Working Papers in the History of Mobility

No. 8/2006

Die Chiemsee – Autobahn Planungsgeschichte und Bau der Autobahn München – Salzburg 1933-1938*)

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

Stand: 1. September 2010

*)Auszugsweise veröffentlicht in: Oberbayerisches Archiv, Band 130, 2006, S. 385-416. Richard Vahrenkamp: Automobile tourism and political propaganda: constructing the Munich - Salzburg autobahn 1933 - 39, in: Journal of Transport History, Bd. 27, 2006, Heft 2, S. 21 bis 38. Richard Vahrenkamp: The German Autobahn 1920 – 1945. Hafraba Visions and Mega Projects, Eul Verlag, Cologne 2010.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung 3
2. Der Planungskontext 8
3. Die Wahl der Strecke 15
4. Anpassung an die Landschaft 19
5. Der Entscheidungsprozess und Baubeginn 22
6. Der Bau als Propaganda-Inszenierung 31
8. Die Entwicklung des Verkehrs 41
Abkürzungen: 46

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Landstrasse München – Salzburg 12
Abbildung 2: Erreichbare Ziele von München mit Buslinien der Post 13
Abbildung 3: Autobahnplan München-Starnberg 1927 14
Abbildung 4: Panoramablick auf die Ebene und die Alpen bei Rosenheim 17
Abbildung 5: Autobahn-Parkplatz am Chiemsee 22
Abbildung 6: Das Rasthaus am Chiemsee mit Parkplatz 29
Abbildung 7: Zwangsrekrutierte Arbeiter beim Baubeginn in Unterhaching 31
Abbildung 8: Bild vom Bau der Prienbrücke von Vollbehr 35
Abbildung 9: Propaganda-Bild vom Bau der Mangfall-Brücke 38

1. Einleitung

In der Forschung zum Autobahnbau der Nationalsozialisten 1933 - 1939 wurde eine Reihe von Themen behandelt, wie die Vorgeschichte, der Entscheidungsprozeß, die Organisation und Finanzierung des Autobahnbaus sowie dessen Bedeutung für die Arbeitsbeschaffung und für das Militär. Die Arbeiten betonten Aspekte der Landschaftsästhetik und der Propaganda stark.[1] Wenig Beachtung fanden bisher Aspekte der regionalen Planungs- und Baugeschichte.[2] Hier soll die Autobahn-Strecke München – Chiemsee – Salzburg untersucht werden.

Dieses Thema ist regionalgeschichtlich insofern besonders interessant, als wichtige Akteure des Autobahnprojektes, wie Todt, Seifert und Woerner, in München jahrelang tätig gewesen waren. Auch wurde der Bau dieser Strecke von einem enormen propagandistischen Aufwand begleitet, der geschichtsmächtig noch Jahrzehnte später seinen Widerhall fand. Insbesondere wurde der Mythos der „grünen Autobahn“ geschaffen: Technik und Natur seien versöhnt, die Autobahn werde der Landschaft angepaßt, wodurch die massiven Engriffe des Großprojektes in die Natur bemäntelt wurden.

Ferner ist das Konzept der Chiemseeautobahn im Gesamtnetz des NS-Autobahnprojektes insofern einmalig, als diese Autobahn primär zur Erreichung der Erholungsgebiete Te-

---

[1] Als Autobahnen seien im Folgenden kreuzungsfreie Strassen mit räumlich getrennten Richtungsfahrbahnen gemeint, welche dem Verkehr mit Kraftfahrzeugen vorbehalten sind („Nur-Autostrassen“). Folgende Darstellungen zum NS-Autobahnprojekt sind auffindbar: Rainer Stommer und Claudia Gabriele Philipp (Hersg.): Reichsautobahnen – Pyramiden des Dritten Reiches, Marburg 1982, 3. Auflage 1995. Claudia Windisch-Hojnacki: Die Reichsautobahn – Konzeption und Bau der RAB, ihre ästhetischen Aspekte, sowie ihre Illustration in Malerei, Literatur, Fotographie und Plastik, Diss. Universität Bonn, 1989. Eine sehr sorgfältige und sehr umfangreiche Arbeit mit vorbildlich dokumentierten 273 Abbildungen. Ferner: E. Schütz und E. Gruber: Mythos Reichsautobahn, Berlin 1996, 2. Auflage Berlin 2000. Dieses Werk kann annähernd als eine umfassende Studie zum Autobahnbau gelten. Strohkark, Ingrid: Die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ und der Bau von Autobahnen in Deutschland, Frankreich und Italien vor 1933, Diss., Berlin 2001. Ferner: Zeller, T.: Straße, Bahn, Panorama – Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland 1930 bis 1990, Diss. München, Campus Verlag, Frankfurt 2002. Und: Kreuzer, Bernd: Tempo 130. Kultur- und Planungsgeschichte der Autobahnen in Oberösterreich, Linz 2005. Der Band enthält eine sehr gute Zusammenfassung der Vorgeschichte in Deutschland von 1925 - 1938. Sowie: Wirth, W.: Die Autobahn. Von der Idee zur Wirklichkeit, FGSV-Verlag, Köln 2005. Ferner: Steininger, Benjamin: Raum-Maschine Reichsautobahn, Berlin, Kulturverlag Kadmos 2005. Der Band enthält zahlreiche Abbildungen aus Todts Zeitschrift „Die Strasse“.

[2] Für das Autobahnnetz in Hessen siehe meine Studie: Auto-Mobilität. Die Hafraba und der Autobahnbau in Hessen 1933 bis 1943, Darmstadt 2007. Ferner: D. Stockmann: Strecke 46 – Die vergessene Autobahn zwischen Spessart und Röhn, Veitshöchheim 2002 (im Internet unter: www.Strecke46.de).

gernsee und Chiemsee für die Großstadt München mit ca. 800.000 Einwohnern konzipiert war. Diese Funktion der Naherholung ist für keinen anderen Streckenabschnitt im Deutschen Reich nachweisbar. Man könnte zur Analogie die Autobahn-Strecke Berlin – Stettin heranziehen, die der Erreichung der Ostseebäder für die Berliner Bevölkerung diente. Allerdings ist die Entfernung nach Stettin mit 170 Kilometern erheblich weiter als die zum Chiemsee. Die einzig mit der Strecke zum Chiemsee vergleichbare Strecke wäre die 36 km lange Strecke von Mailand zum Comer See, die vom Autobahnpromotor Puricelli bereits in den 1920er Jahren gebaut worden war.[3] Auch in diesem Falle diente die Autobahn der Naherholung der Bevölkerung von Mailand. Nicht zuletzt war es auch Puricelli, der bereits in den 1920er Jahren zusammen mit der Münchner Baugesellschaft Sager&Woerner ein Autobahnkonzept zur Erreichung des Starnberger Sees entwickelt haben soll (siehe unten).

Die Funktion der Autobahn, Naherholungsgebiete für großstädtische Bevölkerungsregionen zu erschließen, wurde in den 1920er 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 Referent Arthur Speck, dass es für Fernverkehre von Automobilen auf den bestehenden Landstraßennetzen überhaupt empirische Nachweise gäbe und übertrug dieses Argument auf die in der Zukunft zu erwartenden Autobahnstrecken.[4] In der Autobahnpropaganda der NS-Zeit wurde jedoch wiederum der Fernverkehr stärker betont.[5] Die Chiemsee-Autobahn erhielt daher die Bezeichnung Strecke München – Salzburg.

In den vergangenen Jahrzehnten wurde von der historischen Forschung die NS-Zeit auch unter dem Aspekt des täglichen Lebens in der Volksgemeinschaft untersucht. Gefragt wurde, wie die NS-Partei versuchte, die Bedürfnisse der Konsumenten unter den Bedingungen der knappen Ressourcen zu befriedigen und für das Volk Unterhaltung zu schaf-

---

[3] Uhlfelder, H.: Die oberitalienischen Autobahnen, in: Hafraba-Mitteilungsblatt, Heft 7, 1930, S. 9-14

[4] 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

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

fen, wie z.B. die Förderung des Tourismus und die Motorisierung, um ihre Herrschaft zu stabilisieren. Unter den Massenorganisationen war die Deutsche Arbeitsfront (DAF) bedeutsam. Sie ersetzte die zwangsweise aufgelösten sozialistischen und liberalen Gewerkschaften und vereinigte die Industrie- und Bauarbeiter. Die DAF betrieb die Organisation „Kraft durch Freude“, die breit angelegte Programme für Reisen, Sport, Erziehung und Unterhaltung entwickelte.[6] Die KDF-Organisation wurde zwar besonders bekannt durch spektakuläre Kreuzfahrten nach Norwegen, in den Mittelmeerraum und nach Madeira. Diese wurden auch ausgiebig in der Propaganda verbreitet. Dennoch besaß die Organisation einen wesentlich breiteren Unterbau von Reisen innerhalb von Deutschland und von Tagesausflügen.[7] Die KDF offerierte Pauschalreisen zu unschlagbar niedrigen Preisen zu beliebten Zielen, wie z.B. Reit im Winkel in Bayern oder Touristenziele wie Heidelberg. Die günstigen Preise setzte KDF mit Preisnachlässen der Reichsbahn durch, die bis zu 75 Prozent erreichten. Damit mußte die Reichsbahn dieses Reisesegment subventionieren.

Mit dieser Politik schuf die KDF einen Reisemarkt für den Massentourismus und transformierten diesen in industrielle Dimensionen. Dieses Politikfeld der KDF wurde vom NS-Autobahnprojekt zwar ergänzt. Aber es gibt keine Hinweise darauf, dass beide Politikfelder gemeinsam geplant wurden. Soweit Studien zum KDF vorliegen, waren Pauschalreisen und Ein-Tages-Ausflüge mit der Eisenbahn unternommen worden und nicht mit Bussen auf der Autobahn.[8] Jedoch gibt es Verbindungen zwischen den Tourismusaktivitäten des KDF und den NS-Autobahnprojekt, wenn man den Konsum der Landschaft einbezieht. Dafür prägte der britische Soziologe John Urry den Begriff des „touristischen Blickes“, womit er das Bedürfnis der Touristen beschrieb, für rasche Bewegung, die Suche nach Panoramablicken und räumlichen sowie zeitlichen Entfernungen von seiner normalen Routine.[9] Wie die KDF die Landschaft in Konsumgüter für Pauschalreisen transformierte, so produzierte ebenfalls das NS-Autobahnprojekt touristische Blicke mit seinem Konzept, die Bahn an die Landschaft anzupassen und die Fahrt darauf als eine Serie von über-

---

[6] Wolfgang König: Nazi Visions of Mass Tourism, in: Laurent Tissot (Ed.): Development of a Tourist Industry, Neuchatel 2003, S. 261-268

[7] Timothy W. Mason: Arbeiterklasse und Volksgemeinschaft, Gütersloh 1975.

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

[9] Shelley Baranowski: Tourism Industry and Modernity: Comments, in: Laurent Tissot (Ed.): Development of a Tourist Industry, Neuchatel 2003, S. 25. John Urry: The Tourist Gaze: Leisure and Travel in Contemporary Societies, London 1990.

raschten Blicken für den Fahrer zu entwickeln. Zieht man noch zusätzlich den Bau des Volkswagenwerkes in Wolfsburg im Jahre 1938 heran, das ebenfalls unter der Verantwortung der DAF sich befand, dann erscheint es zunächst als eine kohärente Strategie: Man könnte eine überzeugende Trilogie von KDF, Volkswagen und Autobahn konstruieren. Allerdings hat die historische Forschung zu Tage gefördert, dass die Beziehung des Volkswagenwerkes zu KDF lediglich ein Ergebnis eines erratischen Prozesses war und keine geplante gemeinsame Strategie.[10] Die KDF-Programme des Gaus Kurhessen vom Februar bis April 1937 ergeben bei ihren Ausflugsfahrten nach Heidelberg keinen Hinweis auf die Autobahn Frankfurt Heidelberg als einen besonderen Höhepunkt der Reise.

Das deutsche NS-Autobahnprojekt war zunächst ein „ideales" Projekt des Nationalsozialismus, in dem zahlreiche Funktionen gebündelt wurden:

- Es konnte auf der Grundlage der HAFRABA-Planungen sofort im Sommer 1933 gestartet werden.
- Es kombinierte arbeitswirtschaftliche, konjunkturpolitische und verkehrswirtschaftliche Ziele.
- Es vermittelte die Durchsetzungskraft eines neuen Regimes und gab Raum für vielfältige Propaganda. In der Studie von Schütz und Gruber wird besonders die Propaganda-Funktion des Autobahnprojekts herausgestellt: Zur Verdrängung der Kränkungen, die das deutsche Volk durch die Niederlage im ersten Weltkrieg, den Versailler Vertrag, die Inflation und die Weltwirtschaftskrise erfahren hatte, „bedurfte es monumentaler Zeichen als Garanten von Größe, Stabilität und Dauer", eben der bekannten Großbauwerke des NS-Regimes, unter denen das Autobahn-Projekt aber das erste war.[11]

Am deutschen Autobahnprojekt spiegeln sich viele Aspekte der Politik des NS-Regimes, besonders die ungezügelte Gewaltanwendung nach innen und nach außen. Der Leiter des Autobahnprojekts, Todt, war nicht nur Strassenbauingenieur, sondern zugleich überzeugter Nationalsozialist, der bereits 1923 in die NSDAP eingetreten war und deswegen nicht als ein unpolitischer Fachmann eingestuft werden kann. Er betrieb die zwangsweise Rekrutierung von Arbeitslosen für den Autobahnbau als ein politisches NS-Projekt und richtete

---

[10] Hans Mommsen und M. Grieger: Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich, Düsseldorf 1996. Heidrun Edelmann: Der Traum vom "Volkswagen", in: Hans-Liudger Dienel und Helmuth Trischler (Ed.): Geschichte der Zukunft des Verkehrs, Frankfurt 1997, S. 280-289

[11] Schütz und Gruber, op. cit., S. 13

die Arbeitslager für die Bauarbeiter straff nach der NS-Ideologie aus. Die Arbeiter besaßen eine Arbeitspflicht und konnten der körperlichen Schwerstarbeit, die in dem ersten Jahr fast ohne Unterstützung von Baumaschinen vor sich gehen mußte, nicht entkommen.[12] Daher besaßen die Arbeitslager des Autobahnbaus viele Aspekte von Konzentrationslagern. Auch ist der Einsatz von jüdischen Zwangsarbeitern beim Autobahnbau noch vor dem Kriegsbeginn nachweisbar.[13] Dem außenpolitischen Expansionsstreben Hitlers folgte das Autobahnprojekt unmittelbar: Im Jahre 1938 lief nach der Besetzung Österreichs die Planung für den Autobahnbau in Österreich an.[14] Im Jahre 1939 – im Jahre der Eroberung der CSR und von Polen – begannen die Planungen für die Tschechoslowakei und für Polen.[15]

Die Studie beruht auf einer Auswertung zahlreicher Archive, vornehmlich der Münchener Archive,[16] sowie auf einer Analyse der zeitgenössischen Fachzeitschriften „Verkehrstechnik“, „Die Autobahn“ und „Die Strasse“. Bei vielen wichtigen Entscheidungen und Zielformulierungen konnten keine Besprechungsprotokolle oder Briefe der Akteure in den Archiven aufgefunden werden, so daß ergänzend auf Zeitschriftenveröffentlichungen und Zeitungsberichte zurückgegriffen werden mußte, wobei die Propaganda-Funktion des Autobahn-Projekts und die Idealisierung der angestrebten Ziele in der gleichgeschalteten NS-Presse zu berücksichtigen ist.

Die Zeitschrift „Die Strasse“ wurde von Todt herausgegeben, der als leitender Ingenieur in der Münchener Baugesellschaft Sager&Woerner seit 1925 tätig gewesen war[17] und ab Juni 1933 als Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen das deutsche Autobahnprojekt leitete. Zwar war diese Zeitschrift, neben der Zeitschrift Verkehrstechnik, führend zu den Themen Straßenbau und motorisierter Transport in den Jahren 1934 bis 1939. Sie

---

[12] Siehe E. Schütz und E. Gruber, op. cit., S. 41 und Kapitel „Sozialismus des Strassenbaus“. Dass zunächst der Strassenbau ohne eine wesentliche Unterstützung von Baumaschinen vor sich ging, wurde in der Presse immer wieder betont, um großen Beschäftigungsmöglichkeiten von Arbeitslosen zu betonen.

[13] Rheinisches Industriemuseum (Hersg.):Abgefahren – Geschichte des Strassenbaus, Essen, 2006

[14] Diese Planung wird sehr gut von B. Kreuzer, op. cit., dokumentiert.

[15] Die Expansion wird als triumphale Kriegsberichterstattung dokumentiert in der von Todt herausgegebenen Zeitschrift Die Strasse der Jahrgänge 1938 bis 1942. Zur CSR-Strecke Breslau-Brünn-Wien siehe auch den unter militärischem Druck geschlossenen „Vertrag zwischen Deutschland und der Tschechoslowakei über den Bau und den Betrieb einer Durchgangsautobahn“ vom 19.11.1938, in: Reichsgesetzblatt 1938, II, S. 236f.

[16] Ich danke Herrn Harald Müller vom Bayerischen Wirtschaftsarchiv München und Herrn Dr. Schwab vom Stadtarchiv München für wertvolle Unterstützung.

[17] Eduard Schönleben: Fritz Todt, Oldenburg, 1943, S. 30 ff. Siehe ferner die Firmengeschichte Sager&Woerner 1864 bis 1964, Band 2: 1920 bis 1945, S.115, München, Selbstverlag, 1964 (Bayerisches Wirtschaftsarchiv, München), S. 211

enthielt allerdings nicht allein wertvolle wissenschaftliche Beiträge zu den Themen Straßenbau, Verkehr und zur Transportgeschichte, sondern darüber hinaus eine merkwürdige Mischung von aufdringlicher NS-Propaganda, die sich ab 1938 zur Kriegsberichterstattung steigerte. Zusätzlich zu dieser Zeitschrift wurde die Zeitschrift „Die Autobahn“ ausgewertet, die seit 1932 aus dem Hafraba-Mitteilungsblatt hervorgegangen war und mit 12 Ausgaben im Jahr erschien. Im Jahre 1933 orientierten sich die Herausgeber politisch an Hitler als dem bedeutendsten Promotor der Autobahn-Idee. Die Ausgaben Juli und September 1933 zeigten Hitler auf dem Titelblatt. Im Jahre 1934 verdoppelte sich nahezu die Anzahl der Ausgaben von 12 auf 22. Als am 18. August 1933 die Hafraba-Vereinigung zwangsweise aufgelöst und in die Projektgesellschaft Gezuvor (Gesellschaft zur Vorbereitung des Reichsautobahnbaus) überführt wurde, übernahm die Gezuvor die Rolle des Herausgebers der Zeitschrift „Die Autobahn“. Der Schriftleiter der Zeitschrift, Kaftan, blieb in seiner Funktion bis zum Ende des Jahres 1934, als die Zeitschrift eingestellt und mit der von Todt herausgegebenen Zeitschrift „Die Straße“ vereinigt wurde.[18] Diese erschien mit 24 Ausgaben pro Jahr und einer reduzierten Anzahl der Ausgaben von 1940 bis Anfang 1943. Sie startete ihre publizistische Aktivität bereits im August 1934, so dass für die restlichen Monate dieses Jahres beide Zeitschriften, „Die Straße“ und „Die Autobahn“, zugleich erschienen. Seit dem Jahr 1935 erschien auf der Zeitschrift „Die Straße“ die Bezeichnung „Die Autobahn“ als Untertitel.

2. Der Planungskontext

Die Planung und der Bau der Autobahn München – Salzburg geschahen in einem Kontext, in dem zahlreiche Straßenbauprojekte sowohl im Deutschen Reich wie auch im europäischen Ausland angeregt wurden. Von dem italienischen Autobahnpromotor Puricelli wurde bereits in den 1920er Jahren eine Autobahn Berlin – München – Rom vorgeschlagen. [19]

---

[18] Die Planungsgeschichte des Autobahnbaus 1920 bis 1933 publizierte Kaftan im Jahre 1955, siehe K. Kaftan: Der Kampf um die Autobahn, Berlin 1955 – leider ohne Angaben von Quellen.

[19] 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. Die Autobahn Berlin-München-Rom beschäftigte auch weiterhin 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

Auf den internationalen Autobahnkongressen wurden die Fernstraßenverbindungen Paris – Wien – Istanbul diskutiert. [20] Auch wurden ganze Netze von Autobahnen in Europa in die Diskussion geworfen, so zum Beispiel auch von Puricelli.[21] Am 11. Januar 1927 fand in Leipzig eine Konferenz statt, welche die Autobahnroute Berlin – Leipzig – München mit einem Anschluss über den Brenner nach Rom zum Gegenstand hatte.[22] Unter den Initiativen war die Vereinigung Hafraba - „Verein zur Vorbereitung der Autostrasse Hamburg-Frankfurt-Basel“ - die bedeutendste. Sie wurde am 6. November 1926 im Rathaus der Stadt Frankfurt am Main gegründet.[23] Die Abkürzung Hafraba bedeutet: Hamburg–Frankfurt–Basel (später: Hansestädte–Frankfurt–Basel) und bezeichnet das Ziel der Vereinigung: Eine Autobahnstrecke von den Häfen der Nordsee, d.h. von Hamburg, über Frankfurt, als ein bedeutender Standort des Handels in Westdeutschland, nach Süddeutschland an die Grenze der Schweiz, d.h. Basel. Von Beginn an hatte die Hafraba das Ziel, diese Autobahn bis zum italienischen Hafen Genua fortzusetzen. Die Hafraba stellte im Jahre 1927 eine Projektstudie ihrer Strecke von Hamburg nach Basel in 53 Bänden vor.[24] In ihrem Mitteilungsblatt publizierte die Hafraba auch Mitteilungen von befreundeten Vereinigungen, wie vom LEHA-Verein (dem Promotor einer Nur-Autostrasse von Leipzig nach Halle) oder vom Schweizerischen Autostrassen-Verein (SVA).[25] Als die NS-Bewegung ihre Herrschaft in Deutschland im Jahre 1933 errungen hatte, konnte im Juni 1933 das deutsche Autobahnprojekt mit der Route Frankfurt am Main nach Darmstadt kurzfristig auf der Grundlage der Hafraba-Planungen starten.

Planungen und Bau von Alpenstraßen waren ein wichtiger Diskussionspunkt gleichfalls in der Republik Österreich. Dort wurde im Jahre 1930 mit dem Bau der Großglockner Hoch-

---

über ein Treffen von Hitler, Puricelli und Todt zu diesem Projekt, Völkischer Beobachter vom 3.12.1936, ebenda, Akte 0405. Ein weiteres Treffen dieser drei Akteure zum Rom-Projekt fand im Juni 1937 statt, siehe Kasseler Post vom 30.6.1937, Universitätsbibliothek Kassel, Hessischer Lesesaal.

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

[21] Puricelli, P: Entwurf für ein europäisches Autostrassennetz, in: Die Strasse, Heft 2, 1934, S. 42f. Puricelli präsentierte sein Konzept am 7. Internationalen Strassenkongreß in München vom 3. bis 8. September 1934.

[22] Deutscher Verkehrsdienst, herausgegeben von der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung, Nr. 289 vom 11.12.1926, Stadtarchiv München, Verkehr 84, sowie: Autofernstraße Berlin Leipzig München Rom, Bericht von der Autofernstraßen-Tagung Leipzig, Neues Rathaus, 11. Januar 1927, Leipzig, Verlag Rats-Verkehrsamt, 1927

[23] 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

[24] Hafraba Mitteilungsblatt, Heft 1, 1928. Keiner der Bände ist in den Archiven auffindbar.

[25] Siehe Inhaltsverzeichnisse Die Autobahn 1929-1932

alpenstraße von Salzburg nach Kärnten begonnen,[26] ein Projekt, das bereits in den 1920er Jahren in verschiedenen Zirkeln 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 die NS-Straßenbaupolitik im Jahre 1933 durchaus ein Vorbild gewesen sein.[27] In der Schweiz diskutierte der im Jahre 1929 gegründeten „Schweizerischen Autostrassen-Verein" ebenfalls Projekte, leistungsfähige Straßenverbindungen zu schaffen, wie etwa die Straße Bern – Thun.[28]

In den 1920er Jahren gab es Überlegungen, anstelle einer zunächst geplanten Lokalbahn eine gut ausgebaute Landstraße München – Passau durch das Vilstal zur Erschließung von Niederbayern und zum Anschluß an den Donau-Umschlaghafen in Passau zu bauen.[29] Auch hatte sich ein Verein gebildet, um eine Alpenquerstraße von Lindau nach Bad Reichenhall zu projektieren, welche u.a. die Ausflugsorte Reit im Winkl und Ruhpolding verbinden sollte. Diese Idee wurde von Hitler im März 1933 aufgegriffen[30] und parallel zum Autobahnprojekt München – Salzburg auch durchgesetzt.[31] Durch Schaffung einer attraktiven Alpenstrasse versuchte man, Automobiltouristen vom Abwandern auf entsprechende Strassen in Österreich und der Schweiz abzuhalten. Ferner wurde die Landstrasse München – Rosenheim – Bad Reichenhall über Teisendorf in den Jahren 1933-1934 begradigt

---

[26] 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), 6th till 9th October 2005

[27] 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

[28] Marcel Nyfeller: Das Projekt einer Autostrasse Bern-Thun, in: Hafraba-Mitteilungsblatt, Heft 12, 1930, S. 6

[29] Protokoll einer Besprechung am 5.6.1925 in München mit der Münchener Handelskammer und dem Bayerischen Automobilklub, Stadtarchiv München, Verkehr 84. Siehe auch 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. 38-40

[30] Münchner Zeitung vom 28. März 1933, Stadtarchiv München, Verkehr 84. Siehe auch Fischer, Josef: Entstehung, Linienführung und bauliche Ausgestaltung der Deutschen Alpenstraße, Die Strasse, Heft 7, 1935, S. 208-212

[31] Die Leitung des Projekts Alpenquerstrasse wurde von Todt und der Obersten Bauleitung München quasi nebenher miterledigt. Todt berichtete, dass im Frühjahr 1934 ca. 600 bis 700 Mann am Abschnitt Bad Reichenhall – Inzell Beschäftigung finden würden, Münchener Zeitung vom 16.1.1934, SM, München-Salzburg 1933-34. Ähnlich wie das Autobahnprojekt wurde auch die Alpenquerstrasse in die Propaganda des NS-Staates eingebunden. So fand im September 1934 eine Besichtigung der Baustellen durch die in Berlin akkreditierten Diplomaten statt, bevor diese zum NS-Parteitag weiterfuhren, siehe Die Strasse, Heft 3, 1934, S. 92

und verbreitert.[32] Im Jahre 1935 wurde die „Olympiastraße“ München – Garmisch-Partenkirchen für die Winter-Olympiade im Jahre 1936 ausgebaut und auf 14 km völlig neu angelegt, so dass in Oberbayern in den Jahren 1933 - 1938 tatsächlich vier wichtige Straßenbauprojekte parallel in Arbeit waren.[33] An dieser Stelle soll aber lediglich über die Autobahn München – Salzburg berichtet werden.

Die Landstrasse München – Rosenheim – Teisendorf war eine wichtige Strecke nach Salzburg von insgesamt 142 km Länge. Hier wird alternativ die Landstrasse München – Salzburg über Wasserburg in der Abbildung 1 dargestellt.[34] Sie ist nur 128 km lang und zeigt mit den 25 Ortsdurchfahrten, die in der Tabelle 1 wiedergegeben sind, wie aufwendig eine Reise mit dem Automobil auf dieser Strecke gewesen sein mag. Unterstellt man eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 km/h, so wurde für diese Reise eine Zeit von 4 Stunden benötigt. Wenn man von einer Geschwindigkeit von 100 km/h auf der Autobahn ausgeht, erhält man auf der 120 km langen Autobahnstrecke eine Fahrtzeit von einer Stunde und 12 Minuten, also ein Fahrtzeitverhältnis Landstrasse zu Autobahn von fast 4:1.

---

[32] Münchener Zeitung vom 8.11.1934, SM, München-Salzburg 1935

[33] Sommerer, Wilhelm: Ausbau der Reichsstraße zu den Kampfstätten der IV. Olympischen Winterspiele (Reichsstraße Nr. 2, München-Garmisch) und Verkehrsleistung während der Spiele, in: Die Strasse, Heft 5, 1936, S. 156-157. Der Ausbau dieser Straße geht auf eine Projektskizze der Münchner Baugesellschaft Sager&Woerner aus dem Jahre 1927 zurück, vergl. Fußnote 38.

[34] Die Daten nach ADAC (Hersg.) Reichs-Verkehrsführer und Reichs-Tourenbuch, Dortmund 1930

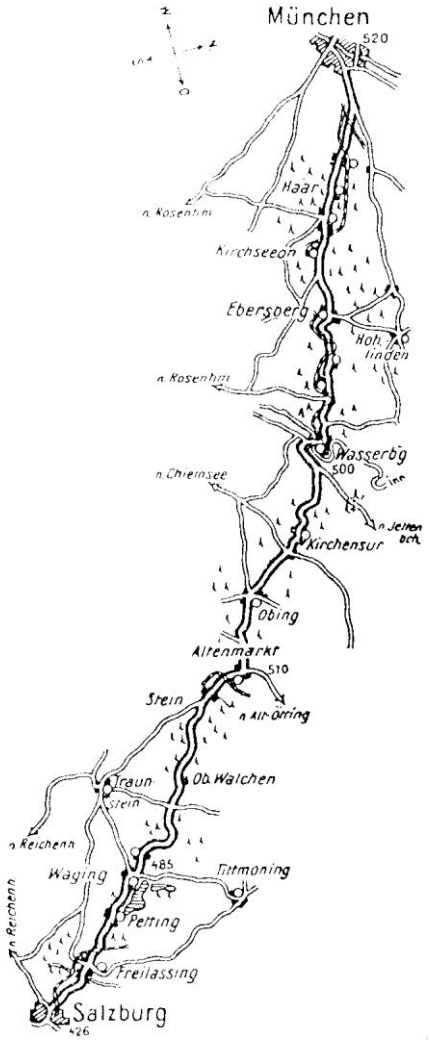

Abbildung 1: Landstrasse München – Salzburg

	Entfernung von Ort zu Ort, km	Entfernung kumuliert, km
München (Ausfahrt: äußere Wienerstraße)	0,0	0,0
Wegteilung von Zamdorf	2,7	2,7
Strasstrudering	3,7	6,4
Haar	4,6	11,0
Zorneding	8,4	19,4
Kirchseeon	6,3	25,7
Ebersberg	5,2	30,9
Steinhöring	6,6	37,5
Tulling	1,2	38,7
Reitmehring	10,1	48,8
Wasserburg am Inn	3,2	52,0
Strass	3,0	55,0
Kirchensur	7,2	62,2
Frabertsham	3,3	65,5
Obing	4,0	69,5
Rabenden	5,0	74,0
Altenmarkt	5,5	80,0
Stein	2,5	82,5
Ober-Walchen	5,4	87,9
Wegkreuzung	2,0	89,9
Otting	6,3	96,2
Waging	3,0	99,2
Petting	7,0	106,2
Schönram	5,0	111,2
Freilassing	9,4	120,6
Liefering	2,5	123,1
Salzburg	5,0	128,1

Tabelle 1: Daten der Landstrasse München-Salzburg

Der Kontext für den Planungsprozess der Strecke München – Chiemsee – Salzburg stellt sich wie folgt dar: Von der Stadt München ergab sich ein hohes Verkehrsaufkommen an Wochenendausflügen in die Umgebung, das zum Teil mit der hohen Motorisierungsdichte in München erklärt werden kann. Diese Stadt hatte mit einem Kraftfahrzeug (einschließlich Motorrädern) pro 24 Einwohnern die höchste Kraftfahrzeugdichte in Deutschland im Jahre 1932 (verglichen mit Berlin mit 38 Einwohnern).[35] Die Führungsrolle von München in der

[35] Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1933, S. 159

Motorisierung kommt auch darin zum Ausdruck, dass der Allgemeine Deutsche Automobilclub seit Beginn des 20. Jahrhunderts seinen Sitz in München hat. Zusätzlich zu den motorisierten Individualverkehren gab es 13 Busrouten in die Umgebung von München zu Ausflugs-Zielen.

Diese Routen wurden von der Deutschen Post betrieben. Im Jahre 1934 nahmen 700.000 Personen an einer Busfahrt auf diesen Linien teil. Die Post berichtete, dass die Hauptströme an Besuchern am Wochenende in die Ziele Bad Tölz, Grünwald, Wolfratshausen, Starnberger See, Ammersee und zum Fluß Inn gerichtet waren.[36] Die folgende Abbildung 2 zeigt die Ziele um München auf, die mit diesen Buslinien erreicht werden konnten.[37]

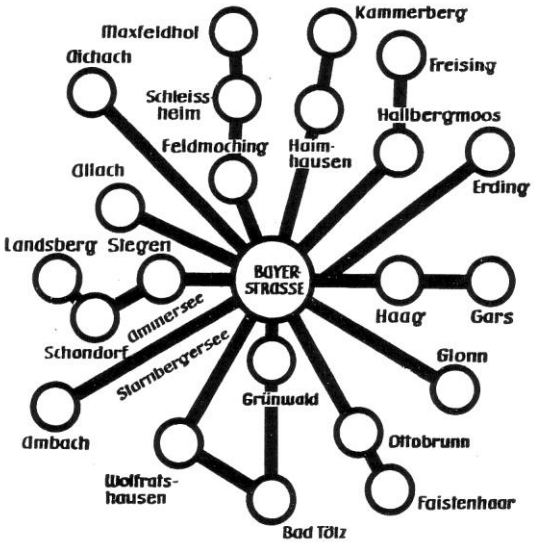

Abbildung 2: Erreichbare Ziele von München
mit Buslinien der Post

Um die Verbindungen zu verbessern, gab es im Jahre 1927 eine von der Münchener Baugesellschaft Sager&Woerner verfaßte Vorstudie für eine Autobahn München-Starnberg.[38] Diese entstand – nach Einschätzung der NS-Presse – auf Anregung von Puricelli, der mit dem Inhaber der Baugesellschaft, Alfons Woerner, im Jahre 1926 in München zusammengetroffen sein soll.[39] Der Plan der Baugesellschaft Sager&Woerner, eine Autobahn

---

[36] Der von München ausgehende Kraftpostverkehr, in: Die Strasse, 1935, Heft 12, Appendix, S. 33.
[37] Op. cit.
[38] Vilbig: Ausbau der Straßen – Nur-Autostraßen? Drei Musterbeispiele aus Bayern, in: Verkehrstechnik, Heft 21, 1927, S .327-330. Vilbig war Ministerialrat in München und Teilnehmer der Leipziger Autobahntagung 1927, vergl. Fußnote 4.
[39] Münchner Augsburger Abendzeitung vom 20.2.1934, SM, Autobahn München-Salzburg 1933-1934. In der Firmengeschichte Sager&Woerner 1864 bis 1964, Band 2: 1920 bis 1945, München, Selbstverlag, 1964

von München entlang des Ostufers des Starnberger Sees mit Fortsetzungsmöglichkeit nach Garmisch-Partenkirchen zu bauen, wurde auch mit dem zu erwartenden Ausflugsverkehr in ein landschaftlich bevorzugtes Gebiet, das teilweise durch die Eisenbahn noch nicht erschlossen sei, begründet und als „typische Sport- und Ausflugsstraße“ bezeichnet.[40] Die Abbildung 3 zeigt eine Karte dieser Planung.[41]

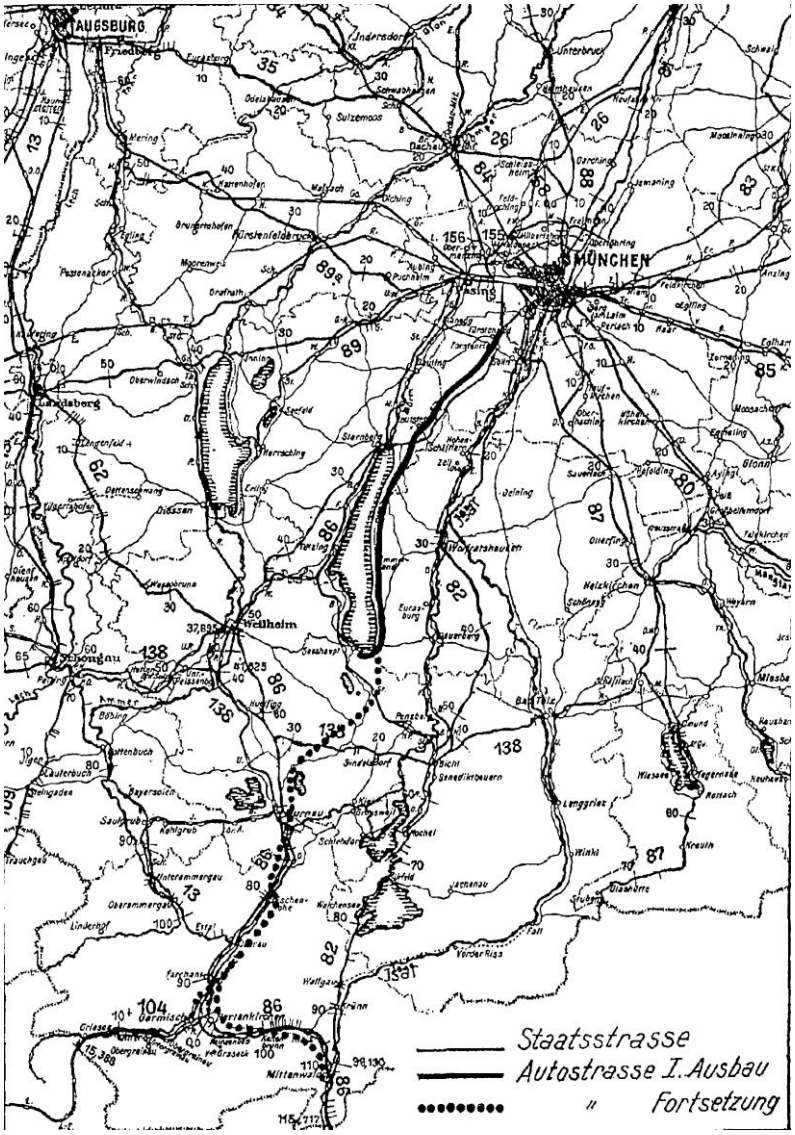

Abbildung 3: Autobahnplan München-Starnberg 1927

Im Unterschied zur westlichen Region muß man feststellen, dass wichtige touristische Ziele in der östlichen Region von München, wie der Tegernsee oder der Chiemsee mit diesen

(Bayerisches Wirtschaftsarchiv, München) wird das Zusammentreffen Puricelli und Woerner in München „um das Jahr 1924“ datiert, siehe S. 212.

[40] Vilbig, op. cit., S. 330, sowie van Elsen, Paul: Die deutsche Landstrasse, Diss. Köln, Düren 1929, S.89

[41] Vilbig, ebenda

Busrouten nicht erreicht werden konnten. Woerner beschrieb diese Region als schwer zugänglich.[42] Die Zugverbindungen von München zu wichtigen touristischen Zielen in der östlichen Region waren mit langen Reisezeiten verbunden. Woerner schätzte, dass es ungefähr 5 Stunden erforderte, um von München zu der bekannten Skiregion Reit im Winkl zu reisen. Dagegen würde es nur 1,5 Stunden mit einem Auto auf der Autobahn erfordern. [43] Obwohl Woerner ein Förderer des motorisierten Transports war, übertrieb er nicht die lange Reisezeit von 5 Stunden von München nach Reit im Winkl mit der Eisenbahn. Dieses ergab eine Überprüfung der Eisenbahnfahrpläne aus dem Jahr 1930 im Archiv des deutschen Eisenbahnmuseums in Nürnberg. Hier ergeben sich die folgenden Verbindungen: Von München/Hauptbahnhof nach Traunstein (Dauer 1,5 Stunden). Dann umsteigen in den Zug nach Ruhpolding (Dauer 50 Minuten) und schließlich umsteigen zum Zug nach Reit im Winkl (Dauer 70 Minuten). Hinzu kamen Wartezeiten an den Stationen. So gelangt man zu der Schlußfolgerung, dass es vom touristischen Standpunkt aus einen Bedarf gab, das östliche Ausflugsgebiet mit einer Autobahn zu entwickeln.

Und tatsächlich bezogen sich die Pläne für eine Autobahn zum Chiemsee wesentlich auf den zu erwartenden Ausflugsverkehr am Wochenende. Kaftan gab die Einschätzung, dass zu viele Besucher von München in Richtung Starnberger See strömten und dort eine hohe Belastung der Infrastruktur herbeiführten. Ferner gibt er eine Quelle an, nach der bereits vor 1933 von Todt, in Zusammenarbeit mit Fremdenverkehrsorganisationen und sonstigen Interessenten, eine Vorstudie für eine Autobahn München-Chiemsee erstellt worden sei, um neue touristische Ziele für die Münchener Bevölkerung zu erschließen.[44]

3. Die Wahl der Strecke

Wie das Autobahnprojekt auf die Verkehrsbedürfnisse des Münchener Ausflugsverkehrs abgestimmt war, kann sehr gut an der Wahl der Streckenführung dargestellt werden. Bisher gab es zu diesem Thema nur wenig verkehrshistorische Forschungen.[45] Diese Strecke

---

[42] Anton Woerner: Die Reichsautobahn München – Salzburg, in: Die Autobahn, Heft 9, 1933, S. 10-12, wo von Woerner ein Lebenslauf und ein Portraitfoto enthalten sind.
[43] Anton Woerner, op. cit.
[44] K. Kaftan, op. cit., S. 153
[45] Siehe Claudia Windisch-Hojnacki, op. cit.

wurde von der NS-Presse in zahlreichen Artikeln als ein Beispiel dafür herausgestellt, wie die Autobahn an die Landschaft angepaßt würde und wie touristische Highlights mit dem Autobahnbau verknüpft werden könnten. Todts Zeitschrift „Die Straße“ berichtete 36 Mal in den Jahren 1934 bis 1938 über die Autobahnstrecke München – Salzburg, die Vorgängerzeitschrift „Die Autobahn“ 7 Mal. Zusätzlich kam im Verlag Volk und Reich die Schrift „Die Reichsautobahn München-Salzburg“ (Berlin 1936) heraus. Der geschichtsmächtige Mythos der „grünen Autobahn“ wurde geboren – auch, um die massiven Eingriffe in die Landschaft zu überdecken. Technik und Natur seien versöhnt, die Autobahn werde der Landschaft angepaßt, wodurch die massiven Engriffe des Großprojektes in die Natur bemäntelt wurden. So findet sich in Todts Zeitschrift kein Hinweis auf Pflanzen- oder Tierarten, wie Auerhähne oder Kammolche, die der Autobahnbau gefährdet hätte. Dennoch hatte der Mythos viele Theoretiker aus dem Fachgebiet Landschaftsarchitektur in späteren Jahrzehnten zu Reflexionen herausgefordert.

In der Planung der Strecke München – Chiemsee – Salzburg lässt sich die Strategie erkennen, die folgenden touristischen Highlights zu kombinieren:

- Um die Erholungsgebiete Tegernsee, Schliersee, Seehamer See und Bayrischzell zugänglich zu machen, wurde die südliche Route über Holzkirchen gewählt, anstatt die nördliche Route über Grafing. So wuchs nach Angaben von Woerner die Länge der Strecke München-Salzburg um 20 km von 102 auf 122 km an. Wie Woerner und die Münchner Presse berichtet hatten, war die Wahl dieser Route von Hitler angeordnet worden.[46]
- Die Strecke verläuft über eine Brücke über den Fluß Mangfall und eröffnet dort einen Blick auf die Kirche des Ortes Weyarn mit der weltberühmten Verkündigungsgruppe von Ignatz Günther.
- Der Anstieg vom Tal der Leitzach auf den Berg Irschen gibt einen grandiosen Blick auf die Alpen frei.
- Auf dem Hügel Hüttenkirchen ergibt sich ein wunderbares Panorama auf den Chiemsee.
- Um das Moor im Süden der Route zu umgehen, wurde die Strecke direkt an das südliche Ufer des Chiemsees gelegt, so dass sich ein Panoramablick über den See ergibt.

[46] Woerner, op. cit. und Münchener Neueste Nachrichten vom 6. September 1933, Bayerisches Hauptstaatsarchiv, München, MWi 8682.

- Nahe Salzburg wird die Route zum touristischen Ziel Bad Reichenhall nach Süden gelenkt.

Seifert beschreibt diese Autobahnstrecke mit den folgenden enthusiastischen Worten: „Die von München bis zum Chiemsee sich steigernde, anscheinend unüberbietbare Reihung landschaftlicher Schönheit noch einmal aufzunehmen und gewissermaßen auf einer anderen Ebene fortzusetzen, im Blick vom Gebirge auf die unendliche Hochfläche, die nur ein Adalbert Stifter würdig zu schildern vermöchte.“ [47] Die folgende Abbildung 4 zeigt das Panoramabild von der Autobahn über die Ebene bei Rosenheim mit den Alpen im Hintergrund.[48] Über die Highlights dieser Strecke berichtete die Münchener Presse zahlreiche Male.

Abbildung 4: Panoramablick auf die Ebene und die Alpen bei Rosenheim

Man kann annehmen, dass die Zustimmung zu dem Verlauf der geplanten Autobahnroute München – Chiemsee – Salzburg in Politik, Verwaltung und Bevölkerung sicherlich weitgehend war. Allerdings gibt es einen prominenten Fall, in dem Widerspruch eingelegt wur-

[47] Seifert, Alwin: Die landschaftliche Eingliederung der Strecke, in: Die Strasse, 1935, Heft 12, S. 446f.
[48] Entnommen aus: Ebers, Edith: Natürlicher Landschaftsraum und künstliche Raumgestaltung an der Straße, in: Die Strasse, 1936, Heft 15, S. 468-471, hier S. 469

de. Dieses ist die sogenannte Halteraffäre, die erstmals von Schütz und Gruber dokumentiert worden ist.[49] Georg Halter war als Professor für Landstraßenbau und Eisenbahnwesen an der Technischen Universität München ein ausgewiesener Planungsfachmann und bereits vor 1933 in die NS-Partei eingetreten. In völliger Verkennung, wie die freie Meinungsäußerung in der NS-Zeit unterdrückt wurde, verfaßte er eine Reihe von kritischen Stellungnahmen zu dem Autobahnprojekt und brachte damit Todt in erhebliche Aufregung. Dieser hatte dann alles unternommen, um Halter zum Schweigen zu bringen. So hat er Doll zu einem Gespräch mit ihm veranlaßt.[50] In einem Schreiben drohte Todt dem Professor, dass „nach Rücksprache mit dem Stellvertreter des Führers, Herrn Minister Hess, schriftliche und mündliche Veröffentlichungen derartiger Gedanken unerwünscht und mit der Tätigkeit eines Hochschullehrers unvereinbar sind.“[51]

Halters Einwände bezogen sich einerseits auf die Streckenlänge der südlichen Route.[52] Dadurch, dass die Südroute anstelle der Nordroute gewählt wurde, wuchs die Streckenlänge von München nach Salzburg nach seinen Angaben um 15 km an. Halter wandte sich besonders gegen die Verlängerung der Strecke von München nach Salzburg um 15 km. Ihm ging es weniger um die Erreichbarkeit touristischer Ziele zur Naherholung der Münchener Bevölkerung, als um den sparsamen Einsatz von Mitteln für eine Fernstrecke nach Salzburg. Auch empfand er es als Widerspruch, sehr hohe Aufwendungen im Straßenbau zu treiben, um Bergkuppen und Kurven für eine Geschwindigkeit von 160 km pro Stunde auszulegen, und so einige Sekunden an Fahrtzeit zu gewinnen, aber andererseits durch Wahl der Südstrecke die Fahrtzeit zu verlängern. Er plädierte für eine sparsamere Verwendung der eingesetzten Mittel und die Auslegung der Strecke für eine niedrigere Geschwindigkeit. Aus Gründen der ökonomischen Effizienz schlug Halter die Nordstrecke vor; mit dem gesparten Geld könnten weitere Autobahnprojekte finanziert werden, so daß der volkswirtschaftliche Gegenwert der eingesetzten Finanzmittel anstiege.

Ein weiterer Einwand Halters betraf die Verbindung, die Todt in seinen Schriften zwischen der Schnelligkeit des Fahrens auf der Autobahn einerseits und dem Landschaftsgenuß

---

[49] E. Schütz und E. Gruber, op. cit., S. 20f

[50] Halter ließ eine Denkschrift in vier Exemplaren zirkulieren, unter anderen an den Vizekanzler von Papen, siehe den Bericht des Leiters der Obersten Bauleitung München, Doll, an Todt vom 31.1.1934 über ein Gespräch mit Halter, Bayerisches Staatsarchiv, München, Autobahndirektion Südbayern, 248

[51] BA, Akten R4601, Band 1307, Blatt 100. In dieser Akte sind die „Stimmen gegen die Autobahn“ gesammelt.

[52] Georg Halter: Gedanken zur Linienführung der Autobahn von München nach Salzburg, vom 21.10.1933, ebenda

andererseits herstellte. Halter argumentierte, dass zwischen beiden Ansätzen ein Widerspruch bestehe. Wer schnell auf der Autobahn führe, könne nicht die Landschaft genießen. Dieses war ein Angriff auf einen zentralen Baustein in Todts Autobahnideologie, in welcher er zum „Autowandern“ aufrief und anregte, während des Fahrens durch die Landschaft auf der Autobahn die Landschaft zu genießen. In seiner Zeitschrift „Die Straße“ publizierte Todt eine Vielzahl von Artikeln, um diese Idee zu propagieren. [53] Diese wurde darüber hinaus verbunden mit Vorschlägen für ein Picknick auf einem Rasenstreifen neben der Autobahn.

Den Konflikt zwischen schnellem Fahren und Landschaftsgenuss versuchte Todt abzumildern, indem in den Presseverlautbarungen zu Beginn der Bauarbeiten der ersten Strecken Frankfurt-Darmstadt und München-Holzkirchen immer wieder betont wurde, dass diese Strecken keine Rennstrecken würden, sondern dem Landschaftsgenuss dienten.[54]

Ferner wies Halter darauf hin, dass Autobahnen schwerlich eine von ihm unterstellte militärische Bedeutung erlangen könnten, da die Fahrbahndecken eine viel zu geringe Tragkraft für Panzer und schwere Artillerie aufwiesen. Auch könnten die weitgespannten Brückenbauwerke der Südstrecke Ziele von Fliegerangriffen werden und so den militärischen Wert der Strecke einschränken. Trotz der Bedenken Halters rollten im Jahre 1938 die Panzer über die Autobahn beim Einmarsch nach Österreich.[55]

4. Anpassung an die Landschaft

Um die Autobahn an die Landschaft anzupassen, entfaltete Todt spezielle Aktivitäten für die Strecke München – Chiemsee – Salzburg. Da Todt mit der Linienführung der Autobahnen einen grundsätzlich anderen Ansatz verfolgte, als Eisenbahningenieure traditionellerweise Eisenbahnlinien konzipieren, ergab sich durch die Übernahme von Eisenbahningenieuren in die Planungsstellen der Reichautobahngesellschaft aus der Sicht von Todt das

---

[53] Zum "Autowandern" siehe Die Strasse, Heft 3, 6, 11, 14, 1936

[54] Münchner Neueste Nachrichten vom 24. Dezember 1933, SM, München-Salzburg 1933-1934, Münchner Augsburger Abendzeitung vom 21. März 1934, ebenda

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

Problem, wie die Unternehmenskultur der Reichsbahn an die Erfordernisse des Autobahnbaus angepaßt werden könnte. Als Korrektiv ordnete Todt den Obersten Bauleitungen Landschaftsanwälte zu, welche eine beratende Funktion zur Einpassung der Autobahn in die Landschaft ausübten. Jedoch besaßen die Landschaftsanwälte als freie Mitarbeiter nur einen schwachen Einfluss. Verwunderlich bleibt, dass Todt ihnen keine festen Stellen gab, obwohl er ihre Arbeit als äußerst wichtig einstufte. Als obersten Landschaftsanwalt, ebenfalls mit dem Status eines freien Mitarbeiters, berief Todt Ende 1933 den freien Münchener Landschaftsarchitekten Alwin Seifert,[56] in dem Todt einen kongenialen Gesprächspartner fand. Beide verband die Idee des Heimatschutzes, die in den zwanziger Jahren als eine Kritik an der mit der zügellosen Industrialisierung verbundenen Landschaftszerstörung entstanden war und die eine schonende Einpassung von Fabriken und Großtechnologien in die Landschaft forderte.[57] Todt konnte die Ideen des Heimatschutzes mit der Vorstellung einer „Deutschen Technik“ in die NS-Ideologie einordnen. Bereits in seinem ersten Brief an Seifert im Jahre 1933 formulierte Todt das Prinzip, dass die Autobahn in dem Hofoldinger Wald nahe München nicht in der Landschaft wie ein Eisenbahndamm sondern wie eine Parkstraße erscheinen sollte und führte aus: „Vielleicht kann man durch ganz besonders flache Böschungen und niedrige Straßenlage den Eindruck einer Parkstraße durch diesen Wald erhöhen.“ [58] Todt bat Seifert in diesem Brief, die ausgeholzte Strecke im Hofoldinger Forst abzulaufen, um Ideen für die Einpassung der Strecke zu gewinnen. Diese Aufforderung Todts deutet darauf hin, dass mit dem Einschlag der Bäume der Verlauf der Strecke als solcher bereits festgelegt worden sei, woran Seifert nichts mehr ändern könnte. Allerdings hat er - nach dem Bericht der Münchener Presse - als Gartenarchitekt dafür gesorgt, dass links und rechts Baumgruppen erhalten blieben, so dass ein parkartiger Charakter entstehen konnte.[59] Diese Presseberichte stützen die These, dass das Konzept der Landschaftsästhetik und die Person Seiferts als deren Leitfigur als zentrale Bausteine der Öffentlichkeitsarbeit von Beginn des Autobahnprojekts an eingesetzt wurden, um dem Projekt Anerkennung zu verschaffen und den Mythos der „grünen Autobahn“ zu begründen.

---

[56] Siehe Tagung der Leiter der “Obersten Bauleitungen” mit Seifert und Todt in Berlin am 18.1.1934 mit Bild der Teilnehmer und Empfang in der Reichskanzlei, in: Die Autobahn, Heft 2, 1934, S. 48.

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

[58] Brief vom 23. November 1933 , DM, NL 133/056

[59] Münchner Augsburger Abendzeitung vom 20.2.1934, ZA München-Salzburg 1933-1934

Die Abböschung der Autobahn zur umgebenden Landschaft ist aber nicht konsequent durchgeführt worden. So beschwerte sich Todt mit Brief vom 17. Oktober 1935 an die Gesellschaft Reichsautobahnen, Direktion Berlin, dass er bei einer Besichtigung der Strecke Holzkirchen – Rosenheim feststellen mußte, dass immer noch in zahlreichen Fällen die Kraftfahrbahn durch unnötige oder unnötig tiefe Gräben in die bzw. aus der Landschaft herausgeschnitten ist, statt sich ihr möglichst sinnvoll einzugliedern.[60]

Völlig begeistert von seiner neuen Aufgabe besuchte Seifert, nahezu rastlos, in den folgenden Jahren auf einer Vielzahl von Reisen alle wichtigen Baustellen der Autobahnen im Reich und gab Todt dazu Einschätzungen.[61] Ferner publizierte er zwischen 1934 und 1942 insgesamt 30 Artikel über die Landschaftsgestaltung in Verbindung mit dem Straßenbau in Todts Zeitschrift „Die Strasse“. Den Einfluss von Seifert auf die Autobahnplanung hat Zeller in seiner wegweisenden Studie sorgfältig aufgearbeitet. Er zeigte ferner, wie Todt das Konzept der Landschaftsästhetik von den Parkways in den USA übernommen hatte.[62]

Im Sommer 1934 unternahm Seifert verschiedene Fahrten mit Ruder- und Motorbooten auf dem Chiemsee, um abzuschätzen, welchen Eindruck eine Abstützung der Autobahn am Chiemseeufer durch eine Mauer hervorrufen würde. Von einem Bau einer Mauer riet er ab zugunsten einer Abböschung zum See hin. „Eine Mauer würde im Bilde des Chiemseeufers und seines Hinterlandes einen unerträglich harten Fremdkörper bilden“.[63] Die Abbildung 5 zeigt den Chiemsee-Parkplatz mit einem Ausflugsbus.[64] Daran, dass diese Mauer am Chiemsee-Parkplatz tatsächlich gebaut wurde, ist ablesbar, dass Seifert seine Konzepte nicht in allen Fällen durchsetzen konnte. Das ungleiche Paar Todt/Seifert trat auch in anderen Kontexten auf: So bei der Vorbereitung der Ausstellung „Die Straße“ (siehe unten) und beim Ausbau der Straße auf den Obersalzberg.[65]

---

[60] DM, NL 133/63
[61] Der Seifert Nachlass NL 133, DM, dokumentiert die Reiseabrechnungen.
[62] Zeller, T., op. cit. Ferner zu den Parkways: Bernd Kreuzer: Tempo 130, op. cit., S. 13-17. Ferner: Alexander Thewalt: Projekte der Autobahnfrühzeit im Ausland – Beispiele aus Italien und den USA, in: W. Wirth: Die Autobahn - Von der Idee zur Wirklichkeit, Köln 2005, S. 63-76.
[63] DM, NL 133/56, Brief vom 26.6.1934 an Todt
[64] Aus: Fünf Jahre Arbeit an den Strassen Adolf Hitlers, herausgegeben vom Generalinspekteur für das deutsche Strassenwesen, Berlin 1938, S. 91
[65] Brief von Todt an Seifert vom 1. Dezember 1934, DM, NL 133/56

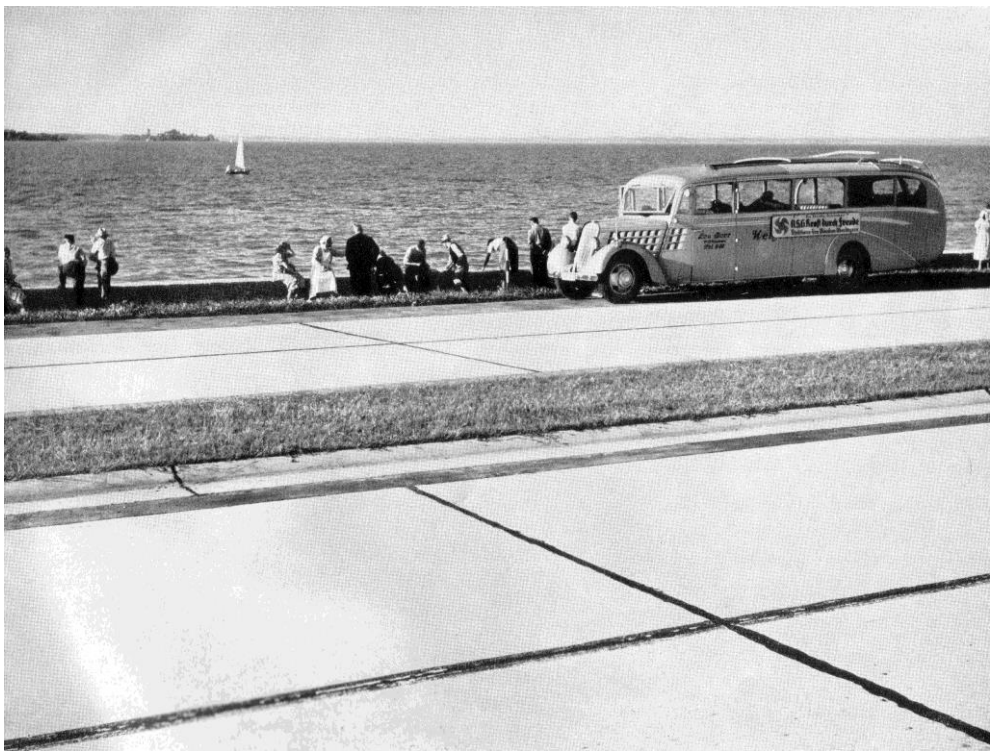

Abbildung 5: Autobahn-Parkplatz am Chiemsee

5. Der Entscheidungsprozess und Baubeginn

Todt nahm – nach Darstellung der Münchener Presse und Woerners – die Pläne für die Autobahn zum Chiemsee selbst in die Hand und legte Anfang Juli 1933 erstmals Hitler ein Konzept darüber vor, wobei er beide Alternativen, sowohl die Nordroute wie auch die Südroute zum Chiemsee darstellte.[66] Um den Hauptströmen des Tourismus in Richtung Tegernsee, Bad Tölz und Bayrischzell zu folgen, wurde die Südroute gewählt.

Ein wichtiger Akteur des Autobahnprojekts war Alfons Woerner, Inhaber der Baugesellschaft Sager&Woerner in München. Dort war Todt als leitender Ingenieur bis 1933 beschäftigt gewesen. Als am 23. Mai 1933 Woerner Mitglied des Verwaltungsrats der Hafraba wurde, war ein Vertrauter von Todt in dieser Gesellschaft plaziert. [67] Bei Gründung der Autobahnprojektgesellschaft Gezuvor am 18. August 1933 wurde Woerner Chef der

[66] Münchner Augsburger Abendzeitung vom 20.2.1934, ZA München-Salzburg 1933 bis 1934, und Woerner, op. cit., S. 10

[67] Protokoll der Mitgliederversammlung am 23. Mai 1933, Die Autobahn, Heft 6, 1933, S. 7

bayerischen Sektion der Gezuvor.[68] Noch im Sommer 1933 erhielt das Unternehmen Sager&Woerner von Todt den Auftrag, eine Projektstudie für eine Autobahnstrecke München – Salzburg zu erstellen, wovon vier Kopien an Todt und die Deutsche Reichsbahngesellschaft gingen.[69] Die enge Beziehung zwischen der Baugesellschaft Sager&Woerner und dem mächtigen Todt hat die Baugesellschaft bei der Ausführung der ihr zugewiesenen Baulose während der Bauphase der Autobahn München – Salzburg zu einem schäbigen Verhalten gegenüber Subkontraktoren veranlassen können, wie zahlreiche Beschwerden in den Akten des bayerischen Staatsarchivs aufweisen.[70]

Im August 1933 überstürzten sich Entscheidungen und Arbeitsschritte für den Bau der Autobahn München – Salzburg. Da die Gezuvor aus 11 regionalen Untergruppen mit lediglich regionaler Verantwortung bestand, führte die Auflösung der Hafraba-Vereinigung am 18. August 1933 zu einer Ausweitung von Todts Macht.[71] Er erhielt die exklusive Zuständigkeit für das Gesamtnetz und überraschte alle Straßenplaner und Verkehrspolitiker, als er, ohne mit den Hafraba-Experten diskutiert zu haben, wenige Tage nach dem 18. August 1933, am 24. August, mit einer lapidaren Pressemitteilung eine neue Route verkündete, die gebaut werden sollte: Die Route München – Salzburg.[72] Diese war nach der am 24. Juni 1933 festgelegten Route Frankfurt/Main – Darmstadt[73] die zweite Route, die vom NS-Regime offiziell bestimmt worden war.

Bereits am Tag der Pressemitteilung, am 24.8.1933, hatten Todt, Reichsbahndirektor Dorpmüller und der Präsident des Verwaltungsrates der Reichsbahn, von Siemens, sowie Staatsminister Esser mit einem größeren Stab von Fachreferenten eine Vorbesichtigung

---

[68] Die Autobahn, Heft 9, 1933, S. 8f, Heft 10, 1933, S. 21

[69] Brief der Direktion Reichsautobahngesellschaft Berlin an die Oberste Bauleitung München vom 13. März 1934, wo nach diesem Entwurf gefragt wird und die Antwort vom 20. März 1934, in: Bayerisches Staatsarchiv, München, Autobahndirektion Süd, Band 247. Der Auftrag für die Projektstudie ist auch erwähnt in der Firmengeschichte Sager&Woerner 1864 bis 1964, Band 2: 1920 bis 1945, S.115, München, Selbstverlag, 1964 (Bayerisches Wirtschaftsarchiv, München).

[70] Brief vom 17. September 1935 der Außenstelle der Autobahndirektion Rosenheim an die Oberste Bauleitung München, Bayerisches Staatsarchiv, München, Band 573.

[71] In seinem Vortrag in Frankfurt am 18.8.1933 vor hochrangigen Vertretern der Länder anläßlich der Umwandlung der Hafraba in die Gezuvor ermahnte Todt die Gezuvor, sich auf dezentrale Themen zu beschränken, aber Zentralplanungen zu unterlassen, siehe Städtisches Anzeigenblatt Frankfurt a.M. vom 26.8.1933, S.378f, Institut für Stadtgeschichte Frankfurt(Main)

[72] Münchener Neueste Nachrichten, 25. August 1933, SM, Autobahn, München-Salzburg 1933-1934

[73] Völkischer Beobachter vom 25. Juni 1933, S. 2, Ausgabe A, BA. Die Frankfurter Nachrichten vom 30. Juni 1933 titelte zur Aufnahme von Vermessungsarbeiten an der Strecke im Juni: „Ein Paradies für Autofahrer“, Institut für Stadtgeschichte Frankfurt(Main)

der Strecke unternommen.[74] Verbunden mit der Bekanntgabe der neuen Strecke wurde eine grobe Skizze der Streckenführung als eine offizielle Mitteilung von Todt an die Presse gegeben. Diese Bekanntgabe war ein regelrechter Coup von Todt, der besonders die Münchner Kommunalpolitiker überraschte. So fragte der Münchener Stadtrat Harbers beim Staatsminister Esser in München besorgt nach, ob auch Münchner Erfahrungen in der Regionalplanung in die Autobahn-Planung eingebracht werden könnten.[75] Im September 1933 erfolgten detailliertere Beschreibungen dieser Strecke in der Presse und von Woerner.[76] Nachdem am 25. August die Gesellschaft „Reichsautobahnen" gegründet wurde,[77] nahm am 1.9.1933 die „Oberste Bauleitung für den Bau der Kraftwagenbahn München – Landesgrenze(Salzburg)" ihre Tätigkeit in München in der Arnulfstraße 32 unter der Leitung von Reichsbahnoberrat Doll auf.[78] Am 20.9.1933 wurden die vom Autobahnbau betroffenen Gemeinden in einer Sitzung im Münchener Reichsbahngebäude über das Projekt informiert.[79]

Die endgültige Festlegung dieser Strecke sollte schnell vorangehen. Hitler hat mehrfach auf einen schnellen Baubeginn gedrängt.[80] Allerdings gab es Schwierigkeiten bei der Planung des Anschlusses der Autobahn in das Münchener Stadtgebiet, da Verzögerungen auftraten in der Frage, wie der Flughafen Neubiberg an die Strecke angeschlossen werden sollte.

Die Wegeverhandlungen mit den betroffenen Gemeinden wurden systematisch geführt. Dokumente liegen vor, dass an die Gemeinderäte von Pank, Aising und Pfraundorf am 2. Januar 1934 Einladungen zu Besprechungen ergingen, ebenfalls an die Bürgermeister von Obersiegsdorf, Untersiegsdorf und Kirchleiten. Zwischen dem 7.11.1933 und dem 15.1.1934 gab es Versammlungen in den Gemeinden Hofolding, Valley, Föching, Pank, Aising, Pfraundorf, Reichersdorf und Irschenberg.[81]

---

[74] Münchener Neueste Nachrichten vom 25. August 1933, SM, Autobahn, München-Salzburg 1933-1934
[75] Brief vom 28.8.1933, Stadtarchiv München, Verkehr 84
[76] Bayerische Staatszeitung 6. September 1933, op. cit., Woerner, Anton, op. cit.
[77] Geschäftsbericht der Gesellschaft über das erste Geschäftsjahr 1933, in: Die Autobahn, Heft 10, 1934, S. 469
[78] Brief der Obersten Bauleitung an den Stadtrat München vom 9.9.1933, Stadtarchiv München, Verkehr 80
[79] Bericht über die Sitzung in Die Autobahn, Heft 10, 1933, S. 21
[80] Brief Todts an den Leiter der Obersten Bauleitung München, Doll, vom 5.10.1933, Bayerisches Staatsarchiv, München, Autobahndirektion Südbayern, 248
[81] Bayerisches Staatsarchiv, München, Autobahndirektion Südbayern, 0223

Die Bauarbeiten begannen Anfang November 1933 im Hofoldinger Wald auf einer Länge von 20 km mit Holzfällarbeiten. Zeitweise waren über 200 Holzfäller tätig.[82] Die Arbeiten am Baulos 2 von Kilometer 4,5 bis 12,5 (Unterhaching-Brunnthal) wurden am 15. November 1933 vergeben mit den darin enthaltenen 5 Autobahnbrücken. Dazu waren Anfang Dezember über 700 Arbeiter eingesetzt. Im Dezember 1933 wurde das Baulos 1 (Kilometer 0,5 bis 4,5) mit Rodungsarbeiten und Mutterbodenabtrag vergeben.[83] Der Baubeginn im Hofoldinger Wald war deswegen so früh möglich, da die Autobahn zunächst im Staatsforst Hofoldinger Wald verlief. Hier gab es keine Probleme mit der Klärung der Grundstücksfragen. Diese Situation war ähnlich wie beim Baubeginn der Strecke Frankfurt – Darmstadt, die zunächst viele Kilometer lang durch einen Stadt- bzw. Staatswald verlief. Die Fundamente der Innbrücke wurden bereits im Dezember 1933 gebaut, um der Winterpause zuvorzukommen.[84] Zum offiziellen Beginn der Bauarbeiten am 21. März 1934 waren bereits auf einer Streckenlänge von 44 Kilometern die Bauarbeiten im Gange, wobei 2.700 Arbeiter eingesetzt waren. Im März 1934 wurden davon 500 neu eingestellt.[85] Auf Drängen von Todt sicherte die Oberste Bauleitung in München am 1. Juni 1934 zu, dass sie bis zum 1. Juli 1934 baureife Entwürfe für die Lose VI bis XIV vorlegen könne.[86] In diese Lose war die Strecke vom Seehamer See bis nach Siegsdorf unterteilt worden.

Während der Bauabwicklung ergaben sich verschiedene Konfliktpunkte. Zunächst konnten in einigen Fällen die Bauern ihre Felder nicht mehr erreichen, da die Autobahnbaustelle ihre Grundstücke zerschnitt und keine Behelfsübergänge gebaut wurden. Hierzu gab es eine Vielzahl von Eingaben und Beschwerden. Ferner verursachten die Bauunternehmen große Schäden bei den Zufahrtsstraßen der Baustellen, so dass Beschwerden der Gemeinde aufliefen.[87]

Hitler besaß eine große Präferenz für die Strecke München – Salzburg, da er seinen Landsitz Haus Wachenfeld im Bezirk Berchtesgaden nahe bei Salzburg hatte. Dieser

---

[82] Münchner Augsburger Abendzeitung 20.2.1934, SM, Autobahn, München-Salzburg 1933-1934
[83] Ebenda. Zu den Baudaten siehe auch Friedrich Doll: Vom Bau der Reichsautobahn München – Landesgrenze, in: Die Strasse, Heft 5, 1935
[84] Münchener Neueste Nachrichten vom 24.12.1933, Bayerisches Wirtschaftsarchiv, München, Akte IHK 117, Reichsautobahnen
[85] Bayerischer Kurier vom 21. März 1934, SM, Autobahn, München-Salzburg 1933 bis 1934
[86] Brief von Doll an Todt vom 1.6.1934, Staatsarchiv, München, Autobahndirektion Südbayern, 248
[87] Ebenda

Landsitz entwickelte sich selber zu einem wichtigen Ziel des Massentourismus'.[88] Hitler war selbst beteiligt im Planungsprozess der Strecke und – wie die bayerische Sektion der Gezuvor mitteilte – war er der Urheber der Idee der Strecke München-Salzburg.[89] Er wählte die Modelle für Brücken und Raststätten aus, wie Windisch-Hojnacki dokumentiert hat.[90] Zusammen mit Todt inspizierte er oft den Fortschritt des Baues.[91] In der Raststätte am Chiemsee hatte er einen reservierten Raum für die Unterbrechung seiner Reise zu seinem Landsitz im Berchtesgadener Land.[92] Die hohe Bedeutung dieser Strecke für Hitler erklärt die intensiven Bemühungen, diese Strecke zu vollenden. Ende des Jahres 1934 ging die Bautätigkeit bereits auf der gesamten 100km langen Strecke München-Siegsdorf vonstatten. Dort waren 11750 Mann zumeist im Zweischichtbetrieb, an manchen Stellen sogar im Dreischichtbetrieb eingesetzt.[93]

Die Breite der Autobahn betrug insgesamt 24m. Jede Richtungsfahrbahn besaß eine Breite von 7,50m mit zwei Fahrspuren. Der Mittelstreifen wies eine Breite von 5m auf. Die Fahrbahnen wurden von einen Bankett von je 2m ergänzt. Damit ging dieser Ansatz über die Breite von 20,50m der von der Hafraba geplanten Strecke Frankfurt-Darmstadt deutlich hinaus.[94] Von der Ausfahrt Siegsdorf bis zur Landesgrenze wurde die Breite von 24m auf 17m reduziert.[95] Die Bankette entfielen, und der Mittelstreifen wurde auf 2m reduziert. Diese Verringerung wurde mit dem zu erwarteten geringem Verkehr begründet, eine Annahme, die vielleicht mit der Sperre von Österreich für deutsche Touristen zu tun hatte (siehe unten). Interessant ist, dass bis heute die verringerte Fahrbahnbreite ab Siegsdorf aufrechterhalten worden ist.

---

88 Siehe die Bemerkung über Hitlers Landsitz in: Reichsautobahn München-Salzburg, Berlin, 1936, S.20. Das Heilbad Bad Reichenhall hat seine Popularität teilweise mit dem nahegelegenen Landsitz von Hitler erklärt, in: Die Straße, Heft 12, 1935, Anhang S.29. Der Völkische Beobachter berichtete am 24. August 1934, dass jeden Tag mehrere Tausend Menschen den Landsitz passieren, Ausgabe A, BA. Siehe auch Ulrich Chaussy und Christoph Püschner: Nachbar Hitler. Führerkult und Heimatzerstörung am Obersalzberg, Berlin 2007.

89 Rundbrief der bayerischen Sektion der Gezuvor an Bauunternehmen und Steinelieferanten vom 14. September 1933, in: Thüringisches Hauptstaatsarchiv, Weimar, Band C 235, Blatt 21

90 Claudia Windisch-Hojnacki, op. cit., S. 97, 147

91 Z. B. Besichtigung die Baustelle an der Innbrücke am 7.11.1934 und der Alpenstrasse am 6.11.1934, Münchener Zeitung vom 8.11.1934, SM, München-Salzburg 1933-34

92 Hafen, Peter: Das Rasthaus am Chiemsee, in: Die Strasse, Heft 22, 1938, S. 702-708. Hafen war nach Doll der Direktor der Obersten Bauleitung München.

93 Friedrich Doll: Vom Bau der Reichsautobahn München – Landesgrenze, in: Die Strasse, Heft 5, 1935, S. 157

94 Uhlfelder: Richtlinien für den technische Anlage von Autobahnen, Hafraba-Mitteilungsblatt 4/1931, S. 5

95 Doll, op. cit., S. 432

Ungefähr ein Jahr später, am 29. Juni 1935, erstreckte sich die fertig gebaute Strecke bereits mit 25 km Länge bis Holzkirchen – eine wichtige Ausfahrt für das bedeutende Touristikziel Tegernsee, wo auch hochrangige Naziführer ihre Landsitze besaßen. Weniger als ein Jahr später, am 24. Mai 1936, hatte bereits die Strecke die Stadt Rosenheim erreicht, nahe dem Tourismusgebiet Chiemsee. Die folgende Tabelle 2 fasst die Eröffnungen der ersten Autobahnabschnitte von 1935 bis 1936 im gesamten Reich zusammen.[96] Die Tabelle zeigt die oberste Priorität der Strecke München – Salzburg an; von den insgesamt sieben Eröffnungen im Reich bis zum 24. Mai 1936 entfallen drei Eröffnungen auf diese Strecke.

[96] Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1936, S. 198. Zum Ende der Olympiade in Berlin am 17. August 1936 wurden 5 Teilstücke zugleich freigegeben, wobei die Propaganda auf die Berichterstattung der zur Olympiade in Berlin versammelten internationalen Presse gesetzt hatte.

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

Tabelle 2: Eröffnung von Teilstrecken der Reichsautobahn 1935 bis 1936

Um die Attraktivität des Reisens auf der Autobahn zu fördern, wurde eine Groß-Raststätte am Ufer des Chiemsees gebaut, über die in der NS-Presse vielfach berichtet wurde. Die Raststätte wurde unter anderen von Windisch-Hojnacki ausführlich untersucht.[97] Sie erkundete die Funktion der Raststätte dahingehend, dass die Fahrer auf der Autobahn zum Verweilen ermuntert und ihnen Annehmlichkeiten geboten wurden, welche die Attraktivität ihrer Fahrten steigerte. Dem Autofahrer wurde in Aussicht gestellt, „an einem sommerlich heißen Tag unmittelbar von der Reichsautobahn aus ein erfrischendes Bad in den kühlen Fluten des Chiemsees“ zu nehmen.[98] Ferner sollten auch Teilnehmern von Busfahrten über längere Strecken eine Unterbrechung ermöglicht werden. Als dritte Funktion sollte sie zu einem Zielpunkt für den Ausflugsverkehr von München werden. Die Planung der Anlage zielte daher auf eine Großanlage ab.

Die Anlage umfaßte ein Hotel, ein Restaurant und eine Terrasse mit 1300 Sitzplätzen, wurde mit erheblichem Aufwand in den Jahren 1937 und 1938 gebaut und auf Pfählen im Wasser errichtet. Die gesamten Außenanlagen hatte Seifert gestaltet.[99] Hotel und Restau-

---

[97] Windisch-Hojnacki, op. cit., S. 97-99. Weitere Publikationen zu dieser Raststätte: Angela Schumacher: „Vor uns die endlosen Strassen, vor uns die lockende Ferne...“ – „ Vom Tanken und Rasten auf Entdeckerfahrten durch deutsche Lande“, in: Rainer Stommer und Claudia Gabriele Philipp (Hersg.): Reichsautobahnen – Pyramiden des Dritten Reiches, Marburg 1982, S. 77-90, hier S. 85f. und: Steininger, Benjamin: Raum-Maschine Reichsautobahn, Berlin, Kulturverlag Kadmos 2005.

[98] Hubert Wilm: Architektur und Landschaft – Vor der Eröffnung der Autobahngaststätte am Chiemsee, in: Münchner Neueste Nachrichten vom 12. August 1938, SM, München-Salzburg 1936-1939

[99] Wilm: Architektur und Landschaft, a.a.O.. Zum Grundriß und Anlage der Raststätte siehe Ralph Johannes und Gerhard Wölki: Die Autobahn und ihre Rastanlagen – Geschichte und Architektur, Petersberg 2005, S.73-83. Ferner: Anton Grüb: Reichsautobahn-Raststätte am Chiemsee, in: Die Strasse, 1938, Heft 7, S. 217 und Hafen, Peter, op. cit.. Der Bericht von Hafen enthält Fotos und einen Grundriß der Raststätte. Seit 1945 wurde dieses Gebäude von der US-Armee bis zum Jahre 2004 genutzt. Fotos der Anlage nach

rant erhielten eine Innenausstattung im bayerischen Landhausstil mit handwerklich hergestellten Objekten und sollten so „deutsche Wertarbeit“ präsentieren. Die Schreinerarbeiten mit kunsthandwerklicher Bearbeitung stammten von der Münchner Schreinerei Josef Hallhuber. Im großen Gastraum malte der Garmischer Maler Heinrich Bickel einen Wandschmuck mit den „alpenländischen Volkstypen.“ Die Münchner Kunstschmiedewerkstätte Reinhold Kirsch schuf die Kronleuchter. Die Hotelzimmer erhielten Möbel, die „nach Bauernart“ bemalt waren.[100] Ein Schwimmbad am See ergänzte die Anlage. Als das Restaurant am Samstag, den 27. August 1938 eröffnet wurde, zog es viele Besucher aus dem ganzen Oberland, aus Salzburg, Tirol, Berchtesgaden und in großer Zahl aus München an. Zeitungsreporter konnten sogar „Ausländer“ aus Italien, Holland, Frankreich und England beobachten.[101] An diesem Tag wurden fast 8000 Besucher gezählt, die mit 1800 Kraftwagen und 60 Bussen angereist waren und über 5.000 Tassen Kaffee tranken. Die folgende Abbildung 6 zeigt das Rasthaus mit Parkplatz.[102]

Abbildung 6: Das Rasthaus am Chiemsee mit Parkplatz

1945 sind enthalten in: John Provan: The Chiemsee Hotels, Verlag Plenk, Berchtesgaden, o.J. (ca. 1985). Den Hinweis auf das Buch von Provan erhielt ich dankenswerter Weise von Herrn Wölki.

[100] J. Greiner: Ratshaus am Chiemsee - Musterbeispiel deutscher Wertarbeit, in: SM, München-Salzburg 1936-1939, wahrscheinlich Münchener Zeitung vom Samstag, den 3.9.1938. Ferner: Hubert Wilm: Vom Zauber heimischer Bauweisen – Auch der Hotelteil des Rasthauses am Chiemsee vollendet – Kleiner Gang durch das Haus, in: Münchner Neueste Nachrichten vom 29. Januar 1939, SM, München-Salzburg 1936-1939

[101] „3000 Autos am ersten Wochenende – Die Eröffnung der Chiemseegaststätte“ titelte die Münchner Neueste Nachrichten vom 29.8.1938, SM, München-Salzburg 1935

[102] SM, München-Salzburg 1936-1939, Völkischer Beobachter vom Samstag, den 3.9.1938.

In scharfem Kontrast zur optimistischen Propaganda waren die Arbeitsbedingungen an den Autobahnbaustellen in jeder Hinsicht menschenunwürdig.[103] Die Arbeitenden wurden dort von den Arbeitsämtern aus Oberbayern und später aus dem ganzen Reich hin zwangsverpflichtet und hatten aufgrund der schlechten Konjunkturlage zunächst keine Alternative, bis sich durch das Aufrüstungsprogramm ab dem Jahre 1936 die Situation auf dem Arbeitsmarkt wesentlich verbesserte. Im ersten Jahr des Projektes wurden die Löhne der Arbeitenden aus der Arbeitslosenversicherung als sogenannte Notstandsarbeiten finanziert. Sie waren dementsprechend niedrig auf dem Satz der Sozialhilfe. Allerdings stellten sich Arbeitende auf den Baustellen schlechter als Sozialhilfeempfänger, da die letzteren Zuschüsse zur Miete erhielten. Auch wurde ein bereits in der Diskussion um Notstandsarbeiten in den 20er Jahren entwickeltes Konzept durchgesetzt, die Arbeit auf den Baustellen mit wenigen Maschinen durchzuführen, um möglichst vielen Arbeitslosen eine Arbeit zu bieten.[104] Hierdurch geriet die körperliche Arbeit als Schwerstarbeit in den Bereich der Überanstrengung, zumal viele Arbeitskräfte darauf aufgrund ihrer vorhergehenden Lebensführung nicht vorbereitet gewesen waren. Die Statistiken über den hohen Krankenstand belegen die Überanstrengung. Schließlich war die Art der Unterbringung in den Baracken an der Autobahn schlechterdings katastrophal.[105]

Die martialische Sprache, mit der die bayerische Presse Beginn und Verlauf der Bauarbeiten begleitete – wie in der Presseausschnittsammlung des Stadtarchivs München dokumentiert – warf ungewollt ein grelles Licht auf die schlechten Arbeitsbedingungen der Baustellen. Der Auftakt am 21.März 1934 wurde als Großkampftag der Arbeitsschlacht bezeichnet. Gesprochen wurde vom Kampf, einem gigantischen Werk, einer gigantischen Arbeitsschlacht oder von „Frontsoldaten der Arbeit“.[106] In dieser Hinsicht erscheint das Autobahnprojekt sogar wie eine Vorwegnahme des Krieges. Demzufolge war - im krassen Unterschied zur Glitzerwelt der Autobahnpropaganda - die Stimmung unter den Arbeitern miserabel. Das Bezirksamt Rosenheim berichtet im April 1934, dass Haltung und Arbeitswille der Notstandsarbeiter an der Autobahn sehr schlecht sei. Die Polizeidirektion Mün-

---

[103] Siehe zum Folgenden E. Schütz und E. Gruber, op. cit., Kapitel „Sozialismus des Strassenbaus“.
[104] Siehe Friedrich Doll: Vom Bau der Reichsautobahn München – Landesgrenze, op. cit.
[105] Die schlechte Unterbringung der Arbeiter weist Parallelen zum Projekt des Baus der Großglockner-Alpenstraße auf, vergl. Rigele, op. cit., Kapitel 4
[106] So die Neue Augsburger Zeitung vom 15. Mai 1935, Bayerisches Wirtschaftsarchiv, München, K9/1491

chen gab im Mai 1935 die Einschätzung, dass die Baustellen an der Autobahn als „Brutstätten des Kommunismus“ zu bezeichnen seien.[107]

6. Der Bau als Propaganda-Inszenierung

Im Reich wurde im Frühjahr 1934 der Bau der Autobahnen offiziell am 21. März mit einem großen Propagandaspektakel begonnen. Dazu koordinierte Goebbels den Baubeginn am 21.3.1934 an 22 Bauabschnitten reichsweit.[108] Die Rede Hitlers zum Baubeginn in Bayern am 21. März 1934 in Unterhaching ließ Goebbels über den Rundfunk an die vor den Lautsprechern versammelten Arbeiter aller übrigen Baustellen übertragen. Die Abbildung 7 zeigt die zwangsweise rekrutierten Arbeitslosen für den Autobahnbau in Unterhaching am 21. März 1934. [109]

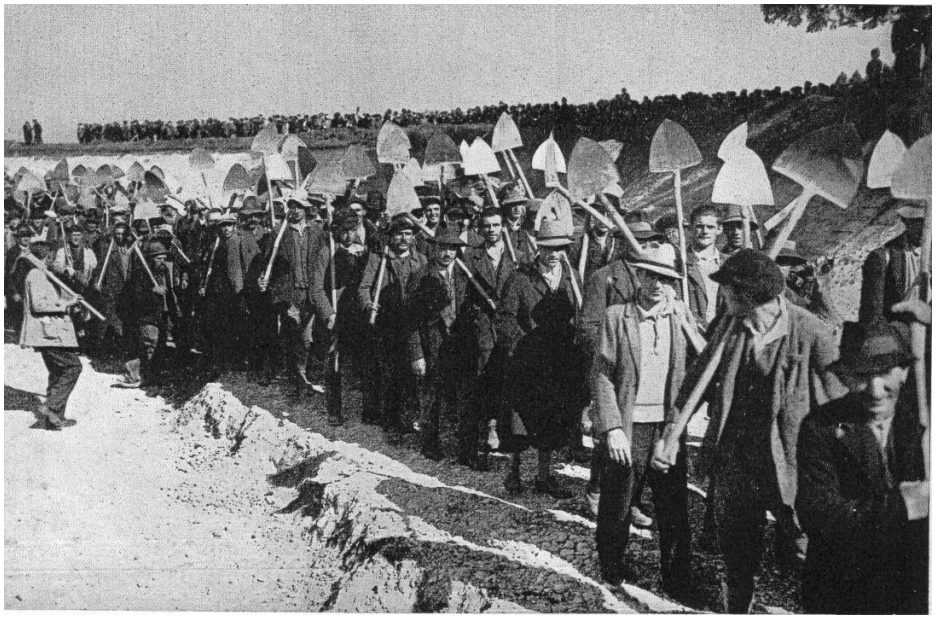

Abbildung 7: Zwangsrekrutierte Arbeiter beim Baubeginn in Unterhaching

[107] Ulrike Haerendel und Gabriele Krüger: „Groß-München“: Eingemeindung, Verkehr, kommunales Bauen, in: München-Hauptstadt der Bewegung, Hrsg. Stadtmuseum München, 2002, S. 287-293, hier S. 287.
[108] Die Autobahn, Heft 5, 1934, S. 168. Siehe auch den Brief vom 12. Februar 1934 von der Thüringischen Abteilung des Propagandaministeriums an den Präsidenten von Thüringen, in: Thüringisches Hauptstaatsarchiv, Weimar, C234, S. 19.
[109] Franz Ritter von Epp: Ein Werk der Einheit, in: Die Strasse, Heft 12, 1935, S. 430

In seiner Rede vor den Straßenarbeitern ging Hitler insbesondere auf das Ziel der Arbeitsbeschaffung ein, das mit dem Autobahnprojekt verbunden sei.[110] Wenn man fragt, ob das Autobahnprojekt einen deutlichen Beitrag zur Senkung der Arbeitslosigkeit geleistet hat, wie die Propaganda suggerierte, so stellt man eine beachtliche Diskrepanz fest. Schütz und Gruber konnten nachweisen, dass der Umfang der tatsächlichen Beschäftigung am Autobahnnetz doch sehr beschränkt war:[111] Im August 1934 wurden ca. 50.000 Arbeiter direkt am Autobahnbau beschäftigt. Die Zahl stieg dann auf 112.000 im Mai 1935 und auf den Höchststand von 125.000 im Juli 1936. Sie pendelte dann zwischen 80.000 und 110.000 in den Jahren 1937-1939. Ungefähr die gleiche Anzahl von Arbeitskräften war jeweils in der Zulieferindustrie beschäftigt. Der geringe Effekt des Autobahnprojekts auf den Arbeitsmarkt mit einer Anzahl von 50.000 Beschäftigten im Sommer 1934 läßt sich daran ermessen, dass die Zahl der Arbeitslosen von 6 Mio. im Januar 1933 bereits um 3,5 Mio. auf 2,5 Mio. im Sommer 1934 gefallen war.

Angelockt von der großen Propaganda-Berichterstattung über die Autobahn strömten viele „Dienstknechte“ aus der Landwirtschaft zu den Baustellen, um eine Anstellung zu finden. Damit konnte das Ziel, Arbeitslosen Beschäftigung zu geben, nicht vollständig erreicht werden. Als Reaktion darauf hat das Staatsministerium des Inneren am 8. März 1934 ein scharfes Schreiben an die Bezirksverwaltungen gerichtet, die Arbeitsämter anzuweisen, auf keinem Fall Arbeitskräfte aus der Landwirtschaft an die Baustellen der Autobahn zu vermitteln.[112] Auch beim Projekt der Großglockner Hochalpenstraße suchten Arbeitskräfte aus der Landwirtschaft Beschäftigung an den Autobahnbaustellen und wurden zugunsten von Arbeitslosen durch die Arbeitsämter zurückgedrängt.[113]

Großer propagandistischer Aufwand begleitete den weiteren Verlauf des Autobahnbaus weiterhin. Todt bereiste die Autobahnbaustellen aus der Luft mit dem Luftschiff Graf Zeppelin und ließ darüber in der Münchener Presse berichten.[114] Am 9. Juni 1934 wurde in München die Wanderausstellung „Die Straße“ im Beisein Hitlers eröffnet,[115] die später in anderen Städten des Reiches gezeigt wurde und ab 1938 auch im besetzten Ausland. Der

---

[110] M. Domarus: Hitler – Reden und Proklamationen, Band I, Wiesbaden 1973, S.371
[111] Schütz und Gruber, op. cit., S. 56-58
[112] Stadtarchiv München, Verkehr 80. Später wurde der Arbeitskräfteeinsatz reichsweit so geregelt, dass Arbeitskräfte aus der Landwirtschaft nicht vermittelt werden durften, siehe Die Strasse, Heft 3, 1934, S. 92
[113] G. Rigele, op. cit., Kapitel 4
[114] Münchener Zeitung vom 22. Mai 1934, SM allgemein 1933-1934
[115] Die Autobahn, Heft 8, 1934, S. 288

Verein Straßenbauausstellung München 1934 e.V., deren Geschäftsführer der Architekt Professor Lechner in München war, organisierte die Ausstellung „Die Straße“. Sie fand in Halle 1 des Münchner Ausstellungsgeländes auf der Theresienwiese statt. Wie Todt in einem Brief an Seifert am 18.1.1934 anmerkte, entstand die Idee für diese Ausstellung aufgrund einer Anregung von Hitler. In diesem Brief hatte Todt Seifert gebeten, an der Vorbereitung der Ausstellung mitzuwirken.[116] Die Ausstellung sollte vor allen Dingen in populärer Weise die wichtigen Beziehungen des Verkehrs zur Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft, Landesplanung, Baukunst, Verkehrs- und Verwaltungsorganisation präsentieren. Die Eingangshalle wies die historische Entwicklung der Straße in acht Monumentalfresken vom germanischen Knüppelweg bis zur Autobahn auf.[117] Im Zentrum der Ausstellung stand das begonnene Autobahnprojekt unter dem Motto „Der Motorisierung freie Bahn“. Gezeigt wurde eine Riesenwandkarte des deutschen Reichs mit dem projektierten Autobahnnetz, die der Münchner Kunstmaler Zietara angefertigt hatte. Einen weiteren als „Neuer Kraftwagen“ bezeichneten Ausstellungsschwerpunkt richtete der Reichsverband der deutschen Automobilindustrie aus, der die modernsten Kraftwagentypen vom Kleinauto bis zum Omnibus vorstellte.[118] Seifert präsentierte auf der Ausstellung ein Modell des Straßenzuges der Autobahn am Irschenberg in der Abteilung „Straße und Landschaft“, die er mit Modellen von Bepflanzungen, wie er sie beabsichtigte, versah.[119] Das mit der Ausstellung verfolgte Ziel, die Motorisierung zu fördern, unterstreicht die von Historikern diskutierte These von der Modernisierungsfunktion des NS-Regimes.

Die Ausstellung „Die Strasse“ wurde in den vom 3. bis 9. September 1934 stattfindenden 7. Internationalen Straßenkongreß in München integriert. Der von Reichsminister Hess und von Todt eröffnete Kongreß gab eine willkommene Plattform ab, um das deutsche Autobahnprojekt den internationalen Straßenbauexperten zu präsentieren; die Kongreß-Teilnehmer erhielten die Möglichkeit, am 6. September 1934 an einer Exkursion zu den Baustellen der Autobahn München – Salzburg und der Alpenquerstrasse teilzunehmen.[120]

---

[116] DM, NL 133/56, Brief vom 18. Januar 1934

[117] Lang, K. und R. Stommer: Deutsche Künstler – an die Front des Strassenbaues! – Eine Fallstudie zur nationalsozialistischen Bildgattung „Autobahnmalerei“, in: Stommer und Philipp, op. cit., S. 97, wo zwei Fresken abgebildet sind.

[118] Bericht über die Ausstellung in Die Autobahn, Heft 8, 1934, S. 289. Siehe auch den offiziellen Ausstellungsführer.

[119] Brief von Seifert an Todt vom 12. Mai 1934, DM, NL 133/56

[120] Völkischer Beobachter vom 4.9.1934 und 5.9.1934 mit den Reden, mit dem Programm des Kongresses und einem Aufsatz von Seifert, Ausgabe A, BA, siehe auch Die Strasse, Heft 2, 1934, S. 34-40. Hess sprach die Denkmal-Funktion der Autobahn an: Sie sei ein „politisch-historisches Dokument der Zeit, nach dem die Nachwelt uns beurteilen wird.“

Später wurde die Ausstellung „Die Strasse“ auf der „Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung“ in Berlin am 18. Februar 1935 in Halle 1 gezeigt.[121]

In München fanden zahlreiche Vorträge statt, um das Autobahnprojekt zu popularisieren. Seifert referierte im „Münchener und Oberbayerischen Architekten- und Ingenieurverein“ über „Treuhänder der Landschaft – landschaftliche Angleichung der Autobahnen“.[122] Ebenfalls vor den Mitgliedern dieses Vereins hielt Woerner im Februar 1934 einen Vortrag über das Autobahnprojekt von München nach Salzburg.[123] Todt trug über „Der Stand der Straßenbauarbeiten in Dritten Reich“ im vollbesetzten „Physikalischen Hörsaal“ an der Technischen Hochschule München am 20.1.1936 vor.[124]

Als ein weiterer Aspekt der Propaganda ist die Einbeziehung der Kunst in das Autobahnprojekt zu diskutieren. Überraschend ist der große Umfang, in dem Todt die Kunst für seine Zwecke instrumentalisierte. An anderen Bauabschnitten der Autobahn ist diese intensive Einbeziehung der Kunst nicht nachweisbar, so nicht an der Strecke Frankfurt (Main) – Darmstadt.[125] Wie Windisch-Hojnacki und Lang/Stommer nachweisen, hat Todt zahlreiche Maler beauftragt, die Bauarbeiten im Gesamtnetz der Autobahnen fortlaufend zu dokumentieren. Zum Teil entstand eine „Autobahn-Malerei“ in Serie. Der Maler Fritz schuf 116 Tonzeichnungen, Huber ca. 200 Blätter mit Aquarellen. [126] Auch der von Todt engagierte Autobahnmaler Vollbehr hat zu dem Autobahnabschnitt München – Salzburg einige Werke hergestellt, so z.B. ein Bild vom Bau der Prienbrücke im Rostschutzanstrich, siehe Abbildung 8. Vollbehr war ein Kriegskamerad von Todt im Ersten Weltkrieg und hat dort bereits Kriegsbilder gemalt. Er war im Jahre 1933 von Todt angestellt worden, um den Bau der Autobahnen als Maler zu verfolgen.[127] Später schuf er Bilder von den Befestigungen an der Grenze zu Frankreich und vom Zweiten Weltkrieg. Vollbehr verstand das Autobahnprojekt als eine Schlacht wie in einem Krieg, wie er in der Einleitung seines Buches vermerkte.[128] Von den 40 gemalten Bildern, die als Vierfarbendruck in seinem Buch reprodu-

---

[121] Die Strasse, Heft 4, 1935, S. 121f
[122] Münchener Neuste Nachrichten 24.11.1934, SM, Autobahnen allgemein 1933-34
[123] Münchner Augsburger Abendzeitung vom 20.2.1934, SM, München-Salzburg 1933 bis 1934
[124] Völkischer Beobachter vom 21.1.1936, SM, München-Salzburg 1935-36
[125] Siehe meine Studie: Auto-Mobilität. Die Hafraba und der Autobahnbau in Hessen 1933 bis 1943, Darmstadt 2007
[126] Windisch-Hojnacki, op. cit., S. 199-224, Lang und Stommer, op. cit., S. 91-110
[127] Zu Vollbehr siehe: Lang/Stommer, op. cit., S. 97. Windisch-Hojnacki, op. cit., interpretiert auf S. 217-222 das Werk von Vollbehr.
[128] Ernst Vollbehr: Arbeitsschlacht – Fünf Jahre Malfahrten auf den Bauplätzen der „Strassen Adolf Hitlers“, Berlin, 2. Auflage 1938

ziert sind, behandeln 31 das Thema „Brücken“ in leuchtenden Farben. Im deutlichen Unterschied zu seinem Thema „Arbeitsschlacht“ weisen seine Bilder keine, oder nur

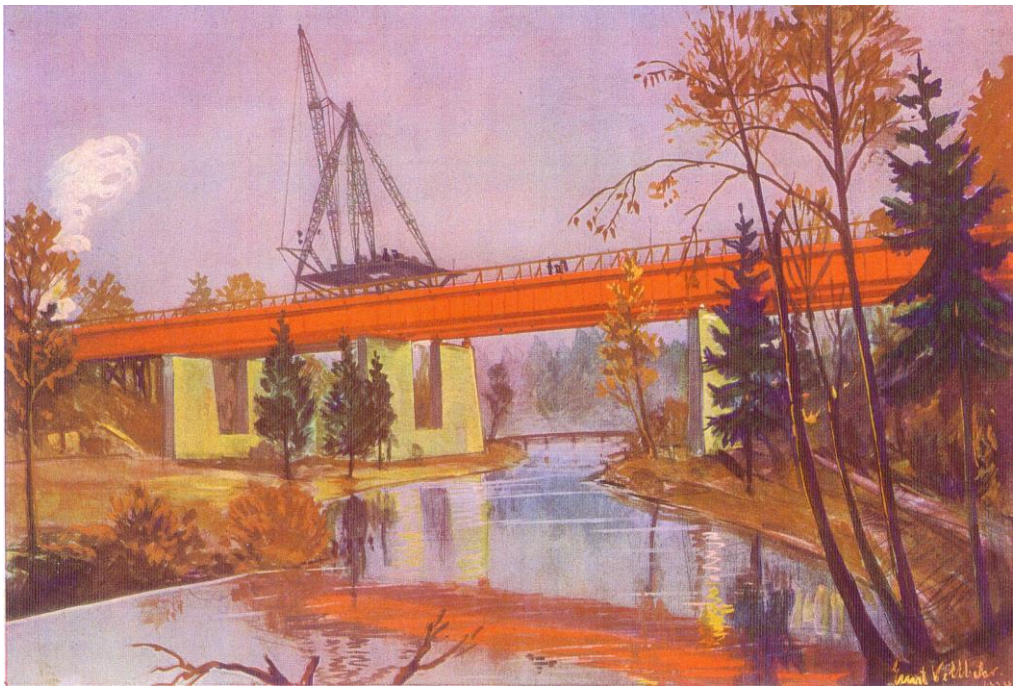

Abbildung 8: Bild vom Bau der Prienbrücke von Vollbehr

winzig abgebildete, Arbeiter auf. Windisch-Hojnacki interpretiert diese Leere dahingehend, dass dadurch das technische Bauwerk stärker betont werde. Sein Buch schien sehr populär zu sein, da es im Jahre 1938 mit 50.000 Exemplaren in der zweiten Auflage gedruckt wurde. Daran, dass Todt systematisch zahlreiche Künstler in das Autobahnprojekt einbezogen hat, wird deutlich, dass er das Autobahnprojekt auch als eine großartig angelegte Propaganda-Inszenierung des „Dritten Reiches“ begriff.

Eine Ausstellung im Rathaussaal von Rosenheim mit den rund 100 Werken des Priener Kunstmalers K.A. Arnold, der in Skizzen, Studien und fertigen Gemälden den Baufortschritt von einzelnen Bauabschnitten festgehalten hatte, wurde von Todt am 29. Mai 1935 im Beisein hochrangiger Gäste eröffnet.[129] Im September 1936 fand in München eine Ausstellung „Die Strassen Adolf Hitlers in der Kunst“ statt, zu der im Februar 1936 in ganz Deutschland ein Wettbewerb ausgeschrieben worden war. Zur Vorbereitung des Wettbewerbs wurden Münchener Künstlern drei Autobusse für eine Exkursion zur Mangfallbrücke, nach Siegsdorf, Bergen und zum fertiggestellten Teilstück der Alpenquerstrasse nach

[129] Münchener Zeitung vom 29. 4. 1935, SM, München-Salzburg 1935-36

Inzell und Mauthäusl im Mai 1936 bereitgestellt, um ihnen eine Einstimmung in ihr Kunstschaffen zu ermöglichen. Die Ausstellung zeigte eine Auswahl von 500 Bildern aus den 1200 eingereichten Werken.[130]

In das Konzept der Landschaftsästhetik wurden die monumentalen Bauwerke der Autobahn – vor allem Brückenbauwerke[131] – eingebettet, die als Symbol für die Ewigkeit gelten und so das Ansehen des „Dritten Reiches" steigern sollten, wobei sich der Eindruck aufdrängt, dass die Monumentalität ohne Rücksicht auf die Baukosten durchgesetzt wurde; Landschaftsästhetik und Monumentalität waren Ziele, die vor der Wirtschaftlichkeit standen. In diesem Propaganda-Kontext wurden die Großbauwerke der Brücken über die Mangfall und über den Inn immer wieder in der Münchener Presse hervorgehoben, ihr Bau mit Reportagen begleitet und die Bauwerke als großartige Leistungen deutscher Ingenieurskunst gefeiert. Die Abbildung 9 zeigt ein Foto vom Bau der Mangfallbrücke im Winter 1934/1935, die als Symbol der neuen Zeit weit über eine ländliche Szene hinausragt.[132] Das Foto ist im expressionistischen Stil komponiert, der in der Autobahnpropaganda selten auffindbar ist. Die Mangfallbrücke stand im Mittelpunkt einer besonderen, publizistischen Kampagne der NS-Propaganda, wie Windisch-Hojnacki anhand der „Autobahn-Malerei" nachwies.[133] Neben Vollbehr haben die Maler Merkers, Geigenberger und Fritz Werke dazu angefertigt.

Zur Eröffnung der einzelnen Bauabschnitte kamen die Propagandaleiter der Münchner Sektion des Goebbels-Ministeriums zusammen und haben mit Todt an den Eröffnungsfahrten teilgenommen, die als großartige Propaganda-Spektakel inszeniert wurden. Schütz und Gruber haben insgesamt fünf Zeremonien zur Eröffnung an der Strecke München – Salzburg zwischen 1935 und 1939 identifiziert.[134] Die Eröffnung der Strecke Weyarn – Samerberg am 24. Mai 1936 klang mit hochrangigen Gästen auf dem Schloß Herren-

---

[130] Völkischer Beobachter 24. 5. 1936, SM, München-Salzburg 1936-39, Claudia Windisch-Hojnacki, op. cit., S. 200

[131] Siehe die Hefte 8 und 23 der von Todt herausgegebenen Zeitschrift Die Strasse, Jahrgang 1935, mit dem Themenschwerpunkt Autobahn-Brücken, sowie Hefte in späteren Jahrgängen. Ferner: Claudia Windisch-Hojnacki, op. cit., Kapitel 7, sowie R. Stommer, Triumph der Technik – Autobahnbrücken zwischen Ingenieuraufgabe und Kulturdenkmal, in: Stommer, op. cit., S. 49-76. Ferner zu den Autobahn-Brücken: Bernd Kreuzer: Tempo 130, op. cit., S. 74-85. Auch in den USA wurde dem Thema Brücken eine besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Zu den mit Jugenstil- und Art Deco-Elementen geschmückten Brückenbauwerken über die Parkways in den USA siehe Bruce Radde: The Merrit Parkway, Yale University Press 1996

[132] SM, München-Salzburg 1933-1934

[133] Claudia Windisch-Hojnacki, op. cit., S. 212-213

[134] Op. cit., S. 59

chiemsee aus, wo die vom Maler K.A. Arnold gestaltete Kunstausstellung „Zwei Jahre Reichsautobahn“ besichtigt wurde.[135]

Interessant ist, wie sich die Gebührenfrage für die Benutzung der Autobahn entwickelte. Im Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Reichautobahngesellschaft“ vom 27. Juni 1933 ist in §7 festgesetzt, dass Benutzungsgebühren erhoben werden können.[136] Wie bei den italienischen Projekten sah man die Autobahn zunächst in Analogie zur Eisenbahn: Die Zufahrten wurden als „Autobahnhöfe“ bezeichnet, die – vergleichbar mit dem englischen Turnpikesystem des 18. Jahrhunderts – mit einer Sperre versehen werden sollten, durch die jeder Wagen gelangen mußte, um die Maut zu entrichten.[137] Noch im Jahre 1934 sprach Todt in der Münchener Presse davon, dass eine Gebühr für die Fahrt auf der Strecke München – Salzburg erhoben werden sollte.[138] Wahrscheinlich diente diese Position der Absicherung des Autobahnprojekts. Die einfachen „Volksgenossen“ standen dem Projekt skeptisch gegenüber, da das Autofahren wegen der hohen Anschaffungskosten und hohen Benzinpreise nur der oberen Einkommensschicht und den Funktionären der Parteiorganisationen vorbehalten war.[139] Allerdings war in der Jubelstimmung bei der Eröffnung der Strecke nach Holzkirchen von Gebühren nicht mehr die Rede. Eine, wenn auch bescheidene, Refinanzierung der Autobahn sollte über eine erhöhte Benzinsteuer erfolgen, die für den Fahrer weniger spürbar ist, als wenn für jede Fahrt auf der Autobahn am Wärterhäuschen besonders bezahlt werden müßte.[140] Damit wurden die Autobahnen zu einem populären „Volksprodukt“ und reihen sich in die von Wolfgang König untersuchten Felder der Volksprodukte der NS-Konsumgesellschaft ein.[141] Bemerkenswert ist, dass die Gebührenfreiheit in die spätere Bundesrepublik übertragen worden ist.

---

[135] Völkischer Beobachter, 25. Mai 1936, SM, München-Salzburg 1936-39

[136] Das Gesetz ist abgedruckt in: Die Autobahn, Heft 7, 1933, S. 1f

[137] „Wie die Reichsautobahnhöfe aussehen“, in: Der Führer, 1.3.1934, Stadtarchiv Karlsruhe, 1/H-1596

[138] Münchener Zeitung vom 16.1.1934, SM, München-Salzburg 1933-34

[139] Dorothee Hochstetter: Motorisierung und Volksgemeinschaft, München 2005, S. 159. Die Öffentliche Verkündung des Verzichts auf die Erhebung von Gebühren fand erst Anfang 1937 anläßlich der Automobilausstellung statt, siehe Todt, Fritz: Reichsautobahn und Motorisierung, in: Die Strasse, Heft 4, 1937, S.92

[140] Eduard Schönleben, Abteilungsleiter in Todts Verwaltung, stellt die Steuererhöhungen zur Finanzierung der Autobahn in seinem Beitrag dar: Omnibus und Güterkraftverkehr als Kostenträger der Reichsautobahn, in: Die Strasse, Heft 13, 1937, S. 363-365 dar. Kaftan nennt eine doch beachtliche Summe von 1,9 Mrd. RM, die aus Zoll- und Steuereinnahmen vom Reichsfinanzministerium an die Reichsautobahngesellschaft bis 1945 überwiesen worden seien, op. cit. S. 162.

[141] Wolfgang König: Volkswagen, Volksempfänger, Volksgemeinschaft – Vom Scheitern der nationalsozialistischen Konsumgesellschaft, Paderborn 2004

Abbildung 9: Propaganda-Bild vom Bau der Mangfall-Brücke

7. Der Busbetrieb auf der Autobahn

Als Teile des Autobahnnetzwerkes in den Jahren 1935 bis 1938 fertiggestellt worden waren, konnten zwei Entwicklungen beobachtet werden. Erstens, dass Buslinien auf den neuen Autobahnabschnitten unmittelbar nach der Verkehrsübergabe eingerichtet wurden und zweitens die Durchführung von Verkehrszählungen.[142]

Diese Buslinien wurden von der Reichsbahngesellschaft betrieben. Sie war zugleich die Muttergesellschaft der Betriebsgesellschaft der Autobahn, der Reichsautobahngesellschaft, so dass die Reichsbahngesellschaft Verantwortung dafür übernahm, den dringend benötigten Verkehr auf der Autobahn, der bisher lediglich gering ausgeprägt war, zu erzeugen. Als weiteres Ziel der Buslinien wurde die Förderung des Tourismus genannt. Auch sollten die Busse denjenigen, die sich kein Auto leisten konnten - dem größten Bevölkerungsanteil - eine Gelegenheit geben, die Reichsautobahnen kennen zulernen. Damit wurden die Buslinien der Reichsbahn zum Propagandainstrument der NS-Politik. Das Recht, Buslinien auf der Autobahn zu betreiben, erhielt exklusiv die Reichsbahngesellschaft.[143] Damit wurden Privatunternehmer von einem neuen attraktiven Segment der langfristig wachsenden Serviceökonomie ausgeschlossen. Diese Betrachtung fügt sich ein in die Wirtschaftspolitik der NS-Zeit, welche die ökonomischen Aktivitäten des Small-Business-Sektors konsequent beschnitten hatte.[144] Dieses habe ich an anderer Stelle am Beispiel der LKW-Unternehmer gezeigt.[145]

---

[142] Siehe auch meine Veröffentlichung: Automobil Tourism and Political Propaganda – Constructing the Munich – Salzburg Autobahn 1933-1939, in: Journal of Transport History, Bd. 27, Heft 2, Manchester University Press, 2006

[143] Siehe den Vortrag von Rudolf Hoffmann, eines Beamten in Todts Verwaltung: Die Wirtschaftlichkeit von Autobahnen, in: Deutsche Bergwerkszeitung vom 23. November 1938, Bayerisches Wirtschaftsarchiv, München, K9/1491. Bereits im Jahre 1933 warf Doll, Leiter der Obersten Bauleitung München, in einem Brief an die Reichsbahndirektion München vom 11.12. die Frage auf, ob die Reichsbahn den Busbetrieb auf den neuentstehenden Autobahnen übernehmen sollte, siehe Bayerisches Staatsarchiv, München, Autobahndirektion Süd, Band 248. Auch auf den oberitalienischen Autobahnen wurde der Busbetrieb von der eigens dazu gegründeten Gesellschaft Autostradale betrieben, siehe Uhlfelder, op. cit., S. 9

[144] Herbst, Ludolf: Der Totale Krieg und die Ordnung der Wirtschaft, Stuttgart 1985, S.153-160. Heinrich Winkler: Der entbehrliche Stand – Zur Mittelstandspolitik des „Dritten Reiches“, in: Derselbe: Liberalismus und Antiliberalismus: Studien zur politischen Sozialgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts, Göttingen, 1979, S. 110-144. Zur Benachteiligung der Fahrlehrer siehe Dorothee Hochstetter, op. cit., S. 355-372. Zu den Reisebüros siehe Wolfgang König: Nazi Visions of Mass Tourism, in: Laurent Tissot (Hersg.): Development of a Tourist Industry, Neuchatel 2003, S. 261-268

[145] Siehe meine Studie: Rivalry and Regulation - The German Cargo transport Policy 1920 – 2000, Working Papers in History of Mobility No. 2/ 2003, im Internet unter:

Unmittelbar nach der Eröffnung des ersten Abschnittes München-Holzkirchen am 29. Juni 1935 wurden Buslinien München-Tegernsee und München-Schliersee über den Autobahnanschluß Holzkirchen am 1. Juli 1935 eröffnet.[146] Täglich gab es drei Verbindungen, die vom Bahnhof Starnberg in München nach dem Fahrplan von Tabelle 3 angeboten wurden.[147] Daran wird deutlich, dass eine Reise von München zum Tegernsee 1:45 Stunde benötigte. Diese Reisezeit ist gleichwertig mit der Zugverbindung. Wie der Zugfahrplan des Jahres 1939 zeigt, benötigte der Zug von München bis Scharflach 1:02 Stunde und die Lokalbahn zum Tegernsee 24 Minuten.[148]

	Erster Bus	**Zweiter Bus**	**Dritter Bus**
Linie zum Tegernsee:			
München Abfahrt	10:00	17:50	23:15
Tegernsee Ankunft	11:15	19:05	00:30
Tegernsee Abfahrt	6:45	15:35	21:00
München Ankunft	8:00	16:50	22:15
Linie nach Fischhausen:			
München Abfahrt	9:50	18:00	23:10
Schliersee Ankunft	11:18	19:28	00:38
Fischhausen Ankunft	11:27	19:37	00:47
Fischhausen Abfahrt	6:30	15:23	20:33
Schliersee Abfahrt	6:39	15:32	20:42
München Ankunft	8:07	17:00	22:10

Tabelle 3: Fahrplan der Bus-Linien München – Tegernsee und Schliersee

Verkehrszählungen auf der Autobahn bei Ramersdorf (Startpunkt der Autobahn im Vorort von München) weisen die Zahl der Busse pro Monat zwischen 50 und 150 in den Jahren 1937 und 1938 auf. Die meisten von ihnen waren Gelegenheitsausflugsverkehr und keine Linienbusse. Das folgende Diagramm weist diese Entwicklung des Busverkehrs auf der Autobahn auf.[149]

---

www.vahrenkamp.org. Zugleich Vortrag auf First International Conference on the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M) Thursday 6 – Sunday 9 November 2003, Eindhoven Technical University, The Netherlands

[146] Münchener Zeitung vom 28. Juni 1935, SM, München-Salzburg 1935. Im Stadtarchiv München finden sich weitere Dokumente für Busrouten im Jahre 1939, wie z.B. München-Augsburg und München-Nürnberg-Berlin, siehe Band Verkehr 188

[147] Münchener Zeitung vom 28. Juni 1935, SM, München-Salzburg 1935

[148] Siegfried Bufe et al.: Die Tegernsee Bahn, Egglham 2001, S.24

[149] Rudolf Hoffmann: Die Wirtschaftlichkeit von Autobahnen, op. cit.

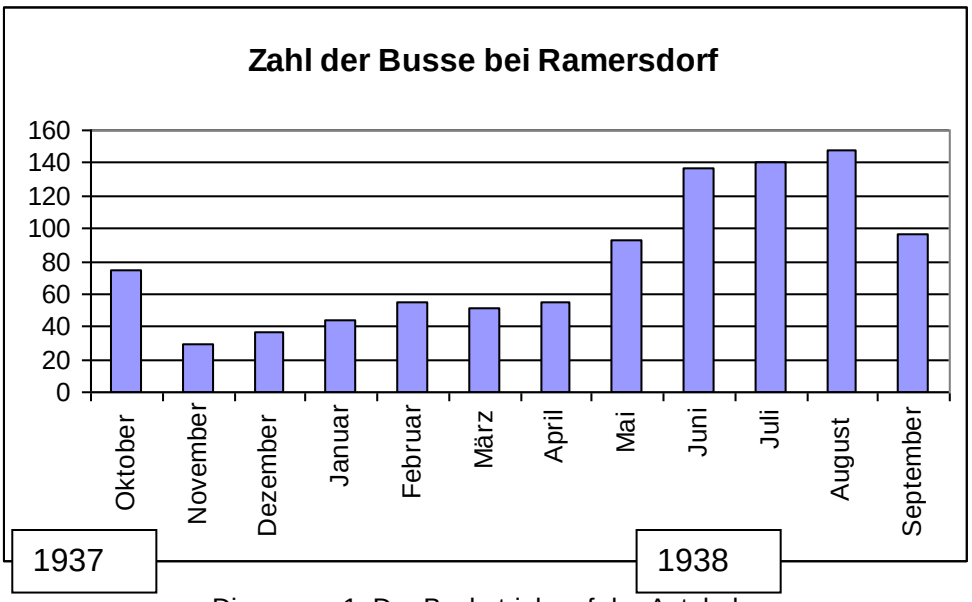

Diagramm 1: Der Busbetrieb auf der Autobahn

8. Die Entwicklung des Verkehrs

Als zweite Entwicklung kann beobachtet werden, wie sich die Propaganda dem tatsächlich stattfindenden Verkehr im Autobahnnetzwerk zuwendet. Zu diesem Zweck wurden zahlreiche Verkehrszählungen vorgenommen. So wurden Daten zu Ostern und Pfingsten im Jahre 1937 erhoben, ferner in den Jahren 1938 und 1939. Für diese Verkehrszählungen war Rudolf Hoffmann (ein Beamter in Todts Administration) verantwortlich. Im Jahre 1938 wurde zu Pfingsten an 29 Punkten im gesamten Reich der Verkehr auf den Autobahnen erhoben, zusätzlich an 12 Zählpunkten von bedeutenden Landstraßen. [150] Die Verkehrszählung fand statt vom Samstag vor Pfingsten 0.00 Uhr bis Dienstag nach Pfingsten 24.00 Uhr. Gezählt wurden Fahrzeuge in beiden Richtungen. Die Zahl der auf der Autobahn registrierten Fahrzeuge variierte zwischen dem Maximum von 55.000 nahe Köln und dem Minimum von 3.000 nahe Königsberg in Ostpreußen und erzielte einen Durchschnitt von 12.000.

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

Zählpunkt	Motorräder	Automobile	Busse	LKW	Summe
zwischen Ramersdorf und Hofolding	13,217	29,984	835	1,035	45,071
zwischen Bergen und Siegsdorf	9,172	16,445	676	344	26,637

Tabelle 4: Verkehr zu Pfingsten 1938 auf der Autobahn München - Salzburg

Der Wochenendausflug zu Pfingsten im Jahre 1938 ergab an einem Zählpunkt zwischen Ramersdorf und Hofolding die Daten der Tabelle 4. Die Summe von 45.071 Fahrzeugen weist das zweithöchste Niveau hinter der Strecke Köln und Düsseldorf aus, verglichen mit den anderen 27 Zählpunkten im gesamten Autobahnnetzwerk von Deutschland. Wenn man die gezählten Fahrzeuge auf transportierte Personen hochrechnet, kommt man auf die Zahl von ca. 100.000 Personen, die in beide Richtungen am Zählpunkt bei Ramersdorf erfasst wurden. So kann man - unter der Annahme einer Fahrt über Pfingsten pro Kraftfahrzeug - ca. 50.000 Personen schätzen, die eine Reise auf der Autobahn aus München heraus unternommen haben, um eine Exkursion zu Pfingsten 1938 zu unternehmen. Diese entspricht der beachtlichen Zahl von 6% der Bevölkerung von München. Ähnliche Daten für den Pfingstverkehr 1939 wurden von Hoffmann publiziert.[151]

Im Allgemeinen übertraf der Ausflugsverkehr sonntags den Verkehr an Werktagen deutlich. Verkehrszählungen, die im Jahre 1937 an der Autobahn zum Chiemsee am Zählpunkt Ramersdorf während des ganzen Monats Juni gemacht wurden, zeigten an den Sonntagen deutlich eine Spitze von 100% über den Durchschnitt der 6 Arbeitstage.[152]

In der Regel war der Verkehr auf der Autobahn so schwach, dass die Propaganda die beobachteten Ausschläge zu Ostern und Pfingsten mit Stolz aufgriff, um das Autobahnprojekt zu legitimieren. Sogar der Leiter des Autobahnprojektes, Todt, benutzte diese Daten für seine Erfolgsgeschichten. In den beiden Jahren 1937 und 1938 gab er Fortschrittsbe-

[151] Hoffmann, Rudolf: Der Kraftverkehr auf deutschen Strassen zu Pfingsten 1939, in: Die Strasse, Heft 11, 1939, S. 377-380

[152] Zu den Daten siehe Hoffmann, Rudolf: Die Entwicklung des Kraftverkehrs auf Reichsautobahnen und Reichsstrassen, in: Forschungsgesellschaft für das Strassenwesen (Hersg.): Strassenbau-Jahrbuch 1937-1938, Berlin, Verlag Volk und Reich, 1938, S. 29-42, hier S. 32f. Von diesen Daten wurden die Wochentage mit der Kalenderfunktion von Microsoft Excel bestimmt. Hoffmann berichtet, dass die Zählung am Zählpunkt Ramersdorf aufgrund einer „besonderen Anweisung“ ununterbrochen durchgeführt wurde, S. 31.

richte über das Autobahnprojekt auf den NS-Parteitagen in Nürnberg – der zentralen Bühne des NS-Regimes. Hier bezog er sich ausdrücklich auf den Ausflugsverkehr zu Pfingsten – eine merkwürdige Referenz eines atheistischen und gewalttätigen Regimes an religiöse Feiertage.[153]

Wenn man die Entwicklung des Tourismus in Bayern in den 30er Jahren beurteilt, reicht es nicht aus, den Bau den Autobahn der München - Salzburg als Einflussfaktor zu betrachten. Daneben gab es weitere wichtige Faktoren. So wurde zum Beispiel im Jahre 1933 von der deutschen Regierung eine hohe Strafgebühr für deutsche Touristen eingeführt, die Österreich besuchen wollten. Diese Strafgebühr datierte von Juni 1933 bis August 1936 (siehe unten). Als Folge dieser Politik sank die Zahl der deutschen Touristen in Österreich dramatisch und verschob wahrscheinlich die Touristenströme nach Bayern. Bad Reichenhall berichtet, dass dieser Einflußfaktor zu einem Zuwachs der Touristenzahlen geführt hatte.

Obwohl es exzellente Zeitreihen für Übernachtungszahlen in kleinen Touristenorten gibt, kann man wegen der Vielzahl der Einflußfaktoren daraus keinen Beleg ableiten, dass die Autobahn zusätzliche Touristenströme in den Orten generierte. Die folgende Tabelle gibt die Daten für einige bayrische Erholungsorte in den Sommerhalbjahren (SHJ.) von 1934 bis 1939 wieder.[154]

---

153 F. Todt: Bau und Verkehr auf den Strassen Adolf Hitlers, in: Die Strasse, Heft 18, 1937, S. 518-520, und F. Todt: Der Generalinspekteur für das deutsche Strassenwesen berichtet auf dem Parteitag Großdeutschlands über die Strassen des Führers als Schrittmacher der deutschen Bauwirtschaft, in: Die Strasse, Heft 19, 1938, S. 600-603.

154 Statistische Jahrbücher für das Deutsche Reich 1936 bis 1939/1940

	SHJ. 1934	SHJ. 1935	SHJ. 1936	SHJ. 1937	SHJ. 1938	SHJ. 1939
Zahl der Übernachtungen						
Bad Reichenhall	453314	506271	606773	617457	595457	562699
Bad Tölz	271563	288652	277695	275468	269213	233593
Bayrischzell	72849	87872	92724	107997	86525	85048
Berchtesgaden (Land)	947007	902421	979646	1038407	780893	674185
Füssen	144782	158676	156874	182815	143379	141730
Garmisch-Patenkirchen	943765	707075	713135	811292	594448	534453
Mittenwald	292022	254190	312965	406702	323639	269154
Prien am Chiemsee	60645	83979	81444	90048	no data	no data
Reit im Winkl	37276	66616	66662	103423	84762	69655
Ruhpolding	144412	161129	162372	189184	190480	189548
Schliersee	163948	137089	172930	188252	130588	130469
Tegernsee	216054	205069	207396	218651	181409	104562
Veränderung in %						
Bad Reichenhall		11,7	19,9	1,8	-3,6	-5,5
Bad Tölz		6,3	-3,8	-0,8	-2,3	-13,2
Bayrischzell		20,6	5,5	16,5	-19,9	-1,7
Berchtesgaden (Land)		-4,7	8,6	6,0	-24,8	-13,7
Füssen		9,6	-1,1	16,5	-21,6	-1,2
Garmisch-Patenkirchen		-25,1	0,9	13,8	-26,7	-10,1
Mittenwald		-13,0	23,1	30,0	-20,4	-16,8
Prien am Chiemsee		38,5	-3,0	10,6	no data	no data
Reit im Winkl		78,7	0,1	55,1	-18,0	-17,8
Ruhpolding		11,6	0,8	16,5	0,7	-0,5
Schliersee		-16,4	26,1	8,9	-30,6	-0,1
Tegernsee		-5,1	1,1	5,4	-17,0	-42,4

Tabelle 5: Übernachtungszahlen

In der Tabelle erkennt man keine oder nur eine leichte Reduzierung der Übernachtungszahlen im Jahre 1937, die eine Folge sein könnte von der Aufhebung der Tourismusstrafsteuer für Österreich im August 1936. Diese Abnahme trat tatsächlich in 1938 ein und war wahrscheinlich Folge der militärischen und politischen Spannung während der Krise um die Tschechoslowakei. In Folge des Kriegsbeginns am 1. September 1939 wurde der Tourismus ganz eingestellt und schlug sich dann natürlich in den Rückgängen im Jahre 1939 nieder. Für den Ort Tegernsee kann man einen Zuwachs in 1936 erkennen als Konsequenz der Eröffnung der Autobahnausfahrt im Juli 1935. Der Zuwachs der Übernach-

tungszahlen für Priem am Chiemsee beträgt 10,6 % in 1936, die zurückzuführen sein könnten auf die Eröffnung der Ausfahrt Rosenheim im Mai 1936. Jedoch hatte dieser Ort einen starken Zuwachs von 38,5 % in 1935, ohne diese Autobahnzufahrt. Die Daten für Reit im Winkel von 55,1 % in 1936 könnten erklärt werden mit dem besseren Zugang über die Ausfahrt Rosenheim. Man kann jedoch im allgemeinen feststellen, dass die Vorhersage von Alfons Woerner aus dem Jahre 1933 mit diesen Daten nicht verifiziert werden kann, dass der Tourismus gesteigert würde mit der Entwicklung des östlichen Ausflugsgebietes von München durch eine Autobahn.[155]

Die leichte Erreichbarkeit der Ausflugsziele durch die neue Autobahn rief eine nicht vorhergesehene Überfüllung der kleinen Straßen hervor, die zu den eigentlichen Zielen führte. So ergab sich der Bedarf, die Kapazität dieser Straßen zu erweitern. Der Bürgermeister des Ortes Tegernsee klagte über die Verkehrsbelastung in einem Brief an die bayrische Regionalregierung im Jahre 1939.[156] Touristen würden durch den Autoverkehr daran gehindert, auf der Straße am Seeufer spazieren zu gehen. Ein Konflikt trat auf, als versucht wurde, die Straße ausgerechnet auf Kosten des Grundstücks von Naziführer Himmler zu verbreitern. Todt griff ein und verbot diese Art der Arbeiten.[157]

Obwohl die Autobahn von München primär für den Ausflugsverkehr in Richtung Tegernsee und Chiemsee gebaut wurde, erhielt sie die offizielle Bezeichnung Strecke München-Salzburg, um die Langstrecke zu betonen. Jedoch war es ironischerweise für deutsche Touristen gar nicht möglich, Salzburg in Österreich zu besuchen. Denn die Naziregierung provozierte von Anbeginn an im Jahre 1933 einen tiefen Konflikt mit Österreich und setzte scharfe Restriktionen für den Reiseverkehr nach Österreich in Kraft. Jeder deutsche Tourist hatte 1.000 Mark als „Gebühr“ zu zahlen, wenn er Deutschland nach Österreich verlassen wollte.[158] Als Folge dieser Politik brach der Reiseverkehr nach Österreich zusammen. Der Anteil der Deutschen an den Touristen, die Salzburg besuchten, fiel von 52% im Jahre 1930/31 auf 6% im Jahre 1934/35. [159] Im Sommer 1933 mussten daher die deutschen Reisebüros kurzfristig Alternativen für ihre österreichischen Ziele in Deutschland

---

[155] Woerner, op. cit. S. 12
[156] Brief vom 14. April 1939, BA, Akte NS26/1187
[157] Brief von Todt an die Bayerische Regierung vom 1. März 1939, a.a.O.
[158] Reichsgesetzblatt, I, 1933, S. 311. Ich danke meinem Kollegen Hasso Spode für diesen Hinweis.
[159] Hellmuth, Th. und E. Hiebl: Tourismusindustrie – Organisation und quantitative Entwicklung des Salzburger Fremdenverkehrs 1860 – 1938, in: Haas, Robert et al.: Weltbühne und Naturkulisse – Zwei Jahrhunderte Salzburg-Tourismus, Salzburg 1994, S. 95

suchen. Pauschalreisen, welche Hotelunterkunft und Bahn- oder Bustransport einschlossen, wurden zu der neuen Destination Ruhpolding umgelenkt, das mit dem Zug erreichbar war und zu einem neuen begehrten Ausflugsziel wurde.[160] Um nicht an die peinliche Politik zu erinnern, deutsche Touristen am Besuch von Österreich zu hindern, wurden während der Jahre 1933 bis 1936 in den Zeitschriften „Die Autobahn“ und „Die Straße“ die Bezeichnung „München-Salzburg“ zum Teil ersetzt durch den verschleiernden Ausdruck „München-Landesgrenze“. Die Münchner Presse verwendete wurde diesen Term ebenfalls.[161]

Abkürzungen:

BA Bundesarchiv Berlin

DM Archiv Deutsches Museum, München, Seifert Nachlass

NS nationalsozialistisch

SM Stadtarchiv München, ZA Autobahnen

[160] Roßmann, R.: Mythos Bayern, München 2002, S. 83, and Gabriele Holzer: Verfreundete Nachbarn Österreich – Deutschland, Wien 1995, S. 67

[161] Die Zeitschrift Die Strasse berichtete 18 mal über die Strecke “München – Landesgrenze” zwischen 1935 und 1936, sowie: SM, Autobahn