Working Papers in the History of Mobility

No. 7/2006

Die Hafraba und Vorläufer des deutschen Autobahnprojektes *)

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

Published in:

Richard Vahrenkamp: Der Autobahnbau in Hessen bis 1943, Hessisches Wirtschaftsarchiv, Darmstadt 2007.

Richard Vahrenkamp: The German Autobahn 1920 – 1945. Hafraba Visions and Mega Projects, Eul Verlag, Cologne 2010.

Richard Vahrenkamp: Verkehrspolitik und Autobahnbau in Nordhessen 1925 bis 1955, in: Zeitschrift des Vereins für hessische Geschichte und Landeskunde, Band 114, 2009, S. 235-269.

Stand: 15. Dezember 2008

*)erschienen in Auszügen in Richard Vahrenkamp: Autobahnbau in Hessen bis 1943, Darmstadt 2007

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung 4
2 Die Motorisierung 1920 bis 1930 in Deutschland 8
3 Die Arbeiten der STUFA 12
4 Die Kontroverse Autobahn vs. Landstrasse 14
5 Die Finanzierung des Strassenbaus 16
6 Der Autobahnbau in Italien 20
7 Die Diskussionen im Ausland 26
8 Die Autobahn Köln - Bonn 29
9 Die Gründung der Hafraba in Frankfurt a. M. 34
10 Die Aktivitäten der Hafraba 40
11 Das Scheitern der Hafraba 54

1 Einleitung

Dieser Beitrag geht der Frage nach, wie sich in den 20er und 30er Jahren des 20. Jahrhunderts in Europa Autobahnen herausgebildet haben. Welche Vorläuferprojekte gab es? Wie war die Wechselbeziehung zwischen der in den 20er Jahren anhebenden Motorisierung und dem Autobahnbau? Welche Kontroversen gab es um den gemischten Verkehr und um die Frage, ob über das bestehende Landstrassennetz ein Super-Netzwerk von Autobahnen gelegt werden sollte? Wie wurde die Frage der Finanzierung diskutiert? Welche Rolle spielte die für die hessische Regionalgeschichte bedeutsame Vereinigung Hafraba, deren Akteure in Kassel, Frankfurt und Darmstadt tätig waren? Im Verlaufe der Ausführungen kann aufgezeigt werden, welche Entwicklungsschritte das Autobahnkonzept, so wie wir es heute kennen, von den oberitalienischen Autobahnen, über die Autobahn Bonn-Köln bis zur Gestaltung im NS-Autobahnprojekt durchlaufen hatte, bis es die heutige Form annehmen konnte.

Die Frage, in welcher Beziehung die Evolution des Autobahnkonzeptes mit der in den 20er Jahren stark zunehmenden Motorisierung gestanden hat, ist bislang kaum erforscht worden. Die einschlägigen Arbeiten zur Motorisierung in Deutschland der 20er Jahre, wie die von Edelmann und von Flik, gehen stärker auf die Besteuerung von Autos und auf die Kraftfahrzeugindustrie ein und zeigen Rationalisierungspotentiale durch Konzentration und Übernahme der amerikanischen Produktionsmethoden der Massenproduktion auf.[1] Sie verknüpfen aber nicht ihren Ansatz mit der Strassenbaupolitik. Lediglich Mom weist den Zusammenhang von Motorisierung mit der Strassenbaupolitik auf und vergleicht dazu ausgewählte Länder von Europa.[2] Jedoch kann die Frage, welchen Gebrauch die Autofahrer vom Autobahnsystem gemacht haben, für Deutschland vor 1945 wegen der im europäischen Vergleich schwachen Motorisierung, die trotz der Förderung der Motorisierung durch den NS-Staat von

---

[1] *Heidrun Edelmann*: Vom Luxusgut zum Gebrauchsgegenstand, Frankfurt 1989. *Reiner Flik*: Von Ford lernen? Automobilbau und Motorisierung in Deutschland bis 1933, Köln 2001

[2] *Gijs Mom*: Roads as Rails – European Highway-Network Building and the Desire for Long-Range Motorized Mobility, in: Technology & Culture, no. 4, vol. 46 (2005), S. 745-772

1933 bis 1939 doch retardiert blieb, nicht sinnvoll gestellt werden. Von einer Massenmotorisierung kann in Europa erst in den 50er und 60er Jahren gesprochen werden.

Die Frage, was unter dem Begriff einer Autobahn zu verstehen sei, wurde von Gabriel erstmals systematisch aufgeworfen.[3] Wir schließen uns seiner Analyse an und verstehen als Autobahnen kreuzungsfreie Strassen, welche dem Verkehr mit Kraftfahrzeugen vorbehalten sind. Als zusätzliche Eigenschaften, die sich historisch schrittweise herausgebildet haben, können genannt werden:
(1) räumlich getrennten Richtungsfahrbahnen,
(2) Trennung der Richtungsfahrbahnen mit einem Mittelstreifen oder mit Leitplanken,
(3) mindestens zwei Fahrspuren pro Richtung,
(4) beschränkter Zugang zur Strasse im Abstand von einigen Kilometern.

Die hier vorgetragene Definition kann um die zugelassenen Fahrzeugarten verfeinert werden. Auf den oberitalienischen Autobahnen und der Autobahn Bonn-Köln waren zunächst keine Motorräder zugelassen. Auf den privat betriebenen Parkstrassen auf Long Island waren keine Busse zugelassen, was zur beabsichtigten sozialen Diskriminierung in Autobesitzer und Nicht-Autobesitzer führte. Ferner war die Autobahn Genua –Serravalle nur für LKW reserviert („Camionale“).[4] Weiter ist die stadtferne Linienführung von Stadtautobahnen zu unterscheiden.

Antoine Picon machte darauf aufmerksam, die Planungs- und Baugeschichten von Autobahnen in eine allgemeine Theorie der Infrastruktur einzuordnen.[5] 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 Ar-

---

[3] *Roland Gabriel:* Deutsche Autobahnvorläufer – AVUS, Hafraba, München-Leipzig-Berlin, Leipzig-Halle, Düsseldorf-Köln-Bonn, in: *Wolfgang Wirth*: Die Autobahn – Von der Idee zur Wirklichkeit, Köln 2005, S. 24-62.
[4] *B. Joerges*: Die Brücken des Robert Moses: Stille Post in der Stadt- und Techniksoziologie, in: Leviathan, 1999, Heft 1. Ferner *Lando Bortolotti:* Origine e Primordi della Rete Autostradale in Italia 1922-1933, in: Storia Urbana, Band 59, 1992, S. 57
[5] *Antoine Picon*: Towards a history of Infrastraucture, in: *Michele Bonino* und *Massimo Moraglio*: Inventing Movement – History and Images of the A6 Motorway, Turin 2006, S. 13-17

chitekturtheorie an.[6] So beschreibt er die Autobahn als generisch, da sie den Raum der Bahn endlos reproduziert, aber auch zugleich spezifisch mit ihrer Anpassung an die jeweiligen nationalen und landschaftlichen Gegebenheiten. Darüber hinaus hat das Autobahnnetz zugleich eine, nicht nur für die Massenmotorisierung, wegweisende Funktion für das 20. und 21. Jahrhundert entfaltet. In den 50er Jahren hat US Präsident Eisenhower ein analoges Autobahnprojekt für die USA vorangetrieben, bei der die verteidigungspolitische Argumentation, die Autobahn biete eine dezentralisierte Fluchtmöglichkeit für die Bevölkerung großer Städte im Falle eines Atomkrieges, zwar bloß eine Zusatzargumentation war, um das Projekt durchzusetzen.[7] Dennoch 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 der Infrastruktur 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.

Um die Entwicklung des Autobahnbaus zu verfolgen, wurden die Debatten der Verkehrspolitik bis 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),
- Verkehrstechnische Rundschau,
- Wirtschaftsdienst,

---

[6] *Jean Attali*: The Roman System, or the Generic in All Times and Tenses, in: *Rem Koolhaas (Editor)*: Mutations, Barcelona 2000

[7] *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

· 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.

Im europäischen Vergleich wies Deutschland der 20er Jahre eine schwache Motorisierung auf. Diese retardierte Motorisierung ist auf verschiedene Gründe zurückzuführen. Die krisenhaften Jahre 1919 bis 1923 nach dem ersten Weltkrieg waren schwierige Bedingungen für eine Expansion des Automobilabsatzes. Der durch Krieg und die Inflation 1923 verarmte Mittelstand fiel als Automobilnachfrager weitgehend aus. Hinzu trat die bis 1926 gültige Luxussteuer der Reichsregierung auf Automobile, die ebenfalls den Absatz dämpfte.[8] Jedoch fand nach der ökonomischen Stabilisierung im Jahre 1924 in Deutschland eine lebhafte Debatte über die Zukunft des Straßensystems statt, welche die folgenden Themen umfaßte: [9]

- Zunahme des Automobilverkehrs,
- Ausbau des Landstrassensystems,
- Definition eines Fernstrassennetzes,
- Neubau eines Autobahnnetzes,
- Finanzierung des Strassenbaus,
- Neuregelung der Verantwortung für den Strassenbau zwischen Reich, Ländern und Kommunen,
- Besteuerung der motorisierten Verkehrs,
- Wettbewerb zwischen Strasse und Schiene und die Verlagerung des Verkehrs von der Eisenbahn auf den PKW, den Autobus und den LKW.

Zum letzten Punkt soll hier nicht Stellung bezogen werden.[10]

---

[8] *Edelmann*, op. cit., *Flik*, op. cit.

[9] Folgende Arbeiten liegen zu dieser Debatte vor: Die Debatte wurde in einer umfangreichen Studie von dem früheren Schriftleiter der Hafraba, Kaftan, im Jahre 1955 in seinen Memoiren aufgearbeitet, *Kurt Kaftan*: Der Kampf um die Autobahnen, Berlin 1955. Leider fehlen Quellenangaben vollständig. *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. *Gabriel* hat jüngst die Vorläuferprojekte zur Autobahn in Deutschland in einer Arbeit analysiert: *Roland Gabriel,* op. cit.. Quellen sind bei Gabriel nur teilweise angegeben. *Strohkark, Ingrid*: Die Wahrnehmung von ‚Landschaft' und der Bau von Autobahnen in Deutschland, Frankreich und Italien vor 1933, Diss., Berlin 2001.

[10] 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 the internet resource www.ibwl.uni-kassel.de/vahrenkamp/history_mobility/history_mobility.htm.

2 Die Motorisierung 1920 bis 1930 in Deutschland

Die Mängel des bestehenden Landstrassensystems, das dem seit 1924 rasch zunehmenden Verkehr mit Kraftfahrzeugen nicht mehr gewachsen war, wurden offenbar. Die Zahl der im Reich zugelassenen PKW stieg stark an und verdreifachte sich von 161 Tsd. im Jahre 1925 auf 433 Tsd. im Jahre 1929.[11] Der PKW begann in den 20er Jahren im Geschäftsleben eine so große Rolle zu spielen, daß der Zentralverband des Deutschen Großhandels im Jahre 1926 eine Umfrage unter seinen Mitgliedern zum Umfang der geschäftlichen Kraftwagenverkehre unternahm.[12] Die Tabelle 1 zeigt exemplarisch die Zunahme des Bestandes an PKW (und Bussen) in der Stadt Frankfurt a.M. auf, der nahezu eine Verdoppelung in den Jahren 1927 bis 1932 erfuhr.[13]

Jahr	Personen-kraftwagen und Busse	Personenkraftwagen und Busse je 10.000 Einwohner	Anzahl der Einwohner pro Personen-kraftwagen und Bus
1927	4278	90,2	110,8
1928	5955	108,2	92,4
1929	7284	131,8	75,8
1930	8134	147,9	67,6
1932	7912	148,0	67,6

Tabelle 1: Die Entwicklung des Bestands von PKW und Bussen in der Stadt Frankfurt a.M. von 1927 bis 1932

Ein stürmisches Wachstum ist ebenfalls bei den zugelassen LKW zu beobachten gewesen. Die Zahl der LKWs nahm in den zwanziger Jahren nach Angaben des Berliner Instituts für Konjunkturforschung mit einer hohen, durchschnittlichen Wachstumsrate von 22% p.a. zu,[14] während zugleich die Leistungsfähigkeit des LKW-Transports von Gütern in den 20er Jahren anstieg und der LKW Vorteile der Schnelligkeit und Preisgünstigkeit gegenüber dem Bahntransport aufweisen konnte. Nach Untersuchungen von Mellerowicz hatte sich der LKW-Transport in den 20er Jahren

[11] Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1926, S. 103, 1930, S. 158
[12] Stadtarchiv Frankfurt/Main, Akte IHK 854
[13] Statistische Jahrbücher für das Deutsche Reich, 1928 bis 1933
[14] Lastkraftwagen in der Volkswirtschaft, Institut für Konjunkturforschung, Berlin, Wochenbericht vom 7. Mai 1930, S. 23-24

um 60% durch den technischen Fortschritt im LKW-Bau verbilligt.[15] Vor allem leichte Lieferwagen fanden eine rasche und weite Verbreitung im Handel wegen ihres hohen Nutzens für die Beschaffung von Ware und deren Auslieferung an Kunden. Die folgende Tabelle 2 gibt die Daten für die Entwicklung des Bestandes von LKW an.[16]

Jahr	Bestand an LKW	Wachs-tum %
1930	157432	9,4
1929	143952	18,2
1928	121765	20,6
1927	100969	12,2
1926	90029	12,0
1925	80363	32,5
1924	60629	17,2
1923	51736	18,4
1922	43711	

Tabelle 2: LKW-Bestand in Deutschland 1922 bis 1930

Das hier aufgewiesene rapide Wachstum des Kfz-Bestandes induzierte eine hohe Verkehrsbelastung auf den Landstrassen. Die reichsweite Verkehrszählung nach einheitlichen Grundsätzen auf 10277 Zählstrecken in den Jahren 1928/1929 wies die Zahl von durchschnittlich 319 Fahrzeugen pro Tag und pro Strasse in der für den Fernverkehr wichtigen Kategorie Staats- und Provinzialstrassen auf, wobei 67 bespannte Fahrzeuge, 64 Krafträder, 142 PKW und 46 LKW auftraten.[17] Auf der genannten Kategorie von Strassen stieg der Verkehr in den vergangenen vier Jahren kräftig an: Der Verkehr von Fahrzeugen mit Ausnahme von LKW nahm gegenüber der Zählung in den Jahren 1924/1925 um 210% und der Verkehr von LKW um 118% zu.

In den 20er Jahren entwickelte sich der Omnibusverkehr zu einem Wettbewerber der Eisenbahn. Während der Ausbau des Eisenbahnnetzes zum Stillstand kam, expandierte das Netz der Omnibuslinien im Überlandverkehr, die in der Regel von der Post betrieben wurden, auf 56.000 km und zog damit mit dem Streckennetz der Eisenbahnlinie gleich. Damit war die Verkehrsinfrastruktur für Wochenend- und Ausflugs-

---

[15] *K. Mellerowicz*: Der Stand des gewerblichen Güterfernverkehrs, in: Die Strasse, Heft 5, 1935, S. 145.

[16] Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1924/25, S. 114, 1926, S. 104,1927, S. 125,1928, S. 158,1929, S. 160,1930, S. 159,1931; S. 146

[17] *Karl Hoffmann*: Die Ergebnisse der 2. deutschen Verkehrszählung von 1928-29, in: Verkehrstechnik, Heft 47, 1931, S. 189-191

fahrten in bisher noch nicht von der Bahn erschlossene Ausflugsgebiete gegeben. Um mit dem neuen Wettbewerber gleich zu ziehen, bot die Eisenbahn Ende der 20er Jahre stark verbilligte Pauschalreisen an.[18] Einher mit dem Aufschwung der modernen Transportmittel Automobil und Omnibus ging in den 20er Jahren die Entwicklung des Tourismus als eigenständiger Wirtschaftsfaktor. Viele Kommunen wurden sich der Bedeutung dieses Faktors bewusst und entdeckten die aktive Gestaltung des Tourismus als neues Politikfeld. So verwundert es nicht, dass die Tourismusdiskussion der 20er Jahre auch verknüpft wurde mit der Diskussion um den Bedarf von Autobahnen. Im Mitteilungsblatt der Hafraba wurde immer wieder auf das Thema „Tourismus“ und „Autobahn“ bezug genommen. Die Dominanz des staatlichen Unternehmens Post auf dem Markt für Buslinien unterscheidet sich deutlich von der Verkehrspolitik in den USA, wo in den 20er und 30er Jahren Busliniennetze von Privatunternehmen betrieben wurden.[19]

Die Unzulänglichkeit des bestehenden Landstrassennetzes wurde vielfach hingewiesen. So zeigte Adolf Elsaesser, Stadtbaurat in Mannheim, in einem Beitrag auf, dass von der 16 km langen Landstrasse Heidelberg-Mannheim 6 km Ortsdurchfahrten sind, wo ein Automobil nur mit geringer Geschwindigkeit fahren könne und Verkehre mit Schienenfahrzeugen zu beachten seien.[20] In den Veröffentlichungen zum Landstrassen-Automobil-Verkehr wurde immer wieder auf die Konflikte hingewiesen, die entstehen, wenn sich schnell fahrende Kraftfahrzeuge mit langsamen Verkehrsteilnehmern, wie Fußgängern, Radfahrern, Viehherden und Pferdefuhrwerken, abstimmen müssen und daraus Beschränkungen für ein rasches Vorwärtskommen des Automobils abgeleitet.[21] Carl Kappler zeigte nach Erfahrungen mit einer Testfahrt von 30.000km quer durch Europa die besondere Rückständigkeit des deutschen Landstrassensystems auf. Er legte dar, dass andere Ländern in Europa die Landstrassen um 2m bis 3m verbreitert und beengende Chaussee-Bäume gefällt hätten.[22]

---

[18] *Christine Keitz*: Reisen als Leitbild, S. 78 ff
[19] *Magaret Walsh*: Making Connections. The Long Distance Bus Industry in the United States, Aldershot 2000.
[20] Städte an den Hafraba-Strassen – III. Mannheim, in: Hafraba-Mitteilungsblatt (im Folgenden: Mitteilungsblatt), Heft 5, 1930, S. 7-9,
[21] Die Reichsverordnung über den Kraftfahrzeugverkehr vom 16. März 1928 nennt in § 1 als Wegebenutzer zusätzlich: Reiter, marschierende Abteilungen, Aufzüge, getriebene oder geführte Tiere (RGB, I, 1928, S. 66)
[22] *Carl Kappler*: Landstrassen in Deutschland, in: Mitteilungsblatt, Heft 9, 1930, S.1-2.

Eine besondere Klage der Lastwagenfahrer bezog sich auf das stark gebogene Profil von vielen Landstrassenstrecken, wodurch die Lastwagen, die auf der rechten Straßenseite fuhren, in die Schieflage gerieten. Mit hoher Wahrscheinlichkeit rutschen die geladenen Güter auf der einen Seite ab, und die Ladung muss vollkommen neu gepackt werden, wodurch viel Zeit verloren geht.[23] Daher gab es einen Anreiz, den Güterverkehr mit dem LKW auf Fernstrecken bevorzugt nachts stattfinden zu lassen. Einerseits war in der Nacht das Straßennetz frei und der Fahrer konnte eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit erzielen. Zum zweiten konnte der LKW auf den stark gewölbten Autobahnen in der Nacht wegen des geringen Verkehrs in der Mitte fahren und mußte keine Verrutschung der Ladung befürchten.[24]

In den Berichten über den Zustand der Landstrassen fehlen jedoch empirisch belegte Angaben über die erzielbaren Durchschnittsgeschwindigkeiten auf bestimmten Strecken. Die von der Hafraba in ihren Schriften angegebene Durchschnittsgeschwindigkeit von 45km/h außerhalb von Ortschaften[25] erscheint aber wegen der Behinderungen durch langsame Verkehrsteilnehmer als viel zu hoch. Von Mom wurde als wichtiges Motiv für den Bau von Autobahnen die höhere Verkehrssicherheit auf diesem Strassentyp im Vergleich zur Landstrasse genannt.[26] Bemerkenswerterweise taucht dieses Argument in der Debatte der 20er Jahre aber kaum auf. Auch die Hafraba nennt vornehmlich die höhere Geschwindigkeit auf der Autobahn als Rechtfertigung.[27] Die Autobahn sei der dem Automobil angemessene Strassentyp – ein Argument, das später auch von der NS-Propaganda betont wurde. Berichte und Statistiken über Verkehrsunfälle gibt es in der Zeitschrift Verkehrstechnik seit 1926, ohne dass daraus Schlußfolgerungen für den Bedarf ein Autobahnen gezogen worden sind. Wegen der hohen Automobildichte in den USA der 20er Jahre, traten Fragen der Verkehrssicherheit erstmals dort auf und wurden auf großen Kongressen erörtert.[28]

---

[23] Siehe *G. Troßbach*: Straßenwölbung, in: Verkehrstechnik, Heft 45, 1929, S. 787f, und: *Julius Meyer und Heinrich Wilkin*: Die Landstraße als Heimat des Lastzugbesitzers, in: Die Straße, 1935, S.160-163
[24] Auch der Erlaß von Todt zu den „Richtlinien für die Entwurfsbearbeitung von Autobahnen“ vom 12. Dezember 1933 geht auf das Problem der Nachtfahrten im Güterverkehr ein, BA 4601, 5001
[25] 1. Sitzung des Verkehrswirtschaftlichen Ausschusses, Frankfurt 1927, S. 20 (cf. Anhang)
[26] *Mom*, op. cit., S. 759.
[27] *Piero Puricelli* vergleicht in einem deutschsprachigen Aufsatz für die Hafraba den Geschwindigkeitsrausch auf der Autobahn mit „der Flucht wilder Tiere“, Strassen und Nur-Autostrassen, in: Mitteilungsblatt, Heft 9, 1929, S. 1
[28] Siehe den 2. Kongress zur Verkehrsicherheit in Washington D.C. mit 1200 Teilnehmern im März 1926, Verkehrstechnik, 1926, S. 343

Zu den Unzulänglichkeiten im Strassennetz trat die Zersplitterung der Zuständigkeiten für die Strassenplanung und den Strassenbau in den verschiedenen Ländern Provinzen und Kommunen. In Preußen wurde erst zum 1. April 1927 die Zuständigkeit von den Kommunen auf die Länder und Provinzen übertragen. Ebenso war das Strassenverkehrsrecht nicht reichseinheitlich geregelt.[29]

3 Die Arbeiten der STUFA

In der Debatte um die Zukunft des Strassensystems wurde kontrovers diskutiert, wie das bestehende Strassensystem dem rasch wachsenden Verkehr mit Kraftfahrzeugen angepaßt werden sollte. Einerseits gab es das Konzept, die bestehenden Landstrassen auszubauen. Die Studiengesellschaft für Automobilstrassenbau (STUFA) publizierte bereits im Jahre 1926 einen Vorentwurf für ein Deutschland-Netz von Kraftfahrzeugstrassen von 10630 km Länge.[30] In diesem Netz wurde die für Hessen wichtige neue Strecke Kassel – Fritzlar – Fulda –Würzburg eingeplant, deren Variante im NS-Autobahnprojekt als Strecke Kassel-Bad Hersfeld-Fulda-Würzburg projektiert, aber nur bis Bad Hersfeld fertig gestellt wurde. Das Netz wird von Abbildung 1 dargestellt.[31] Bemerkenswert sind die rationalen Planungskriterien, auf deren Grundlage die STUFA ihr Netz herleitete. Sie identifizierte Wirtschaftsräume, die landwirtschaftliche Produkte, Rohstoffe oder Industriewaren erzeugen und verknüpfte diese als Quell- und Zielgebiete mit einem Strassennetz. Ausgangspunkt ihrer Planung war also der zu erwartende Wirtschaftsverkehr von Gütern und Personen. Diese Rationalität der Planung wurde in der NS-Zeit vollkommen aufgegeben.[32] Die Arbeiten der

---

[29] *Friedrich Frey*: Das Hessische Strassenwesen, Mainz 1928, *derselbe*: Das Neue Strassenverkehrsrecht im Reich und in den Ländern, Mainz 1928. Freys Schrift ist die einzige in den 20er Jahren zum Strassenverkehrsrecht, was die erst beginnende Aufmerksamkeit zu diesem Thema anzeigt. Der spätere Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen, *Fritz Todt*, hatte in seiner im Jahre 1932 verfaßten Studie „Straßenbau und Straßenverwaltung“ ebenfalls auf die Zersplitterung der Strassenverwaltung hingewiesen, siehe BA, R 4601, Akte 3001/A.

[30] *Rappaport*: Das Netz der Kraftwagenstrassen Deutschlands, in: Verkehrstechnik, Heft 18, 1926, S. 285-288 und *K. Heller*: Das Kraftwagenstrassennetz Deutschlands, in: Strassenbau und Strassenunterhaltung, Beilage der Zeitschrift Verkehrstechnik, 1928, S. 669-671 sowie *Roland Gabriel*, op. cit.,S. 30-33.

[31] *Rappaport*, op. cit.. Die Strecke Kassel-Fitzlar-Fulda hat in diesem Entwurf bloß den Rang 2 im Ausbau (dünne Linie), die aber im STUFA-Netz von 1928 auf Rang 1 angehoben wurde, siehe *Heller*, op. cit.

[32] Siehe meine Veröffentlichung: Der Autobahnbau 1933 – 1943 und das hessische Autobahnnetz, Working Paper in History of Mobility 3/2001, im Internet unter:

STUFA legte die Grundlage für die Reichsverkehrspolitik. Im Jahre 1930 hatte die Reichsregierung im Einvernehmen mit den Ländern einen Plan für ein Fernstrassennetz beschlossen, das den STUFA-Plan weitgehend übernahm. Insgesamt wurden 138 Fernstrassen identifiziert, diese mit den bis heute gültigen Nummern 1 bis 138 versehen und Richtlinien für deren einheitlichen Ausbau aufgestellt. Danach sollte die Regelbreite der befestigten Fahrbahn 6m betragen, und bei größerer Breite jeder zusätzliche „Verkehrsstreifen“ 2,5m. Die nutzbare Gesamtbreite einer Strasse sollte auf 8m angehoben werden, im Bergland auf 7m.[33] Die Länder verpflichteten sich, diesen Ausbau nach Maßgabe der Verkehrsentwicklung und nach ihren finanziellen Möglichkeiten vorzunehmen, ohne jedoch dafür einen Termin zu nennen.

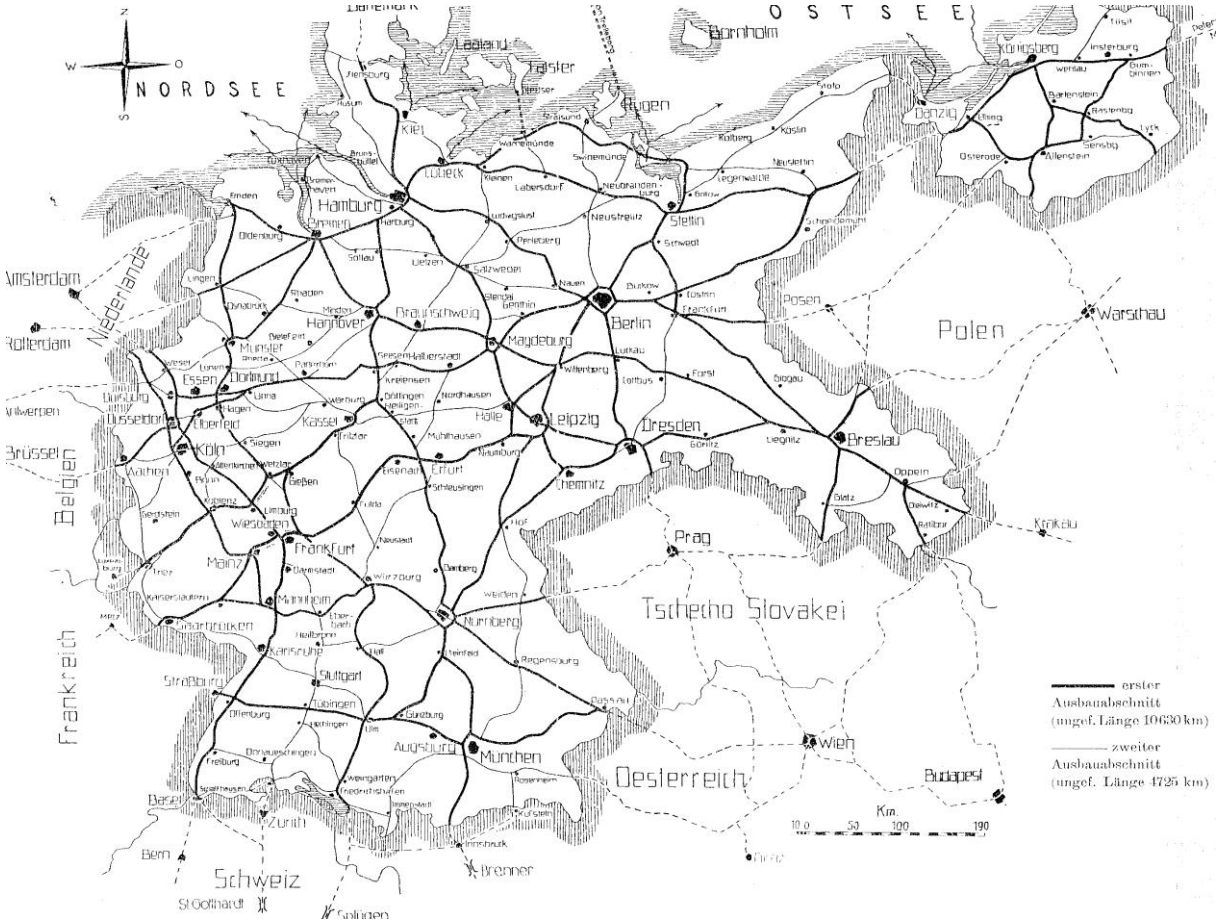


Abbildung 1: Das STUFA-Netz 1926

---

www.ibwl.uni-kassel.de/vahrenkamp/history_mobility/history_mobility.htm, und in Zeitschrift des Vereins für Hessische Landesgeschichte und Landeskunde, Bd. 109, 2004, Marburg, S. 225-266

[33] Niederschrift der Besprechung am 30.9.1929, betreffend die Karte der Fernverkehrsstrassen Deutschlands und die Richtlinien für den Ausbau der Fernverkehrsstrassen, in: BA, R5/8354, Blatt 280ff. Als Vertreter Sachsens und Bayerns waren die Ministerialräte Speck und Vilbig anwesend. Siehe auch Ausbau der Fernstrassen in Deutschland, in: ADAC-Motorwelt, 1930, Heft 38, S. 27-29 sowie: Einheitliche Richtlinien für den Ausbau von Fernverkehrsstrassen, in: Strassenbau und Strassenunterhaltung, Beilage der Zeitschrift Verkehrstechnik, 1930, S. 151-153.

4 Die Kontroverse Autobahn vs. Landstrasse

Andererseits gab es Pläne für Autobahnen, die dem Verkehr mit Kraftfahrzeugen vorbehalten sein sollten. Die Promotoren der Autobahnidee brachten das Argument vor, nur mit diesem Ansatz sei eine Trennung Verkehre der Kraftfahrzeuge von langsamen Verkehrsteilnehmern möglich. Diese Trennung verlangte zusätzlich eine kreuzungsfreie Linienführung der Autobahn; andere Verkehrslinien sollten die Autobahnen mit Brücken kreuzen. Erst mit diesem Konzept könne das Automobil seine Leistungsfähigkeit entfalten, mit einer hohen Durchschnittsgeschwindigkeit eine Distanz zu überwinden. So fordert Provinzialdirektor Dr. Usinger in seinem Beitrag „Wie denken Sie über Nur-Autostrassen?“ die Trennung des Autoverkehrs vom übrigen Verkehr, der aus langsamen Teilnehmern bestehe.[34] Ferner wurde darauf verwiesen, dass mit dem Autobahnkonzept der Durchgangsverkehr aus den Städten genommen werden können, und so Gebäudeschäden durch Erschütterungen vermieden werden könnten.[35] Auch seien Durchfahrten durch Städte und Ortschaften Engpässe, die – auch wegen einer drastischen Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit in Ortschaften - ein langsames Fahren verlangten.

Die Autobahnpromotoren verfolgten sowohl Nahverkehrskonzepte wie auch Fernverkehrskonzepte. Deutschland wies zwar lediglich eine geringe Autodichte pro Kopf im Vergleich zu anderen Ländern auf.[36] Dennoch gab es einen relativ starken lokalen Verkehr, der das bestehende Landstraßennetz stark belastete. Aus diesem Grund gab es einen dringenden Bedarf für Schnellwege, um benachbarte Städte zu verbinden. Das Thema einer Autobahnverbindung der Städte Düsseldorf-Köln-Bonn wurde breit diskutiert. [37] Ferner erfolgte die Gründung der LEHA-Vereinigung in dem Jahre 1927, die es sich zum Ziel gesetzt hatte, die Städte Leipzig und Halle mit einer Nur-

---

[34] in: Mitteilungsblatt, Heft 3, 1929, S.1-2

[35] Zu dem Argument der Gebäudeschäden siehe Mitteilungsblatt, Heft 1, 1928, S. 8, oder: Verkehrstechnik, 1929, S. 204

[36] Die KFZ-Dichte pro 100 Einwohner betrug in Deutschland nur ein Viertel der von Frankreich und ein Drittel der von England. In Italien betrug die KFZ-Dichte nur 70% von der Deutschlands, siehe Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1933, S. 84*.

[37] *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. *Derselbe*: Die Kraftwagenstrasse Bonn-Köln-Düsseldorf, in: Strassenbau und Strassenunterhaltung, Beilage der Zeitschrift Verkehrstechnik, 1929, S. 415, ferner: *Gabriel*, op. cit., S. 40-42. „Das Rheinland baut eine Autostrasse: Europas modernste Kraftwagenstrasse zwischen Köln und Bonn“, titelte die ADAC-Motorwelt, 1930, Heft 7, S. 27-28

Autostraße (im Folgenden: Autobahn) zu verbinden.[38] Diskussionen, die Städte Heidelberg und Mannheim mit einer Autobahn zu verbinden, starteten ebenfalls bereits im Jahre 1927.[39] Der Hafraba-Verein konzentrierte sich auf die Fernverbindung einer Autobahnstrecke von Hamburg nach Basel (siehe unten). Am 11. Januar 1927 wurde im Leipziger Rathaus die Autofernstrassen-Konferenz abgehalten, welche die Autobahnroute Berlin – Leipzig – München mit einem Anschluss über den Brenner nach Rom zum Gegenstand hatte[40] und eine Diskussion um die beiden Konzepte Landstrassenmodernisierung versus Autobahn führte. Die Autobahn-Promotoren waren allerdings auf der Tagung isoliert. Nur der Vertreter der Hafraba, Professor Otzen, bekannte sich ohne Einschränkung zum Autobahnkonzept.[41]

Um ihre Position von der Vordringlichkeit, das Landstrassennetz zu modernisieren, zu untermauern, wiesen die Autobahngegner nach, dass es keinen Bedarf für Fernverkehre gäbe. Autobahnen wurden als Verkehrswege angesehen, die dem Nahverkehr oder dem Ausflugsverkehr von Großstädten im Bereich von 100 km dienten sollten, nicht aber dem Fernverkehr. Die Funktion der Autobahn, Naherholungsgebiete für großstädtische Bevölkerungsregionen zu erschließen, wurde in den 20er Jahren weithin akzeptiert, da man annahm, dass die Autobahn für Fernverkehre im Wettbewerb mit den bestehenden Verkehrsträgern Flugzeug und Eisenbahn weniger geeignet sei. Unvorstellbar schien es, dass sich mit dem Angebot eines Autobahnnetzes eine lebhafte Nachfrage nach Fernverkehren entwickeln würde. Auf der Leipziger Autofernstrassen-Tagung 1927 bezweifelte der einflussreiche Referent, Ministerialrat Speck von der Landesverwaltung Sachsen, dass es für Fernverkehre von Kraftfahr-

---

[38] Mitteilungsblatt, Heft 8, 1930, S. 19 und Mitteilungsblatt, Heft 1, 1933, S. 7. Ferner die Broschüre: Zum Projekt „Leha“, Leipziger Verkehr und Verkehrspolitik, Schriftenreihe des Rat-Verkehrsamtes Leipzig, Nr. 19, 1931, Institut für Stadtgeschichte Frankfurt(Main), Magistratsakten MA6289, ferner: *Gabriel*, op. cit., S. 43-45.

[39] *Gabriel*, op. cit., S. 42-43

[40] Autofernstraße Berlin Leipzig München Rom, Bericht von der Autofernstraßen-Tagung Leipzig, Neues Rathaus, 11. Januar 1927, Leipzig, Verlag Rats-Verkehrsamt, 1927. Siehe auch *Bortolotti, L.*: Fra Politica, Propaganda e Affari: L'Autostrada Roma-Berlino 1927-1942 (Zwischen Politik, Propaganda und Geschäft: Die Autobahn Rom-Berlin), in: Storia Urbana, Band 81, 1997, S. 47-79. Da die NS-Propaganda gerne visionäre Themen aufgriff, beschäftigte die Autobahn Berlin-München-Rom auch in der NS-Zeit die Öffentlichkeit und die Akteure. Der Völkische Beobachter publizierte am 4. September 1937 eine Kartenskizze zum Alpendurchgang dieser Autobahn, Bayerisches Staatsarchiv, München, Autobahndirektion Südbayern, Akte 0368. Zuvor berichtete er über ein Treffen von Hitler, Puricelli und Todt zu diesem Projekt, Völkischer Beobachter vom 3.12.1936, ebenda, Akte 0405. Weitere Treffen dieser drei Akteure zum Rom-Projekt fand im Januar und im Juni 1937 statt, siehe Kasseler Post vom 30.6.1937, UBK.

[41] Bericht von Vilbig über die Tagung, in: *Vilbig*: Ausbau der Straßen – Nur-Autostraßen? Drei Musterbeispiele aus Bayern, in: Verkehrstechnik, Heft 21, 1927, S .327. Vilbig war Teilnehmer der Leipziger Autofernstraßen-Tagung 1927.

zeugen auf den bestehenden Landstraßennetzen überhaupt empirische Nachweise gäbe und er übertrug dieses Argument auf die in der Zukunft zu erwartenden Autobahnstrecken.[42] Speck leitete die reichsweiten Verkehrszählungen 1924/1925 und 1928/1929 und war ein wichtiger Opponent des Autobahn-Konzeptes. Auch Ministerialrat Vilbig von der Landesverwaltung Bayern vertrat den Standpunkt, das Landstrassennetz zu modernisieren habe Priorität und deshalb hätten Autobahnprojekte zurückzustehen. Nur in Ausnahmefällen seien Autobahnen für Ausfallstrassen aus Großstädten oder für Ausflugsverkehre zu bauen, wie etwa die vorprojektierte Strecke München-Starnberg.[43] Die Autobahnopponenten hielten Autobahnen für „schöne Träume, als würden wir in einigen Jahren neben unserem Strassennetz und neben unserem Eisenbahnnetz noch ein Netz von Kraftwagenbahnen haben“ – Träume, die „menschlicher Voraussicht nach kaum in Erfüllung gehen werden.“[44]

5 Die Finanzierung des Strassenbaus

Ein weiterer Punkt der Kontroverse war die Finanzierung. Den Finanzbedarf zur Modernisierung des Strassennetzes schätzte die Studiengesellschaft für die Finanzierung des deutschen Strassenbaus auf 3,5 Mrd. RM geschätzt.[45] Um diese Summe aufzubringen, wurde der Weg von Anleihen vorgeschlagen, deren Kapitaldienst von der Kfz-Steuer und der Benzolsteuer gedeckt werden sollte. Die Gegner des Autobahnkonzeptes befürchteten, dass der Bau von Autobahnen der als vordringlich angesehenen Modernisierung des Landstrassennetzes das erforderliche Geld aus dem Steueraufkommen entziehen würde und wiesen daher das Autobahn-Konzept zurück.[46]

---

[42] Referat von Ministerialrat *Speck* aus Dresden, in: Autofernstraße Berlin Leipzig München Rom, Bericht von der Autofernstraßen-Tagung Leipzig, Neues Rathaus, 11. Januar 1927, Leipzig, Verlag Rats-Verkehrsamt, 1927, S. 16f. Siehe auch *Arthur Speck*: Der Fernverkehr auf deutschen Landstrasse, in: Verkehrstechnik, Heft 13, 1932, S. 239-242. Speck war ein Gegner von Autobahnen, da für ihn der Ausbau des bestehenden Strassennetzes vordringlich war. Siehe auch *Gabriel,* op. cit., S. 36f.
[43] *Vilbig*, op. cit.. Siehe auch mein Working Paper in History of Mobility No. 8/ 2006: Die Chiemsee – Autobahn. Planungsgeschichte und Bau der Autobahn München – Salzburg 1933-1938, im Internet unter:
www.ibwl.uni-kassel.de/vahrenkamp/history_mobility/history_mobility.htm.
[44] *Rappaport*, op. cit., S. 288
[45] Die Finanzierung des deutschen Strassenbaus, Berlin 1930. Die Studiengesellschaft für die Finanzierung des deutschen Strassenbaus wurde im Oktober 1928 von Banken, Wirtschaftsorganisationen und Industrieunternehmen gegründet
[46] *Gabriel,* op. cit., S. 36f

Die Frage, wie der Kraftverkehr in geeigneter Weise zu besteuern sei und wie die Einnahmen dem Bedarf für die Erweiterung und Unterhaltung des Straßenetzes aufzuwenden seien, wurde im Dezember 1927 vom Reichstag debattiert, der der Regierung den Auftrag gab, eine Denkschrift „Über die Besteuerung der Kraftfahrzeuge“ dazu anzufertigen. Diese Denkschrift erschien im Dezember 1930 und wies die nach einheitlichen Grundsätzen ermittelten Aufwendungen der Länder für den Straßenunterhalt und den Straßenneubau nach.[47] Die folgende Tabelle 3 zeigt diese Daten für die Jahre 1927 bis 1929 auf.

Jahr	Länge des Streckennetzes in km	Laufende Unterhaltung in Mio. RM	Instandsetzung, Um- oder Ausbau in Mio. RM	Neubau in Mio. RM	Insgesamt in Mio. RM	Davon entfallen auf Anleihen in Mio. RM	Aus laufenden Einnahmen zu decken in Mio. RM
	2	3	4	5	6	7	8
1927	269 735	276	261	116	656	210	443
1928	273 390	306	223	118	651	158	490
1929	276 494	326	244	139	713	188	522

Tabelle 3: Aufwendungen der Länder für das Landstrassen-Netz 1927 bis 1929

Hieran wird deutlich, dass der Finanzbedarf zu einem Anteil von ca. 25% bis 32% durch Anleihen getragen worden ist. Zur Platzierung der Anleihen wurde zumeist der Weg von Auslandsanleihen gegangen. Ersichtlich wird ferner, dass der Finanzbedarf für Neubauten aus dem Aufkommen von Anleihen bedient werden konnte. Zieht man von den Gesamtkosten das Aufkommen von Einleihen ab, so entsteht ein Finanzierungsbedarf von 433 Millionen Reichsmark im Jahre 1927 bis 522 Millionen Reichsmark im Jahre 1929, die aus Steuereinnahmen zu decken sind. Diesen Ausgaben standen aber nur 156 Millionen Reichsmark an Einnahmen an Kraftfahrzeugsteuern im Jahre 1927 gegenüber, die bis zum Jahre 1929 auf 209 Millionen anstiegen. Nach dem §41 des Finanzausgleichsgesetzes ist das Aufkommen der Kraftfahrzeugsteuer den Ländern zu Zwecken der Unterhaltung der öffentlichen Wege zu überweisen.[48] Obwohl die Reichsregierung ihre Einnahmen aus der Kraftverkehrswirtschaft durch Zollerhöhungen und Abnahmezwang von Spiritus seit 1930 kräftig erhöht hatte, stellte sie vorerst den Ländern keine weitere Finanzierung des Straßennetzes in Aussicht. In dem Gesetz vom 15. April 1930 über die Zolländerungen wurde der Zollsatz

[47] Drucksache 620 des Reichstags, 23. 12. 1930, V. Wahlperiode, Anlagen zu den stenographischen Berichten, Band 449. Alle folgenden Daten zur Besteuerung sind aus der Denkschrift entnommen. In Spalte 3 für die laufende Unterhaltung des Straßennetzes sind auch die Aufwendungen für Verzinsung und Tilgung der Straßenbauanleihen enthalten.
[48] RGB, I, 1927, S. 91

für den Import von Mineralölen von 6 Reichsmark je Doppelzentner auf 10 Reichsmark erhöht. Das bisher zollfreie Benzol wurde ebenfalls mit 10 Reichsmark je Doppelzentner verzollt. Für inländische erzeugte Mineralöle wurde eine Ausgleichssteuer von 3,80 Reichsmark je Doppelzentner festgesetzt. Im Jahre 1931 stieg die Belastung des Kraftverkehrs weiter an, da dort Importeure oder inländische Hersteller von Treibstoffen mit einem Abnahmezwang von 3,5% des verkauften Volumens für Spiritus von der Reichsmonopolverwaltung für Brandwein belegt wurden. Insgesamt ergab sich eine Belastung durch Betriebstoffabgaben von 9,55 Reichspfennigen je Liter. Geschätzt wurde, dass im Jahre 1931 Steuereinnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer von 230 Millionen Reichsmark anfielen und 177 Millionen für die Betriebsstoffabgaben, so dass sich insgesamt Einnahmen aus dem Kraftverkehr für das Reich von 407 Millionen Reichsmark ergeben würden. Hingegen schätzte der Arbeitsausschuss zur Beratung der Kraftfahrzeugsteuer des vorläufigen Reichsrates die Belastung der Kraftverkehrswirtschaft im Steuerjahr 1930/31 auf rund 450 Millionen Reichsmark, wobei er bereits eine Grenze für die Belastung des Automobilabsatzes überschritten sah.[49] Demzufolge war zu Ende der 20er Jahre die verkehrspolitische Debatte stark von der Besteuerung von Treibstoff und von Kraftfahrzeugen bestimmt.[50] In der Presse waren zahlreiche Artikel erschienen, vor allen Dingen in der wöchentlich erscheinenden ADAC-Motorwelt, welche über die hohe Steuerbelastung des Autofahrers klagten. Man warf der Regierung vor, die Automobilwirtschaft zu erdrosseln, was zur Abschwächung der Konjunktur beitrüge. In der Zeitschrift Auto und Wirtschaft wurde berichtet, dass die Reichsabgaben der Kraftverkehrswirtschaft von 275 Millionen RM im Jahre 1929 auf 466 Millionen RM 1931 gestiegen seien.[51]

Dem Argument, der Autobahnbau würde dem Budget für die Modernisierung des Landstrassennetzes Mittel entziehen, hielt die Hafraba entgegen, dass ihr Konzept den Staatshaushalt nicht wesentlich belaste, da es auf einer privaten Finanzierung mit Auslandskrediten und einer Refinanzierung über eine Maut beruhe. Lediglich eine Bürgschaft solle das Reich übernehmen.[52] Das Hafraba-Konzept geriet jedoch in Konflikt mit der Finanzverfassung des Reiches, das keine Refinanzierung von Stras-

---

[49] Denkschrift, a.a.O.
[50] *Edelmann*, op. cit., S. 140-145, *Reiner Flik*, op. cit., S. 71-92
[51] H. *Kruse*: Die Notlage der Kraftverkehrswirtschaft, in: Auto und Wirtschaft, Nr. 1, Berlin 1932, S. 1
[52] 1. Sitzung des Finanzierungs-Ausschusses am Donnerstag, Frankfurt 1927 (cf. Anhang)

sen über eine Maut zuließ (siehe unten) und den Gegnern des Autobahnprojekts im Reichsfinanzministerium einen willkommenen Vorwand bot.

6 Der Autobahnbau in Italien

Die verkehrspolitische Diskussion erfolgte nicht nur in Deutschland, sondern wurde auch international geführt. Die deutschen Debatten wurden von dem leuchtenden Beispiel der Autobahninitiative des Mailänder Unternehmers Puricelli angeregt. In Deutschland erschienen 27 Veröffentlichungen über den Autobahnbau in Italien von 1925 bis 1939, wie Hafen nachweist.[53] Gefragt werden soll hier, wie die sozial-ökonomischen Hintergründe dieser Projekte ausgesehen haben, die zu dieser Entwicklung geführt haben.[54]

Die Autobahnprojekte in Italien weisen auf den ersten Blick die gleichen Paradoxien auf wie die deutschen. Beide Länder haben eine niedrige Automobildichte pro Kopf der Bevölkerung, wobei die Dichte in Italien lediglich die Hälfte der Deutschen entspricht. Dieser Zahlenvergleich darf aber nicht den Blick für die unterschiedliche regionale Verteilung der Automobile versperren.

Norditalien hatte in Folge der Produktion für die Kriegsführung im ersten Weltkrieg eine rapide Industrialisierung erfahren, wofür der Aufstieg der Fiatwerke in Turin als Symbol steht.[55] Zugleich war damit eine selbstbewußte Schicht von Unternehmern in Norditalien entstanden, die über viel Kapital verfügten. Daher nimmt es nicht wunder, dass in der Wirtschaftskrise 1920 eine Agitation gegen Kriegsgewinnler die politische Arena bestimmte, die sich auch Mussolini für seinen politischen Aufstieg zu Nutze machen konnte.[56] Ob Reparationszahlungen aus Österreich und Deutschland zu einem vermehrten Kapitalangebot in Italien beigetragen haben, ist bisher noch eine ungeklärte Frage. Mit dem industriellen Aufstieg von Norditalien verbunden war ein dichter Automobilverkehr in den Großstädten und ihrer Umgebung, die einen Bedarf

---

[53] *Paul Hafen*: Das Schrifttum über die deutschen Autobahnen, Bonn 1956. S. 30-32

[54] *Daniela Zenone*: Das Automobil im italienischen Futurismus und Faschismus, Forschungsbericht FS II 02-115, 2002, Wissenschaftszentrum Berlin, *Lando Bortolotti:* Origine e Primordi della Rete Autostradale in Italia 1922-1933, in: Storia Urbana, Band 59, 1992, S. 35-69 sowie *Massimo Moraglio*: Per una storia delle autostrada italiane: il periodo fra le guerre mondiali, in: Storia urbana, Heft 100, 2002, S. 11-26, sowie *Strohkark, Ingrid*: Die Wahrnehmung von ‚Landschaft' und der Bau von Autobahnen in Deutschland, Frankreich und Italien vor 1933, Diss., Berlin 2001.

[55] *V. Delle Donne*: Agnelli – Die Biographie, Berlin 1995: „FIATs Segen war der Krieg", S. 47. Siehe ferner: *Daniela Zenone*, op. cit.

[56] W*alter Rauscher*: Hitler und Mussolini, Graz 2001

an Schnellstraßensystemen hervorriefen. Die norditalienischen Großstädte besaßen eine mit deutschen Großstädten vergleiche Dichte an PKW pro Einwohner. So wiesen im Jahre 1930 Turin 1 PKW pro 56 Einwohner auf und Mailand 1 PKW pro 60 Einwohner. Diese PKW-Dichten sind sogar höher als die PKW-Dichte von Frankfurt a.M., wo im Jahre 1930 1 PKW auf 68 Einwohner entfiel (vergl. Tabelle 1).[57] Aus diesen PKW-Dichten läßt sich eine vergleichbare Motivation der norditalienischen Großstädte und von Frankfurt für einen Bedarf nach Autoschnellstrassen herleiten. Die Bezüge des Autobahnbaus mit seinen Konnotationen zu Modernität und Geschwindigkeit zum Futurismus sind evident und wurden von Daniela Zenone behandelt.

Im deutlichen Unterschied zum Hafraba-Projekt und zum deutschen NS-Autobahnprojekt waren die italienischen Initiativen durchweg dezentral und lokal. Einzelne Kommunen ergriffen in Verbindung mit den Industrie- und Handelskammern und den führenden lokalen Unternehmern die Initiativen. Formal abgesegnet wurden die Projekte von der Regierung in Rom und vom Amt für öffentliche Arbeit freigegeben. Nicht alle Projekte waren 100 Prozent privat finanziert, sondern erhielten zum Teil Staatsgarantien für Ausfallbürgschaften oder Garantieverzinsung und zum Teil Zuschüsse bis zu einem Drittel – so bei der Autobahn Turin-Mailand, die von FIAT, auch zum Zwecke des Gütertransports, betrieben wurde.[58] Vergleichbar mit der Stadt Kassel war auch die Stadt Bergamo vom Eisenbahnverkehr durch den Bau der Linie Trevilio-Rovato abgeschnitten und forderte daher eine Autobahn von Mailand nach Bergamo.

---

[57] Die Daten von Turin und Mailand wurden mir von meinem Kollegen Massimo Moraglio, Universität Turin, freundlicher Weise zur Verfügung gestellt und sind entnommen aus: Istat, *Annuario statistico*, Rome, Istat, 1930, und Città di Torino, *Bollettino statistico*, 1930.
[58] Mitteilungsblatt 12/1929, S. 5

Strecke	Länge in km	Gesellschaft	Kapital in Lira	kommunale Beteiligung an den Baukosten in Lira	Genehmigung mit königlichem Erlaß	Baubeginn	Eröffnung
Mailand - Seen	84,5	SA Autostrada	50 Mio.		17.12.1922	26.03.1923	21.09.1924
Mailand - Bergamo	48,8	Sa Bergamasca	20 Mio.	7 Mio.	04.09.1925		28.10.1927
Neapel- Pompeji	20	SA Autostrada Meridionali	15 Mio.	fester Zins vom Staat	04.09.1925		28.10.1928
Bergamo-Brescia	45	SA Bresciana		mit Beteiligung von Handelskammer und kommunalen Körperschaften	14.02.1929		1931
Turin-Mailand	125,8	Im Besitz von FIAT	30 Mio.	3,7 Mio. pro Jahr Zuschuss vom Staat	Febr. 1930 Rechtsverordnung	1930	24.10.1932
Florenz-Viareggio	81	SA L' autostrada toscana	45 Mio.				1932
Padua-Venedig	24,6	SA autostrada di Venecia		1/3 der Kosten von 28 Mio tragen Vendig und Padua, der Rest 50 jährige Staatsanleige		23.11.1929	15.10.1933
Rom - Ostia	20			Stadt Rom zu 100%			28.10.1928
Genua-Serravalle	50	LKW		Träger war AASS			1935

Tabelle 4: Teilstücke der italienischen Autobahnen

Die Tabelle 4 gibt die einzelnen Projekte wieder, die durchweg als Aktiengesellschaften gegründet worden waren.[59] Lediglich die Autobahn Rom-Ostia gehörte als Ausnahme der Stadt Rom. Ein Spezialfall war ferner die LKW-Autobahn Genua-Serravalle, die ausschließlich dem LKW-Verkehr vorbehalten und aus militärischen Erwägungen heraus gebaut worden war und die von der staatlichen Gesellschaft AASS gebaut wurde. Auffallend ist die große Bedeutung von Ausflugszielen, zu deren Erschließung für das Großstadtpublikum die Autobahnen dienten, wie die Strecken Mailand – Seen, Florenz – Viareggio und Rom – Ostia, und ferner, dass fast alle Strecken sich in Norditalien konzentrieren.

Der Autobahnpromotor Puricelli war Bauunternehmer in Mailand und stand im Zentrum der bürgerlichen Gesellschaft von Mailand. So wurde er etwa zum Leiter der Mailänder Messe ernannt. Es nimmt daher nicht wunder, dass es Puricelli möglich

[59] Daten nach *Lando Bortolotti:* Origine e Primordi della Rete Autostradale in Italia 1922-1933, in: Storia Urbana, Band 59, 1992, S. 35-69

war, privates Kapital für sein Autobahnprojekt zu den oberitalienischen Seen zu mobilisieren. Bereits im Jahre 1918 hatte er dem italienischen Automobilclub TCI ein Forschungsinstitut für Strassenbau finanziert, dessen Finanzierung später von privaten Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen getragen wurde. Einen Plan für eine Autobahn von Mailand zu den norditalienischen Seen hatte er bereits im Jahre 1922 dem TCI vorgelegt. Kurz nach der Eroberung der Macht mit seinem Marsch auf Rom am 28.10.1922 besprach Puricelli mit Mussolini den Plan, und er erhielt im Dezember die Zustimmung der Regierung, die am 17.12.1922 als eine Rechtsverordnung umgesetzt wird. Die Bauarbeiten starteten im Juni 1923.[60]

Die erste Strecke Mailand – oberitalienische Seen wurde zunächst als ein Analogon zur Eisenbahn gesehen: Wie man für eine Bahnfahrt ein Billet kaufen mußte, so war auch für die Benutzung der Autobahn ein Ticket notwendig.[61] Damit konnte zugleich der Bau durch eine Maut refinanziert werden,[62] wobei die Maut-Gebühren über ein Rabattsystem gestaffelt waren. Für einen Mittelklassewagen von 17 bis 26 PS war nach Uhlfelder eine Gebühr von umgerechnet 3,80 Mark für eine einfach Fahrt fällig. Die erste Strecke Mailand – Varese war 49 km lang und wurde am 20. September 1924 dem Verkehr übergeben. Dann folgte die Eröffnung der 36 km langen Strecke Mailand – Como am 27. Juni 1925, vergl. Abbildung 2 . Diese Strecken besaßen auf der gemeinsamen Hauptstrecke eine Fahrbahnbreite von 11m auf insgesamt 36 km Länge. Die Hauptstrecke war dreispurig angelegt, wobei die mittlere Spur für das Überholen reserviert war, vergl. Abbildung 3 . Die Nebenstrecken besaßen auf einer Länge von 52 km eine Fahrbahnbreite vom 8m mit zwei Spuren.[63] Abweichend von diesen Strecken wurden die übrigen Teilstücke der italienischen Autobahnen mit einer Breite von 10m gebaut.[64]

---

[60] *Lando Bortolotti*: Origine e Primordi della Rete Autostradale in Italia 1922 - 1933, in: Storia Urbana, Vol. 59, 1992, p. 46f
[61] *Moraglio*, op. cit.
[62] *Thewalt, Alexander*: 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, sowie: *Uhlfelder, H.*: Die oberitalienischen Autobahnen, in: Mitteilungsblatt, Heft 7, 1930, S. 9-14. Die Daten von Uhlfelder weichen von denen ab, die *Iean R. Frey*: Verkehr und Betrieb der italienischen Autostrassen, in: Verkehrstechnik, Heft 21, 1930, S. 83, gibt. Bei Frey sind Motorräder zugelassen und er gibt den Umrechnungskurs 1Lira = 0,81 RM an, während bei Uhlfelder keine Motorräder zugelassen sind. Er unterstellt den Umrechnungskurs mit 1L = 0,25 RM.
[63] 1. Sitzung des Technischen Ausschusses des Hafraba-Vereins am Dienstag, den 5. April 1927 in Frankfurt am Main, Schrift Nr. 5 - Hellerdruck Frankfurt 1927, S. 9 (cf. Anhang)
[64] *Bosco, Roberto*: Die italienischen Autobahnen, Heft 14, 1939, S. 454-456

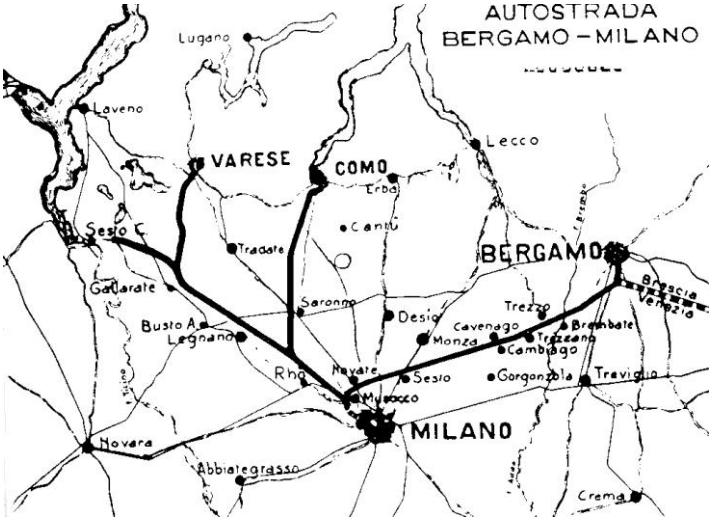


Abbildung 2: Das Autobahn-Netz in Norditalien im Jahre 1927

Die Abbildung 1 zeigt den Verlauf der Autobahnen.[65] Wegen des geringen Verkehrs war dieser zwei- bis dreispurige Ansatz ausreichend, um eine zügige Fahrt mit dem Auto zu ermöglichen. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 40km/h bestanden nur für LKW.[66] Zugleich waren diese Autobahnen die ersten Strassen in Europa, die kreuzungsfrei angelegt waren. Damit spielten Brückenbauwerke bei der Anlage dieser Strassen eine große Rolle, die sich aber später als unflexible Engpässe bei der Erweiterung auf vier Spuren erwiesen und auch wegen ihrer Zweckbauästhetik kritisiert wurden (siehe unten). Die Strecke wurde mit einer Betondecke versehen – eine Technologie, die nach amerikanischen Erfahrungen am besten für den Autoverkehr geeignet sei.[67]

Abweichend vom NS-Autobahnprojekt, das keine stark zu gewichtende militärpolitische Bedeutung besaß, tauchte nach Angaben von Autoren in den 30er Jahren im Zielkatalog für das italienische Autobahnprojekt die Erschließung der Südkette der Alpen für den motorisierten Verkehr auf, um nach den Erfahrungen im Ersten Welt-

---

[65] *Robert Otzen*: Die Autostrasse Hansestädte-Frankfurt-Basel, Ziele und Zweck des Vereins „Hafraba“, Hannover 1927, S. 14

[66] *Uhlfelder, H.*, op. cit., gibt für das Jahr 1928 einen Tagesdurchschnitt von 1497 Fahrzeugen an.

[67] *Puricelli* sammelte seine ersten Erfahrungen im Betonstrassenbau 1921 in den USA, siehe *Lando Bortolotti:* Italia, Europa e oltro: Proposte e Utopie Autostradali al Tramonto degli Imperialismi e del Colonialismo, in: Storia Urbana, Band 72, 1995, S. 133-161, hier S. 134. Zur Diskussion über Betonstrassen in Deutschland und in den USA siehe auch in der Zeitschrift Verkehrstechnik 1926 bis 1930. Zum Betonstrassenbau ferner: *Bruce E. Seely*: Der amerikanische Blick auf die deutschen Autobahnen. Deutsche und amerikanische Autobahnbauer 1930-1965, In: Werkstatt Geschichte, Heft 21, Hamburg 1998, S. 13-15. In Californien wurden bereits 1910 die ersten Betonstrassen gebaut, um eine Auswahlmöglichkeit im Transport bei lokalen Eisenbahnmonopolen zu schaffen, siehe *Gregory Thompson*: The Passenger Train in the Motor Age: California Rail and Bus Industries 1910-1941, Ohio State Univ. Press 1993.

krieg bei transalpinen Kriegen die Verteidigung zu verbessern, wodurch die Unterstützung erklärt werden kann, die der italienische Staat im Unterschied zur Lage in Deutschland diesem Projekt angedeihen ließ.[68] Allerdings wird diese militärpolitische Interpretation weder von Bortolottis Forschungen noch von denen Moraglios gestützt.[69] Dennoch trugen die schlechten Erfahrungen, die im Krieg in Italien mit dem LKW-Verkehr auf Strassen ohne befestigte Oberfläche gemacht wurden, dazu bei, nach neuen Konzepten für befestigte Strassen mit einer Beton- oder Asphaltoberfläche zu suchen, die zu einem Impuls für den Autobahnbau wurden. Die 14 Tonnen LKW, welche die Front mit Material versorgten, zerstörten in kurzer Zeit die unbefestigten Strassen.

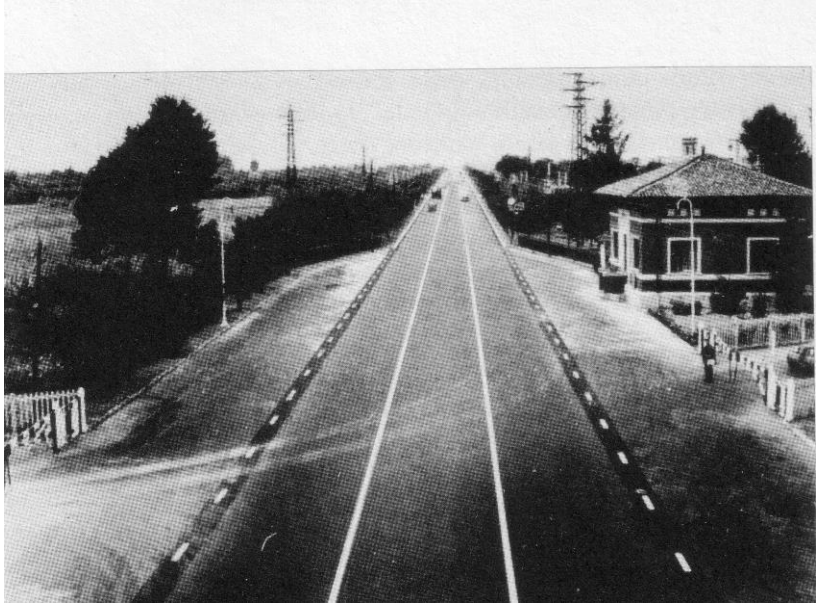


Abbildung 3: Autobahn Mailand – Gallarate mit drei Spuren[70]

Pünktlich zu den Jahrestagen von Mussolinis Marsch auf Rom, den 28. Oktober, wurden die jeweiligen Teilstücke mit einem Propagandaspektakel eröffnet. Diese Verknüpfung von Autobahneröffnung mit der Politik könnte durchaus für das NS-Regime ein Vorbild gewesen sein. Die Propaganda-Spektakel könnten Mussolini auch insofern entgegen gekommen sein, als er sie dafür instrumentalisieren konnte, die bisherigen Fehler in der Straßenbaupolitik in Italien zu überdecken. Bis in die 30er Jahre hinein war das Landstraßennetz in einem außerordentlich schlechten Zustand. Bortolotti zeigte auf, dass Ende 1932, also nach 10 Jahren faschistischer

---

[68] *Seely*, op. cit., S. 16, *Rappaport*, op. cit., S. 287
[69] *Lando Bortolotti*: Origine e Primordi della Rete Autostradale in Italia 1922 - 1933, in: Storia Urbana, Vol. 59, 1992, pp. 33-69
[70] Aus: *Lando Bortolotti und Guiseppe De Luca:* Fascismo e autostrada, Mailand 1994, S. 54

Herrschaft, von den 20.000km Staatsstrassen lediglich 3,2% eine feste oder halbfeste Decke aufwiesen und so für den dauerhaften Verkehr mit schweren LKWs überhaupt geeignet waren.[71] Der Autobahnbau besaß daher eine symbolische Politik der Modernisierung, die für weite Landesteile gar keine konkreten Auswirkungen zeigte. Das Amt für öffentliche Arbeiten war offenbar so schwach, dass es sich nicht mit einer Zentralplanung für ein Autobahnnetz durchsetzen konnte. Statt dessen nahm das selbstbewusste Bürgertum den Bau von wichtigen Strecken selber in die Hand. Daher entstanden in Italien nur unverbundene Teilstücke, aber kein zusammenhängendes Netzwerk.

7 Die Diskussionen im Ausland

Die Durchführung der internationalen Autobahnkongresse des Bureau International d' Autoroutes (BIAR), das im Sommer 1931 in Genf gegründet wurde, hat Heckmann-Strohkark aufgearbeitet.[72] In Räumen des internationalen Arbeitsamtes in Genf fand am 2. September 1931 der erste internationale Autobahnkongress statt, an dem Straßenbauingenieure, Regierungsvertreter von europäischen Staaten, sowie Vertreter von Organisationen aus dem Bereich Wirtschaft, Verkehr und Tourismus. Dieser erste Kongress hatte ein Netzwerk von Autobahnen in Europa erarbeitet (vergl. Abbildung 4). Weniger als ein Jahr später, vom 18. bis zum 20. April 1932 fand der zweite internationale Autobahnkongress in Mailand statt, der das Ziel hatte, eine Finanzierungsmöglichkeit zu suchen für den auf dem ersten internationalen Autobahnkongress aufgestellten Plan eines europäischen Autobahnnetzes. Italien als Gastgeberland gab Gelegenheit für Exkursionen zu den Autobahnen Mailand-Bergamo und Mailand-Turin. Als Tagungsort für den dritten internationalen Autobahnkongress im Jahre 1933 wurde Frankfurt mit dem Sitz der Hafraba bestimmt. Nach den Untersuchungen von Heckmann-Strohkark konnte nicht festgestellt werden, warum dieser Kongress nicht stattgefunden hatte.

---

[71] Op. cit. S. 45

[72] Heckmann-Strohkark, Ingrid: Der Traum von einer europäischen Gemeinschaft. Die internationalen Autobahnkongresse 1931 und 1932, in: Martin Heller und Andreas Volk (Hrsg.): Die Schweizer Autobahn, Zürich, 1999, S. 32-45

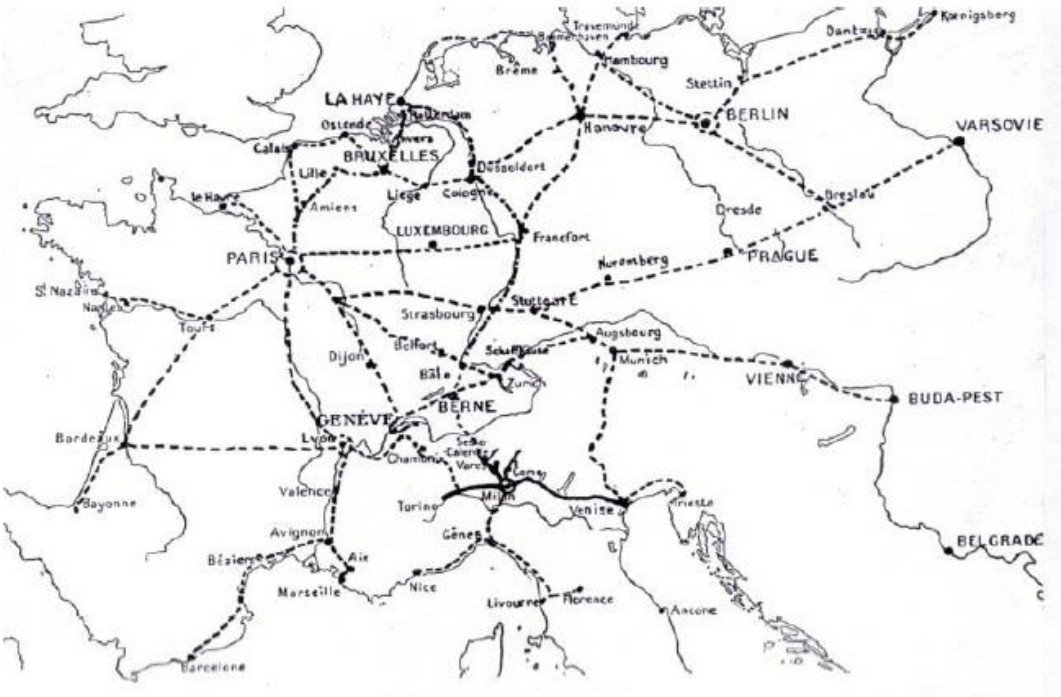


Abbildung 4: Europäisches Autobahnnetz des Bureau International d' Autoroutes[73]

Die hochfliegenden Pläne eines europäischen Autobahnnetzes der beiden internationalen Autobahnkongresse konnten nicht implementiert werden, da die europäischen Staaten keine Institutionen für ein derartiges Projekt zur Verfügung stellten. Auch wurden ganze Netze von Autobahnen in Europa in die Diskussion geworfen, so zum Beispiel auch von Puricelli (vergl. Abbildung 10).

Auch in Österreich und der Schweiz wurden Strassenbauprojekte diskutiert. In Österreich wurde im Jahre 1930 mit dem Bau der Großglockner Hochalpenstraße von Salzburg nach Kärnten begonnen,[74] ein Projekt, das bereits in den 20er Jahren von verschiedenen Akteuren in Österreich diskutiert worden war. Überraschenderweise weist es viele Parallelen zu dem drei Jahre später begonnenen deutschen Autobahnprojekt auf, wenn man die Funktion der öffentlich diskutierten Arbeitsbeschaffung wie auch die Überhöhung als nationalen Mythos zur Instrumentalisierung in der Innenpolitik berücksichtigt. Diese politische Indienstnahme eines Großprojektes könnte für

[73] Ebenda, S. 40
[74] *Rigele, G.*: Die Großglockner Hochalpenstraße. Zur Geschichte eines österreichischen Monuments, Wien 1998, sowie *Bernd Kreuzer*: Cars, Tourists and Road Networks in Austria before Mass Motorization, Paper presented at Third International Conference on the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M), York (UK), 6 till 9 October 2005

die NS-Straßenbaupolitik im Jahre 1933 durchaus ein Vorbild gewesen sein.[75] Als weiterer Impuls läßt sich ein Großprojekt der Sowjet-Union im Jahre 1930 im Verkehrssektor ausmachen, das die internationale Öffentlichkeit erregte. Das Projekt verband Modernisierung mit massenhaften Einsatz von Arbeitskräften und wurde von der Propaganda Stalins zu einem Mythos aufgebauscht: Von Leningrad wurde der Belomor-Kanal zum Weißen Meer gegraben, wobei die Arbeitskräfte als Zwangsarbeiter in einem Lagersystem mit hoher Todesrate organisiert und Strafgefangene eingesetzt wurden, was der internationalen Anerkennung des Projekts offenbar keinen Abbruch tat.[76]

In der Schweiz wurden von dem im Jahre 1929 gegründeten „Schweizerischen Autostrassen-Verein“ ebenfalls Projekte diskutiert, leistungsfähige Straßenverbindungen zu schaffen, wie etwa die Straße Bern – Thun.[77] In Frankreich wurde eine Nordautobahn von Paris in das Industriegebiet um Lille diskutiert.[78] Auf den internationalen Autobahnkongressen wurden die Fernstraßenverbindungen Paris – Wien – Istanbul diskutiert. [79] Auch wurden ganze Netze von Autobahnen in Europa in die Diskussion geworfen, so zum Beispiel auch von Puricelli (vergl. Abbildung 10). Verschiedene Vorschläge wurden lanciert, um Autobahnen zwischen Deutschland und Italien zu bauen. Von dem italienischen Autobahnpromotor Puricelli wurde in den 20er Jahren eine Autobahn Berlin – München – Rom vorgeschlagen.[80] Diese Strecke beschäftigte auch weiterhin die Öffentlichkeit und die Akteure. Der Völkische Beobachter publizierte am 4. September 1937 eine Kartenskizze zum Alpendurchgang dieser Autobahn. Zuvor berichtete er über ein Treffen von Hitler, Puricelli und Todt zu diesem Projekt.[81].

---

[75] Todts Zeitschrift Die Strasse berichtete erstmals im Mai 1935 über die Großglockner Hochalpenstraße, siehe *Örley, Leopold*: Die Großglockner-Hochalpenstraße, Heft 10, 1935, S. 372-374
[76] *Schlögel, Karl:* Sankt Petersburg – Stadt am Meer, Stadt am Belomor-Kanal, in: derselbe: Marjampole, München 2005, S. 141-154
[77] *Marcel Nyfeller*: Das Projekt einer Autostrasse Bern - Thun, in: Mitteilungsblatt, Heft 12, 1930, S. 6
[78] Mitteilungsblatt 6/1929, S. 5
[79] Die Autobahn, Heft 5, 1932, S. 1
[80] *Bortolotti, L.*: Fra Politica, Propaganda e Affari: L’Autostrada Roma-Berlino 1927-1942 (Zwischen Politik, Propaganda und Geschäft: Die Autobahn Rom-Berlin), in: Storia Urbana, Band 81, 1997, S. 47-79.
[81] Völkischer Beobachter vom 3.12.1936, Bayerisches Staatsarchiv, München, Autobahndirektion Südbayern, Akte 0368, ebenda, Akte 0405

8 Die Autobahn Köln – Bonn

Ein wichtiger Meilenstein in der Umsetzung der Autobahnidee war der Baubeginn der kreuzungsfreien Autobahn Bonn – Köln mit einer Länge von 20 km Ende des Jahres Jahre 1929. Nachdem der Provinziallandtag bereits im Jahre 1926 einen entsprechenden Beschluß gefasst hatte, wurde dieses Projekt vom Kölner Oberbürgermeister Konrad Adenauer gemeinsam mit dem Landeshauptmann der preußischen Rheinprovinz, Johannes Horion, und dem Bonner Oberbürgermeister Wilhelm Lürken vorangetrieben. Es verband arbeitsmarktpolitische Zielsetzungen mit verkehrspolitischen. Der Bau der Autobahn sollte als eine Notstandsmaßnahme Arbeitslosen Beschäftigung bieten und zugleich die bestehende Landstrasse Bonn – Köln – Düsseldorf entlasten. Sie galt mit Spitzenbelastungen von 1800 Kraftfahrzeugen pro Stunde als die meist befahrene Strasse Deutschlands. Für das Bauprojekt der Autobahn Bonn – Köln wurden 11 Mio. RM, z.T. aus Mitteln der werteschaffenden Erwerbslosenfürsorge, eingeplant. Anstelle von Maschineneinsatz wurden die erforderlichen Erdbewegungen in Handarbeit ausgeführt, um möglichst vielen Arbeitslosen eine Beschäftigung zu bieten. 5500 Arbeitslose bewältigten ca. 300.000 Tagewerke.

Als am 6. August 1932 wurde die Kraftwagenstrasse Bonn – Köln vom Kölner Oberbürgermeister Konrad Adenauer mit einem Festakt im Kölner Rathaus eröffnet wurde, wies er in seiner Rede auf das zukunftsweisende Konzept der Strasse hin: “So werden die Strassen der Zukunft aussehen.“[82] Die Hafraba berichtete in ihrer Zeitschrift ausführlich über die Eröffnung.[83] Ebenfalls die ADAC-Motorwelt warb mit dem Titelblatt ihrer Ausgabe vom 25. Juli 1932 unter den Automobilisten für diese Strasse, wie in folgender Abbildung 5 zum Ausdruck kommt. Interessant daran ist die Verknüpfung von Tradition (Kölner Dom) und Moderne. Offenbar waren die Werbeplaner

---

[82] *Grossjohann:* Die Kraftwagenstrasse Bonn-Köln-Düsseldorf, in: Strassenbau und Strassenunterhaltung, Beilage der Zeitschrift Verkehrstechnik, 1929, S. 415-417, ferner: *Gabriel*, op. cit., S. 40-42. Adenauer war 1931 Mitglied des Verwaltungsrates der Hafraba geworden, Mitteilungsblatt, Heft 7, 1931, S. 6. Kölner Stadtanzeiger vom 1.8.2007, *Jürgen Hahn*: 50 Jahre Autobahnen in Deutschland, in: Strasse und Autobahn, Heft 1, 1983, S. 1-4

[83] *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, ADAC Motorwelt Nr. 33, 1932, S. 13, *Hans Bretz:* Das Rheinland baut Autostraßen, in: ADAC Motorwelt Nr. 33, 1932, S. 27f,.

damals der Ansicht, dass die Anerkennung der neuen Strasse durch den Bezug zur Tradition verbessert werden könnte oder sogar möglich ist.

Abbildung 5: Titelblatt der ADAC-Motorwelt vom 25. Juli 1932

Die Eröffnung der Autobahn feierte der ADAC mit einer Sternfahrt aus ganz Deutschland nach Köln am 7. August 1932.

Die Autobahn Bonn-Köln war als „Nur-Autostrasse“ eingerichtet; auf ihr waren keine Motorräder zugelassen. Sie besaß mit einer Ausfahrt bei Brühl nur einen beschränkten Zugang. Die Abbildung 6 zeigt den Verlauf der Autobahn zwischen Bonn und Köln.[84] Zur Eröffnung dieser Autobahn wurde eigens eine besondere Polizeiverordnung am 2.8.1932 erlassen, welche das sonst of Landstrassen übliche Verkehrsverhalten drastisch auf das Fahren von Automobilen beschränkte. So waren das Halten oder Parken von Fahrzeugen verboten. Verkehrsteilnehmern mit Pferde- oder Kuhgespannen und mit Fahrrädern war die Benutzung der Strasse untersagt ebenso wie das Treiben und Führen von Tieren.[85]

---

[84] ADAC-Motorwelt, 14.2.1930, S. 27.
[85] Kölner Stadtanzeiger vom 1.8.2007

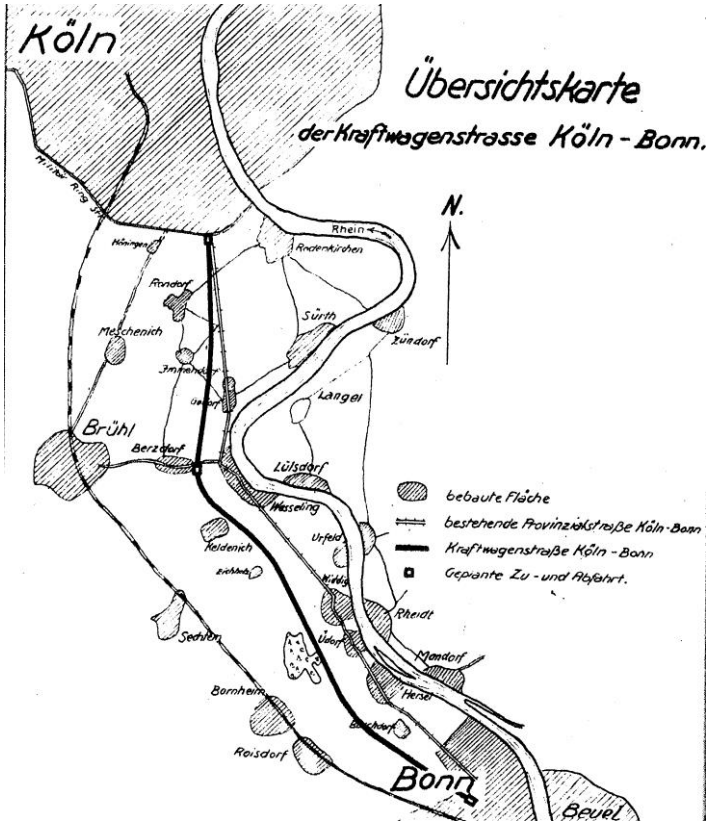


Abbildung 6: Autobahn Bonn-Köln

Ursprünglich war geplant, auf dieser Autobahn eine Benutzungsgebühr zur Refinanzierung einzurichten. Ein entsprechender Antrag Preussens an die Reichsregierung im Jahre 1927 wurde jedoch durch Kabinettsbeschluß vom 17. Juni 1927 abgelehnt.[86]

Die Autobahn Bonn-Köln wurde als eine vierspurige Autobahn mit einer Fahrbahnbreite von 12 Metern geplant und gebaut. Jeweils zwei Fahrbahnen wurden für jede Richtung vorgesehen, die in der Straßenmitte durch einen Markierungsstreifen voneinander getrennt waren. Dazu kam ein Bankett von je 2m. Die folgenden Abbildungen zeigt das Layout und den Verkehr auf dieser Strasse.

[86] Brief des Reichsfinanzministers an den Reichsverkehrsminister vom 30.9.1932, in BA R2/23460

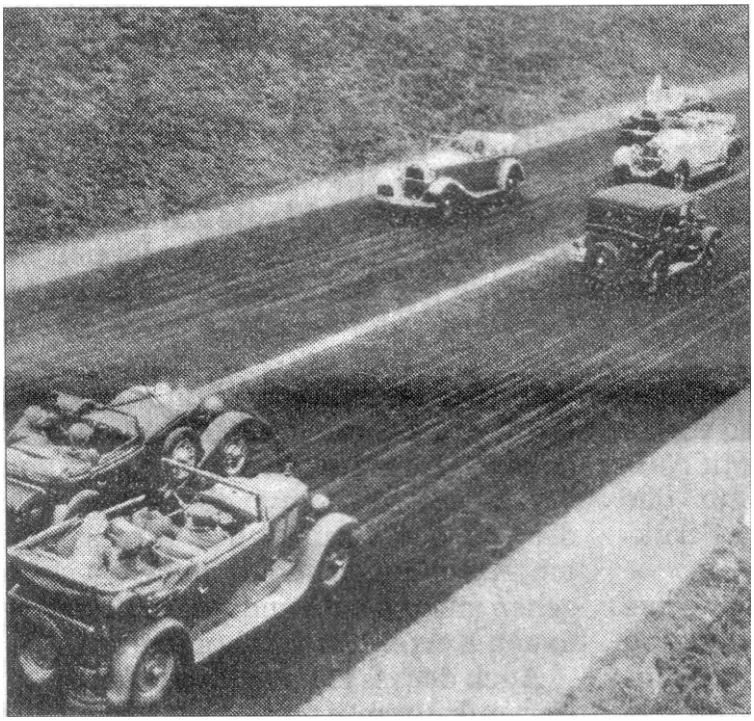


Abbildung 7: Szene auf der Kraftwagenstrasse Bonn – Köln [87]

Abbildung 8: Szene auf der Kraftwagenstrasse Bonn – Köln [88]

Der Bau einer vierspurigen Autobahn war ein innovatives Konzept der damaligen Verkehrspolitik. Begründet wurde der Bedarf einer vierspurigen Straße damit, dass die jeweils zweite Spur als Überholspur notwenig sei, um dem langsamen Verkehr mit schweren Lastwagen, die lediglich mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h führen,

[87] Foto nach Süddeutscher Zeitung vom 28.7.2007
[88] Foto nach Kölner Stadtanzeiger vom 1.8.2007

ausweichen zu können.[89] Dieses Argument ist in dem Kontext der hohen erwarteten Verkehrsfrequenz auf der geplanten Straße zu sehen. Ganz im Unterschied zur Situation der Autobahn Bonn-Köln war die Lage auf den norditalienischen Autobahnen. Diese wurden lediglich zwei- bis dreispurig ausgelegt, wobei die mittlere Spur als Überholspur für jede der beiden Richtungsfahrbahnen genutzt werden konnte. Dieses führte zu keinen Problemen im Verkehrsfluss, da der Betrieb auf diesen Autobahnen lediglich gering war. Im Jahresdurchschnitt von 1928 waren lediglich 1497 Kraftfahrzeuge pro Tag auf diesen Strecken unterwegs, eine Anzahl, die nahe an das Tagesmaximum 2073 Kfz heran reichte.[90] Wiederum anders stellte sich die Situation in den Vereinigten Staaten auf den Landstraßen dar, welche Städte mit den für die USA typischen großen Entfernungen verbanden. Ein besonderer Bedarf an Überholungsmöglichkeiten bestand insofern nicht, als nur wenige Lastkraftwagen im Langstreckenverkehr unterwegs waren und der Verkehrsfluss insgesamt eine gleichmäßige Geschwindigkeit innerhalb der Höchstgeschwindigkeitsgrenzen annahm.[91] Infolge dessen waren diese Straßen lediglich als zweispurig ausgelegt.[92] Allerdings gab es bereits in den 20er Jahren mehrspurige Ausfallstrassen aus den großen Städten für den Lokalverkehr.[93] Im Unterschied zum Autobahnbau in der NS-Zeit und in Italien war das amerikanische Ausbaukonzept nicht visionär sondern pragmatisch ausgerichtet. 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.[94]

---

[89] *Grossjohann* 1929, op. cit., S. 416
[90] *Uhlfelder, H.*: op. cit., S. 11
[91] *Feilchenfeld* gibt an, dass im Staat Pennsylvania im Jahre 1924 nur 8,8% der Fahrzeugmeilen von LKW bestritten wurden. Die mittlere Reichweite einer LKW-Fahrt in Ohio im Jahre 1925 wird für Ladungen mit industriellen Erzeugnissen mit 36 Meilen angegeben, siehe *W. Feilchenfeld*: Kraftverkehrswirtschaft und Kraftfahrzeugsteuren und Landesstrassenfragen in den USA, Berlin 1929, S. 179 und S. 276. Ähnliche Daten auch bei *F. Knipping, K. Gölz, H. Mittmeyer*: Der Strassenbau in den USA, Berlin 1934, S. 52
[92] *Grossjohann*, a.a.O.
[93] Bericht von *Vilbig* über den VI. Internationalen Straßenkongreß in Washington D.C. mit Verweis über die Ausfallstrassen in Chicago und Detroit, in: ADAC Motorwelt, Heft 1, 1931, S. 20-23
[94] *Seely,* op. cit., S. 22 und *Bruce E. Seely*: Building the American Highway System – Engineers as Policy Makers, Philadelphia 1978

9 Die Gründung der Hafraba in Frankfurt a. M.

Unter den Initiativen zum Ausbau des Strassennetzes war der „Verein zur Vorbereitung der Autostrasse Hansestädte-Frankfurt-Basel“ (Hafraba) der Gegenpol zur STUFA.[95] Dieser wurde im Rathaus der Stadt Frankfurt am 6. November 1926 gegründet und ist daher auch für die hessische Regionalgeschichte von besonderem Interesse.[96] Die Abkürzung Hafraba bedeutet: Hamburg–Frankfurt–Basel (später: Hansestädte–Frankfurt–Basel) und bezeichnet das Ziel der Vereinigung: Ein Autobahnprojekt von den Häfen der Nordsee, d.h. von Hamburg, über Frankfurt, als ein bedeutender Standort des Handels in Westdeutschland, nach Süddeutschland an der Grenze der Schweiz, d.h. Basel. Die Hafraba-Linie von Hamburg nach Basel knüpfte an die – von dem als Eisenbahnpionier weithin bekannten Friedrich List im Jahre 1833 publizierte – Eisenbahnkarte an, die ebenfalls diese Strecke enthielt und machte sich so den Ruf von List zu Nutze.[97]

Der Hafraba-Gründung war eine Versammlung am 11.9.1926 in Frankfurt vorausgegangen, zu der das Wirtschaftsamt Frankfurt ca. 70 Einladungen an interessierte Städte, Provinzen, Verbände und Unternehmen versandt hatte und auf der das Projekt zum ersten Mal in einer größeren Versammlung diskutiert worden war.[98] Frankfurt begriff sich als eine „Stadt der Strasse“, wie Stadtrat Schlotter zur Begrüßung sagte, als ein großer Verkehrsknotenpunkt von deutschen und europäischen Strassen. Zur Finanzierung des Projekts wurde auf Anleihen aus den USA verwiesen. Auch hob Schlotter das später von der Hafraba immer wieder betonte Argument hervor, dass der Bau von leistungsfähigen Automobilstrassen ausländische Touristen anlocken würde.[99] In den Häfen Hamburg und Bremen kämen amerikanische Touris-

---

[95] Mit Frankfurt ist im folgenden Frankfurt am Main gemeint.
[96] Tagungsbericht der 1. Verwaltungsrat-Sitzung am Donnerstag, 10. Febr. 1927, Frankfurt 1927 (cf. Anhang)
[97] Ueber ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems, und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden, Leipzig 1833.
[98] Bericht über die Besprechung des Projekts Automobilstrasse Hamburg-Mailand, Druckschrift des Wirtschaftsamts Frankfurt, 1926, Stadtarchiv Kassel, Akte Städtisches Verkehrsamt, 10/3
[99] *Wilhelm Cuno*: Die Hafraba und der Fremdenverkehr von Übersee, in: Mitteilungsblatt, Heft 4, 1929, S. 2f, ferner: *Thalenhorst:* Städte an den Hafraba-Strassen: Bremen, in: Mitteilungsblatt, Heft 4, 1930, S.1-3. Die Hafraba verbreitete einen Flyer, der den Artikel von Marcel Violett: Was die Franzosen wollen, aus L’Echo des Sports (undatiert, wahrscheinlich 1927), auf Deutsch enthielt und das Projekt Cherbourg – Nizza als französische Antwort auf die Hafraba-Strecke skizzierte, Stadtarchiv Kassel,

ten zusammen mit ihren Autos per Schiff an, denen eine leistungsfähige Strasse zum Mittelmeer geboten werden müßte. Man beschwor Pläne von französischen Strassenprojekten von Cherbourg nach Nizza, die den Weg zu dem begehrten Zielort Nizza um 400 km gegenüber dem Weg über Hamburg verkürzen würden, den Fremdenverkehr in Deutschland gefährdeten und so eine wichtige Devisenquelle zum Versiegen brächte. Wegen der prekären Devisenbilanz Deutschlands in den 20er Jahren wurde der Gewinnung ausländischer Touristen eine hohe wirtschaftspolitische Bedeutung beigemessen.

Wenn man diese Argumente an den Daten zum Fremdenverkehr mißt, so fällt die Zahl von US-Touristen auf, die von 76 Tsd. im Jahre 1926 auf 159 Tsd. im Jahre 1932 anstieg, aber als Anteil an den Auslandstouristen, die Deutschland besuchten, nur eine nahezu konstante Zahl zwischen 13% und 15% aufwies. Die Zahl der in den Häfen entladenen PKW von US-Touristen kann nicht hoch gewesen sein, da für das Jahr 1926/1927 nur 474 PKW aus den USA im Reich gemeldet worden waren.[100] Das Argument, eine modernes Autobahnnetz zöge ausländische Touristen an und führe so zu Deviseneinnahmen, brachte wiederum Fritz Todt im Jahre 1936 in einem Aufsatz über die wirtschaftliche Rechtfertigung des Autobahnprojekts vor.[101] Und schließlich wurde das Argument, Touristen aus Nordeuropa benötigten eine Autobahn zur italienischen Mittelmeerküste, noch einmal in den 50er Jahren vorgetragen, um die Planungen für eine Strecke Turin – Savona voranzutreiben, wie Bonino und Moraglio aufweisen.[102]

Von Beginn an hatte die Hafraba das Ziel, diese Autobahn bis zum italienischen Hafen Genua fortzusetzen. Die Abbildung 9 zeigt den projektierten Verlauf der Autobahn mit dem Abzweig nach Bremen.[103] In der Schweiz wurde zur Fortführung der

---

Akte Verkehrsamt 10/3. Der Wettbewerb um amerikanische Touristen zwischen Deutschland und Frankreich wurde im Hafraba-Mitteilungblatt immer wieder thematisiert, siehe z.B. *Frey*: Strassenwesen und Strassenverkehrswesen im „Rhein-Main-Gebiet“, Mitteilungsblatt, Heft 11, 1929, S. 6

[100] Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, Jg. 1927, S. 48, Jg. 1933, S. 51, Jg. 1928, S. 159

[101] *Fritz Todt:* Reichsautobahnen in der Wirtschaft, Frankfurter Volksblatt, 27.2.1936, Archiv Hessischer Rundfunk, Zeitungsausschnitte Autobahnen

[102] *Michele Bonino* und *Massimo Moraglio*: Inventing Movement – History and Images of the A6 Motorway, Turin 2006, S. 79f

[103] *Robert Otzen*: Die Autostrasse Hansestädte-Frankfurt-Basel, Ziele und Zweck des Vereins „Hafraba“, Hannover 1927, S. 7 (cf. Anhang)

Strecke von Basel bis zur italienischen Grenze ein „Verein zur Förderung des Baus einer Autostrasse Basel – italienische Grenze“ gegründet.[104]

Abbildung 9: Die Nord-Südstrecke der Autobahn der Hafraba durch Deutschland mit dem Abzweig nach Bremen

Wenn man die politischen und sozialen Kräfte analysiert, die in der Hafraba gebündelt wurden, kommt man zu der Schlußfolgerung, dass Einflüsse von der Bau- und Transportwirtschaft vorlagen. Diese wurden ergänzt durch die Verkehrsverwaltungen der Staaten und Städte. So kann man die Hafraba-Vereinigung als eine Mischung von privaten Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen deuten („Public-Private-Partnership“). Sie hob stets hervor, eine Privatinitiative zu sein und im Unterschied zum LEHA-Verein, den sie als „bürokratisch“ abqualifizierte, kein Teil der Staatsverwaltung.[105] Der hohe Anteil an kommunalen Trägern der Hafraba weckte jedoch die Besorgnis, dass viel öffentliches Geld in die Autobahnprojekte fließen würde. Daraus

[104] Hafraba-Mitteilungsblatt, Heft 7, 1929, S. 11, Bericht von der Ausstellung der Hafraba in Basel, in: Baseler Nachrichten vom 31.8.1927, Stadtarchiv Kassel, Akte Städtisches Verkehrsamt, 10/3
[105] Tagungsbericht der 1. Verwaltungsrat-Sitzung, a.a.O., S. 10

leitete der Oberhessische Automobilclub in Gießen in einem Schreiben vom 5. Juni 1928 an die IHK Gießen die Forderung ab, dass es verboten werden sollte, öffentliche Gelder für Autobahnprojekte einzusetzen. Argumentiert wurde, dass sich ohne öffentliche Hilfe auch nicht genügend privates Kapital aufbringen lassen würde und damit die volkswirtschaftlichen Mittel für nützlichere Zwecke als für Autobahnen dienstbar gemacht werden könnten.[106]

Eine Untersuchung der Zusammensetzung der 32 Mitglieder des Aufsichtsrates und der 6 Mitglieder des Vorstandes der Hafraba des Jahres 1927 führt zu dem folgenden Ergebnis:[107] Eine Gruppe der Mitglieder bestand aus:

- Führenden Beamten, sogar Bürgermeister der Stadtverwaltungen derjenigen Städte, die entlang der Route von Hamburg nach Basel liegen: Bremen, Hamburg, Hannover, Göttingen, Kassel, Gießen, Marburg, Mainz, Frankfurt, Wiesbaden, Darmstadt, Mannheim, Karlsruhe und Freiburg. Der Oberbürgermeister von Frankfurt, Dr. Landmann, spielte als Aufsichtsratssprecher eine wichtige Rolle in der Hafraba. Er stellte auch vielfach die Tagungsräume im Rathaus zur Verfügung.
- Führenden Beamte der Verkehrsministerien der Bundesstaaten entlang der Route Hamburg-Basel, wie z.B. Arthur Zierau, der den Bundesstaat Baden repräsentierte, Landesoberbaurat Kurt Becker vom Bezirksverband des Regierungsbezirks Kassel der preußischen Provinz Hessen-Nassau in Kassel und Dr. Krebs von der Verwaltung des Bundesstaats Hessen-Volksstaat in Darmstadt. Krebs war Vorsitzender der Hafraba ab 1931.
- Robert Otzen als Professor für Eisenbahntechnik von der Technischen Universität Hannover. Otzen war Vorstandsmitglied der Studiengesellschaft für Automobilstrassenbau und Vorsitzender der Hafraba bis 1931.

Die zweite Gruppe bestand aus 10 Direktoren der Bauwirtschaft und den Transportunternehmen aus der Privatwirtschaft, wie z.B. Vogel und Dykerhoff von den Portland Zementwerken in Amöneburg und Heidelberg, Milke von der Straßenbau AG in Köln und Meisenheimer von Wyass&Freytag in Frankfurt. Fünf weitere Vertreter kamen von den Industrie- und Handelskammern. Willy Hof arbeitete als Geschäftsführer für

---

[106] Wirtschaftsarchiv Darmstadt, 9/1749

[107] Eine Liste der Mitglieder von Vorstand und Verwaltungsrat ist in Tagungsbericht der 1. Verwaltungsrat-Sitzung, a.a.O. enthalten.

die Hafraba-Vereinigung.[108] Zu Ende 1929 besaß die Hafraba 125 Mitglieder, davon 12 Länder des Reiches, 13 Provinzen, 33 Städte, 50 Unternehmen und 6 Industrie- und Handelskammern.[109]

Die Staffelung der Mitgliedsbeiträge wurde von Piwecki untersucht: „Die Jahresbeiträge wurden für

a) die Länder und Provinzialverwaltungen auf ein Fünftel Pfennig pro Kopf der Bevölkerung,
b) für Städte einen Pfennig pro Kopf der Bevölkerung,
c) für Industrie- und Handelskammern, Handwerks- und Landwirtschaftskammern, Verkehrsvereine und die Verbände sowie andere wirtschaftliche Organisationen auf 300,- Reichsmark,
d) für alle übrigen Mitglieder auf 2000,- Reichsmark festgesetzt."

Für die Stadt Hannover beliefen sich die Beiträge auf die doch beachtliche Summe von 4.300 Reichsmark jährlich.[110] Für einen Sitz im Verwaltungsrat waren zusätzlich 500 RM im Jahr erforderlich. Angesichts der hohen Mitgliedsbeiträge ist die Vielzahl der Mitglieder doch bemerkenswert und zeigt die Ernsthaftigkeit des Engagements der Akteure an.

Eines der wichtigsten Mitglieder des Vorstands der Hafraba war der italienische Autobahnpromotor Piero Puricelli. Von Bedeutung war, dass er fließend deutsch sprach und deswegen als ein wichtiges Bindeglied für Ideen und Erfahrungen zwischen Italien und Deutschland fungieren konnte. Dieser Austausch wurde besonders von Bortolotti erforscht.[111] Oft machte Puricelli Vorschläge für die Autobahnstrecke Rom-Berlin und für ein europäisches Autobahnnetzwerk, so am 7. Internationalen Kongreß für Straßenkonstruktion in München, 1934. Die Abbildung 10 zeigt seine Ideen. [112]

---

[108] Hof war seit 1914 Generaldirektor der Deutschen Handelsgesellschaft in Frankfurt und Rennfahrer, siehe die biographische Notiz zu Hofs 70. Geburtstag am 15.11.1950, in: Brücke und Strasse, Heft 11, 1950, S. 226

[109] *Robert Otzen*: Drei Jahre Hafraba, in: Mitteilungsblatt, Heft 11, 1929, S. 3

[110] *Frank Piwecki*: Frühe Konzepte des individuellen Massenverkehrs in Deutschland, dargestellt am Beispiel des Vereins "HAFRABA", Magisterarbeit im Hauptfach Geschichte, Universität Hannover 1996, S. 75. Siehe auch Satzung der Hafraba, §3, in: *Robert Otzen*: Die Autostrasse Hansestädte-Frankfurt-Basel, Ziele und Zweck des Vereins „Hafraba", Hannover 1927, Anhang

[111] *Bortolotti, L.*: Fra Politica, Propaganda e Affari: L'Autostrada Roma-Berlino 1927-1942 (Between Politics, Propaganda and Business: The Autobahn Rom-Berlin), in: Storia Urbana, Vol. 81, 1997, S. 47-79.

[112] *Puricelli, P.:* Entwurf für ein europäisches Autostrassennetz, in: Die Strasse, Heft 2, 1934, S. 42s. Puricelli präsentierte sein Konzept am 7. internationalen Kongress für Strassenbau in München vom 3. bis 8. September 1934.

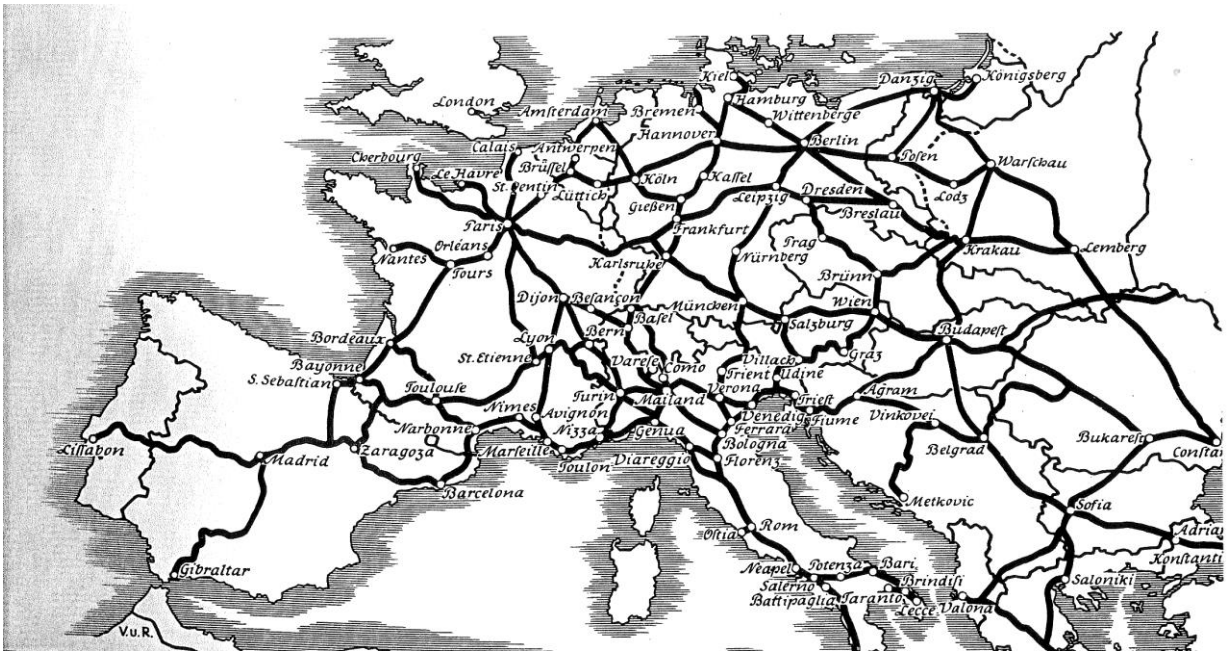


Abbildung 10 Entwurf eines europäischen Autobahnnetzes von Puricelli[113]

Der Sprecher des Vorstands der Hafraba, Robert Otzen, unterstrich oft den starken Einfluss von Puricelli, der zur Gründung der Hafraba-Vereinigung führte.[114] So berichtete Otzen im Jahre 1926 über eine Exkursion, die er als Gast von Puricelli mit einem Automobil auf der italienischen Autobahn unternahm. Diese gab ihm zum ersten Mal den Eindruck einer Autofahrt auf einer Straße ohne Hindernisse.[115] Beim ersten Treffen des Hafraba-Aufsichtsrats in Frankfurt im Jahre 1927 hielt Puricelli einen Vortrag in deutscher Sprache.[116] Aber nicht allein die Idee, mit der Autobahn ein modernes Straßennetz zu schaffen, sondern auch das Konzept, Privatunternehmen mit öffentlichen Einrichtungen zu verknüpfen, wurde von Italien nach Deutschland übertragen.

---

[113] *Puricelli, op. cit.*
[114] *Robert Otzen*: Die Autostrasse Hansestädte-Frankfurt-Basel, Ziele und Zweck des Vereins „Hafraba“, Hannover 1927, S. 15 (cf. Anhang).
[115] Tagungsbericht der 1. Verwaltungsrat-Sitzung, a.a.O., S. 13
[116] A.a.O.

HAFRABA

Mitteilungsblatt des Hafraba e.V.

VEREIN ZUR VORBEREITUNG DER AUTOSTRASSE HANSESTÄDTE-FRANKFURT-BASEL

Das Mitteilungsblatt wird an Mitglieder, Verwaltungsrat und Ausschüsse kostenlos versandt. Abonnementspreis: 6 RM. im Jahr Einzelnummer 50 Pfg.

HERAUSGEGEBEN VON DER GESCHÄFTSSTELLE FRANKFURT A. M.
Tel. Adr: Hafrabastraße / Leerbachstr. 112 / Tel.: Zeppelin 55367

Erscheint monatlich Bezug durch die Post
Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet

Nummer 9 — 1. September 1931 — 4. Jahrgang

Aufnahme einer Sitzung des I. Internationalen Autobahn-Kongresses im Verwaltungsrats-Sitzungssaal des „Internationalen Arbeitsamts in Genf"

I. Internationaler Autobahn-Kongreß in Genf

(Sonderbericht für das »Hafraba-Mitteilungsblatt«)

Der Kongreß tagte vom 31. August bis 2. September Gebäude des „Internationalen Arbeitsamtes" in Genf, ffnet durch eine Ansprache des Direktors des Internationalen Arbeitsamtes, Herrn Albert Thomas, der Gründung eines Autobahnkongresses im Interesse r Behebung der internationalen Krise sehr begrüßte, nn dieser sei nicht nur in verkehrstechnischer, sondern r allem auch in wirtschaftlich-sozialer Hinsicht von Beutung. Die Tatsache, daß der Kongreß im Verwalgsratssaal des Arbeitsamtes tage, sei schon Beis dafür, welch persönliches Interesse Herr Thomas bst an den aufgeworfenen Fragen habe und wie eng die Beziehungen, die zwischen dem Zweck der Tagung und den Zielen seines Arbeitsamtes beständen, seien. Er ermutigte die Teilnehmer an dem Kongreß, vor der öffentlichen Meinung die Begründung ihrer Bestrebungen darzulegen und ihre Ideen zu entwickeln, wobei in den gegenwärtigen Zeiten auch der moralische Faktor betont werden dürfe, denn hier seien ja Mittel zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit gegeben, um so mehr, da der Gedanke der Autobahnen geeignet wäre, für das internationale Kapital eine Verlockung zu sein.

Zum Ehrenpräsidenten des Kongresses wurde Herr Dr. Ing. Puricelli, Königl. Italien. Senator, Er-

1

Abbildung 11: Layout des Hafraba-Mitteilungsblatts

10 Die Aktivitäten der Hafraba

Um ihre Ideen zu verbreiten, publizierte die Hafraba-Vereinigung eine Vielzahl von Artikeln. Bereits im Jahre 1927 kann man 11 Publikationen zählen, die im Anhang aufgeführt sind. Vom Jahre 1928 ab erschien das Hafraba-Mitteilungsblatt des Hafraba e.V. mit 12 Ausgaben pro Jahr. Die Abbildung 11 zeigt ein Deckblatt des Mit-

teilungsblatts, das im typischen funktionalen Layout der 20er Jahre aufgemacht ist. Seit 1932 wurde das Mitteilungsblatt „Die Autobahn“ genannt. In ihrem Mitteilungsblatt publizierte die HAFRABA auch Nachrichten von befreundeten Vereinigungen, wie vom LEHA-Verein oder vom Schweizerischen Autostrassen-Verein (SVA).[117] Im Jahre 1933 änderten die Herausgeber ihre politische Richtung und schwenkten zu Hitler über als den bedeutendsten Promotor der Autobahnidee. Die Ausgaben im Juli und September von 1933 zeigten Hitler auf dem Deckblatt. Die Redaktion titelte für die Juli-Ausgabe 1933: „Das Autobahnnetz – Der Weg für Deutschlands Aufstieg und Größe“. Im Jahre 1934 verdoppelte sich nahezu die Zahl der Hefte von 12 auf 22. Als am 18. August 1933 die Hafraba-Vereinigung vom NS-Regime zwangsweise aufgelöst wurde, [118] entstand als Nachfolgeorganisation die Projektgesellschaft – Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen e.V.. Nun wurde die Gezuvor Herausgeber der Zeitschrift „Die Autobahn“. Der Schriftführer des Hafraba-Mitteilungsblatts, Kaftan, blieb in dieser Funktion bis zum Ende des Jahres 1934,[119] als das Erscheinen der Zeitschrift „Die Autobahn“ eingestellt wurde. Der Chef des NS-Autobahnprojektes Todt publizierte dann sein eigenes Journal „Die Straße“ mit 24 Ausgaben pro Jahr und einer reduzierten Anzahl von Ausgaben zwischen 1940 und 1942. Dieses Journal startete bereits im August 1934, so dass für die restlichen Monate 1934 beide Zeitschriften, „Die Straße“ und „Die Autobahn“, gleichzeitig erschienen. Offiziell hieß es, beide Zeitschriften seien vereinigt worden. So erschien vom Jahr 1935 an auf dem Titelblatt der Zeitschrift „Die Straße“ die Bezeichnung „Die Autobahn“ als Untertitel.

In ihren Publikationen zeigte die Hafraba-Vereinigung die Schwächen des bestehenden Straßennetzwerkes in Deutschland auf und forderte ein separates Straßennetz, das nur für Kraftfahrzeuge reserviert ist, um die steigende Nachfrage nach Straßenkapazität zu befriedigen. Bereits im Jahre 1927 präsentierte die Hafraba-Vereinigung einen Plan für ein Autobahnnetzwerk für ganz Deutschland,[120] das viele Nachahmer

---

[117] Siehe Inhaltsverzeichnisse Die Autobahn 1932 und Hafra-Mitteilungsblatt, 1928 bis 1931
[118] Die Autobahn, Heft 9, 1933, S. 7-9
[119] Kaftan blieb danach ohne Einfluss. 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. Kaftan publizierte 1935 das populäre Buch: Von der Autobahn zum Weltautoverkehr, Berlin. Im Jahre 1949 gründete Kaftan die Zeitschrift Brücke und Strasse und wurde deren Redakteur.
[120] *Robert Otzen:* Die Autostrasse Hansestädte – Frankfurt – Basel. Zweck und Ziele des Vereins "Hafraba", Schrift Nr. 1, Hannover 1927, S. 13f (cf. Anhang)

fand. Der Vorstand der Hafraba legte sich jedoch ausdrücklich auf die Linie Hamburg-Frankfurt-Basel fest und widersprach allen Bestrebungen, das Konzept der Hafraba zu einem Autobahnnetz für ganz Deutschland zu erweitern. Als Theodor Golder seine Erweiterungen für die Hafraba-Linie in den Hafraba-Nachrichten publizierte,[121] distanzierte sich der Vorstand der Hafraba sofort mit Schreiben an die Bürgermeister der südwestdeutschen Städte von diesem Konzept und legte dar, dass es sich um die Privatmeinung von Golder handle.[122] Die Abbildung 12 zeigt die Netz-Karte von Golder.

Genau sowenig konnte sich der Vorsitzende des Vorstands der Hafraba, Robert Otzen, mit seinem Konzept durchsetzen, die Hafraba-Linie zu einem Netzwerk auszuweiten. In der Vorstandssitzung der Hafraba vom 26.3.1930 wurde sein Antrag auf die Erweiterung der Hafraba-Linie zu einem Netz von seinen Vorstandskollegen einstimmig abgelehnt.[123] Die Absicht von Otzen, auf der Verwaltungsratsitzung der Hafraba am 28.4.1930 in Baden-Baden für seine Netzidee zu werben, wurde dahingehend durchkreuzt, dass zuvor der Vorstand in Heidelberg tagte und durchsetzte, dass Otzens Vortrag nicht als Position des Vorstandes sondern als „akademisch" eingeordnet wurde. Daraufhin legte Otzen im Mai 1931 seinen Vorstandsposten nieder und publizierte seine Netzidee als einen Aufsatz in der Zeitschrift „Bautechnik", von dem er Sonderdrucke den Hafraba-Mitgliedern übersandte.[124] Das Vorstandsmitglied Arthur Zierau, Karlsruher Baurat, rechtfertigte seine Position gegen das Autobahnnetz damit, dass hierdurch die Interessen der südwestdeutschen Städte geschädigt würden. Hingegen sah Otzen eine zu schmale politische Basis für das Autobahnkonzept, wenn es lediglich auf die Nord-Süd-Linie beschränkt wäre. Er argumentierte in seinem Aufsatz in der „Bautechnik", mit einem Netz könnte man die gesamte Politik des Reiches für das Autobahnkonzept gewinnen.

Auf der ersten Sitzung des technischen Ausschusses am 5. April 1927 rief Otzen die Hafraba auf, kurzfristig den in Arbeit befindlichen Vorentwurf für die ca. 900km umfassende Nord-Süd-Strecke Hansestädte-Basel für die erste „Internationale Automo-

---

[121] *Theodor Golder*: Weiterausbau der Hafraba-Idee, in: Hafraba-Mitteilungsblatt, Heft 2, 1930, S. 1-3
[122] Stadtarchiv Karlsruhe, Akte 1/H/3500
[123] Ebenda.
[124] Zur Systematik des deutschen Landstrassenbaus, in: Bautechnik, Heft 26, 1931, Stadtarchiv Karlsruhe, Akte 1/H/3500

bilausstellung“ in Köln vom 20. bis 31. Mai 1927 fertig zu stellen.[125] Dieser wurde in zunächst 45, später 53, Bänden, die jeweils 20 km Strecke im Maßstab 1:100.000 dokumentierten, vorgestellt[126] und enthielt die Abschnitte:

1) Bauabschnitt I. Hansestädte-Hannover:
   Lübeck, Travemünde, Warnemünde, Lesum, Eichede, Ahresburg, Hamburg, Stade, Carlsdorf, Soltau, Bergen, Winsen, Hannover, Sarstadt, Gronau, Alfeld, Einbeck, Nörten, Bremen, Verden, Walsrode, Hagen
2) Bauabschnitt II, Kassel:
   Göttingen, Reinhardswald, Kassel-Nord, Kassel-Süd, Fritzlar, Jesberg, Kirchhein, Marburg, Gegenentwurf Marburg
3) Bauabschnitt III, Frankfurt - Darmstadt:
   Gießen, Bad Nauheim, Friedberg, Frankfurt, Möhrfelden, Darmstadt, Bensheim
4) Bauabschnitt IV, Karlsruhe:
   Mannheim, Heidelberg, Wiesloch-Speyer, Bruchtal, Karlsruhe, Raststatt, Baden-Baden, Bühl, Offenburg, Lehr, Emmerdingen, Freiburg, Mühlheim, Lörrach-Basel
5) Bauabschnitt West-Ost-Linie:
   Frankfurt, Mainz

Für die Ausarbeitung des Bauabschnitts II war Landesoberbaurat Kurt Becker aus Kassel verantwortlich. In diesem Linienkonzept des Erläuterungsberichts traten vierspurige Abschnitte auf, und für Abschnitte mit weniger Verkehr dreispurige, wobei die dreispurigen sich offenbar an dem italienischen Vorbild orientierten. Dazu kamen für jede Richtung ein Bankett von 1m Breite. Jede Spur sollte eine Breite von 3m aufweisen. Zur Frage der Trennung der Richtungsfahrbahnen nimmt der Erläuterungsbericht nicht Stellung. Offenbar waren keine Mittelleitplanken oder Mittelstreifen vorgesehen. Für die als voraussichtlich „verkehrsarm“ eingeschätzte Strecke Hannover-Kassel-Giessen wurde zwar eine Endausbaubreite von drei Spuren vorgesehen, von denen aber bloß vorerst zwei gebaut werden sollten.[127]

---

[125] Tagungsbericht der 1. Sitzung des Technischen Ausschusses, Hellerdruck Frankfurt 1927, S. 5f (cf. Anhang)

[126] *Otzen, Robert*: Die Autostraße Hansestädte-Frankfurt-Basel, Erläuterungsbericht zum Entwurf der Autostraße, Schrift Nr. 4 - Hellerdruck Frankfurt 1927, S. 4 (cf. Anhang), ferner: *Gabriel*, op. cit., S. 45, Mitteilungsblatt, Heft 1, 1928, Kasseler Post vom 29.1.1928, UBK. Keiner der Bände des Vorentwurfs ist in den Archiven auffindbar.

[127] *Otzen*, op. cit., S. 8,15, und 1. Sitzung des Technischen Ausschusses Frankfurt 1927, S. 10 (cf. Anhang)

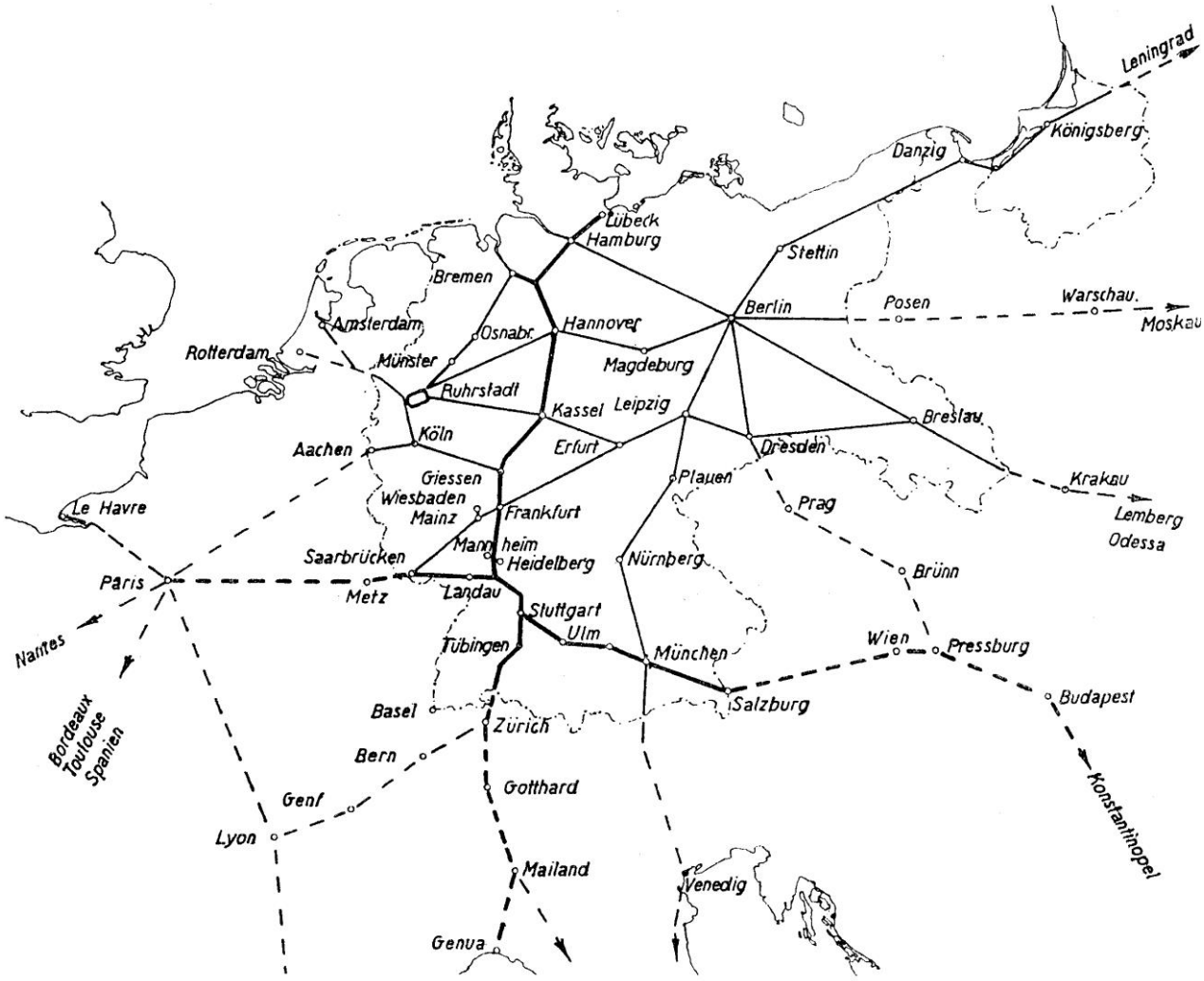


Abbildung 12: Golder-Entwurf eines Autobahn-Netzes für Deutschland 1930

Im Jahre 1931 änderte die Hafraba ihr Konzept aus dem Jahre 1927 mit neuen Richtlinien ab. Die Breite der Autobahn sollte angesichts der zunehmenden Breite der Automobile auf insgesamt 20,50m anwachsen. Je zwei Richtungsfahrbahnen von je 3,50m waren vorgesehen, die von einem Mittelstreifen von 3m Breite getrennt wurden.[128] Damit war zum ersten mal in der Autobahngeschichte vorgesehen, die Richtungsfahrbahnen durch einen Mittelstreifen zu trennen. Dieser sollte verschiedene Funktionen erfüllen, nicht nur die der Verkehrssicherheit durch Trennung der Richtungsfahrbahnen. Piwecki führt dazu aus: „Wichtig für die Breite des Mittelstreifens war auch die geplante Möglichkeit der Unterbringung von Strom- und Elektroleitungen, Ordnungstafeln und, mit Rücksicht auf die privatwirtschaftliche Initiative des Vereins, eventueller Reklametafeln.“[129] In einer Besprechung am 23.12.1931 im Hessischen Finanzministerium beschloß die Hafraba, die geplante Strecke Frankfurt-Mannheim den neuen Richtlinien anzupassen.[130]

Ferner forderte die Hafraba die Autobahn-Strecke Frankfurt – Mannheim als ein Demonstrationsprojekt. Hierbei bezog sich die Hafraba-Vereinigung auf das lokale Transportbedürfnis der „kleinen Hafraba“ für die Region Frankfurt – Mannheim. Diese Autobahnpläne waren eine Folge der Verkehrslage im Rhein-Main-Gebiet, die von der Industrie- und Handelskammer Darmstadt als „unhaltbar“ gekennzeichnet wurde. Sie erwies sich als ein Engpass für die wirtschaftliche Entwicklung. Die IHK sprach von einer „Verkehrsnot“, wobei die Verbindungen, welche die Reichsbahn anbot, nicht „im entferntesten“ den Anforderungen entsprach.[131] Die Abbildung 13 zeigt die Karte vom geplanten Streckenverlauf aus dem Jahre 1928.[132] Mit der Strecke von Neu-Isenburg nach Wiesbaden wurde erstmals ein Autobahnkreuz konzpiert, dass zum Vorläufer des Frankfurter Kreuzes wurde. Allerdings verlief die Ost-West-Strecke südlich des Mains. Zur Planung und Durchsetzung der Strecke Frankfurt Mannheim wurde im Juli 1927 ein Sonderausschuss Main-Neckar der Hafraba gegründet.[133]

---

[128] Uhlfelder: Richtlinien für den technische Anlage von Autobahnen, Teil A: Strecken im Flachland, in: Mitteilungsblatt 4/1931, S. 4-6, derselbe: Richtlinien für die technische Anlage von Autobahnen, Teil B: Stationen, in: Mitteilungsblatt, Heft 10, 1931, S. 6-8, derselbe: Richtlinien für die technische Anlage von Autobahnen, Teil C: Abzweigungen und Kreuzungen, in: Mitteilungsblatt, Heft 11, 1931, S. 2-7
[129] Piwecki, a.a.O., S. 100
[130] Mitteilungsblatt 1/1931, S. 5
[131] Mitteilungsblatt, Heft 12, 1929, S. 7
[132] Wirtschaftsarchiv Darmstadt Abt. 3, 1617
[133] Frankfurter Zeitung vom 21.7.1929, Stadtarchiv Kassel, Akte 10/3, Hafraba. Die Mitglieder des Ausschusses sind im Hafraba Booklet von 1929 aufgeführt, ebenda.

Neben den Nahverkehrsrelationen spielten in den Publikationen der Hafraba Diskussionen um europaweite Fernverkehrsstrassennetze und Fernverkehrsrouten eine Rolle.[134] So wurde etwa im Kontext der internationalen Autobahnkongresse von dem Plan der Strecke Paris – Wien – Istanbul berichtet.[135]

---

[134] Vorträge gehalten anlässlich der 1. Verwaltungsrat-Sitzung am 10. Februar 1927 in den Räumen der Frankfurter Gesellschaft für Handel, Industrie und Wissenschaft in Frankfurt a.M., von *Piero Puricelli* und *Robert Otzen,* Schrift Nr. 3 – Hellerdruck Frankfurt 1927(cf. Anhang)

[135] Die Autobahn, Heft 5, 1932, S. 1

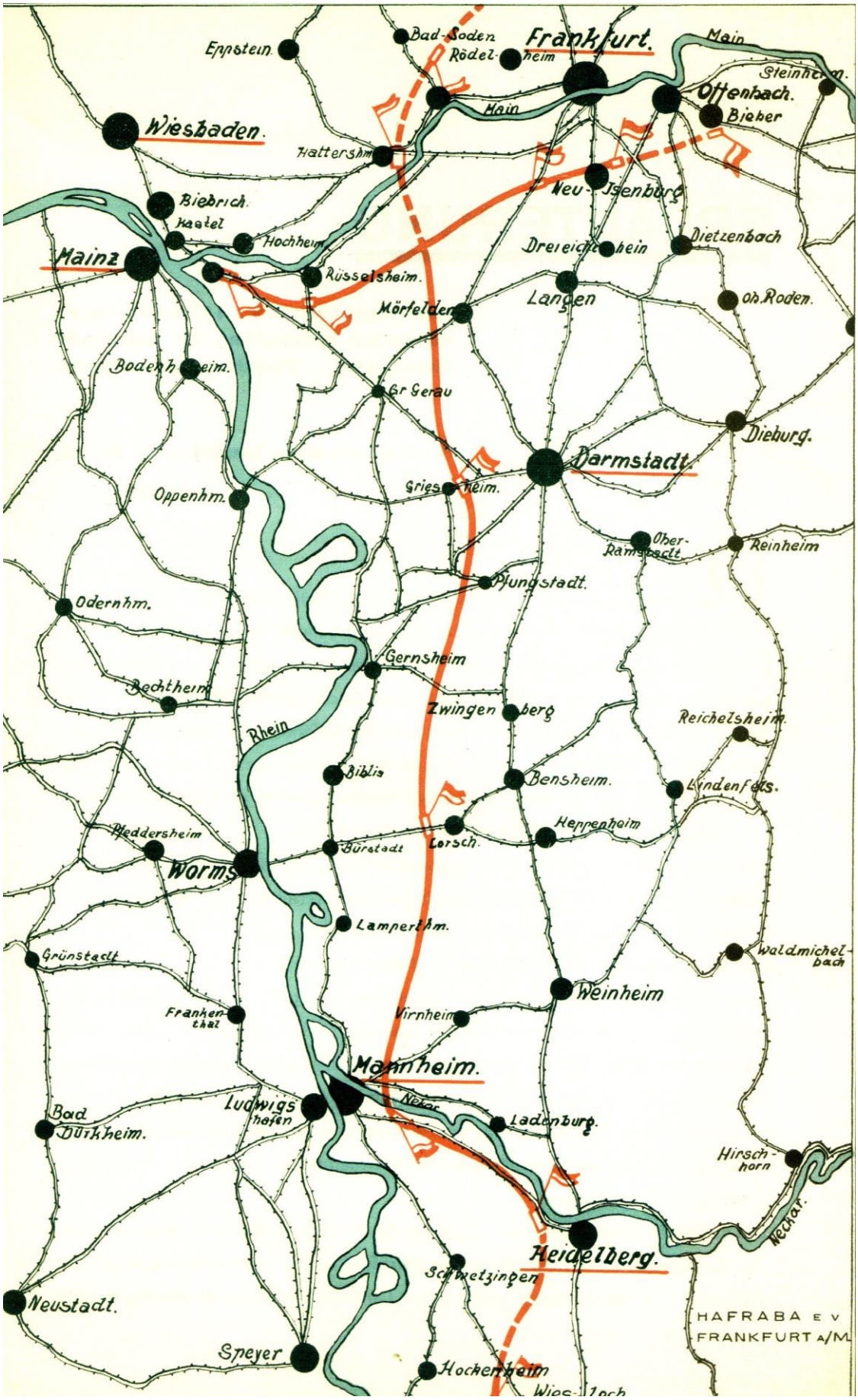


Abbildung 13: Die kleine Hafraba-Linie Frankfurt-Mannheim

Neben diesem Thema, Strecken und Netzwerke für Autobahnen vorzuschlagen, hat sich die Hafraba-Vereinigung auf folgende weitere Punkte in ihren Publikationen konzentriert:

1. Einen wichtigen Raum in der Diskussion nahm die Frage ein, wie Autobahnprojekte finanziert werden sollten. Das Vorbild bot Italien. So sollte die Nord-Süd-Route Hamburg-Hannover-Kassel-Frankfurt-Basel mit privatem Kapital aus dem Ausland finanziert, privat betrieben und refinanziert werden über eine Maut. Dieses Konzept wurde in einer an den Reichsverkehrsminister gerichteten Denkschrift vom 17. März 1928 der Öffentlichkeit vorgestellt.[136] Strittig war, ob es im Einklang mit dem §13 des Finanzausgleichgesetzes des Reiches stand, das keine Maut auf öffentlichen Strassen zuließ.[137] Die Hafraba argumentierte, die von ihr projektierte Strasse sei nicht eine öffentliche, sondern eine private, und daher können der §13 nicht angewendet werden. Das Reichsverkehrsministerium, das primär Eisenbahninteressen verfolgte, vertrat den gegenteiligen Strandpunkt. Zudem wandte es sich überhaupt gegen privatfinanzierte Autobahnen.[138] Die Hafraba lancierte Anträge im Parlament, um durch Aufnahme eines §13a eine Ausnahme vom §13 zu erreichen.[139] Ferner stellte sie am 28.8.1932 am Reichsfinanzministerium einen derartigen Antrag für den privat finanzierten Bau der Strecke Frankfurt – Mannheim – Heidelberg.[140] Da Ministerialrat Speck als ein wichtiger Gegner des Autobahnbaus angesehen wurde, ging der Antrag explizit auf die Positionen von Speck ein und versuchte, diese zu entkräften. Dem Antrag waren vier Bände mit Detailplanungen beigefügt, die aber nicht mehr in den Archiven vorliegen.
2. Diskutiert wurde ferner die hohe ökonomische Bedeutung der Automobilindustrie für die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes. Verwiesen wurde auf die hohe Anzahl der Beschäftigten in der Automobilindustrie und ihren Zulieferindustrien. So berichtete Dr. Krebs – Beamter im Innenministerium von

---

[136] Stadtarchiv Kassel, Akte Städtisches Verkehrsamt, Hafraba, 10/4

[137] Finanzausgleichsgesetzt vom 9.4.1927, RGB I, 1927, S. 91. *Zierau*: Das Finanzierungsproblem Autostrasse Hansestädte-Basel, in: 2. Sitzung des Verwaltungsrates, Frankfurt 1927, S. 29-36. Zum Problem der Finanzierung siehe auch *Kaftan*, op. cit., S. 111-124.

[138] Protokoll der Besprechung am 18. August 1928 im Verkehrsministerium mit Vertretern der Hafraba, in: Thüringisches Hauptstaatsarchiv Weimar, C233, Blatt 22, siehe auch Hafraba-Mitteilungsblatt, Heft 1, 1928, S. 6

[139] Antrag der Abgeordneten Perlitius u.a. vom 4.3.1931, Drucksache 868 des Reichstags, V. Wahlperiode, Anlagen zu den stenographischen Berichten, Band 450 sowie Antrag von Koch-Weser u.a. am 4. Juli 1930, Drucksache 2256 des Reichstags, IV. Wahlperiode, Anlagen zu den stenographischen Berichten, Band 443

[140] Stadtarchiv Kassel, Akte Städtisches Verkehrsamt, Hafraba, 10/4

Darmstadt – von einer Studienreise in die USA, wo diese Faktoren zu beobachten gewesen seien.[141] Ferner wurde Verkehr auf einem leistungsfähigen Straßennetz als eine Rationalisierung des Wirtschaftslebens und als Quelle des Wirtschaftswachstums gesehen.[142] Auch wurde vielfach, etwa auf den internationalen Strassenbaukongressen, auf den Straßenbau als Mittel der Arbeitsbeschaffung und der Beschäftigung von Arbeitslosen verwiesen. Für die Strecke Frankfurt – Mannheim wurde eine Beschäftigung von 6000 Mann über 2 Jahre geschätzt.[143] Zu den hier aufgezählten Themen wurde ebenfalls in den Zeitschriften Verkehrstechnik und ADAC-Motorwelt vielfach berichtet. Zu den hier aufgezählten Themen wurde ebenfalls in den Zeitschriften Verkehrstechnik und ADAC-Motorwelt vielfach berichtet. Da nach Plänen der Hafraba das Autobahnprojekt über Mauteinnahmen refinanziert werden sollte, spielte die Rentabilität des Projekts eine große Rolle. Das Argument der Beschäftigung von Arbeitslosen beim Autobahnbau erhielt insofern einen neuen Akzent, als vorgebracht wurde, durch Beschäftigung von Arbeitslosen würden die Baukosten gesenkt, so z.B. im Bericht zum 2. Internationalen Autobahnkongress in Mailand.[144] Diese Argumentation taucht ebenfalls im Abschnitt „Die arbeitswirtschaftliche Bedeutung für den Arbeitsdienst“ des Antrags der Hafraba vom 28. August 1932 beim Reichsfinanzministerium auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach §13 des Finanzausgleichgesetzes für den Bau der Autobahn Frankfurt-Mannheim auf.[145]

In der Memoiren-Literatur von Kaftan, Brüning und Treviranus wird der Eindruck erweckt, als ob das Kabinett Brüning im Jahre 1932 die baureifen Hafraba-Pläne für die Autobahn Frankfurt – Mannheim als eine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme im Rahmen einer 5. Notverordnung kurzfristig umsetzen wollte.[146] Diese Sichtweise wird aber nicht gestützt von den Ministerbe-

---

[141] Mitteilungsblatt, Heft 2, 1930, S. 2-6, und *Neumann*: Strassenverkehr und Strassenwesen in den USA, in: Mitteilungsblatt, Heft 1, 1931, S. 4f. Zum „Vorbild“ Amerika für die deutsche Autoindustrie siehe auch *Heidrun Edelmann*: Vom Luxusgut zum Gebrauchsgegenstand, Frankfurt 1989, S. 69-79. Zahlreiche USA-Berichte sind auch in den Zeitschriften Verkehrstechnik und ADAC-Motorwelt zu finden.

[142] *J. Horn:* Autobahn und Industrie, in: Mitteilungsblatt, Heft 7, 1931, S. 1f. Im Mitteilungsblatt, Heft 8, 1930, S. 19 findet man eine Rezension zu: Das Auto als Konjunkturhebel

[143] Mitteilungsblatt, Heft 1, 1931. Siehe auch „Wege zur Belebung der Bauwirtschaft unter Berücksichtigung der Hafraba“, Vortrag von *U. Rouselle*, in: Mitteilungsblatt, Heft 7, 1931, S. 5f

[144] Mitteilungsblatt, Heft 5, 1932, S. 1.

[145] Stadtarchiv Kassel, Akte Städtisches Verkehrsamt, Hafraba, 10/4

[146] *Kaftan*, a.a.O., S. 133, siehe auch *G. Treviranus*: Die HAFRABA im Arbeitsbeschaffungsprogramm1932, in: Bundesminister für Verkehr (Hersg.): HAFRABA – Bundesautobahnen Hansestädte –

sprechungen zur Vorbereitung der 5. Notverordnung. Dort ging es bloß um den Strassenbau im Allgemeinen, nicht aber um den Autobahnbau.[147] Auch hatten sich einflußreiche Kabinettsmitglieder gegen Autobahnpläne ausgesprochen. Der Reichsfinanzminister des Kabinetts Papen hatte mit Schreiben vom 30. September 1932 an den Reichsverkehrsminister und den Reichswirtschaftsminister die ablehnende Position seines Ministerium zur Autobahn und zur Gebührenfinanzierung von Autobahnen der vergangenen Jahre zusammengestellt und dabei ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der Reichsverkehrsminister in der Etatberatung des Kabinetts am 19.2.1931 die parlamentarischen Anträge zur Unterstützung der Hafrabapläne abgelehnt habe.[148]

3. Die Hafraba setzte moderne empirische Methoden ein, um den Verkehrs-Bedarf für die Route Frankfurt-Mannheim festzustellen. Dazu nahm sie in Kooperation mit Industrie- und Handelskammern mit einem Rundschreiben vom 11.9.1928 eine Umfrage unter deutschen Unternehmen vor.[149] Die IHK Frankfurt a.M.-Hanau hatte mit Schreiben vom 11. September 1928 den von der Hafraba entworfenen Fragebogen zur Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs im Rhein-Main-Gebiet an seine Mitglieder versandt. Diese Vorgehensweise lässt sich in die Debatte um Wirtschaftlichkeit und Rationalisierung der 20er Jahre einordnen. So wurde vom Reichstag ein Enquete-Ausschuss eingesetzt, um die Situation in einzelnen Wirtschaftszweigen mit empirischen Methoden zu erhellen. In den Erläuterungen zum Fragebogen wurde besonders auf die Zeitersparnis bei einer schnellen Zustellung der Ware hingewiesen, die eine Schnellstrasse ermögliche. Um die Überlegenheit ihres Ansatzes darzustellen, hatte die Hafraba im Erläuterungsschreiben zum Fragebogen die Strecke Frankfurt-Heidelberg beispielhaft herausgegriffen. Auf der Landstraße erreicht diese eine Länge von 83,5 km und auf der projektierten Hafraba-Straße 71 km. Die Landstraße führte zu 53% der Strecke durch Ortschaften, die zum Teil als eng und kurvenreich beschrieben wurden. Wegen der mit 25 km angege-

---

Frankfurt – Basel, Bau Verlag, Wiesbaden und Berlin 1962, S. 42-43. Treviranus war Minister ohne Geschäftsbereich im Kabinett Brüning. Siehe ferner *Heinrich Brüning*: Memoiren 1918 – 1934, München 1972, Band 2, S. 605.

[147] Die Ministerbesprechungen zur Vorbereitung der 5. Notverordnung am 19. Mai 1932 und 20. Mai 1932 sind dargestellt in Dokument 757 und 759 1930 in: Akten der Reichskanzlei Weimarer Republik, herausgegeben von *Karl Dietrich Erdmann*, Kabinette Brüning I u. II, Band 3, Oktober 1931 bis Juni 1932, bearbeitet von *Tilmann Koops*, Boppard am Rhein, 1990, S.2539f und 2544f

[148] BA R2/23460

[149] Institut für Stadtgeschichte Frankfurt(Main), Magistratsakten MA6289

benen Geschwindigkeit von Ortschaften bedeutete dies, dass für die gesamte Strecke bei korrektem Fahren eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 31,5 km erzielt werden konnte oder 2 Stunden und 39 Minuten. Dem wurde gegenübergestellt, dass auf der Hafraba-Straße mit einer Geschwindigkeit von 75 km/h die Strecke in 55 Minuten bewältigt werden könnte, so dass eine Ersparnis von nahezu 1 3/4 Stunde erzielt werden könnte. Der Fragebogen wurde begleitet von einer vierfarbigen Karte, welche die Strecke Frankfurt-Heidelberg abbildete (vgl. Abbildung 13). Zugleich wurde die Querspanne von Neuisenburg nach Wiesbaden dargestellt und damit erstmals das spätere Frankfurter Autobahnkreuz angedeutet. Die Hauptstrecke besaß die beiden Ausfahrten Griesheim und Lorch, bevor sie bei Mannheim eintraf.[150] Der Erfolg der Hafraba-Fragebogenaktion war jedoch enttäuschend. Von den insgesamt 2900 versandten Fragebögen ließen sich lediglich 82 auswerten.[151] Ferner publizierte sie Ergebnisse von Verkehrszählungen.[152]

4. Technische Fragen der Autobahnkonstruktion und der Gestaltung von Autobahnkreuzen wurden behandelt.[153] Mit den für ein modernes Verkehrskonzept eigentümlichen Bezeichnungen wurden die Kreuzungsformen Barock, Renaissance (Kleeblatt) und Gothic unterschieden. Die Hafraba publizierte die Erfindung des Kleeblatts als Kreuzungsform, das in der Schweiz – angeregt durch eine Ausstellung der Hafraba in Basel 1927 – von Willy Sarbach entworfen und patentiert worden war.[154]
5. Das Hafraba Vorstandsmitglied Kurt Becker warb mit zahlreiche Artikeln im Hafraba-Mitteilungsblatt dafür, wie die Ränder von Straßen und projektierten Autobahnen geeignet bepflanzt werden sollten.[155] Dieses Thema wurde dann später von Fritz Todt aufgegriffen[156] und insbesondere von dem Landschaftsanwalt Alwin Seifert im Auftrage von Todt gründlich erforscht. Die Hafraba lehnte die rein funktionale Gestaltung von Brücken und Unterführungen auf den italienischen Autobahnen ab und propagierte deren Planung nach ar-

---

[150] Wirtschaftsarchiv Darmstadt, Abt.3, 1617
[151] Mitteilungsblatt 7/1929, S. 3
[152] Strecke Frankfurt(Main) – Offenbach – Darmstadt, in: Mitteilungsblatt, Heft 2, 1929, S. 6. Strecke Frankfurt(Main) – Mainz, in: Mitteilungsblatt, Heft 2, 1928, S. 6 und Heft 8, 1931, S. 9f
[153] 1. Sitzung des Technischen Ausschusses, Frankfurt 1927, sowie *H. Uhlfelder*: Richtlinien für die technische Anlage von Autobahnen, Teil C: Abzweigungen und Kreuzungen, in: Mitteilungsblatt, Heft 11, 1931, S. 2-7
[154] A.a.O. und *Kaftan, K.*: Der Kampf um die Autobahnen, Berlin 1955, S. 101, *Gabriel*, op. cit., S. 51
[155] Die Autobahn 10/1932, S. 1, Mitteilungsblatt 7/1930, S. 6-8
[156] Die Autobahn 4/1934, S. 125

chitektonischen, der Landschaft angepaßten Grundsätzen. Damit nahm sie Konzepte der Landschaftsästhetik von Fritz Todt vorweg.[157] So zeigte Kurt Becker in einem Vortrag vor Gartenbaubeamten eine schlecht gestaltete Brücke einer italienischen Autobahn (Abbildung 14)[158]

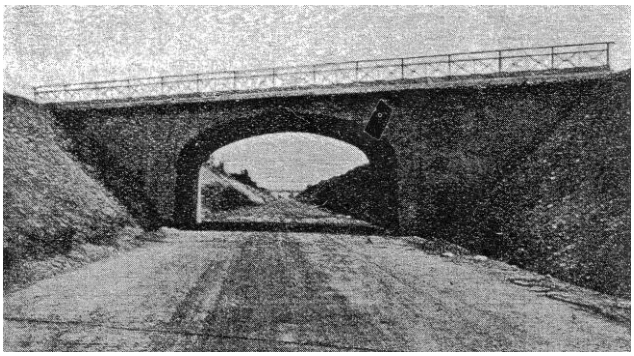
6. 

Abbildung 14: Eine Brücke über einer italienischen Autobahn

7. Erfahrungen wurden übermittelt mit Autobahnen aus dem Ausland, besonders in den USA, Italien und Spanien. So wurde von der Parkstrasse Mont Vernon Memorial in den USA berichtet.[159]
8. Berichte wurden gegeben von den internationalen Autobahn- und Strassenbaukongressen.[160]

Mit Wander-Ausstellungen in verschiedenen Städten wurde für das Hafraba-Projekt geworben. Im Jahre 1927 fanden Ausstellungen in Köln, Frankfurt, Hamburg und Hannover statt.[161] Ferner sind Ausstellungen im Gewerbemuseum von Basel 1927, im Landesmuseum Kassel 1928 und im Gewerbemuseum von Darmstadt 1928 nachweisbar.[162] Die folgende Abbildung gibt einen Eindruck von den Schautafeln dieser Ausstellung.

---

[157] Vortrag von Willy Hof auf der Kasseler Hafraba-Ausstellung, Kasseler Post vom 29.1.1928, UBK. Zum Thema Landschaftsästhetik bei Todt siehe *Zeller, T.*: Straße, Bahn, Panorama – Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland 1930 bis 1990, Frankfurt 2002.
[158] Die Möglichkeit der Verwendung von Pflanzungen beim Bau neuzeitlicher Autostrassen, in: Verkehrstechnik, Heft 50, 1929, S. 863-865
[159] Mitteilungsblatt, Heft 5, 1932, S. 5. Zur Planung der 360 km langen Nur-Autostrasse Madrid - Irun, siehe Mitteilungsblatt, Heft 5, 1929, S. 4f
[160] Das Mitteilungsblatt, Heft 9, 1931, S. 1f enthält den Bericht über den 1. Internationalen Autobahnkongress in Genf 1931 vom 31. August bis 2. September 1931 und das Mitteilungsblatt, Heft 5, 1932, S. 1f enthält den Bericht über den 2. Internationalen Autobahnkongress in Mailand am 18. bis 20. April 1932. Ferner: Bericht von internationalen Straßenbaukongress in Washington DC vom 6. bis 11. Oktober 1930, in: Mitteilungsblatt, Heft 12, 1930, S. 12
[161] Kasseler Post vom 29.1.1928, UBK
[162] Züricher Illustrierte Nr. 38, 1927 und Baseler Nachrichten vom 31.8.1927, beide Stadtarchiv Kassel, Akte Städtisches Verkehrsamt 10/3, Kasseler Post vom 10. 2.1928, ebenda, Mitteilungsblatt, Heft 2, 1929, S. 7

Abbildung 15: Die Hafraba-Ausstellung im Frankfurter Rathaus[163]

In der Abbildung ist auch die Fotomontage einer Autobahnbrücke über die Wilhelmshöher Allee in Kassel erkennbar.[164] Offenbar versprach man sich davon eine Werbewirkung für das Projekt. Überraschenderweise wurde über diese Ausstellungen im Hafraba-Mitteilungsblatt nur lückenhaft berichtet. Die Hafraba-Ausstellung in Darmstadt wurde am 15. November im Lichthof des Gewerbemuseums eröffnet. Eingeladen hatten Oberbürgermeister Dr. Glässing und die Industrie- und Handelskammer Darmstadt. Der Präsident der IHK Darmstadt, Schenk, unterstrich das große Interesse der IHK am Hafraba-Gedanken. Die Ende der 20er Jahre aufflammende Diskussion um das Konkurrenzverhältnis zwischen dem Kraftwagen und der Eisenbahn er-

---

[163] Foto vom Wirtschaftsarchiv Darmstadt

[164] 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. 121-174, und in: Working Paper in History of Mobility 10/2006, im Internet unter: www.ibwl.uni-kassel.de/vahrenkamp/history_mobility/history_mobility.htm

kannte Schenk als ein mögliches Hindernis für die Realisierung des Hafraba Gedankens. Regierungsrat Dr. Krebs hielt ein einleitendes Referat zum Hafraba-Konzept und hob die vielen Initiativen in Italien zum Autobahnbau hervor, wo nach der ersten Nur-Autostraße von Mailand in das norditalienische Seengebiet inzwischen eine 100 km Strecke Mailand-Bergamo-Brescia gefolgt sei.[165]

11 Das Scheitern der Hafraba

Die Weltwirtschaftskrise 1929 - 1933 schwächte auch die Hafraba. Aufgrund der schlechten Kassenlage der Kommunen in der Weltwirtschaftskrise mußte die Hafraba ihre Mitgliedsbeiträge drastisch senken. Die Mitgliederversammlung der Hafraba faßte am 4.11.1930 den Beschluß, dass der bereits auf Zweidrittel reduzierte Mitgliedsbeitrag ab 1.1.1931 auf nur noch 50% gesenkt werden sollte.[166] Dennoch wurden verschiedene Mitgliedschaften aus Finanznot gekündigt, so die der Stadt Kassel und des Bezirksverbands Kassel im Jahre 1931.[167]

Im Frühjahr und Sommer 1933 überstürzten sich die Entscheidungen und Planungsschritte, die zum NS-Autobahnprojekt führten. Auf der Mitgliederversammlung der Hafraba am 23. Mai 1933 berichtete ihr Geschäftsführer Willy Hof von seinen Gesprächen mit Hitler über das Hafraba-Autobahnkonzept, das Hitler zu einem Netz über das ganze Reich erweitern wollte. Ein Besprechungstermin am 6. April 1933 ist in den Akten der Reichskanzlei dokumentiert.[168] 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.[169]

---

[165] Mitteilungsblatt 2/1929, S. 7
[166] Wirtschaftsarchiv Darmstadt, Abt. 3, 1617
[167] Stadtarchiv Kassel, Akte Städtisches Verkehrsamt 10/3
[168] Akten der Reichskanzlei, 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, 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
[169] A.a.O., S. 306

Auf der am 23. Mai 1933 anberaumten Mitgliederversammlung in Frankfurt wurde die Hafraba im Sinne der NS-Diktatur „gleichgeschaltet“. Die politisch mißliebigen Mitglieder durften nicht mehr erscheinen.[170] Die Ortsgruppe Groß-Frankfurt des von Todt geführten „Kampfbund der deutschen Architekten und Ingenieure“ regte mit Schreiben vom 13. Juni 1933 beim neuen NS-Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt, Dr. Krebs, an, die Hafraba-Planungen einer grundlegenden Überprüfung zu unterziehen, bevor sie Grundlage für das Arbeitsbeschaffungsprogramm des Staates werden sollten, da die Hafraba „lediglich grosskapitalistische und jüdische Interessenwirtschaft betrieben“ habe. Dieses Ansinnen wurde aber von der Stadt Frankfurt abgewehrt, da man den schnellen Baubeginn nicht gefährden wollte.[171]

Am 24. Juni 1933 wurde von Todt entschieden, die Route Frankfurt – Darmstadt als erste Route im NS-Autobahnprojekt kurzfristig zum Bau freizugeben.[172] Im Vergleich zur Route der Hafraba (vergl. Abbildung 13) wurde die Linie im Bereich Mörfelden stärker nach Osten gelegt.

In den zeitgenössischen Veröffentlichungen und auch in der Literatur wurde immer wieder darauf hingewiesen, dass die Strecke Frankfurt-Darmstadt auf den Planungen der Hafraba aufsetzte und deswegen 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, nicht im Bundesarchiv und 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.

Die Strecke Frankfurt-Darmstadt wurde 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

---

[170] Protokoll der Mitgliederversammlung, Die Autobahn, Heft 6, 1933, S. 7
[171] Institut für Stadtgeschichte Frankfurt(Main), Magistratsakten MA6289. Der Oberbürgermeister von Frankfurt, Krebs, war nicht identisch mit dem Vorsitzenden der Hafraba.
[172] Völkischer Beobachter vom 25. Juni 1933, S. 2, Ausgabe A., Institut für Stadtgeschichte Frankfurt(Main)

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.[173] Erstmals ist sie nachweisbar in dem Rundschreiben Nr. 17 der Berliner Zentrale der Gezuvor vom Februar 1934.[174]

Zum Beginn der Vermessungsarbeiten, die nach den Frankfurter Nachrichten vom 30. Juni 1933 in „Ein Paradies für Autofahrer“ münden sollten, konnten möglicherweise die von der Hafraba ausgearbeiteten Pläne für diese Strecke weitgehend übernommen und umgesetzt werden. Wahrscheinlich beruhte diese Umsetzung auf den vier Planungs-Bänden, die dem Antrag der Hafraba vom 28. August 1932 am Reichsfinanzministerium beigegeben waren (siehe oben).

Abbildung 16: Autobahn bei Darmstadt im Jahre 1936

[173] BA 4601/5001
[174] in: Thüringisches Hauptstaatsarchiv Weimar, C234

Die Abbildung 16 zeigt den Mittelstreifen der Autobahn bei Darmstadt im Jahre 1936.[175] Damit wurde erstmals in der Autobahngeschichte eine Trennung der Richtungsfahrbahnen vorgenommen.

Am 18. August 1933, wurde die Hafraba zwangsweise aufgelöst und in die Gezuvor - Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen e.V. - überführt. [176] 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.[177] 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.[178]

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 US Highway-Netzes, das dem steigenden Bedarf folgend nach strikten Kosten-Nutzen-Kalkülen erweitert wurde, wie Seely nachweist.[179] 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 Überland-Verkehrs nach der Einschätzung von Mark Rose um Jahrzehnte zu spät.[180] In den 50er Jahren war in Europa wiederum ein utopischer Ansatz, der dem Verkehrsbedarf vorauseilte, notwendig, um z.B. in

---

[175] Privataufnahme Siegfried Vahrenkamp, Osnabrück, 1936
[176] Die Autobahn, Heft 9, 1933, S. 7-9
[177] Von dem alten Vorstand der Hafraba waren zum Zeitpunkt August 1933 Willy Hof, Geschäftsführer der Hafraba, Arthur Zierau (Oberregierungsrat in der badischen Wasser- und Straßenbaudirektion), Niemeyer (Stadtbaurat in Frankfurt) und Neinhaus (Oberbürgermeister von Heidelberg) Mitglieder der NS-Partei, a.a.O.
[178] Städtisches Anzeigenblatt Frankfurt a.M. vom 26.8.1933, S. 378f, Institut für Stadtgeschichte Frankfurt(Main)
[179] *Seely*: Der amerikanische Blick auf die deutschen Autobahnen, op. cit.
[180] *Mark M. Rose*: Interstate – Express Highway Politics 1939 – 1989, Tennessee UP, second rev. edition, 1990, S. 92

Holland den Bau eines Autobahnnetzwerkes politisch zu rechtfertigen, wie Mom aufweist.[181] Von der Hafraba übernahm das NS-Autobahnprojekt auch die Benutzungsgebühr. Im Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Reichautobahngesellschaft“ vom 27. Juni 1933 ist in §7 festgesetzt, dass Benutzungsgebühren erhoben werden können.[182]

Trotz der Vielzahl von Aktivitäten, welche die Hafraba-Vereinigung entfaltete, erhielt sie nicht viel öffentliche Aufmerksamkeit, noch konnte sie gar einen Durchbruch erzielen. Womöglich trug dazu bei, dass das Argument der Hafraba-Propaganda über einen Bedarf der Nord-Süd-Route nicht wirklich überzeugend war. In den Jahren 1924 und 1925 wiesen Verkehrszählungen nach, dass im Langstreckenverkehr von Kraftfahrzeugen der größte Verkehr auf der Relation Berlin-Köln vorherrschte, während er auf der Nord-Süd-Route schwach war.[183] Diese Ausprägung spiegelte sich dann auch in den Bauprioritäten des NS-Regimes wieder. Während die Relation Berlin-Köln im Autobahnnetz bis 1940 fertiggestellt wurde, unterblieb der Bau der Strecke Hannover–Hamburg. Der Gedanke, Hamburg mit Genua zu verbinden, erinnert an den „geotechnischen Ansatz“ von Fritz Stück, der „Achsen“ projektierte, ohne eine empirische Basis für den zu erwartenden Verkehr vorzulegen.[184] Die Hafraba wurde auch stark von den Wunschvorstellungen des einflußreichen Vorstandsmitglieds der Hamburger Schiffahrtsgesellschaft „Hamburg-Amerika-Linie“ (Hapag) bestimmt, Wilhelm Cuno – in den Jahre 1922 bis 1923 Reichskanzler – der als Verwaltungsratsmitglied der Hafraba auf Deutschland-Besuche von amerikanischen Touristen gesetzt hatte und das Hinterland des Hamburger Hafens mit einer leistungsfähigen Strasse nach Süden erschließen wollte.[185] Der Hannoversche Kurier vom 21. 07. 1926 meldete über das Projekt: So ist ,,der Wasserweg Neuyork - Hamburg durch die Anlage einer Automobilstraße durch Deutschland und die Schweiz nach Oberitalien weiterzuführen. [...] Das Projekt wird - es stehen amerikanische Finanzleute dahinter - nicht nur der sommerlichen Masseninvasion der Amerikaner dienen, die nach dem Verlassen des Schiffes in Hamburg im hundertfünzig-Kilometer Tempo im Sü-

---

[181] *Mom*, op. cit.
[182] Das Gesetz ist abgedruckt in: Die Autobahn, Heft 7, 1933, S. 1f
[183] *Pflug, F.*: Der Kraftfahrzeugverkehr, in: *B. Harms* (Hersg.): Strukturwandlungen der Deutschen Volkswirtschaft, Berlin 1928, Band 2, S. 251
[184] *Folckert Lüken-Isberner*: Fritz Stück und die Stadtplanungsdiskussion im Kassel der Weimarer Republik, in: Hessisches Jahrbuch für Landesgeschichte, Bd. 40, 1990, S. 219-240
[185] *Cuno*, op. cit.

den südwärts eilen können, sondern diese riesige Nord - Süd Straße wird auch für den gesamten deutschen und internationalen Automobilverkehr von größerer Bedeutung sein.“[186]

Überraschender Weise wandte sich der Reichsverband der Automobilindustrie in einem an den Reichskanzler gerichteten Brief vom 6.1.1931 zu der Denkschrift der Reichsregierung über die „Besteuerung der Kraftfahrzeuge“[187] gegen das Hafraba-Konzept. Er erkannte zwar grundsätzlich die strategischen Chancen an, die ein Autobahnnetz für die weitere Motorisierung in Deutschland bietet. Jedoch sah er die vordringliche Aufgabe der deutschen Verkehrspolitik darin, das bestehende Landstraßennetz zu modernisieren. Da die hierfür erforderlichen Finanzmittel nur durch Auslandsanleihen aufgebracht werden könnten, würde das Hafraba-Projekt auf den ausländischen Kapitalmärkten in Konkurrenz zu den Anleihewünschen der deutschen Länder stehen und sei deswegen abzulehnen. Argumentiert wurde von ihm, dass eine Refinanzierung der Baukosten durch eine Maut nicht gelänge, wie das Beispiel Italien zeige. Auch sei eine Maut als eine zusätzliche Belastung der Autofahrer abzulehnen, die durch die seit 1930 stark erhöhten Treibstoffabgaben ohnehin hoch belastet seien.[188] Die Denkschrift hatte bereits in ihrem Abschnitt e) zur Autobahn eine nicht genannte Stimme aus der Automobilwirtschaft zitiert, welche die gleichen Argumente wie der oben zitierte Brief des Reichsverbands der Automobilindustrie enthält.

Die Haltung der Industrie- und Handelskammern zur Privatfinanzierung von Autobahnen war nicht einhellig. Abweichend von den 6 IHK-Mitgliedern der Hafraba votierte die IHK Essen gegen das Projekt. Bereits in der Planungsphase der Autobahn Bonn-Köln hatte sich die IHK Essen mit einer Resolution an den für Ausnahme-Genehmigungen nach §13 zuständigen Reichsrat gewandt, um sich gegen eine Maut auf dieser Strecke mit Hinweis auf den §13 zu wenden.[189] Thalmann zeigt in ihrer Studie auf, das die IHKs des Ruhrgebiets keine gemeinsame Politik für die Auto-

---

[186] Zitiert nach *Piwecki*, a.a.O., S. 66
[187] Drucksache 620 des Reichstags, 23. 12. 1930, V. Wahlperiode, Anlagen zu den stenographischen Berichten, Band 449
[188] Institut für Stadtgeschichte Frankfurt(Main), Magistratsakten MA6289
[189] Tagungsbericht der 1. Verwaltungsrat-Sitzung am Donnerstag, 10. Febr. 1927, op. cit., S. 16-22

bahnprojekte formulieren konnten.[190] Insgesamt ist die Politik der IHKs zur Autobahn bisher nicht systematisch erforscht worden.

Die niedrige öffentliche Aufmerksamkeit für die Hafraba-Ansätze kann man auch nachweisen, wenn man die Fachzeitschriften zu Wirtschaft und Verkehr der Jahre 1930 bis 1932 auswertet, die in der Einleitung oben genannt worden sind. In den meisten dieser Zeitschriften wurde das Hafraba überhaupt gar nicht erwähnt. Sogar in der Zeitschrift ADAC-Motorwelt, die als führende Zeitschrift für Automobilisten gelten kann, tauchte das Hafraba-Konzept in den drei ausgewerteten Jahrgängen mit 52 Heften pro Jahr lediglich mit zwei winzigen Notizen auf.[191] Der ADAC unterstützte vielmehr die Politik, das bestehende Strassennetz vorrangig auszubauen. Anläßlich einer Denkschrift des Reichsfinanzministeriums über die Besteuerung der Kraftfahrzeuge forderte der ADAC im Jahre 1931, die Einnahmen für den Ausbau des bestehenden Strassennetzes zu verwenden, auch um Beschäftigung für die zahlreichen Arbeitslosen zu schaffen.[192] Dieser Position des ADAC folgten auch andere Automobil-Clubs. Der Bayerische Automobil-Club in München konnte nur zu einer halbherzigen Unterstützung der Hafraba-Projekte finden. Er ließ in seiner Stellungnahme im Hafraba-Mitteilungsblatt erkennen, dass die Modernisierung des bestehenden Landstraßennetzes aus seiner Sicht Priorität hätte.[193] Der Oberhessische Automobilclub in Gießen wandte sich sogar energisch gegen die Hafraba-Projekte. So richtete er am 24.11.1928 ein Schreiben an die IHK Gießen, in dem er eine Maut auf einer Autobahn ablehnte und verwies auf seine frühere Einlassung vom 5.6.1928, dass er überhaupt ablehnend gegenüber dem ganzen Hafraba-Projekt stehe. Er schätze das Hafraba-Projekt „Im Hinblick auf die jetzige Wirtschafts- und Verkehrslage Deutschlands erheblich verfrüht“ ein.[194] In seinem Kasseler Vortrag zur Hafraba-Ausstellung bedauerte das Hafraba-Vorstandsmitglied Kurt Becker die ablehnende Haltung der Automobilverbände.[195] Im Zeitraum 1926 bis 1933 berichtete kein Hafraba-Mitglied in der Zeitschrift Verkehrstechnik, die bis 1933 führend auf dem Gebiet der Verkehrspolitik gewesen war. Vielmehr veröffentlichten dort die Beamten der Verkehrsverwal-

---

[190] *Frauke Thalmann*: Industrie- und Handelskammern im Ruhrgebiet während der Weimarer Republik, Berlin 1996, S. 250
[191] ADAC-Motorwelt, 1931, Heft 25, S. 17-19, ADAC-Motorwelt, 1932, Heft 19, S. 2-3
[192] ADAC-Motorwelt, 1931, Heft 25, S. 20-26
[193] Stellungnahme des Bayrischen Automobilclubs in München, von Ludwig Graf Almeida: Kraftfahrer und Nur-Autostraße im Mitteilungsblatt Heft 11/1929, S. 4-5
[194] Wirtschaftsarchiv Darmstadt 9/1749
[195] Kasseler Post vom 29.1.1928, UBK

tungen der Länder und Provinzen, ohne das Hafraba-Konzept zu würdigen. Nur einmal über das Hafraba-Projekt mit einer kleinen Notiz berichtet.[196]

Die insgesamt feststellbare geringe Durchsetzung der Hafraba-Ideen kann zudem auch mit unterschiedlichen Interessen in der Automobilindustrie erklärt werden. Die meisten deutschen Automotoren waren nicht ausgelegt für die Dauerbelastung auf Autobahnen, so dass von daher die deutsche Automobilindustrie kein Interesse an dem Autobahnbau hatte. [197]

---

[196] Verkehrstechnik, 1928, S. 212

[197] Siehe *A. Dinklage*: Autobahnen verlangen andere Motoren, in: Die Autobahn, Heft 14, 1934, p: 638 und *W. Kamm und H. Goll*: Einfluß der Reichsautobahn auf die Gestaltung der Kraftfahrzeuge, in: Die Strasse, Heft 3, 1936, S. 67, ferner *Edelmann*, op. cit., S. 176

Anhang

Publikationen der Hafraba 1927

(Quelle: Bibliothek der Universität Braunschweig)

Otzen, Robert: Die Autostraße Hansestädte-Frankfurt-Basel ; Schrift Nr. 1 ; Zweck und Ziele des Vereins "Hafraba" – Verlag der Göhmannschen Buchdruckerei, Hannover 1927

Tagungsbericht der 1. Verwaltungsrat-Sitzung am Donnerstag, 10. Febr. 1927, in den Räumen der Frankfurter Gesellschaft für Handel, Industrie und Wissenschaft in Frankfurt a/M, Schrift Nr. 2 , Hellerdruck Frankfurt 1927

Vorträge gehalten anlässlich der 1. Verwaltungsrat-Sitzung am 10. Februar 1927 in den Räumen der Frankfurter Gesellschaft für Handel, Industrie und Wissenschaft in Frankfurt a/M/, von Piero Puricelli und Robert Otzen, Schrift Nr. 3 – Hellerdruck Frankfurt 1927

Otzen, Robert: Die Autostraße Hansestädte-Frankfurt-Basel, Erläuterungsbericht zum Entwurf der Autostraße, Schrift Nr. 4 - Hellerdruck Frankfurt 1927

1. Sitzung des Technischen Ausschusses am Dienstag, den 5. April 1927 in Frankfurt am Main, Schrift Nr. 5 - Hellerdruck Frankfurt 1927

1. Sitzung des Verkehrswirtschaftlichen Ausschusses am Montag, den 16. Mai 1927, in den Räumen der "Hafraba" Frankfurt am Main Savignystr. 25, Schrift Nr. 7 - Hellerdruck Frankfurt 1927

2. Sitzung des Technischen Ausschusses am Dienstag, den 24. Mai 1927, im Hotel Disch in Köln a.Rh., Schrift Nr. 7 - Hellerdruck Frankfurt 1927

2. Sitzung des Verwaltungsrates am Mittwoch, den 25. Mai 1927, im Sitzungssaal des Hotel Disch in Köln am Rhein, Schrift Nr. 8 - Hellerdruck Frankfurt 1927

2. Sitzung des Verkehrswirtschaftlichen Ausschusses am Samstag, den 29. Oktober 1927, im Turmsaale des Rathauses zu Mannheim, Schrift Nr. 9 - Hellerdruck Frankfurt 1927

1. Sitzung des Finanzierungs-Ausschusses am Donnerstag, den 1. Dezember 1927, im Hotel Ernst-August zu Hannover, Schrift Nr. 10 - Hellerdruck Frankfurt 1927

3. Sitzung des Verwaltungsrats am Donnerstag, den 1. Dezember 1927, im Hodlersaal des Neuen Rathauses zu Hannover, Schrift Nr. 11 - Hellerdruck Frankfurt 1927

Abkürzungen:

ADAC: Allgemeiner Automobilclub Deutschland
DIHT: Deutscher Industrie- und Handelstag
GEZUVOR: Gesellschaft zur Vorbereitung des Reichsautobahnbaus e.V.
HAFRABA: Verein zur Vorbereitung der Autostraße Hansestädte-Frankfurt-Basel
IHK: Industrie- und Handelskammer
Jg. : Jahrgang
Kfz: Kraftfahrzeug
LKW: Lastkraftwagen
Mio. : Million
NS: nationalsozialistisch
PKW: Personenkraftwagen
RGB: Reichsgesetzblatt
RM: Reichsmark
UBK: Universitätsbibliothek Kassel, Hessischer Lesesaal