

# **Working Paper in the History of Mobility**

**No. 3/2001**



## **Die Autobahn als Infrastruktur und der Autobahnbau 1933 – 1943 in Deutschland \*)**

**Prof. Dr. Richard Vahrenkamp**

University of Kassel

Faculty of Economics and Management

Germany

Phone: +49-561-8043058

Email: vahrenkamp2016@gmx.de

Web: [www.vahrenkamp.org](http://www.vahrenkamp.org)

Stand: 3. Januar 2009

\*) erschienen in Auszügen in Richard Vahrenkamp: Autobahnbau in Hessen bis 1943, Darmstadt 2007  
Und: Richard Vahrenkamp: The German Autobahn 1920 – 1945. Hafraba Visions and Mega Projects, Eul Verlag, Cologne 2010.



## Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	4
2	Die Zielsetzungen des Autobahnbaus im verkehrspolitischen Kontext.....	11
2.1	Das Propaganda-Ziel .....	12
2.2	Die Arbeitsbeschaffung .....	20
2.3	Die Förderung der Motorisierung.....	21
2.4	Die militärpolitischen Zielsetzungen.....	26
2.5	Der visionäre Charakter des Autobahnprojekts .....	28
3	Der Nahverkehr im Autobahnnetzwerk.....	29
4	Die umstrittene Nutzung der Autobahn für den Güterverkehr .....	31
5	Die Durchsetzung und Legitimierung des Autobahnprojekts.....	36
6	Die Planungen der GEZUVOR in Hessen.....	43
7	Der Beginn des NS-Autobahnprojekts 1933 - 1934 in Frankfurt a.M. ....	53
8	Die Oberste Bauleitung Frankfurt.....	62
9	Der Einsatz der Arbeitskräfte.....	65
10	Das Frankfurter Kreuz .....	70
11	Der Autobahnbau in Nordhessen .....	77
12	Die Strecke Darmstadt - Mannheim .....	83
13	Tankstellen an der Autobahn .....	84
14	Erfahrungen mit den neuen Strecken und deren Wirkungen .....	86
14.1	Die Buslinien auf der Autobahn.....	91
14.2	Verkehrszählungen und Verkehrsverlagerungen .....	97
15	Zwei Konzepte für die Streckenführung in Hessen.....	101
16	Kriterien der Feinplanung und Bausausführungen durch die obersten Bauleitungen.....	108
17	Folgerungen für das aktuelle Netz in Hessen.....	114
18	Strukturdiagramm des Autobahnprojekts .....	118
19	Termine beim Autobahnprojekt .....	120
20	Abkürzungen:.....	121
21	Literaturverzeichnis von Studien zum Autobahnbau .....	122

„In mancher Hinsicht ist die deutsche Autobahn ein keineswegs geringeres Nationalsymbol und Monument als das Brandenburger Tor selber.“

James E. Young<sup>1</sup>

## 1 Einleitung

Das Thema Autobahnbau in der NS-Zeit erscheint wegen der schwachen Motorisierung in Deutschland im Jahre 1933 recht bizarr und hat immer wieder die Theoretiker zu Deutungen herausgefordert. Stommer und Philipp haben die Autobahnen als „Pyramiden des Dritten Reichs“ bezeichnet, um den Charakter des Denkmals für die NS-Bewegung hervorzuheben.<sup>2</sup> Mom hebt den visionären Charakter des Projektes als Vorwegnahme der Massenmotorisierung hervor.<sup>3</sup> Man kann ferner das Projekt mit einer formalen Zielanalyse der Evaluationsforschung und der Wirtschaftswissenschaften interpretieren, wie vom Verfasser vorgenommen.<sup>4</sup> (siehe unten). Alle diese Ansätze können überzeugend integriert werden, wenn man das Autobahnprojekt in die von Wolfgang König untersuchte Politik der „Volksprodukte“ einordnet.<sup>5</sup> Obwohl die Autobahnen nicht als ein Volksprodukt bezeichnet wurden, lässt sich die Autobahnpolitik nahtlos in die Politik des NS-Regimes einfügen, mit einer staatlich gelenkten Wirtschaft unter den Bedingungen von knappen Ressourcen, knappen Devisen und eingefrorenen Löhnen den Rückstand von Deutschland bei wichtigen Indikatoren einer Konsumgesellschaft im Vergleich zur USA aufzuholen und eine „NS-Konsumgesellschaft“ zu entwickeln, indem auf verschiedenen Feldern preiswerte Infrastrukturen, Konsumgüter und Dienstleistungen als „Volksprodukte“ für die breite Masse bereit gestellt werden sollten und insofern dem sozialistischen Selbstverständnis des NS-Staates zu entsprechen. Dieser Ansatz ist von Wolfgang König aufgearbeitet worden. Er untersucht die Politikfelder:

1. Volks-Rundfunkempfänger („Volksempfänger“),
2. Volks-Fernsehempfänger,
3. Volkswohnungen,
4. Volksküchenschrank,
5. Volkswagen und
6. Tourismusangebote der Organisation „Kraft durch Freude“ ( KDF ).

---

<sup>1</sup> James E. Young: Erinnerung ist eine endlos befahrbare Strasse, in: Rudolf Herz und Reinhard Matz: Zwei Entwürfe zum Holocaust-Denkmal, Nürnberg 2001, S. 79

<sup>2</sup> R. Stommer und Claudia Gabriele Philipp (Hrsg.): Reichsautobahnen – Pyramiden des Dritten Reiches, Marburg 1982

<sup>3</sup> Gijs Mom: Roads without Rails – European Highway-Network Building and the Desire for Long-Range Motorized Mobility, in: Technology & Culture, no. 4, vol. 46 (2005), S. 745-772

<sup>4</sup> Vahrenkamp, Richard: Der Autobahnbau 1933-1939 und das hessische Autobahnnetz, in: Zeitschrift des Vereins für hessische Geschichte und Landeskunde, Band 109, 2004, Verlag PH.C.W. Schmidt, Neustadt an der Aisch, S. 225-266

<sup>5</sup> Wolfgang König: Volkswagen, Volksempfänger, Volksgemeinschaft – Vom Scheitern der nationalsozialistischen Konsumgesellschaft, Paderborn 2004

und zeigt auf, wie verschiedene Machtzentren des NS-Regimes diese Themen aufgriffen, um ihren Einfluß auszuweiten. Häufig kam es zu Spannungen zwischen verschiedenen Instanzen um die Deutungshoheit von Volksprodukten, und darüber, welchen Bedarf eine Arbeiterfamilie habe, und schließlich um Zuständigkeiten. Ferner traten Konflikte auf, wie die knappen Ressourcen Arbeitskräfte und Rohstoffe auf die Produktion der Volksprodukte verteilt oder zugunsten der Rüstung eingeschränkt werden mußten. Der Bau der Autobahnen konnte jedoch in bemerkenswerter Weise nahezu uneingeschränkt von dem Bedarf der Rüstungsproduktion bis 1938 vor sich gehen. Von einer erfolgreichen Umsetzung dieser Politikfelder kann – neben dem Autobahnbau – nur beim Volksempfänger und den Reiseangeboten des KDF die Rede sein. Die übrigen Ansätze beschränkten sich auf Modellvorhaben und bloß auf Visionen für die Zeit nach dem Krieg. Dieser visionäre Ansatz der NS-Politik einer „Konsumgesellschaft“ kennzeichnet gleichermaßen das Autobahnprojekt, das eine Infrastruktur für die Massenmotorisierung bereitstellen sollte. Der Krieg ab 1939 beendete aber die weitere Umsetzung aller dieser Konzepte, erstaunlicher Weise mit Ausnahme des Autobahnbaus. Die KDF-Reisen wurden eingestellt. Das Volkswagenwerk wurde zwar fertiggestellt, diente dann aber der Kriegsproduktion. An die Stelle der Umsetzung traten die Visionen, die weiter gesponnen wurden. Dieses um so mehr, als man von einem siegreichen Kriegsende ausging, das durch Ausbeutung von Polen und Russland eine Zeitperiode des Ressourcenüberflusses einleiten und damit die politische und ökonomische Grundlage einer NS-Konsumgesellschaft legen werde.

Die NS-Konsumgesellschaft wurde besonders im Tourismus-Konzept der Organisation „Kraft durch Freude“ (KDF) deutlich, die eine Unterorganisation der Massenorganisationen der Deutsche Arbeitsfront (DAF) war.<sup>6</sup> Die DAF ersetzte die zwangsweise aufgelösten sozialistischen und liberalen Gewerkschaften, vereinnahmte das Vermögen der Arbeiterbewegung und vereinigte die Industrie- und Bauarbeiter. Die KDF entwickelte breit angelegte, aber NS-konforme Programme für Reisen, Sport, Erziehung und Unterhaltung.<sup>7</sup> Die KDF-Organisation wurde zwar besonders bekannt durch spektakuläre Kreuzfahrten nach Norwegen, in den Mittelmeerraum und nach Madeira. Diese wurden auch ausgiebig in der Propaganda verbreitet. Dennoch besaß die Organisation einen wesentlich breiteren Unterbau von Reisen innerhalb von Deutschland und von Tagesausflügen.<sup>8</sup> Die KDF offerierte Pauschalreisen zu unschlagbar niedrigen Preisen zu beliebten Zielen, wie z.B. Reit im Winkel in Bayern oder Touristenziele wie Heidelberg. Die günstigen Preise setzte KDF mit Preisnachlässen der Reichsbahn durch, die bis zu 75 Prozent erreichten. Damit mußte die Reichsbahn dieses Reisesegment subventionieren.

Mit dieser Politik schuf die KDF einen Reisemarkt für den Massentourismus und transformierten diesen in industrielle Dimensionen. Dieses Politikfeld der KDF wurde vom NS-Autobahnprojekt zwar ergänzt.

---

<sup>6</sup> Shelley Baranowski: Strength through Joy: Consumerism and Mass Tourism in the Third Reich, New York 2004

<sup>7</sup> Wolfgang König: Nazi Visions of Mass Tourism, in: Laurent Tissot (Ed.): Development of a Tourist Industry, Neuchâtel 2003, S. 261-268

Aber es gibt keine Hinweise darauf, dass beide Politikfelder gemeinsam geplant wurden. Soweit Studien zum KDF vorliegen, waren Pauschalreisen und Ein-Tages-Ausflüge mit der Eisenbahn unternommen worden und nicht mit Bussen auf der Autobahn.<sup>9</sup> Jedoch gibt es Verbindungen zwischen den Tourismusaktivitäten des KDF und den NS-Autobahnprojekt, wenn man den Konsum der Landschaft einbezieht. Dafür prägte der britische Soziologe John Uri den Begriff des „touristischen Blickes“, womit er das Bedürfnis der Touristen beschrieb, für rasche Bewegung, die Suche nach Panoramablicken und räumlichen sowie zeitlichen Entfernung von seiner normalen Routine.<sup>10</sup> Wie die KDF die Landschaft in Konsumgüter für Pauschalreisen transformierte, so produzierte ebenfalls das NS-Autobahnprojekt touristische Blicke mit seinem Konzept, die Bahn an die Landschaft anzupassen und die Fahrt darauf als eine Serie von überraschten Blicken für den Fahrer zu entwickeln. Zieht man noch zusätzlich den Bau des Volkswagenwerkes in Wolfsburg im Jahre 1938 heran, das ebenfalls unter der Verantwortung der DAF sich befand, dann erscheint es zunächst als eine kohärente Strategie: Man könnte eine überzeugende Triade von KDF, Volkswagen und Autobahn konstruieren. Allerdings hat die historische Forschung zu Tage gefördert, dass die Beziehung des Volkswagenwerkes zu KDF lediglich ein Ergebnis eines erratischen Prozesses war und keine geplante gemeinsame Strategie.<sup>11</sup> Die KDF-Programme des Gaus Kurhessen vom Februar bis April 1937 ergeben bei ihren Ausflugsfahrten nach Heidelberg keinen Hinweis auf die Autobahn Frankfurt – Heidelberg als einen besonderen Höhepunkt der Reise.

Nach dem Untergang des Deutschen Reiches im Jahre 1945 trat ein, was die Erbauer erst Jahrhunderte später erwartet hatten. Das Autobahnprojekt wurde zum Denkmal des Nationalsozialismus. In der Nachkriegszeit der 50er und 60er Jahre wurde das trunkierte Autobahnnetz im geteilten Deutschland als eine steinerne Rechtfertigung für den NS-Staat angesehen („Er hat aber doch die Autobahnen gebaut.“). Neben dieser rückwärts gewandten Idealisierung hat das Autobahnnetz zugleich eine, nicht nur für die Massenmotorisierung, wegweisende Funktion für das 20. und 21. Jahrhundert entfaltet. Im Jahre 1955 hatte US Präsident Eisenhower ein am deutschen Konzept orientiertes Autobahnnetzwerk vorgeschlagen, das die gesamte USA überdecken sollte. Er rechtfertigte seinen Vorschlag mit vier Hauptargumenten:

- 1) erhöhte Fahrsicherheit auf dem Autobahnnetz gegenüber den Landstrassen.
- 2) Eine volkswirtschaftlich erwünschte Verbilligung des Strassentransports.

---

<sup>8</sup> Timothy W. Mason: Arbeiterklasse und Volksgemeinschaft, Gütersloh 1975.

<sup>9</sup> Christine Keitz: Reisen als Leitbild – Die Entstehung des modernen Massentourismus in Deutschland, München 1997, S. 223-232. KDF sorgte für Unterhaltung der Arbeiter der Autobahn. Einmal im Monat wurden Theateraufführungen in den Arbeitslagern organisiert, siehe Kraft Durch Freude, Gau Kurhessen, Programm Februar 1937 bis April 1937, Bibliothek Universität Marburg.

<sup>10</sup> Shelley Baranowski: Tourism Industry and Modernity: Comments, in: Laurent Tissot (Ed.): Development of a Tourist Industry, Neuchâtel 2003, S. 25. John Urry: The Tourist Gaze: Leisure and Travel in Contemporary Societies, London 1990.

<sup>11</sup> Hans Mommsen und M. Grieger: Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich, Düsseldorf 1996. Heidrun Edelmann: Der Traum vom „Volkswagen“, in: Hans-Liudger Dienel und Helmuth Trischler (Ed.): Geschichte der Zukunft des Verkehrs, Frankfurt 1997, S. 280-289

- 3) Möglichkeiten der Evakuierung der Bevölkerung aus den Städten im Falle eines Atombombenangriffs.
- 4) Anpassung des Strassennetzes an die auch in Zukunft zu erwartende, rapide steigende Motorisierung.<sup>12</sup>

Im Jahre 1956 wurde dieses Konzept mit dem Federal Aid Highway Act umgesetzt. Karl Schlögel interpretiert die Funktion des amerikanischen Autobahnnetzes als die Produktion des amerikanischen Raumes. Überschwenglich spricht er von „Amerikas Handschrift im Garten Eden – großartig und kraftvoll ausholend.“ Das Gitter der Autobahnen gilt als wahrhaft nationales Symbol.<sup>13</sup>

Die verteidigungspolitische Rechtfertigung des US Autobahnprojektes, die Autobahn biete eine dezentralisierte Fluchtmöglichkeit für die Bevölkerung großer Städte im Falle eines Atomkrieges, kann eine Zusatzargumentation interpretiert werden, um das Projekt eines US-Autobahnnetzes durchzusetzen.<sup>14</sup> Gleichwohl war die Individualisierung der Transportbewegung auf dem Autobahnnetz in den 70er Jahren das Vorbild für die Schaffung eines ausfallsicheren Kommunikationsnetzes des Pentagons. Analog zu den individuellen Automobilen sollten Datenpakete selbstständig ihren Weg in einem Netzwerk finden, das wegen der vielfältigen Querverbindungen weitgehend ausfallsicher für den Fall eines Atomkriegs aufgebaut werden konnte. Dieses Grundmodell eines ausfallsicheren Kommunikationsnetzes zusammen mit dem damals entwickelten Datentransportprotokoll TCP/IP wurde dann die Grundlage für die Entwicklung des Internets. Die Einbindung des Personal Computers in das Internet als ein **Automobil des Geistes** führte zum Internet-Boom, der in den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts anhob. Im 21. Jahrhundert prägt das Internet die Kommunikationsformen im Geschäftsleben und im privaten Bereich.

Antoine Picon machte darauf aufmerksam, die Planungs- und Baugeschichten von Autobahnen in eine allgemeine Theorie der Infrastruktur einzuordnen.<sup>15</sup> Ebenso wie Autobahnen erscheinen auch Flughäfen, Containerhäfen, Einkaufszentren und Bürohäuser als Einrichtungen, ohne einen spezifischen Ort zu besitzen (Un-Orte). Hier knüpft er an die Unterscheidung von generischen und spezifischen Räumen der Architekturtheorie an.<sup>16</sup> So beschreibt er die Autobahn als generisch, da sie den Raum der Bahn endlos re-

<sup>12</sup> Eine deutsche Übersetzung des Eisenhower-Konzepts findet sich in: Brücke und Strasse, Heft 3, 1955, S. 81f

<sup>13</sup> Karl Schlögel: American Space – Die Poesie des Highway, in: derselbe: Im Raume lesen wir die Zeit, München 2003, S. 380-382

<sup>14</sup> Phil Patton: Open Road – A Celebration of the American Highway, New York 1986, S. 89, siehe auch: Mark M. Rose: Interstate – Express Highway Politics 1939-1989, Tennessee UP, 1990, 2. verbesserte Auflage, Kapitel 6 und Bruce E. Seely: Building the American Highway System – Engineers as Policy Makers, Philadelphia 1978, S. 213

<sup>15</sup> Antoine Picon: Towards a history of Infrastructure, in: Michele Bonino und Massimo Moraglio: Inventing Movement – History and Images of the A6 Motorway, Turin 2006, S. 13-17

<sup>16</sup> Jean Attali: The Roman System, or the Generic in All Times and Tenses, in: Rem Koolhaas (Editor): Mutations, Barcelona 2002

produziert, aber auch zugleich spezifisch mit ihrer Anpassung an die jeweiligen nationalen und landschaftlichen Gegebenheiten.

Das Thema „Autobahnbau in der NS-Zeit“ und deren Vorläuferprojekte sind von vielen Studien untersucht worden, so dass der Technikhistoriker Ludwig bereits im Jahre 1995 besorgt fragte, ob die Seminare der Universitäten nicht zu viele Studien ausstießen.<sup>17</sup> So wurde in der Forschung zum Autobahnbau der Nationalsozialisten 1933-1939 eine Reihe von Themen behandelt, wie die Vorgeschichte, der Entscheidungsprozeß, die Organisation und Finanzierung des Autobahnbaus sowie dessen Bedeutung für die Arbeitsbeschaffung und für das Militär<sup>18</sup>. In den Arbeiten wurden häufig Aspekte der Landschaftsästhetik und der Propaganda stark betont. Jedoch sind andere Fragen offen. Etwa die Einbeziehung des Autobahnbaus in die Verkehrspolitik der NS-Zeit und die Verknüpfung von Aspekten der Landschaftsästhetik mit der Frage der Verkehrssicherheit unterblieben weitgehend. Ferner sind noch weitere Fragen unbeantwortet, wie z.B. die konkrete Ausgestaltung von Strecken in bestimmten Landesteilen, die Arbeit der GEZUVOR, die Einbeziehung des Wettbewerbs Straße-Schiene in die Entscheidungsprozesse, die Konsistenz der NS-Verkehrspolitik und die detaillierte Auswertung der in den vergangenen Jahren publizierten Akten der Reichskanzlei der Regierung Hitler. Insbesondere soll die Streckenführung in Hessen untersucht werden und unter Berücksichtigung des Verhältnisses Nahverkehr zum Fernverkehr in den allgemeinen Entscheidungsprozeß zum Autobahnbau einbezogen werden sowie Schlußfolgerungen für das aktuelle Autobahnnetz in Hessen gezogen werden. Gefragt werden soll ferner, in wieweit sich der Autobahnbau als Modernisierungsstrategie im Verkehrssektor verstehen lässt und so ein Beitrag zur Debatte um Nationalsozialismus und Modernisierung geliefert werden.

Die Arbeit basiert auf einer Auswertung von Archiven, vornehmlich des Bundesarchivs, und von zeitgenössischen Zeitschriften. Akten-Bestände der obersten Bauleitung in Kassel waren in Kassel und im Hessischen Hauptstaatsarchiv Wiesbaden nicht mehr auffindbar. Um den Autobahnbau nicht als ein isoliertes Projekt der NS-Zeit erscheinen zu lassen, wurden die Debatten der Verkehrspolitik vor 1933 erfasst und in ihrer Wirkung auf den Autobahnbau verfolgt. Hierzu wurden die Publikationen zur Verkehrspolitik in den Zeitschriften

- Deutsche Wirtschaftszeitung – Organ des DIHT
- ADAC Motorwelt,
- Der Deutsche Volkswirt,
- Die Reichsbahn
- Hafraba-Mitteilungsblatt (ab 1932: Die Autobahn)

---

<sup>17</sup> Karl-Heinz Ludwig: Politische Lösungen für technische Innovationen 1933-1945 – Eine antitechnische Mobilisierung, Ausformung und Instrumentalisierung der Technik, in: Technikgeschichte, Bd. 62, 1995, S. 333-344

2) Umfassende Studien zum Autobahnbau liegen bisher nicht vor. Folgende Beiträge in der Literatur sind im Anhang 1 aufgeführt. Als Autobahnen seien im folgenden kreuzungsfreie Straßen (mit räumlich getrennten Richtungsfahrbahnen und zwei Fahrspuren pro Richtung) gemeint, welche einen beschränkten Zugang aufweisen und dem Verkehr mit Kraftfahrzeugen vorbehalten sind („Nur-Autostrassen“).

- Verkehrstechnische Rundschau
- Wirtschaftsdienst,
- Zeitschrift für Verkehrswissenschaft

in den Jahrgängen 1930 bis 1932 ausgewertet. Ferner wurde die Presseausschnittssammlung des Deutschen Handlungsgehilfenvereins zu Fragen der Verkehrspolitik im Bundesarchiv gesichtet und die Zeitschrift *Verkehrstechnik* von 1926 bis 1936 ausgewertet. Die verkehrspolitische Debatte im Zeitraum 1920 bis 1939 wurde sehr gut von Edelmann aufgearbeitet, so daß diese Arbeit herangezogen werden kann.<sup>19</sup>

Am deutschen Autobahnprojekt spiegeln sich viele Aspekte der Politik des NS-Regimes, besonders die ungezügelte Gewaltanwendung nach innen und nach außen. Der Leiter des Autobahnprojekts, Fitz Todt, war nicht nur Straßenbauingenieur, sondern zugleich überzeugter Nationalsozialist, der bereits 1923 in die NSDAP eingetreten war und deswegen nicht als ein unpolitischer Fachmann eingestuft werden kann. Er betrieb die zwangsweise Rekrutierung von Arbeitslosen für den Autobahnbau als ein politisches NS-Projekt und richtete die Arbeitslager für die Bauarbeiter straff nach der NS-Ideologie aus. Die Arbeiter besaßen bis Juni 1934 eine Arbeitspflicht und konnten der körperlichen Schwerarbeit, die in dem ersten Jahr fast ohne Unterstützung von Baumaschinen vor sich gehen mußte, nicht entkommen.<sup>20</sup> Daher besaßen in der Frühphase die Arbeitslager des Autobahnbaus viele Aspekte von Konzentrationslagern. Auch ist der Einsatz von jüdischen Zwangsarbeitern beim Autobahnbau noch vor dem Kriegsbeginn nachweisbar.<sup>21</sup> Dem außenpolitischen Expansionsstreben Hitlers folgte das Autobahnprojekt unmittelbar: Im Jahre 1938 nach der Besetzung Österreichs lief die Planung für den Autobahnbau in Österreich an.<sup>22</sup> Im Jahre 1939 – im Jahre der Eroberung der CSR und von Polen – begannen die Planungen für die Tschechoslowakei und für Polen.<sup>23</sup> Nicht zuletzt war das Autobahnprojekt eines der Lieblingsprojekte von Hitler, der sich gerne Details der Planung vorlegen ließ und dann Fragen der Linienführung und der Bauausführung endgültig entschied.<sup>24</sup>

---

<sup>19</sup> *Heidrun Edelmann*: Vom Luxusgut zum Gebrauchsgegenstand, Frankfurt 1989

<sup>20</sup> Siehe *E. Schütz und E. Gruber*: Mythos Reichsautobahn, Berlin 1996, 2. Auflage Berlin 2000, S. 41 und Kapitel „Sozialismus des Straßenbaus“

<sup>21</sup> Rheinisches Industriemuseum (Hrsg.): Abgefahren – Geschichte des Straßenbaus, Essen, 2006

<sup>22</sup> Diese Planung wird sehr gut von *B. Kreuzer*: Tempo 130. Kultur- und Planungsgeschichte der Autobahnen in Oberösterreich, Linz 2005, dokumentiert.

<sup>23</sup> Die Expansion wird in einer triumphalen Sprache der Kriegsberichterstattung dokumentiert in der von Todt herausgegebenen Zeitschrift „Die Strasse“ der Jahrgänge 1938 bis 1942, die neben einigen gediegenen Fachbeiträgen zur Verkehrstechnik, Verkehrswirtschaft und Verkehrsgeografie weit überwiegend aufdringliche Propaganda für die NS-Politik enthält. Zur CSR-Strecke Breslau-Brünn-Wien siehe auch den „Vertrag zwischen Deutschland und der Tschechoslowakei über den Bau und den Betrieb einer Durchgangsautobahn“ vom 19.11.1938, in: *Reichsgesetzblatt 1938, II*, S. 236f. Ein Inhaltsindex der Zeitschriften „Die Strasse“ und „Die Autobahn“ können auf meiner Webseite gefunden werden:

[www.vahrenkamp.org](http://www.vahrenkamp.org)

<sup>24</sup> Speer berichtet in seiner Vernehmung im Juli 1945 durch britische Offiziere in Schloss Kransberg, dass Hitler Ausflüge zu den Baustellen der Autobahn unternahm, in: *Richard Overy*: Interrogations – The Nazi Elite in Allied Hands, London 2001, S. 229. *Claudia Windisch-Hojnacki*: Die Reichsautobahn – Konzeption und Bau der RAB, ihre ästhetischen Aspekte, sowie ihre

---

Illustration in Malerei, Literatur, Photographie und Plastik, Diss. Universität Bonn, 1989, dokumentiert die Auswahl der Entwürfe durch Hitler im Falle der Mangfallbrücke und des Rasthauses am Chiemsee, S. 97, 147

## 2 Die Zielsetzungen des Autobahnbaus im verkehrspolitischen Kontext

Die Ziele des Autobahnbaus sollen hier mit den Methoden der Evaluationsforschung überprüft werden.<sup>25</sup> Hier soll zunächst eine Diskussion der deklarierten und nicht-deklarierten Ziele erfolgen, die mit dem Autobahnbau verfolgt wurden und die Änderung der Ziele im Programmablauf. Danach wird aber deutlich gemacht, dass ein weiterer Faktor, der sich einer formalen Zieldiskussion entzieht, den Autobahnbau maßgeblich beeinflusst hat. Bei dieser Analyse tritt die Frage auf, wie das NS-Herrschaftssystem zu verstehen ist. War es einheitlich auf den Diktator Hitler ausgerichtet? Gab es auf den verschiedenen Politikfeldern eine kohärente Politik? Wie artikulierten die Machtzentren des polykrischen Herrschaftssystems ihre Interessen an Zuwachs von Macht und Einfluss?

Wenn man sich mit den Zielsetzungen auseinandersetzt, die vom Nationalsozialismus mit dem Autobahnprojekt verfolgt wurden, lässt sich zunächst eine Vielzahl von unterschiedlichen Interessenslagen identifizieren, die in dem Autobahn-Projekt gebündelt werden konnten:

- die Arbeitsbeschaffung,
- die Propaganda,
- die Konjunkturpolitik,
- die Förderung der Motorisierung sowie
- die Militärpolitik.

Allerdings taten sich im Programmablauf tiefe Widersprüche zur Aufrüstungspolitik auf. Die einzelnen Punkte sollen im folgenden angesprochen werden, wobei versucht wird, die Kontinuität der einzelnen Zielsetzungen in den Debatten der 20er Jahren aufzuzeigen.

Das deutsche Autobahnprojekt war insofern ein „ideales“ Projekt des Nationalsozialismus, da zahlreiche Funktionen gebündelt werden konnten:

- Es konnte auf der Grundlage der HAFRABA-Planungen sofort im Sommer 1933 mit der Strecke Frankfurt a. M. – Darmstadt gestartet werden.<sup>26</sup>
- Es kombinierte arbeitswirtschaftliche, konjunkturpolitische, touristische und verkehrswirtschaftliche Ziele.
- Es vermittelte die Durchsetzungskraft eines neuen Regimes und gab Raum für vielfältige Propaganda. In der Studie von Schütz und Gruber wird besonders die Propaganda-Funktion des Auto-

---

<sup>25</sup> Siehe R. Stockmann: Evaluationsforschung, Opladen 2000  
Seite 11

bahnprojekts herausgestellt: Zur Verdrängung der Kränkungen, die das deutsche Volk durch die Niederlage im ersten Weltkrieg, den Versailler Vertrag, die Inflation und die Weltwirtschaftskrise erfahren hatte, „bedurfte es monumentalier Zeichen als Garanten von Größe, Stabilität und Dauer“, eben der bekannten Großbauwerke des NS-Regimes, unter denen das Autobahn-Projekt aber das erste war.<sup>27</sup>

- Auch den utopische Charakter des Hafraba-Projekts, eine Autobahnstrecke quer durch ein Land zu bauen, das nur eine geringe PKW-Dichte aufwies, konnte Hitler für sich instrumentalisieren und das neue Ziel eines gigantischen Verkehrsnetzes aufstellen.

Da diese Ziele so eng miteinander verbunden sind, fällt es schwer, eine Rangreihe unter diesen Zielen zu begründen. Die Vielzahl der Ziele, die mit dem Autobahnbau von verschiedenen Seiten in Verbindung gebracht werden konnte, machte es zu einem schillernden Projekt, das je nach Interessenslage gerechtfertigt werden konnte. Auch ist zu bedenken, dass in der NS Zeit der demokratische Diskurs über die Sinnhaftigkeit von Großprojekte unterdrückt wurde und es daher schwer fällt, die einzelnen Ziele zu bewerten. Auch unterblieben wegen der obskuren Finanzierung des NS-Autobahnprojektes Auseinandersetzungen in der Arena des Parlaments um die knappen Budgetmittel, wodurch zusätzlich eine Einschätzung über den Rang verschiedener Zielgrößen hätte gegeben werden können.

## 2.1 Das Propaganda-Ziel

Wenn man die Ziele gewichten möchte, so sticht der Propagandaaspekt deutlich hervor. Hier konnte an die visionären Projektideen im Verkehrssektor der Zeit vor 1933 angeknüpft werden: Die Diskussion um die Hafraba-Autobahn-Linie von Nord- nach Süddeutschland und die propagandistische Verwertung von Großprojekten im Ausland, wie der Großglockner Hochalpenstraße in Österreich und dem Belomor-Kanal von Leningrad zum Weißen Meer.<sup>28</sup>

Als im Jahre 1933 die Nationalsozialisten sich die Planungen der Hafraba zu eigen machten und die Detailplanungen und Bauausführungen des Autobahnnetzes begannen, konnten sie gleich zwei Ziele miteinander verknüpfen: Die Arbeitsbeschaffung und die Propaganda. Der Autobahnbau konnte als eine großartige Maßnahme zur Arbeitsbeschaffung im Frühjahr 1933 und im Sommer 1933 dargestellt werden, die auf den von sechs Millionen Arbeitslosen gekennzeichneten Januar 1933 folgten. Die Nationalsozialisten

---

<sup>26</sup> Zur Hafraba siehe meine Studie: Die Hafraba und Vorläufer des deutschen Autobahnprojektes, Working Paper 7/2006, als Internet-Resource auf meiner Webseite: [www.vahrenkamp.org](http://www.vahrenkamp.org)

<sup>27</sup> Schütz und Gruber, op. cit., S. 13. W. Schivelbusch macht darauf aufmerksam, dass Monumentalbauten zum „internationalen Stil“ der 30er Jahre gehörten, in: derselbe: Entfernte Verwandtschaft - Faschismus, Nationalsozialismus, New Deal 1933-1939, München 2005, S. 13.

stellten daher in der Propaganda das Ziel der Arbeitsbeschaffung stark heraus. So kündigte Hitler in seiner Rede zum 1. Mai 1933 an: „Weiter werden wir uns bestreben, große öffentliche Arbeitsbeschaffungsmöglichkeiten noch in diesem Jahr zu verwirklichen“, und sprach vom „Programm unseres Straßenneubaus, eine gigantische Aufgabe, die Milliarden erfordert.“<sup>29</sup> Nach der Gründung des Unternehmens Reichsautobahnen im Juni 1933 wurde der Autobahnbau der Öffentlichkeit in allen Medien bekannt gemacht<sup>30</sup>. Der Völkische Beobachter berichtete in der Zeit vom 25. Juni 1933 bis zum 22. Juli 1933 vier mal auf der Titelseite über das Projekt, so am 12. Juli 1933 von der „großen Reichsautobahn, die auf Anregung des Führers Adolf Hitler zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit und zur Förderung der Automobilindustrie geschaffen wird.“<sup>31</sup> Die pompöse Inszenierung des Baubeginns der Strecke Frankfurt-Mannheim am 23. September 1933 mit Hitlers Spatenstich wurde von der Propaganda soweit wie nur möglich medial ausgewertet.<sup>32</sup> Im Frühjahr 1934 wurde der Bau der Autobahn am 21. März an 22 Stellen zugleich begonnen.<sup>33</sup> Beim Baubeginn in Bayern am 21. März 1934 hob Hitler in seiner Rede insbesondere auf die Arbeitsbeschaffung ab.<sup>34</sup> In Baden wurde der 21. März mit großen Kundgebungen in Mannheim, Heidelberg und Karlsruhe gefeiert. „Unter klingendem Spiel zogen die Arbeiter in geschlossenem Zug durch die in reichem Fahnen Schmuck prangende Neckarstadt [Heidelberg]... In Reih und Glied standen SA, SS, Arbeitsdienst, Polizeimannschaften und das Heer der Arbeitslosen, über denen Transparente mit den Worten ‚Aus Arbeitslosigkeit und Not führt uns heute Adolf Hitler‘ gespannt waren, berichtete die Badische Presse.<sup>35</sup> In seiner Ansprache in Heidelberg verglich der badische Ministerpräsident Walter Köhler mit unfreiwilliger Komik die Autobahnen mit den „Ewigkeitswerten“ der ägyptischen Pyramiden und den grandiosen Bauwerken Roms und Griechenlands. Die folgende Abbildung 1 zeigt einen Umzug der Arbeiter in Karlsruhe an diesem Datum.<sup>36</sup>

---

<sup>28</sup> Rigele, G.: Die Großglockner Hochalpenstraße. Zur Geschichte eines österreichischen Monuments, Wien 1998. Schlögel, Karl: Sankt Petersburg – Stadt am Meer, Stadt am Belomor-Kanal, in: derselbe: Marjampole, München 2005, S. 141-154.

<sup>29</sup> Vergl. Rede Hitlers zum 1. Mai 1933, in M. Domarus: Hitler – Reden und Proklamationen, Band I, Wiesbaden 1973, S. 263.

<sup>30</sup> „Das neue deutsche Autobahn-Netz – Ein Teil des neuen Arbeitsbeschaffungsprogramms“, lautete die Schlagzeile auf Seite 3 der Kasseler Post vom 22. Juni 1933, UBK. „Der gigantische Autostraßen-Plan“ war die Überschrift der Titelseite der Hessischen Volkswacht, Zeitung des NS-Gaus Kurhessen, vom 26. Juni 1933, UBK. Der Völkische Beobachter vom 25. Juni 1933 (Ausgabe A) meldete auf Seite 1: „Riesenprojekt der Reichsregierung: Kabinett Hitler beschließt Bau von Reichsautobahnen,, (Deutsche Bücherei, Leipzig).

<sup>31</sup> Ausgabe A, Deutsche Bücherei, Leipzig

<sup>32</sup> E. Schütz und E. Gruber:a.a.O., S. 41-43. Der Tag wurde mit einer 250 Tsd. Teilnehmern umfassenden Großkundgebung des NS-Gaus Hessen-Nassau beendet, siehe Tagebucheintragung von Goebbels zum 24.9.1933 und zum 25.9.1933, der von jubelnden Menschen in Frankfurt berichtet, in: Elke Fröhlich (Hersg.): Die Tagebücher von Josef Goebbels, Band 2, Teil 1, München 1987, S. 464f. Ein Foto vom ersten Spatenstich ließ Goebbels als Postkarte für das Winterhilfswerk verbreiten.

<sup>33</sup> Die Autobahn, 1934, S. 168, Goebbels ließ den Baubeginn im Frühjahr 1934 am 21.3.1934 an 22 Bauabschnitten reichsweit koordinieren, siehe Brief vom 12. Februar 1934 von der Thüringischen Abteilung des Propagandaministeriums an den Präsidenten von Thüringen, in: Thüringisches Hauptstaatsarchiv Weimar, C234, S. 19. Die Ansprache Hitlers am Bauabschnitt Unterhaching bei München wurde per Radio an die Arbeiter der übrigen Bauabschnitte übertragen.

<sup>34</sup> „Neue Hoffnung für Millionen“ lautete die Schlagzeile auf Seite 1 der Kasseler Post vom 22.3.1934, UBK,

<sup>35</sup> Badische Presse vom 21. 3. 934, Stadtarchiv Karlsruhe, 1/H-1596

<sup>36</sup> Ebenda.



Abbildung 1: Umzug in Karlsruhe am 21. März 1934

Das Propagandaziel, das Autobahn-Projekt als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme darzustellen, muß im Reich eine sehr tiefgehende Wirkung entfaltet haben. Denn in den Akten zum Autobahnbau in den Archiven sind zahlreiche Briefe von Gauleitern und Landräten dokumentiert, die in den Jahren 1933 bis 1935 an Todt bzw. an die Reichsautobahngesellschaft gerichtet worden waren und in denen um einen raschen Baubeginn gebeten wurde, weil die betreffenden Landesteile unter großer Armut litten.<sup>37</sup> Schütz und Gruber konnten allerdings nachweisen, dass im Unterschied zur Propaganda, die eine hohe Beschäftigung suggerierte, der Umfang der tatsächlichen Beschäftigung am Autobahnnetz doch sehr beschränkt war.<sup>38</sup>

Zusätzlich konnte die Propaganda mit dem Autobahn-Projekt so unterschiedliche Absichten verbinden, sowohl die rückwärtsgewandten Ideen und aggressiven Ziele des Nationalsozialismus mit dem modernen

<sup>37</sup> Schreiben der Gauleitung Kurhessen am 6.7.1935 an die Direktion Reichsautobahn mit der Bitte um schnellen Beginn des Baus im Knüll, da die Bevölkerung dort große Not leidet, in BA R4601, Band 4043. Dort ist auch das Schreiben der Reichsautobahngesellschaft vom 19.7.1935 an den Generalinspekteur Todt zu finden mit der Bitte um Freigabe des Teilstücks 94,6km bis 98,0km der Autobahn Göttingen-Kassel-Fulda mit der Bitte um Genehmigung und beschleunigte Inangriffnahme wegen der großen Arbeitslosigkeit im Kreise Fritzlar/Homberg, a.a.O. Schreiben des Vorsitzenden des Kreisausschusses Olpe an Todt vom 25.2.1934 zur Strecke Köln-Kassel, das einen umfangreichen Anhang über die Armut im Kreis Olpe enthält und um raschen Baubeginn bittet, in BA R4601, Band 1476, Blatt 10. Brief des Bürgermeisters der Stadt Olpe an Todt vom 24.11.1933 mit der Bitte um baldige Inangriffnahme der Strecke Köln-Kassel, da davon eine wirtschaftliche Belebung der völlig danieder liegenden Stadt Olpe zu erhoffen ist, a.a.O., Blatt 127. Brief des Reichstatthalters in Lippe und Schaumburg-Lippe vom 30.8.1934 an Todt. Bittet um rasche Freigabe der Strecke Dortmund-Wiedenbrück wegen des Notstands im Gebiet Beckum, a.a.O., Blatt 27. Schreiben des Oberbürgermeisters der Stadt Altenburg an das Thüringische Innenministerium vom 17.4.1934 mit der Bitte um den Einsatz von Arbeitskräften das den Notstandsgebieten für den Bau der Reichsautobahn in Thüringen, in: Thüringisches Hauptstaatsarchiv Weimar, C234, S. 31, Brief des Oberbürgermeisters von Gera an Todt vom 10.1.1934 mit der Bitte um Baubeginn nahe Gera, damit die 12000 Arbeitslosen von Gera Beschäftigung finden, ebd., S. 207

<sup>38</sup> Op. cit., S. 56-58

Verkehrskonzept der Autobahn zu kaschieren wie auch die auf Modernisierung drängenden Teile der NS-Bewegung mit einem Projekt zufrieden zu stellen. Die Kombination von rückwärts gewandter Ideologie und Modernisierung ist nach Einschätzung von Ludwig kennzeichnend für die Technologiepolitik der NS-Zeit.<sup>39</sup> Herf prägte dafür den Ausdruck der reaktionären Modernisierung.<sup>40</sup> Als ein Vertreter dieser Modernisierungsrichtung kann der von Hitler eingesetzte Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen, Fritz Todt, gelten, der bereits im Dezember 1932 mit einer Denkschrift über die Unzulänglichkeit des deutschen Straßennetzes hervorgetreten war<sup>41</sup>. Mit dem Autobahnbau konnte die Propaganda ferner die Entschlußkraft des Regimes, neue Projekte durchzusetzen, mit einem jedermann wahrnehmbaren, schier endlos erscheinenden Betonband demonstrieren und mit dem Modernitätsanspruch der Autobahn zusätzlich einen Aufbruch in eine neue Zeit darstellen.<sup>42</sup> Zum Propaganda-Aspekt ist anzumerken, dass Hitler vermutete, dass die Projektierung dieser großen Straßen eine psychologische Wirkung auf die Bevölkerung ausübe und Vertrauen schaffe<sup>43</sup> - eine wichtige Überlegung zur Absicherung der Herrschaft im Jahre 1933.

Die Teilziele Arbeitsbeschaffung und Propaganda erhielten ein wesentlich höheres Gewicht, indem Hitler das Autobahnkonzept als eine **Netzidee** präsentierte (vergl. Abbildung 2).<sup>44</sup> Zwar hatte der HAFRABA-Verein bereits 1927 und 1930 ein Autobahnnetz für ganz Deutschland vorgelegt. Jedoch in den Veröffentlichungen des HAFRABA-Vereins ging es seitdem primär um die Nord-Süd-Linie Hamburg-Hannover-Kassel-Frankfurt-Basel bzw. bloß um das Teilstück Frankfurt-Mannheim als Demonstrationsprojekt. Hitler erkannte die Chance, den Autobahnbau viel überzeugender als eine erstrangige Maßnahme zur Ar-

---

<sup>39</sup> Karl-Heinz Ludwig: Politische Lösungen für technische Innovationen 1933-1945 – Eine antitechnische Mobilisierung, Ausformung und Instrumentalisierung der Technik, in: Technikgeschichte, Bd. 62, 1995, S. 333-344

<sup>40</sup> Jeffrey Herf: Reactionary Modernism. Technology, Culture, and Politics in Weimar and the Third Reich, Cambridge, 1984

<sup>41</sup> Die Studie von Todt lautet „Straßenbau und Straßenverwaltung“, BA, R 4601, Akte 3001/A. Siehe auch Heidi Rohde, Transportmodernisierung oder Verkehrs bewirtschaftung?, Diss. Marburg 1997, Lang Verlag Frankfurt 1999, S. 159f. Zur Modernisierungsdiskussion siehe M. Prinz und R. Zitelmann (Hrsg.): Nationalsozialismus und Modernisierung, Darmstadt 1991.

<sup>42</sup> Der Kommentar im Völkischen Beobachter vom 25. Juni 1933 anlässlich der Verkündung des Autobahnprojekts war überschrieben: „Die Regierung der Tat“. Es hieß dort: „So wird das fertige Strassennetz jedem Volksgenossen sichtbar in seiner Größe, dem deutschen Volke ein Denkmal seiner Freiheit und seiner Kraft sein...“. Im Jahre 1939 gab J. Plöchinger die rück-schauende Interpretation: „Die Reichsautobahn als Ausdruck der Aufbauleistung des Dritten Reiches“, in: Die Strasse, Heft 15, 1939, S. 487f. Siehe zu dieser Interpretation auch J. D. Shand: The Reichsautobahn: Symbol for the Third Reich, in: Journal of Contemporary History, 1984, Vol. 19, S. 189-195

<sup>43</sup> In einer Besprechung zur Finanzierung der Reichsautobahnen am 18.9.1933 wies Hitler „auf die psychologische Wirkung hin, die durch den Bau dieser großen Straßen erzielt würde. Eine derartige Arbeit von gewaltigen Ausmaßen wirke vertrauenserweckend.“ Siehe: Akten der Reichskanzlei, Regierung Hitler 1933-1938, herausgegeben von Konrad Repgen, Teil I: 1933/34, Band 2, bearbeitet von Karl-Heinz Minuth, S. 742, Boppard am Rhein 1983.

<sup>44</sup> Das Aufgreifen der Netzidee ist dokumentiert im Vermerk des Ministerialrats Willuhn über eine Besprechung des Reichskanzlers mit dem Geschäftsführer der Hafraba e.V., Hof, zur Planung und Finanzierung des Autobahnbaus am 6. April 1933, in: Regierung Hitler 1933-1938, herausgegeben von Konrad Repgen, Teil I: 1933/34, Band 1, bearbeitet von Karl-Heinz Minuth, Boppard am Rhein 1983, S. 305 (im folgenden zitiert als AdR1) sowie den Bericht des Geschäftsführers der Hafraba e.V., Hof, über seine Besprechung mit dem Reichskanzler zur Planung und Finanzierung des Autobahnbaus am 6. April 1933, a.a.O., S. 308. Der Editor der Akten der Reichskanzlei, Minuth, macht darauf aufmerksam, dass von der von Kaftan: Der Kampf um die Autobahnen, Berlin 1955, S. 155, zitierten Besprechung von Hitler mit Hof am 23.3.1933, die Hof in seinem Bericht als „ersten Empfang und Vortrag“ beschreibt, keine Akten auffindbar waren, a.a.O., S. 306. Zur Netzidee ferner: Besprechung des Reichskanzlers mit führenden Industriellen am 29. Mai 1933, a.a.O., S. 511.

beitsbeschaffung und als einen Aufbruch in eine neue Zeit von der Propaganda darstellen zu lassen, wenn anstelle der bloß einen Nord-Süd-Linie von Hamburg bis Basel gleich ein Netz über das ganze Reich gezogen werden könnte. Ferner begründete Hitler seine Präferenz für das Netz damit, dass es als Großprojekt leichter als eine Teilstrecke gegen die Widerstände von Partikularinteressen durchsetzbar sei.<sup>45</sup> Die Konzeption des Netzes bot zudem den Vorteil, dass an verschiedenen Stellen des Reiches zugleich mit dem Bau begonnen werden konnte und so die Propaganda eine wesentlich größere Zahl von Darstellungsmöglichkeiten erhielt, als wenn zur Arbeitsbeschaffung zum Beispiel bloß zwei große Wasserkraftwerke gebaut würden.<sup>46</sup> Kaftan erweckt in seinen Memoiren den Eindruck, als gäbe es eine Kontinuität der Hafraba-Planung von den Autobahn-Netz-Entwürfen von Goldner und Otzen, die Hitler lediglich aufgenommen hätte.<sup>47</sup> Dabei erwähnt Kaftan jedoch nicht, dass sich der Vorstand der Hafraba vehement gegen die Erweiterung der Nord-Süd-Linie zu einem Netz ausgesprochen hatte.<sup>48</sup>

Nach der Analyse von Schütz und Gruber gab das Autobahn-Projekt den Nationalsozialisten die Chance, das „Dritte Reich“ zu inszenieren.<sup>49</sup> So wurden 90.000 Menschen aus den NS-Massenorganisationen aufgeboten, um die Triumphfahrt von Hitler von Frankfurt nach Darmstadt im Spalier zu säumen, als er am 19. Mai 1935 das erste Teilstück der Autobahn eröffnete<sup>50</sup>. Ein Jahr später wurden die Eröffnungen von Teilstücken reichsweit zu besonderen Anlässen koordiniert: Zum Ende der Olympiade in Berlin am 17. August 1936 wurden 5 Teilstücke zugleich freigegeben, wobei die Propaganda auf die Berichterstattung der zur Olympiade in Berlin versammelten internationalen Presse gesetzt hatte<sup>51</sup>. Am Sonntag, den 27. September 1936, wurden zum dritten Jahrestag von Hitlers erstem Spatenstich zum Autobahnbau am 23. September 1933 17 Teilstücke zugleich freigegeben und damit insgesamt die ersten 1000 km vollendet<sup>52</sup>. Das Thema Autobahnbau wurde schließlich in den Ablauf der Reichsparteitage eingebbracht. Auf der Rednertribüne der Reichsparteitage, die als zentrale Inszenierungen des „Dritten Reiches“ gelten können, gab Todt in den Jahren 1937 und 1938 Leistungsberichte über die erreichten Ziele im Autobahnbau ab.<sup>53</sup>

---

<sup>45</sup> Siehe die Besprechung mit dem Geschäftsführer der Hafraba, *Hof*, am 6. April 1933 und mit dem Generaldirektor der Deutschen Reichsbahngesellschaft, *Dorpmüller*, am 10. April 1933, in AdR1., S. 305, und S. 331

<sup>46</sup> Kaftan, K.: Der Kampf um die Autobahnen, Berlin 1955, zieht diesen Vergleich, S. 154. Zum Baubeginn am 21. März 1934 wurde an 22 Stellen im Reich zugleich mit dem Bau begonnen, siehe Die Autobahn, Heft 4, 1934, S. 168f

<sup>47</sup> Kaftan, op. cit., S. 165-168

<sup>48</sup> Sie meine Studie: Auto-Mobilität - Die Hafraba und der Autobahnbau in Hessen 1933 bis 1943, Darmstadt 2006

<sup>49</sup> Schütz und Gruber, a.a.O.

<sup>50</sup> Siehe Stadtarchiv Kassel, Kasseler Neueste Nachrichten vom 20. 5. 1935, S. 1. Hitler traf mit Goebbels, Schacht und Reichspressechef Dietrich in Frankfurt mit dem Flugzeug ein und schenkte Todt als Anerkennung einen Mercedes-Geländewagen.

<sup>51</sup> Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1936, S. 198. Presseerklärung *Todts* in der Kurhessischen Landeszeitung am 18.8.1936, UBK, wo er auf den Reiseverkehr zur Olympiade verweist. Die Zeitschrift Die Strasse besitzt in Heft 14, dem 2. Juliheft, 1936 den Themenschwerpunkt Olympiade.

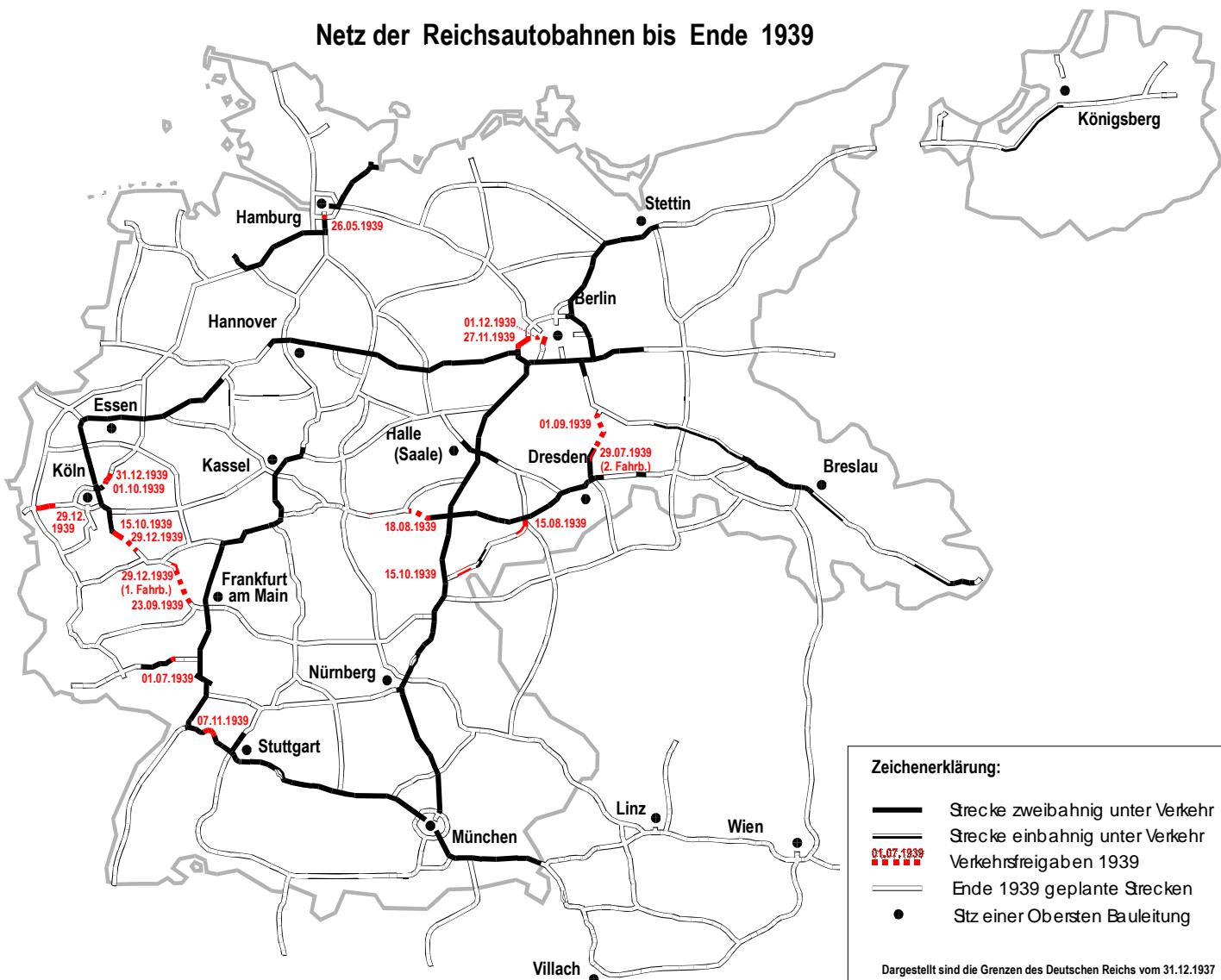
<sup>52</sup> Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1936, S. 198. „Deutschland dankt jubelnd dem Führer – 1000km Autobahn fertig“ lautete die Schlagzeile auf Seite 1 der Kasseler Post vom 28.9.1936, UBK

<sup>53</sup> F. Todt: Der Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen berichtet auf dem Parteitag der Arbeit Nürnberg 1937 über Bau und Verkehr auf den Straßen Adolfs Hitlers, in: Die Strasse, Heft 18, 1937, S. 518-520. Und F. Todt: Der Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen berichtet auf dem Parteitag Großdeutschlands über die Straßen des Führers als Schrittmacher der deutschen Bauwirtschaft, in: Die Strasse, Heft 19, 1938, S. 600-603. Er legitimiert in beiden Reden den Autobahnbau

---

mit dem Hinweis auf den Ausflugsverkehr zu Pfingsten. (Zum Bericht über den Pfingstverkehr 1938 siehe die Strasse, Heft 12, 1938, S. 388-391).

## Netz der Reichsautobahnen bis Ende 1939



Bearbeitung und Grafik Wolfgang Jäger, D-63479 Bruchköbel

Abbildung 2

Als ein besonderer Aspekt der Propaganda ist die Einbeziehung der Kunst in das Autobahnprojekt zu diskutieren. Überraschend ist der große Umfang, in dem Todt die Kunst für seine Zwecke instrumentalisierte. Wie Windisch-Hojnacki und Lang/Stommer nachweisen, hat Todt zahlreiche Maler beauftragt, die Bauarbeiten im Gesamtnetz der Autobahnen fortlaufend zu dokumentieren. Zum Teil entstand eine „Autobahn-Malerei“ in Serie. Der Maler Fritz schuf 116 Tonzeichnungen, Huber ca. 200 Blätter mit Aquarellen.<sup>54</sup> Auch der von Todt engagierte Autobahnmaler Vollbehr hat zahlreiche Werke hergestellt, so z.B. ein Bild vom Werrabrücke bei Hannoversch Münden, siehe Abbildung 3. Vollbehr war ein Kriegskamerad von Todt im Ersten Weltkrieg und hat dort bereits Kriegsbilder gemalt. Er war im Jahre 1933 von Todt angestellt worden, um den Bau der Autobahnen als

<sup>54</sup> Claudia Windisch-Hojnacki: Die Reichsautobahn – Konzeption und Bau der RAB, ihre ästhetischen Aspekte, sowie ihre Illustration in Malerei, Literatur, Fotographie und Plastik, Diss. Universität Bonn, 1989., S. 199-224. Lang, K. und R. Stommer: Deutsche Künstler – an die Front des Strassenbaues! – Eine Fallstudie zur nationalsozialistischen Bildgattung „Autobahnmalerei“, in: Stommer und Philipp, op. cit., S. 97, S. 91-110.

Maler zu verfolgen.<sup>55</sup> Später schuf er Bilder von den Befestigungen an der Grenze zu Frankreich und vom Zweiten Weltkrieg.<sup>56</sup> Vollbehr verstand das Autobahnprojekt als eine Schlacht wie in einem Krieg, wie er in der Einleitung seines Buches vermerkte.<sup>57</sup> Von den 40 gemalten Bildern, die als Vierfarbendruck in seinem Buch reproduziert sind, behandeln 31 das Thema „Brücken“ in leuchtenden Farben. Im deutlichen Unterschied zu seinem Thema „Arbeitsschlacht“ weisen seine Bilder keine, oder nur winzig abgebildete, Arbeiter auf. Windisch-Hojnacki interpretiert diese Leere dahingehend, dass dadurch das technische Bauwerk stärker betont werde. Sein Buch schien sehr populär zu sein, da es im Jahre 1938 mit 50.000 Exemplaren in der zweiten Auflage gedruckt wurde. Daran, dass Todt systematisch zahlreiche Künstler in das Autobahnprojekt einbezogen hat, wird deutlich, dass er das Autobahnprojekt auch als eine großartig angelegte Propaganda-Inszenierung des „Dritten Reiches“ begriff.



9. Bauabschnitt Hannover—Kassel. Die fertige Werratalbrücke bei Hegemünden (Hannoversch Münden). Mai 1938

Abbildung 3: Die in den letzten Kriegstagen gesprengte Werratalbrücke bei Hannoversch Münden<sup>58</sup>

<sup>55</sup> Zu Vollbehr siehe: Lang/Stommer, op. cit., S. 97. Windisch-Hojnacki, op. cit., interpretiert auf S. 217-222 das Werk von Vollbehr.

<sup>56</sup> Siehe auch Todt eröffnet Vollbehr-Ausstellung, Die Strasse, Heft 13, 1940, S. 304

<sup>57</sup> Ernst Vollbehr: Arbeitsschlacht – Fünf Jahre Malfahrten auf den Bauplätzen der „Strassen Adolf Hitlers“, Berlin, 2. Auflage 1938

<sup>58</sup> Die Bildunterschrift Hegemünden ist fehlerhaft. Richtig heißt es Hedemünden. Zur Sprengung der Brücke am 5. April 1945 siehe: Brücke und Strasse, Heft 2, 1949, S. 41, sowie Göttinger Tageblatt vom 5. Juni 2007

## 2.2 Die Arbeitsbeschaffung

Bei der Beurteilung des Arguments der Arbeitsbeschaffung ist zu beachten, dass dieses nicht erst von den Nationalsozialisten, sondern bereits in den Debatten seit den 20er Jahren vorgebracht worden ist. Investitionen im Verkehrssektor, seien es Kanalbauten, Beschaffungen für die Reichsbahn oder der Straßen- und Autobahnbau, als Maßnahmen zur Arbeitsbeschaffung in der Weltwirtschaftskrise waren bereits Gegenstand bei zahlreichen Besprechungen der Kabinette Brüning und von Papen.<sup>59</sup> Im Kabinett Brüning wurde bereits der Bau der Autobahnstrecke Frankfurt-Mannheim vorbereitet (siehe unten). Das Arbeitsbeschaffungsargument war auch bei Strassenbauprojekten auf Landes- und Provinzialebene von Bedeutung,<sup>60</sup> so beim Bau der Autobahn Köln-Bonn in den Jahren 1929 bis 1932, der mit wenig Maschineneinsatz ausgeführt wurde, um möglichst viele Arbeitslose beschäftigen zu können, und der zum Teil aus Mitteln der Arbeitslosenversicherung finanziert wurde.<sup>61</sup> Ferner wurde während der internationalen wirtschaftlichen Depression seit 1929 der Autobahnbau als ein Mittel der Arbeitsbeschaffung auf den beiden internationalen Autobahnkongressen in Genf und in Mailand in den Jahren 1931 und 1932 propagiert.<sup>62</sup> Insofern profitierte der Gedanke des Autobahnbaus von der Weltwirtschaftskrise. Auch wurde der Gereke-Plan zur Arbeitsbeschaffung, der u.a. den Bau von „Schnellverkehrsverbindungen aller Art“ forderte, öffentlich diskutiert und im Dezemberheft 1932 der HAFRABA-Zeitschrift „Die Autobahn“ behandelt.<sup>63</sup>

Schütz und Gruber konnten allerdings nachweisen, dass im Unterschied zur Propaganda, die eine hohe Beschäftigung suggerierte, der Umfang der tatsächlichen Beschäftigung am Autobahnnetz

---

<sup>59</sup> Siehe z. B. die Ministerbesprechung vom 19. Mai 1930 in: Akten der Reichskanzlei Weimarer Republik, herausgegeben von *Karl Dietrich Erdmann*, Kabinete Brüning I u. II, Band 1, 30. März 1930 bis 10. Oktober 1931, bearbeitet von *Tilmann Koops*, Boppard am Rhein, 1990, S. 137-140, oder auch die Kabinettsitzung vom 5. Juni 1930, wo bereits der Autobahnbau der Hafraba-Linie diskutiert wurde, a.a.O., S. 188-192. Siehe ferner H. Marcon: Arbeitsbeschaffungspolitik der Regierungen Papen und Schleicher, Frankfurt 1974

<sup>60</sup> So z.B. Oberhessen und Sachsen im Jahre 1930, siehe ADAC-Motorwelt, 1930, Nr. 43/44, S. 37

<sup>61</sup> Grossjohann: Der Beginn einer neuen Epoche in Deutschland – Zur Eröffnung der Autobahn Köln-Bonn am 6. August 1932, in: Die Autobahn, Heft 8, 1932, S. 1-5. J. Hahn: 50 Jahre Autobahnen in Deutschland, in: Strasse und Autobahn, 1983, Heft 1, S. 1-4, ferner Kaftan, a.a.O., S. 58-74.

<sup>62</sup> Hafraba-Mitteilungsblatt (*im folgenden: Mitteilungsblatt*), Heft 9, 1931, S. 1-2, Die Autobahn, Heft 4, 1932, S. 7, und Heft 5, 1932, S. 1-2. Da nach Plänen der Hafraba das Autobahnprojekt über Mauteinnahmen refinanziert werden sollte, spielte die Rentabilität des Projekts eine große Rolle. Die Beschäftigung von Arbeitslosen beim Autobahnbau erhielt insofern einen neuen Akzent, als vorgebracht wurde, durch Beschäftigung von Arbeitslosen würden die Baukosten gesenkt, siehe den Bericht zum 2. Internationalen Autobahnkongress in Mailand, in: Mitteilungsblatt, Heft 5, 1932, S. 1. Siehe auch den Abschnitt „Die arbeitswirtschaftliche Bedeutung für den Arbeitsdienst“ des Antrags der Hafraba vom 28. August 1932 beim Reichsverkehrsministerium auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach §13 des Finanzausgleichsgesetzes für den Bau der Autobahn Frankfurt-Mannheim, Kaftan, a.a.O., S. 147f.

<sup>63</sup> Die Autobahn, Heft 12, 1932, S. 1-3. Gereke, der Präsident des Deutschen Landgemeindetages, hatte die „Leitsätze für ein Arbeitsbeschaffungsprogramm zur Behebung der Arbeitslosigkeit“ im August 1932 Reichskanzler von Papen zugeleitet und war beim Reichskanzler zu einer Besprechung am 5. September 1932 eingeladen, siehe Akten der Reichskanzlei, Das Kabinett von Papen, herausgegeben von *Karl Dietrich Erdmann*, Band 1, bearbeitet von *Karl-Heinz Minuth*, Boppard am Rhein 1989, S. 513. Gereke wurde im Dezember 1932 zum Reichskommissar für Arbeitsbeschaffung ernannt.

noch im Jahre 1934 sehr beschränkt war.<sup>64</sup> Im August 1934 wurden ca. 50.000 Arbeiter direkt am Autobahnbau beschäftigt. Die Zahl stieg dann auf 112.000 im Mai 1935 und auf den Höchststand von 125.000 im Juli 1936. Sie pendelte dann zwischen 80.000 und 110.000 in den Jahren 1937-1939. Ungefähr die gleiche Anzahl von Arbeitskräften war jeweils in der Zulieferindustrie beschäftigt. Der geringe Effekt des Autobahnprojekts auf den Arbeitsmarkt mit einer Anzahl von 50.000 Beschäftigten im Sommer 1934 lässt sich daran ermessen, dass die Zahl der Arbeitslosen von 6 Mio. im Januar 1933 bereits um 3,5 Mio. auf 2,5 Mio. im Sommer 1934 gefallen war.

## 2.3 Die Förderung der Motorisierung

Von dem Nationalsozialismus wurde als ein weiteres wirtschaftspolitisches Ziel für den Autobahnbau angegeben, die bisher im internationalen Vergleich deutlich sichtbare rückständige Motorisierung in Deutschland zu fördern<sup>65</sup>. In den Besprechungen in der Reichskanzlei verknüpfte Hitler den Autobahnbau explizit mit der Förderung der Kraftfahrzeugindustrie, die er visionär als „die gewaltigste und erfolgreichste der Zukunft“ einschätzte.<sup>66</sup> Zweifellos geht von einem Angebot an Hochleistungsstraßen mittelfristig ein starker Anreiz für Privathaushalte und Unternehmen aus, Kraftfahrzeuge anzuschaffen, da die Benutzung dieses Straßensystems einen deutlichen Zeit- und Flexibilitätsgewinn gegenüber dem Eisenbahntransport verspricht.<sup>67</sup> Auf den internationalen Automobilausstellungen in Berlin 1933 bis 1938 taucht ebenfalls immer wieder das Motiv der Förderung der Automobilwirtschaft in den Reden von Hitler auf.

---

<sup>64</sup> Op. cit., S. 56-58

<sup>65</sup> Die Kraftwagen-Dichte pro 100 Einwohner betrug nur etwa ein Viertel der von Frankreich oder England. Im Jahre 1932 entfielen auf 100 Einwohner 1 Kraftwagen im Deutschen Reich, 3 Kraftwagen in Großbritannien und 4 Kraftwagen in Frankreich, siehe Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1933, S. 84\*. Die Förderung der Kraftfahrzeugindustrie steht in der Begründung für das Gesetz zur Errichtung eines Unternehmens Reichsautobahn vom 27.6.1933, in: Die Autobahn, Heft 7, 1933, S. 2. Später wurde von *Schönleben*, dem Abteilungsleiter für die Reichsautobahnen beim Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen (im folgenden Generalinspekteur) der Zusammenhang so dargestellt: „Diese abnorme Rückständigkeit der deutschen Verkehrswirtschaft ist in erster Linie zu werten als eine Gefahr für das deutsche Wirtschaftsleben. Es gilt nicht nur, die unterdrückte Entwicklung schnellstens aufzuholen – denn der Siegeslauf des Motors ist nicht mehr aufzuhalten – sondern auch das neue Verkehrsmittel zur höchsten Leistungsfähigkeit zu steigern, indem ihm die entsprechenden Verkehrswege zur Verfügung gestellt werden.“ In: Die Strasse, August 1934, S. 8

<sup>66</sup> Siehe seine Besprechung mit führenden Industriellen am 29. Mai 1933, AdR1, S. 511, S. 513. Ferner brachte er das wirtschaftspolitisch für die damalige Zeit sehr modern anmutende Argument vor, über Multiplikatoreffekte der Wirtschaft Impulse zu verleihen. Interessant, weil die Fixierung auf Krieg von Anbeginn an dokumentierend ist, dass Hitler bei dieser Besprechung bereits Angriffe mit Fliegerbomben auf die Autobahn antizipierte und eine Armierung des Betons empfahl, a.a.O.,

S. 511 (vergl. auch S. 464). Und siehe Besprechung des Reichskanzlers mit Verkehrsexperten zur Frage des Autobahnbaus am 18. Mai 1933, a.a.O., S. 464.

<sup>67</sup> Woerner schätzt die Fahrtzeit von München ins Skigebiet Reit im Winkl auf 1,5 Stunden mit dem PKW auf der Autobahn gegenüber 5 Stunden mit der Bahn, siehe Anton Woerner: Die Reichautobahn München – Salzburg, in: Die Autobahn, Heft 9, 1933, S. 10-12

Die Förderung der Kraftfahrzeugindustrie ist auch im Hinblick auf die Autokonjunktur zu Beginn des Jahres 1933 zu beurteilen. Im Deutschen Reich waren 497 Tsd. PKW und 157 Tsd. LKW zum Stichtag 1.7.1932 zugelassen – im Vergleich zum Ausland ein niedriger Stand der Motorisierung, insbesondere zur USA, wo 25 Mio. Fahrzeuge gezählt wurden. Die PKW-Produktion im Deutschen Reich erreichte von 108 Tsd. im Jahre 1928 ihren Tiefstand mit 43 Tsd. im Jahre 1932 und stieg dann auf 92 Tsd. und 147 Tsd. in den Jahren 1933 und 1934 wieder an. Analog stiegen die Zulassungszahlen für PKW vom Tiefpunkt 41 Tsd. im Jahre 1932 über 131 Tsd. 1933 auf 180 Tsd. im Jahre 1934.<sup>68</sup> Nach der Analyse von Henning<sup>69</sup> zogen jedoch bereits ab Oktober 1932 die monatlichen Zulassungszahlen stark an, deren Zuwachs er mit dem Vertrauen in die staatliche Wirtschaftspolitik begründet, das sich mit dem Abschluss der Lausanner Konferenz im Juni 1932 zu bilden begann und mit dem Ende August 1932 verkündeten Papen-Programm verstärkt wurde. Das Wachstum der PKW-Zulassungen wurde durch den Impuls verstärkt, den die Steuerbefreiung für Neuwagenkäufe ab März 1933 auslöste. Die Automobilwirtschaft und ihre Zulieferer meldeten ab März 1933 eine hohe Kapazitätsauslastung und Neueinstellungen. Die hier vorgebrachten Überlegungen zur kurzfristigen Förderung der Automobilwirtschaft bedeuten für den Autobahnbau, dass dieser eher im Bereich der Wirtschaftspsychologie anzusiedeln und insofern als Einfluß auf die Autokonjunktur kurzfristig nur gering zu gewichten ist. In den Besprechungen in der Reichskanzlei ging Hitler jedoch über die aktuelle Autokonjunktur hinaus und formulierte als langfristige Zielsetzung einen Bestand von 3 bis 5 Mio. Fahrzeugen, den er mit dem Autobahnbau zu erreichen hoffte.<sup>70</sup>

Die Förderung der Autokonjunktur lässt sich in den Kontext der verkehrspolitischen Debatten der Jahre 1930 bis 1932 stellen. Als eine Schlußfolgerung aus der Analyse der oben genannten Zeitschriften der Jahrgänge 1930 bis 1932 ergibt sich, dass immer wieder auf die große konjunkturpolitische Bedeutung der Automobilwirtschaft hingewiesen wurde.<sup>71</sup> Dieses besonders im Hinblick auch auf die Erfahrungen, die mit der wesentlich weiter entwickelten Automobilwirtschaft in den Vereinigten Staaten gemacht wurden<sup>72</sup>, wo auch die Grundstoff- und Zulieferindustrien einen gro-

---

<sup>68</sup>Siehe Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1933, S. 84\*, sowie a.a.O., 1936, S. 161, S. 187.

<sup>69</sup>H. Henning: Kraftfahrzeugindustrie und Autobahnbau in der Wirtschaftspolitik der Nationalsozialisten 1933 bis 1936, in: Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, vol. 65, 1978, S. 217-242, siehe auch P. Krüger: Zu Hitlers ‚nationalsozialistischen Wirtschaftskenntnissen‘, in: Geschichte und Gesellschaft, Bd. 6, 1980, S. 263-282

<sup>70</sup> Siehe Besprechung des Reichskanzlers mit Verkehrsexperten zur Frage des Autobahnbaus am 18. Mai 1933, AdR1, S. 464 und siehe seine Besprechung mit führenden Industriellen am 29. Mai 1933, a.a.O., S. 511, S. 513.

<sup>71</sup> siehe z.B. auch August Müller: Das Auto als Konjunkturhebel, General-Anzeiger, Frankfurt a.M., 11.7.1930, zitiert nach dem Hafraba-Mitteilungsblatt, 1930, Heft 8, S. 19. Siehe auch; Reichsverband der Automobilindustrie (Hrsg.): Tatsachen und Zahlen aus der Kraftfahrzeugindustrie, Berlin 1931

<sup>72</sup> In der ADAC-Motorwelt wurde im Jahre 1930 14 mal über die USA berichtet, z.B. über die weite Verbreitung von PKWs in den USA in Heft 1, S. 22-24. Die Automobilwirtschaft in den USA, in: Wirtschaftsdienst, 16. Jahrgang 1931, S. 1079-1081. E. Neumann: Straßenverkehr und Straßenwesen in Amerika, in: Mitteilungsblatt, Heft 1, 1931, S. 4f. Ebenfalls die Zeitschrift Verkehrstechnik bereichtet umfangreich über die USA. Siehe auch die Ergebnisse einer Stu-

ßen Anteil an der Beschäftigung der Automobilwirtschaft auf sich vereinten. Dieses Argument wurde übertragen auf Deutschland und gefordert, die Automobilindustrie stärker zu fördern. In der Presse zu verkehrspolitischen Fragen in den Jahren 1930 bis 1932 sind zahlreiche Artikel erschienen, vor allen Dingen in der wöchentlich erscheinenden ADAC-Motorwelt, welche über die hohe Steuerbelastung des Autofahrers klagten und eine Erdrosselung der Automobilwirtschaft heraufbeschworen, die zur Abschwächung der Konjunktur beitrüge. In der Zeitschrift Auto und Wirtschaft wird berichtet, dass die Reichsabgaben der Kraftverkehrswirtschaft von 275 Millionen RM im Jahre 1929 auf 466 Millionen RM 1931 gestiegen seien.<sup>73</sup> Wenn bei Henning<sup>74</sup> gefragt wird, wieso Hitler, der als volkswirtschaftlicher Laie einzustufen sei, die Förderung der Automobilwirtschaft als Konjunkturhebel einsetze, dann ist auf den genannten Diskurs in der Verkehrspolitik zu verweisen. Die im April 1933 verkündete Steuerbefreiung für den Neuwagenkauf, rückwirkend ab März 1933, ist auch vor dem Hintergrund der aktuellen Debatten zu bewerten.

Die Motorisierungspolitik im NS-Staat ist auch im Kontext der Diskussion um Massenproduktion und Rationalisierung in Deutschland der 20er Jahre zu bewerten.<sup>75</sup> Zwar war die deutsche Automobilindustrie gegenüber den USA in der Produktionstechnik rückständig, woran sich eine Diskussion um den Bedarf an einem „Volkswagen“ entzündete. Dennoch gab es eine breite Bewegung zur Umsetzung der „Fliessproduktion“. Das Konzept des Fordismus, der Massenproduktion und Massenwohlstand verknüpfte,<sup>76</sup> war weithin bekannt, wie die hohe Zahl der Auflagen von Henry Fords populärer Autobiographie „Mein Leben und Werk“ anzeigt, die 1923 auf deutsch erschien und im Jahre 1940 in der 33-ten Auflage. Von Ford übernahm Hitler die Konzepte der industriellen Massenproduktion und der Volksmotorisierung und gründete im Jahre 1938 das Volkswagenwerk gegen den Widerstand der deutschen Autoindustrie.<sup>77</sup> Im gleichen Jahre zeichnete er Henry Ford mit dem Großkreuz des Deutschen Adlerordens aus. Zusätzlich verband die Ideologie des Antisemitismus Hitler mit Ford. Als Fords Pamphlet über die angebliche Gefahr des „internationalen Juden-

---

dienreise der Studienkommission des Deutschen Industrie- und Handelstages und der Berliner Industrie- und Handelskammer, in: *W. Feilchenfeld*: Kraftverkehrswirtschaft und Kraftfahrzeugsteuern und Landesstrassenfragen in den USA, Berlin 1929, siehe hierzu den Bericht von Dr. *Krebs*: Kraftverkehrswirtschaft in Amerika, in: Mitteilungsblatt, Heft 2, 1930, S. 3-6. *Zeller, T.*: Straße, Bahn, Panorama – Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland 1930 bis 1990, Diss. München, Campus Verlag, Frankfurt 2002, S. 71 spricht von einer Welle von Amerika-Erfahrungen im Deutschland der zwanziger Jahre. Zum „Vorbild“ Amerika für die deutsche Autoindustrie siehe auch *Heidrun Edelmann*: Vom Luxusgut zum Gebrauchsgegenstand, Frankfurt 1989, S. 69-79.

<sup>73</sup> Dr. H. Kruse: Die Notlage der Kraftverkehrswirtschaft, in: Auto und Wirtschaft, Nr. 1/Berlin 1932, S. 1

<sup>74</sup> *Henning*, a.a.O., S. 221

<sup>75</sup> *Reiner Flik*: Von Ford lernen? Automobilbau und Motorisierung in Deutschland bis 1933, Köln 2001, ferner: *Richard Vahrenkamp*: Taylorismus und Massenproduktion – Geschichtliche Entwicklung und konzeptionelle Probleme, Primärbericht der Abteilung für Angewandte Systemanalyse, Kernforschungszentrum Karlsruhe, 1981

<sup>76</sup> *Kurt Becker, Frank*: Autobahnen, Auto-Mobilität. Die USA; Italien und Deutschland im Vergleich, in: Politische Kulturgeschichte der Zwischenkriegszeit 1918-1939, Göttingen 2005 (Geschichte und Gesellschaft Sonderheft 21), S. 23-59.

<sup>77</sup> *Hans Mommsen und M. Grieger*: Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich, Düsseldorf 1996, sowie: *Wolfgang König*: Volkswagen, Volksempfänger und Volksgemeinschaft, Paderborn 2004

tums“ im Jahre 1921 auf deutsch in Leipzig erschien, konnte es Hitler in seiner Schrift „Mein Kampf“ verarbeiten.<sup>78</sup> Diese persönliche Nähe Hitlers zu einem Automobilunternehmer findet sich gleichfalls beim Daimler-Benz Vorstand Jakob Werlin, den Hitler zu seinem automobilpolitischen Berater machte und mit dem er den Festakt zur Fertigstellung der ersten 1000km Autobahn am 27.9.1936 in Breslau feierte. In seiner Rede zur Grundsteinlegung des VW-Werkes am 26. Mai 1938 nannte Hitler neben Porsche auch explizit Werlin als wichtigen Promotor des VW-Projektes.<sup>79</sup>

Interessanter Weise unterblieb aber wegen der auf Blut und Boden fixierten, ideologischen Agrapolitik von Darré<sup>80</sup> eine Förderung des Absatzes der Traktoren- und der Landmaschinenindustrie, mit der zwei Ziele zugleich hätten erreicht werden können:

- mehr Beschäftigung in der Landmaschinenindustrie,
- mehr Produktion von Agraerzeugnissen, die angesichts der Unterversorgung dringend benötigt wurden.

Die Förderung der Motorisierung in der NS-Zeit bis 1939 stand zwar stets im Konflikt um die knappen Ressourcen für die Aufrüstung, war aber nicht bloß eine Leerformel, sondern wurde mit verschiedenen Instrumenten umgesetzt. Nicht nur die Steuerbefreiung 1933 beim Kauf eines Automobils und der Autobahnbau, ebenfalls die Wanderausstellung „Die Strasse“ trugen zu einem automobilefreundlichen Klima bei wie auch die Arbeit des Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps.<sup>81</sup>

Unter dem Vorzeichen des Motorsports wurden vielfach große Events inszeniert, wie die 2000km Fahrt im Juli 1933 und die Sternfahrt nach Tannenberg und Königsberg Ende August 1933, die Goebbels als „Ostland Treuefahrt“ anlässlich des 19. Jahrestages der Tannenbergschlacht ausgelobt hatte. An der Sternfahrt nahmen 1045 Automobile und 483 Motorräder von den NS-Formationen und den Automobilclubs aus ganz Deutschland teil.<sup>82</sup> Die Förderung des Auto-Rennsports wurde von Reuß aufgearbeitet.<sup>83</sup> Die vielfach am Volkswagenprojekt vorgebrachte Kritik, es hätte nur

---

<sup>78</sup> Baldwin, Neil: Henry Ford and the Jews, New York 2001, Kapitel 12. Hans Mommsen und M. Grieger: Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich, Düsseldorf 1996. In der 33-ten Auflage von Henry Fords Autobiographie ist Henry Ford abgebildet, als er das Großkreuz des Deutschen Adlerordens entgegennimmt. Zur Rolle der deutschen und amerikanischen Fordwerke in der Heeresmotorisierung 1938 siehe den offiziellen Report der Ford Motor Company „Research Findings about Ford-Werke under the Nazi Regime“, S.26-28, von 2001 in www.Media.Ford.com.

<sup>79</sup> Hans Pohl, Stephanie Habeth und Beate Brüninghaus: Die Daimler-Benz AG in den Jahren 1933 bis 1945. Eine Dokumentation, Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, Beiheft 47, Stuttgart 1986, sowie Kasseler Post vom 28.9.1936, UBK, Völkischer Beobachter vom 27. 5. 1938, in: Pohl u.a., op. cit., Dokument 21

<sup>80</sup> Siehe Grundmann, F.: Agrapolitik im Dritten Reich, Hamburg 1979, G. Fahle: Nazis und Bauern, Köln 1986, G. Corni: Hitler and the Peasants, New York 1990.

<sup>81</sup> Dorothee Hochstetter, Motorisierung und Volksgemeinschaft, München 2005

<sup>82</sup> Frankfurter Nachrichten 23.7.1933 und 26.8.1933, Institut für Stadtgeschichte, Frankfurt. Zur Ostland Treuefahrt siehe meinen Beitrag: Die Zentrallage Kassels - Verkehrspolitik und Autobahnbau in Nordhessen 1920 bis 2000, in: H. Ptak: Betriebswirtschaftlicher Wandel in Deutschland, Hamburg 2006, auch als Working Paper in the History of Mobility 10/2006 auf meiner Internet Ressource www.vahrenkamp.org.

<sup>83</sup> Eberhard Reuß: Hitlers Rennschlachten, Berlin 2006

unerfüllte Hoffnungen auf eine Automobilzukunft geweckt, verkennt die Dimension der Förderung der Motorisierung. Wenn man exemplarisch die Entwicklung der Kraftfahrzeugbestandes der Stadt Frankfurt a.M. heranzieht, wird die Intensität der Motorisierungspolitik erkennbar.

Jahr	Personen-kraftwagen und Busse	Personen-kraftwagen und Busse je 10.000 Einwohner	Krafträder	Kraftfahrzeuge insgesamt	1 Kraftfahrzeug entfällt auf je ... Einwohner
1927	4278	90,2	3655	9484	50
1932	7912	148,0	6411	16705	32
1938	18542	334,4	11226	34658	16
Steigerung 1932-1938 in Prozent	134,4		75,1	107,5	
Steigerung 1927-1932 in Prozent	84,9		75,4	76,1	

Tabelle 1: Motorisierung in der Stadt Frankfurt a.M. 1927 bis 1938

Die Daten der Tabelle 1 zeigen das Wachstum des PKW-Bestandes und der gemeldeten Krafträder an.<sup>84</sup> In beiden Vergleichsperioden 1927 bis 1932 und 1932 bis 1938 lag das Wachstum des PKW-Bestandes deutlich über dem der Krafträder. In der zweiten Periode beschleunigte es sich sogar von 84,9% auf 134,4% beim PKW-Bestand, was den Erfolg der Motorisierungspolitik anzeigt, wenngleich die Kfz-Dichte nicht an die von Frankreich oder England heranreichte. Bemerkenswert ist die Wachstumsrate von PKWs gegenüber der von Krafträdern, was den starken Wunsch nach einem Automobil ausdrückt. Ebenfalls die steigende Zahl der Führerscheinprüfungen weist auf die Umsetzung der Motorisierungspolitik hin. In der Führerscheinklasse 3 stiegen die abgelegten Prüfungen von 339 Tsd. im Jahre 1935 auf 377 Tsd. im Jahre 1938.<sup>85</sup>

Ein Aspekt der Motorisierung ist die Entwicklung des LKW-Verkehrs zur Güterbeförderung als Alternative und Ergänzung zur Reichsbahn. Auf dieses Ziel hat Todt immer wieder hingewiesen. Er hob hervor, dass 38.000 Gemeinden keinen Bahnanschluß hätten.<sup>86</sup> Jedoch konnten Todts LKW-Pläne nicht in Erfüllung gehen, die am Widerstand von Dorpmüller, dem Reichsbahnpräsidenten, scheiterten (siehe unten).

## 2.4 Die militärpolitischen Zielsetzungen

Mit der allgemeinen Förderung der Motorisierung war auch die militärpolitische Zielsetzung verknüpft, die Armee mit einer ausreichenden Zahl von PKWs und LKWs für den Kriegsfall ausstatten zu können. Insofern ist der von Lärmer vorgebrachten Argumentationskette zuzustimmen, dass eine Heeresmotorisierung nur auf der Basis einer leistungsfähigen Kraftfahrzeugindustrie möglich

<sup>84</sup> Quellen: Statistische Jahrbücher für das Deutsche Reich, 1928 bis 1938

<sup>85</sup> Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1937, S. 203 und 1939/40, S. 237

wird.<sup>87</sup> Die Zielsetzung der Heeresmotorisierung steht im Kontext der Rüstungspolitik in ganz Europa im Zeitraum 1920 bis 1940, das Heer zu motorisieren. Da der Stand der Heeresmotorisierung noch niedrig war, wurde die private Motorisierung vom Militär unter dem Aspekt der Requirierung betrachtet.<sup>88</sup> Tatsächlich wurden zur Vorbereitung des Frankreichfeldzuges 16 Tsd. LKW aus der deutschen Wirtschaft im Jahre 1940 entnommen und dem Militär zur Verfügung gestellt.<sup>89</sup>

Zahlreiche Ausführungen Hitlers in der Reichskanzlei weisen das Ziel der Requerierung auf.<sup>90</sup> Mit dem Autobahnbau verband Hitler in seiner Besprechung mit führenden Industriellen am 29. Mai 1933 die Vorstellung eines „Volkswagens“, der die Nachteile einer heterogenen Fahrzeugflotte für die Mobilmachung wettmachen sollte: Im Falle einer Mobilmachung sollten die Soldaten mit einer Art von standardisiertem Volkswagen über die Autobahn zu ihren Einsatzgebieten gelangen können. Um diese Idee durchzusetzen, sollte die Reichsbahn das gesamte Verkehrswesen als ein zentrales Verkehrsunternehmen einheitlich leiten. Sie sollte die „Volkswagen“ in großen Serien bei der Industrie bestellen, im Besitz der Autobahnen sein und durch Mautgebühren den Wettbewerb Straße–Schiene in einer Weise regeln, dass der von Hitler als unvermeidlich angesehene Übergang vom Schienen- zum Strassenverkehr geplant vor sich gehen konnte, ohne die Leistungsfähigkeit der Reichsbahn als Unternehmen zu beeinträchtigen.<sup>91</sup> Die hier entwickelte Idee des zentralisierten Großunternehmens der Verkehrswirtschaft tauchte erstmals in der Debatte über den Wettbewerb Straße–Schiene auf und wurde von der Reichsbahn seit dem Jahre 1930 immer wieder vorgebracht (siehe unten).

Der militärische Nutzen der Autobahnen für die Kriegsführung von Hitler ist aber vielfach angezweifelt worden.<sup>92</sup> Zwar maß Göring in einer Rede vor dem Reichsverteidigungsamt am 18.11.1938 dem Autobahnnetzwerk das Potential zu, kurzfristig Truppen verschieben zu können.<sup>93</sup> Tatsächlich wurden Bewegungen von Material und Truppen aber vornehmlich mit der Eisenbahn vorgenom-

---

<sup>86</sup> *Fritz Todt*: Reichsautobahnen in der Wirtschaft, Frankfurter Volksblatt, 27.2.1936, AHR, sowie derselbe: Reichsautobahn und Motorisierung, in: *Die Strasse*, Heft 4, 1937, S. 89-91

<sup>87</sup> *Lärmer*, a.a.O., S. 110.

<sup>88</sup> *Henning*, a.a.O., S. 232, *Karl-Heinz Ludwig*: Technik und Ingenieure in Dritten Reich, Königstein 1974, S. 323ff

<sup>89</sup> *Hans-Adolf Jacobsen*: Der Fall Gelb, Wiesbaden 1957, S. 195. Jacobsen geht in Abschnitt 22 ausführlich auf die technische Anfälligkeit von motorisierten Verbänden nach den Erfahrungen des Polenfeldzugs ein und beschreibt die Probleme der Typenbeschränkung der LKWs, der Ersatzteilbevorratung und der notwendigen frontnahen Reparaturkapazität.

<sup>90</sup> Zur Requirierung siehe die Besprechung des Reichskanzlers mit Verkehrsexperten zur Frage des Autobahnbaus am 18. Mai 1933, AdR1, S. 464, und: Vermerk des Oberregierungsrats *Willuhn* über einen Vortrag des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahngesellschaft zur Frage des Wettbewerbs zwischen Reichsbahn und Kraftverkehr am 16. März 1933, a.a.O., S. 229.

<sup>91</sup> Siehe Besprechung des Reichskanzlers mit führenden Industriellen am 29. Mai 1933, AdR1, S. 511f.

<sup>92</sup> Von der militärischen Führung wurde die Eignung der Autobahn zur Truppenbewegung kontrovers beurteilt, siehe *Henning*, a.a.O., S. 233, *Karl Lärmer*: Autobahnbau in Deutschland 1933 bis 1945, Berlin 1975, S. 114, S. 138, *Shand*, a.a.O., *Ludwig*, a.a.O., S. 313f

<sup>93</sup> *Timothy W. Mason*: Arbeiterklasse und Volksgemeinschaft, Gütersloh 1975, Dokument 152, S. 911

men. Die Zahl der Fälle, dass Truppenbewegungen auf der Autobahn dokumentiert sind, ist gering. Im Jahre 1938 rollten die Panzer über die Autobahn beim Einmarsch nach Österreich.<sup>94</sup> Und im Jahre 1940 sind nach dem Frankreichfeldzug Panzerbewegungen auf der Asbachtalbrücke bei Bad Hersfeld dokumentiert.<sup>95</sup> Ironischerweise diente die Autobahn in militärischen Auseinandersetzungen anderen Zwecken: Im Jahre 1945 erleichterte sie den Vormarsch der westalliierten Truppen vom Rheinland zur Elbe<sup>96</sup> und diente als Transportweg für die Flucht von Zivilisten aus Berlin vor den vorrückenden Truppen der Sowjet Union.<sup>97</sup> Schließlich hat die seit 1940 zur Verfügung stehende Autobahn Hannover-Berlin entscheidend dazu beigetragen, dass die Truppen der Westalliierten in Berlin ihre Stellung im Kalten Krieg halten konnten.

## 2.5 Der visionäre Charakter des Autobahnprojekts

Ein Faktor, welcher das Autobahnprojekt maßgeblich beeinflusste, aber sich einer formalen Zieldiskussion zunächst zu entziehen scheint, stellt der Größenwahn von Hitler dar. Zwar hat Hitler mit verblüffender Präzision die Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf Autobahnnetze und Flugverkehrsnetze vorausgesagt und in Analogie zu dem zwischen 1908 und 1927 in einer Auflage von 15 Mio. Stück gebauten Modell T von Henry Ford den von der deutschen Industrie nicht bedienten Bedarf an einem standardisierten Einstiegsmodell für die Massenmotorisierung in Deutschland, dem Volkswagen, erkannt. Stellt man aber die deutsche Verkehrspolitik in einen internationalen Vergleich, so ist zu fragen, wieso ausgerechnet in dem schwach motorisierten Deutschland Autobahnen gebaut werden sollten und nicht in England oder den USA, die eine 15 mal höhere Motorisierung pro Kopf der Bevölkerung aufwiesen als Deutschland. Offenbar hat selbst in den USA dafür zunächst kein Bedarf bestanden. Stattdessen wurden in den 20er Jahren mehrspurige Ausfallstrassen aus den großen Städten San Francisco, Chicago, Detroit und New York gebaut.<sup>98</sup> Dafür, dass dennoch Autobahnen gebaut wurden, liefert Schivelbusch eine besondere Erklärung: Das Autobahnprojekt trat mit der geringen Motorisierung in Deutschland in eine besondere psychologische Wechselwirkung, indem es die, mit der Ankündigung des „Volkswagens“ durchaus verstärkten,

---

<sup>94</sup> Siehe Guderian: Mit der Panzerwaffe auf den Straßen des Sieges, in: Die Straße, Heft 23/24, 1940, S. 594: Guderian hebt die auf den Reichsautobahnen erzielbaren hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten bei „voller Schonung von Mann und Gerät“ hervor: „Welche Freude, innerhalb des alten Reichsgebietes zu marschieren!“

<sup>95</sup> Susanne Hohmann: Pfaffenwald - Sterbe- und Geburtenlager 1942-1945, Nationalsozialismus in Nordhessen Bd. 2, Kassel 1983, S. 37

<sup>96</sup> Siehe z.B. den Tagebucheintrag am 29. März 1945 der US Division Artillery, 6th Armored Division im Internet unter <http://members.aol.com/super6th/divarty/SignificantDates.htm>

<sup>97</sup> Siehe z.B. Erich Kästners Flucht aus Berlin, in: E. Kästner: Notabene 45, Zürich 1961

<sup>98</sup> Siehe Mark Foster: From streetcar to Superhighways: American City Planners and Urban Transit 1900-1940, Philadelphia 1981. In seinem Reisebericht über die USA berichtet Neumann von 8-spurigen Ausfallstraßen in San Francisco und von Parkways in Chicago und Detroit, in: Mitteilungsblatt, Heft 1, 1931, S. 4. Siehe auch: Die neue Automobilhochstrasse zu Neuyork, in: ADAC-Motorwelt, 1930, Heft 43/44, S. 4-5 und Vilbig: Bericht über den VI. Internationalen Straßenkongress in Washington, ADAC-Motorwelt, 1931, Heft 1, S. 22 (Chicago und Detroit)

Wunschphantasien der Motorisierung auf sich zog, die ein dichter, kolonnenartiger Autoverkehr gar nicht hätte auslösen können.<sup>99</sup>

### 3 Der Nahverkehr im Autobahnnetzwerk

Die Frage der Ausfallstrassen aus den großen Städten knüpft an das Verhältnis Nahverkehr und Fernverkehr an. Bisher ist in der Forschung zum NS-Autobahnbau noch kaum beachtet worden, wie der Autobahnbau dem Bedarf an leistungsfähigen Nahverkehrsrelationen für den Kraftverkehr entsprochen hatte, ohne als Ziel explizit genannt worden zu sein. Das Thema Nahverkehr hatte bereits der HAFRABA-Verein angesprochen, als er nicht nur länderübergreifend und reichsweit das Autobahnprojekt propagierte, sondern auch in der sogenannten „kleinen HAFRABA“ des Bereichs Frankfurt-Mannheim eher die Aspekte des lokalen Verkehrs berücksichtigt hatte. Im Nahverkehr bestand nämlich wegen des relativ hohen Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen Überlastung der Landstrassen ein dringlicherer Bedarf an Schnellstrassen zur Verbindung von Nachbarstädten als im Fernverkehr (vergl. Abschnitt2).

Zwar spielte der Bedarf an Nahverkehrsverbindungen in der Diskussion um das Autobahnnetz ab 1933 keine Rolle, da es um das ganze Reich umfassende Fernverbindungen ging,<sup>100</sup> die von der Propaganda als ein Riesenwerk vermittelt wurden, mit Berlin als dem Zentrum. Daher wurde das Autobahnnetz ausschließlich als ein Fernverkehrsnetz gesehen. Allerdings hat die GEZUVOR in einer nachträglichen Interpretation ihrer Arbeit aus dem Jahre 1937 auf das Ziel der Siedlungsdezentralisierung hingewiesen, die mit dem Autobahnbau verbunden sei. Die Autobahnen sollten „einen Ausgleich schaffen gegenüber der städtebaulichen Vorherrschaft der Eisenbahnzentralanlagen, der Hauptbahnhöfe und der Hauptgüterbahnhöfe“<sup>101</sup> – eine deutliche Spurze gegen die Reichsbahn, was die Spannungen zwischen beiden Verkehrssystemen aufzeigt (siehe unten). Das Argument der Siedlungsdezentralisierung ist allerdings zurückzuweisen, da hierzu weniger die stadtfernen Autobahnen als vielmehr mehrspurige Ausfallstrassen aus den Städten, wie sie bereits in den 20er Jahren in den USA zu beobachten gewesen waren, relevant sind. Am Beispiel des Berliner Autobahnringes lässt sich aufweisen, dass – abgesehen von der Westzufahrt über die AVUS – der Berliner Ring von

---

<sup>99</sup> Schivelbusch, op. cit. 2005, S. 158

<sup>100</sup> In der amtlichen Begründung für das Gesetz über die Errichtung einer Gesellschaft Reichsautobahnen wird als Aufgabe der Autobahn genannt, den Verkehr über „weite Strecken auf(zu)nehmen“, siehe Die Autobahn, Heft 7, 1933, S. 2.

<sup>101</sup> Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen (Hersg.): Die Planungsarbeiten für die Reichsautobahnen – Zweieinhalb Jahre GEZUVOR, Berlin 1937, S. 128. Die bereits mit der Eisenbahn verbundene Siedlungsdezentralisierung diskutiert Ralph Roth: Das Jahrhundert der Eisenbahn, 2005, Ostfildern, S. 219ff

der Innenstadt Berlins aus nur über schmale Landstrassen (übrigens bis 1995) erreichbar war, da keine Ausfallstrassen gebaut worden sind.<sup>102</sup>

Im Autobahnbau ab 1933 wurden als erste Baumaßnahmen benachbarte Städte verbunden.<sup>103</sup> Frankfurt mit Darmstadt, Mannheim mit Heidelberg - mit sogar innenstadtnahen Zufahrten - Leipzig mit Halle, Kassel mit Göttingen sowie Köln mit Düsseldorf. Die Abbildung 4 zeigt die Zufahrt der Autobahn ins Stadtzentrum von Mannheim.<sup>104</sup>



Abbildung 4: Autobahnzufahrt in die City von Mannheim<sup>105</sup>

Ferner wurde die Chiemsee-Autobahn gebaut, die Naherholungsziele für München erreichbar gestaltete, wenngleich diese Autobahn offiziell, die Fernverbindung betonend, als die Strecke „München-Salzburg“ bezeichnet wurde.<sup>106</sup> Die folgende Tabelle 1 gibt ausgewählte Termine der Autobahneröffnungen für die Teilstücke an.<sup>107</sup>

<sup>102</sup> Siehe die Reportage „Vom Potsdamer Platz zur Reichsautobahn Berlin-Stettin“, in: Die Autobahn, 1936, S. 168f

<sup>103</sup> Dies zeigt die Karte der im Januar 1935 im Bau befindlichen Autobahnteilstücke, siehe Die Strasse, Heft 4, 1935, S. 104, siehe auch *K. Schefold und A. Neher* (Hrsg.): Autobahnen in Deutschland, Bonn 1985, 2. Auflage, S. 12. Der Baufortschritt wurde auch dokumentiert von *D. Schwell und W. Jäger*: Verkehrs freigaben von Autobahnen in den Jahren 1933 bis 1945, in: Strasse und Autobahn, 2000, Heft 8, S. 468-484.

<sup>104</sup> Die Stadt Mannheim warb mit dem Slogan „Mit der Autobahn in die Stadtmitte“, siehe Die Strasse, Heft 15, 1937, S. 452. Vergleichbare Autobahnanschlüsse sind sonst nur in Berlin, Hamburg und München zu beobachten gewesen.

<sup>105</sup> Aus: Mannheim – Das Wirtschaftszentrum am Oberrhein, in: Die Strasse, Anlage, S. 33, Teilband 1, 1935

<sup>106</sup> Siehe zur Chiemsee-Autobahn mein Working Paper on History of Mobility No. 6/2006: Die Chiemsee-Autobahn - Planungsgeschichte und Bau der Autobahn München – Salzburg 1933-1938 auf der Web-Seite [www.vahrenkamp.org](http://www.vahrenkamp.org) sowie meine Studie: Automobile tourism and political propaganda: constructing the Munich – Salzburg autobahn 1933 - 39, in: Journal of Transportation History, Bd. 27, 2006, Heft 2

<sup>107</sup> Verkehrs freigaben der Autobahnen 1935 und 1936

nach: Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1936, S. 198

<b>Strecke</b>	<b>Länge km</b>	<b>Zeitpunkt der Eröffnung</b>
Frankfurt a.M. - Darmstadt	22,0	19. Mai 1935
München - Holzkirchen	25,0	29. Juni 1935
Darmstadt - Mannheim (Heidelberg)	61,0	3. Oktober 1935
Holzkirchen - Weyarn	7,0	11. Januar 1936
Leipzig - Halle	26,5	25. April 1936
Köln - Düsseldorf	24,5	21. Mai 1936
Weyarn - Rosenheim	33,0	24. Mai 1936
Rosenheim - Siegsdorf	35,0	17. August 1936

Tabelle 2.5.1: Eröffnungen von Teilstrecken für den Nahverkehr

An dieser Tabelle ist interessant, wie rasch die Strecke München-Holzkirchen fertiggestellt wurde, wenn man sie mit der Strecke Frankfurt-Darmstadt vergleicht. Der Bau der erstgenannten Strecke wurde ein halbes Jahr später begonnen und wurde bloß einen Monat später fertiggestellt. Dies unterstreicht die hohe Bedeutung, welche dieser Strecke von Hitler, der sich mehrfach persönlich mit der Strecke auseinander setzte und deren Baustellen besuchte, und Todt beigemessen wurde.

Tatsächlich wurden mit dem Autobahnbau an vielen Stellen zunächst die Nahverkehrsrelationen unterstützt. Diese Unterstützung stellt aber kein durchgehendes Prinzip des NS-Autobahnbaus dar, wie anschließend gezeigt wird.

## 4 Die umstrittene Nutzung der Autobahn für den Güterverkehr

Die neue Technologie des Lastkraftwagens als Transportmittel setzte sich in den 1920er Jahren im zivilen Bereich durch, als die Lastkraftwagen-Fuhrunternehmer als Pioniere der Transportwirtschaft auf die neuen Marktchancen reagierten, welche der Lastkraftwagen bot.<sup>108</sup> Zumeist betrieben sie bloß einen einzigen Lastkraftwagen, den sie auf Ratenzahlung bei einem Lastkraftwagen-Hersteller erworben hatten.<sup>109</sup> Da der Lastkraftwagen-Verkehr noch nicht gesetzlich geregelt war und zudem Haftpflichtversicherungen noch nicht obligatorisch waren, wurden Fuhrunternehmer auch als Hassardeure angesehen, die "wilde Verkehre" durchführten. Sowohl aus der Sicht von Industrie- und

---

<sup>108</sup> Paul van Elsen: Die deutsche Landstraße, verkehrsgeographische Betrachtungen über ihre Entwicklung vom Postzeitalter bis zur Gegenwart, Düren 1929. Lothar Heder: Die Konkurrenzfähigkeit der Kraftwagen und Kraftwagenlinien gegen Eisenbahn und Kleinbahn, Berlin 1931.

Handelskammern als auch von Speditionsverbänden wurden Maßnahmen zur Fixierung von Mindeststandards an Qualität und Sicherheit und zur Stabilisierung des LKW-Fuhrgewerbes gefordert, das wegen der Kapitalschwäche seiner Mitglieder die konjunkturellen Fluktuationen der Transportnachfrage nicht intern abfedern konnte, sondern zu ruinöser Konkurrenz neigte.<sup>110</sup> Der sich aus der Struktur des LKW-Transportsektors ergebende objektive Bedarf an staatlichen Regulierungen war in ganz Europa um 1930 zu beobachten, zumal die Weltwirtschaftskrise die Tendenz zu ruinöser Konkurrenz verstärkte.<sup>111</sup>

Der in den 20iger Jahren heraufziehende Konflikt zwischen der Reichsbahn und dem Transportsystem Strasse, der in der Notverordnung von Reichskanzler Brüning zu den Überlandlinien vom 6.10.1931 vorläufig kulminierte, beschäftigte auch die neue Reichsregierung.<sup>112</sup> Hitler bestellte den Generaldirektor der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Julius Dorpmüller, zum Vortrag über den Wettbewerb zwischen Reichsbahn und Kraftverkehr am 16. März 1933 in die Reichskanzlei ein.<sup>113</sup> Dorpmüller vertrat die Argumente der Reichsbahn-Denkschrift<sup>114</sup>: So sei es volkswirtschaftlich sinnvoll, den Transport von Massengütern mit der Bahn durch Einnahmen aus dem Versand hochwertiger Güter zu subventionieren<sup>115</sup> und insofern den Preiswettbewerb mit freien LKW-Spediteuren, die vornehmlich hochwertige Güter transportieren, auszuschalten. Ferner sei die Reichsbahn durch die Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung zum Beförderungzwang und zur Gleichbehandlung verpflichtet und insofern gegenüber den freien LKW-Spediteuren benachteiligt, die sich lukrative Relationen heraussuchen könnten. Hitler nahm dann insoweit gegen Dorpmüller Stellung, als er meinte, die Reichsbahn müsse sich damit abfinden, dass der Frachtverkehr für hochwertige Güter sich immer mehr auf den LKW verlagere, da dieser einen vorteilhaften

---

<sup>109</sup> Nach einer Erhebung der IHK Berlin betrug im Jahre 1932 die durchschnittliche Anzahl der Lastkraftwagen pro Fuhrunternehmen im Kammerbezirk Groß-Berlin 1,46 Wagen, siehe Karl Mellerowicz: Autobahnen und Kraftverkehrswirtschaft, in: Die Autobahn, Heft 9, 1934, S. 368–373, hier S. 370.

<sup>110</sup> Deutscher Industrie- und Handelstag (DIHT), (Hg.): Eisenbahn und Kraftwagen, Denkschrift des DIHT, Berlin 1930, S. 41. Auch in den Vierteljahresberichten der IHK Köln wird vom „wildesten“ und vom „ungehemmten“ Wettbewerb der Fuhrunternehmer gesprochen, Westdeutsche Wirtschaftszeitung vom 5.7.1929, S. 408 und 11.1.1929, S. 34, Rheinisch-Westfälisches Wirtschaftsarchiv Köln. Jahresbericht des Vereins Hamburger Spediteure 1927, in: Speditions- und Schifffahrtszeitung 36 (1928), S. 346f.

<sup>111</sup> Brian Bayliss: European Transport, London 1965, S. 66. Siehe auch Volker Hentschel: Staat und Verkehr. Motive, Ziele und Mittel der Verkehrspolitik westlicher Industriestaaten seit 1880, in: Hans Pohl (Hg.): Die Einflüsse der Motorisierung (wie Anm. 1), S. 62f. Zur Regulierung des LKW-Verkehrs in den USA in den 1930er Jahren siehe Rose, Mark u.a.: The best transportation system in the world: railroads, trucks, airlines, and American public policy in the twentieth century, Columbus, Ohio, 2006. Abweichend von der Verkehrspolitik in Deutschland förderte in den USA die staatliche Regulierung den LKW-Verkehr, um regionale Eisenbahnmonopole zu brechen.

<sup>112</sup> Siehe mein Working Paper in History of Mobility No. 2/2003: Rivalry and Regulation - The German Cargo transport Policy 1920 – 2000, Paper presented at First International Conference on the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M), Thursday 6 – Sunday 9 November 2003, Eindhoven Technical University, The Netherlands in der Internet Ressource www.vahrenkamp.org

<sup>113</sup> Vermerk des Oberregierungsrats Willuhn über einen Vortrag des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahngesellschaft zur Frage des Wettbewerbs zwischen Reichsbahn und Kraftverkehr am 16. März 1933, a.a.O., S. 225-231. Die gesamten Aspekte der Schenker-Kontroverse können hier nicht dargestellt werden.

<sup>114</sup> Reichsbahn und Kraftwagenverkehr, herausgegeben von der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Berlin 1930

Haus-Zu-Haus-Verkehr ermögliche. Eine Förderung des LKW-Verkehrs sei auch deshalb wünschenswert, um dem Reich im Verteidigungsfalle genügend Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen und um den technischen Fortschritt im Motorenbau zu ermöglichen. Die Konsequenz daraus müsse sein, dass die Reichsbahn den LKW-Verkehr nicht verkümmern ließe. Hitler forderte zunächst, dass die Reichsbahn selbst den Frachtverkehr mit dem LKW als ein Monopol übernehmen solle<sup>116</sup> und folgte insofern der Idee des zentralisierten Großunternehmens der Verkehrswirtschaft, wie sie in der Denkschrift der Reichsbahn von 1930 vorgebracht worden war, wobei er jedoch stärker auf den reichsbahneigenen Betrieb mit LKWs abstelle, die unrentable Bahnlinien ersetzen sollten – eine Entwicklung, die als „Eigenmotorisierung“ bezeichnet wurde<sup>117</sup> und auch bei den Bahnen Englands und der USA zu beobachten gewesen war<sup>118</sup>.

Interessant ist die Frage, wieso der Schutz der Reichsbahn vor dem Wettbewerb mit dem LKW für Hitler so wichtig gewesen war, wo er doch den Wettbewerb eigentlich befürwortete. Ein Hinweis darauf, dass er eine technisch und finanziell gut ausgestattete Reichsbahn als ein Instrument der Logistik für die Kriegsführung in der Hand behalten wollte, ist seine Rede vor führenden Industriellen am 29. Mai 1933, wo er im Kontext einer Diskussion um eine Mobilisierung der Streitkräfte ausführte, wenn die Reichsbahn nicht geschützt werde, dann würde sie „für bestimmte andere Aufgaben leistungsunfähig, die nicht vom Kraftwagen übernommen werden können.“<sup>119</sup> Diese Ausführungen lassen sich so deuten, dass er den Zeitpunkt, zu dem ein engmaschiges Autobahnnetz verbunden mit einer Massenmotorisierung als Ersatzkapazität für den Eisenbahntransport zur Verfügung stände, später einschätzte als den Zeitpunkt des von ihm geplanten Kriegsbeginns. Den Eisenbahntransport, dessen Antrieb auf dem heimischen Energieträger Kohle basierte, in der Logistik durch den Kraftwagen zu ersetzen, war unter militärischen Gesichtspunkten auch insofern prekär, als die dafür erforderlichen Betriebsstoffe Gummi und Benzin in Deutschland äußerst knapp waren und in den Plänen von Hitler für Offensivbewegungen reserviert bleiben mußten<sup>120</sup>. Auch diese Überlegungen können auf Aufgaben der Reichsbahn hindeuten, die nach Hitler nicht vom Kraftwagen übernommen werden können. Unterstellt man, dass die Rolle der Reichsbahn für die Logistik im geplanten Krieg als höchst bedeutsam erkannt worden war, so fällt demgegenüber auf, dass bis

---

<sup>115</sup> A.a.O., S. 64

<sup>116</sup> Vermerk des Oberregierungsrats Willuhn über einen Vortrag des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahngesellschaft zur Frage des Wettbewerbs zwischen Reichsbahn und Kraftverkehr am 16. März 1933, AdR1, S. 229.

<sup>117</sup> Dorpmüller folgte der Aufforderung Hitlers und erließ einen Motorisierungsplan, nach dem bis 1934 die Zahl von 1863 LKWs bei der Automobilwirtschaft bestellt wurden. In der Öffentlichkeit wurde mit Plakaten „Auf Schiene und Strasse“ geworben, siehe Rudolf Meyer: Die Reichsbahn auf Schiene und Strasse!, in: Die Reichsbahn, 10. Jahrgang, 1934, Heft 25, S. 607-609

<sup>118</sup> Siehe den Bericht: Lastkraftwagen in den USA, in: Archiv für Eisenbahnwesen, Bd. 48, 1925, S. 424f und Karl Busemann: Schiene und Landstrasse, in: Mitteilungsblatt, Heft 11, 1932, S.4.

<sup>119</sup> AdR1, S. 511

<sup>120</sup> Henning, a.a.O. Zur Treibstoff-Frage siehe Edelmann, op.cit., S. 182

1939 die Ersatz- und Modernisierungsinvestitionen bei der Reichsbahn nahezu vollständig unterbleiben, wie die Untersuchung von Kopper ergeben hat.<sup>121</sup> Im Verkehrssektor gingen nahezu alle Investitionen in den Autobahn- und Straßenbau, so daß der Krieg mit einer unzureichend ausgerüsteten Eisenbahn begonnen wurde.. Hier wird die äußerste Widersprüchlichkeit der NS-Verkehrspolitik deutlich. Aber auch die Investitionen ins Autobahnnetz entzogen dem Aufrüstungsprogramm des Vierjahresplan die äußerst knappen Ressourcen an Stahl und Arbeitskräften.<sup>122</sup>

Mit dem im Jahre 1935 erlassenen Gesetz zum Güterfernverkehr wurde allerdings kein Monopol der Reichsbahn geschaffen, weil Hitler später die völlige Ausschaltung des Wettbewerbs befürchtete<sup>123</sup>. Vielmehr mußten die freien LKW-Spediteure eine Zulassung in der Zwangsorganisation „Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband“ beantragen, der im Einvernehmen mit der Reichsbahn Tarife für die Beförderung festlegte und vom Reichsverkehrsministerium genehmigen ließ. Die Aufsicht des Reichsverkehrsministeriums sollte eine Unterbietung der Tarife verhindern. Die Güterfernverkehrsunternehmer wurden von den elementaren unternehmerischen Funktionen der Rechnungsstellung und der Zahlungsabwicklung entbunden, die vom Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband übernommen wurden.<sup>124</sup> Damit war eine Umgehung des Tarifs wesentlich erschwert worden. Die Zusammenfassung der LKW-Unternehmer im Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband fügt sich ein in die Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik des NS-Staates, der in Kammern und mit Zulassungsverfahren die Gewerbefreiheit im Small-Business-Sektor stark eingeschränkt hat, zum Teil mit dem Ziel verbunden, politische Feinde auszugrenzen.<sup>125</sup>

---

<sup>121</sup> C. Kopper: Modernität oder Scheinmodernität nationalsozialistischer Herrschaft – Das Beispiel der Verkehrspolitik, in: Christian Jansen, Lutz Niethammer und Bernd Weisbrod (Ed.): Von der Aufgabe der Freiheit, Festschrift für Hans Mommsen, Berlin 1995, S. 408-411

<sup>122</sup> Berenice A. Carroll: Design for Total War: Arms and Economics in the Third Reich, The Hague 1968, S. 200

<sup>123</sup> F. Hartmansgruber: Einleitung zu Akten der Reichskanzlei, Regierung Hitler 1933-1945, herausgegeben von H.G. Hockerts, Band II: 1934/35, bearbeitet von F. Hartmansgruber, München 1999, S. LX, sowie Dokument 143: Besprechung im Reichsverkehrsministerium zum Entwurf des Gesetzes über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen am 16. April 1935, a.a.O., S. 531-535, sowie die amtliche Begründung des Verkehrsministers zum Gesetz, in: Die Strasse, Heft 15, 1935, S. 565.

<sup>124</sup> Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. Juni 1935, in: Reichsgesetzblatt, Teil I, 1935, S. 788-793, sowie Verordnung zur Durchführung, in: Reichsgesetzblatt, 1936, Teil I, S. 320-326. Zur Vorgeschichte dieses Gesetzes siehe Anmerkung 5 des Bearbeiters Minuth zum Dokument Nr. 64, in: AdR1, S. 320f. Bis zur Erlassung dieses Gesetzes blieb die Überlandverordnung von Brüning in Kraft. Zur weiteren Entwicklung der Einschränkung privater LKW-Verkehre bis 1945 siehe auch Franz. W. Seidler: Fritz Todt, Bublies Verlag, Beltheim-Schnellbach 2000 (Nachdruck der Ausgabe von 1986), S. 144-152. Seidler gibt dort (S.146) die Zahl von 8000 Spediteuren mit 12.000 LKWs an – eine Zahl, die mit der von Scholz (Die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes im gewerblichen Güterfernverkehr, in: Die Strasse, Heft 4, 1938, S. 106-108) übereinstimmt. Die Einschränkungen der LKW-Verkehre wurden in der Bundesrepublik Deutschland mit dem Güterkraftverkehrsgesetz von 1949 weitgehend fortgesetzt und erst im Jahre 1998 mit dem Tariffreibegesetz vollkommen aufgehoben, siehe R. Vahrenkamp: Logistik – Management und Strategien, München, 5. Auflage 2005, S. 255.

<sup>125</sup> Herbst, Ludolf: Der Totale Krieg und die Ordnung der Wirtschaft, Stuttgart 1985, S. 153-160. Heinrich Winkler: Der entbehrlche Stand – Zur Mittelstandspolitik des „Dritten Reiches“, in: Derselbe: Liberalismus und Antiliberalismus: Studien zur politischen Sozialgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts, Göttingen, 1979, S. 110-144. Zur Benachteiligung der Fahrlehrer siehe Dorothee Hochstetter, Motorisierung und Volksgemeinschaft, München 2005, S. 355-372. Zu den Reisebüros siehe Wolfgang König: Nazi Visions of Mass Tourism, in: Laurent Tissot (Hersg.): Development of a

Obwohl Dorpmüller mit der schwachen Position des gewerblichen Güterfernverkehrs eigentlich hätte zufrieden sein können, setzte er den Kampf gegen den LKW fort, als er im Jahre 1937 Verkehrsminister wurde und die Reichsbahn als Staatsbetrieb in sein Ministerium wieder eingegliedert wurde.<sup>126</sup> Die Zahl der LKWs, die im gewerblichen Güterfernverkehr eingesetzt wurden, sank von ihrem Höchststand von 13400 im Jahre 1933 auf 11400 im Jahre 1937 und unterschritt damit sogar die Zahl von 11500 vom Jahre 1932 trotz der durch die Aufrüstung im Vierjahresplan induzierten größeren Nachfrage nach Transportleistungen.<sup>127</sup>

In Hinsicht auf den Autobahnbau bleibt festzustellen, dass die Verkehrspolitik äußerst widersprüchlich war: einerseits wurde ein System von 3000 km Hochleistungsstrassen geschaffen, von denen Todt gefordert hatte, sie sollten den Güterverkehr mit dem LKW erleichtern. Andererseits wurde der von Güterfernverkehrsunternehmern durchgeführte LKW-Verkehr drastisch gedrosselt. Auch die Einordnung der Verkehrspolitik in die Aufrüstungspolitik ergibt ein verwirrendes Bild: Weder wurden Anreize zur Verbreitung des LKWs bei Privatunternehmern geschaffen, um dem Heer Transportkapazität bereitzustellen, noch diente die Autobahn dem Aufmarsch der Truppen. Die folgende Abbildung fasst die Widersprüche der NS-Verkehrspolitik zusammen:

---

Tourist Industry, Neuchatel 2003, S. 261-268 und Wolfgang König: Volkswagen, Volksempfänger, Volksgemeinschaft – Vom Scheitern der nationalsozialistischen Konsumgesellschaft, Paderborn 2004.

<sup>126</sup> Todt beklagte in einem Schreiben an Dorpmüller vom 22.2.1938 die fortgesetzte Subventionierung des Rollgeldes und den Kapazitätsaufkauf der Reichsbahn auf dem Markt für den gewerblichen Güterfernverkehr, siehe BA, R5, Band 8125, Blatt 84-89. Todt bezieht sich auf den Erlass Nr. K2.566 des Verkehrsministers vom 2.2.1938 zum Sofortprogramm zur Behebung der Notlage im Güterfernverkehrsgewerbe, siehe Die Strasse, Heft 5, 1938, S. 161. Zur Behinderung des LKW-Verkehrs siehe auch Schütz und Gruber, a.a.O., S. 139f

<sup>127</sup> W. Scholz: Die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes im gewerblichen Güterfernverkehr, in: Die Strasse, Heft 4, 1938, S. 106-108, hier S. 106. Siehe auch Oswald Lutz: 3000 Kilometer Reichsautobahn für den gewerblichen Kraftverkehr, in: Die Strasse, 1938, Heft 24, S. 772

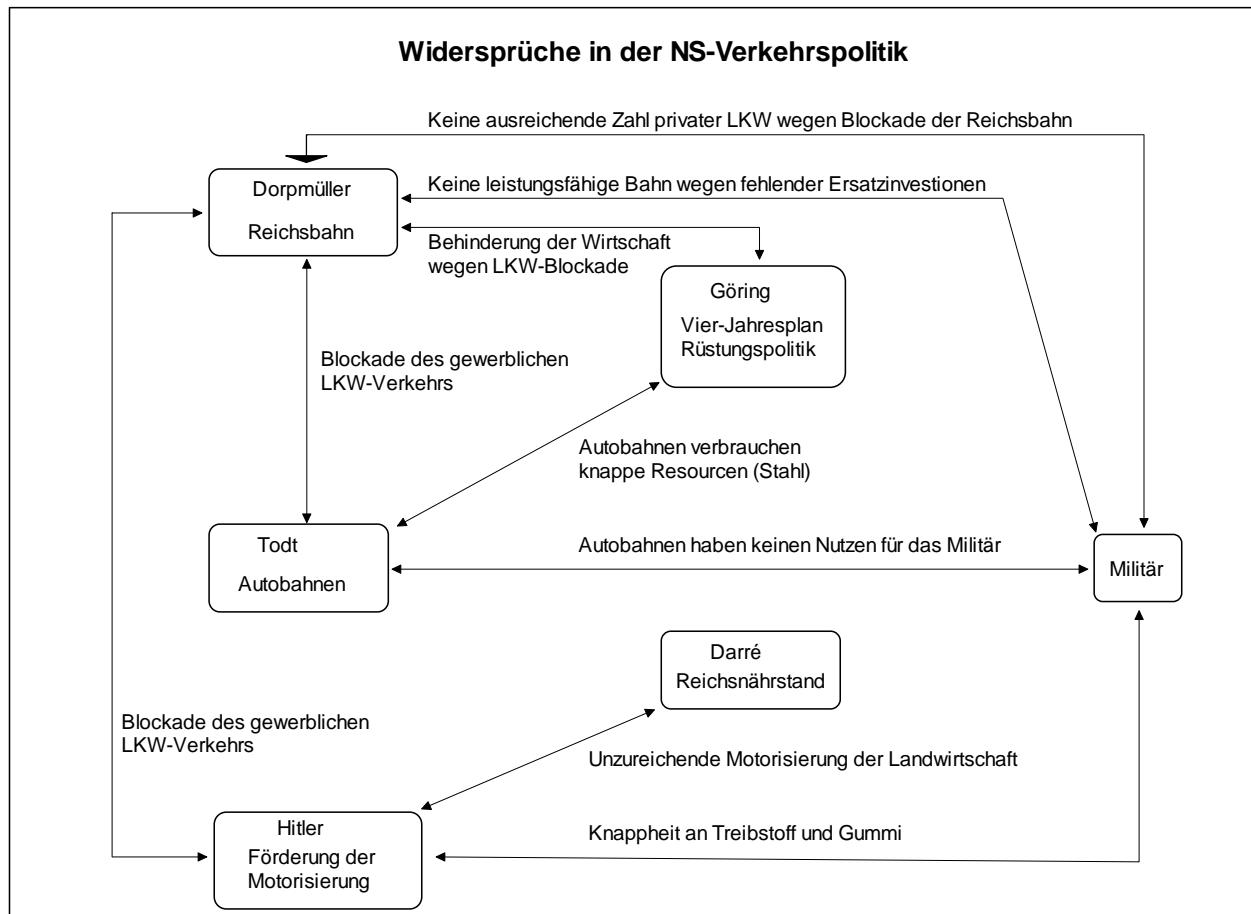


Abbildung 5: Widersprüche der NS-Verkehrspolitik

## 5 Die Durchsetzung und Legitimierung des Autobahnprojekts

Verfolgt man den in den Akten der Reichskanzlei dokumentierten Entscheidungsprozeß, so gelangt man zu der Schlußfolgerung, dass Hitler im Regierungsapparat der entscheidende Promotor für das Autobahnprojekt gewesen war. Man kann das Autobahnprojekt daher mit dem intentionalen Ansatz erklären, dass Hitler seine Pläne verfolgt und umgesetzt hat. Ebenso gut kann man nach dem Strukturansatz zur NS-Geschichtsforschung<sup>128</sup> davon auszugehen, dass er sich die Strukturen der Situation 1933 zunutze machte und zu einem Projekt bündelte:

<sup>128</sup> Siehe Ian Kershaw: Der NS-Staat, Hamburg 1988

- Der Bedarf an Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen,
- Das Vorliegen der baureifen Pläne der HAFRABA für die Strecke Frankfurt-Mannheim
- Die durch den Versuch des Kabinetts Brüning, die Pläne der HAFRABA umzusetzen, bereits eingestimmten Akteure.

Dennoch mußte er zahlreiche Widerstände überwinden, um mit der Gründung der Gesellschaft Reichsautobahnen den Autobahnbau zu initiieren. Die Ausführung des Projekts hat er dann Todt überlassen. Infolge des visionären Charakters des Autobahnprojekts, das in einem scharfen Kontrast zu der schwachen Motorisierung in Deutschland stand, ergaben sich von verschiedenen Seiten Widerstände und machte zunächst eine Legitimationslücke offenkundig, die sich durch den Mangel einer dringlichen verkehrspolitischen oder militärpolitischen Zielsetzung für den Autobahnbau auftat. Die Fachleute aus den Ministerien bezweifelten den wirtschaftlichen Nutzen und die Finanzierbarkeit des Projekts. Die Kontroverse mit den Fachleuten ging darum, ob die Finanzmittel besser verwendet würden, das bestehende Straßensystem auszubauen oder Autobahnen neu zubauen. Hitler argumentierte, das bestehende Strassensystem sei auf den Betrieb von Pferdefuhrwerken ausgelegt und daher sowohl vom Unterbau her wie auch von der Straßenbreite den Belastungen durch den stark zunehmenden modernen Kraftverkehr nicht gewachsen, wie auch der hohe Reparaturbedarf zeige. Ferner würde die Durchleitung des Fernverkehrs durch Städte zu Gebäudeschäden führen. Für einen zügigen Betrieb der Automobile auf den Strassen sei auch die Trennung des Durchgangsverkehrs vom lokalen Verkehr unerlässlich<sup>129</sup>. Hier nahm er die Argumente für den Autobahnbau auf, die von den im HAFRABA-Verein vereinigten Autobahn-Promotoren seit 1926 immer wieder vorgebracht und im Mitteilungsblatt des Vereins veröffentlicht worden sind<sup>130</sup> und auch von

---

<sup>129</sup> K.-H. Minuth: Einleitung zu den Akten der Reichskanzlei, AdR1, S. XLIII sowie Besprechung des Reichskanzlers mit Verkehrsexperten zur Frage des Autobahnbaus am 18. Mai 1933, a.a.O., S. 463f., siehe auch E. Schütz und E. Gruber, a.a.O., S. 19-22

<sup>130</sup> Zu dem Argument der Gebäudeschäden siehe Mitteilungsblatt, Heft 1, 1928, S. 8. Zur Unzulänglichkeit der Landstrassen gibt es zahlreiche Berichte, z.B. Carl Kappler: Landstrassen in Deutschland, in: a.a.O., Heft 9, 1930, S. 1-2. Oder Elsaesser: Städte an den Hafraba-Strassen – III. Mannheim, in: a.a.O., Heft 5, 1930, S. 7-9, wo der Autor aufzeigt, dass von der 16km langen Strecke Heidelberg-Mannheim 6km Ortsdurchfahrten sind und daraus die Forderung nach einer separaten Schnellstrasse ableitet. Provinzialdirektor Dr. Usinger fordert in seinem Beitrag „Wie denken Sie über Nur-Autostrassen?“ die Trennung des Autoverkehrs vom übrigen Verkehr, der aus langsamen Teilnehmern, wie Pferdefuhrwerken, Radfahrern und Fußgängern bestehe, in Mitteilungsblatt, Heft 3, 1929, S. 1-2. Das Argument der Verkehrstrennung wird auch in der amtlichen Begründung für das Gesetz über die Errichtung einer Gesellschaft Reichsautobahnen genannt, in: Die Autobahn, Heft 7, 1933, S. 2. J. Huck u.a.: Vergleichsfahrten auf Reichsautobahn und Reichsstrasse, zweiter Bericht: Diesel-Lastzug, in: Die Strasse, Heft 4, 1938, S. 460-465, gibt weitere empirische Daten über die Zahl der Kreuzungen auf einer Landstrasse als einer Vergleichsstrecke zur Autobahn.

anderen Kritikern des bestehenden Strassensystems vorgebracht worden sind<sup>131</sup>, wie z.B. in der Denkschrift von Todt vom Dezember 1932.<sup>132</sup>

Die Gegnerschaft der Reichsbahn zum Autobahnprojekt konnte Hitler überwinden, als er am 10. April 1933 Dorpmüller die Übernahme des Autobahnbaus anbot und auf diese Weise die Reichsbahn als Planer, Finanzier und Organisator in das Autobahnprojekt einband.<sup>133</sup> Mit diesem Vorgehen machte Hitler mögliche Einwände des Reichsverkehrsministeriums, das in der Hauptsache Eisenbahnpolitik betrieb, hinfällig und verringerte so den Widerstand seines Kabinetts gegen das Autobahnprojekt. Dorpmüller sagte in einer Besprechung mit Hitler am 1. Juni 1933 zu, den Bau der Autobahnen zu übernehmen, bat um die Schaffung der gesetzlichen Grundlagen und bot 50 Mio. RM als Anlauffinanzierung an.<sup>134</sup> Die gesetzlichen Grundlagen wurden dann ab Juni 1933 geschaffen, die der Reichsbahn eine weitgehende Kontrolle über den Autobahnbau ermöglichten. Als am 27. Juni 1933 das Gesetz über die „Errichtung eines Unternehmens Reichsautobahnen“ erlassen wurde, war in §5 festgelegt, dass die Reichsbahn die Verwaltung und Vertretung dieses Unternehmens übernimmt. Die Durchführungsverordnung vom 7. August 1933 legte in §3 fest, dass der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn zugleich Vorsitzender des Vorstands und des Verwaltungsrats der Reichsautobahnengesellschaft ist.<sup>135</sup> Ferner wurde ein großer Teil des technischen Planungspersonals von der Reichsbahn in die Reichsautobahnengesellschaft übernommen.<sup>136</sup> Hitler stellte der Reichsbahn aber mit Todt als Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen einen starken Promotor für den Autobahnbau zur Seite, der nach Einschätzung seines Biographen Seidler als ein Interessenvertreter des LKW-Verkehrs zu gelten habe<sup>137</sup> und so ein Gegengewicht zu Dorpmüller bildete. Mit §8 und §11 des Gesetzes erhielt der Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen das Recht, die Linienführung der Autobahnen zu bestimmen,<sup>138</sup> womit Todt die Rechte des Reichsverkehrsministeriums in der Verkehrsplanung beschnitt und die Einheitlichkeit des Verwaltungshandelns zerstörte. Nachdem der Autobahnbau erfolgreich initiiert worden war, wurden mit Erlass vom 23. Januar 1935 die Aufsichtsrechte über das Unternehmen Reichsautobahnen der

---

<sup>131</sup> Viele Artikel in der ADAC-Motorwelt, so z.B.: „Ausbau von Fernstrasse in Deutschland“, in: ADAC-Motorwelt, Heft 38, S. 27-29, 1930, ferner: Wirtschaftshefte der Frankfurter Zeitung, Heft 6: Verkehr, Frankfurt 1930

<sup>132</sup> Straßenbau und Straßenverwaltung, BA, R 4601, Akte 3001/A

<sup>133</sup> Besprechung Hitlers mit Dorpmüller am 10. April 1933, in: AdR1, S. 331. Die Reichsbahn konnte parallel zum Autobahnprojekt Neubauten und Beschaffungen in Höhe von 560 Mio. RM als ein eigenes Arbeitsbeschaffungsprogramm in den Jahren 1933 und 1934 durchführen, siehe a.a.O., S. 405, Anmerkung 14 und die Schlagzeile des Völkischen Beobachters vom 6. Juli 1933 (Ausgabe A) auf Seite 1: „Die Reichsbahn schafft Arbeit – 560 Mio. RM für Arbeitsbeschaffung“ (Deutsche Bücherei, Leipzig).

<sup>134</sup> AdR1, S. 543f. Siehe auch: A. Gottwald: Julius Dorpmüller, die Reichsbahn und die Autobahn, Berlin 1995, S. 41

<sup>135</sup> Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen“ vom 12. August 1933, Reichsgesetzblatt 1933, Teil II, S. 521-523

<sup>136</sup> Seidler, a.a.O., S. 144. Der Leiter der Obersten Bauleitung Kassel, Otto Liebetrau, war Reichsbahndirektor, siehe den Bericht: „Zwei Jahre Oberste Bauleitung Kassel“ in der Kasseler Post vom 1.5.1936, Stadtarchiv Kassel

<sup>137</sup> Seidler, a.a.O., S. 146.

Reichsbahn allerdings wieder entzogen und auf den Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen übertragen, da die Reichsbahn den Bau der Autobahnen nicht mit der erforderlichen Priorität und finanziellen Bedenkenlosigkeit vorangetrieben hatte.<sup>139</sup>

Mit der Planung der Autobahn verließ Todt die Prinzipien der Linienführungen von Eisenbahnen; statt dessen verband er Autobahnen mit dem Konzept der Landschaftsästhetik, das er von den Parkways aus den USA übernommen hatte.<sup>140</sup> Das Autobahnkonzept von Todt weist einen bemerkenswerten Unterschied zu Eisenbahnlinien auf, welche entweder in Flusstälern verlaufen oder wie ein Lineal durch die Landschaft gelegt Hügel durchschneiden und Täler mit aufgeschütteten Dämmen überqueren. Da sie in dieser Weise von der Landschaft als technische Bauwerke abstechen, erleben Reisende die Fahrt mit der Bahn als einen Verlust der Landschaft und als Entfremdung von der lebendigen Natur, wie Schivelbusch ausführt.<sup>141</sup> Im Unterschied zum Eisenbahnlayout sollte der Verlauf der Autobahnen an die Landschaft angepasst sein, weder sollten steile Dämme noch tiefe Gräben die Fahrbahn von der umgebenden Landschaft trennen.<sup>142</sup> Zudem sollte die Autofahrt mit dem Landschaftsgenuss verbunden werden.

Indem Todt mit der Linienführung der Autobahnen einen grundsätzlich anderen Ansatz verfolgte, als Eisenbahningenieure traditionellerweise Eisenbahnlinien konzipieren, ergab sich durch die Übernahme von Eisenbahningenieuren in die Planungsstellen der Reichautobahngesellschaft aus der Sicht von Todt das Problem, wie die Unternehmenskultur der Reichsbahn an die Erfordernisse des Autobahnbaus angepasst werden könnte. Als Korrektiv ordnete Todt den Obersten Bauleitungen Landschaftsanwälte zu, welche eine beratende Funktion zur Einpassung der Autobahn in die Landschaft ausübten. Die Landschaftsanwälte besaßen als freie Mitarbeiter aber nur einen schwachen Einfluss. Verwunderlich bleibt, dass Todt ihnen keine festen Stellen gab, obwohl er ihre Arbeit als äußerst wichtig einstuft. Als obersten Landschaftsanwalt berief Todt Ende 1933 den freien

---

<sup>138</sup> In der Presse wurde er als Diktator für den Straßenbau bezeichnet, siehe Völkischer Beobachter vom 6.7.1933, S. 1, Ausgabe A (Deutsche Bücherei, Leipzig).

<sup>139</sup> Hartmannsgruber, a.a.O., S. LX, sowie Reichsgesetzblatt, Teil II, 1935, S. 37.

<sup>140</sup> Zeller, a.a.O., S. 163, siehe auch R. Hoffmann, „Prachtstraßen (Noble Highways)“, in: *Die Strasse*, 1935, S. 493-495, Wolfgang Singer, „Parkstraßen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika“, in: *Die Strasse*, 1935, S. 175-178, Bruno Wehner, „Die landschaftliche Ausgestaltung der nordamerikanischen Park- und Verkehrsstraßen“, in: *Die Strasse*, 1936, S. 599-601. Zum Merrit Parkway siehe B. Radde, *The Merrit Parkway*, Yale University Press 1996, ferner: Alexander Thewalt: Projekte der Autobahnfrühzeit im Ausland – Beispiele aus Italien und den USA, in: W. Wirth: *Die Autobahn - Von der Idee zur Wirklichkeit*, Köln 2005, S. 63-76. Ferner: Bernd Kreuzer: *Tempo* 130, op. cit., S. 13-17

<sup>141</sup> Wolfgang Schivelbusch: *Die Eisenbahnreise*, Fischer Taschenbuch, Frankfurt 2000, S. 27

<sup>142</sup> In seinem ersten Brief an Seifert über die Strecke München-Holzkirchen vom 23.11.1933 formuliert Todt das Ziel, dass die Autobahn nicht als eine „Kunstbahn (Eisenbahndamm)“ erscheint, sondern der Autofahrer ein „naturverbundenes Gefühl in diesem herrlichen Walde empfindet.“, Archiv des Deutschen Museums, München, Seifert Nachlass, NL 133/056.

Landschaftsarchitekten Alwin Seifert, in dem Todt einen kongenialen Gesprächspartner fand.<sup>143</sup> Beide verbanden die Ideen des Heimatschutzes, der in den zwanziger Jahren als eine Kritik an der mit der zügellosen Industrialisierung verbundenen Landschaftszerstörung entstand und der eine schonende Einpassung von Fabriken und Großtechnologien in die Landschaft forderte.<sup>144</sup> Todt konnte die Ideen des Heimatschutzes mit der Vorstellung einer „Deutschen Technik“ in die NS-Ideologie einordnen. Seifert bereiste in den folgenden Jahren alle wichtigen Baustellen der Autobahnen im Reich und gab Todt dazu Einschätzungen.<sup>145</sup> Der geschichtsmächtige Mythos der „grünen Autobahn“ wurde begründet – auch, um die massiven Eingriffe in die Landschaft zu überdecken, die offenbar rigoros vorgenommen wurden. So findet sich in Todts Zeitschrift kein Hinweis auf Pflanzen- oder Tierarten, wie Auerhähne oder Kammolche, die der Autobahnbau gefährdet hätte. Dennoch hatte der Mythos viele Theoretiker aus dem Fachgebiet Landschaftsarchitektur in späteren Jahrzehnten zu Reflexionen herausgefordert.

Um den Mangel an konkreten verkehrspolitischen Zielsetzungen zu verdecken, wurde das Autobahn-Projekt nicht nur als eine Maßnahme zur Arbeitsbeschaffung und zur Förderung des Kraftverkehrs dargestellt. Vielmehr verlagerte die Propaganda die Diskussion auf eine ganze Reihe verschiedener anderer Punkte:

- Ein gigantisches Werk für die Zukunft des Verkehrs sollte geschaffen werden.
- Ein Denkmal für den Nationalsozialismus sollte gebaut werden, dass Jahrhunderte überdauern würde.
- Die „Straßen Adolf Hitlers“ sollten gebaut werden.
- Die Prinzipien der Landschaftsästhetik wurden betont. Man sprach davon, die Autobahn an die Landschaft anzupassen. Die Landschaft sollte zugleich gepflegt werden.<sup>146</sup>
- Man griff zu einer verquasten Ideologie, Technik und Natur zu versöhnen.
- Die Verbindung mit der Autobahn sollte den Antagonismus der deutschen Länder abmildern.

---

<sup>143</sup> „Tagung der Leiter der Obersten Bauleitungen mit Seifert und Todt in Berlin am 18.1.1934“, in: *Die Autobahn*, 1934, S. 48. Die Kooperation von Todt mit Seifert wurde in der Studie von Zeller auf der Basis des Seifert-Nachlasses in vorbildlicher Weise aufgearbeitet, Zeller, a.a.O., S. 77ff.

<sup>144</sup> Zeller, a.a.O., S. 74. Am Verlauf von Eisenbahnlinien entzündete sich viel Kritik. Die im Jahre 1854 eröffnete Eisenbahn München-Starnberg verlief am Ufer des Starnberger Sees und machte dieses für die Öffentlichkeit unzugänglich, siehe Wolfgang Pusch. „Die „Entdeckung“ des Würm- oder Starnberger Sees und die Folgen“, in: *Landpartie. Museen rund um München*, herausgegeben von Landpartie, München 2002, S. 180-199, hier S. 189. Im Schreiben vom 12.4.1936 an Todt kritisiert Seifert die Einschränkungen, die von der Eisenbahn am Bodensee-Ufer ausgehen, siehe BA, Akte NS26/1188.

<sup>145</sup> Archiv des Deutschen Museums, München, Seifert Nachlass, NL 133.

<sup>146</sup> Die Reflektion zur Landschaftsästhetik wurde der Beginn des Fachgebietes der Landschaftsplanung. Siehe auch Niethammer, a.a.O. Shand, a.a.O., gibt für das Prinzip der Landschaftsästhetik die Interpretation, dass damit die Modernität der Autobahn mit den völkischen Ideologie der Nazis versöhnt werden sollte.

- Der Freizeitaspekt der Autobahnen wurde mit einer Vielzahl von Veröffentlichungen zum Ausflugsverkehr betont. Man führte die eigentümliche Vorstellung vom „Autowandern“ ein.<sup>147</sup>

Die aufgezählten Ideologiepartikel wurden in zahllosen Eröffnungsreden, Filmen, Ausstellungen, Druckschriften und vor allem in Zeitungsberichten der gleichgeschalteten Presse in der Bevölkerung umgesetzt.<sup>148</sup> In das Konzept der Landschaftsästhetik wurden die monumentalen Bauwerke der Autobahn – vor allem Brückenbauwerke<sup>149</sup> - eingebettet, die als Symbol für die Ewigkeit gelten und so das Ansehen des „Dritten Reiches“ steigern sollten,<sup>150</sup> wobei sich der Eindruck aufdrängt, dass die Monumentalität ohne Rücksicht auf die Baukosten durchgesetzt wurde; Landschaftsästhetik und Monumentalität wurden vor der Wirtschaftlichkeit zu vorrangigen Zielen. Doch die Monumentalität war nur von kurzer Dauer. Denn im Jahre 1945 sprengten in den letzten Kriegstagen ironischerweise deutsche Truppen allein auf dem Gebiet der späteren Bundesrepublik 517 Autobahnbrücken,<sup>151</sup> um den Vormarsch der alliierten Truppen zu erschweren, und unterbrachen damit das Autobahnnetz in massiver Weise, was nicht zuletzt zur schweren Krise der deutschen Transportwirtschaft in den Jahren 1945 bis 1948 führte und die Versorgung von Wirtschaftsbetrieben und Bevölkerung drastisch beschnitt.

Interessant ist, wie sich die Gebührenfrage für die Benutzung der Autobahn entwickelte. Im Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahngesellschaft“ vom 27. Juni 1933 ist in §7 festgesetzt, dass Benutzungsgebühren erhoben werden können.<sup>152</sup> Noch im Jahre 1934 sprach Todt in der Münchener Presse davon, dass eine Gebühr für die Fahrt auf der Strecke München – Salzburg

<sup>147</sup> Zum Autowandern siehe *Die Strasse*, Hefte 3, 11, 14, Jahrgang 1936.

<sup>148</sup> Zur Wander-Ausstellung „Die Strasse“ siehe *Die Autobahn*, 1934, Heft 8, a.a.O., Heft 10, S. 442 und Heft 15, S. 685-690. Die Wander-Ausstellung war u.a. in München, Berlin, Essen und Braunschweig zusehen. Siehe auch E. Schütz und E. Gruber, a.a.O., S. 104-122. Siehe ferner z.B. *Claudia Windisch-Hojnacki*, a.a.O. Hitler betonte bei einer Eröffnung eines Teilstücks bei Dresden am 26. Juni 1937 die Zukunft des Verkehrs: „Auf diesen Strassen wird sich in wenigen Jahrzehnten ein gewaltiger Verkehr abspielen, an dem das ganze Volk teilhaben wird. Millionen unserer Volkswagen....werden über diese Strassen rollen.“, siehe Kasseler Post, 27.6.1937, Stadtarchiv Kassel.

<sup>149</sup> Siehe die Hefte 8 und 23 der von Todt herausgegebenen Zeitschrift *Die Strasse*, Jahrgang 1935, mit dem Themen-Schwerpunkt Autobahn-Brücken, sowie Hefte in späteren Jahrgängen, sowie R. Stommer, *Triumph der Technik – Autobahnbrücken zwischen Ingenieraufgabe und Kulturdenkmal*. in: Stommer, a.a.O., S. 49-76. Auch in den USA wurde dem Thema Brücken eine besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Zu den mit Jugendstil und Art Deco Elementen geschmückten Brückenbauwerken über die Parkways in den USA siehe *Bruce Radde: The Merrit Parkway*, Yale University Press 1996, ferner: *Roland Gabriel: Projekte der Autobahnfrühzeit im Ausland – Beispiele aus Italien und den USA*, in: *W. Wirth: Die Autobahn - Von der Idee zur Wirklichkeit*, Köln 2005, S. 63-76

<sup>150</sup> Der Denkmalaspekt wurde mehrfach hervorgehoben. So verglich der Sektionsleiter Kurt Becker der GEZUVOR im Jahre 1934 mit unfreiwilliger Komik den Bau der Autobahnen mit dem Bau der Pyramiden in Ägypten, siehe Landesoberbaurat Dr. Kurt Becker: „Von der Hafraba zur Reichsautobahn“ in: *Kasseler Post* vom 18.3.1934, S. 3, UBK. Hitler sprach bei einer Eröffnung eines Teilstücks bei Dresden am 26. Juni 1937 davon, dass die Autobahnen noch in tausend Jahren stehen würden, siehe *Kasseler Post*, 27.6.1937, Stadtarchiv Kassel.

<sup>151</sup> *Bundesminister für Verkehr* (Ed.): *Die Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland 1949 – 1953*, Dortmund 1953, S. 87

<sup>152</sup> Das Gesetz ist abgedruckt in: *Die Autobahn*, Heft 7, 1933, S. 1f

erhoben werden sollte.<sup>153</sup> Wahrscheinlich diente diese Position der Absicherung des Autobahnprojekts. Die einfachen „Volksgenossen“ standen dem Projekt skeptisch gegenüber, da das Autofahren wegen der hohen Anschaffungskosten und hohen Benzinpreise nur der oberen Einkommensschicht und den Funktionären der Parteiorganisationen vorbehalten war.<sup>154</sup> Allerdings war in der Jubelstimmung bei der Eröffnung der ersten Strecke Frankfurt-Darmstadt und München-Holzkirchen von Gebühren nicht mehr die Rede. Die Öffentliche Verkündung des Verzichts auf die Erhebung von Gebühren fand erst Anfang 1937 anlässlich der Automobilausstellung statt.<sup>155</sup> Eine, wenn auch bescheidene, Refinanzierung der Autobahn sollte über eine erhöhte Benzinsteuern erfolgen, die für den Fahrer weniger spürbar ist, als wenn für jede Fahrt auf der Autobahn am Wärterhäuschen besonders bezahlt werden müßte.<sup>156</sup> Damit werden die Autobahnen zu einem populären „Volksprodukt“ und reihen sich in die von Wolfgang König untersuchten Felder der Volksprodukte der NS-Konsumgesellschaft ein. Bemerkenswert ist, dass die Gebührenfreiheit in die spätere Bundesrepublik übertragen worden ist.

Da von der Propaganda das Ziel gesetzt worden war, ab 1936 jährlich 1000 km Autobahn fertig zu stellen, stand das Autobahnprojekt unter sehr großem Zeitdruck. Diese Ziele wurden in den Jahren 1936 bis 1938 erreicht und zu den Terminen großartig gefeiert. Allerdings schränkten die Befestigungsarbeiten an der Westgrenze ab Mitte 1938 die Arbeiten an der Autobahn ein, da Baukapazitäten abgezogen werden mussten. Das Bauziel von 3000 km wurde im Jahre 1938 nur mit provisorisch eingerichteten, z.T. einspurigen Fahrbahnen der letzten Kilometer erreicht: Von den 3000 km waren 9,8% einspurig. Im Jahre 1939 sank die Bauleistung infolge der Kriegsvorbereitungen auf 255 km ab, erholte sich aber im Jahre 1940 auf 436 km, und die wichtige Lücke auf der Strecke Hannover-Dortmund wurde geschlossen, so daß die Strecke Berlin – Köln durchgängig befahrbar war. Bis zum Sommer 1943 wuchs das Netz auf insgesamt 3858 km an, davon 14,3% einspurig.<sup>157</sup>

---

<sup>153</sup> Münchener Zeitung vom 16.1.1934, Stadtarchiv München, Autobahn München-Salzburg 1933-34

<sup>154</sup> Dorothee Hochstetter: Motorisierung und Volksgemeinschaft, München 2005, S. 159. Die Öffentliche Verkündung des Verzichts auf die Erhebung von Gebühren fand erst Anfang 1937 anlässlich der Automobilausstellung statt, siehe Todt, Fritz: Reichsautobahn und Motorisierung, in: Die Strasse, Heft 4, 1937, S. 92

<sup>155</sup> siehe Todt, Fritz: Reichsautobahn und Motorisierung, in: Die Strasse, Heft 4, 1937, S. 91

<sup>156</sup> Eduard Schönleben, Abteilungsleiter in Todts Verwaltung, stellt die Steuererhöhungen zur Finanzierung der Autobahn in seinem Beitrag: Omnibus und Güterkraftverkehr als Kostenträger der Reichsautobahn, in: Die Strasse, Heft 13, 1937, S. 363-365 dar.

<sup>157</sup> Jäger und Schwell, op. cit., S. 488

## 6 Die Planungen der GEZUVOR in Hessen

Am 18. August 1933, wurde die Hafraba zwangsweise aufgelöst und in die Gezuvor - Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen e.V. - überführt.<sup>158</sup> Die meisten der alten Mitglieder des Vorstands wurden in die neue Gesellschaft übernommen. Lebensläufe und Portraitfotos der Mitglieder des neuen Vorstandes wurden in Heft 9 von „Die Autobahn“ 1933 publiziert.<sup>159</sup> Der Gesellschaftssitz wurde von Frankfurt nach Berlin verlegt. Die Gezuvor gliederte sich in 11 regionale Sektionen mit lediglich regionaler Verantwortung. Die Sektion Hannover-Kassel wurde vom Landesoberbaurat Kurt Becker geführt. Diese Regionalisierung der Gezuvor ließ Todts Macht anwachsen. Er erhielt die exklusive Zuständigkeit für das Gesamtnetz. In seinem Frankfurter Vortrag vor hochrangigen Vertretern der Länder anlässlich der Umwandlung der Hafraba in die Gezuvor am 18. August 1933 ermahnte Todt die Gezuvor, sich auf dezentrale Themen zu beschränken, aber Zentralplanungen zu unterlassen.<sup>160</sup>

Der GEZUVOR wurden von Todt die Aufgaben übertragen, verschiedene Linien zu planen. Zu diesem Zweck wurden verschiedene räumliche Sektionen gebildet. Die GEZUVOR, die 1933 über 300 Mitglieder vereinigte,<sup>161</sup> wurde von Todt straff geführt. Zum Teil hatten die Sektionen im 14-Tage-Rhythmus ihre Berichte abgeliefert.<sup>162</sup> Bemerkenswert an der Tätigkeit der GEZUVOR ist, dass die persönlichen Mitglieder mit größtem Engagement bis weit in die Nacht an den Planungen arbeiteten und ihre Arbeit weitgehend ehrenamtlich ausführten. Mit seinen diktatorischen Vollmachten konnte Todt die GEZUVOR und die rechtlos gestellten Städte und IHKs gezielt ausbeuten. Denn Todt erhielt in kürzester Zeit und sogar ohne Kosten für die Gesellschaft Reichsautobahnen, die von der Bauindustrie, den Städten und Industrie- und Handelskammern als institutionellen Mitgliedern der GEZUVOR getragen wurden, Planungsunterlagen für das von ihm als Grundnetz bezeichnete System von knapp 7000km Länge, die in 387 Bänden

---

<sup>158</sup> Die Autobahn, Heft 9, 1933, S. 7-9

<sup>159</sup> Von dem alten Vorstand der Hafraba waren zum Zeitpunkt August 1933 Direktor Willy Hof, Artur Zierau (Oberregierungsrat in der badischen Wasser- und Straßenbaudirektion), Niemeyer (Stadtbaudirektor in Frankfurt) und Nienhaus (Oberbürgermeister von Heidelberg) Mitglieder der NS-Partei, a.a.O.

<sup>160</sup> Städtisches Anzeigenblatt Frankfurt a.M. vom 26.8.1933, S.378f, Institut für Stadtgeschichte Frankfurt(Main)

<sup>161</sup> Die Mitgliederliste mit Stand vom 28.10.1933 in: BA Akten R4601, Band 1263, Blatt 86-90. Die Mitgliederzahl wuchs 1934 auf über 3000 an, da Staatsminister Göring die Gemeinden in Preußen zum Beitritt nötigte, um Finanzmittel für die Planung aufzubringen, siehe 8. Generalversammlung der GEZUVOR, in: Die Autobahn, Heft 17, 1934, S. 828, sowie Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen (Hrsg.): Die Planungsarbeiten für die Reichsautobahnen – Zweieinhalb Jahre GEZUVOR, Berlin 1937, S. 13. Ferner traten im Jahre 1934 zahlreiche Unternehmen des Straßenbaus und ihrer Zulieferer in die GEZUVOR ein. Zu Listen der Neumitglieder siehe Die Autobahn, 1934, S. 203-218, 321, 428f, 513, 577-579, 641.

<sup>162</sup> BA Akten R4601, Band 1263

mit Teilstücken von ca. 30 km Länge dokumentiert worden waren.<sup>163</sup> Diese Bände wurden bloß in je vier Exemplaren hergestellt. Das für Todt vorgesehene Exemplar erhielt einen blauen Einband, das für die Direktion der Reichsautobahngesellschaft einen grünen Einband, das für die oberste Bauleitung einen braunen Einband.<sup>164</sup> Ein Exemplar ging ins Archiv der GEZUVOR. Keiner dieser Bände ist heute im Bundesarchiv mehr auffindbar.

Die GEZUVOR hatte bis Ende 1933 insgesamt fünf Berichte über die Vorprojektionsarbeiten an den Reichskanzler über den Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen abgeliefert und im Jahre 1934 20 weitere Berichte.<sup>165</sup> Die Tatsache, dass die GEZUVOR ihre Berichte an den Reichskanzler richtete, zeigt, dass Hitler die Planungen mit verfolgt hatte. Die GEZUVOR verfiel einer Planungseuphorie und wollte das Grundnetz von 7000km auf 11000km erweitern, was Todt zu der Maßgabe veranlaßte, dass Ergänzungen des Grundnetzes zurückzustellen seien und eine Konzentration auf vordringliche Strecken vorzunehmen sei.<sup>166</sup> Interessant ist, dass die GEZUVOR zunächst ohne einheitliche Richtlinien plante, so dass Schönleben, Abteilungsleiter bei Todt, am 12.10.1933 besorgt bei der GEZUVOR anfragte, nach welchen Richtlinien geplant würde<sup>167</sup>. Erst am 12.12.1933 wurden mit dem Erlass von Todt an die GEZUVOR und an die Gesellschaft Reichsautobahnen „Richtlinien für die Entwurfsbearbeitung von Autobahnen“<sup>168</sup> erlassen.

Die Gezuvor Sektion Rhein-Main hatte für fünf Teilstrecken im Autobahnnetz die wirtschafts- und verkehrspolitische Bedeutung der Strecken in Kurzberichten herausgearbeitet.<sup>169</sup> Diese Gutachten wurden erstellt für die Strecken Frankfurt a.M. – Gießen – Bad Hersfeld am 25. April 1934, Frankfurt a.M. – Aschaffenburg am 25. April 1934, Frankfurt a.M. – Trier am 15. Dezember 1934, Asbach – Gießen am 15. Dezember 1934 und Frankfurt a.M. – Köln am 2. Dezember 1933.

---

<sup>163</sup> Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen (Hrsg.): Die Planungsarbeiten für die Reichsautobahnen – Zweieinhalb Jahre GEZUVOR, Berlin 1937, S. 133. Die für das Reich kostenlose Arbeit der GEZUVOR bezeichnete Reichsminister Kerrel im Vorwort zynisch als „Opferbereitschaft der Mitglieder“. Siehe auch das Protokoll der letzten Sitzung der GEZUVOR am 19.12.1935, a.a.O., S.134-137.

<sup>164</sup> BA Akten R4601, Band 1263, Blatt 71

<sup>165</sup> BA Akten R4602, Band 600 und Band 1

<sup>166</sup> Todt an die GEZUVOR am 4.6.1934, BA Akten R4601, Band 1263, Blatt 19, 51, 52. Anlässlich der Übergabe von 2000km Autobahnen am 17.12.1937 sprach Hitler in einer Feierstunde mit 2000 Bauarbeitern von einer Erweiterung auf 12000km, siehe Die Strasse, Heft, 1, 1938, S. 2

<sup>167</sup> in: BA R 4601, Band 1263, Blatt 105

<sup>168</sup> in: BA R 4601, Band 5001

<sup>169</sup> Magistratsakten 6289, Institut für Stadtgeschichte Frankfurt

Hier soll beispielhaft auf den Erläuterungsbericht der Strecke Frankfurt a.M. – Gießen – Hersfeld eingegangen werden. Dem geotechnischen Ansatz des Kasseler Stadtplaners Fritz Stück<sup>170</sup> folgend ordnet der Bericht die Strecke Frankfurt a.M. – Hersfeld sowohl in die Nord-Süd-Achse Nordsee – Mittelmeer ein, wie auch in die West-Ost-Achse Paris – Frankfurt a.M. – Berlin. In einem weiteren Konkretisierungsschritt wird die Verbindung des mitteldeutschen Industriegebietes mit dem Industriegebiet Rhein – Main – Neckar – Saarland herausgearbeitet. Unterstrichen wird die Bedeutung der Strecke für den Fremdenverkehr, welche die bekannten Taunusbäder Bad Soden, Bad Homburg und Bad Nauheim nebst zahlreichen Luftkurorten verbindet. Um die Attraktivität der weltbekannten Taunusbäder zu erhöhen, wurde eine 10 km lange Autorennstrecke zwischen Kilometer 23 und Kilometer 33 vorgeschlagen. Mit den Vorarbeiten für diese Rennstrecke sei bereits im Einvernehmen mit dem hierfür zuständigen Präsidenten des Deutschen Automobilclubs in Berlin begonnen worden.

Zur wirtschaftlichen Bedeutung der Strecke im Einzelnen wird ausgeführt, dass eine Reihe von bisher verkehrsmäßig stark vernachlässigten Gebieten, wie der Schwalm, eine bedeutende wirtschaftliche Umgestaltung nach sich ziehen würde und auch dem Fuldatale einen Anschluss bieten würde. In den oberhessischen Bezirken werden Industrien sowohl hinsichtlich ihrer Verarbeitung von Bodenschätzen als auch ihrer Halb- und Fertigfabrikate wie folgt dargestellt:

Die Marmor- und Schieferbrüche der Lahn, die Basalt- und Kopfsteinindustrie im Vogelsberg und im Lahngebiet, die Möbelindustrie und Holzverarbeitung im Taunus und Vogelsberg, die Papierfabrikation an Lahn und Fulda, die Textil- und Sägetuchfabriken in Fulda- und Schwalmgebiet, die Genussmittel- und Zigarrenindustrie in Fulda- und Lahngebiet, die Seifen-, Kerzen-, Wachs- und Parfümeriefabrikation im Kinzig-, Fulda- und Lahngebiet. Besondere Bedeutung werde der Autobahn für den Aufschwung der Eisen- und des Erzbergbaus in Oberhessen zugeschrieben. Neben den Verhüttungs- und Gießereianlagen seien zu nennen: Maschinen-, Öfen- und Herdfabrikationen, darunter die „Buderus’schen Eisenwerke Wetzlar“. Ferner seien neben den hier typischen Industrien der Stein und Erden die weltbekannten optischen Erzeugnisse der Wetzlarer Werke aufzuführen. Erkennbar wird, dass diese Ausführungen hinsichtlich des Verkehrsbedarfs noch recht allgemein sind, ohne über empirisch belegbare Daten zu verfügen.

---

<sup>170</sup> Siehe meine Studie Die Zentrallage Kassels – Verkehrspolitik und Autobahnbau in Nordhessen 1920 bis 2000; in: Hildebrand Ptak (Hrsg.): Betriebswirtschaftlicher Wandel in Deutschland, Hamburg 2006, S. 53-70

Nach den im Bundesarchiv auffindbaren Akten der GEZUVOR<sup>171</sup> wurden insbesondere in der Mitte Deutschlands eine große Palette verschiedenartiger Linien geplant, die von der Sektion Hannover-Kassel bearbeitet wurden. Die Sektion Hannover-Kassel wurde vom Landesoberbaubrat Kurt Becker geführt, der bis dahin Vorstandsmitglied der HAFRABA gewesen und durch zahlreiche Artikel zur Bepflanzung von Straßenrändern hervorgetreten war (vergl. Endnote 128). Nachdem der GEZUVOR die Planung der Autobahn zum Ende des Jahres 1935 entzogen worden war, als das Grundnetz fertig geplant gewesen war,<sup>172</sup> spielte Kurt Becker keine Rolle mehr in der Autobahnentwicklung. Die Sektion wurde mit vielen Linienwünschen von Todt konfrontiert, sodass sich eine Arbeitsüberlastung abgezeichnet hatte. Nach dem Bericht der Sektion Hannover-Kassel vom 14.4.1934 wurden folgende Linien geplant.<sup>173</sup>

- Göttingen-Kassel-Fulda-Würzburg
- Eisenach-Bad Hersfeld-Gießen
- Kassel-Eisenach-Bamberg
- Emden-Münster-Kassel

Nach dem Bericht der Sektion Hannover-Kassel vom 30.5.1934 wurden folgende Linien zusätzlich geplant<sup>174</sup>:

- Kassel-Gotha
- Kassel-Köln

Im 5. Bericht über die Vorprojektionsarbeiten der GEZUVOR vom 20.12.1933 tauchte noch darüber hinaus die Linie Eisenach-Fulda-Frankfurt<sup>175</sup> auf.

Interessant an diesen Planungen ist, dass im Bereich Hannover-Kassel-Frankfurt von der ursprünglichen HAFRABA-Linie Göttingen-Kassel-Marburg-Gießen-Frankfurt abgewichen wurde.<sup>176</sup> Nachdem die HAFRABA-Linie 1926/1927 als erster Entwurf aufgestellt worden war, wurde die Strecke in den Jahren 1930/1931 in Absprache mit den Städten Göttingen, Hannoversch Münden und Kassel noch einmal optimiert. So verlief die Strecke Göttingen-Kassel ur-

---

<sup>171</sup> BA Akten R4602, Band 600 und Band 1, und R4601, Band 1476 und Band 1263. In den Archiven der Länder mögen weitere Akten zur GEZUVOR auffindbar sein, so z. B. im Thüringisches Hauptstaatsarchiv Weimar, C233, C234, C235

<sup>172</sup> Der Kompetenzentzug erfolgte auf einer außerordentlichen Mitgliederversammlung am 27.7.1935, siehe Die Strasse, Heft 15, 1935, S. 558f

<sup>173</sup> BA R4602, Band 600

<sup>174</sup> A.a.O.

<sup>175</sup> A.a.O.

<sup>176</sup> R. Otzen: Die Autostrasse Hansestädte – Frankfurt – Basel. Erläuterungsbericht zum Entwurf der Autostrasse, Hannover 1927, Schrift Nr. 4, S. 10f

sprünghlich in den westlichen Vorstädten von Kassel, durchschnitt damit Wilhelmshöhe und hat erst nördlich von Veckerhagen die Weser gekreuzt, um dann nördlich von Göttingen auf die jetzige Linie nach Hannover einzuschwenken. In Absprache mit den drei Städten wurde dann eine Streckenführung gewählt, die der in den Jahren 1935 bis 1937 realisierten Streckenführung recht nahe kommt. Dabei wurde eine Maximalsteigung von 5% angesetzt.<sup>177</sup>

Anstelle der HAFRABA-Linie legte Todt mit Schreiben vom 18.9.1933 fest, die Nord-Süd-Strecke Göttingen-Kassel-Fulda zu planen.<sup>178</sup> Vom Begriff HAFRABA-Linie ist in den Akten der GEZUVOR überhaupt nicht mehr die Rede.<sup>179</sup> In einer rückschauenden Interpretation der Entscheidungsvorgänge gibt Oberregierungsbaurat Karl Denner im Jahre 1962 die Interpretation für die Änderung der Linienführung, dass Todt anstelle der Linie Hamburg–Basel der Linie Hamburg-München den Vorzug gab,<sup>180</sup> was auf den ersten Blick insofern nachvollziehbar zu sein scheint, als damit eine das ganze Reich durchquerende Nord-Süd-Strecke geplant würde, die zwei Großstadt-Agglomerationen an der Peripherie des Reiches verbände. Die Einbeziehung Münchens in die Nord-Süd-Achse wird auch plausibel, wenn man die Bedeutung Münchens in der nationalsozialistischen Bewegung bedenkt und die langjährige Tätigkeit Todts in München. Allerdings finden sich in den Akten der GEZUVOR und der Obersten Bauleitung Kassel nur Hinweise auf die Linie Göttingen-Kassel-Fulda bzw. Göttingen-Kassel-Fulda-Würzburg. Nach den GEZUVOR-Plänen sollte die Linie von Würzburg über Augsburg nach München weitergeführt werden.<sup>181</sup> Diese Linie wurde als Städteilinie bezeichnet. In der Ende 1938 veröffentlichten Darstellung der bis zum 15.12.1938 fertig gestellten Autobahnen<sup>182</sup> ist weder eine Linie Würzburg-München erkennbar noch eine Hamburg-Hannover-Göttingen, sodass die Nord-Süd-Linie

---

<sup>177</sup> Landesoberbaurat Kurt Becker: Göttingen – Hann. Münden – Kassel, in: Mitteilungsblatt Nr. 2, 1931, S. 1 – 4 sowie Folckert Lüken-Isberner: Fritz Stück und die Stadtplanungsdiskussion im Kassel der Weimarer Republik, in: Hessisches Jahrbuch für Landesgeschichte, Bd. 40, 1990, S. 219-240, hier 237-239. Zur unglücklichen Rolle von Stück als Landschaftsanwalt der obersten Bauleitung Kassel siehe Zeller, a.a.O., S. 100ff

<sup>178</sup> Tätigkeitsbericht der Sektion Hannover Kassel vom 30.12.1933, BA 4602/600

<sup>179</sup> In der Kasseler Presse wurde weiterhin der Hafraba-Begriff verwendet, siehe den Vortrag von Landesoberbaurat Dr. Kurt Becker „Von der Hafraba zur Reichsautobahn“ in: Kasseler Post vom 18.3.1934, UBK und „Kurhessen im deutschen Raum – Kassel im Schnittpunkt der Reichsautobahnen“, in: Kurhessische Landeszeitung vom 2. Mai 1936, UBK. Die Zeitschrift Todts, Die Strasse, enthält nur einmal einen Verweis auf die Hafraba, und zwar zur Eröffnung der Strecke Frankfurt-Darmstadt im Mai 1935, siehe K. Kaftan: „Hafraba“ – Ein Rückblick, in: Die Strasse, Heft 9, 1. Maiheft, 1935, S. 321f.

<sup>180</sup> Karl Denner: Planung und Entwurf der Strecke Kassel – Frankfurt – Mannheim, S. 97-100, hier S. 99, in: Bundesminister für Verkehr (Hersg.): Hafraba – Bundesautobahnen Hansestädte – Frankfurt – Basel, Bau Verlag, Wiesbaden und Berlin 1962

<sup>181</sup> Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen (Hersg.), a.a.O., S. 122

<sup>182</sup> Reichsautobahnkarte, in: Die Strasse, Heft 24, nach S. 765

D. Schwell und W. Jäger: Verkehrsregeln von Autobahnen in den Jahren 1933 bis 1945, in: Strasse und Autobahn, 2000, Heft 8, S. 468-484.

offenbar keine hohe Priorität besessen hatte.<sup>183</sup> Am fertiggestellten Netz ist die Zentrallage von Berlin im Netz sofort erkennbar. Linien wurden gebaut von Berlin nach

- Stettin,
- Magdeburg,
- Leipzig,
- Dresden,
- Breslau und
- Frankfurt an der Oder.

Zwar wurde im Jahre 1937 von den früheren Planern der GEZUVOR ein Katalog von Planungskriterien vorgestellt,<sup>184</sup> der aber als eine nachträgliche Rationalisierung angesehen werden muß, denn in der Anfangszeit der Planungen der GEZUVOR fehlten rationale, verkehrspolitische Kriterien, nach denen die Linien zwischen Städten gelegt werden sollten.<sup>185</sup> Auch ist heute unbekannt, nach welchen Kriterien und Prioritäten Todt aus dem breiten Angebot an Planungsvarianten die Bauausführung einzelner Abschnitte schließlich angeordnet hatte. Zwar geht aus den Veröffentlichungen der Zeitschrift „Die Strasse“ hervor, dass einzelne Aktivitäten, wie der Bau einer Abzweigung für die Linie Hamm-Kassel<sup>186</sup> oder Vorarbeiten für die Linie Köln-Kassel,<sup>187</sup> gestartet wurden – eine Begründung innerhalb eines Gesamtkonzepts unterblieb aber in der öffentlichen Debatte der gleichgeschalteten Presse. Todt sah die Planungen der GEZUVOR auch bloß als vorläufig an, die er nach Belieben verändern konnte.<sup>188</sup> Man kann hier die These aufstellen, dass das Fehlen einer öffentlichen Diskussion über den Bedarf an konkreten Linien und deren Kosten-Nutzen-Verhältnisse als demokratisches Gegengewicht zur Eigendynamik eines Großprojektes dazu geführt hat, dass Todt als Diktator im Autobahnprojekt zahlreiche Sonderinteressen bedienen<sup>189</sup> und verkehrspolitisch unsinnige Entscheidungen fällen konnte, die im folgenden am Beispiel des hessischen Netzes aufgewiesen werden sollen. Damit wird eine Gegenthese zu Ludwig<sup>190</sup> aufgestellt, der dem Autobahnprojekt ein hohes Maß an Rationalität bescheinigt.

---

<sup>183</sup> Im Jahre 1938 gab Todt einen Auftrag für ein Vorprojekt der Linie Würzburg-Augsburg, siehe Die Strasse, Heft 11, 1938, S. 362, und legte im Jahre 1937 Details zur Linie Hamburg-Kassel fest, die von Soltau nach Gandersheim in zwei parallelen Strängen geführt werden sollte, siehe Die Strasse, Heft 14, 1937, S. 419.

<sup>184</sup> Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen (Hersg.), a.a.O., S.127f

<sup>185</sup> Lärmer, a.a.O., S. 94

<sup>186</sup> Siehe Kurzberichte, in: Die Strasse, Heft 24, 1937, S. 744

<sup>187</sup> A.a.O.

<sup>188</sup> F. Todt: Die Planung des Reichsautobahnnetzes, in: Die Strasse, Heft 7, 1937, S. 176. Das Fehlen von Gestaltungskriterien für das Autobahnnetz wird auch von Kopper, a.a.O., S. 408 hervorgehoben, der darauf hinweist, dass Todt eine Evaluation des Netzes unterbunden hatte.

<sup>189</sup> Um seiner Heimatstadt Pforzheim einen Dienst zu erweisen, legte Todt die Autobahn Karlsruhe-Stuttgart nahe an Pforzheim heran, aber weit entfernt von Stuttgart. Das Industriegebiet Stuttgart wäre besser durch eine Strecke durch das Fils- und Neckartal erschlossen worden, siehe Brücke und Strasse, Heft 11, 1950, S. 226 (vergl. auch Fußnote 363 )

<sup>190</sup> Ludwig, a.a.O., S. 335

Das Fehlen von Planungs-Kriterien bereitete dem Sektionsleiter der Sektion Hannover-Kassel, Kurt Becker, insofern Schwierigkeiten, als nach den Forderungen von Todt in den Erläuterungen für die von der Sektion geplanten Teilstrecken auch jeweils ein Kapitel über die wirtschaftlichen Fragen der Linien enthalten sein sollte. Jedoch konnte Kurt Becker für diese Frage keine Kompetenz vorweisen.<sup>191</sup>

Mit der Übernahme der Hafraba-Pläne erhielt das NS-Autobahnprojekt auch dessen visionären und utopischen Charakter, der angesichts der geringen Kfz-Dichte in Deutschland deutlich hervortrat und ins Groteske gesteigert wurde. Damit verbunden war der Mangel an rationalen Planungskriterien der Verkehrswirtschaft und Wirtschaftspolitik, auf deren Grundlage noch die STUFA ihr Netz im Jahre 1926 hergeleitetet hatte.<sup>192</sup> Sie identifizierte Wirtschaftsräume, die landwirtschaftliche Produkte, Rohstoffe oder Industriewaren erzeugen und verknüpfte diese als Quell- und Zielgebiete mit einem Strassennetz. Ausgangspunkt ihre Planung war also der zu erwartende Wirtschaftsverkehr von Gütern und Personen. Diese Rationalität der Planung wurde in der NS-Zeit aber vollkommen aufgegeben. Diese Politik unterscheidet sich kraß vom Ausbau des US Highway-Netzes. Wie die Analyse von Seely aufweist, wurde das amerikanische Highwaynetz gemäß des wachsenden Verkehrsbedarfs schrittweise ausgebaut und folgte strengen Kosten-Nutzenkalkülen. Er hebt hervor, dass amerikanische Ingenieure wegen der geringen Verkehrsdichte auf den Landstrassen in den USA mit Ausnahme weniger Regionen keinen Bedarf für vierspurige Autobahnen sahen.<sup>193</sup>

Im folgenden sollen drei Planungskriterien erläutert werden. Bei der Planung der Linien von der **Verkehrsdichte** in den verschiedenen Städten auszugehen, wurde als Planungskriterium nicht ausdrücklich genannt. Die Tabelle 6 gibt die Daten für das Jahr 1932 wieder.<sup>194</sup> An der Tabelle wird erkennbar, dass die süddeutschen Städte Stuttgart und München die höchste Kfz-Dichte im Reich besaßen. Tatsächlich wurde in München die Planung der Autobahn zum Chiemsee vor allem wegen des zu erwartenden sonntäglichen Ausflugverkehrs gebaut. Nach der Darstellung von Kaftan gab es in München die Überlastung des Auflugzieles Starnberger See, und man such-

---

<sup>191</sup> Tätigkeitsbericht der Sektion Hannover Kassel vom 13.11.1933, BA 4602/600

<sup>192</sup> *Rappaport*: Das Netz der Kraftwagenstrassen Deutschlands, in: Verkehrstechnik, Heft 18, 1926, S. 285-288

<sup>193</sup> Bruce E. Seely: Building the American Highway System – Engineers as Policy Makers, Philadelphia 1978, Bruce E. Seely: Der amerikanische Blick auf die deutschen Autobahnen. Deutsche und amerikanische Autobahnbauser 1930-1965, In: Werkstatt Geschichte, Heft 21, Hamburg 1998, S. 13-15.

<sup>194</sup> Statistisches Jahrbuch für das deutsche Reich, 1933, S. 159

te in Absprache mit der Bauindustrie nach Alternativen.<sup>195</sup> Im Jahre 1937 durchgeführte Verkehrszählungen auf der Autobahn zum Chiemsee zeigten dann deutlich die Spitzen des Ausflugverkehrs an den Sonntagen.<sup>196</sup>

---

<sup>195</sup> *Kaftan*, a.a.O., S. 153, sowie *Anton Woerner*: Die Reichautobahn München – Salzburg, in: Die Autobahn, Heft 9, 1933, S. 10-12. Woerner war Inhaber der Münchener Baufirma Sager&Woerner, wo Todt als leitender Ingenieur beschäftigt war, und war Sektionsleiter der Sektion Bayern der GEZUVOR. Siehe hierzu mein Working Paper in the History of Mobility No. 8/ 2006: Die Chiemsee – Autobahn - Planungsgeschichte und Bau der Autobahn München – Salzburg 1933-1938

<sup>196</sup> Die systematische Verkehrszählung für Kraftfahrzeuge im ganzen Reich in den Jahren 1936 und 1937 führte u.a. zu folgenden Daten: Die als eine Totalerhebung durchgeführte Verkehrszählung an den 30 Tagen des Monats Juni 1937 auf der Autobahn München-Salzburg bei Ramersdorf (München) ergab pro Tag weniger als 500 Lastkraftwagen und an den Sonntagen 6. Juni, 13. Juni, 20.Juni und 27. Juni 8000 bis 10000 Fahrzeuge einschließlich Krafträder. An den übrigen 26 Tagen zählte man weniger als 5000 Fahrzeuge pro Tag, davon an 22 Tagen weniger als 4000. Zu den Daten siehe *R. Hoffmann*: Die Entwicklung des Kraftverkehrs auf Reichsautobahnen und Reichsstraßen, in: Forschungsgesellschaft für das Strassenwesen (Hersg.): Strassenbau-Jahrbuch 1937-1938, Berlin, Verlag Volk und Reich, 1938, S. 29-42, hier S. 32 f, siehe auch Anmerkung 135. siehe auch mein Working Paper in History of Mobility No. 8/ 2006: Die Chiemsee – Autobahn. Planungsgeschichte und Bau der Autobahn München – Salzburg 1933-1938

Städte	Personen- kraftwagen	Last- kraftwagen	Krafträder mit Hubraum		Andere	Kraftfahr- zeuge insgesamt	1 Kraftfahrz. entf. auf je Einw. ...
	(einschl. Kraft- omnibusse)	kraftwagen	bis 200 ccm (Klein-krafträder)	über 200 ccm	Kraftfahrzeuge <sup>1)</sup>		
München	11.040	3.320	7.294	8.663	296	30.613	24
Stuttgart	7.295	2.106	1.691	2.692	81	13.865	29
Nürnberg	5.120	1.565	2.500	4.193	128	13.506	31
Frankfurt a.M.	7.912	2.200	2.531	3.880	182	16.705	32
Dresden	8.066	3.083	3.427	4.354	287	19.217	33
Karlsruhe	2.002	634	779	1.120	60	4.595	34
Braunschweig	1.959	733	890	975	55	4.612	34
Bielefeld	1.788	478	609	643	20	3.538	34
Chemnitz	4.373	1.795	1.718	2.427	76	10.389	35
Hannover	6.120	1.497	2.223	2.511	152	12.503	36
Leipzig	7.967	2.777	3.788	4.459	278	19.269	37
Bremen	3.765	1.332	1.672	1.491	194	8.454	37
Erfurt	1.791	470	543	982	34	3.820	37
Berlin	51.585	16.135	18.857	25.256	2.210	114.043	38
Wiesbaden	1.862	500	633	1.017	29	4.041	38
Hamburg	12.186	5.211	5.097	6.397	512	29.403	39
Mannheim	3.150	958	1.068	1.606	109	6.891	39
Aachen	1.817	639	678	760	40	3.934	39
Münster i. W.	1.587	266	616	583	40	3.092	39
Köln	8.616	3.145	2.223	4.226	227	18.437	40
Düsseldorf	5.131	2.183	2.046	2.199	137	11.696	40
Magdeburg	3.191	1.025	1.692	1.693	154	7.755	40
Halle a.S.2118	2.118	746	889	1.177	53	4.983	41
Plauen	1.331	513	388	586	13	2.831	41
Altona	1.903	1.219	1.182	1.322	128	5.754	42
Augsburg	1.395	445	1.184	1.155	35	4.214	42
Mainz	1.460	545	482	576	44	3.107	43
Kref.-Uerding	1.544	628	885	617	50	3.724	45
Breslau	5.139	1.306	2.929	3.580	132	13.086	47
Kassel	1.943	511	459	696	21	3.630	48
Harburg- Wilhelmsburg	732	401	491	715	36	2.375	48
Stettin	2.361	854	768	1.290	115	5.388	50
Gladb.-Rheydt	1.570	662	920	813	46	4.011	50
Solingen	1.257	519	352	635	33	2.796	50
Lübeck	1.009	435	466	665	31	2.606	50
Königsberg i.Pr.	2.560	747	1.032	1.222	80	5.641	53
Kiel	1.580	635	879	1.039	33	4.166	53
Ludwigsh. a.Rh.A72	792	263	465	419	38	1.977	55
Wuppertal	3.382	1.666	679	1.312	60	7.099	58
Remscheid	846	307	169	308	15	1.645	62
Hagen i.W.	1.029	552	294	383	27	2.285	64
Dortmund	2.884	1.500	2.094	1.347	98	7.923	67
Duisb.-Hamb.	2.029	1.048	1.672	1.280	57	6.086	72
Mülheim a.R.	605	395	436	359	21	1.816	74
Gleiwitz	435	202	360	472	16	1.485	75
Gelsenkirchen	1.253	760	1.165	917	66	4.161	80
Bochum	1.428	724	1.055	777	41	4.025	80
Essen	3.084	1.569	1.885	1.269	116	7.923	82
Oberhausen	657	446	757	458	33	2.351	83
Hindenb.i.O.-S.	316	141	299	310	15	1.081	122
<b>Zusammen</b>	<b>204.965</b>	<b>71.791</b>	<b>87.211</b>	<b>107.826</b>	<b>6.754</b>	<b>478.547</b>	<b>41</b>

<sup>1)</sup> Zugmaschinen, Kraftwagen für Feuerlöschzwecke und Straßenreinigungsmaschinen

Tabelle 2.5.1: KFZ-Dichte in deutschen Großstädten 1932

Ein weiteres Kriterium für die Linienführung von Autobahnen hätte sein können, von der Intensität der Güterverkehre auszugehen. Nach einer Statistik des GEDEKRA Reichsverbandes der Kraftverkehre gab es im Juli 1933 folgende Lkw-Verkehre von Berlin aus in das Reich.<sup>197</sup>

Ziel	Entfernung km	Zahl der Lastzüge pro Monat	Beförderte Menge Tonnen pro Monat	Fahrtzeit Std.	Fahrtzeit der Reichsbahn Std.
Braunschweig	225	25	50	9	12
Magdeburg	142	8	72	12	12
Kassel	416	8	80	20	15
Spremberg	150	26	150	k.A.	k.A.
Elberfeld	509	12	160	k.A.	k.A.
Dortmund	540	12	160	24	21
Düsseldorf	543	12	160	24	20
Dessau	120	22	180	4	12
Hamburg	280	26	182	10	12
Frankfurt/M.	653	18	185	30	20
Stuttgart	654	18	185	30	36
Stettin	135	32	220	8	12
Nürnberg	485	24	276	17-22	20
Dresden	180	24	280	8	12
Leipzig	170	33	337	8	12
Breslau	326	35	346	12	12
Hannover	256	30	350	12	36
Köln	557	64	833	30	12

Tabelle 2.5.2: LKW-Verkehre aus Berlin im Jahre 1933

Hieran wird an der Transportmenge zum Beispiel die hohe Bedeutung der Verbindung von Berlin nach Köln sichtbar.

Ein anderes Kriterium für die Linienführung von Autobahnen könnte die Erreichbarkeit der Reichshauptstadt Berlin sein. Die Planung und Baudurchführung in Hessen weicht allerdings davon ab, wenn man die Verbindung Frankfurt a.M.-Berlin betrachtet. Die noch im fünften Bericht über die Vorprojektionsarbeiten vom 20.12.1933 der GEZUVOR genannte Verbindung Frankfurt-Fulda-Eisenach kann im hessischen Gebiet als die direkte Linie von Frankfurt a.M. nach Berlin gelten, wurde aber bei den späteren Planungen der GEZUVOR aufgegeben und ersetzt durch die bis jetzt noch bestehende Linie Frankfurt-Gießen-Bad Hersfeld-Eisenach. Bei dieser Linie kann man nicht mehr von der direkten Verbindung von Frankfurt a.M. nach Berlin sprechen. In ihrem 1937 veröffentlichten Arbeitsbericht rechtfertigte die Sektion Hannover-Kassel diese Änderung der Linie mit nicht überzeugenden Argumenten damit, dass die Linie

---

<sup>197</sup> Betrieb der KFZ-Güterverkehrslinien von Berlin im Juli 1933 nach Gedekra-Reichsverband aus: Konrad Mellerowicz: Autobahnen und Kraftverkehrswirtschaft, in: Die Autobahn, Heft 9, 1934, S. 368-373, hier S. 370. Weitere Statistiken zum Güterverkehr in: 2. Sitzung des Verkehrswirtschaftlichen Ausschusses der Hafraba am 29.10.1927, Frankfurt 1927, Schrift Nr. 9

Frankfurt-Gießen-Bad Hersfeld stärker bevölkerte Gebiete erfasse, die eine stärkere wirtschaftliche Entwicklung erwarten ließen und dass zweitens diese Linie eine gute Verbindung von Frankfurt nach Kassel und Hannover ermöglichte.<sup>198</sup>

Außer der faktischen Unterstützung der Nahverkehre in den bis 1933 erkennbaren Gebieten mit hohem Verkehrsaufkommen, welche als Planungsziel allerdings in den Akten nicht auftritt, sondern erst im GEZUVOR-Bericht von 1937,<sup>199</sup> folgt die Linienführung keinen erkennbaren Kriterien der Verkehrswirtschaft. Nur formale Gesichtspunkte sind auffindbar, dass drei Linien von Ost nach West verlaufen sollen und zwei Linien von Nord nach Süd.<sup>200</sup> Erst nachträglich, als das Autobahnnetz bereits ein beträchtliches Ausmaß erreicht hatte, wurden systematische Verkehrszählungen unternommen,<sup>201</sup> welche Kriterien für die Linienführung hätten abgeben können.

## 7 Der Beginn des NS-Autobahnprojekts 1933 - 1934 in Frankfurt a.M.

Im Frühjahr und Sommer 1933 überstürzten sich die Entscheidungen und Planungsschritte, die zum Beginn Bauarbeiten führten. Auf der Mitgliederversammlung der Hafraba am 23. Mai 1933 berichtete Geschäftsführer Willy Hof von seinen Gesprächen mit Hitler und dessen Absichten, das Hafraba-Konzept zu einem ganz Deutschland überspannenden Autobahnnetz zu erweitern.<sup>202</sup> Kaftan erweckte in seinen Memoiren den Eindruck, als gäbe es eine Kontinuität der Hafraba-Planung von den Autobahn-Netz-Entwürfen von Golder und Otzen, die Hitler lediglich aufgenommen hätte.<sup>203</sup> Dabei erwähnt er jedoch nicht, dass sich der Vorstand der Hafraba vehement gegen die Erweiterung der Nord-Süd-Linie zu einem Netz ausgesprochen hatte.

Auf der am 23. Mai 1933 anberaumten Mitgliederversammlung in Frankfurt wurde die Hafraba im nationalsozialistischen Sinn „gleichgeschaltet“. Die Sitzung wurde vom neuen Frankfurter NS-Oberbürgermeister Landgerichtsrat Dr. Friedrich Krebs geleitet, der Dr. Ludwig Landmann

---

<sup>198</sup> Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen (Hersg.), a.a.O., S. 76.

<sup>199</sup> A.a.O.

<sup>200</sup> E. Schönleben: Das Netz der Reichsautobahnen, in: Die Strasse, Heft 19, 1936, S. 614 stellt ca. 7000 km des Grundnetzes vor.

<sup>201</sup> Siehe: Der Kraftverkehr auf Reichsautobahnen, Reichs- und Landstrassen im Dritten Reich, herausgegeben vom Generalinspekteur für das deutsche Strassenwesen, Berlin 1939. Im Jahre 1934 wurde von der Sektion Hansestädte eine Verkehrszählung in Norddeutschland durchgeführt, siehe Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen (Hersg.): Die Planungsarbeiten für die Reichsautobahnen – Zweieinhalb Jahre GEZUVOR, Berlin 1937, S. 46ff.

<sup>202</sup> Protokoll der Mitgliederversammlung, Die Autobahn, Heft 6, 1933, S. 7; AdR, S. 305, sowie Bericht des Geschäftsführers der Hafraba e.V., Hof, über seine Besprechung mit dem Reichskanzler zur Planung und Finanzierung des Autobahnbaus am 6. April 1933, op. cit., S. 308. Der Editor der Akten der Reichskanzlei, Minuth, macht aber darauf aufmerksam, dass von der von Kaftan zitierten Besprechung von Hitler mit Hof am 23.3.1933, die Hof in seinem Bericht als „ersten Empfang und Vortrag“ beschreibt, keine Akten auffindbar waren. A.a.O., S. 306.

aus dem Amt gedrängt und in der Magistratsitzung am 13. März 1933 sein Amt übernommen hatte.<sup>204</sup> Die politisch mißliebigen Mitglieder waren nicht mehr erschienen. Beschönigend wurde mitgeteilt, dass sie durch die „aktuellen Pflichten ihres Aufgabenkreises“ verhindert seien.<sup>205</sup> Die Ortsgruppe Groß-Frankfurt des von Fritz Todt geführten „Kampfbunds der deutschen Architekten und Ingenieure“ regte am 13. Juni 1933 in einem Schreiben an Krebs an, die Hafraba-Planungen einer grundlegenden Überprüfung zu unterziehen, bevor sie Grundlage für das staatliche Arbeitsbeschaffungsprogramm würden, da die Hafraba „lediglich großkapitalistische und jüdische Interessenwirtschaft betrieben“ habe. Der Frankfurter Magistrat lehnte dieses Ansinnen jedoch ab, weil er den schnellen Baubeginn nicht gefährden wollte.<sup>206</sup>

Am 24. Juni 1933 gab Todt kurzfristig den Streckenabschnitt Frankfurt a.M. – Darmstadt als ersten des gesamten NS-Autobahnprojekts überhaupt zum Bau frei.<sup>207</sup> Der Vorstandsvorsitzende der Hafraba, Adolf Zierau, konnte noch im Juli 1933 triumphierend im Badischen Beobachter feststellen, dass die Priorität der Hafraba für die Planung der Strecke Frankfurt – Mannheim sowohl von der Reichsbahn wie auch von Todt anerkannt würden.<sup>208</sup> Diese Position änderte sich aber, als Todt die Urheberschaft Hitlers für das Autobahnkonzept reklamierte und in einem Brief Kaftan unter Drohungen anwies, sich dieser Politik zu fügen.<sup>209</sup>

Die Strecke Frankfurt – Darmstadt sollte eine Prachtstrasse werden und wurde daher großartig mit einer Gesamtbreite von 23 Metern geplant. Je zwei Fahrspuren von 7,50 Meter, ein 5 Meter breiter Mittelstreifen und Randstreifen von je 1,50 Meter summierten sich zu der imposanten Breite von 23 Metern. Dabei ging Todt über die von der Hafraba geplanten 20,50 Meter deutlich hinaus. Bemerkenswert ist, dass zu der Frage der Gesamtbreite der neu zu errichtenden Autobahnen wenig Veröffentlichungen und sonstige Quellen dokumentiert sind. Während das Autobahnnetz und die Linienführung in der Presse und in den Fachpublikationen ausführlich diskutiert wurden, sind in der Anfangszeit der Autobahnplanung 1933 Aussagen zur Breite der Autobahn nicht auffindbar. Selbst im Erlass von Todt zu den „Richtlinien für die Entwurfsbearbeitung von Autobahnen“ vom 12. Dezember 1933 taucht die Frage der Breite nicht auf, sondern er weist

---

<sup>203</sup> Kaftan, op. cit., S. 165-168

<sup>204</sup> Städtisches Anzeigenblatt der Stadt Frankfurt a.M., Nr. 12, 1933, S. 148.

Siehe auch Bettina Tüffers: Der Braune Magistrat, Personalstruktur und Machtverhältnisse in der Frankfurter Stadtregierung 1933 – 1945, Frankfurt 2004 (Studien zur Frankfurter Geschichte Bd. 54)

<sup>205</sup> Protokoll der Mitgliederversammlung, Die Autobahn, Heft 6, 1933, S. 7

<sup>206</sup> ISG, Magistratsakten MA6289. Der Oberbürgermeister von Frankfurt, Krebs, war nicht identisch mit dem Vorsitzenden der Hafraba.

<sup>207</sup> Völkischer Beobachter vom 25. Juni 1933, S. 2, Ausgabe A., ISG

<sup>208</sup> Badischer Beobachter vom 19.7.1933, Stadtarchiv Karlsruhe, 1/H-1596

Radien für Kurven und Steigungen aus.<sup>210</sup> Erstmals ist sie nachweisbar in dem Rundschreiben Nr. 17 der Berliner Zentrale der Gezuvor vom Februar 1934, welches die Breite der Strecke Frankfurt – Darmstadt als Richtschnur vorgibt.<sup>211</sup>

In den zeitgenössischen Veröffentlichungen und auch in der Literatur wurde immer wieder darauf hingewiesen, dass die Strecke Frankfurt – Darmstadt auf den Planungen der Hafraba erfolgte und daher auch so schnell umgesetzt werden konnte. Diese Aussage soll hier nicht in Zweifel gezogen werden, jedoch darauf hingewiesen werden, dass für diese These in den Archiven bisher kein Beleg gefunden werden konnte. So sind die vier Ergänzungsbände zu dem Hafraba-Antrag im Reichsfinanzministerium vom August 1932 in denen die geplante Strecke Frankfurt – Darmstadt ausführlich dokumentiert wurde, weder im Bundesarchiv noch im Hessischen Hauptstaatsarchiv auffindbar. Auch ist unbekannt, ob die Strecke Frankfurt–Darmstadt, wie sie dann von Todt geplant und ausgeführt wurde, sich genau in die Streckenführung der Hafrabapläne gehalten hat oder ob es Abweichungen gegeben hat.

Zum Beginn der Vermessungsarbeiten konnten nach Presseberichten die von der Hafraba ausgearbeiteten Pläne für diese Strecke weitgehend übernommen und umgesetzt werden. Die Hafraba hatte bereits die Grundwasserverhältnisse der Strecke dokumentiert und die Entwässerungs- und Kanalisationsverhältnisse geprüft, wie von der Presse freimütig eingeräumt wurde.<sup>212</sup> Im Vergleich zur ursprünglichen Route der Hafraba ( vergl. Abbildung 28 ) wurde die Linie im Bereich Mörfelden jedoch stärker nach Osten gelegt. Nach einer Presseerklärung Dorpmüllers sollte die Strecke „ein Paradies für Autofahrer“ werden.<sup>213</sup>

---

<sup>209</sup> Kaftan in Brücke und Strasse, 1952, Heft 4, S. 90. Todt wollte seinen Brief an Kaftan als Warnung verstanden wissen, wie Kaftan schreibt.

<sup>210</sup> BA 4601/5001

<sup>211</sup> Thüringisches Hauptstaatsarchiv Weimar, C234

<sup>212</sup> Badische Presse vom 3. Juli 1933, ebenda, sowie Frankfurter Nachrichten vom 30. Juni 1933, ebenda



Abbildung 6: Autobahn mit Mittelstreifen bei Darmstadt im Jahre 1936.<sup>214</sup>

Bemerkenswert ist, dass der, angesichts der geringen Kfz-Dichte in Deutschland deutlich hervortretende, visionäre und utopische Charakter der Hafraba-Autobahnpläne auch auf das NS-Autobahnprojekt übertragen und dort ins Groteske gesteigert wurde. Diese Politik unterscheidet sich kraß vom Ausbau des amerikanischen Highway-Netzes, das dem steigenden Bedarf folgend nach strikten Kosten-Nutzen-Kalkülen erweitert wurde.<sup>215</sup> Das nach dem deutschen Autobahn-Vorbild gebaute Express Highway System in den USA entstand allerdings erst in den 50er Jahren und kam angesichts des starken Überlandverkehrs nach der Einschätzung von Mark Rose um Jahrzehnte zu spät.<sup>216</sup> In den 50er Jahren war in Europa wiederum ein utopischer Ansatz, der dem Verkehrsbedarf vorausseilte, notwendig, um z.B. in Holland den Bau eines Autobahnnetzes politisch zu rechtfertigen.<sup>217</sup>

Die Bauarbeiten wurden offiziell am 23. September 1933 mit einem großen Spektakel eröffnet. Von den Arbeitsämtern gestellte Arbeitslose mussten sich vor der Börse in Frankfurt zu einem Festakt versammeln, wo ihnen Gauleiter Jakob Sprenger einfache Schaufeln als Werkzeug aushändigte.<sup>218</sup> Wie Soldaten marschierte der Trupp Bauarbeiter mit geschulterten Schaufeln, angeführt vom Todt und Gauleiter Sprenger, quer durch die Stadt nach Schwanheim am südlichen Mainufer.

---

<sup>213</sup> Frankfurter Nachrichten vom 30. Juni 1933, ISG, Badische Presse vom 3. Juli 1933, Stadtarchiv Karlsruhe, 1/H-1596

<sup>214</sup> Privataufnahme Siegfried Vahrenkamp, Osnabrück, 1936

<sup>215</sup> Seely: Der amerikanische Blick auf die deutschen Autobahnen, op. cit.

<sup>216</sup> Mark M. Rose: Interstate – Express Highway Politics 1939 – 1989, Tennessee UP, second rev. edition, 1990, S. 92

<sup>217</sup> Mom, op. cit.

<sup>218</sup> Schütz und Gruber, op. cit., S. 40-43

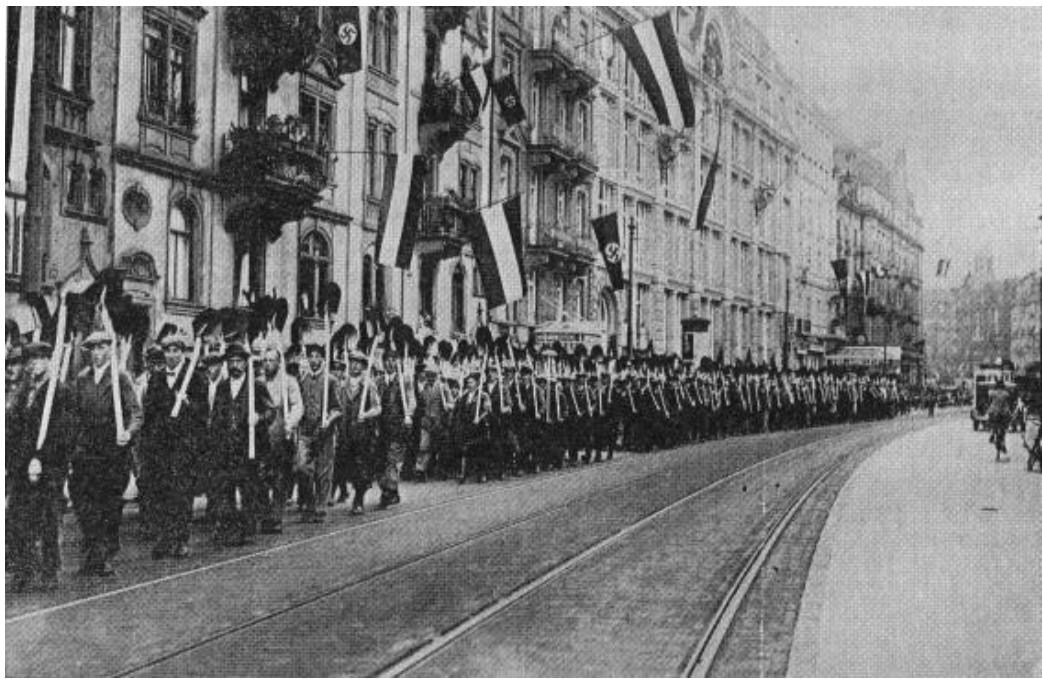


Abbildung 7: Marsch der Arbeiter durch Frankfurt a.M. auf der Scharnhorststraße (heute Baseler Straße)<sup>219</sup>

Im Beisein von Reichspropagandaminister Goebbels und des Frankfurter Oberbürgermeisters Krebs hielt Hitler eine Rede zur Motivation der Arbeiter und Rechtfertigung des Projektes. Neben den kurz- und mittelfristigen Zielsetzungen wie der Minderung der Arbeitslosigkeit sprach er auch den visionären Charakter eines Autobahnnetzes an, dessen Bedeutung für das deutsche Verkehrswesen und die deutsche Wirtschaft insgesamt erst in späteren Jahrzehnten vollständig erkannt und gewürdigt würden. „In Jahrzehnten wird man dann den Verkehr abhängig sehen von diesen neuen großen Verkehrsstraßen.“<sup>220</sup> Der Baubeginn der Strecke Frankfurt – Darmstadt mit Hitlers Spatenstich wurde von der Propaganda in großen Stil medial ausgewertet, Den Tag beschloß eine Großkundgebung des NS-Gaues Hessen-Nassau in Frankfurt a.M. mit angeblich 200.000 Teilnehmern. Goebbels berichtete von jubelnden Menschen.<sup>221</sup>

Schon die Hafraba hatte die Frage diskutiert, inwieweit der Autobahnbau der Beschäftigung von Arbeitslosen dienen könne. Auch beim Bau der Strecke Frankfurt a.M. – Darmstadt bestand das Ziel, möglichst viele ungelernte Arbeitslose zu beschäftigen. Daher verzichtete man beim Erdaushub weitgehend auf den Einsatz von Baggern und Großgeräten. Die Reichsautobahndirektion bemerkte in einem Schreiben vom 29. November 1933 an die Obersten Bauleitungen, dass die Verwendung von Großgeräten unerwünscht sei. Der Einsatz von Baggern bei schwierigen

---

<sup>219</sup> Foto aus der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 23.9.1983, ISG, S3/7461

<sup>220</sup> Domarus, op. cit., S.302

Bedingungen bedurfte der Zustimmung von Todt.<sup>222</sup> Die an den Erdaushub anschließende vierte Bauphase, die Herstellung der Fahrbahndecke, erforderte dagegen qualifizierte Bauarbeiter, da für die Betonherstellung und die Aufbringung der Fahrbahndecke mittels Straßenbau- und anderen Maschinen erfolgte. Manfred Pohl kommt in seiner Untersuchung über die Beteiligung der Baugesellschaft Strabag AG am Autobahnbau zu dem Ergebnis, dass es in der Betonierungsphase jedoch an Maschinen fehlte, sodass erhebliche Verzögerungen in den Zeitplänen auftraten. Berichte, wonach die OBK Frankfurt a.M. dem Vorstand der Strabag wegen der Verzögerungen mit einer Einweisung in ein Konzentrationslager gedroht habe, erscheinen nach der Aktenlage im Hessischen Hauptstaatsarchiv jedoch eher unglaublich.<sup>223</sup> Dort sind derartige Drohungen nicht vermerkt.

In der ersten Phase der Bauarbeiten begann mit der Rodung des Waldes. Die Baum- und Wurzelstümpfe wurden mit Flaschenzügen und Dreiböcken, zum Teil unter zur Hilfenahme von Dampflokomotiven, aus dem Boden gezogen. Aus dem Stadtwald wurde so eine 40 m breite Trasse in einer Gesamtlänge von 15 Kilometern herausgeschlagen. Diese Arbeiten waren bis Ende November beendet. Das Ausholzen und Roden der Trasse setzte sich dann bis Darmstadt fort.



<sup>221</sup> E. Schütz und E. Gruber: a.a.O., S. 41-43. Siehe Tagebucheintragung von Goebbels zum 24.9.1933 und zum 25.9.1933, in: Elke Fröhlich (Hrsg.): Die Tagebücher von Josef Goebbels, Band 2, Teil 1, München 1987, S. 464f. Ein Foto vom ersten Spatenstich ließ Goebbels als Postkarte für das Winterhilfswerk verbreiten.

<sup>222</sup> HHStAW, Abt. 485, Nr. 246.

<sup>223</sup> Manfred POHL, Die Strabag 1923 bis 1998, München 1998, hier S. 156.

Abbildung 8: Erdarbeiten auf der Strecke Frankfurt – Darmstadt im Winter 1933 (Propaganda-Foto)<sup>224</sup>

In einer zweiten Phase wurden die notwendigen Brückenbauwerke für eine kreuzungsfreie Autobahn erstellt. Bis Darmstadt waren 54 Brücken erforderlich. 54 Bauunternehmen waren mit Facharbeitern an der Ausführung beteiligt. Das erste große Bauwerk war die Überbrückung der Schwanheimer Straße mit der Rampe für die kommende Mainbrücke, dann die Überführung über den Goldsteiner Weg, die Unterfahrung der Eisenbahnstrecke Frankfurt a.M. – Mainz und die große Straßenbrücke unter der Chaussee Frankfurt – Groß Gerau.

Nach dem Bau der notwendigen Durchlaßbauwerke für Gewässer begann dann in einer dritten Phase ein Heer ungelerner Arbeitsloser mit den eigentlichen Erdarbeiten, wobei Einschnitte in Bodenwellen ausgehoben und damit die Massen für Dammschüttungen gewonnen wurden. Zeitweise waren mehr als 1.600 Arbeiter an diesem Streckenabschnitt beschäftigt. Der Reporter Leitner hob hervor, dass auf dieser Strecke kein einziger Bagger eingesetzt werde. Anfang November 1933 wurde mit dem Bau an der Strecke Mannheim – Heidelberg in vier Losen begonnen. An den Bauwerken für Kreuzungen und an den Baracken der Bodenbewegungskolonnen wehten Hakenkreuzflaggen.<sup>225</sup> Der Bau der beiden Brücken über die Flüsse Main und Neckar begann im April 1934.<sup>226</sup> Großer propagandistischen Aufwand begleitete auch den weiteren Verlauf des Autobahnbau. Todt besichtigte die Autobahnbaustellen mit dem Luftschiff „Graf Zeppelin“ aus der Luft und ließ darüber in der Presse berichten.<sup>227</sup>

Um ein Picknick auf den Rasenstreifen rechts und links der Reichsautobahn zu ermöglichen (vergl. Abbildung 9 ), wies Todt die Gesellschaft Reichsautobahnen am 24. Mai 1934 an, dass dort, wo die Möglichkeit dazu bestand, mit geringen Kosten eine Verbreiterung des der Bankette vorzunehmen, um die Kraftwagen abseits der Fahrbahnen abstellen zu können. Derartige Plätze seien vor allem bei Aussichtspunkten, an Seen und im Walde vorzusehen, wo der Kraftfahrer gerne anzuhalten und zu rasten pflegte.<sup>228</sup>

---

<sup>224</sup> Leitner: Reichsautobahnen im Bau, Main-Neckar, Die Autobahn 1934, Heft 2, S. 52

<sup>225</sup> Leitner: Reichsautobahnen im Bau, Main-Neckar, Die Autobahn 1933, Heft 11, S.14

<sup>226</sup> Die Reportage von Hans Lindner in der Zeitschrift „Die Autobahn“ beschreibt den Stand der Bauarbeiten an diesen beiden Brücken Anfang Juli 1934. Die Autobahn 1934, Heft 12, S. 54-543. Zum Bau der Neckarbrücke siehe auch Hanspeter Rings: Die Reichautobahn – Monument der Stärke? In: Monika Ryll: Architektur in Mannheim, Mannheim 1994, S. 204

<sup>227</sup> Der Führer, 22.Mai 1934, Stadtarchiv Karlsruhe, 1/H-1596. Todt berichtete aus dem „Luftschiff von einem herrlichen Bild von der großzügigen Linienführung – ein Bild, das noch viel imposanter wirkt als von der Erde.“ Dieser Pressebericht wurde offenbar reichsweit publiziert, da er auch in der Münchener Presse auftrat, siehe Münchener Zeitung vom 22. Mai 1934, Stadtarchiv München, Presseausschnittsammlung Autobahn allgemein 1933-1934.

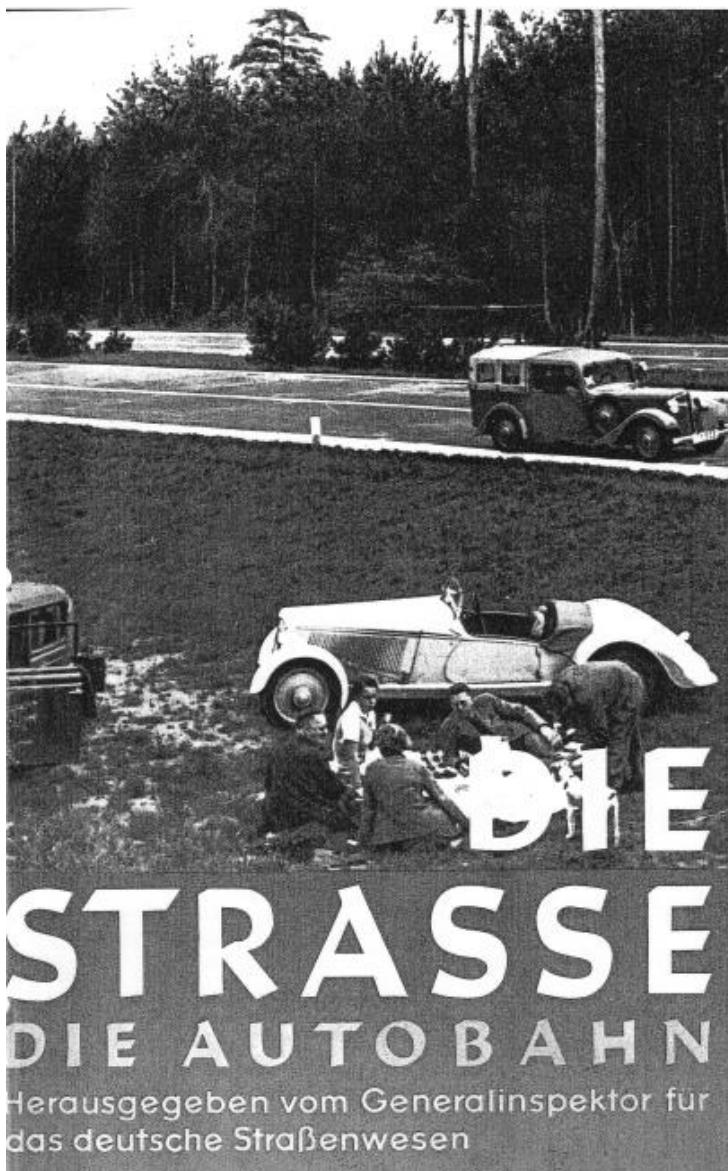


Abbildung 9: Propaganda-Foto vom Picknick an der Autobahn<sup>229</sup>

Während Todt später beim Bau der Strecke München – Salzburg die Propaganda intensivierte, indem er Kultur und Kunst in sein Projekt einbezog und die „Autobahnmalerei“ stark förderte,<sup>230</sup> sind diese Aspekte beim Bau der Strecken im Rhein-Main-Neckar-Raum weniger ausgeprägt. Sieht man einmal von der Ausstellung im Mannheimer Schloßmuseum ab, so weist lediglich die Existenz eines Schulungs- und Arbeitslagers des NS Deutschen Studentenbundes der Frankfurter Städelschule an der Baustelle der Urselbachtalbrücke unter der Leitung des Gauschulungsbeauftragten im Juni 1936 in diese Richtung. Neben Sport und weltanschaulicher Schulung wirkte der

<sup>228</sup> HHS 10

<sup>229</sup> Deckblatt Heft 6, 1936, Die Strasse

<sup>230</sup> Siehe meinen Aufsatz: Die Chiemsee-Autobahn. Planungsgeschichte und Bau der Autobahn München – Salzburg 1933-1938, Oberbayerisches Archiv, Band 130, 2006, S. 385-415

„ständige Anblick des aus der Kraft des Dritten Reiches geformten Bauwerkes erzieherisch auf die Kunststudenten. Täglich waren mehrere Stunden den zeichnerischen und malerischen Studien der Autobahn gewidmet.“ Die angefertigten Bilder wurden zum Erntedank am 4. Oktober 1936 in Niederursel ausgestellt.<sup>231</sup> Die Urselbachtalbrücke wurde trotz der Materialengpässe in der Aufrüstungsphase aus Stahl errichtet und in den letzten Kriegstagen von deutschen Truppen gesprengt.<sup>232</sup>

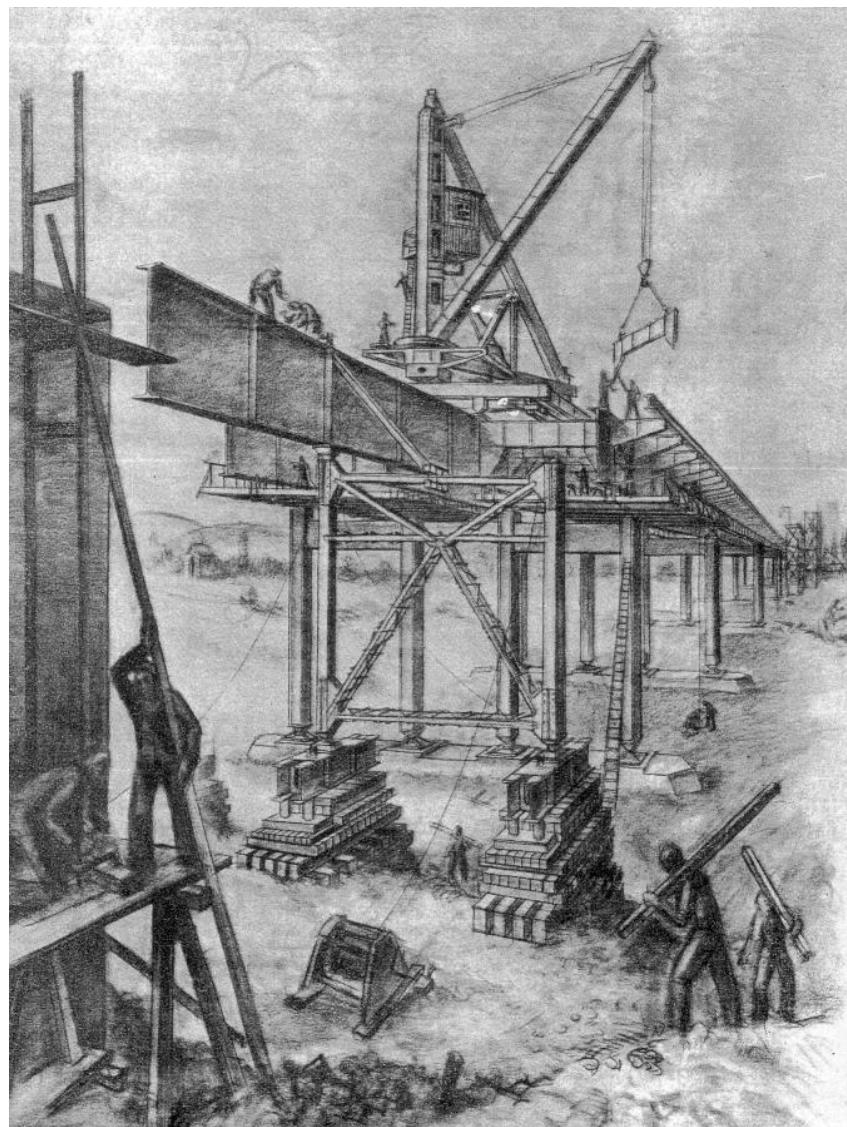


Abbildung 10: Baustelle der Urselbachtalbrücke. Studie der Studentenbundsmänner Post und Hill 1936

<sup>231</sup> NS-Briefe – Schulungsblätter der NSDAP im Rhein-Main-Gebiet, Dezember 1936, S. 446

<sup>232</sup> Brücke und Strasse, Heft 11, 1950, S. 237

## 8 Die Oberste Bauleitung Frankfurt

Der Bau der Autobahnen im Rhein-Main Gebiet wurde von der „Obersten Bauleitung für Kraftwagenbahnen Frankfurt - Heidelberg/Mannheim“ (OBK Frankfurt) koordiniert. Sie hatte ihr Büro am Hohenzollern-Anlage 35 (heute: Friedrich-Ebert-Anlage) in Frankfurt a.M. Die OBK wurde aufgrund einer Entscheidung von Dorpmüller vom 24. Juni 1933 gegründet. Mit gleichem Datum wurde Reichsbahnoberrat Alfred Pückel aus Wuppertal zum Leiter der OBK Frankfurt berufen.<sup>233</sup> Kado, zuvor Oberbaudezernent und Direktor bei der Reichsbahn-Direktion Frankfurt am Main, trat am 25. Mai 1937 die Nachfolge Pückels an.

Die Umsetzung der Planungen in die konkrete Bauausführung auf der Ebene der Baulose war zunächst stark von der NS-Ideologie geprägt. Die Reichsautobahndirektion Berlin forderte am 22. Dezember 1933, nur eindeutig National gesinnte Arbeitskräfte zu beschäftigen.<sup>234</sup> Der Konkurrenzkampf der Bauunternehmen um Aufträge ging so weit, dass sie sich gegenseitig als jüdische Firmen oder mit ausländischem Kapital finanzierte Firmen bezichtigten. Um zu einem geordneten Ablauf zurückzufinden, sah sich die Reichsregierung mehrfach gezwungen, darauf hinzuweisen, dass sich die Ariergesetzgebung nur auf die Organisationen des Staates beziehe, nicht aber auf die freie Wirtschaft.<sup>235</sup> So verbreitete bereits am 15. September 1933 – also noch vor dem offiziellen Baubeginn acht Tage später – der Reichswirtschaftsminister eine Presseerklärung, in der er darauf hinwies, dass die „Arbeitsbeschaffung wichtiger sei als ein Ariernachweis“ und ausführte, dass eine „amtliche Bescheinigung“, eine Firma sei ein „deutsches Unternehmen“, zu reklameartigen Missbrauch führe und daher die untergeordneten Behörden es zu unterlassen hätten, diese auszustellen.<sup>236</sup>

Der Mangel an Arbeitskräften, der sich seit 1936 aufgrund des Vierjahresplanes für die Aufrüstung abzeichnete, führte auch dazu, dass der Bedarf an bautechnischen Kräften bei den Bauabteilungen Würzburg, Diez und Limburg bei weitem nicht gedeckt werden konnte. Auf einer Besprechung der Dezernenten und der Bauabteilungsvorstände der OBK Frankfurt am 23. November 1937 in Frankfurt a.M. wurden daher erhöhte Werbemaßnahmen bei Studierenden von Technischen Hochschulen und die Einstellung von Bewerbern mit gerade ausreichenden Noten be-

---

<sup>233</sup> Frankfurter Zeitung vom 25.6.1933, Stadtarchiv Karlsruhe, 1/H-1596, Der Aufbau der Gesellschaft Reichsautobahnen, Berlin 1935, S. 43

<sup>234</sup> HHSA 10

<sup>235</sup> Anordnung des Reichsminister des Inneren vom 17. Januar 1934 an die Obersten Reichsbehörden, Reichsstadthalter, Reichsregierungen und Herren Minister), welche die Reichsbahn mit Schreiben vom 13. Februar 1934 an ihre Direktionen weitergab (HHSA 10)

schlossen.<sup>237</sup> In einem Schreiben an Baudirektor Kado von der OBK-Frankfurt drückte Todt 20. Juli 1937 seine Besorgnis darüber aus, dass der Autobahnbau auf der Strecke Frankfurt a.M. – Köln wegen der Knappheit an Arbeitskräften stocken könne und bat Kado, die anstehenden Baulose möglichst schnell zu vergeben.<sup>238</sup> Als 1938 Arbeiter für die von Todt aus seinem Wiesbadener Büro gelenkten Befestigungsarbeiten an der Grenze zu Frankreich und für die späteren wehrtechnischen Bauwerke der Organisation Todt (OT) abgezogen wurden,<sup>239</sup> verstärkte sich der Arbeitskräftemangel, und die Bauarbeiten mussten verlangsamt werden. Die eingespielte Produktionsorganisation der Baustellenarbeiten der Autobahnen konnte schrittweise und nahezu bruchlos auf die neuen Wehrtechnikziele der OT ausgerichtet werden.

Die oberste Bauleitung der Reichsautobahn Frankfurt verblieb nach dem Abschluß bzw. Stopp des Autobahnbaus und Auflösung ihrer Bauabteilung am 1.5.1942 nur noch die Aufgabe, für den Betrieb und die Sicherheit der Autobahn zu sorgen.<sup>240</sup> Für die aus ihrem Bereich abgezogenen Arbeiter der Organisation Todt stellte sie noch immer ein Bindeglied zur Heimat dar. Sie gab dazu die „OBK-Feldpostbriefe“ heraus. Abbildung zeigt den Feldpostbrief vom März/April 1943 mit der für die NS-Zeit eigentümlichen Verbindung von niedrig technisiertem Bauerntum, moderner Industrie und Kriegsmaschinerie.<sup>241</sup>

---

<sup>236</sup> Frankfurter Nachrichten vom 15.9.1933, ISG

<sup>237</sup> HHSA 10

<sup>238</sup> Ebenda

<sup>239</sup> BA, NS26/1190

<sup>240</sup> Klaus-Peter Barth und Michael Antenbrink: 50 Jahre Frankfurter Kreuz – Von der Nur-Autostrasse zum europäischen Verkehrsknotenpunkt, in: Strassen-Verkehrstechnik, Heft 6, 2006, S. 341-348

<sup>241</sup> HHSA 10



Abbildung 11: Feldpostbrief der OBK

Der Leiter der OBK-Frankfurt, Oberbaudirektor Kado, sprach am 16. Mai 1942 in der Städel-schule Frankfurt a.M. über den Bau der Reichsautobahnen mit Lichtbildern für die Mitglieder der Fachgruppe Bauwesen und der Reichskammer der Bildenden Künste.<sup>242</sup> Die Weihnachtsfeier am 18.12.1943 der OBK-Frankfurt fand im Saal der ehemaligen Loge „Einigkeit“ Kaiserstraße 37 in Frankfurt a.M. statt, wozu die OBK alle Familienangehörigen der bei Wehrmacht und OT befindlichen Arbeitskameraden einlud.<sup>243</sup>

<sup>242</sup> Ebenda

<sup>243</sup> Ebenda

Im Verlauf der Kriegsjahre ging der Verkehr auf den Autobahnen immer mehr zurück, so dass die OBK-Frankfurt nacheinander die verschiedenen Tankstellen still legen mußte. Im Mai 1940 wurde die Behelfstankstelle Gießen wegen Einziehung eines großen Teils der Tankwarte geschlossen. Als letzte mußte die Tankstelle Lorsch im September 1943 stillgelegt werden.<sup>244</sup> Entgegen ihrer Zweckbestimmung wurden auf der Autobahn nun Fußgänger, Radfahrer, Pferde- und Kuhfuhrwerke gesichtet, wie die OBK-Frankfurt in einem Brief an das Landratsamt Groß Gerau am 20.4.1944 säuerlich feststellte.<sup>245</sup> Im Juli des Jahres 1944 wurde das Unternehmen Reichsautobahnen weitgehend aufgelöst, um Soldaten für den Kriegseinsatz zu gewinnen.<sup>246</sup> Allerdings führte die Direktion des Unternehmens in Berlin noch ein Schattendasein bis zum Frühjahr 1945, wie der Aktenbestand R4602 im Bundesarchiv belegt.

## 9 Der Einsatz der Arbeitskräfte

Schon die Hafraba hatte die Frage diskutiert, inwieweit der Autobahnbau der Beschäftigung von Arbeitslosen dienen könne. Auch beim Bau der Strecke Frankfurt a.M. – Darmstadt bestand das Ziel, möglichst viele ungelernte Arbeitslose zu beschäftigen. Daher verzichtete man beim Erdaushub weitgehend auf den Einsatz von Baggern und Großgeräten. Die Reichsautobahndirektion bemerkte in einem Schreiben vom 29. November 1933 an die Obersten Bauleitungen, dass die Verwendung von Großgeräten unerwünscht sei. Der Einsatz von Baggern bei schwierigen Bedingungen bedurfte der Zustimmung von Todt.<sup>247</sup> Die nach dem Erdaushubs sich anschließende vierte Bauphase, die Herstellung der Fahrbahndecke, erforderte dagegen qualifizierte Bauarbeiter, da die Betonherstellung und die Aufbringung der Fahrbahndecke mittels Straßenbau- und anderen Maschinen erfolgte. Manfred Pohl kommt in seiner Untersuchung über die Beteiligung der Baugesellschaft Strabag AG am Autobahnbau zu dem Ergebnis, dass es in der Betonierungsphase jedoch an Maschinen fehlte, so dass erhebliche Verzögerungen in den Zeitplänen auftraten. Berichte, wonach die OBK Frankfurt a.M. dem Vorstand der Strabag wegen der Verzögerungen mit einer Einweisung in ein Konzentrationslager gedroht habe, erscheinen nach der Aktenlage im Hessischen Hauptstaatsarchiv jedoch eher unglaublich.<sup>248</sup>

---

<sup>244</sup> HHSA 441

<sup>245</sup> Hessisches Staatsarchiv Darmstadt, G15 Kreisamt Groß Gerau, X113, Bau der Autobahn Strecke Frankfurt-Darmstadt 1933-1934

<sup>246</sup> Auflösung des Unternehmens Reichsautobahnen auf Grund des Führererlasses über den totalen Kriegseinsatz vom 25.7.1944, in: BA R2/25018

<sup>247</sup> HHSA 246

Bis zum 1. Juli 1934 wurden die Arbeitslöhne für Straßenbauarbeiter auf den Autobahnbaustellen als Notstandsarbeiten von der Arbeitslosenkasse bezuschußt und damit das Autobahnprojekt aus der Arbeitslosenkasse mit finanziert.<sup>249</sup> Mit den Notstandsarbeiten war eine Dienstverpflichtung der Arbeitslosen durch die beteiligten Arbeitsämter verbunden. Die Notstandsarbeiter wurden auf dem niedrigen Satz der Sozialhilfe entlohnt und mussten davon noch Abgaben für Verpflegung und Unterkunft in primitiven Baracken leisten. Oft stellten sie sich schlechter als Wohlfahrtsempfänger, da diese noch Zuschüsse zur Miete erhielten. In der Presse wurde vereinzelt der Vorwurf laut, dass der „Nationalsozialismus ... seine Bauwerke durch Sklavenarbeit errichten“ lasse.<sup>250</sup> Um dem entgegenzuwirken, wurde im Februar 1934 auf der württembergischen Strecke Echterdingen – Elchingen ein Streckentarif für Bauarbeiter festgelegt, der Stundenlöhne von 60 bis 86 Pfennige vorsah und damit über den Grundlöhnen des Reichstarifvertrags für Hoch-, Beton- und Tiefbauarbeiter lag.<sup>251</sup> Nach Lage der Quellen aber blieb dieser Streckentarif eine kuriose Ausnahme und fand auf der Strecke Frankfurt a.M. – Mannheim – Heidelberg keine Anwendung.

Die martialische Sprache, mit der die Presse Beginn und Verlauf der Bauarbeiten begleitete warf ungewollt ein gretles Licht auf die schlechten Arbeitsbedingungen der Baustellen. Der Auftakt am 21. März 1934 wurde als Großkampftag der Arbeitsschlacht bezeichnet. Es fielen Begriffe wie „Kampf“, „gigantisches Werk“ oder „gigantische Arbeitsschlacht“. In dieser Hinsicht erscheint das Autobahnprojekt sogar wie eine Vorwegnahme des Krieges. Demzufolge war – im krassen Gegensatz zur Glitzerwelt der Autobahnpropaganda – die Stimmung unter den Arbeitern miserabel.

Die Situation verbesserte sich für sie erst ab dem 1. Juli 1934 ein wenig, als die Arbeitsverträge in freie Verträge umgewandelt wurden und der Reichstarifvertrag für das Baugewerbe zur Anwendung kam. Darauf gründete sich der Anspruch der Unternehmer auf qualifizierte Bauarbeiter, die den besonderen Belastungen dieses Berufes auch gewachsen waren. Hierüber traten immer wieder Konflikte auf, weil die Arbeitsämter auch körperlich weniger tüchtige Arbeiter vermittelten, die den harten Arbeitsbedingungen auf den Baustellen nicht gewachsen waren und

---

<sup>248</sup> Manfred Pohl: Die Strabag 1923 bis 1998, München 1998, S. 156

<sup>249</sup> Erlaß von Todt vom 20.1.0.1933, in: BA, R4601/5001. Siehe zum Folgenden auch E. Schütz und E. Gruber: Mythos Reichsautobahn, Berlin 1996, 2. Auflage Berlin 2000, Kapitel „Sozialismus des Strassenbaus“.

<sup>250</sup> Der Führer, 16.2.1934, Stadtarchiv Karlsruhe, 1/H-1596

<sup>251</sup> Ebenda

<sup>252</sup> Badische Presse vom 21. 3. 934, Stadtarchiv Karlsruhe, 1/H-1596

deshalb häufig krankheitsbedingt ausfielen.<sup>253</sup> Die zeitgenössischen Deutschlandberichte der Sozialdemokratischen Partei konstatierten 1935 beim Bau der Autobahn bei Mannheim eine Schinderei und ein schreckliches Antreibersystem, verbunden mit miserablen Bedingungen bei Lohn, Verpflegung und Unterbringung.<sup>254</sup>

Die Arbeiter waren häufig Hunderte von Kilometern von ihren Familien getrennt und in primitiven Barackenlagern an der Autobahn untergebracht. Infolge der sich abzeichneten Arbeitskräfteknappheit ab 1936 wurden die Lager für die Autobahnarbeiter verbessert, um attraktive Unterbringungsmöglichkeiten zu geben. Auffallend ist eine breite Berichterstattung in dieser Zeit über angeblich großzügig ausgestattete Lager. Um das harte Los der Lagerbewohner zu mildern, versorgte die Organisation „Kraft durch Freude“ die Autobahn-Arbeiterlager in Nordhessen mit Unterhaltungsprogrammen. Jedes Lager wurde dreimal im Monat von einer Theatergruppe bespielt.<sup>255</sup> Hohlmann identifizierte allein sechs ehemalige AutobahnLAGER im Raum Bad Hersfeld, in denen nach 1939 Zwangsarbeiter für die Rüstungsproduktion eingepfercht waren.<sup>256</sup>

Der Präsident der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung beklagte am 2. Januar 1935 in einem Schreiben an die Präsidenten der Landesarbeitsämter, dass den zugewiesenen Arbeitern oftmals der gebotene Arbeitswille fehle und ihre Entlassung unvermeidlich sei.<sup>257</sup> Auch brachte er vor, dass die angeworbenen Arbeitslosen nicht genügend über die schlechten Lohn- und Unterkunftsbedingungen an den Reichsautobahnen aufgeklärt würden. Die OBK-Frankfurt vermerkte dazu am 11. Januar 1935, dass Unterkunftsbaracken in deren Bezirk nicht vorhanden seien, da bis jetzt stets solche Arbeiter vermittelt werden könnten, die in der Nähe der Arbeitsstelle wohnten. Beklagt wurde ferner, dass die für die Baustellen zuständigen Krankenkassen erheblich durch Krankmeldungen belastet würden. Die magenkranken Arbeiter könnten zum Beispiel nicht aus der Gemeinschaftsküche verpflegt werden. Der Präsident warnte vor der Vermittlung von politisch unzuverlässigen Arbeitern aus Großstädten und verwies auf die Arbeitsniederlegung im Lager Gyhum an der Strecke Hamburg – Bremen, an Berliner Arbeitslose beteiligt gewesen seien.

---

<sup>253</sup> Bekanntmachung des Generalinspekteurs für das Straßenwesen vom 3. Juli 1934 (HHSA 10)

<sup>254</sup> Zitiert nach Rings, op. cit., S. 206f

<sup>255</sup> Kraft durch Freude, Gau Kurhessen, Programm Februar 1937, S. 39

<sup>256</sup> Susanne Hohlmann: Pfaffenwald - Sterbe- und Geburtenlager 1942-1945, Nationalsozialismus in Nordhessen Bd. 2, Kassel 1983, S. 30: Zu den Lagern im Bereich der Obersten Bauleitung Kassel siehe auch das Interview mit deren Leiter, Liebetrau, in der Kasseler Post vom 19. 6. 1937. Liebetrau nennt 11 Lagerstandorte.

<sup>257</sup> HHSA 259

Der badischen Landesgewerbebevölkerung berichtete am 13. August 1935 mit Besorgnis über die auch später in der Zeitschrift „Die Straße“ beschriebene Schipperkrankheit unter den Autobahnarbeitern. „Durch Überanstrengung beim Schaufeln ergibt sich ein Abriß des Dornfortsatzes der unteren Halswirbel und oberen Brustwirbel durch Muskelzug bei anstrengendem Schaufeln. Die Erwerbsunfähigkeit dauert sechs Wochen und mehr und hat wirtschaftliche ungünstige Auswirkungen. Ca. 10% der Arbeiterschaft ist von dieser Krankheit befallen.“<sup>258</sup> Um die Abwanderung von wohl noch schlechter bezahlten Arbeitskräften aus der Landwirtschaft zu verhindern, wurde mit Rundschreiben vom 10. März 1934 der Reichsautobahndirektion an alle Obersten Bauleitungen darauf hingewirkt, dass keine landwirtschaftlichen Hilfskräfte beim Bau der Reichsautobahn Verwendung finden sollten.<sup>259</sup>

Die fremdenfeindliche Ideologie des NS-Regimes verhinderte eine wirksame Integration von Arbeitskolonnen aus anderen Landesteilen. So beschwerte sich die Kreisleitung Darmstadt der NS-Gauleitung Hessen-Nassau am 6. April 1935 bei der OBK-Frankfurt darüber, dass bayrische Unternehmen im hiesigen Bezirk beschäftigt seien. Sie beklagte, dass die einheimischen Arbeiter den Ton und die Art der Bauleiter und Meister aus Bayern selten verstünden.<sup>260</sup> Für den 18. Dezember 1936 ordnete Todt eine gemeinsame Weihnachtsfeier für die an den Reichsautobahnen beschäftigten Arbeiter bei den einzelnen Bauunternehmen an. Er kündigte an, während der Zeit zwischen 18.50 und 19.00 Uhr über Radio als Reichssendung auf allen Sendern zu den feiernden Belegschaften sprechen zu wollen.<sup>261</sup>

Nachdem die Aufrüstung zur einer Arbeitskräfteverknappung geführt hatte, ging man vom Prinzip der Handarbeit bei Erdarbeiten ab. Schwere Maschinen erleichterten nun die Arbeiten. Bemerkenswert an der Berichterstattung über den Autobahnbau in Hessen sind die zahlreichen Hinweise auf den Mehrschichtbetrieb an verschiedenen Abschnitten und Bauwerken, die im Winter mit künstlicher Beleuchtung durchgeführt wurden.<sup>262</sup> Die Eilbedürftigkeit des gesamten Projektes ergab sich aus dem Propagandziel, ab 1936 jährlich 1000 km Strecke fertig zu stellen. Insbesondere Brückenbauwerke erwiesen sich als mehrjährige Vorhaben und wurden daher häufig im Mehrschichtbetrieb erstellt, so etwa die Autobahnbrücke über den Neckar bei Mann-

---

<sup>258</sup> HHSA 259

<sup>259</sup> Ebenda

<sup>260</sup> Ebenda

<sup>261</sup> HHSA 10

<sup>262</sup> Brücke über das Theistal bei Niederhausen laut Höchster Kreisblatt vom 22.7.1939 (AHR), Strecke Frankfurt-Bad Nauheim laut General Anzeiger vom 26.8.1936 (AHR), Badischer Beobachter vom 21. 11. 1933, Stadtarchiv Karlsruhe, 1/H-1596, Presseerklärung von Todt vom 3.10.1935 zur Freigabe der Strecke Frankfurt-Mannheim-

heim.<sup>263</sup> Auch von anderen Strecken außerhalb Hessens ist ein Mehrschichtbetrieb, teilweise sogar Dreischichtbetrieb, der Baustellen dokumentiert.<sup>264</sup>

Neben dem eigentlichen Zwangsarbeitsereinsatz beim Autobahnbau ist auch ein Einsatz von Arbeitskräften zu verzeichnen, die sich in den ersten Kriegsmonaten aus den besetzten Gebieten gutgläubig als „Fremdarbeiter“ hatten anwerben lassen. Am Beispiel des Autobahnlagers Pflanzgarten bei Viernheim lässt sich dieses nachweisen.<sup>265</sup> Da Todt am 20.12.1933 die Autobahn Mannheim/Saarbrücken als kriegswichtig eingestuft hatte, konnten die Bauarbeiten daran fortgesetzt werden, allerdings infolge der Arbeitskräfteknappheit nur mit Einsatz von zusätzlich angeworbenen Arbeitern aus den besetzten Gebieten, die in der NS-Terminologie als Fremdarbeiter bezeichnet wurden. Der Bauabschnitt der Autobahn von Viernheim bis nach Frankenthal wurde von den Baufirmen Kallenbach und Grün ausgeführt, die bei Viernheim ein Arbeiterlager mit dem Namen Pflanzgarten unterhielten. Dort waren 250 Arbeiter aus Polen und der Tschechoslowakei untergebracht, die im Winter 1933 in einem Transport zum Bauabschnitt Limburg unterwegs waren und von dort auf Anweisung der OBK Frankfurt nach Viernheim weitergeleitet wurden. Infolge der fremdenfeindlichen Ideologie des NS-Staates brachte das Eintreffen dieser Arbeiter, die sich angeblich freiwillig für ihren Einsatz gemeldet hatten, beträchtliche Konfusion hervor, da sie eigentlich als Feinde betrachtet wurden, aber nach dem Ausländergesetz vom 1.10.1933 nicht als Kriegsgefangene behandelt werden durften, wie das Arbeitsamt Mannheim in einem Schreiben an das Landratsamt Bergstrasse am 24.2.1940 feststellte. Dennoch unterlagen sie sehr strengen Einschränkungen ihrer Bewegungsfreiheit, die auch damit begründet wurde, dass nahe bei Viernheim wichtige militärische Anlagen zu verzeichnen seien, wie etwa Munitionsdepots. Die Einschränkung der Bewegungsfreiheit der Arbeiter war dadurch gekennzeichnet, dass sie den Ort Viernheim nicht in ihrer Freizeit verlassen und insbesondere nicht nach Mannheim gehen durften. Auch war ihnen ab 20 Uhr der Besuch von Gaststätten untersagt. Völlig untersagt war ihnen der Besuch von Kinos und Tanzböden. Der Transport von Arbeitern aus den besetzten Gebieten nach Limburg deutet auch darauf hin, dass dort ebenfalls der Autobahnbau mit „Fremdarbeitern“ weitergeführt wurde.

---

Heidelberg, Neueste Zeitung vom 3.10.1935 (AHR), Bau der Asbachtalbrücke bei Bad Hersfeld nach *Hohlmann*, op. cit., S. 42.

<sup>263</sup> „Die Reichsautobahn in Baden“, in: Heidelberger Neueste Nachrichten vom 1.8.1935, Stadtarchiv Heidelberg, Zeitungsausschnittsammlung zum Autobahnbau 1933-1938

<sup>264</sup> Friedrich Doll: Vom Bau der Reichsautobahn München – Landesgrenze, in: Die Strasse, Heft 5, 1935, S. 157

<sup>265</sup> Hessisches Staatsarchiv Darmstadt, Akte R21L, Quellen zur Zwangsarbeite, G15, Heppenheim G328. Zum Einsatz von Zwangsarbeitern siehe Ulrich Herbert: Fremdarbeiter – Politik und Praxis des "Ausländer-Einsatzes" in der Kriegswirtschaft des Dritten Reiches, Bonn 1999

Einen anderen Zugang zum Autobahnprojekt als das hier gezeichnete Bild von den Arbeitsbedingungen gewinnt man mit dem Ansatz der Oral History, den Eichner-Ramm verfolgt hat und jüngst vorgelegt hat.<sup>266</sup> Dort wird gezeigt, wie das Projekt des Autobahnbaus in die Sozialsysteme der Dörfer längs der Autobahnstrecke eindringt, wie auch umgekehrt die Sozialsysteme der Dörfer das Autobahnprojekt mitbestimmen. Dargestellt wird, wie das Autobahnprojekt in den Dörfern neue Möglichkeiten des Geldverdienstes erschlossen, wie zum Beispiel Transport von Baumaterial mit bespannten Fuhrwerken zur Baustelle, aber auch die Unterbringung von Arbeitern in Untermietsverhältnissen. Die Gaststätten erzielten höhere Umsätze, und die Gemeinde verzeichnete einen höheren Eingang an Biersteuern. Von den Familien der Dörfer wurde der Autobahnbau als ein Event angesehen, und zur Besichtigung der Baustellen brach man gern am Wochenende auf. Die Kantine der Bauarbeiter, wie auch die abendlichen Filmvorführungen, waren für die Öffentlichkeit zugänglich. Damit wurde das neue Medium „Film“ erstmals in die Nähe der Dörfer gebracht. Das Autobahnprojekt als neue Verdienstquelle und als Erlebnisraum führte zu einer positiven Einschätzung des Projektes bei den beteiligten Dörfern. Allerdings sind die von Eichner-Ramm mit dem Ansatz von Oral History erhobenen biographischen Daten auf den Abschnitt des Autobahnbaus bei Göttingen beschränkt. Vergleichbare Quellen für den Autobahnbau auf dem hessischen Gebiet fehlen. Jedoch kann man von einer weitgehenden Übertragbarkeit der Ergebnisse ausgehen. Ferner stammen die Daten von Eichner-Ramm aus den Jahren 1937, zu einer Zeit, wo die Unterbringung und die Arbeitsbedingungen des Autobahnbaus gegenüber den ersten Jahren 1933 und 1934 sich gebessert hatten.

## 10 Das Frankfurter Kreuz

Das Frankfurter Kreuz wurde mit der kleeblattförmigen Verkehrsführung zum Symbol für das moderne Verkehrssystem der Autobahn. Es war aber weder das zuerst fertiggestellte Autobahnkreuz in Deutschland noch das erste in Kleeblattform. Diese Priorität fällt dem Schkeuditzer Kreuz in Kleeblattform bei Leipzig zu, das im April 1936 für den Verkehr freigegeben wurde.<sup>267</sup>

Die Planung des Frankfurter Kreuzes war von Beginn an eng mit der Neuansiedlung des Flughafens Frankfurt verknüpft. In den 20er Jahren stieß der Frankfurter Flughafen im Rebstock an seine Kapazitätsgrenzen. In der Diskussion um die Erweiterung dieses Flughafens war die In-

---

<sup>266</sup> Britta Eichner-Ramm: 70 Jahre Autobahn Göttingen-Kassel, Zeitzeugen berichten, Göttingen, 2007.

<sup>267</sup> Die Strasse, Heft 8, 1936, S. 228-242.

dustrie- und Handelskammer Frankfurt a.M. – Hanau nicht besonders engagiert, wenn man ihre monatlich erscheinenden Mitteilungen 1928 bis 1932 auswertet.<sup>268</sup> Hingegen vertrat die Industrie- und Handelskammer Düsseldorf zahlreiche Unternehmen aus der Fertigwaren- und Konsumgüterindustrie, die infolge ihrer Exportorientierung ein lebhaftes Interesse an einer Ausweitung des Luftverkehrs entfalteten. Dementsprechend waren die Veröffentlichungen zur Bedeutung des Luftverkehrs in der Kammerzeitschrift „Wirtschaft und Verkehr“ der IHK Düsseldorf auffallend zahlreich.<sup>269</sup> Von daher verwundert es nicht, als in der reichweiten Planung zur Erweiterung der deutschen Flughafenkapazitäten Düsseldorf gegenüber Frankfurt einen Vorsprung zu haben schien. Dennoch konnte Gauleiter Sprenger unter Hinweis auf den bedeutenden Wirtschaftsstandort der IG Farben in Frankfurt den Ausbau des Frankfurter Flughafens durchsetzen, der im Jahre 1936 in den Stadtwald nahe dem geplanten Frankfurter Autobahnkreuz verlagert und am 8. Juli 1936 als „Flug- und Luftsieffhafen Rhein-Main“ eröffnet wurde.<sup>270</sup>

Direktor Pückel von der Obersten Bauleitung in Frankfurt a.M. stellte in den NS-Schulungsbriefen und in einem Zeitungsartikel im Jahre 1936 die Verbindung des Frankfurter Kreuzes mit dem Flug- und Luftsieffhafen Rhein-Main („Weltflughafen“) vor und apostrophierte sie als den modernsten Verkehrsknotenpunkt.<sup>271</sup> Am 11. Mai 1936 landete der erste Zeppelin auf dem neuen Flughafen und zog eine große Menge von Zuschauern an.<sup>272</sup> Auf der Autobahn am Frankfurter Flughafen herrschte auf den Standspuren ein großer Andrang. In einer Besprechung der OBK mit der hessischen Landesregierung, der Straßenpolizei und der Flughafenleitung am 19. Mai 1936 im Gebäude der Reichsbahndirektion Frankfurt a.M. wurde dieses Problem diskutiert und vorgeschlagen, bei Kilometer 1,8 eine Zufahrt zum Flughafen zu legen.<sup>273</sup>

Zwar war das Frankfurter Kreuz von Beginn des NS-Autobahnprojekts an konzipiert worden. Jedoch war als Ost-West-Linie zunächst die Strecke Erfurt – Saarbrücken vorgesehen.<sup>274</sup> In einer Sitzung der Provinzialdirektion Rheinhessen in Mainz am 17.10.1933 sprach man sich dafür aus,

---

<sup>268</sup> Wirtschaftsarchiv Darmstadt

<sup>269</sup> Ebenda

<sup>270</sup> Michael Wustrack: Vom Flughof Rebstock zur Drehscheibe im Weltluftverkehr, in: Ulrich Eisenbach und Gerd Hardach (Hrsg.): Reisebilder aus Hessen, Fremdenverkehr, Tourismus und Kur seit dem 18. Jahrhundert, Darmstadt 2001, S. 163-176, sowie Zibell, S.: Jakob Sprenger (1884-1945) – NS-Gauleiter und Reichsstatthalter in Hessen, Darmstadt 1999, S. 312.

<sup>271</sup> Generalanzeiger vom 17.12.1936 (AHR), NS-Briefe – Schulungsblätter der NSDAP im Rhein-Main-Gebiet, Dezember 1936, S. 441f

<sup>272</sup> Ebenda, S. 447

<sup>273</sup> HHSA 6

<sup>274</sup> Frankfurter Nachrichten vom 25.9.1933, ISG

dass die Ost-West-Linie die Nord-Süd-Strecke bei Rüsselsheim kreuzen sollte. Die Leitung der Opel Werke forderte eine möglichst nahe Führung der Strecke an die Stadt Rüsselsheim.<sup>275</sup>

Nach den Forschungen von Barth und Antenbrink wurde aber bereits im Jahre 1934 als Ost-West-Linie die Strecke Würzburg – Frankfurt – Köln festgelegt.<sup>276</sup> In den Jahren 1934 und 1935 ergab sich eine Diskussion um die Gestaltung der Kreuzung: als doppelte Trompete oder als Kleeblatt. Die Form des letzteren wurde Anfang Januar 1936 von der Direktion Reichsautobahn genehmigt. Eine Schwierigkeit ergab sich mit der Anschluß-Stelle „Frankfurt Süd“ der Strecke Frankfurt – Darmstadt, die bereits zur Eröffnung der Strecke im Jahre 1935 an der Reichsstrasse 43 angelegt worden war. Diese Anschlußstelle lag im Bereich des Kleeblatts (vergl. Abbildung 15) und mußte beim, erst Anfang der 50er Jahre aufgenommenen, Bau der Kreuzung aufgegeben werden. Die Abbildung 12 zeigt ein Foto der Anschluß-Stelle Frankfurt Süd aus dem Jahre 1935.<sup>277</sup>



Abbildung 12: Anschluss Frankfurt Süd 1935

Von der Ost-West-Linie Aschaffenburg – Frankfurt – Köln wurde allerdings nur die Strecke Frankfurt – Limburg a. d. Lahn bis 1939 fertiggestellt, die mit einer Zufahrt zur Umgehungsstraße Frankfurt – Wiesbaden nördlich des Mains von Frankfurt aus erreichbar war. Trotz des deut-

---

<sup>275</sup> Hessisches Staatsarchiv Darmstadt, G15 Kreisamt Groß Gerau, X113, Bau der Autobahn Strecke Frankfurt-Darmstadt 1933-1934

<sup>276</sup> Klaus-Peter Barth und Michael Antenbrink: 50 Jahre Frankfurter Kreuz – Von der Nur-Autostrasse zum europäischen Verkehrsknotenpunkt, in: Straßen-Verkehrstechnik, Heft 6, 2006, S. 341-348

schen Angriffs auf Polen am 1.9.1939 versuchte man, im Autobahnprojekt Normalität zu pflegen, und eröffnete die Strecke Frankfurt – Limburg symbolträchtig am sechsten Jahrestag von Hitlers erstem Spatenstrich, am 23. September 1939 – in Zeiten „politischer Hochspannung“, wie die Frankfurter Wochenschau schrieb.<sup>278</sup> In Limburg endete vorerst die Strecke mit einer 500 m langen Autobahnbrücke über die Lahn, die aus 13 gemauerten, 60 m hohen Bögen bestand und als die längste steinerne Autobahnbrücke in Deutschland galt.<sup>279</sup> Paul Bonatz hatte diese Brücke entworfen und sie als „Gegenbild“ zum Dom von Limburg positioniert, der bisher den Blick ins Lahntal beherrscht hatte. Die Abbildung 13 zeigt die Brücke mit sakral anmutenden, aufstrebenden Säulen gegenüber dem Dom in einer Aufnahme aus dem Jahre 1940.<sup>280</sup> Beim Rückzug der deutschen Truppen wurde die Brücke in den letzten Kriegstagen gesprengt. Die Abbildung 14 zeigt eine Aufnahme aus dem Jahre 1945.<sup>281</sup> Die gesamte Strecke Frankfurt – Köln wurde am 15.6.1940 freigegeben.<sup>282</sup>

---

<sup>277</sup> Klaus-Peter Barth und Michael Antenbrink, a.a.O.

<sup>278</sup> Frankfurter Wochenschau Nr. 39, 1939, ISG, S3/7461

<sup>279</sup> Zur Brücke siehe die Studie von Jennifer Verhoeven: „...hier war einmal Vollkommenheit erreicht.“ Die Reichsautobahnbrücke von Paul Bonatz bei Limburg a.d. Lahn, in: Denkmalpflege und Kulturgeschichte, Heft 2, 2007, S. 2-8

<sup>280</sup> Aus: Paul Bonatz zum Gedenken. Technische Hochschule Stuttgart, 1957

<sup>281</sup> Heinz Maibach: Dokumente zur Limburger Stadt- und Kreisgeschichte, Stadtarchiv Limburg 1992, S. 160

<sup>282</sup> Schwell und Jäger, a.a.O., S. 481

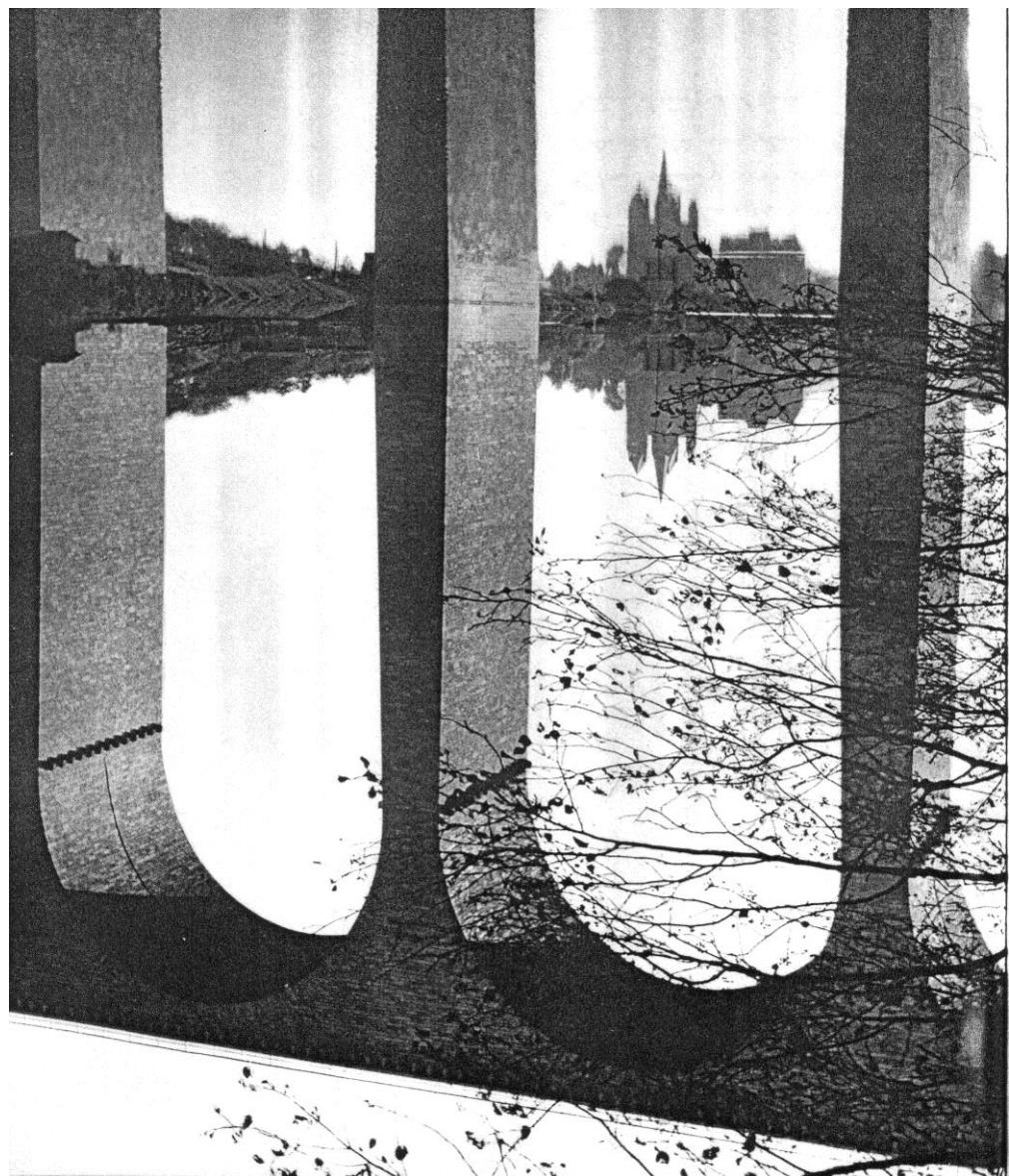


Abbildung 13:Lahnbrücke bei Limburg 1940

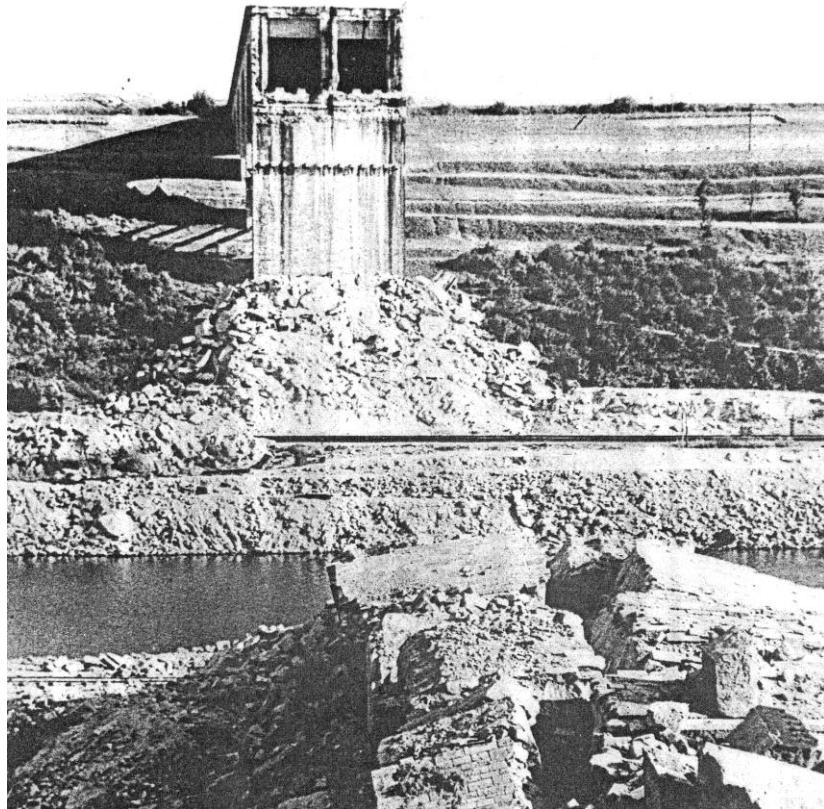


Abbildung 14: Zerstörte Lahnbrücke 1945

Der Bau des Frankfurter Autobahn-Kreuzes zeichnete sich erst 1938 konkreter ab, als die Strecke Frankfurt a.M. – Aschaffenburg in Angriff genommen wurde. Dazu wurden drei neue Arbeiterlager an der Strecke mit den Namen Kelsterbach, Mönchwald und Steingrund eingerichtet, wie der Frankfurter General Anzeiger in einer Reportage beschrieb.<sup>283</sup> Die Arbeiten an der Ost-West-Strecke südlich des Mains begannen im April 1939. Am 22.11.1939 genehmigte die Direktion Reichsautobahn die Ausführungsplanung des Frankfurter Kreuzes, die 8 m breite Rampen vorsah. Das Frankfurter Kreuz erreichte noch das Stadium des Erdbaus. Aber dann mussten am 20. Oktober 1941 die Bauarbeiten am Frankfurter Kreuz kriegsbedingt eingestellt werden.<sup>284</sup> Die in Aussicht gestellte Kreuzung der Ost-West- und Nord-Süd-Autobahn bei Frankfurt wurde erst im Jahre 1956 von der Bundesrepublik Deutschland realisiert, als am 10. Juli 1956 Bundesverkehrsminister Seeböhm mit Willy Hof als Ehrengast die Kreuzung eröffnete.<sup>285</sup> In den Jahren vor der Eröffnung gab es immer wieder Initiativen und Anregungen, das fehlende Stück der Strecke

<sup>283</sup> Frankfurter General Anzeiger vom 18.8.1939, AHR

<sup>284</sup> Barth und Antenbrink, a.a.O.

<sup>285</sup> Deutsche Messezeitung, Nr. 7, 1956, ISG, S3/24863. Hof war seit 1914 Generaldirektor der Deutschen Handelsgesellschaft in Frankfurt und Rennfahrer und ab 1926 Geschäftsführer der Hafraba, siehe die biographische Notiz zu Hofs 70. Geburtstag am 15.11.1950, in: Brücke und Strasse, Heft 11, 1950, S. 226

Köln – Frankfurt von der Schnellstrasse Frankfurt – Wiesbaden bis zum Frankfurter Kreuz fertigzustellen. Zwar war der Verkehr auf der Autobahn Köln – Frankfurt mit 3000 Fahrzeugen pro Tag im Jahre 1950 noch schwach, wie eine Verkehrszählung des Bundesverkehrsministeriums ergab. Dennoch pochte man auf den als Lückenschluss bezeichneten Bau der Strecke. Wegen der Finanzknappheit des Bundes zog sich der Bau aber über mehrere Jahre hin.<sup>286</sup>

Am Frankfurter Kreuz werden die Großzügigkeit und Verschwendungssehnsucht der Verkehrsplanung in der NS-Zeit und deren Umsetzung erkennbar, die scheinbar unabhängig von wirtschaftlichen und finanziellen Engpässen infolge der Rüstungspolitik vor sich ging. Die Prophezeiung von Stadtrat Schlotter, Frankfurt a.M. werde zu einer Stadt der Strassen, sollte sich bewahrheiten. Nicht allein die Mainbrücke im Zuge des Streckenabschnitts vom Frankfurter Kreuz nach Bad Nauheim wurde gebaut. Zusätzlich entstand nördlich des Mains die Umgehungsstraße Frankfurt a.M. – Wiesbaden und eine weitere Mainbrücke bei Eddersheim im Zuge der späteren BAB 3 vom Frankfurter Kreuz nach Limburg. Mit dem Bau dieser Brücke wurde im Dezember 1938 begonnen. Im August 1939 sollten die Strompfiler mit massiven Steinquadern, die aus dem Sandstein vom südpfälzischen Edenkoben gewonnen wurden, gemauert werden. Doch die Gründung und der Bau der Pfeiler zog sich bis 1943 hin, als der Bau kriegsbedingt ganz eingestellt wurde.<sup>287</sup>

Die Tatsache, dass die geplante Strecke vom Frankfurter Kreuz nach Limburg eine weitere Mainbrücke und ein 20 km langes Teilstück bis zur Umgehungsstraße Frankfurt a.M. – Wiesbaden nötig machte, verdeutlicht die Ressourcenverschwendungen der Planungen. Weitaus kostengünstiger wäre eine Führung der Autobahn gewesen, welche die Strecke von Frankfurt a.M. nach Limburg über die Umgehungsstraße Frankfurt a.M. – Wiesbaden nördlich des Mains an die Strecke Frankfurt – Bad Nauheim angeschlossen hätte (vgl. Abbildung 15). Verblüffend ist, dass die Bundesrepublik Deutschland zu Beginn der 50er Jahre, als die Finanzmittel des Bundes doch noch recht beschränkt und der Verkehr auf den Autobahnen verhältnismäßig gering waren, das Prestigeprojekt einer separaten Linie zum Anschluß an die Strecke nach Limburg und der zweiten Mainbrücke, wie in der NS-Zeit geplant, umgesetzt hat. Dies kann als ein Beleg für die Kontinuität von Großprojekten über alle welthistorischen Zäsuren hinweg gelten.

---

<sup>286</sup> Anfrage des Mannheimer Abgeordneten Margulies zum Lückenschluss am Frankfurter Kreuz am 13.10.1950 an den Bundesverkehrsminister, in: Brücke und Straße, Heft 12, 1950, S. 247. Zur Verkehrszählung ebenda, Heft 7, 1950, S. 145

<sup>287</sup> Höchster Kreisblatt vom 22. Juli 1939, AHR, HHStAW, Bestand 485, Akte 401

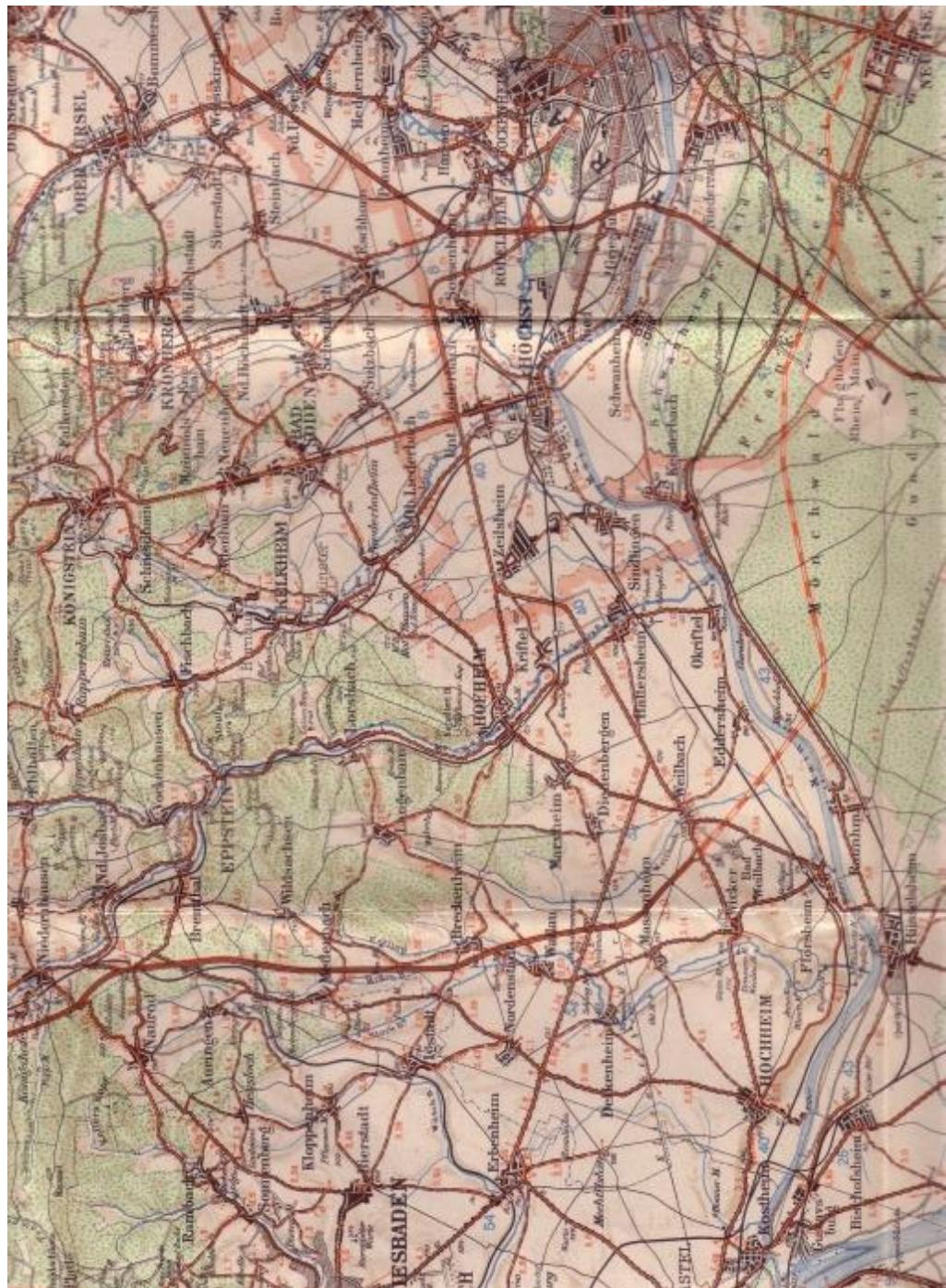


Abbildung 15: Strassennetz im Großraum Frankfurt im Jahre 1948<sup>288</sup>

## 11 Der Autobahnbau in Nordhessen

Das deutsche NS-Autobahnprojekt strahlte auch nach Nordhessen aus. Eine besondere Rechtferigung für das in der NS-Zeit geplante Autobahnnetz rings um Kassel war die äußerst schlechte Verbindung Kassels im Eisenbahnnetz der Reichsbahn.<sup>289</sup> So wird erklärlich, dass im eigentlich

<sup>288</sup> Ravensteins Wander-, Rad- und Autokarte Umgegend von Frankfurt am Main, 1948

<sup>289</sup> Carl Ronsdorf: Hessen und Kassel im Verkehr der Zukunft, in: Kasseler Post vom 21.10.1934, SAK, Akte 10/3

verkehrsarmen Nordhessen zuerst mit dem Bau der Autobahnstrecke Kassel-Göttingen begonnen wurde. Am 1. Mai 1934 wurde die „Oberste Bauleitung für Kraftfahrbahnen“ in Kassel in der Kronprinzenstraße ½ eingerichtet. Ihr Leiter war der Direktor der Reichsbahn Liebetrau. Die Bauleitung bestand aus 9 Dezernaten für Trassierung, Grunderwerb, Finanz- und Personalangelegenheiten, zwei bautechnische Streckendezernate. Ferner gab es hier ein Dezernat für Brückenbau, Fahrbahndecken und Bodenkunde. Die Bauarbeiten wurden auf 5 Bauabteilungen Göttingen, Hannoversch Münden, Bettenhausen, Wilhelmshöhe und Bad Hersfeld aufgeteilt. Im Jahre 1934 beschäftigte die Oberste Bauleitung 47 Beamte, 103 Angestellte und 84 Arbeiter, während in den 5 Bauabteilungen 162 Beamte, Angestellte und Arbeiter tätig waren. Die mit den Arbeiten beauftragten Unternehmen beschäftigten im Bereich der Obersten Bauleitung Kassel 3.200 Arbeitskräfte, die teilweise beim Brückenbau im Zwei- oder gar Dreischicht-Betrieb eingesetzt wurden, so beim Bau der Asbachtalbrücke bei Bad Hersfeld.<sup>290</sup>

Noch im November 1934 wurde mit dem Bau der Strecke Kassel-Göttingen gestartet, während die Bauarbeiten an der Linie Kassel-Homberg erst im Sommer 1935 begannen. In der Festschrift zur 600 Jahr Feier der Gemeinde Guxhagen im Jahre 1952 wird der Bau der Autobahnbrücke über die Fulda ausführlich beschrieben. Die Abbildung 16 zeigt ein Foto von der Fuldabrücke bei Guxhagen aus der Festschrift aus der Zeit nach 1937. Die Brücke wurde in den letzten Kriegstagen gesprengt und war bis 1952 nur einspurig wieder aufgebaut worden.<sup>291</sup>

---

<sup>290</sup> Kasseler Post vom 1.5.1936, *Susanne Hohlmann*, op. cit., S. 42

<sup>291</sup> Adam, Werner: Entstehung und Bau der Reichsautobahn, in: Festschrift 600 Jahr Feier Guxhagen, Guxhagen 1952, S. 65-71, hier S. 69

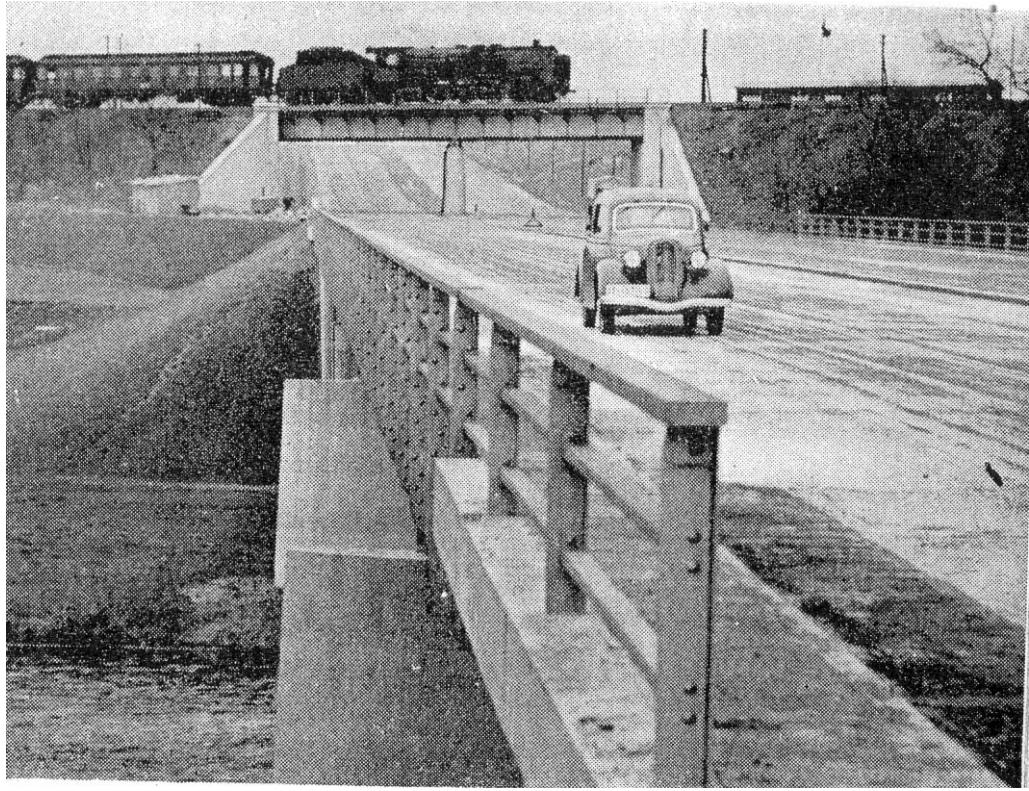


Abbildung 16: Autobahnbrücke bei Guxhagen

Die Eröffnung der Strecke Kassel-Göttingen fand am 20. Juni 1937 mit einem großartig inszenierten Festakt des Gauleiters auf der Autobahn statt. Die Parteizeitung des NS-Gaus Kurhessen ordnete dieses Ereignis zwischen die „Heerschauen“ der NS-Bewegung, den 6. Hessentag der NSDAP in Kassel und den Reichskriegertag des Kyffhäuserbundes in Kassel, ein.<sup>292</sup> Die Autobahn hatte zweifellos einen utopischen Charakter, da die damalige Verkehrsdichte in Deutschland im Vergleich zu anderen europäischen Ländern sehr gering war. Zusätzlich wurde Nordhessen noch als besonders verkehrsarm eingeschätzt. Die Bilder aus der damaligen Zeit zeigen daher Autobahnstrecken, die keinen oder nur wenig Verkehr aufweisen. Zur Herstellung von Propaganda-Bildern über die Autobahn mußte ein Verkehr besonders arrangiert werden. Die Strecke Kassel-Homberg wurde am 17. Dezember 1937 eröffnet. Die folgende Abbildung zeigt die Autobahn ohne Autos bei Guxhagen.<sup>293</sup>

---

<sup>292</sup> Kurhessische Landeszeitung vom 19./20. Juni 1937 und Kasseler Post vom 21. 6.1937

<sup>293</sup> Fünf Jahre Arbeit an den Straßen Adolf Hitlers, Berlin 1938, S. 58



Abbildung 17: Autobahn ohne Autos bei Guxhagen

Die folgende Abbildung zeigt ein Propaganda-Foto mit dem Blick von Südkreuz Kassel auf Kassel.



Abbildung 18: Blick vom Südkreuz auf Kassel (Propaganda-Foto).<sup>294</sup>

Der Zeitdruck beeinträchtigte die Sorgfalt, mit der Brückenbauwerke ausgeführt wurden. Beispielsweise misslang der Übergang von der Werratalbrücke bei Hannoversch Münden an den

---

<sup>294</sup> Fünf Jahre Arbeit an den Straßen Adolf Hitlers, Berlin 1938, S. 57  
Seite 80

steilen Anstieg, so dass lange Busse mit der Karosserie den Boden berührten. Die Brücke bei Wommen auf der Strecke Bad Hersfeld –Eisenach wurde nicht nur als Sparmaßnahme lediglich einspurig ausgeführt, sondern hatte auch Probleme mit der Gründung der Pfeiler.

Das Autobahnprojekt, das bis 1943 mit Zwangsarbeitern weitergeführt wurde,<sup>295</sup> stand wegen der geänderten wirtschaftlichen Prioritäten in der Kriegszeit erheblich unter Druck, vollständig eingestellt zu werden. Das Projekt verbrauchte knappe Rohstoffe, wie Stahl und Zement, ohne einen Beitrag zur militärischen Stärkung von Deutschland zu leisten. Daher sollte das Autobahnprojekt im deutlichen Unterschied zur Zeit vor 1940, wo Eröffnungen spektakulär gefeiert wurden, möglichst unauffällig, ja sogar unter Ausschaltung der Presse, weitergeführt werden. So wurde z. B. an der Linie Kassel-Hannover im Krieg zwar weitergebaut. Aber als am 3.8.1942 die 13 km lange, provisorisch fertiggestellte Strecke Göttingen-Nörten für den Verkehr freigegeben wurde, ordnete der Landrat des Kreises Göttingen an, auf eine öffentliche Bekanntgabe der Freigabe abzusehen und auch die Presse zu nicht informieren.<sup>296</sup> Infolge von neuen Prioritätensetzung wurden die Baustellen der Linie Kassel-Eisenach aufgelassen, wofür die isoliert stehende Autobahnbrücke bei Vollmarshausen Zeugnis gibt (vergl. Abbildung 19 ), und dafür als letzte Strecke Bad Hersfeld –Eisenach im fünften Kriegsjahr am 1.7.1943 fertig gestellt,<sup>297</sup> worauf der Autobahnbau vollkommen eingestellt wurde. Eine Karte der bis 1939 fertig gestellten Linien zeigt die Abbildung 2 . Erst als sich die militärische Lage nach der Invasion der Alliierten im Juni 1944 dramatisch zuspitzte, wurde die Reichsautobahngesellschaft „auf Grund des Führererlasses über den totalen Kriegseinsatz vom 27.7.1944“ vollständig aufgelöst.<sup>298</sup>

---

<sup>295</sup> Zeller, a.a.O., S. 64. Daten zur Bauleistung nach Schwell und Jäger, a.a.O., S. 486.

<sup>296</sup> Schwell und Jäger, a.a.O., S.479

<sup>297</sup> A.a.O., S. 485.

<sup>298</sup> BA R2/25018



Abbildung 19: Autobahnbrücke bei Vollmarshausen bei Kassel (eigene Aufnahme 2006)

## 12 Die Strecke Darmstadt - Mannheim

Am 3. Oktober 1935 eröffnete Todt die Strecke Darmstadt – Mannheim – Heidelberg, nachdem er bereits am 23. September 1935, am Jahrestag des ersten Spatenstichs zum Autobahnbau, mit großem Gefolge eine Vorbesichtigung unternommen hatte. Die Gauleiter, Bürgermeister, Vertreter der Reichsbahn und Hof als Vertreter der Reichsautobahngesellschaft sowie Abordnungen aus Goebbels Ministerium und der Wehrmacht nahmen Teil. Philipp Prinz von Hessen war als Führer der Motorbrigade Hessen und als Vertreter von NSKK-Korpsführer Hühnlein entsandt. Eine Kolonne von 50 „schnittigen Personenkraftwagen“ mit dem „bekannten großen Überlandwagen“ von Todt an Spitze setzte sich für die Fahrt nach Mannheim und Heidelberg am Kilometer null in Bewegung.<sup>299</sup>

Die Zwillingsstädte Mannheim und Heidelberg waren nun mit der seit 1926 angestrebten Städte-Autobahn verbunden. Eine Ausstellung im Mannheimer Schloßmuseum mit dem Titel „Von Wildpfad zur Reichsautobahn“ präsentierte die archäologischen Funde, die bei den Bauarbeiten gewonnen worden waren.<sup>300</sup> Der Stolz der Stadt Mannheim zeigte sich daran, dass sie auf eigene Kosten den Anschluss der Stadt an die Autobahn pompös ausgestaltet hatte. Der Eingangsbereich war mit zwei hohen Pylonen versehen, auf der bronzene Reichsadler mit Kranz und vergoldeten Hakenkreuzen saßen, die den Schriftzug „Reichsautobahn“ stützten. Die in Mannheim erscheinende Zeitung „Hakenkreuzbanner“ nannte die Einfahrt „königlich“ – eine merkwürdige Verbindung von moderner Verkehrstechnik und vormodernen Regierungsformen.<sup>301</sup>

---

<sup>299</sup> Neue Mannheimer Zeitung 24.9.1935, Stadtarchiv Mannheim, Zeitungsausschnitte S2/1524

<sup>300</sup> Siehe für den folgenden Abschnitt: *Hanspeter Rings: Die Reichautobahn – Monument der Stärke?*, in: *Monika Ryll: Architektur in Mannheim*, Mannheim 1994, S. 202 -210

<sup>301</sup> Sonderausgabe am 3.10.1935 zur Eröffnung der Strecke Mannheim-Darmstadt, Stadtarchiv Mannheim.



Abbildung 20: Einfahrt auf die Autobahn in Mannheim 1935

Die Planungen sahen vor, Mannheim zu einem Kreuzungspunkt mit der Autobahn nach Saarbrücken auszubauen. Noch im Kriegsjahr 1940 wurde trotz aller Materialengpässe an der Stahlbrücke über den Rhein bei Sandhofen gebaut, die aber infolge von Konstruktionsmängeln einbrach.<sup>302</sup>

Im Jahre 1938 führte die Zeitschrift „Die Strasse“ eine Umfrage unter hohen Funktionären des NS-Staates über die Bedeutung der Autobahn durch. Der Leiter des Gaus Hessen-Nassau, Jakob Sprenger, führte aus: „Die Reichsautobahn ist eine Werbemittel für das Rhein-Main-Gebiet. Die Strecke Frankfurt am Main – Darmstadt war die erste Versuchsstrecke (...). Fachleute aus aller Welt besichtigten sie.“ Ferner wies er auf die schnelle Erreichbarkeit von Zielen innerhalb seines Gaus Dank der Autobahn hin. Daher sei die Autobahn wertvoll für seine Arbeit für Partei und Staat.<sup>303</sup>

## 13 Tankstellen an der Autobahn

Das Automobil als technisches Artefakt konnte sich nur dadurch in der Gesellschaft durchsetzen, weil es Teil eines zusammenhängenden Transportsystems wurde, das durch ein weitgespanntes Netzwerk in der Gesellschaft konstituiert wird: Autofabriken, Autohändler, Straßen, gesetzliche Regulierung des Verkehrs, Ausbildung der Polizei, Werkstätten, Tankstellen, Ret-

<sup>302</sup> Ebenda, S. 205. Siehe auch Brücke und Strasse, Heft 10, 1950, S. 214

<sup>303</sup> Die Strasse, Heft 15, 1938, S. 475f

tungsdienste und Notfalleinrichtungen, Versicherungen, Tourenbücher, Strassenkarten und Rasthäuser konstituieren dieses System.<sup>304</sup> An dieser Stelle soll der Aufbau von Tankstellen im Autobahnnetz beschrieben werden.

Mit der Entwicklung des Autobahnstreckennetzes wurden schrittweise neue Tankstellen errichtet. Dort, wo die Landstraße von Frankfurt a.M. nach Limburg in einem Rondell die Umgehungsstraße Frankfurt a.M. – Wiesbaden kreuzte, wurde eine der „Stromlinienform des modernen Verkehrs angepasste Tankstelle“ im „Stromlinienformat“ gebaut. Sie galt als größte Tankstelle Deutschlands und war richtungsweisend für die weitere Entwicklung von Fernstraßen-Tankstellen.<sup>305</sup> Als erste Autobahntankstelle ist 1937 die vom Architekten Bembé konzipierte Tankstelle an der Abfahrt Darmstadt in Betrieb gegangen. Sie war von einer dynamisch-geschwungenen Form und besaß ein flügelähnliches Dach.<sup>306</sup> Damit übernahm sie den Stil der modernen abgerundeten Architektur der zwanziger Jahre, wie sie auch für die am Alexanderplatz in Berlin von dem Architekten Luckhardt geplanten Gebäude vorgesehen war.<sup>307</sup> Im gleichen Stil wurde die Tankstelle Lorsch gebaut.<sup>308</sup>

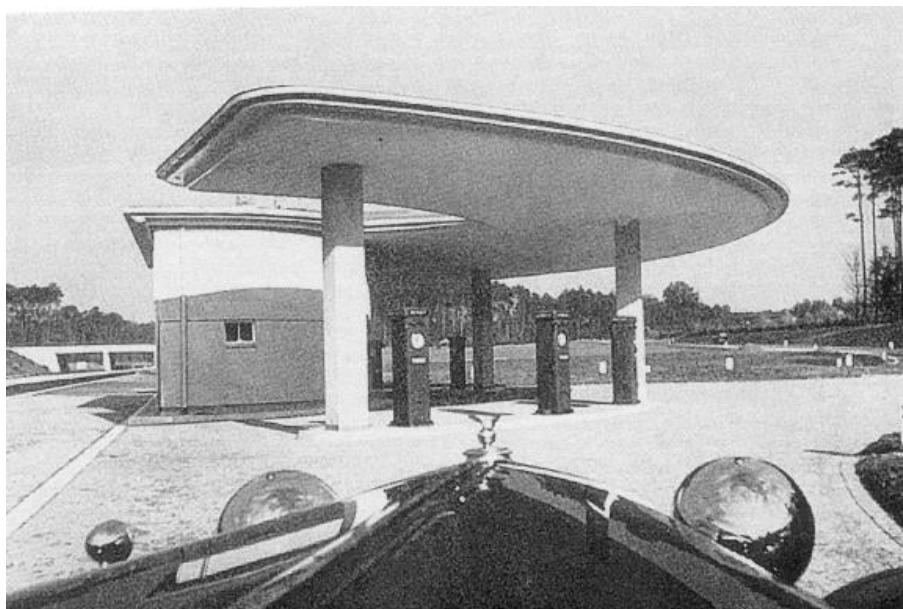


Abbildung 21: Modernes Design der Tankstelle Darmstadt<sup>309</sup>

<sup>304</sup> James Flink beschreibt dies für die USA: *America Adopts the Automobile, 1895-1910*, Cambridge, Mass., 1970

<sup>305</sup> Frankfurter Wochenschau 18.9.1937, AHR

<sup>306</sup> Ralph, Johannes und Gerhard Wölki: *Die Autobahn und ihre Rastanlagen – Geschichte und Architektur*, Petersberg 2005, S. 17

<sup>307</sup> Verkehrstechnik, Heft 11, 1929, S. 175, Neueste Zeitung, 28.4.1937, AHR

<sup>308</sup> Betriebseinrichtungen der Reichsautobahn, in: *Die Strasse*, Heft 11, 1937, S. 303 f.

<sup>309</sup> Ralph, Johannes und Gerhard Wölki, op. cit, S. 17

Bemerkenswert ist dieses moderne Konzept der Tankstellen deswegen, weil in späteren Bauphasen Tankstellen und Rasthäuser in einem von NS-Planern unterstellten, „volkstümlichen“, der jeweiligen Landschaft angepaßten Stil errichtet wurden, wie ihn u.a. der Architekt Bonatz entwarf.<sup>310</sup>

## 14 Erfahrungen mit den neuen Strecken und deren Wirkungen

Es wäre bemerkenswert, wenn sich die Erfahrungen mit der Fahrt auf der Autobahn, auf der Landstrasse und mit dem Zug miteinander vergleichen ließen. Gab es qualitative Unterschiede, wenn die Fahrt von einem Auto, von einem Bus oder Motorrad erlebt wurde? Es gibt nicht viele Quellen, die zur Beantwortung dieser Fragen beitragen können. Eine Reportage einer Busfahrt von Kassel nach Frankfurt auf der Autobahn hob die touristischen Highlights wie z.B. Burgen und die Intensität der Erfahrungen, wie die Passagiere die Schönheiten der Landschaften erleben, hervor. Der Verfasser gewann den Eindruck, dass die Landschaft den Reisenden unmittelbar und stärker anspreche und näher an ihn herantrete als das bei einer Eisenbahnfahrt der Fall sei. Der Reisende sehe die Landschaft auf sich zueilen.<sup>311</sup> Auch Autofahrer vermerkten, wie eindringlich die Landschaft erlebt wird im Vergleich zu einer Bahnreise. Der Panoramablick des Reisenden aus dem Eisenbahnabteil, den Schivelbusch beschreibt, wird abgelöst durch den Blick durch die Windschutzscheibe in die auf den Reisenden zueilende Landschaft.<sup>312</sup>

Der liberale Journalist Walter Dirks, der nach 1945 als Herausgeber der „Frankfurter Hefte“ bekannt wurde, reflektierte seine Autotour auf der Autobahn von Frankfurt über Kassel nach Göttingen in einer Reportage für die Frankfurter Zeitung anlässlich der Eröffnung der Strecke Frankfurt a.M. – Kassel und des Festakts zur Fertigstellung von den ersten 3000 km Autobahnstrecke im Dezember 1938. Er beschrieb seine Erfahrungen dahingehend, dass die Beziehung des Autos zur Bahn sich umkehrt. Nicht, dass das Auto auf der Bahn führe, sondern umgekehrt, dass die

---

<sup>310</sup> *Ralph, Johannes und Gerhard Wölki*, op. cit., S. 19. Siehe auch *Angela Schumacher*: „Vor uns die endlosen Strassen, vor uns die lockende Ferne...“ – „Vom Tanken und Rasten auf Entdeckerfahrten durch deutsche Lande“, in: *Rainer Stommer und Claudia Gabriele Philipp* (Hersg.): *Reichsautobahnen – Pyramiden des Dritten Reiches*, Marburg 1982, S. 77-90. Zum Stil der Raststätte am Chiemsee siehe meinen Aufsatz: *Die Chiemsee-Autobahn. Planungsgeschichte und Bau der Autobahn München – Salzburg 1933-1938*, Oberbayerisches Archiv, Band 130, 2006, S. 385-416

<sup>311</sup> *Rolf Mengel*: Die schnellen Riesen der Reichsautobahn, in: *Kurhessische Landeszeitung*, 14. Januar 1939, SAK

<sup>312</sup> *Schivelbusch*, op. cit., Eisenbahnreise, 2000. Die Bedeutung des Blicks durch die Windschutzscheibe für die künstlerische Wahrnehmung beschreibt *Jason Weems*: *Theorizing the Windshield: Vision as the Edge of Mobility*, T2M Conference, University of Michigan-Dearborn 2004.

Bahn sich schnell und glatt bewege und geradezu das Auto einsauge. Doch hören wir ihn hier mit seiner Reportage selber:<sup>313</sup>

### ***Das Dreieck auf der Autobahn***

*Wenn über diese Fahrt berichtet werden soll, so darf mit kurzen Worten ihr Beginn übergangen werden, der über eine allzu bekannte Strecke ging. Und doch brachte diese Strecke Frankfurt-Gießen sofort eine Überraschung: sie war kürzer als sonst. Man wurde von dem Schild "Ende der Autobahn" bei Reiskirchen überrascht, als wir kurz hinter Nauheim zu sein wählten. An dem dunstigen Novembertag war die (inzwischen, am 4. Dezember, geschlossene) Lücke zwischen Reiskirchen und Romrod in Oberhessen noch offen. Die halbe Stunde auf anständiger baumbe-pflanzter hügeliger Reichsstraße am Rand des Vogelsberges war trotz den Hühnern und der un-übersichtlichen Kurven in den Dörfern eine angenehme Abwechslung. Es war noch früh am Morgen, vor acht Uhr, die Straßen waren leer, und wer auf ihnen fuhr und ging, hatte noch die Ruhe des Morgens in sich, wir selbst eingeschlossen.*

*An den kleinen oberhessischen und kurhessischen Städten, an Alsfeld und Homberg, deren Silhouetten leicht verschleiert in der Ferne vor dem Horizont standen, hellgrau hinter dem Braun und Grün der Äcker und Wintersaaten, an diesen keinen Städten scheint die Autobahn noch beziehungslos vorbeizulaufen: noch gibt es keine sichtbaren Anzeichen dafür, daß sich hier etwas Gewichtiges geändert habe. Wenn die Arbeiterlager abgerissen, die Baumaschinen abgefahren und die Wunden im Erdreich mit neuem Gras zugewachsen sind, läuft das Doppelband glatt und ganz für sich dahin, mit einem Schwung, der keine Beziehung zu der stillen, wohlgeordneten, ruhenden Welt hat, in der jene kleinen Städte wichtige Mittelpunkte sind. So sieht es sich von der Autobahn aus an, auf der wir uns, inmitten der hessischen Wälder, doch im Zentrum des Geschehens wähnen, im Kraftstrom der großen Städte. In den Werkstätten, Wohnstuben und Wirtschaften von Alsfeld und Homberg mag man das genaue Gegenteil empfinden: Hier fließt in Arbeit, Kampf, Haß und Liebe das wirkliche Leben, und fünf Kilometer draußen, über die Äcker des Bauern N. und durch den Wald des Gutsherrn M., läuft eine Straße vorbei, auf der fremde, unsichtbare Menschen von Frankfurt nach Berlin fahren, was geht's uns an! So ist es heute. In zehn Jahren wird Alsfeld nicht mehr so beziehungslos neben der Autobahn liegen. Dann wird am Bild der Stadt abzulesen sein, daß sie an dem Verkehrsband Anteil hat.*

***Die saugende Bahn:***

---

<sup>313</sup> Walter Dirks, in: Frankfurter Zeitung, Reichsausgabe, 11.12.1938, Nr. 631, S. 5. Ich verdanke diese Quelle meinem Kollegen Eberhard Schütz. Der vollständige Text der Reportage ist unter dem Titel „Das Dreieck auf den Autobahnen – Impressionen einer Fahrt Frankfurt – Berlin – München – Frankfurt“ abgedruckt in: Walter Dirks: Feuilletons im Nationalsozialismus, Gesammelte Schriften, Band 3, herausgegeben von Fritz Boll, Ulrich Bröckling und Karl Prümm, Zürich 1990, S. 136-152

*War es im Gebirge, das die Autobahn kühn überschreitet, oder war es schon am Rimberg, daß die Bahn in einem einzigen Bogenschwung einen ganzen Berg umrundet und dabei fast die Höhe seines Gipfelplateaus gewinnt ? An solchen Steilen enthüllt die "Bahn" ihr wahres Wesen. Sie ist keine Straße, auf der man sich in reger aktiver Tätigkeit fortbewegt, an diesem Baum und an dem Haus vorbei, um dieses Hindernis herum, vor jenem stoppend, bremsend, Gas gebend, schaltend, kuppelnd, hupend. Auf der Straße sind wir es selbst, die fahren; der Motor leiht uns nur die "rohe" Kraft dazu. Auf der Bahn aber scheinen wir nicht mehr selbst sehr tätig zu sein; wir regulieren und kontrollieren nur kaum merklich und fast unbewusst den Wagen, den wir in Bewegung gesetzt haben und der nun ohne unser Zutun von sich aus das Band der Bahn abläuft. Ja, man empfindet selbst den Ausdruck "abläuft" als nicht ganz treffend, da wir ans nicht mehr die laufenden Räder vorstellen, sondern den gleitenden Wagen. So sehr sind wir passiv und so sehr prägt sich der große Schwung der Bahn unserer Empfindung ein, dass sich schließlich das Verhältnis umzukehren scheint: Es ist die Bahn, die aktiv ist; sie bewegt sich schnell und glatt ohne Reibung und Gewalt auf uns zu und saugt den Wagen unwiderstehlich in sich hinein. Sie zieht uns durch das Gelände, und manchmal zieht sie uns sogar durch die Landschaft. Denn es gibt Stellen - die am Rimberg gehört dazu, die eindrucksvollste mag die Stelle hinter Kirchheim unter Teck sein, wo sich die von Stuttgart nach Ulm führende Bahn auf einer langen, hohen, gebogenen Brücke in den Alb-Absturz hineinbohrt -, wo sich die schwingende Bahn nicht nur der Formen des Geländes bemächtigt, sondern sich mit einem wesentlichen Element der Landschaft verschwistert. Da zieht sie uns in ein Tal hinab, einen Berghang hoch, um eine Kuppe herum, dass wir diese Gebilde auf eine ganz neue Art am Leib erfahren. Die Schnelligkeit gehört dazu, wenn dieser Eindruck entstehen soll, vor allem aber die Reibungslosigkeit und Glätte der Bewegung. Es ist, als ob der eigene Leib, der in seiner glatten Metallkapsel geborgen ist, an der Autobahnkurve im raschen, zügigen Gleiten die Gestalt dieser Landschaftsgebilde abtastete, nachföhre. Auf der Straße gibt es das nicht, selbst auf der schönsten Pass-Straße nicht: da vermag nur das Auge den Wechsel der Landschaft rein und ungebrochen aufzunehmen, im übrigen stehen die tausend vordringlichen Kleinigkeiten der Straßenführung und der Straßendecke zwischen dem Körper und der Landschaft.*

### **Zum Harz:**

*Wir glitten den Abhang des Knüll hinunter, rechts lag im eingeschnittenen Tal die Fulda. Kassel blieb ein Häusergewirr zur Linken, der gliedernde Habichtswald mit dem spitzer Obelisk des Herkules auf der Höhe und dem breiten weißen Schloß über der Stadt, von dem die Straße schnurgerade ins Herz der Siedlung führt: - dies alles blieb vom Dunst verhüllt. Sehr bald nahm uns ein neues Waldgebiet auf; als sich nach links die Mauer der Bäume öffnete, erschien in der Tiefe für zwei oder drei Sekunden in die braunen Berge eingeschmiegt Hannoversch-Münden*

*oder vielmehr sein flüchtigstes Bild: ein paar Türme, Fachwerkhäuser, Rauch aus den Schornsteinen. Dann senkte sich die Bahn zur Werra hinab und überfuhr sie auf einer Brücke, von der wir ein eindrucksvolles Lichtbild in Erinnerung hatten; sie gehört zu den größten Bauten der Autobahn. Aber wir lernten hier, dass Autobahnbrücken von unten großartiger aussehen als von der Bahn aus. Nahtlos ist die Brücke in die Bahn eingesetzt, sie will und soll ja das Tal überwinden, verschwinden machen. Wer nicht Bescheid weiß und langsam fährt und sich aufrichtet, merkt kaum, dass er einen Fluss überfährt, keine dröhnenden Metallmassen und keine ragenden Bogen erinnern ihn daran.*

*Eine Viertelstunde später, in Göttingen, war die Autobahn vorerst zu Ende. Wir sahen uns vor der einzigen großen Lücke im Autobahn-Netz, die am Ende dieses Jahres im Dreieck Frankfurt-Berlin-München noch offen bleibt.*

Soweit der Text von Dirks.

Ein eher negatives Bild von der Autobahn zeichnete die Wiesbadener Autoverkehrsgesellschaft, die sich auf Pauschalreisen und Tagesausflüge von Wiesbadener Kurgästen und Wiesbadener Bürgern spezialisiert hatte. Nach ihren Erfahrungen auf der Autobahn Frankfurt a.M. – Heidelberg wirkten allzu lange Autobahnfahrten eintönig und ermüdend, weswegen sie bei Vergnügungsfahrten es teilweise vorzog, in landschaftlich schönen und durch Gebäude hervorragenden Gegenden malerische Strecken auf den Landstraßen in langsamerer Fahrt zurückzulegen.<sup>314</sup>

In einer Reportage der Frankfurter Zeitung vom 22. Mai 1935 zur Eröffnung der Strecke Frankfurt a.M. – Darmstadt gab der Reporter seine Eindrücke von der Fahrt mit dem Stromlinienbus der Reichsbahn wieder: Der Reisende könne durch die ein wenig schräg liegenden Fenster, die an Oberlichter erinnerten, sehen, wie die Landschaft in ihrer vollen Breite vorbei gleite. Das Merkwürdigste an dem Erlebnis dieses fast fieberischen, doch an den Boden gebundenen Reisens sei die Glätte, die Widerstandslosigkeit der Fahrbahn.<sup>315</sup>

Die Wirkung der Reichsautobahn auf die Versorgung der Großstädte mit Lebensmitteln untersuchte Carl Lüer, der vom Gauleiter Sprenger ins Amt gebrachte Präsident der Industrie- und Handelskammer für das Rhein-Mainische Wirtschaftsgebiet, in einem Aufsatz in der Zeitschrift „Die Straße“ mit einem klassischen, wirtschaftsgeographischen Ansatz.<sup>316</sup> So unterschied er, der Standortlehre von von Thünen aus dem Jahre 1826 folgend, mehrere Zonen der Erzeugung von

---

<sup>314</sup> Verkehrstechnik, Heft 4, 1936, S. 97

<sup>315</sup> AHR

<sup>316</sup> Lüer, Carl: Neue Möglichkeiten der Lebensmittelversorgung durch den Kraftverkehr mit besonderer Berücksichtigung der Reichsautobahn, in: Die Strasse, 1935, Heft 9, S. 334-339

verschiedenen Klassen von Lebensmitteln, die sich ringförmig um eine Großstadt legen. Neben der Versorgung des Frankfurter Schlachthofes mit Vieh wendete sich Lüer der Milchversorgung von Frankfurt zu. Er zeigte auf, dass die Motorisierung des Straßenverkehrs eine Konzentration der Frischmilchbelieferung durch den Milchversorgungsverband Rhein-Main bedingte. Die im Norden von Frankfurt angesiedelten Ausgleichsmolkereien, welche die Milch ihres Einzugsgebietes veredelten, aber auch noch fehlende Milchmengen in die Großstadt lieferten, würden im Zuge der Autobahn Frankfurt a.M. – Gießen für die Versorgung von Frankfurt eine ausschlaggebende Rolle spielen.

Lüer hob auch die Bedeutung der Autobahnen für die zahlreichen Molkereien im deutschen Alpenraum hervor, deren Absatzgebiete sich jetzt nach Norden bis zum rhein-mainischen Wirtschaftsgebiet erweitern könnten. Vor der Motorisierung des Anliefererverkehrs für Frischmilch mußte die Milch in einer gut getakteten, schnellen Lieferkette über Eisenbahnstationen herangebracht werden, so dass nur Milcherzeuger nahe Eisenbahnlinien hierfür in Betracht kommen konnten.<sup>317</sup>

In der NS-Zeit wurde der Siedlungsgedanke von der Diskussion in den 20er Jahren aufgenommen, wo es um die Auflockerung von Innenstädten und die Anlage von Gartenstädten in den Vororten ging, und mit der spezifischen NS-Ideologie versehen. Im zweiten Juni-Heft 1934 der Rhein-Mainischen Wirtschaftzeitung wurde der Siedlungsgedanke der NS-Bewegung von den drei Autoren Feder (Reichskommissar für das Siedlungswerk), Ludowici (Leiter des Heimstättenamtes der DAF) und dem Frankfurter Stadtrat Niemeyer vorgestellt.<sup>318</sup> Während Feder und Ludowici allgemeine Grundsätze für die Aussiedlung vorstellten, verknüpfte Niemeyer explizit den Aussiedlungsgedanken mit der Autobahn als Verkehrsmittel. Seine Betrachtung über Zeit-Weg-Untersuchungen führten zu einem Vergleich der 1½ Stunden Zonen von Autobahn und Eisenbahn im Großraum Frankfurt a.M., wobei der das wesentlich größere Gebiet hervorhob, das die Autobahn abdeckte.

Das Gau-Heimstättenamt der Deutschen Arbeitsfront (DAF) konnte das moderne Verkehrskonzept der Autobahnen in seine expansiven Siedlungspläne einbinden. Dieser Fall ist bemerkens-

---

<sup>317</sup> Schmitt: Die Milchversorgung der Großstädte, in: Der Güterumschlag, Sonderausgabe der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure, Berlin, 1926, S. 235-237. Hier wird am Beispiel von Mannheim die Milchversorgung diskutiert. Hamilton zeigt, wie die von-Thünen-Ringe um Chicago im Jahre 1930 genutzt wurden, um die Milchversorgung der Stadt zu regulieren und Milchbauern Privilegien bei der Belieferung der Stadt zu gewähren, siehe *Shane Hamilton: Trucking Country*, Princeton UP 2008, S. 26-28.

<sup>318</sup> Institut für Stadtgeschichte Frankfurt

wert, da hier zwei zunächst unabhängig planende Organisationen, die DAF und die Reichsautobahngesellschaft, ihre Arbeit nachträglich koordinierten. Die Frankfurter Zeitung griff am 24. Januar 1937 das Thema „Dezentralisierungswirkung der Autobahn“, gemessen an den Erschließungszonen von 1½ Stunden für Berufspendler, erneut auf.<sup>319</sup> Sie berichtete von neu entstehenden Siedlungen längs der Autobahn, die vom Gau-Heimstättenamt innerhalb der Erschließungszone errichtet würden und durch Omnibusverbindungen mit Frankfurt a.M. verknüpft werden könnten. In der für den NS-Staat typischen Kombination von Rückwärtsgewandtheit und Modernität wurde ausgeführt, dass die Siedlungen in der Nähe der „Ernährungsbasis des bäuerlichen Landes“ entstehen sollten – eine These, die Dr. Ludowici in seinem Referat auf dem Hamburger Weltkongress für Freizeit und Erholung vertreten hatte. Mit den Siedlungen verknüpfte man – die Vorstadtagglomerationen von Großstädten präzise antizipierend – das Konzept der „Landschaftsräume oder Stadtlandschaften“.<sup>320</sup> Hierin erblickte man eine „gesunde Wirkung“ der Autobahn.

Das großzügige Siedlungsprogramm längs der Reichsautobahn sollte in den kommenden Jahren die neu erschlossenen Landschaftsräume für neue Siedlungen oder Umsiedlungen aus den auszuräumenden Altstadtteilen der Großstädte ausweisen. Zwischen Lorsch und Bürstadt wurde mit Unterstützung von Gauleiter Sprenger im hessischen Ried das neue „Erbhofedorf“ Riedrode errichtet, dessen Ländereien der Arbeitsdienst aus brachliegenden Sumpf- und Bruchland durch Drainage und Entwässerung der landwirtschaftlichen Bebauung erschlossen hatte. Die Nähe der Reichsautobahn hatte den Entschluß erleichtert, das Dorf an dieser Stelle anzulegen.<sup>321</sup> Im Rahmen des Gau-Tages Hessen-Nassau wurde Riedrode am 10. Juli 1935 vom Reichsbauernführer „geweiht“.<sup>322</sup>

## 14.1 Die Buslinien auf der Autobahn

Nachdem in den Jahren 1935 bis 1938 Teile des Autobahnnetzwerkes fertig gestellt worden waren, wurden auf den neuen Autobahnabschnitten unmittelbar nach der Verkehrsübergabe Buslinien eingerichtet. Die Buslinien wurden von der Reichsbahngesellschaft betrieben. Sie war zugleich die Muttergesellschaft der Betriebsgesellschaft der Autobahn, der Reichsautobahngesellschaft, so dass die Reichsbahngesellschaft Verantwortung dafür übernahm, den dringend benötigten

---

<sup>319</sup> AHR

<sup>320</sup> Neueste Zeitung Frankfurt, 4.8.1936, AHR

<sup>321</sup> Zibell, op. cit., S. 316f, Frankfurter Zeitung vom 24. Januar 1937, AHR

<sup>322</sup> NS-Briefe – Schulungsblätter der NSDAP im Rhein-Main-Gebiet, Dezember 1936, S. 438, 447

tigten Verkehr auf der Autobahn zu erzeugen. Ein weiteres Ziel dieser Buslinien war die Förderung des Tourismus. Schließlich sollten die Busse denjenigen, die sich kein Auto leisten konnten – dem größten Bevölkerungsanteil – Gelegenheit geben, die Reichsautobahnen kennen zulernen.<sup>323</sup> Damit machte die NS-Politik die Buslinien der Reichsbahn zum Instrument ihrer Propaganda. Das Recht, Buslinien auf der Autobahn zu betreiben, erhielt nach einem Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 30. April 1936 exklusiv die Deutsche Reichsbahn.<sup>324</sup> Damit wurden Privatunternehmer von einem neuen attraktiven Segment der langfristig wachsenden Serviceökonomie ausgeschlossen. Nach einer Statistik von Liederley betrieben im Jahre 1936 die Deutsche Reichspost 3.900 Busse im Linienverkehr auf Landstrassen, die kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Betriebe 3497 und die privaten Unternehmen lediglich 540.<sup>325</sup> Diese Be trachtung fügt sich ein in die Wirtschaftspolitik der NS-Zeit, welche die ökonomischen Aktivitäten des Small-Business-Sektors konsequent beschnitt.<sup>326</sup> Die Dominanz der staatlichen Unternehmen Post und Bahn auf dem Markt für Buslinien unterscheidet sich deutlich von der Verkehrspolitik in den USA, wo in den 1920er und 1930er Jahren Busliniennetze von Privatunternehmen betrieben wurden.<sup>327</sup>

---

<sup>323</sup> Der Führer, 4.10.1936 (NS-Gauzeitung Baden), Stadtarchiv Karlsruhe, 1/H-1596

<sup>324</sup> Otto Liederley: Reichsautobahnen und Kraftomnibusverkehr, in: Die Strasse, Heft 11, 1937, S. 295. Bereits im Jahre 1933 warf Doll, Leiter der Obersten Bauleitung München, in einem Brief an die Reichsbahndirektion München vom 11.12. die Frage auf, ob die Reichsbahn den Busbetrieb auf den neu entstehenden Autobahnen übernehmen sollte, siehe Bayerisches Staatsarchiv, München, Autobahndirektion Süd, Band 248. Auch auf den oberitalienischen Autobahnen wurde der Busbetrieb von der eigens dazu gegründeten Gesellschaft Autostradale betrieben, siehe Uhlfelder, H.: Die oberitalienischen Autobahnen, in: Mitteilungsblatt, Heft 7, 1930, S. 9-14, hier S. 9. Im Bundesarchiv ist die Einrichtung der Buslinien auf der Reichsautobahn in den Akten des Reichsverkehrsministeriums R5/8290 bis R5/8295 dokumentiert.

<sup>325</sup> Otto Liederley, a.a.O.

<sup>326</sup> Herbst, Ludolf: Der Totale Krieg und die Ordnung der Wirtschaft, Stuttgart 1985, S. 153-160. Heinrich Winkler: Der entehrliche Stand – Zur Mittelstandspolitik des „Dritten Reiches“, in: Derselbe: Liberalismus und Antiliberalismus: Studien zur politischen Sozialgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts, Göttingen, 1979, S. 110-144. Zur Benachteiligung der Fahrlehrer siehe Dorothee Hochstetter: Motorisierung und Volksgemeinschaft, München 2005, S. 355-372. Zum Wettbewerb des KDF zu den Reisebüros siehe Wolfgang König: Nazi Visions of Mass Tourism, in: Laurent Tissot (Hersg.): Development of a Tourist Industry, Neuchatel 2003, S. 261-268. Zum LKW-Verkehr siehe meine Studie: Rivalry and Regulation - The German Cargo transport Policy 1920 – 2000, Working Papers in History of Mobility No. 2/ 2003.

<sup>327</sup> Magaret Walsh: Making Connections. The Long Distance Bus Industry in the United States, Aldershot 2000.

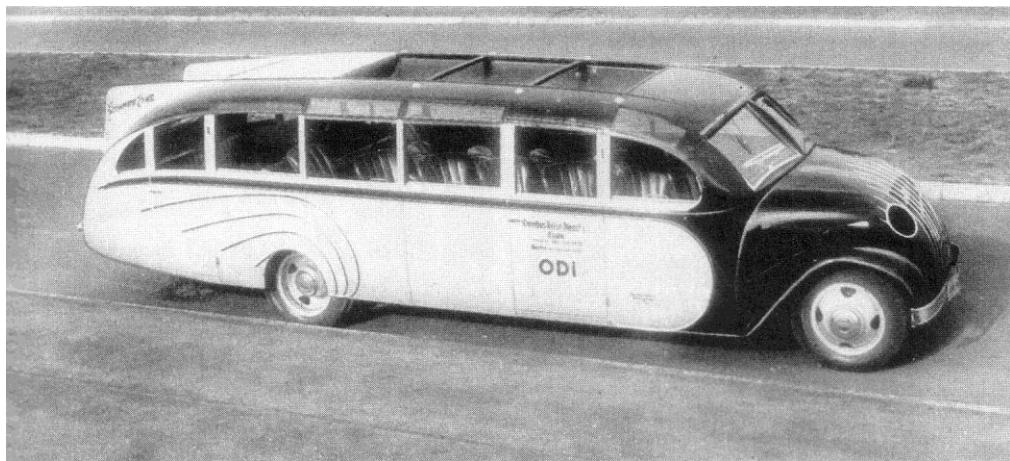


Abbildung 22: Ein stromlinienförmiger Bus auf der Autobahn<sup>328</sup>

Die erste Buslinie im gesamten Autobahnsystem nahm ihren Dienst am 20. Mai 1935 auf der Strecke Frankfurt – Darmstadt auf, einen Tag nach der Eröffnung dieses Autobahnabschnitts. Die Busse fuhren vom Hauptbahnhof Frankfurt a.M. zum Hauptbahnhof Darmstadt, wobei Busse in Stromlinienform beschafft worden waren, deren Form sich in die Debatte um Rationalisierung, Kraft und Schnelligkeit der 20er Jahre einfügte.<sup>329</sup> Trotz ihrer Stromlinienform benötigten die Busse 38 Minuten für die Strecke und 17 Minuten mehr als die Eisenbahn. Darüber hinaus kostete eine Bus-Fahrkarte mehr als ein Bahnticket für die dritte Klasse. Damit war das Busangebot nicht wettbewerbsfähig und zog nicht viele Passagiere an.<sup>330</sup>

Die Deutsche Reichsbahn verbreitete eigene Fahrpläne für die Autobahn-Schnellbusse, die mit dem modernistischen Signet des stromlinienförmigen Autobusses geschmückt waren ( siehe Abbildung 23 ). Der Fahrplan vom Mai 1935 der Deutschen Reichsbahngesellschaft weist täglich 8 Buspaare zwischen Frankfurt a.M. und Darmstadt auf.<sup>331</sup> Es wurden noch weitere Verbindungen zwischen Frankfurt a.M., Darmstadt und Mannheim eingerichtet, die jedoch ab Darmstadt über die Reichsstraße geführt werden mussten, bis die Strecke fertig gestellt war.

---

<sup>328</sup> Kasseler Post 10.6.1937 und Die Autobahn, Heft 19, 1934 und Angela Schumacher: „Vor uns die endlosen Straßen, vor uns die lockende Ferne...“ – „Vom Tanken und Rasten auf Entdeckerfahrten durch deutsche Lande“, in: Rainer Stommer und Claudia Gabriele Philipp, op. cit., S. 77-90, hier S. 87.

<sup>329</sup> Borscheid, P.: Die Tempomacher: Die Rationalisierungsbewegung und die Beschleunigung des Lebens in den Weimarer Jahren, in: Zeitschrift für Unternehmensgeschichte 1996

<sup>330</sup> Linden, W.: Reichsbahn-Autobus-Verkehr auf Reichsautobahnen, in: Deutsche Wirtschaftszeitung 23. Mai 1935, S. 480-483, und R. Roesner: Der Kraftwagen-Linienverkehr der Reichsbahn auf den Reichsautobahnen, in: Deutsche Wirtschaftszeitung 23. April 1936, S. 386-389, Bayerisches Wirtschaftsarchiv München, K9/1491

<sup>331</sup> AHR

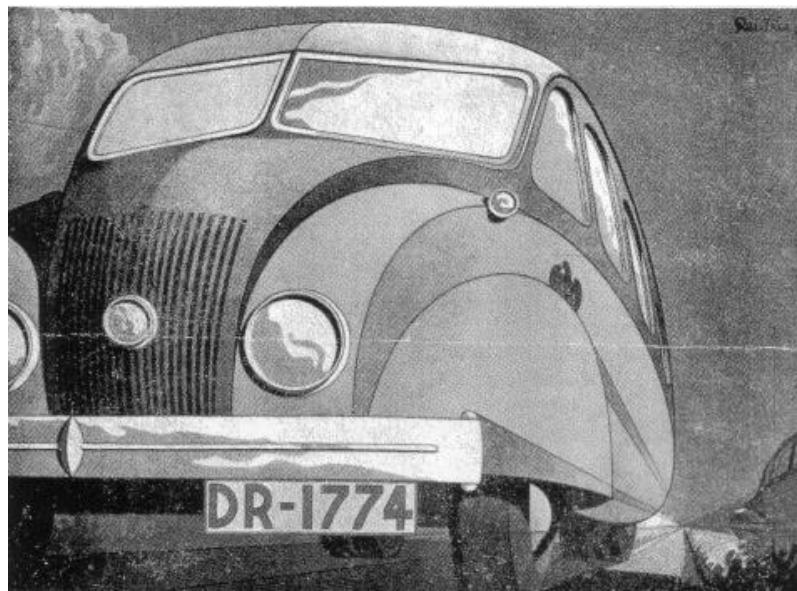


Abbildung 23: Der Schnellbus auf dem Autobahnbus-Fahrplan<sup>332</sup>

Eine Schnellbusverbindung zwischen Kassel und Göttingen wurde erst mit dem Winterfahrplan 1937/38 am 2. Oktober 1937, also rund 2 ½ Monate nach Eröffnung des Autobahn eingerichtet. Auch hier setzte die Reichsbahn stromlinienförmige Schnellbusse ein. Die Abbildung 22 zeigt einen dieser stromlinienförmigen Busse.<sup>333</sup> Täglich pendelten zwei Busse zwischen den beiden Hauptbahnhöfen. Die Abfahrtszeiten in Kassel, wo es am Altmarkt eine zweite Haltestelle gab, waren 9.00 Uhr morgens und 20.50 Uhr abends. Die Fahrzeit betrug eine Stunde und war damit konkurrenzfähig gegenüber der Eisenbahn, die für Strecke Kassel – Göttingen eine Stunde und 37 Minuten benötigte.<sup>334</sup>

Die Busroute Kassel-Frankfurt am Main von Hauptbahnhof zu Hauptbahnhof wurde am 4. Dezember 1938 eröffnet, einen Tag nachdem die ganze Strecke Kassel-Frankfurt am Main freigegeben worden war. Eingesetzt wurden zwei Buspaare mit einem Henschel-Bus und einem Mercedes-Bus. Abfahrt in Kassel war um 9.00 Uhr am Hauptbahnhof. Die Fahrt nach Frankfurt dauerte bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 95km/h 2 Stunden und 50 Minuten und war vergleichbar mit der Dauer einer Zugreise mit dem Eilzug. Auch der Ticketpreis der Busreise entsprach dem Preis einer Eilzugkarte. Eine Verbindung startete in Kassel um 9.00 Uhr am Hauptbahnhof. In einer Reportage über eine Busfahrt im Januar 1939 in der NS-Partei-Presse

---

<sup>332</sup> Ebenda

<sup>333</sup> Kasseler Post 10.6.1937 und Die Autobahn, Heft 19, 1934 und Angela Schumacher: „Vor uns die endlosen Straßen, vor uns die lockende Ferne...“ – „Vom Tanken und Rasten auf Entdeckerfahrten durch deutsche Lande“, in: Rainer Stommer und Claudia Gabriele Philipp, op. cit., S. 77-90, hier S. 87.

<sup>334</sup> Kursbuch der Reichsbahn 1939

Kurhessische Landeszeitung betonte der Reporter besonders die touristischen Highlights dieser Route, wie z.B. das Schloss Neuenstein und die Anpassung der Strecke an die Landschaft.

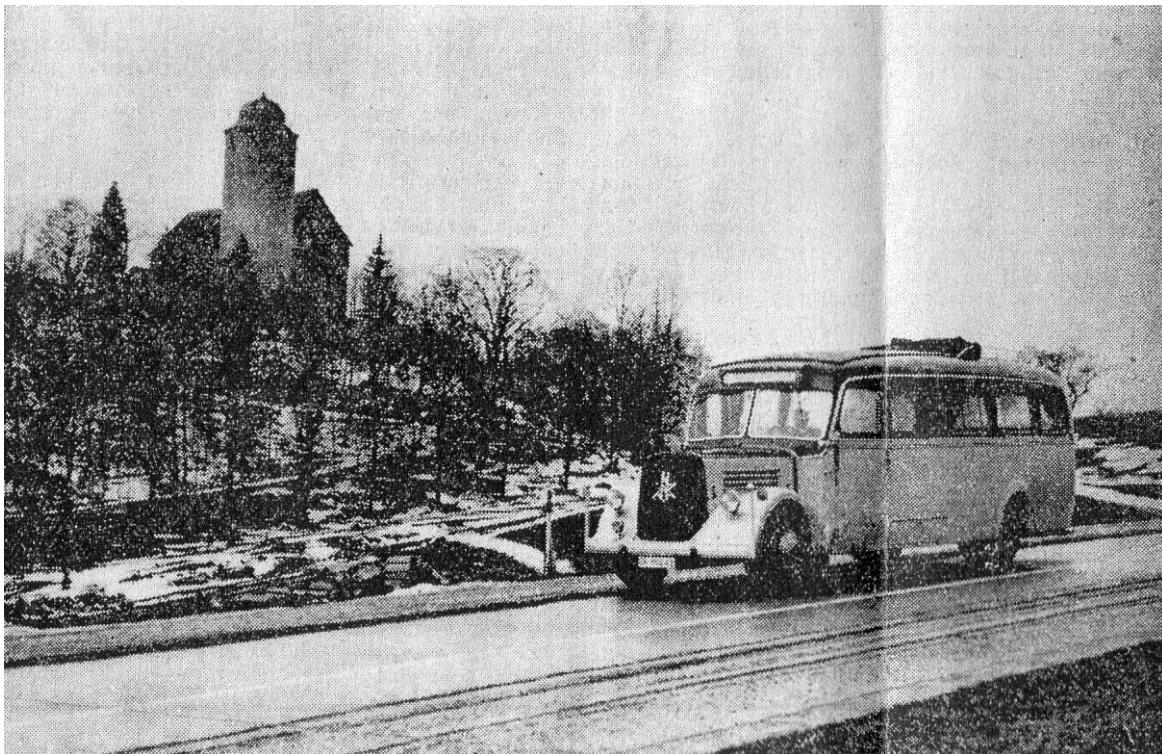


Abbildung 24: Ein Henschel-Bus vor dem Schloss Neuenstein

Die Abbildung 24 zeigt einen Henschel-Bus vor dem Schloss Neuenstein. Hervorgehoben wurde, dass mit einer Busfahrt die Landschaft näher an den Reisenden herantritt als dies bei einer Zugfahrt der Fall ist. Die folgende Abbildung zeigt ein Bild dieser Reportage, wie der Mercedes-Bus im Januar 1939 auf der leeren Autobahn fährt.<sup>335</sup>

---

<sup>335</sup> Rolf Mengel: Die schnellen Riesen der Reichsautobahn, in: Kurhessische Landeszeitung, 14. Januar 1939, S.3  
Seite 95

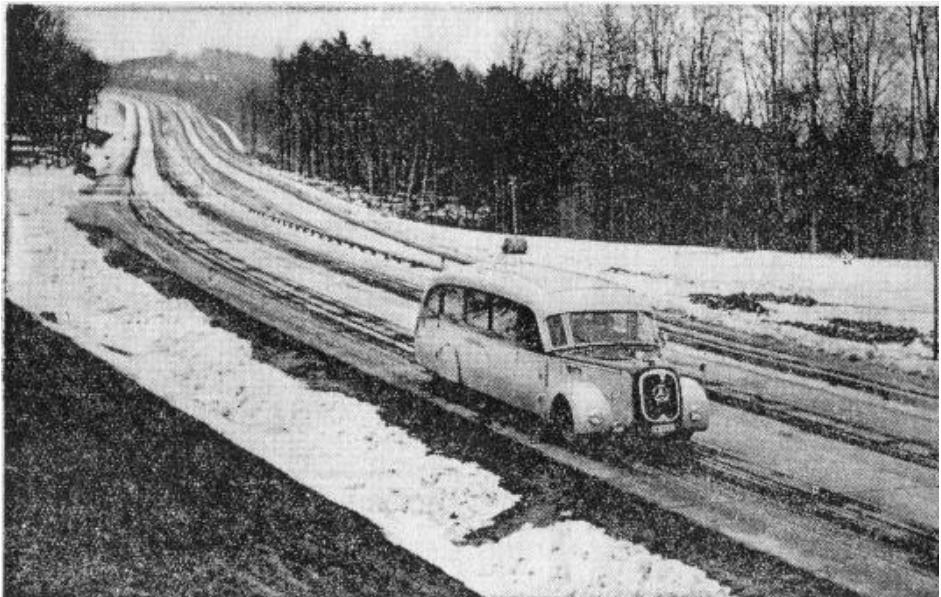


Abbildung 25: Ein Autobus auf der verkehrsarmen Strecke Kassel – Frankfurt im Januar 1939<sup>336</sup>

Das Netz der Schnellbusse auf der Reichsautobahn wurde sukzessiver erweitert. Von Frankfurt a.M. fuhren 1937 täglich drei Buspaare die Strecke Bad Homburg – Bad Nauheim – Friedberg, 14 Buspaare nach Darmstadt, fünf Buspaare die Strecke Mannheim – Karlsruhe – Pforzheim – Stuttgart, drei Buspaare die Strecke Darmstadt – Heidelberg und sieben Buspaare die Strecke Mannheim – Heidelberg.<sup>337</sup>

Allerdings sah sich die Deutsche Reichsbahn gezwungen, den Busbetrieb auf den Autobahnen einschränken, um wirtschaftliche Ressourcen zu sparen, die vorrangig in die Aufrüstung des Vierjahresplanes fließen sollten.<sup>338</sup> Hier traten deutliche Widersprüche zwischen dem Konzept einer NS-Konsumgesellschaft und der Aufrüstung zu Tage.

Die Bedeutung der Autobahn für den Tourismus behandelt ein Aufsatz in „Die Strasse“, der beschreibt, wie sich die Landschaft des Odenwaldes dem Autofahrer darstellt, wenn er in Darmstadt die Autobahn verlässt.<sup>339</sup> Nahe liegend ist die Frage, wie der Busbetrieb auf der Autobahn mit dem Ausflugsprogramm der Organisation „Kraft durch Freude“ (KDF) verbunden war. Die KDF entwickelte Programme für Reisen, Sport, Erziehung und Unterhaltung<sup>340</sup> und offerierte sehr preiswerte Pauschalreisen zu beliebten Zielen, wie z.B. Reit im Winkel in Bayern oder Hei-

---

<sup>336</sup> Rolf Mengel: Die schnellen Riesen der Reichsautobahn, in: Kurhessische Landeszeitung, 14. Januar 1939, S.3, SAK

<sup>337</sup> Fahrplan ab 15.2.1937, Magistratsakten MA 6289, ISG

<sup>338</sup> Schreiben der Reichsbahn, Direktion Frankfurt am Main an den Oberbürgermeister zu Frankfurt vom 12.2.1937, ebenda

<sup>339</sup> Abseits der Reichsautobahn zwischen Rhein, Main und Neckar, in: Die Strasse, Heft 9, 339-340

delberg. Damit schuf sie einen Reisemarkt für den Massentourismus und transformierte diesen in industrielle Dimensionen.<sup>341</sup> Dieses Politikfeld der KDF wurde zwar vom NS-Autobahnprojekt ergänzt, aber es gibt keine Hinweise darauf, dass beide Politikfelder gemeinsam geplant wurden. Soweit Studien zum KDF vorliegen, wurden Pauschalreisen und Tagesausflüge ganz überwiegend mit der Eisenbahn unternommen worden und nicht mit Bussen auf der Autobahn.

## 14.2 Verkehrszählungen und Verkehrsverlagerungen

Nach der Eröffnung des Autobahnabschnitts Frankfurt a.M. – Darmstadt wurden umgehend Vorbereitungen für Verkehrszählungen getroffen. Bereits am 3. Juni 1935 regte der Generalinspekteur für das Deutsche Straßenwesen beim Landesplanungsverband Rhein-Main in Frankfurt a.M. die Durchführung einer Verkehrszählung in Kooperation mit der Obersten Bauleitung in Frankfurt an.<sup>342</sup> Die Oberste Bauleitung Frankfurt a.M. führte vom 27. Mai bis zum 2. Juni 1935 Verkehrszählungen beim Zubringer Mörfelden-Langen in beiden Richtungen durch. Daran schloß sich eine Vielzahl von empirischen Erhebungen zum Verkehr auf der Autobahn und zur Frage der Verkehrsverlagerung von der Landstrasse auf die Autobahn an. In der Woche vom 1. bis zum 7. Juli 1935 wurden Zählungen sämtlicher Fahrzeuge auf der Kraftfahrbahn Darmstadt in beiden Richtungen angeordnet. Das gleiche fand vom 29.7. bis zum 4.8. 1935 beim Zubringer Mörfelden-Langen in beiden Richtungen statt. Ähnliche Zählungen fanden auch bei Mannheim im September 1935 auf der Reichsstraße Darmstadt – Mannheim statt, um einen Vergleich zu dem Verkehr nach der Autobahneröffnung am 13. Oktober 1935 zu gewinnen. Die Gezuvor verglich die Ergebnisse ihrer Zählung vom 20. bis 27. August 1934 auf der Reichsstraße Frankfurt a.M. – Darmstadt mit dem Verkehr auf der gleichen Strecke vom 20. Juli bis zum 5. August 1935 und kam auf folgende Daten:

1934: 1.771 Personenkraftwagen, 773 Motorräder 773 und 620 Lastkraftwagen, zusammen 3.164 Fahrzeuge.

1935: 1.240 Personenkraftwagen, 576 Motorräder und 539 Lastkraftwagen 539, zusammen 2.355 Fahrzeuge.

Die Zahlen belegen eine Abnahme des Verkehrs auf der Reichsstraße Frankfurt a.M. – Darmstadt und erbringen den empirischen Nachweis für die Verkehrsverlagerung auf die Autobahn. Die Vielzahl der intensiven Verkehrszählungen wurde in einem Beitrag für die Zeitschrift „Die

---

<sup>340</sup> Siehe z.B. Kraft durch Freude, Gau Kurhessen, Programm Januar bis April 1937

<sup>341</sup> König, op. cit., Keitz, op. cit.

<sup>342</sup> HHSA, Akte 495 Verkehrszählungen auf Reichsautobahnen

Straße“, Heft 22, 1935 zusammengefasst. Der Verkehr auf der Reichsstraße von Frankfurt a.M. nach Darmstadt hatte nach der Freigabe der Reichsautobahn um 24,4 Prozent abgenommen. Um diese Statistik anschaulich zu dokumentieren, wurde im Jahre 1935 eine farbige Gegenüberstellung von Landstrasse und Autobahn angefertigt (Abbildung 26).

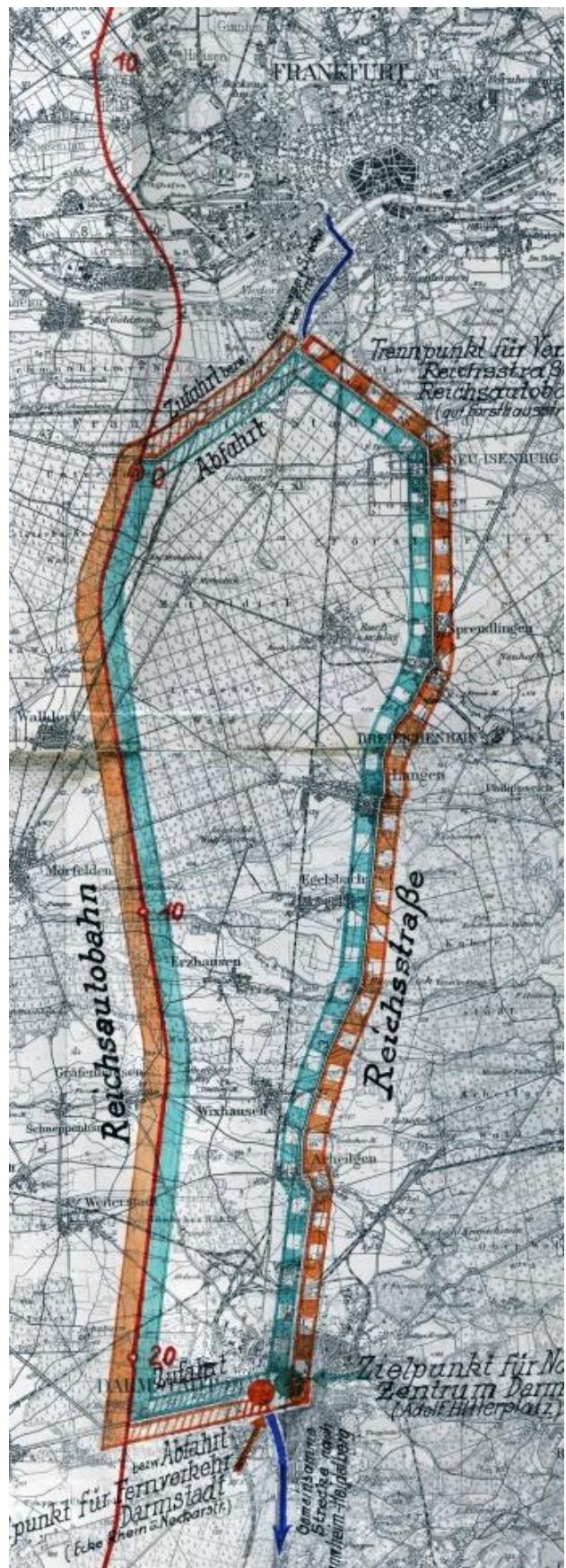


Abbildung 26: Die Strassenkarte Frankfurt-Darmstadt mit Autobahn (durchgehend) und Landstrasse (gestrichelt)<sup>343</sup>

<sup>343</sup> Ebenda

Der Verkehr auf der Reichsstraße Darmstadt – Heidelberg hatte nach Eröffnung der parallel verlaufenden Autobahn um 49,2 Prozent und auf der Strecke Mannheim – Heidelberg sogar um 63 Prozent abgenommen.

Im Heft 22/1935 der Zeitschrift „Die Straße“ wurde der Zeitgewinn berechnet, der sich durch die Benutzung der Reichsautobahn auf der Strecke Frankfurt–Mannheim–Heidelberg ergab. Den Berechnungen zugrunde lag eine Fahrgeschwindigkeit von 30km/h in Ortschaften, 60 km/h auf der Reichsstraße und 80 km/h auf der Reichsautobahn:

1. Die Strecke Heidelberg – Mannheim:

Die Landstraße wies bei einer Gesamtentfernung von 20 km drei Orte mit 4 km Ortsdurchfahrt auf, die Reichsautobahn eine Länge von 15 km kreuzungsfrei, das ergab einen Zeitgewinn von 14 Minuten.

2. Die Strecke Frankfurt a.M. – Mannheim:

Auf der Reichsstraße lagen 21 Orte mit 40,5 Kilometer Durchfahrt und 180 Plankreuzungen in den Ortschaften. Die Reichsautobahn wies eine Strecke von 70 km kreuzungsfrei auf. Hinzu kamen 9 km Reichsstraße, woraus sich ein Zeitgewinn von 65 Minuten ergab.

3. Die Strecke Frankfurt a.M. – Heidelberg:

Die Reichsstraße passiert auf einer Länge von 87,2 km 25 Orte mit 35 km Durchfahrt. Die Autobahn dagegen war 79,75 km lang. Hinzu kamen 8 km Reichsstraße, was einem Zeitgewinn von 55 Minuten entsprach.

Die Daten zu den Ausflugsverkehren Ostern und Pfingsten in Jahren 1936, 1937 und 1938 wurden in gesamten Netz der Autobahnen erhoben, da sich diese Verkehrsspitzen besonders für die Propaganda einsetzen ließen, die sich ansonsten eher leeren Autobahnen gegenüber sah. Für diese Verkehrszählungen war Rudolf Hoffmann (ein Beamter in Todts Administration) verantwortlich. Im Jahre 1938 ließ er zu Pfingsten an 29 Punkten im gesamten Reich den Verkehr auf den Autobahnen erheben, und zusätzlich an 12 Zählpunkten auf wichtigen Landstraßen.<sup>344</sup> Die Verkehrszählung fand statt vom Samstag vor Pfingsten 0.00 Uhr bis Dienstag nach Pfingsten 24.00 Uhr. Gezählt wurden Fahrzeuge in beiden Richtungen. Die Zahl der auf der Autobahn registrier-

---

<sup>344</sup> Hoffmann, Rudolf: Die Entwicklung des Kraftverkehrs auf Reichsautobahnen und Reichsstrassen, in: Forschungsgesellschaft für das Strassenwesen (Hersg.): Strassenbau-Jahrbuch 1937-1938, Berlin, Verlag Volk und Reich, 1938, S. 29-42, Hoffmann, Rudolf: Der Kraftverkehr auf deutschen Strassen zu Pfingsten 1938, in: Die Strasse, Heft 12, 1938, S. 388-392, Hoffmann, Rudolf: Der Kraftverkehr auf deutschen Strassen zu Pfingsten 1939, in: Die Strasse, Heft 11, 1939, S. 377-380, Hoffmann, Rudolf: Der Kraftverkehr auf deutschen Straßen Ostern 1939, in: Die Strasse, Heft 9, 1939, S. 283-289

ten Kraftfahrzeuge variierte zwischen dem Maximum von 55.000 nahe Köln und dem Minimum von 3.000 nahe Königsberg in Ostpreußen und lag im Durchschnitt bei 12.000. Die im hessischen und badischen Abschnitt ermittelten Werte lagen in der Regel deutlich über dem Durchschnitt (vgl. Tab. 10).

Kassel – Hedemünden	7815
Bad Nauheim – Bad Homburg	12411
Darmstadt – Lorsch	24566
Mannheim – Heidelberg	18125
Bruchsal – Karlsruhe	19242

Tabelle 3: Verkehr Pfingsten 1938 (beide Richtungen)

## 15 Zwei Konzepte für die Streckenführung in Hessen

Als mit dem Bau der Autobahn Frankfurt-Mannheim 1933 begonnen wurde, konnten die bereits vorliegenden Detailpläne der HAFRABA sofort umgesetzt werden, aber darin noch nicht die Konzepte der Landschaftsästhetik und der Monumentalität implementiert werden. Die Autobahnstrecke Frankfurt-Karlsruhe wurde von funktionalen Brücken gequert, ist im ebenen Gelände mit weiten Geradeausstrecken und wenigen Kurven großer Radien ausgelegt, was eine komfortable und sichere Befahrbarkeit versprach.<sup>345</sup> Die zeigt eine funktionale Brücke bei Mannheim.

---

<sup>345</sup> Die Streckenführung wird beschrieben in: R. Auberlen: Die Verbindung des Landstrassennetzes mit der Reichsautobahn Karlsruhe-Frankfurt-Hersfeld, in: Die Strasse, Heft 11, 1937, S. 302-307, sowie in den Heften 9 und 10 (zur Eröffnung der Strecke Frankfurt-Darmstadt) von: Die Strasse, 1935.

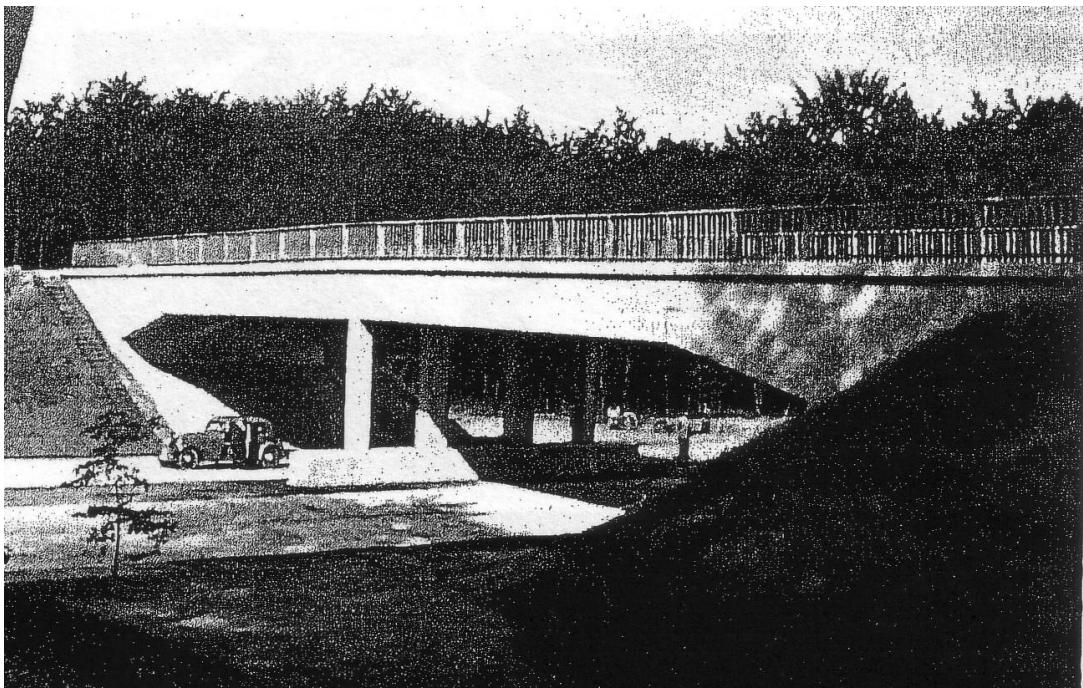


Abbildung 27: Autobahnbrücke bei Mannheim<sup>346</sup>

Ferner lässt sich beobachten, wie an dieser Strecke die unmittelbar erreichbaren Städte aufgereiht sind wie an einer Perlenkette, so dass der motorisierte Nahverkehr zwischen diesen Städten über die Autobahn abgewickelt werden konnte: Frankfurt-Darmstadt-Mannheim-Heidelberg-Karlsruhe. Die Autobahn verläuft bei den genannten Städten stadtnah, wobei Mannheim und Heidelberg sogar Autobahnanschlüsse besitzen, die nahe an das Stadtzentrum heranreichen.<sup>347</sup>

Die Streckenführung im übrigen hessischen Netz wurde ab 1934 nach dem Prinzip der Landschaftsästhetik neu geplant und wich vollkommen vom Konzept der Autobahn Frankfurt-Karlsruhe ab. Zwar wies die Planung der GEZUVOR im Jahre 1933 noch einen Verlauf der Strecke in Flußtälern parallel zur Eisenbahn auf.<sup>348</sup> Die Strecke Göttingen-Bad Hersfeld verlief parallel zur B27 über Eschwege anstatt über Kassel und dann nach Fulda. Die Verbindung nach Frankfurt sollte über die Strecke Frankfurt-Fulda durch das Kinzigtal erfolgen. Doch Ende 1933 wich die GEZUVOR von diesem Konzept zugunsten einer Linie durch die nordhessischen Berge ab.

---

<sup>346</sup> From: Bauwerke der Reichsautobahn Darmstadt – Mannheim, in: Die Strasse, 1935, p. 748

<sup>347</sup> Die Stadt Mannheim warb mit dem Slogan „Mit der Autobahn in die Stadtmitte“, siehe Die Strasse, Heft 15, 1937, S. 452. Vergleichbare Autobahnanschlüsse sind sonst nur in Berlin, Hamburg und München zu beobachten gewesen.

<sup>348</sup> Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen (Hrsg.), a.a.O., S. 16

Im Unterschied zu Eisenbahnen, welche entweder in Flußtälern verlaufen oder Hügel durchschneiden, Täler mit aufgeschütteten Dämmen überqueren und daher von der Landschaft als technische Bauwerke abstechen, sollte der Verlauf der Autobahnen an die Landschaft angepasst sein. Der Gedanke der Landschaftsästhetik wurde so konkretisiert, dass die Strecken der Autobahn nicht nur mit vielen Kurven von engen Radien an Täler und Berge angeschmiegt wurden, sondern auch über eine Vielzahl von Berggipfeln mit beachtlichen Gefällstrecken von bis zu 8% gelegt wurden.<sup>349</sup> Damit wurde aber deren mühelose und gefahrlose Befahrbarkeit mit Automobilen deutlich eingeschränkt.

Bisher ist in der Literatur zur Landschaftsästhetik im NS-Autobahnbau nur unzureichend reflektiert worden, wie die Umsetzung der Prinzipien der Landschaftsästhetik die Fahrsicherheit der Autobahn einschränkt. Ich möchte dies an zwei Beispielen verdeutlichen.<sup>350</sup>

- (1) Mit den steilen Anstiegen wurde aber die mühelose und gefahrlose Befahrbarkeit mit Automobilen deutlich eingeschränkt. Der Autobahn-Begriff der „Kasseler Berge“ entstand – Berge, die von Autofahrern bis heute, vor allem im Winter, gefürchtet werden. LKW-Fahrer, welche auf der Strecke Göttingen-Bad Hersfeld die Kasseler Berge umgehen möchten, befahren noch heute die B27 längs der Werra und Fulda – was begründete Zweifel an der verkehrstechnischen Sinnhaftigkeit der Streckenführung aufkommen lässt. Da in der Nachkriegszeit 1945 – 1950, als LKW-Laderaum sehr knapp war, die LKWs stark überladen wurden, war es für diese völlig ausgeschlossen, die Kasseler Berge zu befahren, abgesehen von dem Hindernis der zerstörten Werratal-Autobahnbrücke bei Hannoversch Münden. Als Ausweichroute wurde die B27 gewählt, was dort zu einer chaotischen Verkehrslage führte.<sup>351</sup>

---

<sup>349</sup> Daten zu den Nordhessischen Autobahnen sind enthalten in Straßenneubauamt Hessen-Nord (Hrsg.): Autobahnbau in Nordhessen, ca. 1974. In den Trassierungsgrundsätzen wurden Maximalsteigungen festgelegt, die sich wie folgt geändert haben: Die Hafraba ging im Jahre 1926 von 8% aus (*Kaftan*, a.a.O., S. 20), die Bauanweisung für Reichsautobahnen von 1935 von 6-8% und von 1942 von 6% und die Richtlinien für die Anlage von Landstrassen 1973 von 6%, siehe Autobahnbau in Nordhessen, a.a.O. und : *K. Schebold und A. Neher* (Hrsg.): 50 Jahre Autobahnen in Baden-Württemberg, 2. Auflage, Stuttgart 1990, S. 19. Beim Dreieck Kirchheim fällt auf, dass der Anstieg der A7 in Richtung Kassel insofern extrem ist, als der Berg nahezu in der direkten Linie erklommen werden muss, statt ihn tangential anzuschneiden, was die Steigung von sieben Prozent auf drei bis vier Prozent hätte mildern können. Diese Art, Berge direkt zu bewältigen, sind auch an anderen Stellen zu beobachten, wie etwa bei dem Aufstieg mit 7% Steigung der Autobahn A8 bei Karlsruhe in den Schwarzwald hinein, siehe *K. Schebold und A. Neher*, a.a.O., S. 33. Ein Blick auf die Landkarte zeigt an, dass auch Alternativen über Flusstäler, wie z. B. das Pfinztal, möglich gewesen wären.

<sup>350</sup> Zeller, a.a.O., S. 164, weist als erster Autor auf den Konflikt von Sicherheit und der Umsetzung der Prinzipien Landschaftsästhetik hin.

<sup>351</sup> Brücke und Strasse, Heft 10, 1950, S. 205

(2) Der Rasthof Rimberg<sup>352</sup> an der A5 wurde auf einen Berggipfel gelegt, der Fernblicke möglich macht – freilich um den Preis von steilen Anstiegen, welche die Verkehrssicherheit drastisch gefährden. Der Rasthof liegt mit 500m über NN auf dem höchsten Punkt der Strecke in Hessen, und der Anstieg dahin stellt daher im Winter eine besondere Gefahrenquelle dar.

Zwar hatte im Jahre 1950 der Bundesverkehrsminister Seehofer in einem Vortrag vor der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen in Hamburg und auf der Straßenbautagung in Köln die Strecke Frankfurt a.M. – Kassel wegen der steilen Anstiege als verkehrstechnisch unsinnig kritisiert, womit er bei einigen der versammelten Ingenieuren auf Unverständnis stieß.<sup>353</sup> Diese Kritik besaß aber die Funktion, sich vom Straßenbau in der NS-Zeit, in welcher die Autobahnen als „Strassen Adolf Hitlers“ bezeichnet worden waren, distanzieren zu können. Im Hafraba-Band des Bundesverkehrsministeriums von 1962 unterblieb bereits diese Kritik wieder.<sup>354</sup> Ebenfalls von Koester wurden in den 50er Jahren die starken Anstiege kritisiert.<sup>355</sup>

Auch im südlichen Bereich der A5 bei Frankfurt beobachten wir zwischen dem Homburger Kreuz und dem Rasthof Wetterau zwei Anstiege auf Berge, die durch eine Streckenführung einen Kilometer weiter östlich hätten vermieden werden können. Die Bahnlinie und die Landstraße verlaufen im Tal der Nidda von Frankfurt nach Bad Nauheim, während die Autobahn über den Berg Steinkopf geführt wird. In seiner Untersuchung konnte Brake feststellen, dass die direkte Strecke Frankfurt-Gießen keineswegs von vornherein feststand, sondern das auch die Alternative Frankfurt-Limburg-Gießen geprüft wurde.<sup>356</sup>

In der Tat verschafft diese Art der Streckenführung nach der Intention der Landschaftsästhetik Ausblicke und Fernblicke von Hanglagen und Berggipfeln in die Landschaft<sup>357</sup> und auf Städte - z.B. die Zufahrten auf Kassel - wie sie von Bahnstrecken und Landstraßen bislang unbekannt waren<sup>358</sup>; diese Strecken verlaufen nach Möglichkeit in Tallagen. Einordnen in die Grundvorstel-

---

<sup>352</sup> Der Rasthof wurde geplant, aber erst 1949 gebaut, siehe Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Hafraba – Bundesautobahnen Hansestädte – Frankfurt – Basel, Bau Verlag, Wiesbaden und Berlin 1962, S. 123

<sup>353</sup> Brücke und Strasse Heft 7, 1950, S. 133f.

<sup>354</sup> Bundesminister für Verkehr (Hrsg.), a.a.O.

<sup>355</sup> Hugo Koester: Die deutschen Autobahnen – ein Rück- und Ausblick, in: Strasse und Autobahn, 5. Jahrgang, 1954, S. 284

<sup>356</sup> Ludwig Brake: Verkehrsentwicklung und Verkehrsplanung im Raum Gießen seit der Mitte des 19. Jahrhunderts, in: Helmut Berding (Hrsg.) 125 Jahre Industrie- und Handelskammer Gießen, 1997, S.60-85

<sup>357</sup> Siehe die Reportage zur Eröffnung der Strecke Göttingen-Kassel: „Zur neuen Schönheit führt ein neuer Weg“ in der Kurhessischen Landeszeitung, Zeitung des NS-Gaus Kurhessen, vom 19.6.1937, Stadtarchiv Kassel.

<sup>358</sup> In einer rückschauenden Interpretation schrieb der Landschaftsberater Breloer im Jahre 1962: „Eine Tatsache, die nach Eröffnung der ersten Autobahnstrecke dem Reisenden auffiel, ist die, dass nirgends die Landschaft so eindring-

lung der Landschaftsästhetik lässt sich auch, wie die Strecken an touristisch bedeutsamen Punkten vorbei geführt wurden, so z.B. an dem Schloß Neuenstein<sup>359</sup> an der Abfahrt Bad Hersfeld-West und an dem Schloß Montabaur oder dem Limburger Dom an der A3.<sup>360</sup>

Eine bemerkenswerte Realisierung der Prinzipien der Landschaftsästhetik und der Monumentalität wird ferner daran erkennbar, wie das Autobahnkreuz Südkreuz Kassel auf einen Berggipfel gelegt wurde, der von beiden Seiten, der Nord- und der Südseite, eine Überwindung von 80 Höhenmetern erfordert. Dieses kann als ein Triumph des NS-Autobahnbaus der A7 gelten, der alle Vorstellungen der konventionellen Straßenplanung sprengte. Ebenfalls an den (geplanten und ausgeführten) gigantischen Brückenbauwerken wurde der überwältigende Geltungsanspruch des „Dritten Reiches“ deutlich, wie an der mit einem steilen Anstieg von 7,8% verknüpften Werratalbrücke bei Hannoversch Münden<sup>361</sup> (siehe Abbildung 3 ), an der (erst 1962 ausgeführten, siehe unten) FuldaBrücke (siehe Abbildung 29 ) mit einer Spannweite von 120m zwischen den Pfeilern nahe dem Ort Bergshausen am Südkreuz Kassel und an den zahlreichen, auch finanziell sehr aufwendigen Großbauwerken, welche die Hanglage der A4 von Bad Hersfeld nach Eisenach hoch über dem Werratal unterstützen.<sup>362</sup>

Um die Streckenführung in Hessen umfassend zu beurteilen, reicht der bereits vielfach geführte Diskurs zur Landschaftsästhetik jedoch nicht aus. Vielmehr ist die Frage nach der Streckenführung aufzuwerfen, die bisher in der Forschung noch nicht beachtet worden ist. Dieser Frage sei nun nachgegangen. Bemerkenswert ist an der Streckenführung in Hessen vor allem, wie die Streckenführung Kassel-Frankfurt von der ursprünglichen von der HAFRABA vorgegebenen Linie Kassel-Marburg-Gießen-Frankfurt in zweierlei Hinsicht abweicht (vergl. Abbildung 28 ). Nicht nur die Bergstrecke der A7/A5 wurde gewählt, anstatt eine Strecke durch weitgehend ebenes Gelände zu führen. Ferner ist auffallend, dass die realisierte Strecke als eine **Fernverbin-**

---

lich und unmittelbar erlebt werden kann, wie bei einer Fahrt mit dem Wagen, selbst nicht in den besten Aussichtswagen der Eisenbahn“, siehe *Breloer: Landschaft und Landschaftsgestaltung*, in: Bundesminister für Verkehr (Hersg.): Hafraba – Bundesautobahnen Hansestädte – Frankfurt – Basel, Bau Verlag, Wiesbaden und Berlin 1962, S. 101.

<sup>359</sup> Das Schloß Neuenstein wurde mehrfach in den Reportagen der Lokalpresse zur fertiggestellten Linie Kassel-Bad Hersfeld hervorgehoben, siehe Stadtarchiv Kassel Kurhessische Landeszeitung Pfingsten 1938 und am 14.1.1939. Die Autobahn München-Salzburg wird über die Brücke der Mangfall geführt, die einen Blick auf die Kirche von Weyarn mit der weltberühmten Verkündigungsgruppe von Ignaz Günther erlaubt.

<sup>360</sup> In der Nummerierung der Strecken folge ich der aktuellen Nummerierung. Einen Bezug zur früheren Nummerierung geben *K. Schebold und A. Neher*, a.a.O. , Anlage 21.

<sup>361</sup> Diese Gefällstrecke wird aber ausnahmsweise nicht mit einem weiten Blick in die Landschaft erkauf. Zur Brücke bei Hannoversch Münden siehe der Bundesminister für Verkehr (Hersg.): Werratalbrücke Hedemünden, Hannover 1993. Zu den Brücken in Nordhessen siehe auch die Reportage: „Landschaft gestaltet Brücken“ in der Kurhessischen Landeszeitung vom 10.9.1935, Stadtarchiv Kassel.

<sup>362</sup> Die Brücke bei Wommen wurde erst im Zuge der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit nach 1989 vierspurig vollendet, siehe Amt für Straßen- und Verkehrswesen Frankfurt (Hersg.): Bundesautobahn A4 Bad Hersfeld – Erfurt, Frankfurt 1994

**dung** Kassel–Frankfurt ausgelegt ist und dabei zugleich den Nahverkehr zwischen den Mittelstädten ausschließt. Die auf der HAFRABA-Linie gegebene Verbindung der hessischen Städte Marburg und Gießen mit Kassel wird vollkommen ausgespart, dafür aber die damals eher bedeutungslosen hessischen Staatsbäder Bad Hersfeld und Bad Nauheim verbunden, was das Gewicht des touristischen Aspekts der Streckenführung noch einmal unterstreicht. Auch wird an dieser Streckenführung deutlich, dass der Autobahnbau nicht durchgehend der Befriedigung konkreter Verkehrsbedürfnisse diente.

## Führung der HAFRABA in Hessen

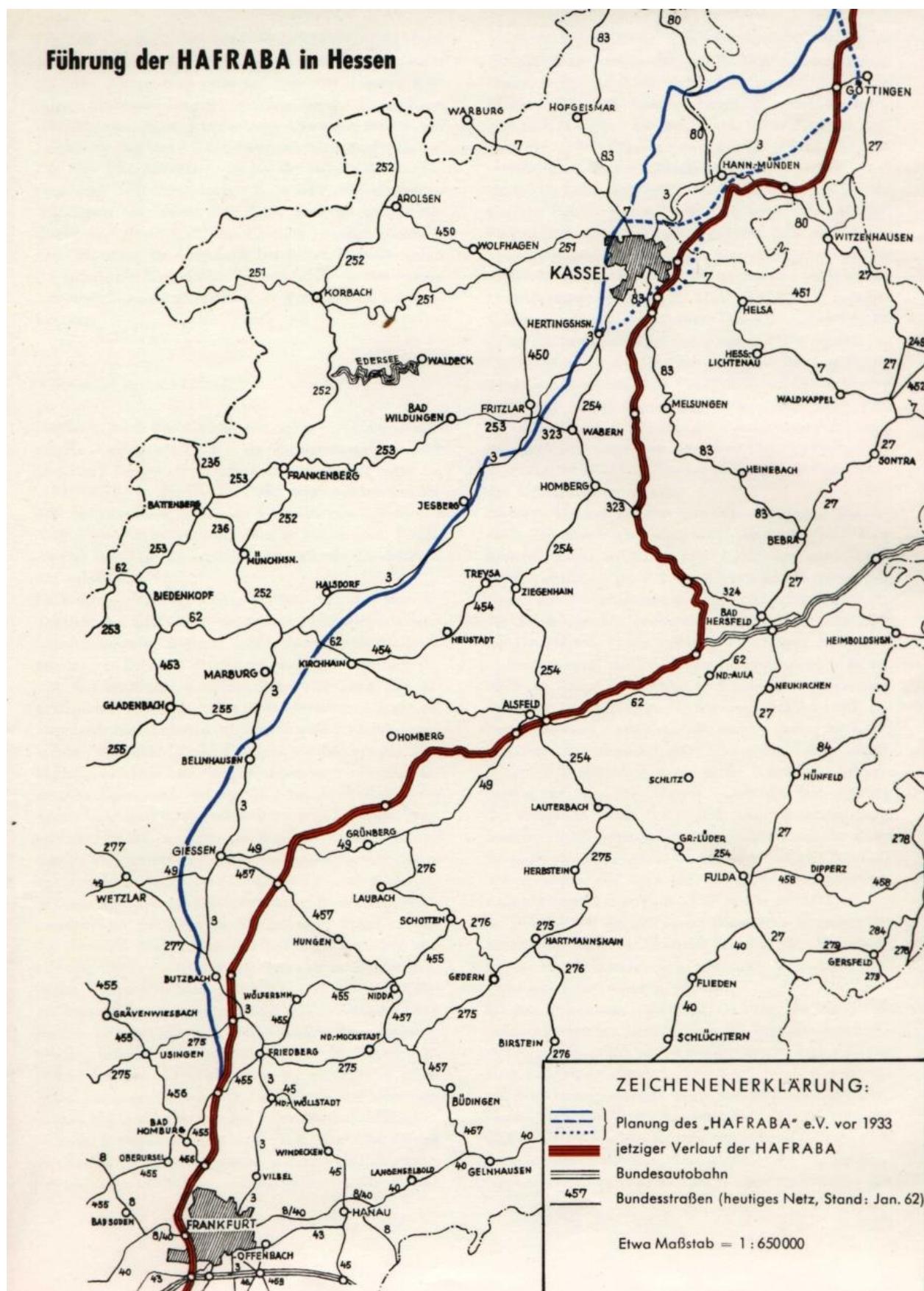


Abbildung 28, Hafraba-Linie in Hessen entnommen aus: Bundesminister für Verkehr (Hersg.): HAFRABA – Bundesautobahnen Hansestädte – Frankfurt – Basel, Bau Verlag, Wiesbaden und Berlin 1962, S. 99

Gleichfalls an der A3 von Frankfurt nach Köln durch den Westerwald lassen sich Strecken mit starkem Gefälle und die Politik der Nicht-Verbindung auf den Nahverkehrsrelationen beobachten<sup>363</sup>. Die Strecke verbindet die Kleinstädte Limburg und Montabaur und verläuft gut 100 km lang rechtsrheinisch durch ansonsten äußerst dünn besiedeltes Gebiet, ohne die linksrheinischen, bedeutenden Städte Mainz, Koblenz und Bonn einzubeziehen, was um so erstaunlicher ist, als ja bereits die (von Konrad Adenauer eingeweihte) linksrheinische Autobahn Bonn-Köln seit 1932 bestand, sodass der rechtsrheinische Teil der Strecke Bonn-Köln hätte eingespart werden können. Um die Industriegebiete Mannheim und Stuttgart mit dem Industriegebiet Ruhr mit einer leistungsfähigen Strasse zu verbinden – ein Ziel, das in der verkehrspolitischen Diskussion oft genannt wurde - böte die linksrheinische Linie Köln-Mannheim gegenüber der Strecke über Frankfurt keinen Umweg. Vermutlich wurde die Variante über Frankfurt gewählt, da diese Stadt eine starke Position im HAFRABA-Planungskontext besaß. Dass der rechtsrheinische Verlauf womöglich von militärischen Erwägungen bestimmt war, muss bezweifelt werden. Zwar war das Militär zunächst überhaupt gegen einen Autobahnbau auf der linken Rheinseite. Jedoch konnte Todt diese Einwände überwinden.<sup>364</sup> Tatsächlich wurden linksrheinisch Teilstücke der Autobahn Mannheim-Zweibrücken und Köln-Aachen nicht nur von der GEZUVOR geplant, sondern auch gebaut.<sup>365</sup>

## **16 Kriterien der Feinplanung und Bausausführungen durch die obersten Bauleitungen**

Nachdem die GEZUVOR die Grobplanung vorgenommen hatte, wurden die daraufhin eingerichteten Obersten Bauleitungen mit der Feinplanung der Strecke und der Baudurchführung beauftragt, die in Abstimmung mit Landräten, Bürgermeistern, der Landesbauernschaft, Landesbaurä-

---

<sup>363</sup> Die Vermeidung von Nahverkehren lässt sich auch an anderen Strecken ablesen. So verläuft die Autobahn A1 Köln-Dortmund erkennbar tangential am Ruhrgebiet, sodass die Kernstädte Bochum, Essen, Dortmund nicht verbunden werden. Ein ähnlicher Streckenverlauf ist durch die A2 gegeben, die sehr stark nördlich das Ruhrgebiet tangiert, das im nördlichen Teil in den 30er Jahren noch längst nicht so entwickelt war wie in den 60er Jahren. Beträgt man den Stuttgarter Raum, so fällt auf, dass die Autobahn A8 Karlsruhe-München diesen Raum südlich recht weitläufig umfährt. Die Nahverkehre im Industriegebiet Stuttgart, wie etwa die Verbindung Stuttgart-Esslingen, werden gar nicht unterstützt. Im Berliner Bereich beobachten wir ebenfalls eine mangelnde Integration der Autobahn in die Nahverkehre. So sind etwa die Städte Brandenburg und Potsdam über die Reichsstraße Nr. 1 und eine Eisenbahnlinie untereinander und mit Berlin direkt verbunden, während die Autobahn recht weit südlich von Brandenburg und Potsdam verläuft.

<sup>364</sup> Seidler a.a.O., S. 137

<sup>365</sup> Siehe die Karte der bis zum 15. 12. 1938 fertiggestellten Autobahnen, in: Die Strasse, 1938, Heft 24, Seite 705, und BA R 4601, Band 1476

ten und Kulturbauämtern<sup>366</sup> die Feinplanungen vornahmen und diese jeweils durch Todt gegenzeichnen lassen mußten. Dieser nahm vielfach letzte Korrekturen an Details vor, wie die Akten der Obersten Bauleitung Kassel aufweisen<sup>367</sup>. Geht man der Frage nach, wieso Extremsteigungen bis zu 8% auf der Strecke Göttingen-Kassel-Bad Hersfeld auffindbar sind, so geben die Akten hierüber allerdings keine Auskunft. Im Erlass von Todt vom 12.12.1933 an die GEZUVOR und an die Gesellschaft Reichsautobahnen, „Richtlinien für die Entwurfsbearbeitung von Autobahnen“,<sup>368</sup> ist festgelegt, dass Steigungen von 5% oder mehr nach Möglichkeit zu vermeiden sind. Ausgeführt wird dann: "Sind sie im gebirgigen Gelände unvermeidlich, so kann für eine kurze Strecke, die einen Anlauf vorher gestattet, eine höhere Steigung zugelassen werden. Diese starken Steigungen können jedoch durch Eis und Schnee unbefahrbar werden und erfordern Kosten für Auftauen und Streuen." Wurde 1931 von Landesbaurat Kurt Becker noch die Inkaufnahme von Steigungen bis zu 5% mit dem wirtschaftlichen Argument begründet, dass die Verwendung flacherer Steigungen höhere Baukosten der Autobahn erfordert,<sup>369</sup> so geht dieses aus dem Erlass von Todt nicht hervor. Unvermeidlich sind diese Steigungen im hessischen Mittelgebirge dann nicht, wenn die Berge tangential angeschnitten werden. Die Tabelle 14.2.1 zeigt die Zusammensetzung der Baukosten für zwei ausgewählte Bauabschnitte an,<sup>370</sup> woraus hervorgeht, dass die für einen Tangentialeinschnitt in einen Berg erforderlichen Erdbewegungen ca. 30% der Baukosten ausmachen könnten, wobei zu beachten ist, dass Erdbewegungen auch bei anderen Streckenabschnitten erforderlich sind.

---

<sup>366</sup> Siehe „Ehe die erste Lore rollt“, Stadtarchiv Kassel, Kurhessische Landeszeitung vom 19.6.1937. Im Unterschied zur Studie von Zeller lässt sich in den Akten der Obersten Bauleitung Kassel kein Einfluss des zuständigen Landschaftsanwalts Stück feststellen.

<sup>367</sup> in: BA R 4601, Band 4043, 4046, 4045

<sup>368</sup> in: BA R 4601, Band 1263, Blatt 65-70. Die für das Reich kostenlose Arbeit der GEZUVOR bezeichnete Reichsminister Kerrl im Vorwort zynisch als „Opferbereitschaft der Mitglieder“. Siehe auch das Protokoll der letzten Sitzung der GEZUVOR am 19.12.1935, a.a.O., S. 134-137.

<sup>369</sup> Landesoberbaurat Kurt Becker: Göttingen – Hann. Münden – Kassel, in: Mitteilungsblatt Nr. 2, 1931, S. 1 – 4

<sup>370</sup> BA, R4601, Band 4043. Die Hafraba-Planungen gingen von durchschnittlichen Baukosten von 268 Tsd. RM pro km im Raum Kassel aus, siehe R. Otzen: Die Autostrasse Hansestädte – Frankfurt – Basel. Erläuterungsbericht zum Entwurf der Autostrasse, Hannover 1927, Schrift Nr. 4, S. 16

Strecke	Kassel-Fulda, km 94,6 bis 98,0		Kassel-Fulda, km 90,0 bis 92,0	
	in Tsd. RM	in %	in Tsd. RM	in %
Kategorie	Kostenplan vom 13.7.1935		Kostenplan vom 3.7.1935	
Grunderwerb	34	2,5	98	6,1
Erdarbeiten	432	31,7	470	29,4
Einfriedungen	15	1,1	10	0,6
Wegeanlagen	3	0,2	350	21,9
Durchlässe, Brücken	60	4,4	73	4,6
Fahrbahn	700	51,4	400	25,0
Fernmeldewesen	32	2,4	18	1,1
Anschlußstellen	0	0,0	60	3,7
Insgemein	0	0,0	60	3,7
Außerordentliche Ausgaben	10	0,7	0	0,0
Frachten	75	5,5	62	3,9
<b>Summen:</b>	<b>1361</b>		<b>1601</b>	
<b>Kosten pro km:</b>	<b>426</b>		<b>800</b>	

Tabelle 14.2.1. Baukosten von Streckenabschnitten

Einige Monate nach seinem Erlaß vom 12.12.1933 änderte Todt seine Meinung. Um dem Autofahrer im Mittelgebirge die Schönheit der Landschaft unmittelbar erlebbar werden zu lassen, ließ er Steigungen von mehr von 5% zu.<sup>371</sup> Ferner wurden am 2.8.1935 vom GI erleichterte Entwurfsbedingungen für gebirgiges Gelände erlassen, nach denen 7-8% Steigung möglich würden<sup>372</sup>. Zu diesem Zeitpunkt waren aber bereits viele Teile der Strecke im Bau oder fertig geplant.

Ein weiterer Aspekt betrifft die Führung der Autobahn durch gebirgiges Gelände anstelle durch Tallagen oder leicht welliges Gelände. Hierzu kann man verschiedene Hypothesen formulieren. Dabei ist zu beachten, dass Gebirgsstrecken im Mittelgebirge durch Waldgebiete verlaufen, während Tallagen oder leicht welliges Gelände zumeist Ackerland und Weideflächen durchschneiden:

- (1) Der Gebirgsstrecke ist ein Vorzug zu geben, um Bauernland zu schonen.
- (2) Die Reichsbahn setzte eine Planung gegen den Individualverkehr durch
- (3) Strecken durch Waldgebiete sind einfacher durchsetzbar, da keine kleinteiligen Eigentumsverhältnisse berücksichtigt werden müssen.
- (4) Der niedrige Landadel war auf den unteren Verwaltungsbehörden einflußreich und wollte seine Waldgebiete verwerten.

<sup>371</sup> Brief Todts an die Gesellschaft Reichsautobahn am 20 Februar 1934, in: Thüringisches Hauptstaatsarchiv Weimar, C234, S. 24

<sup>372</sup> in: BA R 4601, Band 808, Blatt 220

Hier können nur die Thesen (1) und (2) diskutiert werden. Zunächst lässt sich feststellen, dass die These (1) durch keinen Erlass von Todt gestützt wird, wie eine Durchsicht der Erlasse des Generalinspekteurs aus dem Jahre 1933/1934 zeigt.<sup>373</sup> Zwar gibt es einen Erlass vom 25.7.1934 zur landschaftlichen Eingliederung der Reichskraftfahrbahnen, wo festgestellt wird, dass in waldarmen und landwirtschaftlich sehr stark genutzten Landschaften darauf zu achten sei, die einzelnen Waldstücke unberührt zu halten, und dass in waldreichen Gegenden die Straße durch den Wald geführt werden könne, wobei vorrangig Nadelhölzer zu schlagen und Mischwald und Laubhölzer zu schonen seien und dass ferner alle Waldungen im Bannkreis von Großstädten als „unberührtes Volksgut“ zu erhalten seien.<sup>374</sup> Zur Bewertung einer Strecke durch Bauernland hebt Todt an anderer Stelle hervor, wenn es um die Beteiligung des Reichsnährstandes bei der Einleitung von Bauarbeiten gehe: "Um falschen Ausführungen vorzubeugen, betone ich jedoch, dass die Würdigung und Berücksichtigung der bäuerlichen Interessen keinesfalls dazu führen darf, dass den Autobahnen eine verkehrstechnisch untragbare Trassierung zugemutet werden darf."<sup>375</sup>

Verschiedene Notizen zur Streckenführung, die von der GEZUVOR und den obersten Bauleitungen überliefert sind, zeigen, dass bei der Planung offenbar eine Präferenz für Waldgebiete bestanden hat. Der Sektionsleiter der GEZUVOR, Kurt Becker, weist in seinem Vortrag „Von der HAFRABA zur Reichsautobahn“ auf dieses Kriterium hin.<sup>376</sup> Er führt dort aus, dass im Mittelgebirge ganz auf die ästhetische Linienführung geachtet werden könne, und dass die nordhessische Strecke bewußt auf den Höhen des Plateaus gehalten würde, wobei Täler meist senkrecht gekreuzt würden. Eine andere Art der Wegelegung sei laut Kurt Becker nach dem Siedlungsstand der letzten Jahre auch gar nicht mehr möglich gewesen. Dieses Argument ist jedoch wenig überzeugend, wenn man die geringere Siedlungsdichte vor 1945 gegenüber den Neubausiedlungen seit den 60er Jahren berücksichtigt. Ferner heißt es in einer Diskussion der Linienführung der Linie Frankfurt-Köln bei Frankfurt, dass eine Führung südlich von Frankfurt empfohlen wird, da sie den Vorteil habe, dass sie zum größten Teil durch „unrentable Waldgebiete“ führe, während die nördliche Linie fast durchweg durch „allerbestes Ackerland“ gehe<sup>377</sup>. In einem Bericht der Obersten Bauleitung Kassel an die Reichsautobahngesellschaft vom 22.5.1936 zur Linienführung der Abzweigung Hattenbach Richtung Fulda wird ausgeführt, dass das obere Drittel der Strecke bis zum Übergang Bahn und dem Fluss Fulda soviel wie möglich durch Waldgebiet

---

<sup>373</sup> in: BA R 4601, Band 5001 und 5002.

<sup>374</sup> Der Erlass ist auch abgedruckt in: Die Strasse 2. September 1934, S. 96

<sup>375</sup> Brief des Generalinspekteurs für das deutsche Straßenwesen an die Reichsautobahngesellschaft vom 27.7.1934, in: BA R 4601, Band 5002

<sup>376</sup> in: Kasseler Post vom 18.3.1934, UBK

<sup>377</sup> 5. Bericht über den Stand der Vorprojektarbeiten der GEZUVOR vom 20.12.1933, in: BA R 4602, Band 600.

geführt würde, während im unteren Teil die Durchschneidung von Ackerland nicht zu vermeiden sei<sup>378</sup>.

In einer rückschauenden Interpretation der Streckenführung aus dem Jahre 1962 gibt Oberregierungsbaurat Denner den Hinweis, dass die Planungsarbeiten der GEZUVOR davon ausgingen, dass „zur Schonung der Landschaft unerschlossene Räume auf großen Abschnitten, besonders Waldgebiete, zu durchqueren“ seien.<sup>379</sup> Andererseits wurden beim Durchqueren von Bauernland Ersatzflächen durch eine Flurbereinigung bereitgestellt,<sup>380</sup> so dass das Argument der Schonung von Bauernland nicht ein hohes Gewicht besitzt. Zu fragen ist also, wieso diese Präferenz, Bauernland zu schonen und Tallagen zu vermeiden, bestanden hat. Wenn man der von Shand gegebenen Interpretation für das Prinzip der Landschaftsästhetik folgt, dass mit diesem Prinzip die Modernität der Autobahn mit der völkischen Ideologie der Nazis versöhnt werden sollte,<sup>381</sup> dann kann man weiter folgern, dass die für die Nazis ideologisch bedeutsame Bauernwelt in den Tallagen nicht mit dem modernen Verkehrsband der Autobahn konfrontiert werden sollte. Die Modernität der Autobahn wurde gewissermaßen in den dünn besiedelten Bergen versteckt. Für die Wahl von Bergstrecken in Nordhessen gibt es allerdings keine explizite Anweisung von Todt<sup>382</sup>. Interessant ist, dass das Problem des Ausgleichs von Modernisierung und Tradition, das in den modernen Massendemokratien immer wieder auftritt und heute auch unter dem Stichwort der Globalisierung diskutiert wird, ausgerechnet in der auf Zustimmung großer Bevölkerungsanteile setzenden Nazidiktatur zum ersten mal auftrat.

Zu These (2): Interpretiert man die Streckenführung der A5/A7 und der A3 vom Standpunkt der Reichsbahn, so fügt sich diese Linienführung nahtlos in die Interessen der Reichsbahn ein, das Geschäft im Nahverkehr, sowohl in Personen- wie im Güterverkehr, nicht mit den Wettbewerbern des Straßenverkehrs zu teilen, wobei zu bedenken ist, dass im Personenverkehr die Verkehrsleistung im Nahverkehr die des Fernverkehrs deutlich übersteigt, also den größten Anteil

---

<sup>378</sup> In: BA R 4601, Band 4046

<sup>379</sup> Denner: Planung und Entwurf der Strecke Kassel-Frankfurt-Mannheim, in: Bundesminister für Verkehr (Herausgeber): Hafraba – Bundesautobahnen Hansestädte – Frankfurt – Basel, Bau Verlag, Wiesbaden und Berlin 1962, S. 99

<sup>380</sup> Siehe Keiser: Grunderwerb, in: Bundesminister für Verkehr (Herausgeber): Hafraba – Bundesautobahnen Hansestädte – Frankfurt – Basel, Bau Verlag, Wiesbaden und Berlin 1962, S. 128-130. Das Verfahren der Flurbereinigung einzusetzen, um den Grunderwerb zu erleichtern, hat bereits Hof bei seiner Besprechung mit Hitler am 6. April 1933 vorgebracht, siehe den Bericht des Geschäftsführers der Hafraba e.V., Hof, über seine Besprechung mit dem Reichskanzler zur Planung und Finanzierung des Autobahnbaus am 6. April 1933, in: AdR1, S. 306f. Die Kasseler Post vom 19.8.1934 (Stadtarchiv Kassel) berichtet auch vom Flächenausgleich für betroffene Bauern.

<sup>381</sup> Shand, a.a.O.

<sup>382</sup> Gleichfalls in Thüringen wurde die Autobahn vom ursprünglich geplanten Verlauf im Erfurter Becken südlich in das Gebirge verlegt. Zur Kontroverse um die Linienführung bei Erfurt gibt es umfangreiche Stellungnahmen in: Thüringisches Hauptstaatsarchiv Weimar, C234

am Umsatz aufweist<sup>383</sup>. Am Liniennetz der Autobahnen A5/A7 und A3 lässt sich nicht nur die mangelnde Integration des Autobahnnetzes in den Nahverkehr beobachten, sondern zugleich eine Streckenführung, die zum Teil extreme Steigungen aufweist und insofern gegen den LKW-Verkehr gebaut zu sein scheint, als dass LKWs damals nur eine geringe Motorleistung von ca. 50 PS aufwiesen. In einem undatierten Bericht eines Dresdener Unternehmers für gewerblichen Güterfernverkehr über die Strecke der Reichsautobahn zwischen Dresden und Nürnberg wird zwar eingeräumt, dass die Zeitersparnis 40% beträgt und die Brennstoffersparnis 20% im Vergleich zur Strecke über die Landstrasse. Jedoch seien die langen Steigungen bis zu fünf Kilometer Länge nachteilig und diese stellten hohe Anforderungen an den Fahrer, das Fahrzeug, den Motor und das Getriebe. Es heißt dort: "Die Bergfahrt muss regelmäßig im ersten Gang gefahren werden, wobei es vorkommt, dass ein Lastzug bis zu einer halben Stunde benötigt, um nur eine Steigung zu überwinden."<sup>384</sup> In einer Stellungnahme aus dem Jahre 1950 verteidigte Kaftan die damalige Planung von Anstiegen von 8%. Die Direktion Reichsautobahn habe mit der Automobilindustrie ein Abkommen geschlossen, das ein Verpflichtung beinhaltete, leistungsfähige LKW-Motoren von 200 PS zu entwickeln, welche diese Steigungen bewältigen könnten.<sup>385</sup> Allerdings ist dieses Abkommen bisher nicht in den Archiven aufgefunden worden.

Man kann also davon ausgehen, dass vollbeladene LKWs bei Steigungen von sieben bis acht Prozent nur sehr langsam vorankamen. Kaftan sprach davon, dass nur zu 50% beladene LKWs geeignet seien, diese Steigungen zu durchfahren.<sup>386</sup> Insofern wurde der LKW als Wettbewerber der Reichsbahn auch im Fernverkehr durch die Art der Streckenführung behindert. Schließlich unterblieb die naheliegende Verknüpfung der beiden Verkehrsträger LKW und Bahn, wie sie z.B. durch eine enge Heranführung der A4 an den damals wichtigen Eisenbahnknotenpunkt Bebra<sup>387</sup> hätte erreicht werden können. Eine direkte Einflussnahme der Reichsbahn auf den Streckenverlauf ist in den Akten des Bundesarchivs allerdings nicht nachweisbar. Die mit den Beamten

---

<sup>383</sup> Im Jahre 1929 brachte die Beförderung in der 2. und 3. Klasse 98% des Umsatzes im Personenverkehr bei einer mittleren Fahrtstrecke pro Person von unter 30 km, siehe Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1933, S.163.

<sup>384</sup> in: BA R 4601, Band 3093, Handakte Professor *Dittrich*, der Dezerent beim Leiter der Abteilung Reichsautobahn, *Schönleben*, des Generalinspekteurs für das deutsche Straßenwesen war. Zu weiteren Vergleichsfahrten siehe *W. Ostwald*: Steigung und Gefälle auf der Reichsautobahn, in: *Die Strasse*, Heft 4, 1938, S.114-115, wo die Strecke Kassel-Göttingen verglichen wird und das Problem der Steigungen völlig heruntergespielt wird. Siehe ferner: *J. Huck* u.a.: Vergleichsfahrten auf Reichsautobahn und Reichsstrasse, zweiter Bericht: Diesel-Lastzug, in: *Die Strasse*, Heft 4, 1938, S. 460-465

<sup>385</sup> Brücke und Strasse, Heft 11, S. 224f

<sup>386</sup> Ebenda

<sup>387</sup> In völliger Verkennung der Möglichkeit, beide Verkehrsträger zu verknüpfen, wurde anlässlich der Eröffnung der Strecke Kassel-Frankfurt a.M. das Kirchheimer Dreieck von der Lokalpresse als „Bebra der Autobahnen“ bezeichnet, siehe Stadtarchiv Kassel Kasseler Post vom 4.12.1938.

der Reichsbahn besetzten obersten Bauleitungen hatten lediglich die Feinplanung der von der GEZUVOR oder von Todt vorgegebenen Linien auszuführen.

## 17 Folgerungen für das aktuelle Netz in Hessen

Wie sieht nun die Autobahnplanung im Bereich der hessischen Autobahnen nach 1945 in der Bundesrepublik aus? Hier ist allzumal festzustellen, dass in bedauerlicher Weise viele Vorgaben aus der Nazizeit in der Bundesrepublik kritiklos übernommen und fortgeführt wurden. Dieses soll an drei Punkten erläutert werden.

(1) Die damals verfolgte Politik, Kassel nicht mit Marburg zu verbinden, ist heute noch nicht geändert – immerhin heute zwei nordhessische Universitätsstädte, die dem gleichen Kammerbezirk der IHK angehören. Die geplante A49 muß nach dem Planungsstand des hessischen Verkehrsministeriums zur A5 abbiegen, bevor sie Marburg erreicht. Verknüpft man diesen Gedanken mit dem in den 80iger Jahren erfolgten dreispurigen Ausbau der A7 auf der Strecke Kassel-Bad Hersfeld, so erweist sich dieser Ausbau als eine schwerwiegende Fehlinvestition, welche die Problematik der extremen Anstiege nicht beseitigt hat. Für den Aufwand, alle Brückenbauwerke auf drei Spuren zu erweitern und die dritte Spur zu legen, hätte man die A49 von Marburg nach Kassel bauen können. Der dreispurige Ausbau der A7 wäre überflüssig geworden, da dann der Verkehr von Frankfurt nach Kassel über die Schnellstrasse Gießen-Marburg und die neue Strecke A49 liefe, die im Unterschied zur A5/A7 durch weitgehend ebenes Gelände geführt werden kann.

(2) Auch an der Fuldaabrücke bei Bergshausen bei Kassel lässt sich ablesen, dass im Autobahnprojekt der NS-Zeit verschwenderisch geplant wurde und ein großartiger Auftritt gesucht wurde. Die Geschichte dieser Brücke reicht auf das Jahr 1934 zurück, als Todt seine Einwilligung für die Planung des Südkreuzes Kassel gab.<sup>388</sup> Damals wurde bereits angenommen, dass eine Linie (die spätere A44) von Kassel nach Westen in Richtung Dortmund-Köln gebaut werden sollte, die

---

<sup>388</sup> Die Autobahn sollte zunächst nach Hamm geführt werden. Die A44 Kassel-Warburg verläuft auf der bereits 1938 festgelegten Strecke, siehe H. Woite: Von Gotha bis Warburg, in: Die Strasse, Heft 16, 1938, S. 506f. Die Daten zur Brücke sind entnommen aus: Der Bundesminister für Verkehr (Hersg.): Bundesautobahn Ruhrgebiet-Kassel, Bonn

von Kassel aus weiter nach Osten bis Eisenach geführt werden sollte, und das Kreuz schuf dafür den notwendigen Abzweig. Mit der Monumentalität der 698m langen, im Jahre 1935 geplanten Brücke mit einer Spannweite von mehr als 120m zwischen zwei Pfeilern sollte der Herrschaftsanspruch des NS-Regimes unterstrichen werden<sup>389</sup> (siehe Abbildung 29). Die Betonierung der Unterführungen des Kreuzes wurde im Jahre 1937 vorgenommen. Zum Bau der



Abbildung 29: Die Autobahn-Brücke bei Bergshausen (eigene Aufnahme 2006)

Brücke kam es jedoch nicht mehr. Nur noch die Gründung der Fundamente für die Brückenpfeiler in der Fulda geschah im Jahre 1941. Der Bau der Brücke konnte aber nur zu Lasten der Gemeinde Bergshausen geschehen, die neben der Brücke liegt und den Lärmabstrahlungen des Verkehrs ausgesetzt ist. Als einen weiteren Nachteil der Brücke haben sich die hohen Unterhaltskosten der Brücke herausgestellt. Von 1984 bis zum Jahre 2005 sind dafür knapp 7 Mio. Euro aufgewendet worden.<sup>390</sup>

Die mit dem Herrschaftsanspruch des NS-Regimes verknüpfte Brücke wurde jedoch ironischer Weise erst in der Bundesrepublik in den Jahren 1959-1962 mit Kosten von 19 Mio. DM (zunächst zweispurig) erbaut und mit einem Autobahnteilstück versehen, das bis zum VW-Werk Kassel reichte und daher als Werksanschluß an das Autobahnnetz angesehen werden mußte. In dem man den Brückenbau mit der merkwürdigen Formel rechtfertigte, einen „hochwasserfreien Übergang über die Fulda“ zu schaffen, blieb die Höhe der Brücke von 50 Metern unerwähnt.

---

1975 , S. 41, S. 97f. Das Südkreuz Kassel wurde von Todt mit Schreiben vom 20.11.1934 genehmigt, siehe BA R 4601, Band 3093

<sup>389</sup> Siehe das Interview mit dem Leiter der Obersten Bauleitung Kassel, *Liebetrau*: „Die neue Fuldabrücke bei Bergshausen – Eins der größten Brückenbauwerke der Reichsautobahn“, anlässlich der Eröffnung der Strecke Göttingen Kassel in der Kurhessischen Landeszeitung vom 19. Juni 1937, UBK

<sup>390</sup> Hessisch Niedersächsische Allgemeine vom 15.9.2006

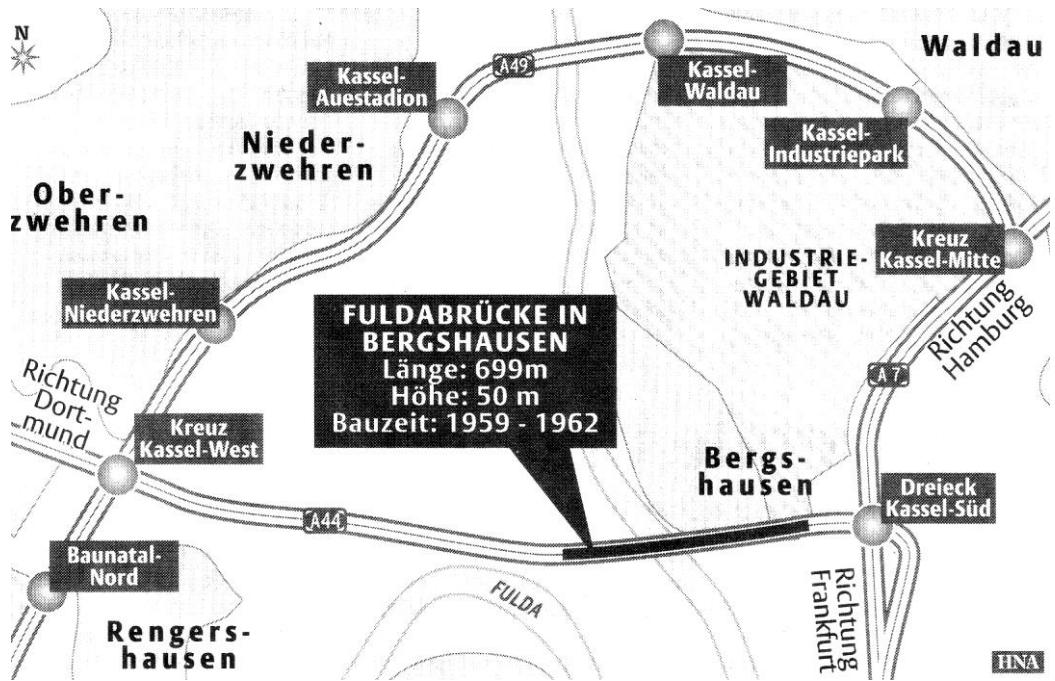


Abbildung 30: Autobahndreieck bei Kassel

Als Alternative dazu hätte auch die Südtangente (A49) von Kassel dienen können, die vom Kreuz Kassel-West abgeht und am Kreuz Mitte auf die Linie A7 trifft ( vergl. Abbildung 30 ). Diese Tangente war bereits seit längerer Zeit in der Diskussion war, wurde aber erst 1981 eröffnet. Sie machte die Brücke eigentlich überflüssig. Der Verkehr könnte vom Kreuz Kassel-West über die Südtangente zur A7 fliessen. Dass man nicht bereits 1959 die Südtangente als eine demokratisch-ökologische Alternative zum NS-Autobahnbau gewählt hatte, zeigt auf erschreckende Weise die Kontinuität der NS-Planungen in der frühen Bundesrepublik auf.

Wie eine Verkehrszählung an einem Freitag, mittags um 12.30 Uhr, am Dreieck Kassel-Süd im Jahre 2006 ergab (gezählt wurde die Anzahl der Kraftfahrzeuge), können große Anteile des Verkehrs über die Brücke über die Südtangente umgeleitet werden, ohne dass sich für die Kraftfahrzeuge eine Verlängerung des Fahrweges ergäbe. Festgestellt wurde, dass 45% des Verkehrs auf der Autobahnbrücke Bergshausen mit der Richtung vom Kreuz Kassel-West zum Dreieck Kassel-Süd am Dreieck Kassel-Süd nach Norden auf die A7 fließt. Dieser Verkehr könnte ohne einen Umweg über die Südtangente fließen. In der Gegenrichtung sind es 30%: 30% des Verkehrs auf der Autobahnbrücke Bergshausen mit der Richtung vom Dreieck Kassel-Süd zum Kreuz Kassel-West kommt am Dreieck Kassel-Süd von Norden von der A7 auf die A44. Auch dieser Verkehr könnte ohne einen Umweg über die Südtangente fließen.

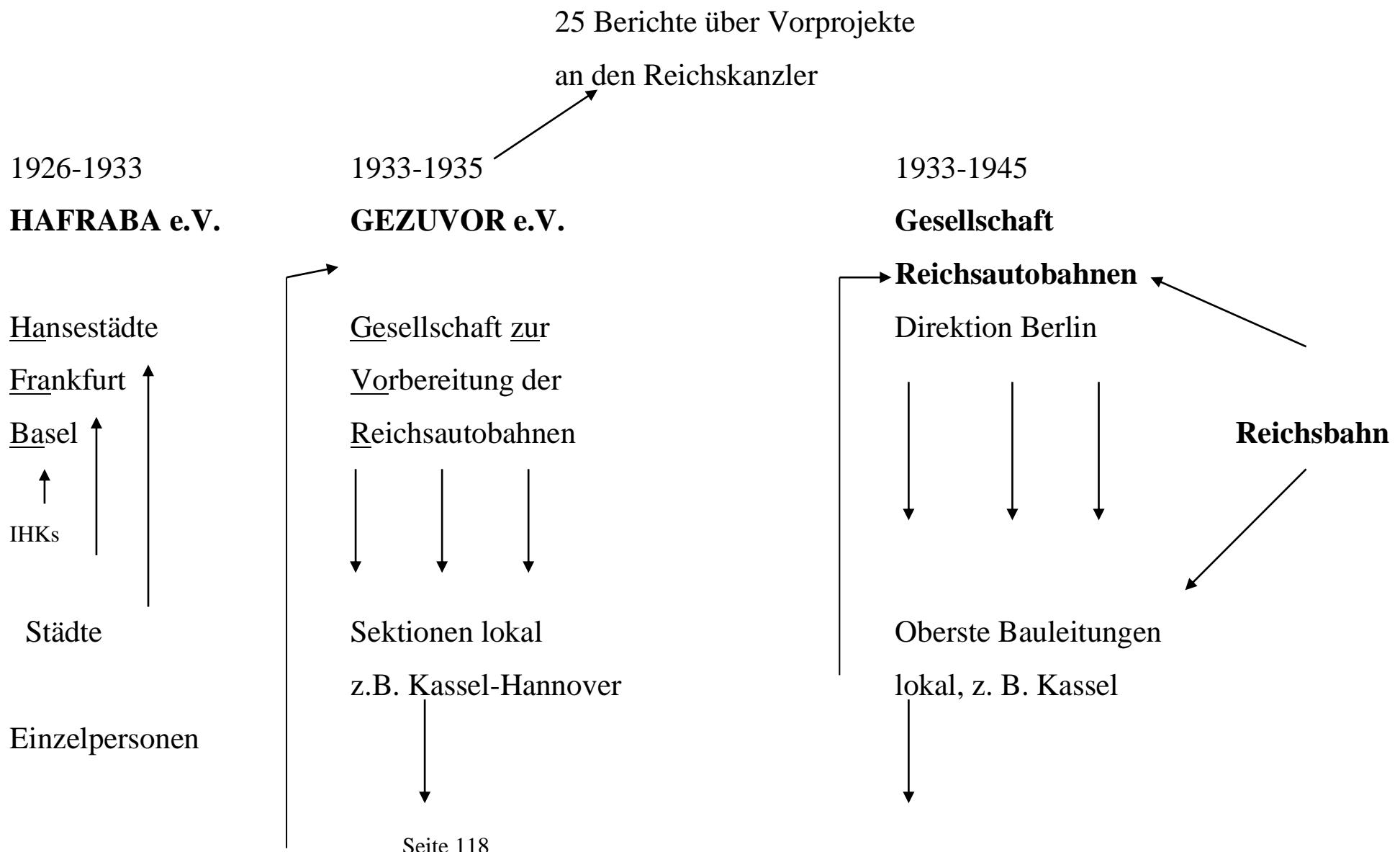
(3) Auch ist auffallend, wie wenig sich die Verbände der Spediteure und Frachtführer gegen die außerordentlich unzweckmäßige und unfallträchtige Streckenführung der A7/A5 gewehrt haben. Z. B. wurde nie die Forderung erhoben, den Anstieg Rimberg auf 495m über NN aufzugeben und stattdessen den Rimberg zu umfahren, was leicht möglich ist. Oder die Extremsteigungen am Dreieck Kirchheim durch Tangentialeinschnitte in die Berge auf 4% abzusenken. Immerhin wird an anderen Stellen zur Verstärkung der Autobahn etwas getan: So wird im Zuge des dreispurigen Ausbaus der Nordumgehung von Eisenach die alte Gefällstrecke mit 6% aufgegeben und durch eine neue Streckenführung auf 4% abgesenkt,<sup>391</sup> was den derzeitigen Trassierungsvorschriften für Autobahnen entspricht. Bemerkenswert bleibt die Dynamik der vom LKW getragenen Transportnetze und Logistiksysteme, welche trotz der aufgewiesenen Widrigkeiten der hessischen Autobahnen dazu geführt hat, Nordhessen zum Logistikzentrum von Deutschland zu machen mit einer Vielzahl von Systemverkehren, Umschlagsknoten, Hubs, Ersatzteillagern, Paketdiensten und Warenverteilzentren der Konsumgüterindustrie.

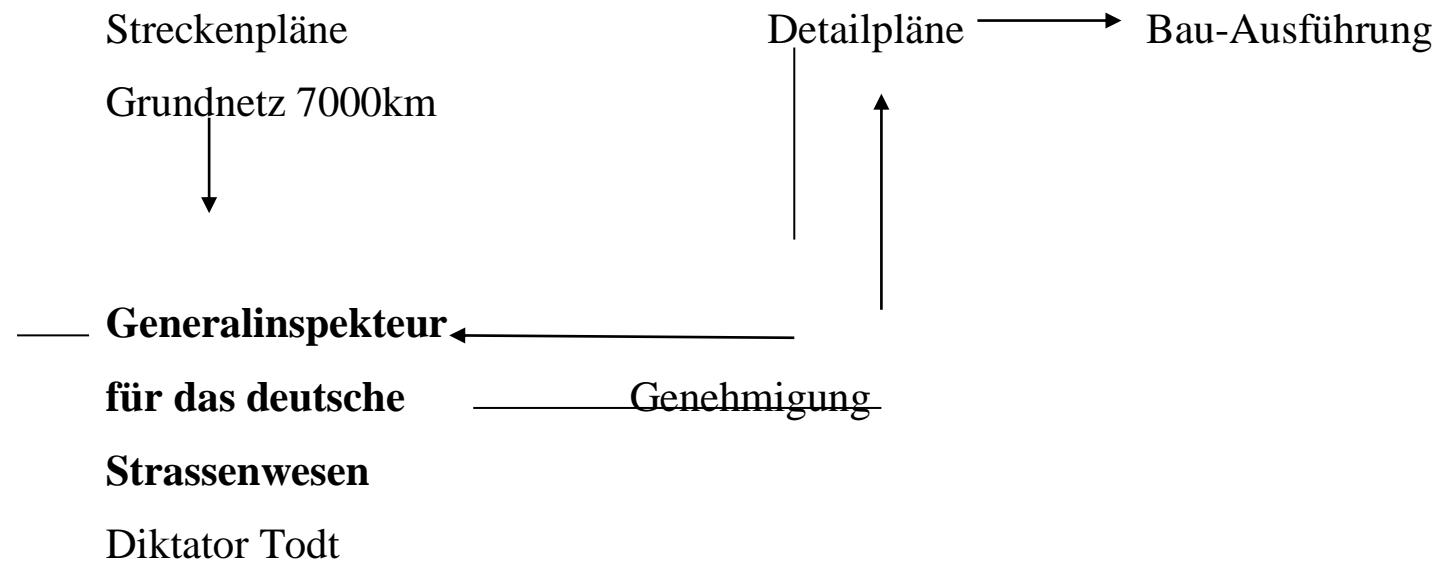
## **Anhang**

---

<sup>391</sup> Autobahnamt Thüringen (Hrsg.): Neubau der Bundesautobahn A4 im Bereich Eisenach-Hörselberge, Bürgerinformation 1998

## 18 Strukturdiagramm des Autobahnprojekts





## 19 Termine beim Autobahnprojekt

Vorgang	Termin
Gründung Gesellschaft Reichsautobahnen <sup>392</sup>	27. Juni 1933
Gründung der GEZUVOR <sup>393</sup>	18. August 1933
Erstes Bauprojekt Frankfurt-Darmstadt <sup>394</sup>	23. September 1933
Erstes Bauprojekt in Bayern <sup>395</sup>	21. März 1934
Errichtung Oberste Bauleitung Kassel <sup>396</sup>	2. Mai 1934
Baubeginn im Gau Kurhessen der Strecke Kassel-Göttingen <sup>397</sup>	28. November 1934
Eröffnung Frankfurt-Darmstadt <sup>398</sup>	19. Mai 1935
Eröffnung Kassel-Göttingen <sup>399</sup>	20. Juni 1937
Eröffnung Kassel-Homberg <sup>400</sup>	17. Dezember 1937
Eröffnung Kassel-Frankfurt <sup>401</sup>	3. Dezember 1938
Eröffnung Bad Hersfeld-Eisenach <sup>402</sup>	1. Juli 1943
Eröffnung Nörten/Hardenberg-Göttingen <sup>403</sup>	3. August 1942
Die ersten 1000km Reichsautobahn <sup>404</sup>	27. September 1936
Die ersten 2000km Reichsautobahn <sup>405</sup>	17. Dezember 1937
Die ersten 3000km Reichsautobahn <sup>406</sup>	15. Dezember 1938

<sup>392</sup> Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen“ vom 27.6. 1933, Reichsgesetzblatt Nr. 28 vom 30. Juni 1933, Teil II, S.509f

<sup>393</sup> Die Autobahn, Heft 17, 1934, S. 811-813

<sup>394</sup> Die Autobahn, Heft 10, 1933, S.10-14

<sup>395</sup> Kasseler Post vom 22.3.1934, UBK

<sup>396</sup> Schreiben von Todt an die Reichsbahndirektion Kassel vom 13.4.1934, BA, R4601, Akte 1135

<sup>397</sup> Kasseler Post vom 29.11.1934, UBK

<sup>398</sup> Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1936, S. 198

<sup>399</sup> Kasseler Post vom 21.6.1934, UBK. Die Propaganda reihte die Autobahneröffnung in zwei große „Heerschauen der NS-Bewegung“ in Kassel ein: den 6. Hessentag der NSDAP und den Reichskriegertag, Kurhessische Landeszeitung vom 19.6.1937, UBK.

<sup>400</sup> Kasseler Post vom 18.12.1937, UBK

<sup>401</sup> Kurhessische Landeszeitung vom 4.12.1938 (Stadtarchiv Kassel)

<sup>402</sup> Schwell und Jäger, a.a.O.

<sup>403</sup> Schwell und Jäger, a.a.O.

<sup>404</sup> Die Strasse, Heft 19, 3. Jahrgang 1936, S. 610-613

<sup>405</sup> Die Strasse, Heft 1, 5. Jahrgang 1938, S. 4-7

## 20 Abkürzungen:

ADAC	Allgemeiner Automobilclub Deutschland
AdR1:	Akten der Reichskanzlei, Regierung Hitler 1933-1938, herausgegeben von <i>Konrad Repgen</i> , Teil I: 1933/34, Band 1, bearbeitet von <i>Karl-Heinz Minuth</i> , Boppard am Rhein 1983
AHR	Archiv Hessischer Rundfunk, Presseausschnitte Autobahn
BA	Bundesarchiv Berlin
BHStA	Bayerisches Hauptstaatsarchiv
DIHT	Deutscher Industrie- und Handelstag
Gezuvor	Gesellschaft zur Vorbereitung des Reichsautobahnbaus e.V.
GI:	Generalinspekteur für das deutsche Strassenwesen
Hafraba	Verein zur Vorbereitung der Autostraße Hansestädte – Frankfurt – Basel
HHStAW	Hessisches Hauptstaatsarchiv Wiesbaden 485
HWA	Hessisches Wirtschaftsarchiv, Darmstadt
IHK	Industrie- und Handelskammer
ISG	Institut für Stadtgeschichte Frankfurt am Main
Jg.	Jahrgang
Kfz	Kraftfahrzeug
Lkw	Lastkraftwagen
Mio.	Million
NS	nationalsozialistisch
NSKK	Nationalsozialistisches Kraftfahrtkorps
Pkw	Personenkraftwagen
RGB	Reichsgesetzblatt
RM	Reichsmark
StadtA	Stadtarchiv
ThHStA Weimar	Thüringisches Haupstaatsarchiv Weimar
Tsd.	tausend
UBK	Universitätsbibliothek Kassel, Hessischer Lesesaal

---

<sup>406</sup> Die Strasse, Heft 1, 6. Jahrgang 1939, S. 12f

## Anhang 1

# 21 Literaturverzeichnis von Studien zum Autobahnbau

1. *Kurt Kaftan*: Der Kampf um die Autobahnen, Berlin 1955 –Eine sehr gute Darstellung der HAFRABA-Vorgeschichte – allerdings ohne Quellennachweis.
2. *Paul Hafen*: Das Schrifttum über die deutschen Autobahnen, Bonn 1956.
3. *Karl-Heinz Ludwig*: Technik und Ingenieure in Dritten Reich, Königstein 1974
4. *Karl Lärmer*: Autobahnbau in Deutschland 1933 bis 1945, Berlin 1975 - Geschrieben vom Standpunkt der DDR-Historiografie, aber sehr materialreich.
5. *H. Henning*: Kraftfahrzeugindustrie und Autobahnbau in der Wirtschaftspolitik der Nationalsozialisten 1933 bis 1936, in: Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Band 65, 1978, S. 217-242,
6. *R. Stommer und Claudia Gabriele Philipp* (Hersg.): Reichsautobahnen – Pyramiden des Dritten Reiches, Marburg 1982
7. *Wolfgang Sachs*: Die Liebe zum Automobil, Berlin 1984.
8. *J. D. Shand*: The Reichsautobahn: Symbol for the Third Reich, in: Journal of Contemporary History, 1984, Vol. 19, S. 189-195
9. *Anette Niefeld*: Reichsautobahn und Landschaftspflege, Werkstattberichte des Instituts für Management und Umweltplanung, herausgegeben von *Arnim Bechmann*, Nr. 14, 1985, TU Berlin.
10. *Claudia Windisch-Hojnacki*: Die Reichsautobahn – Konzeption und Bau der RAB, ihre ästhetischen Aspekte, sowie ihre Illustration in Malerei, Literatur, Fotographie und Plastik, Diss. Universität Bonn, 1989. Eine sehr sorgfältige und sehr umfangreiche Arbeit mit sorgfältig dokumentierten 273 Abbildungen.
11. *M. Kornrumpf*: Hafraba e.V. – Deutsche Autobahn-Planung 1926-1934, Bonn 1990. Der Wert dieser Arbeit ist eingeschränkt, da Kornrumpf seine Quellen nicht offen legt und die NS-Bewegung bewundert.
12. *Christopher Kopper*: Modernität oder Scheinmodernität nationalsozialistischer Herrschaft – Das Beispiel der Verkehrspolitik, in: *Christian Jansen, Lutz Niethammer und Bernd Weisbrod* (Hersg.): Von der Aufgabe der Freiheit, Festschrift für Hans Mommsen, Berlin 1995, S. 399-411
13. *Emmerich, Wolfgang und Wege, Carl*: Der Technikdiskurs in der Hitler-Stalin-Ära; in: Stuttgart 1995
14. *Dößmann, Axel*: Wie wir die Autobahnen lieben lernten - Infrastrukturelle Leitbilder und Automobilismus in Deutschland bis in die sechziger Jahre; in: Sozialwissenschaftliche Informationen: Geschichte Politik Wirtschaft, Heft 4, Jg. 25, S. 235-242, 1996
15. *Klenke, Dietmar*: Autobahnbau und Naturschutz in Deutschland – Eine Liaison von Nationalpark, Landschaftspflege und Motorisierungsvision bis zur ökologischen Wende der siebziger Jahre; in: Politische Zäsuren und gesellschaftlicher Wandel im 20. Jahrhundert: regionale und vergleichende Perspektiven, hrsg. von *Matthias Frese u. Michael Prinz*, Paderborn: Schöningh, S. 465-498, 1996
16. *E. Schütz und E. Gruber*: Mythos Reichsautobahn, Berlin 1996, 2. Auflage Berlin 2000. Dieser Band ist nahezu eine Gesamtdarstellung des Autobahnprojekts.
17. *Zimmer, Jochen*: Politische Landschaften: Reichsautobahnbau und Autobahnmalerei; in: „Soziologie als Krisenwissenschaft“: Festschrift zum 65. Geburtstag von Dankwart Danckwerts, herausg. von *Hans Uske; Hermann Völlings; Jochen Zimmer; Christoph Stracke*, Münster, Lit Verl., S. 206-219, 1998
18. *Bruce E. Seely*: Der amerikanische Blick auf die deutschen Autobahnen. Deutsche und amerikanische Autobahnbauer 1930-1965, in: Werkstatt Geschichte, Heft 21, Hamburg 1998, S. 11-28
19. *Franz Seidler*: Fritz Todt, Bublies Verlag, Beltheim-Schnellbach 2000.
20. *Dietrich Schwell und Wolfgang Jäger*: Verkehrsfreigaben von Autobahnen in den Jahren 1939 bis 1945, in: Strasse und Autobahn, Heft 8, 2000, S. 478-488.
21. Eine Filmdokumentation zum Autobahnbau wurde von *Peter Friedrich Leopold* mit der Chronos-Film GmbH im Jahre 2000 erstellt.
22. *Strohkark, Ingrid*: Die Wahrnehmung von „Landschaft“ und der Bau von Autobahnen in Deutschland, Frankreich und Italien vor 1933, Diss., Berlin 2001
23. *Zeller, Thomas*: Straße, Bahn, Panorama – Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland 1930 bis 1990, Diss. München, Campus Verlag, Frankfurt 2002
24. *Vahrenkamp, Richard*: Der Autobahnbau 1933-1939 und das hessische Autobahnnetz, in: Zeitschrift des Vereins für hessische Geschichte und Landeskunde, Band 109, 2004, Verlag PH.C.W. Schmidt, Neustadt an der Aisch, S. 225-266
25. *Kreuzer, Bernd*: Tempo 130. Kultur- und Planungsgeschichte der Autobahnen in Oberösterreich, Linz 2005. Der Band enthält eine sehr gute Zusammenfassung der Vorgeschichte in Deutschland von 1925-1938.
26. *Wirth, W.*: Die Autobahn. Von der Idee zur Wirklichkeit, FGSV-Verlag, Köln 2005
27. *Steininger, Benjamin*: Raum-Maschine Reichsautobahn, Berlin, Kulturverlag Kadmos 2005. Der Band enthält zahlreiche Abbildungen aus Todts Zeitschrift „Die Strasse“.
28. *Kurt Becker, Frank*: Autobahnen, Auto-Mobilität. Die USA; Italien und Deutschland im Vergleich, in: Politische Kulturgeschichte der Zwischenkriegszeit 1918-1939, Göttingen 2005 (GG Sonderheft 21), S.23-59
29. *Gijs Momp*: Roads without Rails – European Highway-Network Building and the Desire for Long-Range Motorized Mobility, in: Technology & Culture, no. 4, vol. 46 (2005), S. 745-772.

Lokalgeschichtliche Aspekte des Autobahnbaus werden behandelt bei:

31. *Adam Werner*, „Entstehung und Bau der Reichsautobahn“, in: Guxhagen. Festschrift zum 600jährigen Jubiläum von Guxhagen. 1952, S. 65-71. Der Bau der Autobahnbrücke Guxhagen wird hier beschrieben.
32. *Susanne Hohlmann*: Pfaffenwald - Sterbe- und Geburtenlager 1942-1945, Nationalsozialismus in Nordhessen Bd. 2, Kassel 1983. Behandelt wird u.a. der Autobahnbau bei Bad Hersfeld
33. *Ernst-Heinrich Meidt*: Der Autobahnbau im Kreis Hersfeld im Spiegel der Hersfelder Zeitung, in vier Teilen, in: Mein Heimatland – Zeitschrift für Geschichte, Volks- und Heimatkunde Nr. 7, S. 25-28, Nr. 8, S. 29-32, Nr. 9, S. 33 – 36 und Nr. 11, S. 45-47, jeweils Band 32 , 1986. Meidt gibt ohne Distanz zur NS-Ideologie eine Wiedergabe der Berichte der Hersfelder Zeitung zum Autobahnbau.
34. *Stefanie Endlich*: Berliner Ringe, in: Ulrich Eckhardt u.a. (Hersg.): Berliner Ring, Berlin 1990
35. *Hanspeter Rings*: Die Reichautobahn – Monument der Stärke? In: *Monika Rydl*: Architektur in Mannheim, Mannheim 1994, S. 200-213. Behandelt wird der Autobahnbau bei Mannheim.
36. *D. Stockmann*: Strecke 46 – Die vergessene Autobahn zwischen Spessart und Röhn, Veitshöchheim 2002 (im Internet unter: [www.Strecke46.de](http://www.Strecke46.de))
37. *Adam Werner*: Entstehung und Bau der Reichsautobahn, in: Festschrift 600 Jahre Guxhagen, Guxhagen 1952, S. 65-71
38. Das Göttinger Tageblatt hat in einer 16-teiligen Serie anlässlich des 70. Jahrestages der Eröffnung der Strecke Kassel - Göttingen die Baugeschichte und Verkehrsgeschichte der Strecke in den vergangenen 70 Jahren aufgearbeitet und dabei mit einem Oral History Ansatz viele Zeitzeugen befragt, siehe Göttinger Tageblatt vom 9. Mai, 15. Mai, 22. Mai, 31. Mai, 5. Juni, 14. Juni, 21. Juni, 28. Juni, 5. Juli, 12. Juli, 21. Juli, 27. Juli, 2. August, 9. August, 15. August, 24. August 2007.
39. *Richard Vahrenkamp* : Die Chiemsee – Autobahn. Planungsgeschichte und Bau der Autobahn München – Salzburg 1933-1938, in: in: Oberbayerisches Archiv, Band 130, 2006, S. 385-416
40. *Richard Vahrenkamp*: Die Zentrallage Kassels. Verkehrspolitik und Autobahnbau in Nordhessen 1920 bis 2000, in: Hildebrand Ptak (Hersg.): Betriebswirtschaftlicher Wandel in Deutschland, Hamburg 2006, S. 121 – 173
41. *Britta Eichner-Ramm*: 70 Jahre Autobahn Göttingen-Kassel, Zeitzeugen berichten, Göttingen, 2007