dem Vermerk ›Verschluss!‹: „Nachdem alle Verkehrsanlagen aller Orte in Tirol — besonders im Grenzgebiete und in der Nähe von Befestigungen — eine sehr große militärische Bedeutung haben und somit unbedingt eine militärische Einflußnahme im Staatsinteresse erheischen, stellt das Korpskommando das Ersuchen, die unterstehenden Behörden und Ämter, in deren Kompetenz derlei Angelegenheiten fallen, anzuweisen, gegebenenfalls das Korpskommando zu verständigen und vor erfolgter Stellungnahme desselben keine definitive Entscheidung zu treffen.“

Es braucht daher auch gar nicht wunder zu nehmen, wenn der österreichische Verteidigungsminister im Herbst 1986 in einem Brief unfreiwil-

lig bestätigt, daß die derzeit diskutierten Pläne für einen Eisenbahntunnel unter Tirol seinem Ministerium vorgelegt worden sind.

Das faschistische Regime in Deutschland begann gleich 1933 wie wild in großem Umfange Rollbahnen für die geplanten Überfälle in Süd, West, Nord und Ost zu bauen. Hitler versprach wenige Tage nach Aufrichtung der Nazi-Diktatur in kleinem Kreis: „Wir werden das deutsche Volk wieder wehrhaft machen. Wir werden Kasernen und Flugplätze bauen. Wir werden Straßen und Autobahnen unter strategischen Gesichtspunkten bauen."

Bereits im Oktober 1933 existierte ein ›Merkblatt Militärische Forderungen an den Bau von Reichsautostraßen‹. Die Kriegsgegner jener Zeit erkannten sehr bald den Grund für das Vorantreiben dieser ›Straßen des Friedens‹. In der illegalen Schrift einer Widerstandsgruppe vom März 1936 lesen wir zum Bau der Autobahnen: „In Wahrheit ist dieser Bau ein wichtiges Stück der Hitlerschen Kriegsvorbereitung. Es sind die strategischen Straßen des kommenden Krieges. Über diese Straßen sollen die deutschen Arbeiter als Kanonenfutter auf die Schlachtfelder gefahren werden."

Das faschistische Italien bediente sich unterdessen schon der neugeschaffenen militärischen Infrastruktur. Der deutsche Reichsminister Todt schreibt am 7. Dezember 1936 an Mussolinis Straßenplaner P. Puricelli: „Ihre Mitteilungen über Äthiopien, wo Straßenbau und Kraftverkehr wohl zum ersten Mal in der Geschichte wesentlich zu einem großen militärischen Erfolg beitrugen, haben mich sehr interessiert."

1940 konnten auch die Nazis, die inzwischen die berühmte Losung „Räder müssen rollen für den Sieg!" ausgegeben hatten, schon eine erste Bilanz der kriegsmäßigen Bewährung des Straßennetzes ziehen. Generaloberst Guderian, führend beim Überfall der Wehrmacht auf Österreich dabei: „Die Schnellen Truppen und in ihnen die Panzerwaffe sind in hohem Maße an unseren Straßen interessiert. Welche Freude, innerhalb des alten Reichsgebietes zu marschieren! Auf den Reichsautobahnen lassen sich hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten bei voller Schonung von Mann und Gerät erzielen; die Zahl der Unfälle ist gering, der Überholungs- und Gegenverkehr stets mühelos durchführbar. Da ist es leicht, Ordnung zu halten. Wir haben die Segnungen der Reichsautobahnen schon auf dem Befreiungsmarsch nach Wien und dann beim Aufmarsch um das Sudetenland, beim Anmarsch gegen Tschechoslowakei, gegen Polen und gegen die Westmächte genossen."

Und ein Waldemar Wucher, von allem Anfang an an der Schaffung des strategischen Autobahnnetzes Nazideutschlands beteiligt, schrieb 1943: „Zwischen dem 30. Januar 1933 und heute liegt der erste Spatenstich zur Reichsautobahn, der ihm folgende Bau des modernsten Straßennetzes der Welt, die Schaffung einer Straßenbauorganisation, die ihresgleichen sucht und sich in diesem Kriege als eine der vorausschauendsten Friedensmaßnahmen erwiesen hat und eine innere Einstellung auf Straße und Motorisierung, die das deutsche Volk die Probleme des modernen motorisierten Krieges geradezu bereits als gewohnt empfinden und daher auch meistern läßt. (…) Dieser Krieg der Motorisierung und des Nachschubs ist jedenfalls, soweit es in unserer Macht lag, von uns vorbereitet worden, weil der Führer als Staatsmann und kommender Feldherr die Absichten der Feinde ebensowohl wie die Technik der modernen Kriegführung rechtzeitig und hellsichtig ins Auge faßte. (…) Die deutschen Kriegsstraßen verbinden aufs engste nach allen Fronten hin die kämpfende Truppe mit der nur noch für den Krieg arbeitenden Heimat. Sie sind damit im besten Wortsinn Straßen des totalen Krieges, auf denen das deutsche Volk, unter Aufbietung aller seiner Kräfte, dem Führer nach endlich doch zum Siege marschiert!"

Und was ist heute?

Sind jetzt auf einmal — unter ähnlichen politischen Vorzeichen wie damals — die Straßen „Brücken des Friedens", die „die Völker verbinden"? („Brenner-Autobahn — Eine Straße des Friedens", Zeitungsannonce) Natürlich nicht. Wie in der vorigen Vorkriegszeit werden in Ost und West Straßen für den Krieg gebaut. Der Krieg ist immer noch ein Mittel der Politik, und das Verkehrswegenetz im Zeitalter der totalen Motorisierung eine Grundvoraussetzung, um ihn auch führen zu können. Allein die deutsche Bundeswehr verfügt über mehr als 100.000 Kraftfahrzeuge, die natürlich auch entsprechend eingesetzt werden wollen. Ein Mitarbeiter des US-Verteidigungsministeriums erklärte im Frühjahr 1983 in einem Hearing des militärischen Unterausschusses des Repräsentantenhauses: „Meine Herren, wenn es jemals einen Konflikt zwischen dem Warschauer Pakt und der NATO geben wird, so wird er sich unvermeidbar in Deutschland entwickeln und vielleicht auch dort stattfinden. Von dieser Prämisse ausgehend wird die zivile Infrastruktur Westdeutschlands, das sind Transportsysteme, Gemeinschaftsanlagen, Autobahnen, Schienen etc., mehr unter Aspekten für Kriegszeiten als für Friedenszeiten geplant und gebaut. So sind z.B. westdeutsche Autobahnen so geplant, daß sie als Landebahnen für militärische Flugzeuge dienen. Auch werden Sprengschächte in ausgewählte Straßen, Brücken, Eisenbahntunnel u.ä. eingebaut, so daß, wenn man diese Kammern mit Sprengstoff füllt und explodieren läßt, Hindernisse entstehen."

Viele der heutigen Straßenbauten sind durch das zivile Verkehrsaufkommen allein nicht zu rechtfertigen. Häufig werden, um den Bau militärischer Verkehrseinrichtungen gegenüber den ihn bezahlenden Staatsbürgern durchdrücken zu können, wirtschaftliche Gründe vorgeschützt. So ist es beim Bau der Startbahn West in Frankfurt, die in Wahrheit eine US-Airbase abgeben soll, so ist es beim Bau der A 60 (von Antwerpen bis hart an die DDR-Grenze), die laut Aussage des rheinland-pfälzischen Verkehrsministers in Wahrheit als "Truppenaufmarsch-
Straße„dienen soll, und so ist es beim Bau des Rhein-Main-Donau-Kanals, der den kriegswichtigen süddeutschen Raum mit den Kriegshäfen an der Nordsee verbinden soll. In der BRD fließen die Forderungen der Militärs auf Bundesebene direkt in den Bun-

desverkehrswegeplan ein, und es müssen dort die Wehrbereichsverwaltungen als Träger öffentlicher Belange zu jeder Planfeststellung oder jedem Bebauungsplan angehört werden. General a.D. Alfred Mechtersheimer, der Leiter des Forschungsinstituts für Friedenspolitik in Starnberg dazu:"Begünstigt durch die starken Mitwirkungsbefugnisse des Militärs an infrastruktureller Planung und die stille, aber effektive Zusammenarbeit ziviler und militärischer Behörden auf diesem Gebiet ist das Verkehrsnetz der Bundesrepublik schon im Frieden eindeutig auf militärische Erfordernisse ausgerichtet." (Militarisierungsatlas der Bundesrepublik, 1986)

Wie stark die Verflechtungen zwischen Militärs und Verkehrsplanem bei unseren nördlichen Nachbarn sind, läßt sich an vielen Beispielen belegen. So wirken etwa in der ›Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e.V.‹, die laut Satzung der „Förderung des Fortschritts auf allen Gebieten des Straßenwesens" dient und von der die Richtlinien stammen, nach denen in der Bundesrepublik Straßen geplant und gebaut werden, in den wesentlichen Arbeitsgruppen auch die Militärs mit. Im Vorstand sitzt als einer der drei Vertreter für den Bereich ›Wissenschaft‹ ein Vertreter der Hochschule der Bundeswehr München. Sogar im ›Deutschen Verkehrssicherheitssrat e.V.‹ sitzt im Vorstand der stellvertretende Bundesvorsitzende des ›Deutschen Bundeswehrverbandes e.V.‹.

Wohin die Reise geht, zeigt auch ein Papier der bayrischen Regierungspartei CSU aus dem Jahre 1970. „Die zivile Infrastruktur von militärischem Interesse", heißt es da, „hat in erster Linie dem Ausbau eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsnetzes zu dienen, das rasche militärische Marschbewegungen gewährleistet." (›CSU-Information zur Sicherheitspolitik‹) Und genau diese Partei hat in Bayern und in der ARGE Alp das Sagen.

„Auch die Eisenbahn ist wesentlicher Bestandteil militärischer Kriegsplanung und gilt den Streitkräften als unentbehrlich für den Nachschub und die schnelle Verlegung von Verbänden mit schweren Kettenfahrzeugen. Militärische Erfordernisse stehen hier eindeutig mit wirtschaftlichen Interessen der Bundesbahn im Zielkonflikt: so muß die Bahn die Anlagen stillgelegter Strecken zum Zweck späterer militärischer Reaktivierung instandhalten bzw. die Genehmigung zur Streckenstillegung wird von der Bundeswehr erst gar nicht erteilt." (Mechtersheimer, Militarisierungsatlas)

Auch in Österreich ist es im Prinzip nicht anders. (Nur betreibt Österreich unter den bestehenden politischen Vorzeichen den Ausbau seiner verkehrsmäßigen Infrastruktur auch in militärischer Hinsicht für fremde Interessen.) Im Rahmen der Umfassenden Landesverteidigung existiert ein ›Sonderausschuß für Verkehrs- und Nachrichtenwesen‹, dem seinerseits wieder verschiedene Unterausschüsse, so z.B. eine ›Arbeitsgruppe ÖBB‹, angehören. Die österreichische ›Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen‹ arbeitet engstens mit der oben erwähnten gleichnamigen deutschen zusammen, in der, wie gesagt, an wichtigen Stellen Militärs sitzen. Die österreichische Forschungsgesellschaft erarbeitet auf Grundlage der Richtlinien der deutschen Schwestergesellschaft, die den NATO-Normen entsprechen, die Vorschriften für den Bau von Autobahnen, Brücken etc., die in Österreich als bindend gelten.

Markus Wilhelm: Geboren 1956, von Beruf Zuspitzer in Sölden im Ötztal, Mitbegründer des FŒHN (1978-1981), Wiedergründer und Herausgeber des FŒHN (1984-1998). Seit 2004 Betreiber der Website *dietiwag.org* (bis 2005 unter *dietiwag.at),* Landwirt.

Lizenz dieses Beitrags
Copyright
© Copyright liegt beim Autor / bei der Autorin des Artikels