

Geschichte und Wandel des Verkehrsfunks im Deutschlandfunk

Jörg Wehling

Inhaltsübersicht

1. Einleitung	211
2. Die Anfänge des Verkehrsfunks im Deutschlandfunk	213
3. Die Entwicklung des Verkehrsfunks im Deutschlandfunk	215
4. Neue Herausforderungen auf überfüllten Straßen	221
5. Verkehrsnachrichten beim RIAS	223
6. Schluss	226
7. Literaturverzeichnis	226

1. Einleitung

Erlangen-Frauenaurach oder Heilbronn-Untergruppenbach sind Autobahnausfahrten, die sich in das Bewusstsein der Hörer*innen des Deutschlandfunks über mehr als 50 Jahre eingebrannt hatten. Orte, die wenige gesehen haben, aber viele gehört haben. Eine Landkarte von unbedeutenden Gemeinden mit großer Bedeutung für die Mobilität der Autofahrer*innen und ein viel genannter Grund gegen die Abschaffung des Verkehrsfunks im Deutschlandfunk.¹

1 Die in diesem Beitrag aufgeführten Schreiben oder ungedruckten Quellen beziehen sich auf den Bestand von Deutschlandradio-Archiv. Das Schriftgut-Archiv vom RIAS befindet sich als Depositum beim Deutschen Rundfunkarchiv (DRA) in Potsdam-Babelsberg. Die Unterlagen aus der Geschichte von Deutschlandradio als auch Deutschlandfunk finden sich in den Funkhäusern Berlin sowie Köln und sind über Anfragen an die Abteilung Dokumentation und Archive einsehbar. Der bewertete Hörfunkbestand von Deutschlandfunk, RIAS, DS-Kultur und Deutschlandradio ist in der Regel digital vorhanden und kann über die *Regelung für Wissenschaft und Forschung zum Archivgut der öffentlich-rechtlichen Rundfunkanstalten in der Bundesrepublik Deutschland und des Deutschen Rundfunkarchivs* angefragt werden.

Zwei Jahre hatte sich der Sender Zeit für eine endgültige Antwort auf die Frage nach der Zukunft der Verkehrsnachrichten genommen. Auf der einen Seite der Argumentation stand die Unterbrechung im Umfang von maximal 120 Sekunden im Programm mit einer Aneinanderreihung von schnellen Verkehrsinformationen, die notwendige Auswahl bei stark gestiegenen Stau- und Hinweismeldungen sowie die mehr als fünfzigjährige Tradition im Programm. Auf der anderen Seite konnte in vielen Fällen nur eine kleine Auswahl von Staus – z. B. „ab 9 km“ – genannt werden. Die technischen Alternativen mit Navigationssystemen hatten deutlich zugenommen und konnten viel präziser auf die individuellen Bedürfnisse der Hörer*innen eingehen. Zusätzlich erwiesen sich die Verkehrsnachrichten als Bruch in der Darbietung des Programms, was in einigen Fällen auch zum Abschalten der Hörer*innen führte. Um der Stimmung bei den Hörer*innen auf den Grund zu gehen, wurde zwischen dem 4. und 8. Juli 2019 eine Online-Befragung durchgeführt, an der sich circa 6.000 Hörer*innen beteiligten. Es gab ein eindeutiges Ergebnis: Mehr als 2/3 der Teilnehmer*innen sprachen sich für die Abschaffung des Verkehrsfunks im Deutschlandfunk aus, lediglich knapp 30 % hielten die Weiterführung für wichtig bzw. sehr wichtig. Interessant ist der analytische Blick auf die Altersgruppen. Im Schnitt waren die Teilnehmer*innen 50 Jahre alt², wobei die Altersgruppe zwischen 20 und 29 Jahren mit 82 % die Fortführung der Verkehrsnachrichten für weniger wichtig bzw. nicht wichtig ansahen. In der Altersgruppe über 70 Jahren stellte sich die Lage etwas anders dar. Dort plädierten lediglich 62 % eher für die Abschaltung der Verkehrsnachrichten. Insgesamt sprachen sich jedoch alle Altersgruppen gegen die Fortführung aus. Ergänzend sollte erwähnt werden, dass bei der Umfrage 77 % der Teilnehmer*innen Männer waren.

Auf Basis dieser eindeutigen Rückmeldung der Hörer*innen entschied sich die Geschäftsleitung von Deutschlandradio unter Federführung des Programmdirektors Andreas Weber, am 31.01.2020 die letzten Verkehrsnachrichten zu senden. Vor diesem Tag war lediglich die Frage zu klären, was anstatt dessen gesendet werden würde. Man entschied sich nach einigen Tests für die Verlängerung der Nachrichten, sodass seit dem 01.02.2020 die Nachrichten um mindestens 120 Sekunden verlängert wurden.

Chefsprecher Gerd Daafien verlas am 31.01.2020 die letzten Verkehrsnachrichten mit einem liegend gebliebenen Schwertransporter, einem bren-

2 Durchschnittlich sind die Hörer*innen von Deutschlandfunk 56,6 Jahre alt. Vgl. Media-Analyse 2019 I (Media-Analyse: ma 2019 Audio wird heute veröffentlicht | RADIOSZENE, Abruf 01.07.2021)

nenden Fahrzeug bei Leipzig und fünf Staumeldungen mit einer Gesamtlänge von 11km. Nach knapp 56 Jahren endete damit eine Servicemeldung von Deutschlandfunk, die kurz vor Ostern, am 25.03.1964 begonnen hatte.

Der Deutschlandfunk tat sich nicht leicht, diesen wichtigen Informationsanteil aus seinem Programm zu streichen, schließlich hatte der Sender mit seiner nationalen „Stauübersicht“ über viele Jahrzehnte nicht nur im Radio für Durchblick im Verkehr gesorgt. Mit dem berühmten „Hinz-Triller“ stellte der Deutschlandfunk Anfang der 70er Jahre zusätzlich eine technische Innovation vor, der die Verkehrsnachrichten in vielfältiger Weise verbesserte. Noch weit vor den anderen Landesrundfunkanstalten hatte der Deutschlandfunk den Weg zu regelmäßigen Verkehrsnachrichten fest in seinem Programm etabliert und kann damit als einer der Pioniere auf diesem Gebiet bezeichnet werden. Welchen Weg die Verkehrsnachrichten über mehr als fünf Jahrzehnte mit Blick auf Technik, auf die veränderte Sprache und Darbietung bis zur Abschaltung 2020 gegangen sind, ist Schwerpunkt eines kleinen Ausflugs in die Geschichte des Deutschlandfunks. Zusätzlich zeigt ein Nebenblick auf die Anfänge des Verkehrsfunks beim Rundfunk im amerikanischen Sektor (RIAS) – ebenso wie der Deutschlandfunk einer der Vorläuferanstalten von Deutschlandradio – exemplarisch die Startsituation in den ARD-Rundfunkanstalten auf.

2. Die Anfänge des Verkehrsfunks im Deutschlandfunk

Der Deutschlandfunk ging am 01.01.1962 zum ersten Mal auf Sendung und hatte den Auftrag, in erster Linie die Hörer*innen in der DDR zu erreichen und in zweiter Linie mit Hilfe von fremdsprachlichen Programmen in den europäischen Ländern den Wiedervereinigungsgedanken Deutschlands aufrechtzuerhalten sowie über die aktuelle Lage in der DDR zu berichten.³ Der nationale Anspruch leitete sich als Gegengewicht zum 1948 in der SBZ gegründeten *Deutschlandsender* ab. Finanziert wurde der Deutschlandfunk mit bis zu 62 % aus Bundesmitteln,⁴ die restlichen 38 % setzten sich aus dem Finanzausgleich der Rundfunkgebühren der ARD zusammen. Von nationaler Information über die Verkehrslage in der Bundesrepublik Deutschland war in diesem Auftrag nicht viel zu finden. Maximal

3 Deutsch: Identitäten im Umbruch, S. 33f.

4 Die Finanzierung übernahm das Bundesministerium des Inneren (BMI).

in dem generellen Auftrag von Deutschlandfunk ein umfassendes Bild von Deutschland für Deutschland und Europa zu vermitteln.⁵

Der 25.03.1964 war nicht nur der Start im Deutschlandfunk, sondern auch überhaupt der Beginn von strukturierten Verkehrsnachrichten im deutschen Radioprogramm.⁶ Bislang hatten die landesweit agierenden Rundfunkanstalten diesen Service nur rudimentär angeboten, sodass der Deutschlandfunk als Pionier auf diesem Gebiet angesehen werden darf. Der Deutschlandfunk mit seinem überregionalen Programmauftrag übernahm somit genauso die verkehrslenkende Funktion für die Bundesrepublik.⁷ Der ungewöhnliche Starttermin am 25.03.1964 leitete sich auf die Erfahrungen mit den erheblichen Staus im Jahr 1963 und der Rückmeldungen aus der Bevölkerung ab. Bundesverkehrsminister Hans-Christian Seeböhm hatte bereits nach dem Stau-Sommer 1963 angekündigt, dass es zum Osterreiseverkehr 1964 ein Verkehrslenkungs-Angebot via Autoradio und Staumeldungen geben würde. Da die Landesrundfunkanstalten dankend ablehnten, blieb der Deutschlandfunk als einzige Möglichkeit übrig. Einen Tag vor Gründonnerstag gingen die ersten Verkehrsnachrichten zu einem ungewöhnlichen Datum auf Sendung, auch wenn die Verbreitung eines Radios in den PKW noch in den Kinderschuhen steckte.

In der Anfangszeit der Verkehrsnachrichten wurde der erste große Überblick über die „Verkehrsstörungen und Fahrzeugstauungen auf den Europastraßen bzw. Bundesautobahnen“ inklusive der Interzonen-Autobahnkontrollpunkte um 06:00 Uhr nach den Nachrichten verlesen. Um 14:00 Uhr gab es dann ein zweites umfangreiches Update, stündlich gab es die aktuellen Nachrichten.⁸ Ab dem 30.05.1965 kam nach den „16:00 Uhr Nachrichten“ täglich der ADAC-Reiseruf hinzu.⁹ Wichtig war dem Deutschlandfunk entsprechend seinem Auftrag auch das Sendungsbewusstsein in den anderen deutschen Teil. Hans Gorschenek berichtet, dass auf Basis von vielen Zuschriften aus der DDR die „Meldungen mit Interesse verfolgt werden [...] Zum anderen werden bei Menschen in Mitteldeutschland, denen der normale Weg nach dem Westen heute versperrt ist, mit der Bezeichnung von Gebieten und der Nennung von Orten

5 Deutsch: Identitäten im Umbruch, S. 36.

6 Der Bayerische Rundfunk hatte bereits ab dem 23. April 1961 unregelmäßig in seinen Programmen über die Lage in den Erholungsgebieten und auf den Autobahnen in Bayern berichtet.

7 Gorschenek: Verkehrswarnfunk, S. 24.

8 Jahrbuch Deutschlandfunk 1964/65, S. 69.

9 Jahrbuch Deutschlandfunk 1965/66, S. 59.

im freien Teil Europas Erlebnisse und Erinnerungen wachgerufen an ein Deutschland ohne Grenzstrich durch die Nation“.¹⁰

3. Die Entwicklung des Verkehrsfunks im Deutschlandfunk

Nach den ersten Jahren des „Experimentierens“ nahm der Deutschlandfunk für sich in Anspruch, nicht nur Informationen über den aktuellen Verkehr zu senden, sondern auch ein verkehrslenkendes Informationssystem aufgebaut zu haben.¹¹ Er reagierte nicht zuletzt auf die zunehmende Mobilität in der Bundesrepublik mit einer stark steigenden Anzahl von angemeldeten PKW. Waren 1960 noch 4.489.000 PKW angemeldet, verfünffachte sich diese Anzahl kontinuierlich bis 1980 auf 23.192.000 PKW. Im Jahr 2020 zum Ende der Verkehrsnachrichten im Deutschlandfunk gab es mehr als 47 Millionen angemeldete PKW auf Deutschlands Straßen.¹²

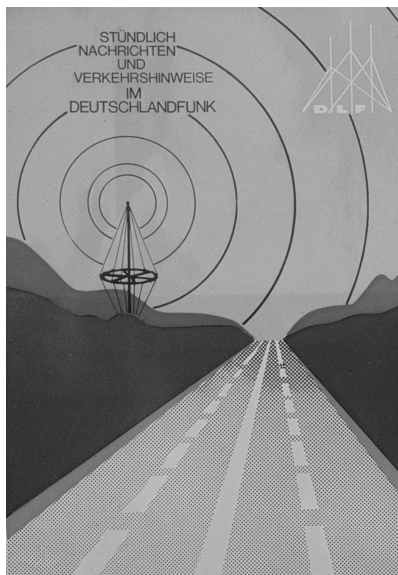


Abbildung 1: Werbung Verkehrsfunk

10 Gorschenek: Verkehrswarnfunk, S. 25.

11 Ebd., S. 23.

12 Statista, Anzahl zugelassener PKW in Deutschland von 1960 bis 2022. (abgerufen 21. April 2022).

Leider ist aus den Anfangszeiten der Verkehrsnachrichten – oder genauer formuliert dem „Verkehrswarnfunk“, wie er zu Beginn im Sender genannt wurde¹³ – im Deutschlandfunk keine Aufzeichnung erhalten geblieben, sodass sich nur auf schriftliche Quellen verlassen und das akustische Erlebnis nicht nachgehört werden kann. Diese Tatsache ist nicht ungewöhnlich. Die Aufbewahrung eines Mitschnitts in den Rundfunkanstalten war rechtlich nur für einen kleinen Zeitraum¹⁴ vorgesehen. Aktuelle Berichterstattung wie Nachrichten, Interviews oder Magazinsendungen versendeten sich genauso wie der Verkehrswarnfunk und hatte aus der Perspektive der 1960er oder 1970er Jahre keinen Archivierungswert.

Ein wesentlicher Charakter der Verkehrsmeldungen im DLF ist von Beginn an bis 2020 unverändert geblieben. Es wurden nur im Anschluss an die Nachrichten Verkehrshinweise verlesen, eine Unterbrechung des laufenden Programms wegen Geisterfahrer*innen oder anderen zeitkritischen Behinderungen gab es zu keinem Zeitpunkt, was mit dem statischen Sendergüst des Deutschlandfunks zu tun hatte, der nicht ein Hörspiel, Konzert oder Feature mit aktuellen Verkehrsmeldungen unterbrechen konnte und wollte.

Über den Zeitraum der gesamten 56 Jahre gab es neben der deutlichen Zunahme von Meldungen eine Reihe von Veränderungen, Ergänzungen und technischen Innovationen.

Ein wichtiger Aspekt war die Informationskette der jeweiligen Staumeldungen. In der Frühzeit meldeten die einzelnen Polizeiabschnitte – sogenannte Polizei-Meldestellen – an den Autobahnen ihre Hinweise an die Landesmeldestellen, die diese wiederum an die zentrale Bundesmeldestelle der Polizei in Nordrhein-Westfalen weiterleitete. In der Bundesmeldestelle in Köln waren zwölf Beamte damit beschäftigt, die eingehenden Meldungen nach bestimmten Kriterien zu priorisieren und zu bewerten. Es wurde unterschieden zwischen Meldungen, die länger als 45 Minuten dauerten und durch Unfall, Naturkatastrophen, Überfüllung von Fernstraßen, Verzögerung an den Grenzen oder Witterungsbedingungen entstanden waren.¹⁵ Diese Meldungen bekamen die höchste Dringlichkeitsstufe. Beispielhaft sei hier der Absturz des Flugzeugs Vickers Viscount 700 auf die Autobahn bei Langenbruck (Landkreis Pfaffenhofen) am 9. August 1968 ange-

13 In den Quellen finden sich immer wieder unterschiedliche je nach Autor, Zweck oder Zeit verwendete Begrifflichkeiten: Verkehrsnachrichten, Verkehrswarnfunk, Verkehrsdurchsagen, Verkehrsmeldungen

14 Die rechtliche Vorgabe für einen Mitschnitt liegt im Moment bei drei Monaten.

15 Gorschenek: Verkehrswarnfunk, S. 25.

führt. Um 14:17 Uhr schlug das Flugzeug auf die Autobahn und bereits um 15:00 Uhr erfolgte die Verkehrswarnung nach den Nachrichten im Deutschlandfunk. Hier der Originaltext der Meldung: „Auf der Autobahn Nürnberg/München ist zwischen den Anschlussstellen Manching / Langenbruck, ein Flugzeug auf die Fahrbahn gestürzt, der Verkehr in beiden Richtungen wird ab Manching bzw. Langenbruck umgeleitet.“¹⁶ Bei dem Unglück kamen die 48 Insassen des Flugzeugs ums Leben, lediglich ein Autofahrer wurde verletzt.¹⁷



Abbildung 2: DLF-Mitarbeiterin am Fernschreiber

Der Deutschlandfunk erhielt mindestens seit 1967 allerdings auch Nachrichten per Fernschreiber von einzelnen Landesmeldestellen, sodass nicht ausgeschlossen war, dass einzelne Meldungen doppelt beim DLF ankamen und erst sortiert sowie redaktionell bearbeitet werden mussten. Verzögerungen waren dabei nicht ausgeschlossen und im ungünstigsten Fall hatte

16 Ebd., S. 26.

17 Andreas Glas: Ich habe keinen ganzen Menschen gesehen – Flugzeugunglück von Langenbruck, Süddeutsche Zeitung vom 09. August 2017 (abgerufen: sueddeutsche.de, 14.03.2022).

sich der Stau wieder aufgelöst, bevor er über den Sender ging. Dabei standen die Verkehrsredakteure im Deutschlandfunk unter Stress, die Nachrichten ins Studio zu befördern. Der Fernschreiber stand geräuscharm verpackt in der Nachrichten-Redaktion. Bei Beginn einer Nachrichtensendung wurde der neueste Stand ausgedruckt und ein „Läufer“ musste die frischen Informationen an die/den Sprecher*in direkt ins Studio bringen.

Mit Hilfe des computergestützten Verkehrswarndienstes der Polizei des Landes Nordrhein-Westfalen konnte der Deutschlandfunk später seine Verkehrsmeldungen aktueller und umfassender gestalten. Die wichtigsten Informationen zur Verkehrslage wurden über die Nachrichten- und Führungszentrale beim Innenminister des Landes Nordrhein-Westfalen weitergegeben. Ein sendefähiges Manuskript wurde mit einer Geschwindigkeit von 2.400 Baud ausgedruckt. Damit war es möglich geworden, noch unmittelbar vor Beginn der Verkehrsdurchsagen, die jeweilige Situation auf den Fernstraßen und Autobahnen sehr schnell abzurufen. Ab dem 7. November 1983 zog in der Meldekette die Unterstützung durch einen computerbasierten Verkehrswarndienst der Polizei Nordrhein-Westfalens ein und die Meldungen konnten noch aktueller und umfassender gestaltet werden.¹⁸

Der Deutschlandfunk beförderte nicht nur mit seinen stündlichen Verkehrsnachrichten die Informationskette, sondern arbeitete bereits Ende der 1960er Jahre / Anfang der 1970er Jahre mit dem ADAC auf den Raststätten der Bundesautobahnen zusammen. Der Start hierzu fand in der Autobahnraststätte Hannover-Garbsen am 28.06.1970 mit einem Spezialempfänger statt.¹⁹ Bis 1972 wurden bis zu 80 sogenannte Infotheken eingerichtet, die die Verkehrsteilnehmer*innen mittels einer Telefonanlage aktivieren und die Meldungen anhören konnten. Die technische Einrichtung wurde vom ADAC zur Verfügung gestellt, der Deutschlandfunk übernahm die Verkehrsnachrichten als Angebot. Stündlich wurden die Meldungen überspielt, dabei wurden die Informationen von einer Programmkennung eingerahmt. Diese Kennung bestand aus einem Pfeifton, der die Aufnahmegeräte vor Beginn und nach Ende des Berichtes stoppte.²⁰ Damit hatte der Deutschlandfunk auch auf diesem Gebiet eine nationale Vorreiterrolle eingenommen. Der zunehmende Wunsch nach direkten Verkehrsmeldungen im Radio führte zur Gründung der Servicewellen in den ARD-Landesrundfunkanstalten. Der 1971 auf Sendung gegangene BR 3 als Servicewelle

18 Jahrbuch Deutschlandfunk 1983/85, S. 62.

19 Jahrbuch Deutschlandfunk 1970/71, S. 46.

20 Jahrbuch Deutschlandfunk 1971/71, S. 129

ist hier als Vorreiter zu erwähnen. Mit diesen Servicewellen wurden die Infotheken zunehmend unattraktiver und in der Folge abgeschafft. Die Zulieferung der Verkehrsnachrichten vom Deutschlandfunk an die ADAC Infotheken endete 1974. Der ADAC schaltete ab diesem Zeitpunkt auf Basis der Durchsagekennung auf die zuständigen Landesrundfunkanstalten um.²¹



Abbildung 3: Infotheke des ADAC

Die Kennung für die Verkehrsnachrichten basiert auf einer eigenen Geschichte.²² Bekannt geworden ist der Kennungston unter dem Begriff „Hinz-Triller“. Erfinder Werner Hinz begann in den 1960er Jahren seine Laufbahn als Oberingenieur der Bauabteilung beim Deutschlandfunk,

-
- 21 Schreiben des SWF Justitiar Dr. Egon Wagner an den Vorsitzenden der Hörfunk-Konferenz Dr. Peter Kehm (Hörfunkdirektor SDR) vom 22.10.1974, RIAS Archiv.
- 22 Weitere Informationen zu den technischen Voraussetzungen des Kennungssystems finden sich bei: Netzband, Rolf / Mielke, Ernst-Jürgen: „Untersuchungen am Verkehrsrundfunk-Kennungssystem“, in: *Rundfunktechnische Mitteilungen* 18 (1974) 4, S. 185–192.

ehe er 1970 die Planungen für die technischen Einrichtungen des geplanten Funkhauses am Raderberggürtel übernahm. Zum 01.06.1974 wurde Werner Hinz Nachfolger von Otto Scheffler als technischer Direktor des Senders. Diese Funktion übte er bis zu seinem Eintritt in den Ruhestand Mitte der 1980er Jahre aus.

Der Hinz-Triller war ein akustisches Signal, welches sowohl die automatischen Aufzeichnungsgeräte der Autobahnraststätten als auch leise eingestellte Radios steuerte. Es war ein dissonanter Ton, der sich vom vorherigen Dreiklang sehr deutlich unterschied. Der zuvor benutzte Dreiklang erwies sich als untauglich, da er häufiger in der Musik vorkam. Auf Basis des neu entwickelten Signals – 1,5 Sekunden zu Beginn und zum Abschluss 0,5 Sekunden sowie einer sehr hohen Frequenz von 2350Hz – wurde zum Beispiel das Radio über das „Autofahrer Rundfunk Informationssystem“ (ARI) auf laut gedreht und die Verkehrsnachrichten nahmen den Innenraum des Autos in Beschlag.²³ Es war das Erkennungssignal für die Verkehrsteilnehmenden und wurde später auch für Jahrzehnte von vielen anderen öffentlich-rechtlichen Rundfunkanstalten in ihren Servicewellen übernommen. Erst 2005 änderte der Deutschlandfunk seine Erkennung der Verkehrsmeldungen mit einem neuen Jingle, der 2017 durch eine weitere Veränderung abgelöst und bis zum Ende der Meldungen im Deutschlandfunk genutzt wurde. Als zusätzliche Information veröffentlichte der Deutschlandfunk von 2002 an die Verkehrsmeldungen online auf seiner Website und ab 2017 konnten diese auch in der DLF App nachgehört werden.

Dass nicht immer alles korrekt funktionierte, beklagte das Bundesverkehrsministerium schon in einem Schreiben vom 03.10.1974. Beamte des Ministeriums hätten beobachtet, dass die Durchsagekennung am Ende der Verkehrsnachrichten mehrfach nicht abgeschaltet oder zu Beginn nicht eingeschaltet wurde. Ferner reklamierten die Beamten ein Vorgehen nach einheitlichen Grundsätzen durch alle Landesrundfunkanstalten. Insbesondere der Bayerische Rundfunk stand dabei im Fokus des Interesses des Ministeriums, da dieser auch Wasserstandsmeldungen, Segelflugwetterberichte und Reiserufe in seine Verkehrsmeldungen integriert habe.²⁴

23 Klein, Isabell / Triller, Hinz: Medien ABC, www.deutschlandfunk.de/medien-abc-hinz-triller-100.html (abgerufen 14.03.2022).

24 Ebd.

4. Neue Herausforderungen auf überfüllten Straßen

Die Relevanz für die Verkehrsmeldungen – gerade in den letzten 20 Jahren – zeigt eine Statistik über die gesamte Staulänge auf bundesdeutschen Autobahnen. Waren im gesamten Jahr 2002 321.000 km registriert worden, so hatte sich die Länge bis ins Jahr 2018 auf 1.528.000 km fast verfünffacht.²⁵ Mit dem rasanten Anstieg der Meldungen war nicht nur eine Priorisierung nach Länge und Dringlichkeit der Staumeldungen notwendig geworden, es kamen auch immer wieder zusätzliche Informationen von liegengelassenen Gegenständen, kreuzenden Tiere oder historischen Momenten hinzu. Am Tag der Vereinigung beider deutschen Staaten, am 03.10.1990, meldete der Deutschlandfunk zum Beispiel eine vermehrte Ausreise in die Tschechische und Slowakische Föderative Republik (CSFR). Am Grenzübergang Furth im Walde staute sich der Feiertagsverkehr auf eine Stunde Wartezeit.

Die Länge der Verkehrsmeldungen war in der Regel auf 120 Sekunden begrenzt. Diese Grenze wurde nicht zuletzt wegen des kleinteiligen Programmschemas von Deutschlandfunk akribisch eingehalten. Deshalb galt es zu priorisieren und auszuwählen. „Staus ab 3 km“ war in diesem Zusammenhang keine ungewöhnliche Ankündigung zu Beginn der Meldungen. Aber es gab Ausnahmen und eine dieser Ausnahmen waren die 19:00 Uhr Nachrichten am 26.03.2014. Das Deutschlandradio feierte sein 20-jähriges Jubiläum im Berliner Museum für Kommunikation und nach den 19:00 Uhr Nachrichten sollte eine Live-Übertragung von der Festveranstaltung starten. Da sich der Festredner, Bundespräsident Joachim Gauck, verspätete, wurden die Verkehrsnachrichten länger und länger, obwohl nur Meldungen ab einer Staulänge von 3 km vorgelesen werden sollten. Als schließlich noch die Wanderbaustelle auf der A 27 Bremen – Bremerhaven zwischen den Anschlussstellen Industriehäfen und Bremen-Nord gemeldet wurde, war klar, dass hier die Verkehrsmeldungen als Puffer für die Verzögerung bei der Live-Übertragung genutzt wurden. Schließlich beliefen sich diese Verkehrsnachrichten auf über drei Minuten.²⁶

Es gab neben dem Kriterium der Länge von 120 Sekunden weitere Grundsätze, die insbesondere auf Basis der insgesamt schwierigen Quellenlage im Wesentlichen für die Zeit nach 1994 herausgearbeitet werden kön-

25 Statistik „Gesamte Staulänge auf Autobahnen in Deutschland in den Jahren 2002 bis 2018 (in Kilometer) in Statista 2019 (Quelle ADAC).

26 Mitschnitt Deutschlandfunk 19:00–20:00 Uhr, Archivnummer X170517, Archiv Deutschlandradio.

nen. Bis Mitte Dezember 1996 war die Reihenfolge nach Bundesländern sortiert worden, danach war die Straßenummer der jeweiligen Autobahn die vorgegebene Reihenfolge. Zunächst sollten die Gefahrenmeldungen vorangestellt werden, danach die aktuellen Sperrungen, gefolgt von den Staus und Verkehrsbehinderungen wie Baustellen et cetera. Diese Kriterien wurden im Laufe der Zeit ebenso angepasst wie die sprachliche Ausgestaltung der Meldungen. Der „zähfließende Verkehr“ bei der Beschreibung für ein erhöhtes Verkehrsaufkommen wurde von vielen Zuhörenden als unschön empfunden und durch die Formulierung „stockender Verkehr“ ersetzt. Auch kurz nach 2010 lässt sich eine weitere Modifizierung konstatieren. Die „Gefahr durch ein liegengebliebenes Fahrzeug“ wurde umgeändert in den Satz „Da steht ein liegengebliebenes Fahrzeug“. Eines wurde im Deutschlandfunk allerdings zu keiner Zeit seiner Geschichte der Verkehrsnachrichten genutzt – der Einsatz von synthetischen Stimmen. Hier hat sich der Deutschlandfunk durchweg für die Nutzung des sehr geschulten Personals der Sprecher*innen entschieden.

Eine Auswahl von klassischen Verkehrsmeldungen über die reine Staumeldung hinaus sei hier beispielhaft dokumentiert, chronologisch sortiert von 1994 beginnend:

„Wegen Forstarbeiten ist mit Behinderungen zu rechnen. Der Fernverkehr wird gebeten, das Gebiet großräumig zu umfahren“ (06.05.1994).

„Bitte werfen Sie keine Zigarettenkippen auf die Fahrbahn“ (03.02.1995).

„Ausfall aller Notrufsäulen in Berlin“ (15.08.1995).

„Keine Störungsmeldungen“ (30.01.1997).

„Die Verteilerfahrbahn ist gesperrt“ (16.06.1998).

„überbreiter Schwertransporter, der nicht überholt werden kann, führt zu erheblichen Behinderungen“ (29.01.2000).

„Unfallstelle liegt in einer unübersichtlichen Kurve“ (28.02.2000)

„Zurzeit liegen keine Meldungen vor“ (29.12.2001)

„Gefahr durch Spanngurte auf der Fahrbahn“ (21.06.2006)

In Erinnerung an die geographischen Spezialitäten der deutschen Verkehrsnachrichten hatte Chefsprecher Gerd Daaßen zum Ende der Ära beim Deutschlandfunk eine Sammlung der vertrauten Ortsnamen zusammengestellt:

„Dreieck Ahlhorner Heide, Alleringersleben, Bad Rappenau, Bessenbach -Waldaschaff, Biebelried, Bremen-Hemelingen, Darmstädter Kreuz, Dettingen an der Iller, Döbeln Nord, Dreieck Hockenheim, Frauenaarach,

Fürstenwalde-Ost, Fallingbostal, Garham-Vilshofen, Geiselwind, Hamburg-Schnelsen-Nord Hannoversch-Münden-Hedemünden, Dreieck Havelland, Heilbronn-Untereisesheim, Henstedt-Ulzburg, Herzsprung, Hofoldingen Forst, Kitzingen-Schwarzach, Kleinpösna, Krefeld-Oppum, Kreuz Meerbusch, Lederhose, Marktheidenfeld, Neckarsulm Pfungstadt, Ottendorf-Okrilla, Regensburg-Burgweiting, Schkeuditzer Kreuz, Sulzemoos, Ulm-Elchingen, Uphusen/Bremen-Mahndorf, Wandersleben, Dreieck Werder, Wilsdruff, Dreick Wittstock Dosse, Wollin, Wörth an der Donau, Ziesar und Zusmarshausen.“²⁷

5. *Verkehrsnachrichten beim RIAS*

Neben dem Deutschlandfunk, dem Sender DS Kultur (Deutschlandsender Kultur 1992/93) als eines Nachfolgers des Rundfunks der DDR, ist der RIAS (Rundfunk im amerikanischen Sektor) einer der drei Vorläuferanstalten von Deutschlandradio. Bis 1994 sendete er zum Schluss zwei Radioprogramme und von 1989 an auch ein Fernsehprogramm aus dem Funkhaus in Berlin-Schöneberg. Wichtigster Auftrag war die Bereitstellung von Informationen für Berlin und vor allem auch für die Zuhörer*innen auf dem Gebiet der DDR.²⁸ 1946 von der US-Militärverwaltung gegründet, avancierte der Sender zu einem der wichtigsten Informationsmöglichkeiten für die DDR-Bürger*innen bis zur Vereinigung im Jahr 1990.

Die Geschichte der Einführung der Verkehrsnachrichten beim RIAS kann exemplarisch trotz des zeitlichen Verzugs insbesondere für die technischen Grundlagen stehen. Der RIAS verfügte zunächst nicht über einen eigenen Verkehrsfunk, sondern speiste wichtige Verkehrsmeldungen vermutlich auf Basis der Meldung der zuständigen Landesstelle der West-Berliner Polizei direkt nach den Nachrichten von RIAS 1 und RIAS 2 ein. In besonderen Fällen von Dringlichkeit wurde in den aktuellen RIAS-Sendungen – wie „Rundschau am Morgen“ – die Meldungen direkt in den Sendungen verlesen. Aber auch direkt in die Live-Übertragung von Unterhaltungssendungen wurde eingegriffen. Hans Rosenthals bekannte Radio-Unterhaltungssendung „Spaß muss sein“ wurde beispielsweise am 22.06.1975 abrupt für Verkehrsmeldungen 30 Sekunden lang unterbro-

27 Zusammenstellung <https://www.deutschlandfunk.de/verkehrsfunk-wird-abgeschafft-keine-staus-mehr-im-100.html> (abgerufen 14.03.2022).

28 Das Fernsehprogramm übernahm ab 1992 die Deutsche Welle und sendete aus Berlin-Wedding.

chen.²⁹ Aber auch der Straßenverkehr in der DDR war für den RIAS Verkehrsservice immer wichtig. Die Verkehrslage auf den Transitstrecken und an den Grenzübergängen war fester Bestandteil der Meldungen. Ferner verfügte der RIAS zum Beispiel in den 1970er Jahren über zwei spezielle Sendungen, die sich an die Autofahrer*innen richteten. Jeweils samstags zwischen 8:00 und 8:30 Uhr lief das „Verkehrstagebuch“ und dienstags zwischen 17:15 und 17:45 Uhr die Rubrik „PS-Apotheke“ in der Sendung „RIAS-Treffpunkt“.

Ähnlich verhielten sich auch andere Rundfunkanstalten.³⁰ Beispielhaft sei hier der Saarländische Rundfunk angeführt, der zu Beginn der 1970er Jahre seine Verkehrsmeldungen unmittelbar in die Europawelle einspeiste.³¹

Die Zunahme des Verkehrs zu Beginn der 1970er Jahre führte zur Entwicklung eines eigenen Kennungssystems, welches durch die Zusammenarbeit von Industrie (hier vor allem die Firma Blaupunkt), Deutscher Bundespost und den Rundfunkanstalten entstand. In einem breit angelegten Großversuch³² stellte sich die Wirkungsfähigkeit dieses Systems heraus. Die Deutsche Bundespost empfahl vor dem offiziellen Ende des Großversuches am 31. Mai 1974 bereits im November 1973 deren Einführung. Die Intendantenkonferenz der ARD beschloss am 19./20. März die Inbetriebnahme, obgleich auch Konkurrenzprodukte aus den Niederlanden und Großbritannien marktreif waren. Dabei verfügte das Kennungssystem ARI (Autofahrer-Rundfunk-Information) über drei Komponenten:

- Senderkennung (SK): Anzeige über den stärksten einfallenden Sender mit Verkehrsnachrichten auf UKW. Die Anzeige funktioniert über ein Lämpchen, dass die Option einer Verkehrsdurchsage besteht.
- Bereichskennung (BK): Deutschland wurde in sechs Bereiche untergliedert mit den Orientierungsbuchstaben A–F. B war die Kennung für den RIAS. Die Autofahrer*innen sollten die für sie wichtigsten Meldungen empfangen. Auf Basis eines weiteren Zusatzsignals waren die Autoradios in der Lage, die Verkehrsbereiche A–F zu unterscheiden.

29 Sendung „Spaß muss sein“ (Folge 15), DZ221174, Archiv Deutschlandradio.

30 Schreiben Michael Maas (Leiter der Abteilung Presse und Information) vom 19.01.1973 an Manfred Häberlen (SWF Programmdirektor) im Rahmen einer ARD-Umfrage zum Verkehrsfunk. RIAS-Archiv.

31 Schreiben Heinz Garber (Programmdirektion SR) vom 22.12.1972 Manfred Häberlen (SWF Programmdirektor) im Rahmen einer ARD-Umfrage zum Verkehrsfunk. RIAS-Archiv.

32 „Kennungssystem für den Verkehrsfunk“, S. 4.

- Durchsagekennung (DK): Beim Drücken der DK-Taste wurde das Radioprogramm auf stumm gestellt und nur bei der Durchsage von Verkehrsdurchsagen wurde das Radio auf laut gestellt.³³

Von der Deutschen Verkehrskonferenz aller ARD-Verkehrsredakteure 1985 in Stuttgart berichtete RIAS-Reporter Hermann Fleischer, dass 90 % der PKW über ein Autoradio verfügten und 60 % immerhin den Zusatzdecoder des ARI-Systems integriert hatten.³⁴ Weitere technische Erneuerungen wie separate Kontaktschwellen auf den Autobahnen und direkte Verbindungen zu den Funkhäusern oder das neue Radio Data System (RDS) kündigte er für die nächsten Jahre an. Wichtig war ihm dabei zu betonen, dass „die Hausfrau beim Bügeln und Radiohören nicht zu sehr gestört werden sollte“ und dass ein Überfluss von Informationen die Hörer*innen durchaus langweilen könnte.³⁵

Nach dem bereits der Konkurrenzsender in Berlin, der Sender Freies Berlin (SFB), über einen Verkehrsfunk für Berlin verfügte, kam der RIAS erst 1975 dazu und hatte einige vor allem finanzielle Probleme im Vorfeld zu überwinden. In einer Aktennotiz der Technischen Direktion wird beanstandet, dass die Anschaffung eines Zusatzgerätes zur Ausstrahlung 2.000 DM kosten würde und die amerikanische Verwaltung – US-Aufsichtsgremium vertreten durch Mr. Gerard M. Gert³⁶ – die Investition zunächst nicht für sinnvoll erachtete. Erst eine weitere Besprechung führte zu dem gewünschten Ergebnis, sodass 1975 auch der RIAS an den Verkehrsmeldungen teilnehmen konnte.³⁷

Der RIAS sendete seine Verkehrsnachrichten rund um die Uhr und griff auch – wie oben beispielhaft beschrieben – in den direkten Sendeablauf ein. Redaktionell waren die Verkehrsnachrichten bei der Sendeleitung im RIAS angesiedelt, die im Drei-Schicht-Betrieb arbeitete und die auf unterschiedlichen Wegen einlaufenden Meldungen sortierte. Hauptlieferant war die Landesmeldestellung für den Verkehrswarndienst der Berliner Polizei.³⁸

33 Aktennotiz Technische Direktion vom RIAS (05.11.1973), RIAS-Archiv.

34 RIAS 2 Rundschau vom 15.11.1985, X601126, Archiv Deutschlandradio.

35 Ebd.

36 Gerard M. Gert war in der Zeit von 1967 bis 1979 RIAS Director und damit Vorsitzender des amerikanischen Aufsichtsgremiums beim RIAS.

37 Aktennotiz der Technischen Direktion RIAS (Stahl) vom 14. März 1974, RIAS Archiv.

38 Entwurf RIAS für ADAC-Faltblatt 1992. RIAS-Archiv.

6. Schluss

Während der Deutschlandfunk seine Verkehrsnachrichten 2020 einstellte, weil sie nicht mehr als zeitgemäß empfunden wurden, beendete der RI-AS den Verkehrsfunk mit dem offiziellen Ende des Sendebetriebs zum 31.12.1993. Der Deutschlandfunk tat sich nicht leicht, diesen wichtigen Informationsanteil aus seinem Programm zu streichen, schließlich hatte der Sender mit seiner nationalen „Stauübersicht“ über viele Jahrzehnte nicht nur im Radio für Durchblick im Verkehr gesorgt. Mit dem berühmten „Hinz-Triller“ stellte der Deutschlandfunk Anfang der 1970er Jahre zusätzlich eine technische Innovation vor, welche die Verkehrsnachrichten in vielfältiger Weise verbesserte. Noch weit vor den anderen Landesrundfunkanstalten hatte der Deutschlandfunk den Weg zu regelmäßigen Verkehrsnachrichten fest in seinem Programm etabliert und kann damit als einer der Pioniere auf diesem Gebiet bezeichnet werden.

7. Literaturverzeichnis

- Deutsch, Pia: *Identitäten im Umbruch. Das Deutschlandradio als „Nationaler Hörfunk“ 1989–1994*, 2020.
- Gorschenek, Hans: „Verkehrswarnfunk im DLF“, in: *Jahrbuch Deutschlandfunk 1970/71*, S. 23–26.
- Netzband, Rolf / Mielke, Ernst-Jürgen: „Untersuchungen am Verkehrsrundfunk-Kennungssystem“, in: *Rundfunktechnische Mitteilungen* 18 (1974) 4, S. 185–192.
- o.V.: „Ein schweizerisches Auto-Radioprogramm?“, in: *Neue Züricher Zeitung* 23 (1971).
- o.V.: „Kennungssystem für den Verkehrsfunk bis Herbst im Großversuch“, in: *epd / Kirche und Rundfunk* 28 (1973), S. 4.

Internetquellen

- Bertolaso, Marco: „Zum Ende der Verkehrsnachrichten im Deutschlandfunk. Bye bye, A3!“ (31.01.2020), abgerufen unter: https://www.deutschlandfunk.de/zum-ende-der-verkehrsnachrichten-im-deutschlandfunk-bye-bye.2852.de.html?dram:article_id=469112
- Beyersdorf, Peter: „Aus dem DLF – Verkehrshinweise“ (18.04.1987), abgerufen unter: https://www.deutschlandfunk.de/ein-feature-aus-dem-jahr-1987-verkehrswarnfunk-im-2852.de.html?dram:article_id=469108

- Brinkmann, Sören: „Stau ade! Abschied von den Verkehrsmeldungen“ (31.01.2020), *abgerufen unter*: <https://www.deutschlandfunk.de/médiasres-im-dialog-stau-ade-abschied-von-den-100.html>
- Glas, Andreas: „Ich habe keinen ganzen Menschen gesehen. Flugzeugunglück von Langenbruck“, *Süddeutsche Zeitung* (09.08.2017), *abgerufen unter*: <https://www.sueddeutsche.de/bayern/langenbruck-flugzeugunglueck-geschichte-1.3619454>
- Klein, Isabell: „Hinz Triller. Medien ABC“, *abgerufen unter*: <https://www.deutschlandfunk.de/medien-abc-hinz-triller-100.html>
- o.V.: „Verkehrsfunk wird abgeschafft. Keine Staus mehr im Deutschlandfunk“ (30.01.2020), *abgerufen unter*: https://www.deutschlandfunk.de/verkehrsfunk-wird-abgeschafft-keine-staus-mehr-im.2897.de.html?dram:article_id=469171
- Redaktion unter Deutschland: Media-Analyse 2019 I, *abgerufen unter*: <https://www.radioszene.de/131519/ma-2019-audio.html>

