































# Leseprobe © Verlag Ludwig

und in den Konzern integriert. Schon 1925 hatte Ford eine deutsche Tochterfirma in Berlin gegründet, die 1930 auf Betreiben des dortigen Oberbürgermeisters Konrad Adenauer nach Köln umzog.<sup>9</sup>

Trotz dieser Tendenzen blieb das Deutsche Reich im europäischen Vergleich untermotorisiert, hier waren deutlich weniger Kraftfahrzeuge auf den Straßen als etwa in Frankreich oder dem Vereinigten Königreich. Allerdings waren diese Nationen ihrerseits gegenüber den USA bereits deutlich ins Hintertreffen geraten, wo 1930 mehr als 26 Millionen Fahrzeuge registriert waren (in Deutschland etwa 500.000, in Frankreich und dem Vereinigten Königreich etwa jeweils 1,5 Millionen).<sup>10</sup>

Nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten setzten sich Vertreter des Regimes das ehrgeizige Ziel, die Massenmobilisierung voranzutreiben. Das Vehikel hierfür war ein von Ferdinand Porsche entwickelter Prototyp als »KdF-Wagen« unter der Schirmherrschaft der NS-Organisation »Kraft durch Freude«. Um die Anschaffung dieses Wagens für breite Volksmassen zu ermöglichen, wurde ein Sparplan für den neuen »Volkswagen« initiiert. Das Werk für dieses Auto entstand in der Nähe von Fallersleben, der »Stadt des KdF-Wagen bei Fallersleben«, später Wolfsburg. Bedingt durch den Zweiten Weltkrieg wurde nie ein einziger »KdF-Wagen« wirklich ausgeliefert, die bereits entstandenen Fahrzeuge wurden zu Kübelwagen umgebaut und das Werk für die Rüstungsproduktion umgebaut.<sup>11</sup> Ähnlich erging es allen Automobilherstellern in Deutschland, auch die Werke von Ford und General Motors produzierten Fahrzeuge und Rüstungsgüter für die Wehrmacht, obwohl sie eigentlich amerikanischen Konzernen gehörten.<sup>12</sup>

Fast alle größeren deutschen Industriebetriebe griffen während des Krieges auch auf Zwangsarbeiter zurück und profitierten vom verbrecherischen System des Nationalsozialismus.<sup>13</sup> Direkt nach dem Krieg ging es zunächst um den Erhalt der Industrie, es drohte die

Demontage der Industrieanlagen, die in der sowjetischen Besatzungszone auch erfolgte. Die Wiederaufnahme der Produktion war im Angesicht der allgemeinen Versorgungslage schwierig. Dennoch gelang es zahlreichen Autoherstellern, innerhalb weniger Monate neue Fertigungsstraßen aufzubauen. Volkswagen konnte schon 1946 mehrere tausend Fahrzeuge produzieren, zunächst für die Militärbehörden.<sup>14</sup> Ab 1947 und besonders nach der Währungsreform 1948 begann auch weltweit ein Wirtschaftswachstum, das nicht zuletzt von der Autoindustrie geprägt und in Deutschland als »Wirtschaftswunder« bezeichnet wurde. Die Automobilisierung, die in den 1920er Jahren in den USA begonnen hatte, startete nun auch in der Bundesrepublik Deutschland.<sup>15</sup>

Die Zahl der in Deutschland gefertigten Automobile stieg sprunghaft von etwa 23.500 im Jahr 1947 auf über 300.000 drei Jahre später. 1956 wurden erstmals mehr als eine Million Fahrzeuge produziert, 1960 schon mehr als zwei Millionen. Die Automobilproduktion folgte im Wesentlichen der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und erlebte in den 1960er Jahren einen ersten Rückschritt. 1966 war die Marke von drei Millionen gefertigten Fahrzeugen geknackt worden, 1967 wurden aber erstmals seit 1947 weniger Fahrzeuge produziert als im Vorjahr (ca. 2,5 Millionen).<sup>16</sup> Einen weiteren Einbruch gab es durch die Ölpreiskrise 1973.<sup>17</sup> Bis dahin war die Produktion von Autos rasant wieder angestiegen und hatte 3,9 Millionen Fahrzeuge pro Jahr erreicht, 1974 wurden als Folge der Krise in Deutschland rund 900.000 Autos weniger produziert.

In der Folgezeit stieg der Ausstoß der Industrie wieder an, 1977 wurde die Marke von vier Millionen produzierten Autos erreicht und 1991 die von insgesamt mehr als fünf Millionen pro Jahr. Damit trotzte die Automobilindustrie dem Niedergang zahlreicher Industriesektoren in der Bundesrepublik Deutschland seit den 1970er Jahren, besonders der Schwerindustrie. Mit dem Ende der

# Leseprobe © Verlag Ludwig



Blick vom Fernmeldeturm Kiel über das »Barkauer Kreuz« in Richtung Gaarden, Mai 1963,  
StAK 30289, Fotograf Friedrich Magnussen



# Leseprobe © Verlag Ludwig

Deutschen Demokratischen Republik kamen 1990 neue Industriestandorte in Ostdeutschland dazu, während die dortige regionale Autoindustrie vollständig zerschlagen wurde. Auch international vernetzte sich die Automobilindustrie immer weiter, und die deutschen Konzerne erweiterten sich entweder durch Zukäufe auf nationaler (Volkswagen erwarb beispielsweise Audi) oder internationaler Ebene (Volkswagen erwarb Seat und Škoda, BMW den britischen Hersteller Mini, Daimler fusionierte mit Chrysler zu Daimler-Chrysler).<sup>18</sup>

## Die automobiler Entwicklung Kiels

Kiel ist keine Autostadt im Sinne eines Produktionsstandortes, wie beispielsweise Wolfsburg, Rüsselsheim oder Detroit<sup>19</sup>, weil hier die Werften die dominierende Industrie waren. Die Stadt spielte aber beispielsweise für Norwegen eine nicht unerhebliche Rolle bei der Massentourisierung ab 1950, denn von Kiel aus wurden zahlreiche PKW nach Norwegen und auch in andere skandinavische Länder exportiert. Dazu entstanden im Kieler Hafen größere Kapazitäten für Kombifähren und sogenannte RoRo-Schiffe.

Vor dem Zweiten Weltkrieg war Kiel stadtplanerisch nicht auf das Automobil ausgerichtet. Es gab in der Stadt zwar bereits Autoverkäufer<sup>20</sup>, Autoenthusiasten – der bekannteste war sicherlich Prinz Heinrich von Preußen<sup>21</sup> – und Automobilclubs<sup>22</sup>, aber das waren Randerscheinungen.

In der Nachkriegszeit siedelten sich schließlich zahlreiche Autohäuser in Kiel an, die zunächst teilweise recht klein waren. Zu den bekannteren Autohändlern gehörten beispielsweise die Firmen Schmidt & Hoffmann (VW) in der Lerchenstraße (heute an der Hummelwiese), Seemann (Ford) in der Marthastrasse oder auch Schmoldt



Überblick über den Innenraum während der Gebrauchtwagenschau in der Ostseehalle, Oktober 1965, StAK 36781, Fotograf Friedrich Magnussen

& Axmann (zunächst im Sophienblatt, heute als Hansa Nord im Holzkoppelweg<sup>23</sup>). Zunächst konzentrierten sich die Autohäuser im Bereich des Sophienblattes, wo es aufgrund der Kriegsschäden größere Freiflächen gab. Als die Verkaufsflächen vergrößert werden sollten, zogen die Autohändler in die Randbereiche der Stadt, insbesondere an die sogenannte Automeile in der Eckernförder Straße. Eine Besonderheit im Autoverkauf stellten die Gebrauchtwagenmessen in der Ostseehalle dar, die seit den 1950er Jahren häufig stattfanden. Zu diesen Ereignissen kamen zahlreiche Händler mit ihren Gebrauchtfahrzeugen in die zentral gelegene Halle und verkauften diese dort. So hatten die Kunden die Gelegenheit, alle Automarken an einem Ort zu haben, während die meisten Autohäuser ja vertraglich an einen Konzern gebunden sind und waren.

Das Auto entwickelte sich nach 1945 zur Konkurrenz für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), der in Kiel seit den 1930er Jahren durch die Kieler Verkehrs

# Leseprobe © Verlag Ludwig



Blick von der Schwentinebrücke auf die Baustelle für die K31 in Richtung Laboe zur Fertigstellung des »Kieler Hufeisens«, März 1969, StAK 44443, Fotograf Friedrich Magnussen



Bau der Unterführung Ostring im Verlauf der Bundesstraße B 76 (Segeberger Straße), April 1972, StAK 52821, Fotograf Friedrich Magnussen

AG (KVAG) abgewickelt wurde. Neben der Straßenbahn betrieb die KVAG auch Buslinien, um die umliegenden Gemeinden an das Zentrum anzubinden. Die Zentralisierung der seit 1924 zunächst privat betriebenen Buslinien – die erste wurde von der Firma Reimers angeboten – sowie der Straßenbahn und der Fährlinien in einem Betrieb ermöglichte ein zusammenhängendes Verkehrssystem. Der zunehmende Individualverkehr veränderte die Gegebenheiten nach dem Zweiten Weltkrieg aber rasant, so dass zuerst in den 1950er Jahren mehrere Fährlinien überflüssig wurden, die das Ost- mit dem Westufer verbanden. Ab der Mitte der 1960er Jahre schließlich war das Auto der direkte Konkurrent der Straßenbahn, und zwar sowohl in Form der PKW, als auch durch die Omnibusse der KVAG selber. Die Stadtverwaltung sah im Auto das Transportmittel der Zukunft, statt der Straßenbahn sollten Busse das Rückgrat des ÖPNV bilden. Diese Entwicklung führte zur langsamen Abwicklung der Stra-

ßenbahn und 1985 zur Einstellung der Linie 4, die Gleise wurden entfernt oder überbaut.<sup>24</sup>

Baulich wurden große Teile der Stadt an das Automobil angepasst. Hier war Kiel kein Einzelfall, unter dem Schlagwort »autogerechte Stadt« versammelten sich zahlreiche Orte in aller Welt. Ziel war es, die Städte zu modernisieren und auf den neuen Individualverkehr auszurichten. Das Auto war das dominierende Verkehrsmittel und alle anderen Verkehrsteilnehmer wurden diesem untergeordnet.<sup>25</sup> In der Kieler Alt- und Vorstadt äußerte sich die Neugestaltung darin, dass nicht nur die älteste Fußgängerzone Deutschlands geschaffen wurde<sup>26</sup>, sondern auch zentrale Verkehrsachsen, um den Autoverkehr zu kanalisieren. Parallel zur Holstenstraße entstand die Andreas-Gayk-Straße, und die Holstenbrücke vom Berliner Platz in Richtung Bergstraße fungierte als Achse in Richtung Holtenuer Straße. Besonders die Holstenbrücke war dabei ein architektonisches Vorzeigeprojekt<sup>27</sup>,

# Leseprobe © Verlag Ludwig

das im Laufe der Zeit zu einem Sanierungsfall wurde und heute radikal umgestaltet wird.<sup>28</sup>

Doch nicht nur der Innenstadtbereich wurde langsam autogerecht umgestaltet, sondern auch die Randbezirke. Ein Prestigeprojekt war der Bau des »Kieler Hufeisens«, eine Ortsumfahrung von der Holtenauer Hochbrücke über die Projensdorfer Straße, den Westring, den Theodor-Heuß-Ring und den Ostring bis zur Schwentine. In den 1960er Jahren begannen die ersten Bauarbeiten, und besonders im Süden der Stadt wurden mehrere Bauabschnitte, etwa das Barkauer Kreuz, schnell fertiggestellt. Der Ostring wurde nach und nach erweitert, der Westring hingegen sollte umfahren werden. Dazu entstand der Olof-Palme-Damm. Seit 1998 besteht nun ein durchgehender vierspuriger Ausbau von der Holtenauer Hochbrücke über das Barkauer Kreuz bis nach Schwentental.<sup>29</sup> Daran angeschlossen ist die Bundesautobahn 215, die Kiel seit 1972, pünktlich zu den olympischen Segelwettbewerben, mit Hamburg verbindet. Der Anschluss an das Netz der Autobahnen südlich der Elbe erfolgte allerdings erst 1975 durch den Elbtunnel. Von Süden kommend soll zudem die Autobahn 21 die B404 ersetzen und damit die Verkehrsanbindung Kiels weiter verbessern.<sup>30</sup>

Die Probleme der autogerechten Stadt zeigen sich heute in all diesen Bereichen. Durch den Abbau der Straßenbahn und den Umstieg auf Busse fehlt der Stadt ein ÖPNV, der umweltverträglich und zukunftsweisend ist. Zudem ist das öffentliche Netz in Kiel vergleichsweise schlecht ausgebaut.<sup>31</sup> Hier versucht die Stadtverwaltung zwar, gegenzusteuern, aber der geplante Bau einer Stadtreionalbahn verzögert sich seit Jahrzehnten und ist politisch umstritten.<sup>32</sup> Auf dem Theodor-Heuß-Ring wiederum zeigt sich, dass die alleinige Umstellung auf das Automobil in den 1960er Jahren möglicherweise zukunftsweisend war, sich durch die ökologischen Entwicklungen der letzten Jahrzehnte aber überholt hat.



Eine Straßenbahn der Linie 4 auf der Gablenzbrücke stadtauswärts, 14. April 1985, StAK 70969, Fotograf Thorsten Scherbauer

# Leseprobe © Verlag Ludwig



Busse stehen als Nachfolger für die Kieler Straßenbahn auf dem Betriebshof Gaarden bereit, 4. Mai 1985, StAK 70961, Fotograf unbekannt

Heute droht auf einer zentralen Verkehrsachse ein Fahrverbot für Diesel-Fahrzeuge, weil die Grenzwerte für Stickoxide dort kaum eingehalten werden können. 100.000 Autos sind jeden Tag auf der Straße unterwegs.<sup>33</sup>

Trotz der Schwierigkeiten, die sich aufgrund der Ausrichtung Kiels auf den Autoverkehr ergeben haben, trotz

des Skandals um Abgassoftware und anderes, ist das Ansehen der deutschen Automobilindustrie weiterhin groß.<sup>34</sup> Die Unternehmen stehen in der Öffentlichkeit für das Rückgrat der deutschen Industrie, sie sind von großer internationaler Strahlkraft, das Auto ist ein mit großen Emotionen behaftetes Produkt und nicht umsonst »des Deutschen liebstes Kind«. Besonders große Bedeutung hat der Aspekt der »Freiheit«, die mit dem Autofahren assoziiert wird, und jede Diskussion über die Beschneidung dieser Freiheit wird intensiv und emotional ausgetragen (was zuletzt im Januar/Februar 2019 ersichtlich wurde). Das hängt auch mit der Bedeutung zusammen, die das Auto immer noch für den Verkehr in Deutschland hat, mehr als 50% aller Wegstrecken werden per KFZ zurückgelegt<sup>35</sup>, und damit sogar mehr, als noch zu Beginn des Jahrtausends.

So wie das Auto den Alltag prägt, so prägt die Autowerbung die Werbelandschaft. Aus dem Straßenbild sind Autoplakate kaum wegzudenken, Printprodukte, und mehr noch Fernsehen und Internet sind voll mit Spots und Anzeigen für unzählige Automarken und -modelle. Doch wie funktioniert die Autowerbung, was sind die Themen und wie hat sich die Plakatwerbung in den letzten Jahrzehnten gewandelt?