

## ALS BUNDES-MORD-STRASSE

ist die Bundesstraße 3 — zwischen Dibbersen an der Autobahn Hamburg—Bremen und der Autobahn-Auffahrt in Richtung Frankfurt bei Nörten-Hardenberg — international verschrien. Vom 1. Juli 1951 bis 30. Juni 1952 ereigneten sich auf dieser Mordstrecke 31 Prozent aller Verkehrsunfälle in Niedersachsen: 1650 Zusammenstöße. 149mal erscheint auf den 240 Kilometern an jeder Fahrbahnseite ein rot umrandetes Dreieck-Schild. Vom gefährdeten Rutsch-Basalt bis zum vorsintflutlichen Engpaß in unübersichtlichen Dorfdurchfahrten, von der gewöhnlichen Straßenkreuzung bis zum Panzer-Vorbeimarsch, vom tückisch ausgefranzten Asphalttrand bis zum morastweichen Sommerweg reicht das Sortiment der Überraschungen. Die Reifen von rund 6000 Fahrzeugen radieren durchschnittlich in 24 Stunden die Mordstraße. Um diesem Verkehrsstrom endlich ein Bett zu graben, holte der Hamburger Rechtsanwalt Dr. Kurt Vermehren jetzt wieder seine alten Autobahnpläne hervor. Dr. Vermehren ist der Vater des HAFRABA-Gedankens — der großen Nord-Süd-Autobahn Hamburg—Frankfurt—Basel. Dem privaten Autobahn-Planer schwebte schon vor dem ersten Reichsautobahn-Spatenstich das Projekt einer großen Nord-Süd-Trasse vor. Hitlers Autobahn-Architekt Dr. Todt baute hauptsächlich West-Ost-Straßen. Bei Kriegsausbruch waren von 12 000 geplanten Reichsautobahn-Kilometern erst 3827 fertig. Es fehlte auch das HAFRABA-Herzstück der großen Nord-Süd-Verbindung: die 240 Kilometer lange Strecke vom „Horster Dreieck“ bis zur Autobahn-Auffahrt Nörten bei Göttingen. Rund 45 Millionen Mark wurden zwar bereits vor dem Kriege in die Aufschüttung der Teilstrecke von Hamburg bis zum Heideort Fallingbommel investiert. Auch die Fundamente für Über- und Unterführungen stehen bereits. Aber rund 425 Millionen Mark sind noch erforderlich, um die fehlende Strecke fertigzustellen. Für den Ausbau aller Bundesautobahnen sind im Bundeshaushalt nur 40 Millionen vorgesehen. Autobahn-Fanatiker Dr. Kurt Vermehren trommelte nun so lange, bis kürzlich in Frankfurt die Handelskammern der Anlieger-Städte übereinkamen, unter dem Protektorat von Oberbürgermeister Dr. Kolb die „Arbeitsgemeinschaft deutscher Autobahnen e. V.“ zu gründen. Dr. Vermehrens Autobahn-Finanzierungs-Rezept lautet: Autobahnen durch Selbsthilfe-Aktion. Dr. Vermehren möchte von jedem Kraftfahrzeughalter freiwillige Autobahn-Abgaben — in Höhe von jährlich 10 bis 100 Mark — einkassieren. Durch diese Anzapfung ließen sich mühelos 110 Millionen Mark in einem Jahr aufbringen. Folgt Dr. Vermehren weiter: Mit 110 Millionen in der Hinterhand würden Banken im Bundesgebiet eine 500-Millionen-Anleihe bewilligen. Damit wäre der Ausbau der Autobahn Hamburg—Nörtheim praktisch auf einen Schlag gesichert. Auch die Autobahnen Bremen—Ruhrgebiet und Karlsruhe—Basel — als letztes Glied in der Nord-Süd-Kette — brauchten dann nicht mehr länger auf dem Papier zu stehen. Auf die totale Freiwilligkeit der Spenden baut ein alter Selbsthilfe-Praktiker wie Dr. Vermehren allerdings nicht. Die freiwillige Abgabe müßte seiner Meinung nach gesetzlich geregelt werden. Auch internationale Verkehrsplaner machen sich ihre Gedanken über den deutschen Schönheitsfehler im Nord-Süd-Verkehr. Eine UN-Kommission in Genf hat drei große Europa-Straßen auf dem Programm: Von Holland nach Italien, von Calais nach Wien und von Bordeaux nach Hamburg. Die Dänen sind schon seit seligen HAFRABA-Zeiten am Ausbau der deutschen Nord-Süd-Strecke interessiert. Sie warten darauf, daß die westdeutsche Bundesrepublik endlich nachstößt.

