

Die Historie der Notrufsäulen

Zwischen Technik, Abenteuer und Oldtimer-Nostalgie

Wer mit einem Oldtimer auf der Autobahn unterwegs ist, weiß: Das ist kein reines Fortbewegungsmittel, das ist eine Vertrauensübung. Der Motor schnurrt -meist-, der



Vergaser macht manchmal, was er will, und während links die Neuwagen vorbei zischen, bleibt rechts Zeit für Aussicht und Gelassenheit. Man hört genauer hin, riecht ein bisschen Benzin und weiß: Jede Ausfahrt ist ein kleines Abenteuer. Und genau deshalb fährt man Oldtimer – nicht, um anzukommen, sondern um unterwegs zu sein.

Orange Helfer am Seitenstreifen – älter als so mancher Oldtimer

Asphalt, Leitplanken, Schilder – und dann plötzlich: Orange. Knallorange. Die Notrufsäule. Der treueste Beifahrer, den man nie dabei haben will, den man im Ernstfall



aber verdammt zu schätzen weiß. Ja, die Dinger stehen da wirklich noch. Rund 17.000 Stück in ganz Deutschland, stoisch am Seitenstreifen verschraubt, während Steuergeräte kommen und gehen. Und nein, das ist keine Deko aus einer Zeit, als Zündverteiler noch regelmäßig Streiche spielten und der Choke per Hand gezogen wurde. Gerade heute, mit leerem Smartphone-Akku, Funklöchern und Oldtimer-Elektrik, bei der Masse manchmal eher Gefühlssache ist, sind diese Säulen erstaunlich aktuell. Wenn die Benzinpumpe schweigt, der Keilriemen beleidigt abspringt oder die Zündung plötzlich nur

noch Erinnerung ist, steht da etwas, das garantiert funktioniert. Klappe auf, Knopf drücken, reden – ehrlicher und analoger wird Hilfe nicht.

Technik von gestern, Rettung von heute

Während rechts die Landschaft vorbeizieht – im Norden flach wie ein Ventildeckel, im Süden mit ordentlichem Alpenbonus – bleibt eines konstant: Etwa alle zwei Kilometer



steht sie da und grinst knallorange vom Rand, die Kfz-Notrufsäule. Auf über 13.000 Autobahnkilometern, zuverlässiger als so mancher nachgerüstete Massepunkt.

Ursprünglich waren das mal simple Telefone für den Straßenbau, gedacht für Streckenwärter mit Schraubenschlüssel in der Tasche und

ölverschmierten Händen. Seit 1970 dürfen sie offiziell Leben retten – egal ob im Leasing-SUV mit Assistenz-Overkill oder im Klassiker, der schon mehr Werkzeug gesehen hat als manche freie Werkstatt.

Dass es diese Säulen überhaupt gibt, ist echtem Idealismus zu verdanken. Die Björn-Steiger-Stiftung brachte nach einem tragischen Unfall ordentlich Druck ins System, damit Hilfe schneller kommt als der ADAC-Wagen bei Schneeregen. Ergebnis: Notrufsäulen, die europaweite 112 – und das beruhigende Gefühl, dass Hilfe nicht davon abhängt, ob der Akku leer ist, das Netz streikt oder die Bordelektrik gerade wieder beschlossen hat, nur noch bei gutem Zureden zu funktionieren. Kurz gesagt: Technik ohne App, ohne Update – aber mit Wirkung.

Für alle, die lieber schrauben als googeln - So läuft das im Ernstfall

Die Bedienung ist herrlich analog – und genau deshalb perfekt für Oldtimer-Fans. Klappe auf, Knopf drücken, reden. Fertig. Kein Menü, kein Touchscreen, kein Update nötig.



Jeder Anruf landet automatisch in der Notrufzentrale der Autoversicherer in Hamburg. Egal, ob dein Oldtimer gerade Richtung Nordsee tuckert oder südlich der Alpen Luft schnuppert.

Zwei Tasten, mehr braucht es nicht:

- **Gelb** für „läuft nicht mehr, will aber eigentlich“
- **Rot** für „jetzt bitte schnell“

Am anderen Ende meldet sich rund um die Uhr jemand, der organisiert, was gebraucht wird: Pannenhilfe, Rettungsdienst oder Polizei. Dazu gibt's klare Ansagen für die eigene



Sicherheit. Warnweste an, Abstand halten, hinter die Leitplanke. Und dank GPS weiß die Zentrale sowieso, wo du stehst – auch wenn du selbst nur sagen kannst: „Kurz hinter dem Schild mit der Kuh drauf.“

©ADAC Archiv

Auslaufmodell? Eher ein Ersatzrad für schlechte Tage

Klar, früher wurde häufiger angerufen. Seit 1999 kamen über 1,5 Millionen Notrufe zusammen, 2018 waren es noch rund 52.000. Aber wer glaubt, die Notrufsäule sei damit überholt, fährt wahrscheinlich auch ohne Werkzeug los. Smartphones sind praktisch – bis sie leer, kaputt oder im Funkloch sind. Und bei einem Oldtimer ist das Bordnetz manchmal eher Empfehlung als Garantie. Im Jahr 2018 riefen im Schnitt 144 Menschen pro Tag über eine Notrufsäule Hilfe. Für die war das orange Teil am Straßenrand kein Relikt, sondern Rettung.



©ADAC Archiv

Gemeldet werden dort nicht nur klassische Pannen und Unfälle. Auch Falschfahrer, verlorene Teile auf der Fahrbahn oder Menschen, die nach einem Streit plötzlich allein am Rastplatz stehen. Und ja: Auch der Klassiker „Auto zu, Schlüssel drin“ ist kein Fremdwort. Egal wie peinlich oder kurios – geholfen wird. Kommentarlos.



Am schönsten ist natürlich, wenn man die Säule nur im Vorbeifahren sieht. Aber wer mit altem Blech unterwegs ist, weiß: Charakter heißt auch Überraschung. Gut zu wissen, dass im Zweifel ein Knopfdruck reicht.

Noch ein Tipp für die Ausfahrt

Die schwarz-weißen Leitpfosten zeigen mit einem kleinen Dreieck, in welche Richtung die nächste Notrufsäule steht. Und bitte: niemals über die Autobahn laufen. Erfahrene



Oldtimer Besitzer, langjährige Clubmitglieder wissen: die Säulen stehen immer parallel in beide Richtungen – die sichere ist näher, als der Motor zum Abkühlen braucht.

Notrufsäulen an Autobahnen – Rettung ohne Touchscreen

Wenn Du die Schriftgröße in der Tabelle auf der nächsten Seite lesen kannst, erfährst Du einiges über den Zeitraum, die Betreiber und Eigentümer.



Ansonsten gibt es hier die Zusammenfassung vorab: Technik ohne update Zwang in Knallorange

Tabelle

Zeitraum	Betreiber / Eigentümer	Hintergrund
1930er Jahre	Reichsautobahnverwaltung / Autobahnmeistereien	Erste Streckenfernsprecher an Autobahnen, ursprünglich nur für Streckenwärter gedacht. Mit zunehmendem Verkehr wurden sie auch von Autofahrern genutzt – der Ursprung der Notrufsäule.
1951 – Mitte 1960er	Bund / Straßenbauverwaltung der Bundesrepublik Deutschland	Erste explizite Autobahn-Notrufsäulen für Verkehrsteilnehmer, erstmals am 20. Februar 1951 auf der Strecke Frankfurt–Siegburg. Ziel: schnelle Hilfe bei Pannen und Unfällen auf wachsenden Autobahnnetzen.
Ende 1960er – 1970er	Bundesrepublik Deutschland (Straßenbaulastträger)	Nach dem Unfalltod von Björn Steiger setzte sich die Björn-Steiger-Stiftung politisch für eine flächendeckende Notfallhilfe ein. In dieser Phase wurden Notrufsäulen modernisiert und für alle Verkehrsteilnehmer freigegeben.
ab ca. 1970	Bund (Eigentum) / Betrieb im Auftrag des Bundes	Die Notrufsäulen dienen offiziell der Lebensrettung. Sie werden technisch vereinheitlicht, erhalten klare Notfall- und Pannentrennung und feste Leitstellenanbindung.
1990er Jahre – heute	Bundesrepublik Deutschland (Eigentümer) / GDV Dienstleistungs-GmbH (Betrieb der Notrufannahme)	Alle Anrufe von Autobahn-Notrufsäulen laufen in der Notrufzentrale der Autoversicherer in Hamburg. Der Betrieb erfolgt im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr. Die Säulen bleiben trotz Mobilfunk als Redundanzsystem erhalten.
Gegenwart Erhaltungphase	Bund (Infrastruktur) + Impulse durch Björn-Steiger-Stiftung	Keine flächendeckende Neuinstallation mehr an Autobahnen, aber Erhalt des bestehenden Netzes. Parallel engagiert sich die Stiftung bei modernen Notrufsäulen an Risikostandorten - außerhalb der Autobahn -.

