



universität
wien

DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

„Die Straßen Adolf Hitlers“ –
Reichsautobahnen 1933 – 1941

Verfasser

Michael Matzke

angestrebter akademischer Grad

Magister der Philosophie (Mag. phil.)

Wien, im Oktober 2008

Studienkennzahl lt. Studienblatt:

A 312 295

Studienrichtung lt. Studienblatt:

Geschichte

Betreuerin / Betreuer:

Univ.-Prof. Dr. Wolfdieter Bihl

„Diese Bauwerke sollen nicht gedacht sein für das Jahr 1940, auch nicht für das Jahr 2000, sondern sie sollen hineinragen gleich den Domen unserer Vergangenheit in die Jahrtausende der Zukunft.“

Fritz Todt (1937)



Abb.: Ankündigung der Ausstellung „Die Straßen Adolf Hitlers“ in Linz

„Die Autobahnen sind eine seltsame Architektur, tausende Kilometer lang, aber als Bauwerk etwas flach.“

Ernst Bloch (1937) aus dem Londoner Exil

INHALTSVERZEICHNIS

1. VORWORT.....	7
2. VORGESCHICHTE UND IDEEN.....	12
2.1 Verkehrspolitische Voraussetzungen.....	12
2.2 Autobahnplanungen in Deutschland vor 1933.....	16
2.2.1 Die AVUS.....	16
2.2.2 Die HAFRABA.....	19
2.2.3 Die Verbindungsstraße Köln-Bonn.....	23
2.2.4 Weitere Autobahnplanungen.....	25
2.3 Autobahnprojekte außerhalb Deutschlands.....	28
2.3.1 Italien.....	28
2.3.2 Frankreich.....	32
2.3.3 Großbritannien.....	34
2.3.4 USA.....	35
3. PLANUNG UND GESTALTUNG.....	40
3.1 Die Anfänge des Reichsautobahnbaus.....	40
3.2 Organisationsstruktur.....	45
3.3 Finanzierung.....	49
3.4 Das Reichsautobahn-Netz.....	54
3.5 Die Reichsautobahn-Baustellen.....	58
3.5.1 Die Lage der Bauarbeiter.....	58
3.5.2 Zwangsarbeit	64
4. PROPAGANDA UND MOTIVE.....	69
4.1 Inszenierung des Autobahnbaus.....	69
4.2 Verkehrspolitische Bedeutung.....	74
4.2.1 Personenkraftwagenverkehr.....	74

4.2.2	Güterfernverkehr.....	81
4.2.3	Omnibus-Fernverkehr.....	84
4.3	Militärpolitischer Nutzen.....	87
4.4	Arbeitsmarktpolitischer Effekt.....	90
5.	MYTHOS UND ÄSTHETIK.....	95
5.1	„Pyramiden des Dritten Reichs“.....	95
5.2	Kulturbauten an der Autobahn.....	100
5.3	Die Autobahn als Teil der Landschaft.....	107
5.4	Die Autobahn im Spiegel der Kunst.....	111
6.	REICHSAUTOBAHNEN IN ÖSTERREICH.....	119
6.1	Autobahnplanungen vor 1938.....	119
6.2	Baubeginn in der „Ostmark“.....	122
6.3	Autobahn Salzburg – Wien	126
6.4	Weitere Autobahnprojekte	130
7.	SCHLUSSWORT.....	136
8.	LITERATURVERZEICHNIS.....	139
9.	ANHANG.....	160
9.1	Abkürzungsverzeichnis.....	160
9.2	Tabellenverzeichnis.....	162
9.3	Anlagen- und Abbildungsverzeichnis.....	163
9.4	Anlagen und Abbildungen.....	165
9.5	Zusammenfassung.....	189
9.6	Lebenslauf.....	191

1. Vorwort

Verkehrschaos und Unfallinferno, Stauszenario und Transithölle, kontinuierlich hohe Lärmpegel und immanente Immissionsbelastungen – so präsentiert sich das Phänomen „Autobahn“ am Beginn des 21. Jahrhunderts.

Doch jeder benützt die Autobahn. Unsere Güter rollen täglich auf ihr. Anscheinend haben wir die Schattenseiten der Massenmotorisierung längst als Selbstverständlichkeit hingenommen. Der zivilisierte Bürger des Technikzeitalters wirkt bereit, einen hohen Preis zu zahlen für die Annehmlichkeiten, die genau diese Autobahn zu bieten verspricht: Die komfortable Überwindung von Raum, das relativ sichere Vorankommen auf wohlgeordneten Verkehrswegen, die völlige Unabhängigkeit von Fahrplänen und die ultimative Verwirklichung individueller Freiheitsträume durch die freie Fahrt im eigenen Automobil. Ein Individualismus, der sich freilich nur allzu oft durch die Summierung tausender Einzelwünsche ins kollektivistische Gegenteil verkehrt.

Wo liegen die Wurzeln dieser Entwicklung? Wann wurde der allererste Impuls ausgelöst? Wer hat die Autobahnen eigentlich erbaut?

Wer in Österreich oder Deutschland diese oder ähnliche Fragen stellt, erhält quer durch die Bevölkerung immer wieder dieselben stereotypen Antworten: „*Hitler hat die Autobahnen gebaut!*“ Sie seien letztlich Kriegsvorbereitungen gewesen. Und meist wird einen Atemzug später angefügt: „*Und er hat dadurch die Arbeitslosigkeit beseitigt.*“ Alles, zumindest vieles, am Dritten Reich sei falsch und verbrecherisch gewesen, heißt es oft weiter in der so genannten „öffentlichen Meinung“, *aber* die Autobahnen – sie könnten zu den wenigen Positiva bilanziert und auf der scheinbaren „*Haben*“-Seite des Dritten Reichs verbucht werden.

Fest steht, dass eine dergestalt oberflächliche Beantwortung dieser Fragen einer näheren – und vor allem wissenschaftlichen – Betrachtung nicht standhält.

Im Oktober 2007 löste die deutsche Fernsehmoderatorin Eva Herman in einer TV-Talkshow eine heftige Diskussionswelle aus, als sie die Reichsautobahnen neben dem NS-Wertebild über Frauen und Mütter zu den angeblich positiven Aspekten des Nationalsozialismus zählte.¹ Die dahinter stehende Grundsatzfrage geht ins Philosophische: Ist es denkmöglich oder zulässig, dass ein verbrecherisches Regime wie das nationalsozialistische auch Gutes in die Welt gesetzt haben kann? Setzt sich jemand, der positive Aspekte in der NS-Politik zu orten glaubt, automatisch dem Verdacht der Verharmlosung von millionenfach begangenen Gewaltverbrechen aus? Ist das scheinbar Positive denn wirklich das, was es vorgibt zu sein? Oder verkleidet es sich nur hinter einer Fassade von sorgsam gehegten Mythen und bewusst platzierten Lügen, die es in einem gänzlich anderen – nämlich viel besseren – Licht erscheinen lassen?

Die Annäherung an das Thema „Reichsautobahnen“ lässt gleich zu Beginn ein Geflecht von solchen Mythen erkennen, die eng mit den historischen Fakten verwoben und von diesen nur schwer trennbar sind. Das Instrument der NS-Propaganda scheint sehr erfolgreich gewirkt zu haben, denn die Mythen von den Reichsautobahnen als „Straßen Adolf Hitlers“ sind in den Köpfen auch heutiger Rezipienten oft fester verankert als die tatsächlich nachweisbaren historischen Tatsachen.

¹ Vgl. Wolfgang Wippermann: *Autobahn und Mutterkreuz. Historikerstreit der schweigenden Mehrheit*, Berlin 2008, S. 111.: Zitat Eva Herman in der TV-Talkshow „Johannes B. Kerner“ am 9. Oktober 2007 im ZDF: *„Natürlich ist er [der Begriff Gleichschaltung; Anm. d. Verf.] da [in der NS-Zeit; Anm. d. Verf.] benutzt worden, aber es sind auch Autobahnen damals gebaut worden, und wir fahren heute drauf.“*

Die Geschichte der Reichsautobahnen kann sich daher nicht nur auf die Geschichte der Konzeption, Planung und Baudurchführung jener 3.870 Kilometer *Nur*-Autostraßen erstrecken, die von 1933 bis 1941 im Dritten Reich errichtet wurden. Sie versteht sich ausdrücklich auch als Faszinationsgeschichte und muss sich tiefer und kreativer diesem äußerst vielschichtigen Thema annähern. Sie muss versuchen, den sich verselbstständigt habenden Mythos dieses Bauwerks Stück für Stück einzufangen und die durch ausgeklügelte Propaganda erzeugten, bis heute nachwirkenden „Bilder im Kopf“ von den historischen Tatsachen zu trennen. Behutsam zu entflechten gilt es die mythischen Bilder von den auffindbaren und hinterlassenen Fakten, die in mancherlei Detail eine andere, bisweilen komplett konträre Sprache sprechen.

Die vorliegende Arbeit hat es sich zum Ziel gesetzt, in ihrem ersten Teil den tatsächlichen Wurzeln der Autobahnidee nachzugehen. Dargestellt werden die vom NS-Staat stets verschwiegenen Vor-Projekte, die in den meisten Fällen zwar nicht über das Planungsstadium hinausgekommen sind, aber einen soliden theoretischen „Unterbau“ für die NS-Bauherren bildeten. Ein ausführlicher Blick auf den Bau von Hochleistungsstraßen im europäischen und außereuropäischen Ausland rundet die Bestandsaufnahme ab.

In einem nächsten Schritt wird untersucht, welche Planungsschritte einsetzten, um das Werk der Reichsautobahnen im Deutschen Reich faktisch entstehen zu lassen. Die straffe Organisation und die weitgehende Entmachtung partikularer und föderativer Interessen waren dabei einem anfangs zügigen Baufortschritt nur förderlich. Die gesetzlichen Voraussetzungen und das Durchgriffsrecht des neu geschaffenen Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen leisteten dazu einen wichtigen Beitrag. Erkauft wurde der Fortschritt durch unmenschliche Arbeitsbedingungen an den Reichsautobahn-Baustellen, auch durch Zwangsarbeit.

Schließlich wird der Propaganda auf den Grund gegangen, die Planung, Bau, Eröffnung und Betrieb der Reichsautobahnstrecken im Sinne einer vollständigen Inszenierung und Indoktrinierung ständig begleitete. Speziell die pompöse Gestaltung von Eröffnungszeremonien ließ das Motiv erkennen, den Reichsautobahnbau vor dem Hintergrund der Massenarbeitslosigkeit der 1930er-Jahre als heilbringendes Wundermittel in Szene zu setzen. Kritisch hinterfragt werden sollen auch die verkehrspolitische Bedeutung und der militärpolitische Aspekt der neuen sich netzartig durch das Deutsche Reich ziehenden Verkehrsadern.

Der Mythos der Reichsautobahnen erschöpft sich aber nicht in der Inszenierung von Spatenstichfeiern und Autobahneröffnungen. Gepflegt wurde das Bild der Reichsautobahn auch und gerade im Hinblick auf die Rezeption durch die Nachwelt. Der Autobahnraum wurde bewusst als architektonisches Kulturdenkmal gestaltet, die Autobahnlinie selbst nach ästhetischen Kriterien in die sie umgebende Landschaft eingepflegt. Darzustellen ist, wie das gesamte verfügbare Spektrum an Medien und Kunst aufgeboten wurde, um dem Werk Reichsautobahn in der Außendarstellung eine überhöhte, gleichsam überirdische Bedeutung zu verleihen.

Das abschließende Kapitel widmet sich einer spezifisch österreichischen Sicht des Themas. Nach einer kurzen Sichtung der Autobahnplanungen vor dem Anschluss wird der Baustart in der „Ostmark“ beleuchtet. Auch wenn nahezu keine Reichsautobahnen in Österreich eröffnet werden konnten, bildeten die umfangreichen Detailplanungen eine Grundlage für den späteren Ausbau des Autobahnnetzes in der Zweiten Republik.

Die zugrunde gelegte wissenschaftliche Literatur hat sich – von wenigen Ausnahmen abgesehen – erst in den letzten zehn Jahren intensiver mit dem Faszinosum Reichsautobahn befasst. Der Großteil der Veröffentlichungen konzentriert sich auf Teilaspekte des vielschichtigen Themas, etwa auf die Fragen der Finanzierung des Autobahnbaus, des Streikverhaltens von Autobahnarbeitern, auf die Frage der

raumerschließenden Wirkung der neuen Strecken oder etwa auf das Thema des Omnibusverkehrs auf der Reichsautobahn. Ergänzend wurden für diese Arbeit zahlreiche zeitgenössische Artikel aus Fachzeitschriften herangezogen, die sich ihrerseits mit interessanten Detailfragen auseinandersetzen - vorzugsweise aus den Zeitschriften *Die Straße* und *Der Straßenbau*.

Sehr herzlich danken möchte ich Herrn Univ.-Prof. Dr. Wolfdieter Bihl für die Vergabe des interessanten Themas und für die Übernahme der wissenschaftlichen Betreuung dieser Arbeit.

Vielen Dank sage ich auch an Herrn Mag. Michael Hagler für zahlreiche praktische Ratschläge - und an meine Freundin Doris für ihre liebevolle Geduld.

2. Vorgeschichte und Ideen

2.1 Verkehrspolitische Voraussetzungen

Im Deutschland der Weimarer Republik erfreute sich der „pferdelose Selbstfahrer“ – wie Carl Benz Ende des 19. Jhdts. seine Erfindung bezeichnete – steigender Beliebtheit. Das Kraftfahrzeug trat langsam aber sicher seinen Siegeszug an, auch wenn vorerst nur eine kleine Bevölkerungsgruppe die neue technische Errungenschaft nutzen konnte. Nach 1920 begann auch in Deutschland die Autoindustrie zu boomen – ganz nach dem Vorbild anderer westlicher Industriestaaten, insbesondere Frankreichs, Großbritanniens und der USA. Eine große Anzahl von Auto-Fabriken wurde gebaut, und es entstand der neue Zweig der Zubehörindustrie. So produzierte etwa die Firma Continental im Jahr 1921 einen Riesenluftreifen, der den Fahrkomfort der Automobile entscheidend verbessern konnte.²

Bis zum Ende der 1920er-Jahre wurde das Automobil jedoch vorwiegend als Luxusgegenstand betrachtet. Dessen Benutzung zielte mehr auf die Befriedigung von Sport- und Freizeitinteressen gehobener Gesellschaftsschichten ab als auf die Überwindung von Raum. Das Auto diente nicht primär dem Zweck täglicher Fortbewegung, sondern war Mittel für sonntägliche Sportereignisse oder repräsentative Vergnügungsfahrten³. Die eigentliche Transportaufgabe kam zumindest im Fernverkehr fast ausschließlich der Eisenbahn zu. Deren Schienen-Streckennetz war bis zum Ende des Ersten Weltkriegs weitgehend abgeschlossen, auch wenn der weitere Ausbau in der Weimarer Republik stagnierte.

² Volkhard Stern: Der Autobahn-Schnellverkehr der Deutschen Reichsbahn, Freiburg 2007, S. 7.

³ Peter Reichel: Der schöne Schein des Dritten Reiches. Faszination und Gewalt des Faschismus, München – Wien 1991, S. 276 f.

Deutschland war in den Jahren vor 1933 im Vergleich zu anderen Industrieländern deutlich weniger motorisiert. Die erste gesamtdeutsche Verkehrszählung von 1924/25 ergab sogar noch einen knappen Vorsprung des „Gespannverkehrs“ – also der Pferdefuhrwerke – gegenüber den Kraftfahrzeugen. Im Jahr 1929 wurde eine Delegation des US-Automobilherstellers General Motors nach Deutschland entsandt und kam zum Schluss, dass die Entwicklung des deutschen Automobilmarkts gegenüber dem US-amerikanischen um nicht weniger als 18 Jahre hinterherhinke.⁴ Im Jahr 1932 kamen in Deutschland auf 1.000 Einwohner acht Personenkraftfahrzeuge. In den USA waren es zu diesem Zeitpunkt bereits 183. Drei Jahre später, also 1935, hatte bereits jeder fünfte US-Amerikaner ein Auto. In Deutschland mussten – statistisch gesehen – 75 Einwohner ein Automobil teilen.⁵

Auch wenn sich der Autoverkehr auf deutschen Straßen nur schleppend entwickelte, die Technik der Fahrzeuge war längst ausgereifter als der Zustand der Straßen, die sie befuhren. Der Straßenbelag, die Breite der Fahrbahnen und der Radius von Kurven waren für die Erfordernisse von Pferdefuhrwerken konzipiert. Verwinkelte Straßenzüge, viel zu enge Stadtdurchfahrten und Alleen, allorts Schlaglöcher und die Staubentwicklung der Schotterbeläge ließen kaum höhere Geschwindigkeiten zu. Die fehlende Trennung von Kraftfahrverkehr und Fußgängern erwies sich zudem als ständige Gefahrenquelle, die immer wieder in schweren Unfällen gipfelte. *„Radfahrer, Fuhrwerke, Schafherden – alles Dinge, die dem sportlich eingestellten `zünftigen` Herrenfahrer manchmal vielleicht Spaß bereiten, für den Berufsfahrer aber störende Hindernisse waren und wohl noch sind“*, hieß es in einem Aufsatz aus dem Jahre 1935.⁶ Überdies machten *„Gänse, Hühner und Enten dem*

⁴ Thomas Zeller: Straße, Bahn, Panorama. Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland von 1930 bis 1990, Frankfurt 2002, S. 45.

⁵ Erhard Schütz und Eckhard Gruber: Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der „Straßen des Führers“ 1933-1941, Berlin 1996, S. 142.

⁶ Oskar Weller: Das Fahren auf den Autobahnen, in: Die Straße 2 (1935), S. 188 f.

*Wagenlenker das Fahren ebenso sauer wie Bauernfuhrwerke und ausgetriebenes Vieh, denen man in und bei den Dörfern häufig begegnete.*⁷ Es hatte den Anschein, dass die nur für Pferdefuhrwerke und Karren konzipierten Straßen in ihrem vernachlässigten Zustand von der anbrechenden Flut der neuen Verkehrsmittel geradezu überrollt wurden.⁸ In einem Artikel aus dem Jahr 1931 wurden die Landstraßen gar als „*Schlachtfelder des Kraftverkehrs*“⁹ bezeichnet.

Angesichts steigender Motorisierungszahlen wurde der Wunsch nach autogerechten Straßen immer drängender. Die logische Forderung war die Trennung von Verkehrsmitteln und somit der forcierte Bau von Kraftwagenstraßen, von deren Benützung Fußgänger, Fuhrwerke und Radfahrer ausgeschlossen sein sollten. Diese „*Nur-Autostraßen*“ sollten der Sicherheit der Automobilisten dienen und überdies ein rasches und bequemes Vorankommen ermöglichen.

Diesem Wunsch entgegen stand in der Weimarer Republik die mangelnde Finanzierbarkeit derartiger Großprojekte – vor allem angesichts der sich anbahnenden Wirtschaftskrise. So ließ Reichsverkehrsminister Guérard verlauten, dass Deutschland einfach „*zu arm für solche Luxusstraßen*“ sei.¹⁰ Dies deckte sich mit der weit verbreiteten Ansicht, dass derartige Straßen lediglich der Steigerung der Bequemlichkeit und eben der Befriedigung eines Luxusbedürfnisses dienen könnten.¹¹ In diese Richtung argumentierten zunächst auch Teile der NSDAP, insbesondere deren

⁷ Hans Pflug: Die deutschen Reichsautobahnen, Berlin 1940, S. 14.

⁸ Claudia Windisch-Hojnacki: Die Reichsautobahn. Konzeption und Bau der RAB, ihre ästhetischen Aspekte sowie ihre Illustration in Malerei, Literatur, Fotografie und Plastik, Diss. Bonn 1989, S. 20.

⁹ HAFRABA Mitteilungsblatt, Heft 5/1931, S. 6.

¹⁰ Martin Kornrumpf: HAFRABA e.V. Deutsche Autobahnplanung 1926-1934. Bonn 1990, S. 42.

¹¹ Kurt Gustav Kaftan: Der Kampf um die Autobahnen. Geschichte und Entwicklung des Autobahngedankens in Deutschland von 1907-1935 unter Berücksichtigung ähnlicher Pläne und Bestrebungen im übrigen Europa, Berlin 1955, S. 152.

„sozialrevolutionärer Flügel“ um die Brüder Strasser¹², die in der Planung von *Nur-Autostraßen* lediglich die Erfüllung von Wünschen Privilegierter sahen. Hitler sollte nach der Machtergreifung eine völlig andere Verkehrspolitik einschlagen.

Doch selbst wenn der politische Wille und ausreichende finanzielle Mittel vorhanden gewesen wären: Die Verwirklichung eines überregionalen Autostraßennetzes vor 1933 wäre an den Verwaltungsstrukturen gescheitert. Im deutschen Straßenwesen herrschte ein unorganisierter Wirrwarr von Kompetenzträgern, die auf lokaler und regionaler Ebene für den Bau und Unterhalt von Straßen zuständig waren. Diese Strukturen gingen großteils auf gewachsene Traditionen zurück, die ihrerseits ihre Wurzeln aus der Zeit vor 1918 hatten. Deutschlandweit wurden 64.000 Straßenbauämter gezählt.¹³ Fast hatte es den Anschein, als ob jede Straße von einer anderen Behörde verwaltet wurde. Der Versuch einer zentralen Lenkung – etwa durch das Reichsverkehrsministerium – wäre zum Scheitern verurteilt gewesen und wirkungslos geblieben.

So lag es vorrangig in der Hand privater Vereine und Gesellschaften, sich Gedanken über die Zukunft des deutschen Straßenwesens zu machen und die Grundlagen für die Planung und den Aufbau eines überregionalen Autostraßennetzes zu erarbeiten.

¹² Schütz – Gruber: Mythos Reichsautobahn, S. 34.

¹³ Arend Vosselman: Reichsautobahn. Schönheit – Natur – Technik, Kiel 2005, S. 7.

2.2 Autobahnplanungen in Deutschland vor 1933

2.2.1 Die AVUS

Bereits im Jahr 1909 formierte sich eine private Gruppe aus Industriellen und einflussreichen Automobilisten mit dem Ziel, eine in Deutschland bis dahin völlig neuartige Straße zu errichten. Am 23. Jänner 1909 fand in den Räumlichkeiten des Kaiserlichen Automobil-Clubs die Gründungsversammlung für die „*Automobil-Verkehrs- und Uebungsstraße G.m.b.H.*“, statt – kurz „AVUS“ genannt. Daran beteiligt war auch Prinz Heinrich, der jüngere Bruder Kaiser Wilhelms II.

Die erste Anregung dafür war anlässlich des Internationalen Kaiserpreisrennens im Jahr 1907 gegeben worden. Aufgrund der umfangreichen Straßensperren und der beträchtlichen Staubentwicklung im Zug des Rennens wurde der Plan zum Bau einer zementierten und für den Parallelverkehr geeigneten Straße ins Auge gefasst.

Die AVUS wurde zunächst als Rennstrecke und als Testfahrbahn für die aufkommende Autoindustrie konzipiert. Fuhrwerke, Radfahrer und Fußgänger sollten von der Benützung ausgeschlossen sein. Als reine Automobilstraße ohne Kreuzungen mit getrennten Richtungsfahrbahnen nahm sie zwei der wesentlichen Merkmale der späteren Autobahn vorweg und wurde somit zum Archetyp für deutsche Autobahnen. Das konnte zu diesem Zeitpunkt allerdings noch nicht vorhergesehen werden. Die Wahl der Abkürzung „AVUS“ für die Teststrecke – „*avus*“ bedeutet ja im Lateinischen „*Ahnherr*“ oder „*Großvater*“ – steht damit offensichtlich in keinem Zusammenhang.

Als Standort wurde im Jahr 1911 Berlin gewählt. Erste Streckenvorschläge in Schlesien, im Elsass, bei Aachen oder im Taunus bei Frankfurt hatten sich nicht durchgesetzt. Ein geeignetes Gelände ließ sich hingegen im Grunewald zwischen dem Westen Berlins und Potsdam ausmachen. Bald

setzte sich die Erkenntnis durch, dass eine Automobilstraße doch mehr sein könnte als die Marotte einiger fanatischer Motorsport-Leute.¹⁴ Im Raum Groß-Berlin waren gegen 1910 bereits rund 6.500 Kraftfahrzeuge gemeldet. Eine Einbeziehung einer *Nur-Autostraße* in das Berliner Straßennetz lag somit nahe.

Im Jahr 1913 konnte mit den Bauarbeiten für die AVUS begonnen werden. Der Bauentwurf sah eine geradlinige Verbindung zwischen Berlin und den westlichen Vororten Nikolassee, Wannsee und Babelsberg vor. Die Streckenlänge wurde zunächst mit 17 km geplant, dann aber aus Finanzierungsgründen auf 10 km reduziert. Die Fahrspuren sollten 4 Meter breit sein. Der Straßenbelag sollte aus staubfreiem, griffigem Makadam bestehen. Die beiden getrennten Richtungsfahrbahnen wurden aus Schutz vor Unfällen oder vor Wildwechsel eingezäunt. Bald nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges mussten die Arbeiten allerdings eingestellt werden.

Nach dem Krieg fand der Dornröschen-Schlaf der AVUS überraschend schnell ein Ende. Unter tatkräftiger Finanzierung des Mühlheimer Industriellen Hugo Stinnes, der das Projekt als Kapitalanlage sah, wurden die Bauarbeiten im Jahr 1921 wieder aufgenommen. Am 24. September desselben Jahres konnte das erste Rennen auf der AVUS starten. Auch am nächsten Tag fand ein Rennen statt.¹⁵

In den folgenden Jahren wurde die AVUS als eine Art „Freiluft-Laboratorium“ für die Erprobung von Kraftfahrzeugen, Motoren und unterschiedlichen Straßenbelägen verwendet.¹⁶ Bereits 1921 konnte bei Testfahrten die Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h erreicht werden.

¹⁴ Hellmuth Reiners: Das Schicksal der AVUS. Entstehungs- und Baugeschichte, in: Die Straße 6 (1939): S. 119 f.

¹⁵ Peter Norden: Unternehmen Autobahn. Die abenteuerliche Entwicklung zum modernsten Verkehrsnetz Europas, Bayreuth 1983, S. 24.

¹⁶ Reiners: Das Schicksal der AVUS, S. 120.

1925 steigerte sich die Motorenleistung auf 190 Kilometer pro Stunde. Wenig später wurde bei Versuchsfahrten der Reifenindustrie die Geschwindigkeitsgrenze von 200 km/h überschritten. Für die Herstellung einer Versuchsstrecke aus Teerbeton wurden Spezialmaschinen entwickelt – etwa die Stampfhammermaschine. Die dabei gewonnenen Erfahrungen konnten auch im Straßenbau der folgenden Jahre angewandt werden. Daneben experimentierte man mit den Straßenbelägen Teermakadam und Kleinpflaster. Daraus konnten für die Straßenbautechnik zahlreiche Erkenntnisse gewonnen werden.

Die AVUS als Rennbahn zog hunderttausende Berliner in ihren Bann. Rennsportlegenden wie Rudolf Caracciola oder Manfred von Brauchitsch testeten die neuesten stromlinienförmigen Rennwagen-Modelle, etwa von Mercedes Benz oder Alfa Romeo. 1937 wurde die damals unfassbare Höchstgeschwindigkeit von 350 km/h überboten. Im selben Jahr wurde die Nordkurve der AVUS als Steilkurve ausgebaut, die bei einem Neigungswinkel von 43 Grad erst Temporekorde dieser Art möglich machte, allerdings auch entsprechend unfallträchtig war.¹⁷ Seit Oktober 1921 durften auch private Fahrer die Rennbahn gegen eine Benutzungsgebühr befahren.

Obwohl die AVUS ursprünglich nicht für den öffentlichen Verkehr gedacht war, gilt die kreuzungsfreie, mehrspurige Straße mit bepflanztem Mittelstreifen heute als Prototyp der Autobahnen in Deutschland. 1938 wurde die AVUS in das Netz der Reichsautobahnen als Zubringer zum Berliner Autobahnring integriert.¹⁸

¹⁷ Hubert Marquart: Die AVUS als Rennbahn, in: Die Straße 6 (1939): S. 121 f.

¹⁸ Carl Schnell: Die AVUS wird Reichsautobahn, in: Die Straße 6 (1939): S. 122 ff. Die Trasse der AVUS ist heute ein Teil der Autobahn A115 im Bereich der Südwesteinfahrt von Berlin. Die Steilkurve wurde erst im Jahr 1967 abgerissen.

2.2.2 Die HAFRABA

Die Idee von einem Autobahnnetz quer durch Deutschland wurde bereits lange vor dem Bau der Reichsautobahnen in Fachkreisen diskutiert. Einer der beteiligten Experten war Willy Hof, seit 1915 Generaldirektor der Deutschen Handelsgesellschaft und außerdem selbst begeisterter Automobilsportler. Als er 1922 ein Autorennen in Baden-Baden gewann, soll er ausgerufen haben: „*Reißt doch die Schienenstränge aus den Bahndämmen und baut Autostraßen darauf!*“¹⁹ Zusammen mit dem Frankfurter Oberbaurat Hermann Uhlfelder bereiste Hof im Jahr 1925 Oberitalien, um dort die eben eröffnete *Autostrada* zu besichtigen und sich mit deren Erbauer Dr. Piero Puricelli zu beraten.

Von der Verwirklichung einer exklusiv für den Autoverkehr reservierten Straße in Italien stark beeindruckt, zogen Hof und Uhlfelder den Professor für Statik und Eisenbau Robert Otzen aus Hannover hinzu. Gemeinsam erarbeiteten sie einen Plan für die verkehrsgünstigste Nord-Süd-Trasse einer Autobahnstrecke quer durch Deutschland – von Hamburg über Frankfurt nach Basel (daher die Bezeichnung „HAFRABA“). In einem weiteren Schritt war die Verlängerung der Route durch die Schweiz bis Genua angedacht. Der Senat der Stadt Hamburg stand dem Projekt zunächst skeptisch gegenüber, bezweifelte er doch die Möglichkeit einer wirtschaftlichen Durchführung in absehbarer Zeit.²⁰

Dennoch gelang es Hof, binnen kurzem eine beträchtliche Anzahl von Vertretern aus Politik, Industrie, Kommunalverwaltung und verschiedenen Interessenverbänden um seine Idee zu sammeln. Als am 6. November 1926 der Gründungsakt für den Verein HAFRABA in der Geschlechterstube des Frankfurter Rathauses vollzogen wurde, gab es

¹⁹ Zitiert nach: Schütz – Gruber: Mythos Reichsautobahn, S. 29.

²⁰ Ab 1928 wurden nicht zuletzt wegen dieser zunächst ablehnenden Haltung Hamburgs die Hansestädte Lübeck und Bremen in die Planung miteinbezogen. Der Vereinsname „HAFRABA“ stand ab diesem Zeitpunkt nicht mehr für „*Hamburg – Frankfurt – Basel*“, sondern für „*Hansestädte – Frankfurt – Basel*“.

kaum namhafte Bauunternehmen, die dem Konsortium fernblieben.²¹ Am stärksten an der Realisierung interessiert war naturgemäß die Baustoffindustrie, die sich mit der Umsetzung der Autostraßenpläne einen positiven Effekt auf die Auftragslage erwartete. Auch spielten die wirtschaftlichen Interessen der Automobilindustrie und der Banken eine Rolle.

Vorrangiges Ziel der HAFRABA war allerdings zunächst die Propagierung des für Deutschland neuartigen Konzepts einer nur für den Automobilverkehr reservierten Straße. Noch gab es viele, die derartige Planungen belächelten oder als Utopie ablehnten.²² Auch Teile der HAFRABA – Vereinsmitglieder selbst traten vehementer für den Ausbau der bestehenden Landesstraßen ein als für den Neubau eines Fernstraßennetzes. In Ausstellungen und Vorträgen wurde daher die verkehrspolitische Notwendigkeit eines solchen ebenso dargestellt wie in der Vereinszeitschrift. Diese hieß ab 1928 „*HAFRABA-Mitteilungen*“, später erhielt sie den zukunftsweisenden Titel *Die Autobahn*. Der Begriff „*Autobahn*“ erschien das erste Mal zu Beginn des Jahres 1927 in einer Fachzeitschrift.²³ In Analogie zur „Eisenbahn“ sollte das für den Kraftwagenverkehr vorgesehene Straßennetz „Autobahn“ genannt werden. Der Begriff „Autobahn“ war also – genauso wie die Idee der Autobahn selbst – schon lange vor dessen Vereinnahmung durch Hitler gebräuchlich.

²¹ Andreas Busch: Die Geschichte des Autobahnbaus in Deutschland bis 1945. Bad Langensalza 2004, S. 8.

²² Thomas Kunze und Rainer Stommer: Geschichte der Reichsautobahn, in: Rainer Stommer (Hrsg.): Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reichs. Analysen zur Ästhetik eines unbewältigten Mythos, Marburg 1995, S. 25.

²³ In der Zeitschrift Verkehrstechnik Nr. 5 vom 4. Februar 1927 verwendete der Autor Dr.-Ing. Speck den Begriff „*Autobahn*“ in seinem Aufsatz: Die Bedeutung der Autofernstraßen und der Plan einer Autofernstraße Berlin – Leipzig – München, zitiert nach Stern: Der Autobahn-Schnellverkehr der Deutschen Reichsbahn, S. 10. Andere Quellen nennen Robert Otzen als Urheber des Begriffs „Autobahn“, datiert auf das Jahr 1929. Vgl. z.B. Kornrumpf: HAFRABA e.V., S. 44 oder Ralph Johannes – Gerhard Wölki: Die Autobahn und ihre Rastanlagen, Petersberg 2005, S. 189 Anm. 6.

Die zweite Bestrebung der HAFRABA bestand darin, baureife Pläne für die beabsichtigte Nord-Süd-Straßenverbindung zu entwerfen. Die Geländebeziehungen wurden minutiös erfasst, Kurvenradien festgelegt und der maximale Steigungswinkel von Straßenabschnitten auf 7,5 bis 8 % fixiert. Die ersten Planungsentwürfe sahen zwar noch keine getrennten Richtungsfahrbahnen vor. Ab Sommer 1931 waren aber in den Bauplänen für die 7 Meter breite Fahrbahn je zwei Fahrstreifen pro Richtung reserviert. Weitere Punkte der Planungsrichtlinien umfassten Fragen der baulichen Gestaltung von Zu- und Abfahrten, Kreuzungspunkten und Nebenanlagen. Selbst der Entwurf einer „Kleeblatt-Kreuzung“ floss erstmals in die Baupläne ein. Der Erfinder dieser markanten Autobahnkreuzungen war ein Schweizer Schlosserlehrling namens Willy Sarbach. Er war durch eine HAFRABA – Ausstellung in Basel im Jahr 1927 darin angeregt worden, den Schnittpunkt zweier Autobahnen in Form eines kleeblattförmigen Autobahnknotens zu entwerfen.²⁴ Finanziert wurden die umfangreichen Vorarbeiten durch die Beiträge der Vereinsmitglieder. Insgesamt erarbeiteten die Experten der HAFRABA nicht weniger als 70 Bände mit baureifen Projektunterlagen und allgemeinen technischen Richtlinien – eine unschätzbare wertvolle Grundlage, die Voraussetzung für den raschen Baubeginn an den Reichsautobahnen schon kurz nach Hitlers Machtübernahme im Jahr 1933 war.

Das größte Problem bei der Umsetzung des Autobahnprojekts lag in der Finanzierung. Als durchschnittliche Baukosten wurden 300.000 RM pro Kilometer veranschlagt. Eine Übernahme durch die öffentliche Hand war nicht zu erwarten. Einerseits ergaben Verkehrszählungen entlang der angepeilten Strecke ein zu geringes Fahrzeugaufkommen. Andererseits, wurde argumentiert, dass für den Fernverkehr ohnehin ein gut ausgebautes Eisenbahnnetz zur Verfügung stehe. Die HAFRABA musste sich daher am Vorbild der italienischen *Autostrada* orientieren und die Einhebung von Mautgebühren ins Auge fassen. Dem stand allerdings das

²⁴ Kaftan: Der Kampf um die Autobahnen, S. 101.

geltende Finanzausgleichsgesetz vom 9. April 1927 entgegen, in dessen § 13 die Einhebung von Straßenbenützungsgebühren ausdrücklich untersagt wurde. Ab dem Jahr 1930 versuchte die HAFRABA, mit Unterstützung einflussreicher Politiker im Reichstag einen parlamentarischen Abänderungsantrag zu erwirken, doch scheiterte dieser letztlich an der strikt ablehnenden Haltung der KPD und auch der NSDAP.²⁵ Die Reichsbahn verhinderte außerdem die Erteilung einer gesetzlich zulässigen Ausnahmegewilligung, da sie um ihr Güterbeförderungs-Monopol fürchtete. Nach dem Sturz der Regierung Heinrich Brüning (1930 – 1932) hatte der Verein noch dazu einen seiner wichtigsten Förderer verloren.

Als Konsequenz sah sich die HAFRABA gezwungen, ihre Strategie zu ändern. War bisher das geplante Gesamtnetz im Vordergrund gestanden, konzentrierten sich nun die Planungen auf das Teilstück Frankfurt – Darmstadt – Heidelberg. Hier ergaben Verkehrsdatenzählungen bereits 1928 täglich 2.000 Fahrzeuge im Fernverkehr. Für diesen Teilbereich wurden jetzt umso umfassendere Vorarbeiten angestellt. An den Beginn der eigentlichen Bauarbeiten war aber während der Weimarer Republik aus den genannten Gründen nicht zu denken.

Der Wert der Vorarbeiten der HAFRABA ist für den Reichsautobahnbau ab 1933 nicht hoch genug einzuschätzen. Willy Hof traf am 6. April 1933 mit dem neuen Reichskanzler Adolf Hitler zusammen, um ihm die HAFRABA – Pläne zu unterbreiten. Hitlers Ingenieure mussten lediglich die fertig ausgearbeiteten Vorlagen ausführen oder bestenfalls geringfügig adaptieren.²⁶ So ist es auch kein Zufall, dass im Mai 1935 als erste fertig ausgebaute Reichsautobahnstrecke die Verbindung Frankfurt – Darmstadt für den Verkehr freigegeben werden konnte.

²⁵ Kunze – Stommer: Geschichte der Reichsautobahn, S. 25.

²⁶ Vgl. im Gegensatz dazu Vosselman: Reichsautobahn. Schönheit – Natur – Technik, S. 9, der die Unterschiede zwischen dem HAFRABA-Modell und den Reichsautobahnen hinsichtlich landschaftsgebundener Linienführung und Fahrbahnquerschnitten betont.

2.2.3 Die Verbindungsstraße Köln – Bonn

Waren den Bemühungen der HAFRABA zum Bau einer Deutschland querenden Transitstrecke vor 1933 kein Erfolg beschieden, konnte wenigstens *ein* Autobahnprojekt während der Weimarer Republik in die Tat umgesetzt werden, die Verbindung Köln – Bonn. Dieses rund 20 Kilometer lange Straßenstück wies – abgesehen von fehlender Mitteltrennung der Richtungsfahrbahnen – alle Merkmale auf, die Autobahncharakter hatten. Dazu gehörte in erster Linie ihre Widmung als *Nur-Autostraße*²⁷. Fuhrwerke und Fußgänger waren von ihrer Benützung definitiv ausgeschlossen.

Das verkehrspolitische Ziel der Verbindung Köln – Bonn war freilich im Gegensatz zur HAFRABA deutlich weniger ambitioniert. Nicht ging es darum, ein ganz Deutschland umfassendes überregionales Verkehrsnetz aufzubauen. Automobilverkehr wurde ausdrücklich als Nahverkehr verstanden.²⁸ Es wurde lediglich daran gedacht, die bisherige Straßeninfrastruktur auf der stark frequentierten Rhein-Ruhr-Achse den ständig wachsenden Verkehrserfordernissen anzupassen. Denn täglich wurden um 1930 zwischen Köln und Bonn bis zu 4.000 Kraftfahrzeuge gezählt, womit dieser Abschnitt der am stärksten befahrene in ganz Deutschland war. Da ein Ausbau der bisherigen Verbindungen nicht zweckmäßig erschien, beschloss der Provinzialausschuss der Rheinprovinz am 15. Februar 1929 den Neubau einer vierspurigen, kreuzungsfreien Autostraße.

Die Fahrbahnbreite wurde mit 16 Meter angesetzt. Die Richtungsfahrbahnen waren für Höchstgeschwindigkeiten bis zu 120 km/h ausgelegt. Sie wurden durch einen breiten weißen Mittelstreifen voneinander getrennt und verfügten jeweils über eine Fahrspur und eine

²⁷ Bevor sich der Ausdruck „Autobahn“ im allgemeinen Sprachgebrauch durchsetzen konnte, waren neben „Nur-Autostraße“ wahlweise auch die Begriffe „Kraftfahrtstraße“, „reine Autostraße“ oder „Rein-Autostraße“ in Verwendung.

²⁸ Zeller: Straße, Bahn, Panorama, S. 45.

Überholspur. Brücken und Unterführungen sollten tendenziell unfallträchtige Kreuzungspunkte entschärfen.

Die Baukosten betragen 11 Millionen RM, der weitere Ausbau der Strecke bis Düsseldorf wurde zusätzlich mit 18 ½ Millionen RM veranschlagt. Die Kosten sollten aus Beiträgen der Kraftfahrzeugsteuer eingetrieben werden. Ausschlaggebend für den Bau waren aber auch Aspekte der Arbeitsbeschaffung. Über 5.500 Arbeitslosen wurde für die Dauer der Bauarbeiten eine „Notstandsarbeit“ angeboten, ein am Höhepunkt der Wirtschaftskrise bewusst gesetzter politischer Akt.

Am 6. August 1932 konnte die Autostraße Köln – Bonn feierlich für den Verkehr freigegeben werden.²⁹ Die Eröffnungszeremonie leitete der damalige Oberbürgermeister der Stadt Köln und Vorsitzende der Rheinischen Provinzialverwaltung Dr. Konrad Adenauer. Der nachmalige erste Bundeskanzler der BRD war somit – pointiert gesagt – der erste Politiker Deutschlands, der deutlich vor Adolf Hitler eine Autobahn auf deutschem Gebiet eröffnen konnte. Adenauer war im Übrigen auch Aufsichtsratsvorsitzender der nicht zur Reichsbahn gehörenden Köln-Bonner Eisenbahnen AG und konnte zu diesem Zeitpunkt nicht ahnen, welche Konkurrenz dem System Schiene mit den Autobahnen langfristig entgegen wuchs.

Der „Mutter aller Autobahnen“ wurde im Dritten Reich formell nur der untergeordnete Status einer „Landstraße erster Ordnung“ zugebilligt.³⁰ Zu ungeliebt war für die NS-Propaganda ihre Entstehungsgeschichte. Die emsig verbreitete Legende, dass Hitler die Autobahnen nach Deutschland gebracht, ja diese für Deutschland erfunden hätte, ließ sich anhand der Strecke Köln – Bonn keinesfalls festmachen, sondern nur allzu deutlich

²⁹ Karl Lärmer: Die Wahrheit über den Autobahnbau. Eine populärwissenschaftliche Studie, Berlin 1963, S. 16.

³⁰ Stern: Der Autobahn-Schnellverkehr der Deutschen Reichsbahn, S. 12.

widerlegen. Im Autoatlas mit dem Titel „*Deutschland, das Land der schönen Autostraßen*“ aus dem Jahr 1938 war die „Landstraße 1. Ordnung Nr. 185“ im Gegensatz zu den Reichsautobahnen aus diesem Grund vorsorglich gar nicht eingezeichnet.³¹

2.2.4 Weitere Autobahnplanungen

Die Notwendigkeit eines Ausbaus der Straßeninfrastruktur in Deutschland war bereits in den 1920er-Jahren erkannt worden. 1921 wurde der „Deutsche Straßenbauverband“ (DSV) ins Leben gerufen. Diese Organisation setzte sich vorwiegend aus Beamten zusammen und legte drei Jahre später einen Plan für den Ausbau der Staats- und Provinzialstraßen vor. Dieser durchaus ambitionierte Plan enthielt Vorschläge für die Errichtung eines Fernverkehrsstraßennetzes von rund 30.000 Kilometer Länge.³²

Seit dem Frühjahr 1924 bemühte sich parallel dazu eine „Studiengesellschaft für den Automobilstraßenbau“ (STUFA) um die Errichtung autogerechter Straßen. An der Gründungsversammlung nahmen rund 300 Personen teil, allesamt Vertreter von Baufirmen und Interessenverbänden. Im Gegensatz zum DSV war die STUFA auf Privatinitiative vorwiegend der Industrie entstanden. 15.000 Kilometer Landstraßen sollten zu Fernverkehrsstraßen ausgebaut werden. 1928 wurde die konzipierte Streckenlänge auf 22.500 Kilometer erweitert. Auf dieser Grundlage wurde 1930 eine „Karte der Fernverkehrsstraßen Deutschlands“ entwickelt, auf deren Basis das Reichsverkehrsministerium erstmals einheitliche Richtlinien für die technische Gestaltung von Fernstraßen definierte.

Beiden Verbänden gemeinsam war allerdings, dass sie den Neubau von *Nur-Autostraßen* ablehnten und die Erweiterung und Verbreiterung des

³¹ Stern: Der Autobahn-Schnellverkehr der Deutschen Reichsbahn, S. 110 Anm. 9.

³² Kunze – Stommer: Geschichte der Reichsautobahn, S. 23.

bestehenden Landstraßennetzes für ausreichend erachteten. Im Jahr 1928 hoben Vertreter von Banken und Wirtschaftsorganisationen die „Studiengesellschaft für die Finanzierung des Deutschen Straßenbaus“ (STUFISTRA) aus der Taufe. Die öffentlichen Kassen waren leer und man plante, die für den Gesamtausbau anfallenden Kosten von rund 3 ½ Milliarden RM über eine Anleihefinanzierung aufzubringen. Denn die Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer reichten für das Großprojekt bei weitem nicht aus. Letztlich scheiterte aber das Finanzierungsmodell an der unzulänglichen organisatorischen Umsetzung und an den finanziellen Voraussetzungen.³³

Weitere Straßenbauplanungen beschränkten sich in der Folge auf den Versuch, Teilstrecken auszubauen und an die Erfordernisse des steigenden Kraftfahrzeugaufkommens anzupassen. So verfolgten im Jahr 1926 die Verantwortlichen von Mannheim und Heidelberg das Ziel, ihre beiden Städte durch eine autobahnähnliche Straße zu verbinden, und gründeten die „Nordbadische Autostraßen-Gesellschaft“.³⁴ Die ausgearbeiteten Pläne für eine 15 Kilometer lange Autobahn wurden später von der HAFRABA übernommen, aber eben auch von dieser nicht umgesetzt.

Zwischen München, Leipzig und Berlin sollte eine über 660 Kilometer umfassende Fernstraße errichtet werden, die in Anlehnung an die Anfangsbuchstaben der beteiligten Städte mit MÜLEIBERL abgekürzt wurde. Dieses Projekt kam aber vor 1933 ebenso wenig zustande wie eine 15-Kilometer-Schnellverbindung zwischen München und dem Starnberger See, die speziell für den Ausflugs-tourismus gedacht war. Erst in der NS-Zeit wurde der betreffende Abschnitt in die Reichsautobahn München – Lindau miteinbezogen.

³³ Kaftan: Der Kampf um die Autobahnen, S. 22 ff.

³⁴ Busch: Geschichte des Autobahnbaus in Deutschland bis 1945, S. 7.

Die „Gesellschaft der Freunde und Förderer der Kraftwagenbahn Leipzig – Halle“ (LEHA) wollte diese beiden Großstädte durch eine Autobahn miteinander verbunden wissen. Für den Flughafen Halle-Leipzig bei Schkeuditz sollte eine kreuzungsfreie Anschlussstelle vorgesehen sein. Mit 1. Februar 1933 schrieb die Gesellschaft einen Wettbewerb unter Architekten und Ingenieuren aus, mit dem Ziel, Vorschläge für die Planung, Linienführung und Kostenermittlung zu erhalten.³⁵ Doch auch hier überschritten die geschätzten Baukosten von 300.000 RM pro Kilometer - und rund 7 bis 12 Millionen RM Gesamtbaukosten - jeglichen vorhandenen Budgetrahmen. Erst wesentlich später konnte dieses Projekt in abgewandelter Streckenführung realisiert werden.³⁶

Neben der Verbindung Köln – Bonn konnte lediglich eine weitere kurze autobahnähnliche Straße vor der Eröffnung der ersten Reichsautobahn für den Verkehr freigegeben werden. Die Umgehungsstraße Opladen wurde von 1931 bis 1933 als Teilstrecke der geplanten Autobahn Köln – Düsseldorf von der Rheinischen Provinzialverwaltung errichtet. Sie war allerdings nur 2 ½ km lang und wurde nördlich und südlich von Opladen als Umfahrung an die bereits bestehende Provinzialstraße angeschlossen. Die Freigabe dieses Splitterstücks wurde am 27. September 1933 gefeiert, genau vier Tage nach dem offiziellen Start des Reichsautobahnbaus am 23. September. Begangen wurde der Eröffnungsakt nun nicht mehr durch Konrad Adenauer, den Oberbürgermeister von Köln. Jetzt leitete Fritz Todt die Zeremonie, der von Hitler eingesetzte Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, der sich in den folgenden Jahren zur Zentralfigur für die Planung und Errichtung der Reichsautobahnen entwickelte.

³⁵ Hans Lübke: Der Wettbewerb für die Kraftwagenbahn Leipzig – Halle, in: Der Straßenbau 24 (1933), S. 126 ff.

³⁶ Lärmer: Die Wahrheit über den Autobahnbau, S. 15.

2.3 Autobahnprojekte außerhalb Deutschlands

2.3.1 Italien

Die frühen Autobahnprojekte in Deutschland hatten hauptsächlich ein Vorbild - die *Autostrada* in Italien. Ausgerechnet im Land südlich des Brenner wurde erstmals in der europäischen Geschichte die Idee einer vierspurigen, kreuzungsfreien Überlandverbindung in die Tat umgesetzt. Und das, obwohl Italien in den 1920er-Jahren zu den am schwächsten motorisierten Staaten Europas gehörte. Im Jahr 1929 entfielen in Italien 218 Einwohner auf einen Kraftwagen. In Deutschland waren es zu dieser Zeit immerhin schon 111. In Frankreich mussten sich – statistisch betrachtet – 38 Personen ein Automobil teilen, in Großbritannien gar nur 35.³⁷

1922 hatte der Mailänder Ingenieur Enrico Belloni den Bau einer Autobahn zwischen Mailand und Venedig vorgeschlagen, außerdem eine Verbindung zwischen Livorno und Ancona, die um mehr als 100 Kilometer kürzer sein sollte als die bestehende Zugverbindung zwischen den beiden Städten. Die Pläne wurden aber als unrealistisch verworfen.

Kurz darauf legte der Mailänder Ingenieur und Unternehmer Dr. Piero Puricelli den Plan für eine *Autostrada* vor, die von Mailand zu den oberitalienischen Seen führen sollte. Puricelli hatte schon früh das verkehrspolitische Erfordernis erkannt, Straßen zu bauen, die ausschließlich für den Autoverkehr reserviert waren. Gerade im Industriegebiet Oberitaliens sah er genug Potenzial für die Errichtung einer solchen Strecke, waren doch mehr als ein Viertel aller in Italien zugelassenen Fahrzeuge in der Lombardei gemeldet. Auf dem neuen

³⁷ Hermann Uhlfelder: Die oberitalienischen Autobahnen, in: HAFRABA-Mitteilungsblatt 6 (1930), S. 11.

Autobahnabschnitt waren seiner Einschätzung nach bis zu 2.000 Fahrten täglich zu erwarten.³⁸

Puricelli hatte zuvor die neue Rennstrecke in Monza erbaut und war nicht zuletzt dadurch Benito Mussolini aufgefallen, der seine Pläne tatkräftig unterstützte. Nach der Machtübernahme der Faschisten gab Mussolini seine Zustimmung für die Errichtung einer Baugesellschaft (*Società anonima autostrade*) mit Sitz in Mailand. Den Faschisten kam das Projekt zur Ankurbelung der Wirtschaft sehr gelegen, da sich in Italien Rezession und steigende Arbeitslosigkeit breit machten. Ab März 1923 konnten die Bauarbeiten beginnen. Am 21. September 1924 wurde die erste Autobahn Europas unter Anwesenheit des italienischen Königs feierlich eröffnet.

Zwei straßentechnische Merkmale machten das Besondere der über 50 Kilometer langen *Autostrada* aus: Sie durfte nur von Kraftfahrzeugen befahren werden, und es wurden keine Kreuzungen angelegt, sondern ausschließlich Über- und Unterführungen. Eine bauliche Trennung zwischen den Fahrbahnen gab es hingegen nicht. Auch war bloß ein Fahrstreifen pro Richtung angelegt. Die Benützung stand der Öffentlichkeit frei, jedoch nur unter Gebührenpflicht. 1925 konnte das Streckennetz auf 86 Kilometer ausgebaut werden.

Der Bau der Autobahn wurde von Mussolini nicht zuletzt deshalb gefördert, weil er ihren propagandistischen Wert sehr früh erkannt hatte. Die Modernität der neuen Straßen sollte Aufbruch, Fortschritt, Macht und die Größe Italiens demonstrieren. Die Aufbauarbeit wurde als große nationale Leistung beschrieben. Im Unterschied zu Hitler und Deutschland knapp ein Jahrzehnt später ließ es der *Duce* sogar zu, dass nicht nur er, sondern auch der Baumeister selbst im Mittelpunkt mythischer

³⁸ Bernd Kreuzer: Tempo 130. Kultur- und Planungsgeschichte der Autobahnen in Oberösterreich, Linz 2005, S. 19.

Heldenverehrung standen. Puricelli wurde zum „Straßenkönig“ gekürt³⁹ und erfreute sich auch international höchsten Ansehens.

Was nun folgte, war der rasche Ausbau des Autobahnnetzes in großem Stil. 1929 konnte die Autobahn Neapel – Pompeji (21 km) dem Verkehr übergeben werden. 1931 folgte der Abschnitt Bergamo – Brescia (45 km). 1932 wurde die 129-Kilometer-Strecke zwischen Turin und Mailand eröffnet, die vom Fiat-Konzern mitfinanziert wurde. Ein Jahr später standen Schnellverbindungen von Florenz zur Küste (83 km) und auch von Padua nach Venedig (25 km) zur Verfügung. Für all diese Strecken musste Maut bezahlt werden. Ausnahme war die 20 Kilometer lange Straße zwischen Rom und Ostia, die nur dem nichtkommerziellen Verkehr offen stand. Bei Bergamo entstand nach US-amerikanischem Vorbild ein über 100 Meter breiter Verteilerkreis. Er stand seinerseits Modell für ähnliche Verkehrsbauten der deutschen Reichsautobahn.⁴⁰ Bis 1935 konnte das privatwirtschaftlich betriebene Autobahnnetz Italiens auf beachtenswerte 478 Kilometer ausgebaut werden. Schon 1927 hatte man eine Straßenbau- und -verwaltungsgesellschaft gegründet, die *Azienda Autonoma Statale della Strada* (AASS)⁴¹. Sie war für die Wartung und Komplettsanierung des gesamten italienischen Straßennetzes sowie für die Straßenaufsicht verantwortlich.

Ein verkehrspolitisches Kuriosum stellte die *Autocamionale* dar, eine nur für LKW reservierte Autobahn zwischen dem Seehafen von Genua und den Industriestädten Turin und Mailand. Sie wurde laut italienischer Propaganda vom *Duce* selbst angeregt und sollte die alte Gebirgsstraße zwischen Genua und Serravalle Scrivia mit ihren scharfen Kurven und ihrem starken Gefälle ersetzen. Die 50 Kilometer lange Strecke von Genua ins Hinterland wurde 1935 fertig gestellt. Zehn Tunnelanlagen,

³⁹ Zeller: Straße, Bahn, Panorama, S. 46.

⁴⁰ Roberto Bosco: Die italienischen Autobahnen, in: Die Straße 6 (1939), S. 458.

⁴¹ Als Nachfolgeorganisation wurde 1962 die *Azienda Nazionale Autonoma della Strada* (ANAS) gegründet, die heute noch besteht.

knapp 30 größere und über 300 kleinere Brücken standen nun ausschließlich dem Güterverkehr zur Verfügung, darunter auch der Montanesi-Viadukt mit fünf Bögen von jeweils 27 Meter Spannweite.⁴² Am Hafen von Genua wurde ein riesiger Rangierplatz für den Warenumsschlag mit daran anschließenden Betriebsgebäuden errichtet. Eine imposante, spiralförmige Rampe half, den beträchtlichen Höhenunterschied zwischen Hafen und Autobahnanschluss zu überwinden.

Nach der Fertigstellung der *Autocamionale* wurden in Italien vorerst keine weiteren Autobahnen mehr gebaut. Die finanziellen Erwartungen in die mautpflichtigen Strecken konnten ab Ende der 1920er-Jahre langfristig nicht erfüllt werden. Mit zunehmender wirtschaftlicher Depression verringerten sich sukzessive die Mauteinnahmen. Immer mehr italienische Autofahrer verzichteten auf den Luxus einer Fahrt auf der gebührenpflichtigen *Autostrada* zugunsten der weniger komfortablen, aber kostenfreien Landstraße.

Auch wenn das geringe Verkehrsaufkommen den Bau des italienischen Autobahnnetzes vielleicht nicht gerechtfertigt hätte: Die Vorbildwirkung für den Bau der deutschen Reichsautobahnen darf nicht unterschätzt werden. Auch die Nutzbarmachung des Autobahngedankens für das Instrument der faschistischen Propaganda wurde in Italien zu Beginn der 1930er-Jahre erfolgreich vorexerziert. Die Propagandisten des Dritten Reichs sollten wenig später auf diesen Erfahrungen aufbauen und sie perfektionieren.

⁴² Kurt Gustav Kaftan: Die „Autocamionale“. Geschichte und Beschreibung der interessanten Lastwagen-Autobahn von Genua nach Serravalle Scrivia in Italien, in: *Der Straßenbau* 28 (1937), S. 183 ff.

2.3.2 Frankreich

Frankreich gehörte in den 1920er- und 1930er-Jahren zu den Staaten Europas, die am höchsten motorisiert waren. Dennoch wurde kein annähernd so umfassendes Autobahnnetz entwickelt wie im südlichen Nachbarland Italien. Der wesentliche Grund lag darin, dass es in Frankreich ohnehin ein gut ausgebautes Netz von Nationalstraßen (*Routes Nationales*) gab, das bereits im Jahr 1926 eine Gesamtstreckenlänge von 40.000 Kilometern umfasste. Dieses konnte ohne allzu großen Aufwand an die verkehrstechnischen Erfordernisse des Automobilverkehrs angepasst werden.⁴³

Dennoch wurden Planungen angestellt, Straßen mit autobahnähnlichem Charakter zumindest im Raum Paris und in den anderen Ballungsräumen zu errichten. In den Jahren 1934 bis 1936 wurde westlich von Paris eine Ausfallstraße (*Autoroute de l'Ouest*) erbaut, die getrennte Richtungsfahrbahnen hatte. Außerdem sollte Paris in den 1930er-Jahren einen Autobahnring erhalten (*Boulevard Périphérique*), der fünf der wichtigsten Ausfallstraßen miteinander verbunden hätte.

Detailliert erarbeitet wurden ab 1927 Pläne für eine Streckenführung von Paris nach Tocqueville. Die Straße sollte privat finanziert werden und vor allem Touristen als direkte Autostraßen-Verbindung von Le Havre nach Paris dienen.

Umfassend gestaltet wurden ab 1929 die Planungen für eine *Autoroute du Nord*, die in ihrem Endausbau eine Gesamtlänge von 370 Kilometern erreichen sollte. Ein Strang war von Paris nach Calais konzipiert, ein weiterer von Paris nach Lille. Anschlussmöglichkeiten nach Belgien, in die Niederlande und nach Großbritannien waren angedacht. Auch der Bau eines Straßentunnels unter dem Ärmelkanal wurde bereits in Erwägung

⁴³ Ingrid Strohark: Die Wahrnehmung von 'Landschaft' und der Bau von Autobahnen in Deutschland, Frankreich und Italien vor 1933, Diss. Berlin 2001, S. 94.

gezogen.⁴⁴ Die *Autoroute* sollte der Startschuss für den Aufbau eines nationalen, mautpflichtigen Autobahnnetzes sein. Im Jahr 1932 wurden außerdem Planungen für eine Autobahnverbindung zwischen den Städten Lyon und Evian aufgenommen. Die Fahrbahnen sollten 7 Meter breit sein und durch einen Mittelstreifen separiert werden. Ein 1.800 Meter langer Tunnel durch den *Mont de l'Épine* war vorgesehen.

Insgesamt konzipierte die französische Autobahngesellschaft C.A.R. (*Compagnie des Autoroutes*) ein Streckennetz von 750 Kilometer Länge. Auch weitere Anbindungen an Nachbarstaaten wurden entworfen, darunter Küstenautobahnen nach Italien und Spanien und ein Verbindungsstück zur HAFRABA nach Deutschland. Realisiert wurden diese Projekte vor dem Zweiten Weltkrieg jedoch nicht.

Eine autobahnähnliche Straße, die im Jahre 1926 tatsächlich eröffnet werden konnte, war die *Autoroute du Puy-de-Dôme*. Diese Autobahn wurde exklusiv für den Tourismus errichtet und führte vom Fuß des gleichnamigen Berges auf den Gipfel. Sie folgte dabei der Streckenführung einer Eisenbahnlinie aus dem Jahr 1907, die während des Ersten Weltkrieges zerstört worden war. Bei Steigungsstrecken bis zu 12 % hatte sie eher den Charakter einer gut ausgebauten, kurvenreichen Aussichtsstraße. Für ihre Bewertung als Autobahn spricht allerdings, dass die Fahrbahnen baulich getrennt und dass entlang der 6-Kilometer-Trasse keine Kreuzungen angelegt waren. Im Auftrag der Gesellschaft *Compagnie des Tramways de Clermont-Ferrand* erbaut, konnte die *Autoroute du Puy-de-Dôme* von jedermann mautpflichtig vom 1. Mai bis 1. November jedes Jahres befahren werden.

⁴⁴ Strohkark: Die Wahrnehmung von 'Landschaft', S. 98.

2.3.3 Großbritannien

Großbritannien entwickelte als erster Industriestaat der Welt zeitgleich mit dem industriellen Aufbau eine fortschrittliche Verkehrsinfrastruktur. Allerdings war diese geprägt von einem leistungsfähigen Netz an Schifffahrtskanälen und Eisenbahnverbindungen. Die Notwendigkeit eines engmaschig ausgebauten Fernstraßensystems schien dadurch zunächst in den Hintergrund gerückt zu sein.

Erst in den 1930er-Jahren setzte relativ spät ein Umdenken ein. Die *Liverpool-East Lancashire Road* wurde als erste moderne Autostraße von König George V. am 18. Juli 1934 eröffnet. Sie war jedoch nicht kreuzungsfrei, was bereits in den ersten Jahren zu zahlreichen schweren Unfällen führte. Die folgenden *Motorways* wurden fortan als *Nur-Autostraßen* mit niveaufreien Auf- und Abfahrten angelegt.

1936 wurde im *Trunk Roads Act* die Entstehung eines landesweiten Fernstraßennetzes verfügt. Daraufhin erarbeitete die *Institution of Highway Engineers* einen Streckenplan, der überregionale Straßenverbindungen zwischen den größeren Städten und Grafschaften vorsah. Dieser Plan wurde 1938 adaptiert und enthielt Grundlagen für eine Gesamtstreckenlänge von 1.600 Kilometern.

Vorbild für diese Strecken waren zu diesem Zeitpunkt längst die bereits in Betrieb befindlichen Reichsautobahnen Deutschlands geworden. 1937 inspizierte eine über 200-köpfige britische Delegation die deutschen Autobahnbaustellen, darunter Abgeordnete, Beamte und Techniker.⁴⁵ Die Reaktionen und Eindrücke waren zum Teil euphorisch. So schrieb die *Times* am 7. Oktober 1937: „Die deutsche Straßenpolitik kostet weniger,

⁴⁵ Xaver Dorsch: Engländer auf deutschen Autobahnen. Zum Besuch der German Roads Delegation vom 25. September 1937 bis 3. Oktober 1937 in Deutschland, in: *Die Straße* 4 (1937), S. 595 ff.

*wahrt die Schönheit der Landschaft und gibt den Autofahrern einen so sicheren Weg wie nur irgend möglich.*⁴⁶

In der Grafschaft Lancashire wurde daraufhin der Bau einer 62-Meilen-Versuchsstrecke⁴⁷ ins Auge gefasst. Die Umsetzung dieser und ähnlicher Projekte scheiterte jedoch am Ausbruch des Zweiten Weltkriegs.

2.3.4 USA

Die Straßenentwicklung in den Vereinigten Staaten von Amerika ist indirekt eng verbunden mit dem Namen Henry Ford. Der Pionier des amerikanischen Automobilbaus stellte im Jahr 1908 mit großem Erfolg sein Modell „Ford T“ – auch *Tin Lizzy*⁴⁸ genannt – der Öffentlichkeit vor und löste damit in den USA einen rasanten Prozess der Massenmotorisierung aus. Innerhalb von 20 Jahren verfügten mehr als 50 % der US-amerikanischen Familien über ein Automobil. Im Jahr 1925 waren in den USA bereits 20 Millionen Kraftfahrzeuge zugelassen. Acht von zehn weltweit produzierten Kraftfahrzeugen waren 1927 in den USA im Einsatz. 1937 hatte sich das Fahrzeugaufkommen auf über 30 Millionen gesteigert.⁴⁹

Folglich musste das bestehende Netz von Landstraßen möglichst zügig an das immer stärker steigende Verkehrsaufkommen angepasst werden. Doch waren dafür in den Jahren während und nach der Wirtschaftskrise die finanziellen Mittel nur eingeschränkt vorhanden. Hinzu kam, dass die US-Bundesstaaten im mittleren und äußersten Westen vorwiegend über

⁴⁶ Zitiert nach Reichsautobahnbau 1933 – 1939. Eine Übersicht / Das Ausland, in: Die Straße 6 (1939) S. 249.

⁴⁷ 62 Meilen entsprechen einer Distanz von knapp 100 Kilometern.

⁴⁸ *Tin Lizzy* könnte frei übersetzt werden mit „*Blecherne Lies!*“. Der „Ford T“ war mit 15 Millionen verkauften Stück bis zum 17. Februar 1972 das meistverkaufte Automodell der Welt. Danach wurde ihm dieser Rang vom VW Käfer abgenommen.

⁴⁹ The Statistical History of the United States. From Colonial Times to the Present, New York 1976, S. 716.

die Schiene verkehrstechnisch erschlossen waren. Die Überlandstraßen waren schlecht gepflegt und mitunter nicht für den Kraftfahrzeugverkehr geeignet. Im Jahr 1911 hatten nur etwas mehr als 10 % der amerikanischen Überlandstraßen einen befestigten Belag.⁵⁰ Bereits 1893 war allerdings in Bellefontaine im Bundesstaat Ohio die weltweit erste Betonstraße errichtet worden. Bis zum Jahr 1927 wurden in den Vereinigten Staaten Betonstraßen im Ausmaß von insgesamt 80.000 Kilometer Länge erbaut.⁵¹

Die erste Autobahn der Welt entstand in den USA im Raum New York. Der *Long Island Motor Parkway* wurde von 1908 bis 1911 errichtet und ging auf William K. Vanderbilt jr. zurück, der einer bekannten Eisenbahndynastie entstammte. Ursprünglich war die asphaltierte Privatstraße nur 10 Kilometer lang und 10 Meter breit und diente als Rennstrecke für den *Vanderbilt Challenge Cup*.⁵² Später wurde sie auf 45 Meilen⁵³ erweitert und gegen Mautgebühr für die öffentliche Benützung freigegeben. Der *Long Island Motor Parkway* kann als Autobahn charakterisiert werden, da er als erste öffentliche Straße überhaupt durch die Anlage von Über- oder Unterführungen kreuzungsfrei gehalten wurde.

Im Jahr 1916 erließ der US-amerikanische Kongress den *Federal-Aid Road Act* (Gesetz über Bundeshilfe für den Straßenbau). Größere Bauvorhaben wurden allerdings zunächst durch den Eintritt der USA in den Ersten Weltkrieg vereitelt. Schon 1913 war der Bau des *Lincoln Highway* begonnen worden – der ersten transkontinentalen Fernstraße

⁵⁰ "Get the farmers out of the mud!" war in den USA bereits im 1. Jahrzehnt des 20. Jhdts. ein geläufiger verkehrspolitischer Slogan.

⁵¹ Vgl. Benjamin Steininger: Raum – Maschine Reichsautobahn. Zur Dynamik eines bekannt/unbekannten Bauwerks, Berlin 2005, S. 36: Auch andere Städte nehmen für sich in Anspruch, die weltweit erste Betonstraße erbaut zu haben, darunter Rochester im Bundesstaat New York, Wayne County in Michigan und Breslau.

⁵² Maxwell G. Lay: Die Geschichte der Straße. Vom Trampelpfad zur Autobahn, Frankfurt – New York 1994, S. 255.

⁵³ 45 Meilen entsprechen einer Distanz von 72,4 Kilometern.

der USA, die von New York nach San Francisco führen sollte. 1921 wurde der *Federal-Aid Road Act* als Folge des raschen Anstiegs des Autoverkehrs novelliert und der Bau von bundesstaatenübergreifenden Fernstraßen – der sogenannten *interstates* – in Aussicht genommen. Die bekannteste dieser Strecken war die „Route 66“ zwischen Chicago und Los Angeles, die ab 1927 errichtet wurde. Diese Fernverbindungen waren jedoch im Gegensatz zu den Autobahnen zumeist nur zweispurig ausgebaut. Rund um die urbanen Zentren kam manchmal eine dritte oder sogar vierte Fahrspur hinzu.

Besonders in den dicht besiedelten Regionen der US-Ostküste wurde die Verkehrsbelastung ab den 1920er-Jahren immer drückender.⁵⁴ Praktikable Konzepte zur Bewältigung der Autoverkehrsströme wurden notwendiger denn je. 1907 bis 1925 wurde im New Yorker Stadtteil Bronx die erste städtische Autostraße der USA angelegt. Der *Bronx River Parkway* diente in erster Linie als Ausflugsstraße und war Vorbild für weitere Projekte im Großraum New York.

Ab 1924 war es vor allem der Stadtplaner Robert Moses, der mit seinen *Parkways* ein mehr als 100 Meilen umfassendes Autostraßennetz entwarf. Diese Straßen waren speziell für die gut verdienenden Autobesitzer der amerikanischen Mittel- und Oberschicht angelegt. Sie sollten der automobilen New Yorker Stadtbevölkerung als Ausflugsstrecken ins Hinterland von Long Island dienen. Die Brücken und Unterführungen waren bewusst so niedrig gehalten, dass die *Parkways* von den öffentlichen Autobussen nicht befahren werden konnten. Wer kein eigenes Auto hatte, war damit de facto von der Benützung dieser Straßen ausgeschlossen.⁵⁵ Neu am Konzept der *Parkways* war, dass die Straßen

⁵⁴ Der Begriff *traffic jam* („Verkehrsstau“) erscheint erstmals im Jahr 1910 in einer Ausgabe der *Saturday Evening Post*. Vgl. Bernd Kreuzer: Schnelle Straßen braucht das Land. Planung und Umsetzung der Autobahnen in Österreich seit den Zwanziger Jahren, gezeigt am Beispiel Oberösterreich, Diss. Wien 2007, S. 21.

⁵⁵ Lay: Die Geschichte der Straße, S. 256.

bewusst und möglichst sanft in die sie umgebende Landschaft eingepasst waren. Der Grünraum am Straßenrand sollte anregend gestaltet sein, der Zweck als Erholungsstraße für die großstädtische Bevölkerung auch in der Linienführung zum Ausdruck kommen. Visualisierungskonzepte wurden entwickelt, die dem Fahrer und Mitfahrer ein möglichst einprägsames optisches Fahrerlebnis ermöglichen sollten. Genau dieser Aspekt hatte beträchtliche Vorbildwirkung für die deutschen Reichsautobahnen, die ein knappes Jahrzehnt danach zu bauen begonnen wurden.⁵⁶

Im Zuge der Weltwirtschaftskrise sah die US-amerikanische Regierung in der Errichtung von *Parkways* ein adäquates Mittel zur Eindämmung der Arbeitslosigkeit. So wurde 1932 der 24 Kilometer lange Abschnitt des *George Washington Memorial Parkway* von Washington D.C. nach Mount Vernon zum ehemaligen Wohnhaus von George Washington eröffnet.⁵⁷ In New York entstand an der Westseite von Manhattan der *Henry Hudson Parkway*, der über getrennte Richtungsfahrbahnen und drei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung verfügte. Der gezielte Einsatz von Arbeitslosen für den Bau hochrangiger Straßen während der Wirtschaftskrise ist eine weitere Parallele zum Bau der Autobahnen im Deutschen Reich.

Im Gegensatz zu den *Parkways*, die dem Personen- und Ausflugsverkehr vorbehalten waren, wurden ab den 1930er-Jahren *Freeways* konzipiert. Diese standen auch dem gewerblichen Güterverkehr offen. 1940 wurde der *Pasadena Freeway* als Stadtautobahn zwischen dem Zentrum von Los Angeles und dem gleichnamigen Vorort eröffnet. Der Plan eines *Super-Highway* zwischen Washington und Boston konnte hingegen vor dem Zweiten Weltkrieg nicht realisiert werden. Dieser Plan sah insgesamt

⁵⁶ Vgl. Charlotte Reitsam: Die Landschaften der RAB. Raumgestaltung und Bepflanzung, in: Wolfgang Wirth (Hrsg.), *Die Autobahn. Von der Idee zur Wirklichkeit*, Vorträge der gleichnamigen Tagung im Straßenmuseum Germersheim 2004, Köln 2005, S. 89 – 166. Vgl. auch Bruno Wehner: Die landschaftliche Ausgestaltung der nordamerikanischen Park- und Verkehrsstraßen, in: *Die Straße 3* (1936), S. 599 – 601, und Wolfgang Singer: Parkstraßen in den Vereinigten Staaten, in: *Die Straße 2* (1935), S. 175 – 177.

⁵⁷ Kreuzer: *Tempo 130*, S. 17.

12 Fahrspuren und jeweils drei Richtungsfahrbahnen – getrennt für den lokalen Verkehr, den Expressverkehr und den gewerblichen Güterverkehr – vor.

Bis in die 1930er-Jahre waren die amerikanischen Autobahn- oder Autostraßenprojekte räumlich meist auf die bevölkerungsreichen Großstädte und deren Umland beschränkt. Erst ab diesem Zeitraum wurde in den USA der Bau von Überlandautobahnen in Angriff genommen. Prominentestes Beispiel ist neben dem *Merrit Parkway* zwischen New York und Hartford (Connecticut) der *Pennsylvania Turnpike*, eine Fernverkehrsstrecke zwischen Pittsburgh und Harrisburg. Diese 160 Meilen⁵⁸ umfassende Strecke wurde von 1938 bis 1940 entlang der Trasse einer nie vollendeten Eisenbahnlinie erbaut.

Einige deutsche Reichsautobahnen waren zu diesem Zeitpunkt bereits in Betrieb und waren für diese Fernverkehrsstraße in mancher baulicher Beziehung Vorbild: So bestand die Fahrbahndecke durchgehend aus Beton. Die Richtungsfahrbahnen waren durch breite Mittelstreifen voneinander getrennt und verfügten über einen Pannestreifen am Straßenrand. Die Fahrzeit zwischen den beiden Großstädten konnte nach der Eröffnung am 1. Oktober 1940 von 5 ½ auf 2 ½ Stunden verringert werden.

Abgesehen davon konnte ein umfassendes nationales Fernstraßennetz in den USA erst nach dem Zweiten Weltkrieg verwirklicht werden.

⁵⁸ 160 Meilen entsprechen einer Distanz von rund 260 Kilometern.

3. Planung und Gestaltung

3.1 Die Anfänge des Reichsautobahnbaus

Die nationalsozialistischen Medien verbreiteten ab dem Jahr 1933 die Legende, dass Adolf Hitler bereits während seiner Haft in Landsberg am Lech im Jahr 1924 den Plan hatte, nach der Machtergreifung ganz Deutschland mit einem kreuzungsfreien Netz von Hochleistungsstraßen zu überziehen.⁵⁹ Selbst Fritz Todt, ab 1933 Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen und selbst die treibende Kraft hinter dem Reichsautobahnbau, deckte diese Führerlegende in der Öffentlichkeit. In einem Aufsatz schrieb er, dass *„der Führer selbst [...] als Festungshäftling in Landsberg [...] dieses kühne Konzept entwickelt hatte.“*⁶⁰

Im Gegensatz zu diesen propagandistischen Behauptungen findet sich in den frühen Schriften Hitlers nichts, was auf diesen Plan hindeutet. Im Gegenteil: Auch in *Mein Kampf* ging Hitler auf diese Idee nicht ein. Das Thema Verkehr wird hingegen in einem gänzlich anderen Licht gesehen:

*„Die Leichtigkeit des modernen Verkehrs schüttelt die Menschen derart durcheinander, dass langsam und stetig die Stammesgrenzen verwischt werden und so selbst das kulturelle Bild sich allmählich auszugleichen beginnt.“*⁶¹

Kann in dieser Einschätzung Hitlers noch eine deutliche Skepsis gegenüber dem Aufbau einer modernen Straßeninfrastruktur gesehen werden, änderte sich seine Einstellung spätestens mit der Machtübernahme Anfang 1933 radikal. Keine zwei Wochen nach seiner Ernennung zum Reichskanzler stellte Hitler in seinem Kabinett den Bau von kreuzungsfreien Autostraßen zur Diskussion und klagte über Mängel

⁵⁹ Busch: Geschichte des Autobahnbaus, S. 4.

⁶⁰ Fritz Todt: Die Straßen Adolf Hitlers, in: Die Straße 6 (1939). S. 240.

⁶¹ Adolf Hitler: Mein Kampf, München 1938, Band 2, S. 647.

des deutschen Straßenwesens, die er während seiner „Kampfzeit“ bei seinen Fahrten durch Deutschland nur allzu gut kennen gelernt habe.⁶²

Nur zwölf Tage nach Amtsantritt kündigte Hitler öffentlich einen ambitionierten Straßenbauplan an, als er am 11. Februar 1933 die „Internationale Automobil- und Motorradausstellung“ in Berlin eröffnete:

„So wie das Pferdefuhrwerk einst sich seine Wege schuf, die Eisenbahn den dafür nötigen Schienenweg baute, muss der Kraftverkehr die für ihn erforderlichen Autostraßen erhalten“, führte Hitler in seiner Rede aus, und: *„Wenn man früher die Lebenshöhe von Völkern oft nach Kilometerzahl der Eisenbahnschienen zu messen versuchte, dann wird man in Zukunft die Kilometerzahl der für den Kraftfahrer geeigneten Straßen als Maßstab dafür anzulegen haben.“*⁶³

Diese begeisterte Zuwendung Hitlers zum Projekt Autobahnbau stand in eklatantem Gegensatz zur ursprünglichen Haltung der NSDAP zum Autobahngedanken. Noch 1930 hatte die NSDAP als Oppositionspartei im Deutschen Reichstag sämtliche Pläne zum Aufbau eines Autobahnnetzes torpediert.⁶⁴ Einerseits waren Teile des völkisch-nationalen Flügels der Partei eher technikfeindlich eingestellt und daher gegen ein Großprojekt dieses Ausmaßes gewesen. Andererseits waren in der Partei antikapitalistische und antibürgerliche Vorbehalte gegen Autobahnen artikuliert worden, die doch letztlich nur dem verschwenderischen Luxus der gesellschaftlichen Oberschicht dienen könnten. Hinzu kam, dass mehrere Mitglieder der HAFRABA, auf deren fertig ausgearbeitete Pläne Zugriff genommen werden sollte, Juden waren.

⁶² Franz W. Seidler: Fritz Todt, Baumeister des Dritten Reiches, Berlin 1986, S. 97.

⁶³ Zitiert nach Max Domarus: Hitler: Reden und Proklamationen, Band 1, Teil 1, 1932 – 1934, München 1965, S. 209.

⁶⁴ Johannes – Wölki: Die Autobahn und ihre Rastanlagen, S. 12.

Ziel Hitlers musste es daher in dieser Phase sein, die parteiinternen Widerstände zu versöhnen und die Autobahn als Ausdruck eines Volksgemeinschaftsgedankens propagandistisch zu positionieren. Die Kehrtwendung der NSDAP-Parteilinie hin zum Ausbau des Straßennetzes war in erster Linie Ausdruck eines *„politischen Gespürs für die propagandistische Ausnutzbarkeit von Vorhaben, mit denen sich weite Bevölkerungskreise begeistern und industrielle Profithoffnungen erfüllen ließen.“*⁶⁵ Der Wille der neuen Regierung zum entschlossenen Fortschritt musste breiten Bevölkerungsschichten gegenüber sichtbar gemacht werden. Angesichts sechs Millionen Arbeitsloser sollte mit dem Autobahngedanken und der damit verbundenen Arbeitsbeschaffung eine optimistische Zukunftseinschätzung einhergehen. Aber auch Hitlers persönliche Vorliebe für das Automobil als modernes und zukunftsverheißendes Fortbewegungsmittel war ein Grund für die Propagierung des Autobahngedankens.⁶⁶

So war es nur konsequent, als Hitler am 1. Mai 1933 in seiner Rede zum „Tag der deutschen Arbeit“ auf dem Tempelhofer Feld in Berlin den Straßenneubau als eine *„gigantische Aufgabe, die Milliarden erfordert“* bezeichnete. *„Wir werden die Widerstände dagegen aus dem Wege räumen und die Aufgabe groß beginnen. Wir werden damit eine Serie öffentlicher Arbeiten einleiten, die mithelfen, die Arbeitslosenzahl immer weiter herunterzudrücken.“*⁶⁷

Am 18. Mai 1933 beriet sich Hitler mit Verkehrsexperten über die Umsetzung der Autobahnidee. Er bestand darauf, dass künftig der Kraftwagenverkehr genauso eigene Verkehrswege in Deutschland haben müsse wie die Eisenbahn. Einwände aus dem Reichsverkehrsministerium zur mangelnden wirtschaftlichen Nutzbarkeit von Autobahnen wurden von Hitler zurückgewiesen. In einer Klausurtagung mit hochrangigen

⁶⁵ Kunze – Stommer: Geschichte der Reichsautobahn, S. 26.

⁶⁶ Zeller: Straße, Bahn, Panorama, S. 58.

⁶⁷ Domarus: Hitler: Reden und Proklamationen, Band 1, Teil 1, S. 263.

Vertretern der Industrie vom 27. bis 29. Mai 1933 referierte Hitler vor Wirtschaftsgrößen wie Robert Bosch, Carl Friedrich von Siemens, Hugo Stinnes oder Fritz Thyssen. Es gelang ihm dabei, diese vom Projekt zu überzeugen oder zumindest klarzustellen, dass jeglicher Widerstand dagegen zwecklos wäre.⁶⁸

Nun galt es für Hitler, einen geeigneten Fachmann zu finden, der die in Aussicht genommene Aufgabe in seinem Sinn projektieren, leiten und überwachen konnte. Später sollte Hitler über ihn sagen: *„Es war notwendig für mich in erster Linie einen Mann zu suchen, dem ich das Werk anvertrauen konnte [...] und der vor allem mit unverbrauchtem, gläubigem Sinn an diese Riesenarbeit heranging, [...] der sagte: `Jawohl, mein Führer, ich verstehe Ihre Auffassung, Ihren Auftrag. Vertrauen Sie mir das an, ich werde dafür sorgen, dass wir das durchführen´.*⁶⁹

Der gesuchte Mann war Dr.-Ing. Fritz Todt. Geboren 1891 in Pforzheim, war er seit Jänner 1923 Mitglied der NSDAP und hatte an der Technischen Hochschule München Bauingenieurwesen studiert. Seit November 1921 hatte er als Ingenieur im Bauunternehmen *Sager & Woerner* in München gearbeitet und ab 1927 dessen Abteilung für Straßenbau geleitet. 1931 befasste er sich als Straßenbauexperte in seiner Dissertation mit dem Bau von Landstraßendecken und lieferte dabei unter anderem den Befund ab, dass *„ein Überfall des Automobils auf die Landstraßen⁷⁰ stattgefunden [habe], dem diese zunächst restlos unterlegen sind.“*⁷¹ Im selben Jahr wurde Todt SA-Mitglied und übernahm

⁶⁸ Schütz – Gruber: Mythos Reichsautobahn, S. 14.

⁶⁹ Zitiert nach Eduard Schönleben: Fritz Todt. Der Mensch. Der Ingenieur. Der Nationalsozialist, Oldenburg 1943, S. 111.

⁷⁰ Seit 1914 hatte sich der KFZ-Bestand in Deutschland auf 1,5 Millionen Motorfahrzeuge vervielfacht.

⁷¹ Fritz Todt: Fehlerquellen beim Bau von Landstraßendecken aus Teer und Asphalt, Halle/Saale, Diss. 1931, S. 1

im neu gegründeten „Kampfbund Deutscher Architekten und Ingenieure“ (KDAI) das Amt des Leiters der Fachgruppe „Bauingenieure“.⁷²

Die politische Arbeit im Dienst der NSDAP veranlasste Todt auch, seine Gedanken in politischen Schriften zusammenzufassen. Im April 1932 sandte er seine Vorschläge zur Beseitigung der Arbeitslosigkeit unter dem Titel „*Deutsche Arbeitsbelehnung*“ an den Gauwirtschaftsberater Dr. Pfaff in München. Im Dezember desselben Jahres ergänzte er diese Überlegungen durch seine knapp 50 Seiten lange Denkschrift „*Straßenbau und Straßenverwaltung*“, die wegen ihres braunen Einbandes kurz „*Brauner Bericht*“ genannt wurde.

Darin kritisierte Todt zunächst das verkehrspolitische Versagen der Weimarer Republik, dessen Schuld in einer zu schwachen technischen Führung, in mangelnder Finanzplanung und in der zu kapitalistisch eingestellten Industrie zu suchen sei. In einem zweiten Teil entwickelte er Richtlinien für die künftige Entwicklung des Straßenbaus in Deutschland, wobei er die Straßen als „*Lebensadern der Nation*“⁷³ bewertete. Todt ging von der Neuerrichtung eines 5.000 bis 6.000 Kilometer langen Autobahnnetzes aus und schlug vor, durch verminderten Einsatz von Baumaschinen bis zu 600.000 Arbeitsplätze zu schaffen. Beim Bau von Autobahnen und Landstraßen sollten die Aspekte der Landesverteidigung ebenso Berücksichtigung finden wie der Personen- und Güterverkehr und die Kulturförderung. Todt riet zur Einrichtung einer zentralisierten staatlichen Institution als überwachender Zentrale für den Straßenbau. Ein fähiger Fachmann mit zwei bis drei Mitarbeitern müsste genügen, schrieb er, und empfahl sich damit selbst unübersehbar für höhere Aufgaben.

Dieser „*Braune Bericht*“ wurde von Todt an Rudolf Heß, damals Leiter der Politischen Kommission des Braunen Hauses, gesandt. Heß legte ihn im April 1933 Hitler vor, als jener Maßnahmen zur Beseitigung der

⁷² Seidler: Fritz Todt, S. 27 f.

⁷³ Seidler: a.a.O., S. 31.

Arbeitslosigkeit konzipierte. Todt war zu diesem Zeitpunkt in der NSDAP bereits als Straßenbaufachmann anerkannt. Diesem Ruf und auch einer persönlichen Empfehlung des Reichsbankpräsidenten Hjalmar Schacht bei Hitler konnte Todt seine Berufung zum „Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen“ am 30. Juni 1933 verdanken.⁷⁴ Durchgesetzt hatte sich Todt damit gegen Gottfried Feder, den langjährigen wirtschaftspolitischen Chefideologen der NSDAP, seit 1924 Mitglied des Reichstages, der aber im Gegensatz zu Todt weder ein Praktiker noch ein guter Organisator zu sein schien.

3.2 Organisationsstruktur

Nach Hitlers öffentlichen Ankündigungen wurden zunächst vehemente Widerstände gegen das Projekt Reichsautobahn hörbar. Das Reichsfinanzministerium bezweifelte die Finanzierungsmöglichkeit des Großprojekts. Die Reichswehr befürchtete strategische Nachteile beim Bau von Autobahnen in Grenznähe. Diese könnten etwa die Franzosen zu einem raschen Einmarsch nach Deutschland motivieren. Speziell die Reichsbahn, vertreten durch Generaldirektor Julius Dorpmüller, sah in den neu geplanten Fernverkehrswegen eine drohende Konkurrenz für ihre bisherige faktische Monopolstellung beim Personenverkehr, vor allem aber bei der Güterbeförderung.

Aus machtstrategischen Überlegungen sollte daher die Reichsbahn in den Autobahnbau eng eingebunden werden. Fritz Todt soll Hitler diesen Schachzug vorgeschlagen oder ihn zumindest in diesem Vorgehen

⁷⁴ Karl-Heinz Ludwig: Technik und Ingenieure im Dritten Reich, Düsseldorf 1974, S. 304. Vgl. auch Hedwig Singer (Hrsg.): Quellen zur Geschichte der Organisation Todt, Osnabrück 1998, S. 346.

bestärkt haben.⁷⁵ Außerdem verfügte die Reichsbahn über genügend Erfahrung und über die technischen und personellen Ressourcen zum Aufbau und zur Verwaltung eines Infrastrukturprojektes dieses Ausmaßes.

Am 27. Juni 1933 wurde das „Gesetz über die Errichtung des Unternehmens Reichsautobahnen“ erlassen. Darin wurden zwei neue Institutionen geschaffen: Das „Unternehmen Reichsautobahnen“ als Filiale der Deutschen Reichsbahn und das Amt des „Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen“.⁷⁶ Der Generalinspektor sollte für die Gestaltung und Linienführung der Autobahnen zuständig sein, das „Unternehmen Reichsautobahnen“ war für die Bauausführung verantwortlich⁷⁷. Das Aufgabengebiet zwischen beiden Behörden war allerdings willkürlich definiert und führte in der Folge immer wieder zu Kompetenzkonflikten. Erst mit 1. Jänner 1941 wurde das „Unternehmen Reichsautobahnen“ als Dienststelle in das Generalinspektorat eingegliedert. Die administrativen Bindungen an die Reichsbahn wurden erst dann gelöst, als der Großteil der Strecken bereits gebaut war.⁷⁸

Mit dem „Erlass über den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen“ vom 30. November 1933 stärkte Hitler die Position seines Vertrauensmanns Todt, indem er ihn zum Leiter einer „Obersten Reichsbehörde“ ernannte. Dieser Schritt Hitlers geschah ohne formellen Beschluss des Reichskabinetts und gegen den Widerstand des Innen- und Verkehrsressorts. Fritz Todt hatte jetzt annähernd ministerielle Gewalt und unterstand vor allem direkt dem Reichskanzler. Dadurch war erstmals ein

⁷⁵ Alfred Gottwaldt: Julius Dormüller, die Reichsbahn und die Autobahn, Verkehrspolitik und das Leben des Verkehrsministers bis 1945, Berlin 1995, S. 40.

⁷⁶ Der Titel „Generalinspektor“ griff auf Bezeichnungen im preußischen Heer zurück.

⁷⁷ § 3: „Das Unternehmen `Reichsautobahnen´ hat das ausschließliche Recht zum Bauen und betreiben von Kraffbahnen“; § 5: „Der Reichskanzler bestellt einen Generaldirektor für das deutsche Straßennetz; dieser bestimmt die Linienführung und Ausgestaltung der Kraffbahnen.“

⁷⁸ Vgl. Ludwig: Technik und Ingenieure im Dritten Reich, S. 333, und Gottwaldt: Julius Dormüller, S. 42.

führerunmittelbares Zentralorgan außerhalb der Organisation der Reichsregierung entstanden.⁷⁹ Als Generalinspektor agierte er einerseits als Behörde, andererseits als Wirtschaftsmanager - eine funktionale Mischform, die bei gleichzeitiger faktischer Entmachtung des Reichskabinetts eine Voraussetzung für den raschen Baubeginn war.⁸⁰ Hinzu kam, dass Fritz Todt ab 1933 direkten Zugang zu Hitler hatte und so die Durchsetzungskraft seines Amtes sukzessive erhöhen konnte.⁸¹

Eine weitere Stärkung erfuhr Fritz Todt als Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen mit dem „Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung“ vom 22. März 1934. Dieses übertrug ihm die Vollmacht, alle Straßen im Reich neu zu klassifizieren. Das Gesetz sah die vier Kategorien „Reichsautobahnen“, „Reichsstraßen“, „Landstraßen I. Ordnung“ und „Landstraßen II. Ordnung“ vor. Der Generalinspektor konnte so Kompetenzen der Länder an sich ziehen und hatte ein General-Aufsichtsrecht über alle Straßen Deutschlands.⁸² Dies war ein wesentlicher organisatorischer Schritt gegen die bisher vorherrschende organisatorische Zersplitterung im deutschen Straßenwesen. Erst so wurde für den Reichsautobahnbau eine zentrale Durchgriffsmöglichkeit geschaffen.

Die Planung der Linienführung sollte die „Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen“ (GEZUVOR) übernehmen. Auch die wirtschaftliche, technische und verkehrspolitische Koordination lief hier zusammen. Die Gesellschaft konstituierte sich am 18. August 1933 als Nachfolgeorganisation der HAFRABA. Fritz Todt konnte somit auf die Vorbereitungsarbeiten der HAFRABA Zugriff nehmen. Die umfangreichen Detailplanungen waren in jeweils 20-Kilometer-Abschnitte gegliedert und in insgesamt 70 Bänden dokumentiert – eine weitere entscheidende

⁷⁹ Martin Broszat: Der Staat Hitlers, München 1969, S. 330.

⁸⁰ Zeller: Straße, Bahn, Panorama, S. 59.

⁸¹ Seidler: Fritz Todt, S. 100.

⁸² Vgl. Karl Massar: Die deutschen Landstraßen, in: Die Straße 2 (1935), S 76 ff.

Voraussetzung für den zügigen Start des Reichsautobahnbaus. Bereits am 1. Juni 1934 füllten die minutiös ausgearbeiteten Streckenpläne, Gutachten und Kostenvoranschläge der GEZUVOR nicht weniger als 788 Bände, die bei Todts Behörde zur Entscheidung eingereicht wurden.⁸³ Willy Hof, der bisherige Vorsitzende der HAFRABA, wurde zunächst auch Vorsitzender der GEZUVOR, trat aber Ende 1934 von diesem Amt zurück. Nur Hitler selbst sollte als Urheber der Autobahnidee in der deutschen Öffentlichkeit sichtbar werden. 1935 wurde die GEZUVOR der Reichsstelle für Raumordnung unterstellt und als „Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsplanung und Raumordnung“ weitergeführt.

Das „Unternehmen Reichsautobahnen“ als Zweigunternehmen der Deutschen Reichsbahn war in einen Vorstand und einen Verwaltungsrat gegliedert. Zur Bauausführung wurden zunächst neun „Oberste Bauleitungen für den Bau der Kraftwagenbahnen“ (OBK) gegründet. Die erste Bauleitung nahm bereits am 24. Juni 1933 in Frankfurt am Main ihre Tätigkeit auf, also noch vor der Erlassung des Reichsautobahn-Gesetzes. Das zeigt, mit welcher Dringlichkeit die Arbeiten nach Wunsch Hitlers beginnen sollten. Ab Dezember 1937 wurden sie „Oberste Bauleitungen für die Reichsautobahnen“ (OBR) genannt. Das Wort „*Kraftwagenbahn*“ sei auch im Dienstgebrauch auszumerzen, schrieb Todt.⁸⁴ Die Straßenbeschilderungen hatten auf die „*Reichsautobahn*“ hinzuweisen, nicht etwa bloß auf die „Autobahn“. Später wurde die Zahl der Obersten Bauleitungen auf 15 erweitert. Nach dem Anschluss Österreichs 1938 gab es 17 Oberste Bauleitungen.⁸⁵ Ihnen unterstellt waren 80 – später 100 – regional organisierte Bauleitungen, die die Arbeit an den Reichsautobahnbaustellen unter der Oberaufsicht des Generalinspektors weitgehend selbstständig ausführten.

⁸³ Schütz – Gruber: Mythos Reichsautobahn, S. 56.

⁸⁴ Zeller: Straße, Bahn, Panorama, S. 56.

⁸⁵ In Frankfurt am Main, München, Königsberg, Stettin, Essen, Köln, Hamburg, Dresden, Breslau, Stuttgart, Halle, Hannover, Nürnberg, Kassel, Berlin, Linz und Wien.

3.3 Finanzierung

So ambitioniert das Projekt „Reichsautobahnen“ von Hitler 1933 angekündigt worden war, so wenig solide waren die Kostenkalkulationen, die diesem Projekt zugrunde lagen. Charakteristisch für das Verhältnis zwischen Baufortschritt und den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln war, dass sich der Baufortschritt nicht an den verfügbaren Mitteln orientierte. Die Aufbringung der Finanzmittel hatte sich nach den von Hitler vorgegebenen Bauzielen zu richten.⁸⁶ Hinzu kam, dass diese Bauziele nicht zuletzt nach der Einverleibung Österreichs und des Sudetenlandes immer wieder erweitert wurden und Hitler selbst mehrfach persönlich Weisungen erteilte, die für die Haushaltsgebarung völlig unkalkulierbar waren.⁸⁷

Die Reichsbahn, der das „Unternehmen Reichsautobahnen“ organisatorisch angegliedert war, musste ein Grundkapital in Höhe von 50 Millionen RM bereitstellen.⁸⁸ Dieser Betrag wurde als Startkapital bei der Gründung des „Unternehmens Reichsautobahnen“ am 25. August 1933 eingezahlt. Insgesamt steuerte die Reichsbahn 3,1 Milliarden RM für den Autobahnbau bei.⁸⁹ Reichsbahn-Generaldirektor Julius Dorpmüller wurde im Gegenzug Vorsitzender des Verwaltungsrates und des Vorstandes der Reichsautobahnen.

⁸⁶ Friedrich Hartmannsgruber: „... ungeachtet der noch ungeklärten Finanzierung“. Finanzplanung und Kapitalbeschaffung für den Bau der Reichsautobahnen 1933 – 1945, in: Historische Zeitschrift 278, 2004, H. 3, S. 638.

⁸⁷ Vgl. Hartmannsgruber: a.a.O. S. 648: Im März 1935 ließ Hitler bei Bayreuth die Bauarbeiten plötzlich einstellen, da er bei planmäßiger Fortführung eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes oder der Linienführung befürchtete.

⁸⁸ Vgl. Stern: Der Autobahn-Schnellverkehr der Deutschen Reichsbahn, S. 13: Hier wird betont, dass dieser Akt ein schweres Opfer und eine Demütigung für die Bahn darstellte, „ohne dass sie sich dessen erwehren konnte“.

⁸⁹ Lothar Gall und Manfred Pohl (Hrsg.): Die Eisenbahn in Deutschland – Von den Anfängen bis zur Gegenwart, München 1999, S. 217.

Die zweite Finanzstütze sollte ein unter der Ägide der Reichsbank konzipiertes System der Finanzierung durch Wechselkredite sein. Zu diesem Zweck wurde eine „Reichsautobahnen-Bedarfs-Gesellschaft m.b.H.“ (RABG) als Tochter der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank AG gegründet - eine reine Phantomfirma, die reelle Kapitalkraft vorspielen sollte.⁹⁰ Das „Unternehmen Reichsautobahnen“ erhielt von der RABG gegen Ausstellung von Wechseln die notwendigen Mittel zur Bezahlung von Unternehmen und Lieferanten. Diese Wechsel wurden von der Verkehrs-Kredit-Bank diskontiert und von der Reichsbank rediskontiert, ein durchaus riskantes Verfahren, auf dessen Grundlage bis 1936 Darlehen in Höhe von 600 Millionen RM zusammenkamen.

Obwohl das Reich die Garantie für die Verbindlichkeiten übernahm, musste ständig um die Gewährung ausreichender Kredite gerungen werden. Die Direktion und der Verwaltungsrat der Reichsautobahnen konnten keine langfristigen Finanzplanungen vornehmen. Der oberste Bauherr selbst blieb angesichts der unsicheren Finanzgrundlagen unbeeindruckt. Immer wieder wies Hitler den Generalinspektor an, den Reichsautobahnbau jedenfalls in der vereinbarten Geschwindigkeit auszuführen, da er neben der Sicherstellung der Aufrüstung die wichtigste Finanzierungsaufgabe des Reiches sei.⁹¹

Trotz des Widerstands Adolf Hitlers zog sich die Deutsche Reichsbank unter ihrem Präsidenten Hjalmar Schacht im Jahr 1936 aus dem Finanzierungsmodell über die Wechselkontingente zurück, da dieses budgetpolitisch nicht mehr vertretbar war. Nun mussten rasch neue Kreditquellen und zusätzliche Einnahmefelder lukriert werden.

Schon im Dezember 1935 hatte Reichsfinanzminister Schwerin von Krosigk die stärkere Einbindung der „Reichsanstalt für Arbeitslosenvermittlung und Arbeitslosenversicherung“ (RAVAV)

⁹⁰ Hartmannsgruber: Finanzplanung und Kapitalbeschaffung, S. 654.

⁹¹ Hartmannsgruber: a.a.O., S. 659.

gefordert. Diese konnte Überschüsse verbuchen, da infolge der Konjunkturbelebung zu diesem Zeitpunkt bereits deutlich weniger Arbeitslosenversicherungsbeiträge ausgezahlt werden mussten.⁹² In den folgenden Jahren übernahm die RAVAV den Löwenanteil der Kreditfinanzierung und steuerte so bis zur Einstellung des Autobahnbaus 1942 fast drei Viertel aller Finanzausschüsse bei. Das entsprach einem Gesamtinvestitionsaufkommen von fast 60 %.⁹³ Die Gesamtschuld des „Unternehmens Reichsautobahnen“ bei der Arbeitslosenversicherung betrug im Frühjahr 1943 dreieinhalb Milliarden Reichsmark. Dabei wurde völlig außer Acht gelassen, dass die Versichertenbeiträge der Arbeitslosenversicherung für den Reichshaushalt wie eine verdeckte Steuer zweckentfremdet wurden.⁹⁴

Folgende Aufstellung verdeutlicht den Anteil der Kreditbeiträge der einzelnen Institutionen und deren Anteil an den effektiven Baukosten.⁹⁵

Tabelle 1: Anteil der Kreditbeiträge und Baukosten

	% der Kredite	% der Baukosten
Deutsche Reichsbahn	8,8	7,1
Reichsfinanzministerium	10,3	8,3
Reichsversicherung	2,2	1,7
Privatversicherungen	5,2	4,2
RAVAV	73,5	59,4

Trotz der millionenschweren Zuschüsse verschiedener meist öffentlicher Institutionen mussten weitere Einnahmequellen aus dem Kraftverkehr selbst erschlossen werden. Dabei sollte die vom Regime erwünschte

⁹² Seidler: Fritz Todt, S. 121.

⁹³ Die finanziellen Zuschüsse der RAVAV waren beträchtlich: 1937: 225 Mio. RM, 1938: 250 Mio. RM, 1939: 800 Mio. RM, 1940: 500 Mio. RM, 1941: 1.200 Mio. RM. 1942/43 kamen nochmals 510 Mio. RM hinzu.

⁹⁴ Hartmannsgruber: Finanzplanung und Kapitalbeschaffung, S. 665.

⁹⁵ Zahlen zitiert nach Busch: Geschichte des Autobahnbaus, S. 16.

Motorisierung aber nicht beeinträchtigt werden. Eine Kraftfahrzeugsteuer für Neuwagen oder die Einführung einer Autobahnmaut wie in Italien kamen daher nicht in Frage. Schon § 13 des Finanzausgleichsgesetzes vom 9. April 1927 hatte die Einhebung von Benutzungsgebühren für öffentliche Straßen untersagt.⁹⁶ Im Reichsautobahn-Gesetz vom 27. Juni 1933 war hingegen die Möglichkeit einer Bemautung von Autobahnstrecken ausdrücklich vorgesehen⁹⁷. Sie wurde aber nicht umgesetzt.⁹⁸

Im Juni 1936 wurde eine Beförderungssteuer-Novelle erlassen, die den gewerblichen Güter- und Personenverkehr stärker besteuerte. Mit 1. Dezember 1936 ließ Hitler die Mineralölsteuer und den Benzinzoll erhöhen. Schon Ende 1935 waren die Abgaben auf Diesel und Schmieröl angehoben worden.⁹⁹ Pro Liter Benzin mussten 1936 um die 40 Pfennig bezahlt werden – etwa der halbe Stundenlohn eines Facharbeiters.¹⁰⁰

All diese finanzpolitischen Maßnahmen konnten eine exzessive Kostenexplosion beim Bau der Reichsautobahnen nicht verhindern. Generalinspektor Todt und Reichsbahn-Generaldirektor Dorpmüller gingen im Jahr 1934 noch von einem Baukilometerpreis von rund 500.000 RM aus. Ende desselben Jahres lagen die tatsächlichen Kosten bereits bei 738.000 RM. In den folgenden Jahren steigerten sich die Baukilometerkosten auf 757.000 RM (1936) und legten pro weiteres Baujahr rund 60.000 RM zu. Im März 1940 überschritten sie mit 1.120.000

⁹⁶ Martin Kornrumpf: HAFRABA e.V. Deutsche Autobahnplanung 1926-1934. Bonn 1990, S. 37 ff.

⁹⁷ Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens Reichsautobahnen vom 27. Juni 1933: § 7: „Das Unternehmen Reichsautobahnen hat das Recht, Benutzungsgebühren zu erheben. Der Gebührentarif bedarf der Genehmigung des Reichsverkehrsministers.“

⁹⁸ Vgl. Ludwig: Technik und Ingenieure im Dritten Reich, S. 308.

⁹⁹ Kaftan: Der Kampf um die Autobahnen, S. 162 f.

¹⁰⁰ Heidrun Edelmann: Vom Luxusgut zum Gebrauchsgegenstand. Die Geschichte der Verbreitung von Personenkraftwagen in Deutschland, Frankfurt am Main 1989, S. 180 ff.

RM für jeden errichteten Autobahnkilometer die Millionengrenze. Nur der vom Krieg erzwungene Baustopp konnte die in Gang gesetzte Kostenspirale stoppen.¹⁰¹

Gründe für die ständig steigenden Investitionen waren speziell in den Anfangsjahren der hohe Personalaufwand an den Baustellen und der ständig drohende Baustoffmangel, etwa bei Zement und Kies. Durch das von oben vorgegebene kühne Bauziel von 1.000 fertig gestellten Autobahnkilometern pro Jahr wurden Fehler und Schlampigkeiten in der Bauausführung in Kauf genommen. Deren Reparaturen forderten hohen finanziellen Tribut. Auch die ausgiebige Einbeziehung landschaftsästhetischer Aspekte und die Beschäftigung von Landschaftsanwälten rissen große Löcher ins Baubudget. Der Bau von Zubringerstraßen zu den Reichsautobahnen wurde ursprünglich nicht in der Kostenkalkulation berücksichtigt, schlug sich dann aber doch massiv auf die Gesamtkosten nieder.

Als kostensenkend erwies sich die Möglichkeit, die vorhandene Infrastruktur der Reichsbahn nutzen zu können, zum Beispiel beim Transport von Baufrachten zum Dienstguttarif oder bei der Inanspruchnahme von Räumlichkeiten der Reichsbahndirektion. Auch die umfassenden technischen Projektstudien der HAFRABA, die ja fertig ausgearbeitet vorlagen, schlugen nicht mehr budgetär zu Buche. Die Enteignung von Grundstücken für den Trassenbau musste zwar „angemessen“ sein.¹⁰² In der Praxis wurden aber Grundstücke von Gebietskörperschaften oft zu einem symbolischen Preis übergeben, andere Liegenschaften deutlich unter ihrem Verkehrswert abgelöst. Die jeweiligen Entschädigungsbescheide waren gerichtlich nicht anfechtbar.

¹⁰¹ Vgl. Hartmannsgruber: Finanzplanung und Kapitalbeschaffung, S. 652 ff., der sich mit den vorliegenden Zahlen auf Prüfungsberichte des Rechnungshofes des Deutschen Reiches und des Hauptprüfungsamts der Deutschen Reichsbahn bezieht.

¹⁰² Vgl. § 9 des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens Reichsautobahnen vom 27. Juni 1933.

Die Finanzierung des Reichsautobahnbaus endete in einem budgetären Desaster, auch und gerade weil diese mit der immer stärker werdenden Finanzierung der Kriegs- und Rüstungsindustrie konkurrierte. Am 18. September 1944 löste Albert Speer als Rüstungsminister das „Unternehmen Reichsautobahnen“ auf und überführte es in die unmittelbare Reichsverwaltung. Das ohnehin hoch verschuldete Reich musste somit in die Schuldverhältnisse des Unternehmens eintreten. Bis zum 31. März 1945 hatte sich in Zusammenhang mit dem Reichsautobahnbau die ungeheure Summe von 4.564.670.000 RM¹⁰³ an Verbindlichkeiten angehäuft – ein riesiger Schuldenberg, dessen Tilgung nur der verlorene Krieg ersparte.¹⁰⁴

3.4 Das Reichsautobahn-Netz

Dank der umfassenden Vorarbeiten der HAFRABA konnten die Bauarbeiten an den Reichsautobahnen rasch begonnen werden. Schon am 23. September 1933 vollzog Hitler den ersten Spatenstich an der geplanten Autobahnstrecke Frankfurt am Main – Darmstadt – Heidelberg. Doch war dies mehr ein propagandistischer Akt. Der nahende Winter ließ die Arbeiten zunächst ins Stocken geraten. Fritz Todt startete dennoch am 19. Dezember 1933 bei Elbling die Bauarbeiten für eine Teilstrecke nach Königsberg, um ein Zeichen gegen die in Ostpreußen besonders hohe Arbeitslosigkeit zu setzen.

Am 21. März 1934 eröffnete Hitler die Baustelle in Unterhaching an der geplanten Reichsautobahnstrecke München – Landesgrenze. Zeitgleich wurden – über das gesamte Deutsche Reich verstreut – die Arbeiten an insgesamt 22 Baustellen aufgenommen. Unter der Aufsicht der Obersten Bauleitungen wurden zu diesem Zeitpunkt 15.000 Arbeiter an den Baustellen verpflichtet. Die Auswahl der Bauplätze folgte dabei nicht

¹⁰³ Busch: Geschichte des Autobahnbaus, S. 17.

¹⁰⁴ Hartmannsgruber: Finanzplanung und Kapitalbeschaffung, S. 681.

primär verkehrspolitischen Kriterien. Vielmehr ging es darum, die groß angelegten Bauarbeiten für die Bevölkerung im Land sichtbar zu machen, um daraus einen größtmöglichen propagandistischen Erfolg zu erzielen.¹⁰⁵ Im Oktober 1934 waren bereits 1.500 Autobahnkilometer in Bau.

Sieben Monate später, am 19. Mai 1935, konnte als erste Autobahnstrecke des Dritten Reiches das Teilstück zwischen Frankfurt und Darmstadt für den Verkehr freigegeben werden. Die Verbindung war zwar nur 22 Kilometer lang. Doch noch im selben Jahr folgten die Eröffnungen der Strecken München – Holzkirchen (25 Kilometer) und Darmstadt – Heidelberg (mit immerhin 61 Kilometer Länge).

Charakteristisch für die Anfangsjahre des Reichsautobahnbaus war, dass zunächst nur relativ kurze Teilstücke fertig gestellt werden konnten. Erst ab 1940 wurde das geplante zusammenhängende Autobahnnetz deutlich erkennbar. Bereits im August 1933 hatte Fritz Todt den Plan für ein Grundnetz von 7.000 Kilometer Länge in Aussicht gestellt. Ende 1938 wurde der Grundnetzplan nach dem Anschluss Österreichs und der Einverleibung des Sudetenlandes von 7.000 auf 12.000 Kilometer erhöht.

Der Gesamtnetzplan sah zwei Nord-Süd-Linien vor, die einerseits von Lübeck über Hamburg und Frankfurt am Main nach Karlsruhe (entlang der ursprünglichen HAFRABA-Linie) und andererseits von Königsberg über Berlin nach Leipzig führen sollten. Drei Autobahnverbindungen sollten als West-Ost-Tangenten angelegt werden: Die Strecken Karlsruhe – Ulm – München – Salzburg, Kassel – Dresden – Breslau sowie vom Ruhrgebiet über Hannover und Berlin nach Frankfurt an der Oder. Drei weitere Autobahnfernstrecken sollten Deutschland diagonal queren, und zwar über die Routen Duisburg – Passau, Hamburg – Gleiwitz und Aachen – Hamburg.¹⁰⁶

¹⁰⁵ Zeller: Straße, Bahn, Panorama, S. 60.

¹⁰⁶ Stern: Der Autobahn-Schnellverkehr der Deutschen Reichsbahn, S. 15.

Das Olympiajahr 1936 war der Auftakt der „Autobahnjahre“, die Zeit des größten Fortschritts im Reichsautobahnbau. Am 27. September 1936 wurde auf der Strecke Berlin – Breslau der 1.000ste Autobahnkilometer dem Verkehr übergeben. Gleichzeitig wurden vier weitere Strecken eröffnet. Bis 1938 konnte eine große Anzahl von Autobahnteilstücken in Betrieb genommen werden. Allein in diesem Jahr waren es 42 Teilstrecken.

Zur rascheren Verwirklichung einigten sich Reichskanzler Hitler, Generalinspektor Todt und Reichbahndirektor Dorpmüller auf das anspruchsvolle Ziel, ab nun das Autobahnnetz jährlich um jeweils 1.000 Kilometer zu erweitern. Dieser Plan konnte bis zum Ausbruch des Krieges eingehalten werden. Am 17. Dezember 1937 wurde der 2.000ste Kilometer eröffnet, am 15. Dezember 1938 der 3.000ste.¹⁰⁷ Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Anzahl der pro Baujahr fertig gestellten Baukilometer der Reichsautobahnen.¹⁰⁸

Tabelle 2: Darstellung des Baufortschritts 1935 – 1941

Jahr	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941
Km/Jahr	108	979	923	1036	255	436	90
Gesamt	108	1087	2010	3046	3301	3737	3827

Der Höhepunkt des Autobahnbaus war 1938 längst überschritten. Zum einen hatte sich die Arbeitsmarktlage nicht zuletzt durch die Forcierung der Rüstungsindustrie erholt, und an vielen Autobahnbaustellen waren die Arbeitskräfte knapp geworden. Zum anderen waren wegen der Errichtung einer Vielzahl von militärisch bedeutsamen Bauten einschneidende

¹⁰⁷ Johannes – Wölki: Die Autobahn und ihre Rastanlagen, S. 189 Anm. 17.

¹⁰⁸ Stern: a.a.O., S. 18.

Materialbeschränkungen auferlegt. So mussten etwa vermehrt Natursteine statt Stahlbetonkonstruktionen verwendet werden.¹⁰⁹

Im Juni 1938 betraute Hitler außerdem Fritz Todt mit der Aufgabe, den Westwall auszubauen. Mit immensem Tempo wurden die Arbeiten in Angriff genommen. Für die „Organisation Todt“ (OT) wirkten an diesem Projekt im Oktober 1938 bereits 342.000 Arbeiter mit, die meisten von ihnen zwangsrekrutiert. Hinzu kamen noch 100.000 Arbeiter des Reichsarbeitsdienstes (RAD) und zahlreiche Pionierdivisionen. Todt ließ zwar mit 6.000 Arbeitern verhältnismäßig wenige von den Reichsautobahnbaustellen abziehen. Er musste aber ein Drittel der vorhandenen Baumaschinen und ein Fünftel des zugeteilten Zementkontingents für den Westwallbau zur Verfügung stellen.¹¹⁰

Am 14. September 1941 wurde der letzte Spatenstich für eine Autobahnbaustelle vorgenommen. Zur Jahreswende 1941/42 musste Todt nicht zuletzt unter dem Eindruck des Russlandfeldzuges einen allgemeinen Baustopp verfügen. Bis auf wenige Rest- und Sicherungsarbeiten wurde daraufhin der Bau komplett eingestellt. Ingenieure und Techniker wurden abgezogen und waren fortan meist im Rahmen der „Organisation Todt“ tätig, etwa zur Wiederherstellung zerstörter Brücken in den besetzten Gebieten.

3.870 Kilometer Reichsautobahnen waren bis zu diesem Zeitpunkt vollendet worden. Rund 800 Kilometer im Bau befindlicher Strecken blieben unfertig zurück. Von den fertig gestellten Autobahnen bestanden rund 80 % aus Betonplatten¹¹¹, 10 % waren gepflastert, weitere 10 % waren mit bituminöser Straßendecke ausgeführt. Die voneinander

¹⁰⁹ Vgl. Busch: Geschichte des Autobahnbaus, S. 19: Im Jahr 1937 wurde nur mehr ein Drittel der Menge Baustahl verwendet wie noch ein Jahr zuvor.

¹¹⁰ Schütz – Gruber: Mythos Reichsautobahn, S. 82.

¹¹¹ Vgl. Karl Lärmer: Autobahnbau in Deutschland 1933 bis 1945. Zu den Hintergründen. Berlin 1975, S. 58: Im Jahr 1933 hatte es in ganz Deutschland gerade einmal 565 Kilometer betonierter Straßen gegeben.

getrennten Richtungsfahrbahnen hatten eine Einheitsbreite von jeweils 7 ½ Metern. Bei rund 500 Kilometer Reichsautobahnen war von vornherein nur eine in beiden Richtungen befahrbare Fahrbahn vorgesehen, etwa in den besonders verkehrsarmen Regionen Thüringens und Schlesiens.¹¹²

3.5 Die Reichsautobahn-Baustellen

3.5.1 Die Lage der Bauarbeiter

Im Zentrum des Projektes Reichsautobahn sollte nach den Vorstellungen Hitlers eine neue „Arbeitsoffensive“ stehen, die im Frühjahr 1934 eingeleitet wurde.¹¹³ Dies brachte mit sich, dass nicht nur gelernte Bauarbeiter an den Autobahnbaustellen zum Einsatz kamen, sondern vor allem auch Arbeitslose. Denn die „Arbeitsschlacht“ an den Reichsautobahnen zielte primär auf eine Beschäftigung langzeitarbeitsloser Familienväter aus den städtischen Ballungszentren ab.

Bis 1934 erhielt das „Unternehmen Reichsautobahnen“ für jeden Arbeitslosen, den es beschäftigte, eine Grundförderung von der „Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung“ (RAVAV) in Höhe von 2 bis 3 ½ RM pro erbrachtem Tagwerk. Die 360 deutschen Arbeitsämter vermittelten so meist ungelernte Arbeiter an die Reichsautobahn-Baustellen. Parteimitglieder mit einer Mitgliedsnummer unter 500.000 wurden bevorzugt, landwirtschaftliche Arbeiter durften nicht vermittelt werden.¹¹⁴

¹¹² Steininger: Raum – Maschine Reichsautobahn, S. 68.

¹¹³ Werner Fehl: „Die Autobahn wird immer glätter, die Bonzen immer fetter...“. Streiks und kollektives Protestverhalten von Autobahnarbeitern 1934 und 1935, in: Oliver von Mengersen (Hrsg.): Personen – soziale Bewegungen – Parteien, Beiträge zur Neuesten Geschichte, Heidelberg 2004, S. 205.

¹¹⁴ Seidler: Fritz Todt, S. 109.

Um die größtmögliche Anzahl von Arbeitslosen beschäftigen zu können, wurden in den ersten beiden Jahren des Reichsautobahnbaus Baumaschinen kaum eingesetzt. Stattdessen verwendete man Feldbahnen, und es herrschte an den Baustellen Handarbeit vor.¹¹⁵ Zum anderen lag der Grund darin, dass manche Spezialmaschinen zur Herstellung von Betondecken zu diesem Zeitpunkt noch nicht entwickelt oder lieferbar waren. Die Autobahnbauarbeiter mussten somit die schweren Erdhubarbeiten ohne Bagger und nur mit Schaufel und Spaten händisch verrichten. Viele – vor allem ungelernete vermittelte Arbeitslose – waren der ungewohnt harten körperlichen Arbeit langfristig nicht gewachsen.

Neben der schlechten Ernährung waren auch die Unterkünfte der Bauarbeiter in einem durchwegs miserablen Zustand. Ab dem Frühjahr 1934 wurden viele von ihnen in Stallungen, Firmenbaracken, Zelten oder aufgelassenen Fabrikgebäuden untergebracht. Diese notdürftigen Übernachtungsmöglichkeiten konnten im Sommer weder die Hitze ausreichend abhalten noch waren sie winterfest. Hinzu kamen mitunter überlange Wegstrecken von den Unterkünften zu den Einsatzorten. Fußmärsche von 12 bis 15 Kilometern und bis zu 3 Stunden Wegzeit waren keine Seltenheit.¹¹⁶

Die schlechte Entlohnung speziell der von den Arbeitsämtern vermittelten städtischen Arbeitslosen war kaum höher als die Arbeitslosenunterstützung und erreichte in den strukturschwachen Gebieten meist nur 60 % der entsprechenden großstädtischen Tarife.¹¹⁷ Im Gegensatz zur hemmungslosen Glorifizierung der Bauarbeiten an der

¹¹⁵ Vgl. Heinz Herbert Cohrs: Faszination Baumaschinen. Erdbewegung durch fünf Jahrhunderte, Isernhagen 1995, S. 108 f.

¹¹⁶ Schütz – Gruber: Mythos Reichsautobahn, S. 69.

¹¹⁷ Fehl: Streiks und kollektives Protestverhalten von Autobahnarbeitern 1934 und 1935, S. 206.

Reichsautobahn in den Medien kursierte an den Autobahnbaustellen bald das Wort von der „*Hunger- und Elendsbahn*“¹¹⁸.

Spätestens ab Herbst 1934 waren die Reichsautobahn-Baustellen keine gefragten Arbeitsplätze mehr unter den städtischen Erwerbslosen. Sehr hoch war die Anzahl der Arbeitsunfälle. In den ersten fünf Baujahren verunglückte – statistisch betrachtet – auf jeden sechsten Autobahnkilometer ein Bauarbeiter tödlich.¹¹⁹ Besonders häufig anzutreffen war eine Unfallscheinung, die bald unter dem Namen „Schipperkrankheit“ bekannt wurde. Damit wurde ein Abrissbruch von Wirbeldornfortsätzen an der Hals- und Brustgrenze bezeichnet.¹²⁰ Die Verletzungsursache stimmte mit dem Tätigkeitsbild des typischen Autobahnarbeiters exakt überein: Die „Schipperkrankheit“ betraf in erster Linie schlecht genährte, an schwere körperliche Arbeit nicht gewöhnte Menschen, die unter ungünstigen Arbeitsbedingungen und unter hoher Belastung regelmäßig und kontinuierlich schwere und schwerste körperliche Arbeit leisten mussten.¹²¹

Viele sahen ihre letzte Chance in Baustellenflucht oder in einer provozierten Entlassung. Wer als vermeintlich untauglich enttarnt wurde, musste mit einer Sperre sämtlicher Unterstützungen bis zu 12 Wochen rechnen.¹²² Die allgemeine Unzufriedenheit der Arbeiter in den Autobahnlagern entlud sich in Schlägereien, Zwistigkeiten und manchmal in exzessivem Alkoholkonsum. Der kollektive Unmut steigerte sich ab dem Jahr 1934 derart, dass das Verhalten einzelner Gruppen gegenüber Bauleitungen und Lagerverwaltung immer provokativer wurde. Neben demonstrativ skandierten Grußformeln wie „*Heil Moskau!*“ oder „*Rot-*

¹¹⁸ Stern: Der Autobahn-Schnellverkehr der Deutschen Reichsbahn, S. 16.

¹¹⁹ Schütz – Gruber: Mythos Reichsautobahn, S. 72.

¹²⁰ Kunze – Stommer: Geschichte der Reichsautobahn, S. 34.

¹²¹ Theodor Bauer: Die Entstehung und Verhütung der Schipperkrankheit, in: Die Straße 5 (1938), S. 587 f.

¹²² Robert Adam: Die Vermittlung von Arbeitskräften zur Reichsautobahn, in: Die Straße 1 (1934), S. 175 ff.

Front!“ in den Baulagern wurden bald Parolen laut wie *„Heil unserem Führer, das Volk wird immer dürrer!“* oder *„Die Autobahn, sie macht uns tot, wir wählen morgen wieder rot!“*¹²³

Im März 1935 warf das Zentralbüro der DAF dem Generalinspektor vor, dass sich die Lager der Reichsautobahn zu *„Brutstätten neuer kommunistischer Umtriebe“*¹²⁴ entwickelten. Zu ersten Arbeitsniederlegungen war es an Autobahnbaustellen bereits im März 1934 gekommen. Im Herbst spitzte sich die Situation an der Streckenbaustelle Hamburg – Bremen zu. Am Morgen des 12. Oktober 1934 traten beim Baulos Gyhum 380 Beschäftigte in den Streik – eine der größten und folgenreichsten Arbeitsniederlegungen in der Geschichte des Dritten Reiches.¹²⁵ Grund war nicht nur die völlige physische und psychische Erschöpfung der Arbeiter. Es war auch zu Auseinandersetzungen mit der Siemens-Bauunion über die Auszahlung des Verpflegungsgeldes gekommen.

Den Streikenden wurde vom Bauleiter eine Frist von einer halben Stunde gestellt. Nach fruchtlosem Ablauf ließ Fritz Todt Lager und Dorf sowie den Bahnhof Gyhum von Gendarmerie und einer Landjägereinheit besetzen und einen Sonderzug zum Transport der Streikenden in ein Konzentrationslager zusammenstellen. Unter diesem massiven Druck wurde den doch noch Arbeitswilligen die Chance gegeben, sich bis 18.00 Uhr in eine Liste einzutragen. 239 Bauarbeiter machten davon Gebrauch, die restlichen 141 Streikenden lehnten immer noch die Wiederaufnahme der Arbeit ab. Sie wurden nach Berlin abgeschoben. Dort verhörte sie die GESTAPO mit dem Ziel, die kommunistischen Rädelsführer herauszufinden. Letztlich blieben sieben Personen in Haft.

¹²³ Fehl: Streiks und kollektives Protestverhalten von Autobahnarbeitern 1934 und 1935, S. 210.

¹²⁴ Fehl: a.a.O., S. 208.

¹²⁵ Fehl: a.a.O., S. 212.

Bei Fritz Todt und den anderen Behörden herrschte Übereinstimmung darüber, dass ein Streik im nationalsozialistischen Staat unmöglich sei und dass im Interesse der Arbeitsdisziplin energisch durchgegriffen werden müsse.¹²⁶ Vor allem die miserable Unterbringung und die schlechte Verpflegung und Bezahlung durch die Siemens-Bauunion waren für den Ausbruch dieses Streiks verantwortlich gewesen.

Ähnliche Fälle von kollektivem Protestverhalten ereigneten sich im Lager Bursinsee bei Eberswalde. Bei Göttingen nahmen sogar sechs SA-Leute an einem Solidaritätsstreik teil und forderten die Wiedereinstellung eines fristlos entlassenen Arbeiters, nachdem dieser seinen Vorgesetzten beleidigt hatte.¹²⁷ Als im November 1934 in Oberfranken die Auszahlung der Tageszulage eingestellt werden sollte, legten zahlreiche Arbeiter ihre Arbeitsgeräte nieder und sangen öffentlich die Internationale. Zwanzig der Anstifter wurden von SA-Mannschaften ins Zentralgefängnis nach Bayreuth gebracht. Auch unter Saararbeitern in Ostpreußen, im Lager Groß-Rödersdorf und in Württemberg kam es zeitweise zu Arbeitsniederlegungen mit dem Ziel, die soziale Lage der Arbeiter zu verbessern. Die in die Illegalität gedrängten Organisationen der Arbeiterbewegung (Sozialdemokratische Partei, KPD) verfolgten die Proteste zwar mit großem Interesse. Ihnen fehlten aber die organisatorischen Strukturen, um das Konfliktverhalten direkt beeinflussen zu können.¹²⁸

Für Generalinspektor Todt konnte die so entladene Unzufriedenheit der Reichsautobahn-Bauarbeiter keinesfalls überraschend sein. Denn auf Inspektionsreisen hatte er sich selbst ein Bild über die trostlose Lage an den Autobahnbaustellen machen können. Als erste Sofortmaßnahme versuchte er, die Autobahnlager und Baustellen zu isolieren. Besuche

¹²⁶ Schütz – Gruber: Mythos Reichsautobahn, S. 72.

¹²⁷ Fehl: Streiks und kollektives Protestverhalten von Autobahnarbeitern 1934 und 1935, S. 215.

¹²⁸ Fehl: a.a.O., S. 228

sollten künftig ausschließlich mit Genehmigung Todts oder der jeweiligen Bauleitungen möglich sein. Außerdem ging es ihm darum, die Arbeitsämter derart zu beeinflussen, dass diese möglichst nur linientreue Arbeiter oder SA-Leute vermittelten, auf keinen Fall aber „*nicht genügend gefestigte oder marxistische Elemente*“.¹²⁹ Allerdings war zu diesem Zeitpunkt das Interesse von SA-Leuten, am Autobahnbau mitzuwirken, schon merklich abgekühlt.

Um die Motivation der restlichen Baumannschaften zu sichern, war es nun notwendig ein Zeichen zu setzen. Fritz Todt versicherte den „Arbeitskameraden“, für ihre Belange einzutreten und für ordentliche Unterkünfte und Verpflegung zu sorgen.¹³⁰ Das Amt „Schönheit der Arbeit“ hatte bereits 1933 einen Entwurf von Musterbaracken mit Sanitär- und Unterkunftsräumen vorgelegt. Das erste Musterlager der Autobahn an der Strecke Berlin – Stettin wurde bei Werbellin am 16. Dezember 1934 von Fritz Todt und Robert Ley mit großem propagandistischen Aufwand eröffnet. Die deutsche Arbeitsfront (DAF) hatte in die Errichtung der Musterbaracken für die Reichsautobahnarbeiter zwei Millionen RM investiert.¹³¹

Als flankierende Maßnahme sollte nun auch die Freizeitgestaltung der Bauarbeiter organisiert werden – eine Aufgabe der DAF-Unterorganisation „Kraft durch Freude“ (KdF). Der Belegschaft im Musterlager wurden abends Tonfilme gezeigt, die NS-Kapelle spielte und gelegentlich trat ein Komiker auf.¹³² Im Herbst 1935 wurde sogar eine Wanderbühne gegründet, und 30 Wanderbüchereien pendelten zwischen den Autobahnlagern. Die Bücherkisten wurden jeden Monat unter den

¹²⁹ Fehl: a.a.O., S. 216 f.

¹³⁰ Windisch-Hojnacki: Die Reichsautobahn, S. 115.

¹³¹ Michael Schneider: Unterm Hakenkreuz: Arbeiter und Arbeiterbewegung 1933 bis 1939, Bonn 1999, S. 226.

¹³² Friedhelm Indefrey: „Kraft durch Freude“ in den Reichsautobahnlagern, in: Die Straße 3 (1936), S. 22.

Autobahnlagern ausgetauscht.¹³³ Auch Rätselzeitschriften, Tageszeitungen und die amtliche Ausgabe der Zeitschrift des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen *Die Straße* lagen in den Arbeitslagern auf. Der Propagandaband „*Feierabend an der Reichsautobahn*“ von Hans Schmodde aus dem Jahr 1937 sollte nach außen hin das Bild einer harmonischen Freizeitgestaltung der Reichsautobahnarbeiter festigen und so die weiterhin schlechten Arbeits- und Wohnbedingungen in den Reichsautobahnlagern überdecken.

Am 13. Dezember 1934 verpflichtete das „Gesetz über die Unterkunft bei Bauten“ die Bauunternehmen, geeignete Schlaf- und Aufenthaltsräumlichkeiten bereit zu stellen, Küche, Gemeinschafts- und Trockenräume sowie Waschräume mit fließendem Kalt- und Warmwasser. Doch letztlich waren die sozialpolitischen Maßnahmen Todts nur halbherzig und konnten die Lage für das Gros der Bauarbeiter nicht nachhaltig verbessern.

Als im Jahr 1936 die Vollbeschäftigung erreicht werden konnte, wurden die Arbeitskräfte knapp – und die Bauunternehmen mussten den Arbeitern höhere Löhne zugestehen. So waren es letztlich marktwirtschaftliche Kriterien, die dann doch eine leichte Verbesserung zumindest der finanziellen Situation der Bauarbeiter bewirken konnten. Damit einher ging auch die zunehmende Mechanisierung der Bauvorgänge, also der vermehrte Einsatz von Baumaschinen.

3.5.2 Zwangsarbeit

Mit dem Höhepunkt des Reichsautobahnbaus 1936 wurde der Arbeitskräftemangel an den Baustellen immer drückender. Grund war einerseits die Verkündung des „1.000-Kilometer-Programms“. Hitler versprach erstmals öffentlich im Juni 1937 bei der Eröffnung einer

¹³³ Vgl. Hans-Malte Surén: Freizeitgestaltung in den Unterkunftslagern der Reichsautobahnen, in: *Die Straße* 2 (1935), S. 836 f.

Teilstrecke bei Dresden, jedes Jahr „weitere 1.000 Kilometer dem Verkehr zu übergeben, und in sieben Jahren sind wir dann mit unserer ersten Portion fertig.“¹³⁴ Andererseits wanderten viele Arbeitskräfte in andere Industriezweige ab, die eine weniger anstrengende körperliche Arbeitstätigkeit versprachen.

Um das angekündigte Plansoll von 1.000 Baukilometern pro Jahr zu erreichen, wurden im November 1937 in Schlesien selbst Frauen und Kinder mit der Herstellung von Granitpflaster beschäftigt.¹³⁵ Mit dem Anschluss Österreichs und der Vermittlung arbeitsloser Österreicher zum Reichautobahnbau entspannte sich zwar die Lage vorübergehend. Ab Mai 1938 verschlang dann aber der forcierte Ausbau des Westwalls so viele Arbeitskräfte, dass der Arbeitsmarkt keine nennenswerten Reserven mehr zur Verfügung stellen konnte.

Als im Jahr 1939 lediglich 255 Streckenkilometer für den Verkehr freigegeben werden konnten, sah Generalinspektor Todt im Einsatz von Kriegsgefangenen einen Ausweg. Das Reicharbeitsministerium und auch das Auswärtige Amt stimmten im Sommer 1940 dem Plan zu, 10.000 vorwiegend osteuropäische Kriegsgefangene an den Autobahnbaustellen zu beschäftigen.

Voraussetzung war die bauliche Adaptierung der Autobahnlager. Statt 18 Mann sollten nun 36 Gefangene in jeder Baracke untergebracht, die Lager mit Stacheldraht umzäunt und die Stubenfenster vergittert werden.¹³⁶ Im Herbst 1940 waren von insgesamt 62.600 Arbeitskräften bereits 28.600 Kriegs- und Zivilgefangene als Zwangsarbeiter im Einsatz.¹³⁷

¹³⁴ Domarus: Hitler: Reden und Proklamationen, Band 1, Teil 2, 1935 – 1938, S. 702.

¹³⁵ Schütz – Gruber: Mythos Reichsautobahn, S. 81.

¹³⁶ Seidler: Fritz Todt, S. 111.

¹³⁷ Zitiert nach Schütz – Gruber: Mythos Reichsautobahn, S. 87.

Anders verhielt es sich zunächst mit dem Einsatz von Juden an den Reichsautobahnbaustellen. Die Rassenpolitik des nationalsozialistischen Staates zielte seit 1933 darauf ab, Juden sukzessive aus dem Arbeitsleben auszuschalten. Im Dezember 1934 verfügte Fritz Todt als Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, dass Aufträge an jüdische Firmen in Zusammenhang mit dem Reichsautobahnbau zu unterlassen seien.¹³⁸ Und noch 1939 schrieb Todt in einer Weisung an die Arbeitsämter, dass der Einsatz von Juden nicht mit dem Ansehen der Reichsautobahnen als `Straßen des Führers` vereinbar sei. Die Tätigkeit jüdischer Zwangsarbeiter in Zulieferbetrieben - wie z.B. in Steinbrüchen oder Kiesgruben - tat hingegen diesem „Ansehen“ offensichtlich keinen Abbruch.¹³⁹

Doch nach einigen Jahren Krieg wurde dieses „ideologische Tabu“ gebrochen.¹⁴⁰ Um den Weiterbau an der Strecke Frankfurt a. d. Oder – Posen nicht zu gefährden, erhielt Generalinspektor Todt vom Chef der Sicherheitspolizei und des SD am 1. November 1940 die Genehmigung, polnische Juden zum Zwangseinsatz beim Reichsautobahnbau ins Altreich zu holen. Diese mussten allerdings von den übrigen Arbeitskräften separiert untergebracht werden. Ihre Rückführung nach Beendigung der Arbeiten musste gewährleistet sein.¹⁴¹

Die ersten 1.300 polnischen Juden (Männer und Frauen) wurden daraufhin von der Ghettoverwaltung Litzmannstadt Ende Dezember 1940 zur Strecke Frankfurt a. d. Oder – Posen vermittelt. Arbeitsrecht und

¹³⁸ Karl Lärmer: Autobahnbau in Deutschland 1933 bis 1945, S. 84. Zum Einsatz jüdischer Arbeiter vgl. auch Karl Lärmer: Berlin Mitte – Zentrale des Reichsautobahnbaus, in: Berlinische Monatsschrift 09.2000, S. 17 ff.

¹³⁹ Vgl. Götz Aly u.a. (Hrsg.): Arbeitsmarkt und Sondererlass. Menschenverwertung, Rassenpolitik und Arbeitsamt, Berlin 1990, S. 116.

¹⁴⁰ Zeller: Straße, Bahn, Panorama, S. 64.

¹⁴¹ Wolf Gruner: Juden bauen die „Straßen des Führers“. Zwangsarbeit und Zwangsarbeitslager für nichtdeutsche Juden im Altreich 1940 bis 1943/44, in: Zeitschrift für Geschichtswissenschaft 44 (1996), S. 791.

Mindestlöhne wurden dabei völlig beiseite gelegt. Nach einer Forderung Himmlers nach Niedrigstentlohnung blieb den jüdischen Zwangsarbeitern nach zahlreichen Abzügen im Durchschnitt nur ein Tagessold von 10 Pfennig.¹⁴²

Im Mai 1941 arbeiteten an den Baustellen Stettin – Danzig, Frankfurt – Posen – Litzmannstadt und Breslau – Krakau insgesamt schon mehr als 7.000 Juden. Der Höhepunkt der Beschäftigung jüdischer Zwangsarbeiter wurde Ende November 1941 erreicht. Von insgesamt 60.638 an den Autobahnbaustellen eingesetzten Arbeitern waren zu diesem Zeitpunkt 20.333 Kriegsgefangene und 8.012 Juden. Davon wurde mindestens die Hälfte auf deutschem Reichsgebiet eingesetzt.¹⁴³

In Oberschlesien wurde SS-Brigadeführer Albrecht Schmelt zum Sonderbeauftragten des Reichsführers der SS für den so genannten „fremdvölkischen Arbeitseinsatz“ berufen. Ohne seine Zustimmung durften weder staatliche Behörden noch Privatunternehmen zwangsrekrutierte Juden beschäftigen. Mit der generellen Einstellung der Arbeiten für die Reichsautobahn Anfang 1942 wurden die Kriegsgefangenen und auch die jüdischen Zwangsarbeiter in der Regel Rüstungsbaustellen zugewiesen.

Die Reichsautobahnbehörde unterhielt zu diesem Zeitpunkt zumindest 22 Lager mit jüdischen Zwangsbeschäftigten, davon neun in Brandenburg, zwölf in Schlesien und eines im Raum Trier. Außerdem hatte sie Zugriff auf die jüdischen Insassen weiterer 50 Zwangsarbeitslager auf reichsdeutschem Boden, die von privaten Baufirmen unterhalten wurden.¹⁴⁴

¹⁴² Gruner: Zwangsarbeit und Zwangsarbeitslager für nichtdeutsche Juden im Altreich 1940 bis 1943/44, S. 792.

¹⁴³ Gruner: a.a.O., S. 796.

¹⁴⁴ Gruner: a.a.O., S. 807.

Die ideologische Maxime, alle Juden aus Deutschland zu vertreiben, war - zumindest vorläufig - zugunsten eines raschen Ausbaus der Ost-West-Autobahnachsen von der NS-Führung und vom Reichssicherheitshauptamt über Bord geworfen worden. Nach der endgültigen Einstellung des Reichsautobahnbaus wurden die meisten Lager im Jahr 1943 aufgelöst.

4. Propaganda und Motive

4.1 Inszenierung des Autobahnbaus

Zeitgleich mit der Planung und Errichtung eines Reichsautobahn-Netzes startete eine massive Propagandamaschinerie, die das Bild der Reichsautobahnen in der öffentlichen Wahrnehmung nachhaltig prägte und zum Teil bis heute nachwirkt. Ziel der umfassenden Maßnahmen war es, durch die Präsentation des technischen Vorzeigemodells Reichsautobahn die Macht- und Raumerschließung des NS-Regimes zu symbolisieren und dadurch die Diktatur zu stabilisieren.¹⁴⁵

Als Produkt technischer Höchstleistungen sollten die Reichsautobahnen als ästhetische Bauwerke „Symbole einer neuen Zeit und eines in Weiterplanung schöpferischen Willens“¹⁴⁶ sein - ein Ausdruck der „historischen Überlegenheit des nationalsozialistischen Gesellschaftssystems im Vergleich zu bürgerlich-demokratischen oder sozialistischen Gesellschaftsformen.“¹⁴⁷

Hitler selbst war der hohe propagandistische Wert der Autobahnidee für die Kreation eines „neuen faschistischen Menschenbildes“ in einer auf Volks- und Rassegedanken basierenden Volksgemeinschaft¹⁴⁸ sehr bewusst. 1935 sagte er bei der Eröffnung der Internationalen

¹⁴⁵ Zeller: Straße, Bahn, Panorama, S. 66 f.

¹⁴⁶ Fritz Hornschuch: Die Straßen Adolf Hitlers in der Kunst. Künstler und Reichsautobahn, in: Die Straße 3 (1936), S. 574.

¹⁴⁷ Kurt H. Lang und Rainer Stommer: „Deutsche Künstler – an die Front des Straßenbaues!“ Fallstudie zur nationalsozialistischen Bildgattung „Autobahnmalerei“, in: Rainer Stommer (Hrsg.): Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reichs. Analysen zur Ästhetik eines unbewältigten Mythos, Marburg 1995, S. 92.

¹⁴⁸ Lang – Stommer: a.a.O.

Automobil ausstellung in Berlin über die Reichsautobahnen: „*Sie werden in wenigen Jahren eines der gewaltigsten Propagandamittel [...] sein.*“¹⁴⁹

Sämtliche Register der medialen Massenbeeinflussung wurden ab 1933 gezogen, um die neuen Autobahnen auf die Person Adolf Hitler zu fokussieren. Die Reichsautobahnen sollten als „*Straßen des Führers*“ in der Öffentlichkeit wirken und die Wirklichkeit als „*zur Kultur gewordene technische Leistung*“¹⁵⁰ inszenieren. Fritz Todt als faktischer Promotor des Autobahnbaus deckte diese Führerlegende. Es dürfe keinesfalls der Eindruck entstehen, dass er die die Autobahn gebaut habe, soll er in vertrautem Kreis geäußert haben. Die Reichsautobahnen müssten einzig und allein als die „*Straßen des Führers*“ gelten.¹⁵¹ Gleichzeitig sollten auch die Leistungen der HAFRABA vergessen werden.

Eine weitere Stoßrichtung der Propaganda lag darin, den Autobahnbau als zentrale Arbeitsbeschaffungsmaßnahme und als den entscheidenden wirtschaftsbelebenden Faktor zu positionieren. Die „Arbeitschlacht“ an den Reichsautobahnbaustellen musste als scheinbar allheilbringendes Instrument gegen die Massenarbeitslosigkeit in Szene gesetzt werden.

Keine denkbare mediale Form der Propagierung des Autobahngedankens wurde dabei ausgelassen. In Malerei und Fotografie, in Lyrik und Romanen fand sich das Sujet ebenso wieder wie in Dokumentar- und Spielfilmen und sogar in Form von Briefmarken und Brettspielen. Auch in Tages- und Wochenzeitungen wurden Bauplanungen und –fortschritte euphorisch gefeiert.¹⁵²

¹⁴⁹ Zitiert nach: Meinhold Lurz: Denkmäler an der Autobahn – die Autobahn als Denkmal, in: Rainer Stommer (Hrsg.): Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reichs. Analysen zur Ästhetik eines unbewältigten Mythos, Marburg 1995, S. 157.

¹⁵⁰ Christina Uslular-Thiele: Autobahnen, in: Kunst im Dritten Reich. Dokumente der Unterwerfung. Ausstellungskatalog Frankfurter Kunstverein 1974, S. 82.

¹⁵¹ Zitiert nach: Manfred von Brauchitsch: Ohne Kampf kein Sieg, Berlin 1967, S. 66 ff.

¹⁵² Erhard Schütz: „Jene blassgrauen Bänder“ oder „Anmut, Härte und Zielstrebigkeit“. Die Reichsautobahn in Literatur und anderen Medien des „Dritten Reiches“, in:

In der Anfangszeit war es Fritz Todt selbst, der die Pressearbeit übernahm und eine nahezu unüberschaubare Fülle von Beiträgen in Fachzeitschriften verfasste.¹⁵³ Ab 1934 war Todt als Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen Herausgeber seines eigenen Propagandamittels, der Zeitschrift *Die Straße*. Sie erschien alle 14 Tage unter der Schriftleitung des Chefredakteurs Friedrich Heiß mit einer Auflage von 50.000 Exemplaren als „*Popularisierungsmedium für die Straßen des Führers*“.¹⁵⁴ Unter weitgehender Unabhängigkeit vom Propagandaministerium veröffentlichte *Die Straße* bis zu ihrer Einstellung im Jahr 1943 technische und ökonomische Fachartikel, aber auch Fotoserien, Statistiken, Erzählungen, Gedichte und Landschaftsbilder rund um das Thema Reichsautobahnen.¹⁵⁵

Eine besondere Bedeutung kam den publikumswirksam inszenierten Spatenstichfeiern und Eröffnungszereemonien zu. An möglichst vielen Stellen gleichzeitig im Reich war mit den Autobahnbauarbeiten begonnen worden, um die Bevölkerung in dem Glauben zu wiegen, dass mit dem Projekt Reichsautobahnen ein „*gigantischer ökonomischer Aufwärtstrend*“¹⁵⁶ verbunden sei. Im Februar 1935 sprach Hitler in seiner Rede bei der Eröffnung der Internationalen Automobilausstellung in Berlin davon, welches „*gewaltige Dokument friedlichen Fortschrittes*“¹⁵⁷ das fertig gestellte Reichsautobahnnetz darstelle.

Internationales Archiv für Sozialgeschichte der Deutschen Literatur 18 (1993), Heft 2, S. 80 ff.

¹⁵³ Vgl. Schütz – Gruber: Mythos Reichsautobahn, S. 24: Die Fachzeitschriften waren z.B. „*Das Motorrad*“, „*Motor*“, „*Motor und Sport*“, „*Neue Kraftfahrerzeitung*“, „*Ostpreußische Motorwelt*“, „*Die Räder*“.

¹⁵⁴ Schütz: Blassgraue Bänder, S. 81 ff.

¹⁵⁵ In der Anfangszeit konkurrierte *Die Straße* mit der Zeitschrift *Die Autobahn* der HAFRABA-Mitglieder Willy Hof und Kurt Kaftan. Am 1. Februar 1935 wurde *Die Autobahn* eingestellt und mit dem amtlichen Blatt des Generalinspektors *Die Straße* vereinigt.

¹⁵⁶ Busch: Geschichte des Autobahnbaus in Deutschland bis 1945, S. 31.

¹⁵⁷ Domarus: Hitler: Reden und Proklamationen, Band 1, Teil 2, S. 481.

Bei der allerersten Spatenstichfeier am 23. September 1933 bei Frankfurt am Main bekamen 720 zuvor erwerbslose Bauarbeiter vor der Frankfurter Börse ihre Spaten ausgehändigt – eine bewusst gewählte propagandistische Ausdrucksform mit dem Ziel, ein deutlich sichtbares Zeichen gegen die Arbeitslosigkeit zu setzen. Hitler beschwor gleichsam als „überirdischer Sendbote der Vollbeschäftigung“¹⁵⁸ in seiner Rede den Fleiß, die Fähigkeit und die Entschlusskraft der deutschen Arbeiter und mahnte, dass das „große Werk an diesem Tag beginnen solle“.¹⁵⁹

„Unter dem Jubel der Arbeiter ergriff der Führer [...] seinen Spaten und trat an die Baugelise“, schrieb Fritz Todt über den eigentlichen Beginn des Autobahnbaus am Mainufer bei Frankfurt.¹⁶⁰ Das Foto vom tatkräftig schaufelnden Führer als „erstem Arbeiter der Nation“ wurde zu einem der auflagenstärksten Postkartenmotive und fand auch als Wahlkampfsujet für die geplante „Reichstagswahl“ im November 1933 Verwendung. Am Ort des symbolischen ersten Spatenstiches wurde ein Gedenkstein aufgestellt, die Nachbildung des Originalspatens im Deutschen Museum präsentiert.¹⁶¹

Noch pompöser als die Spatenstichfeiern inszenierte das Regime die Eröffnungszeremonien. Als am 19. Mai 1935 die 22 Kilometer lange Strecke zwischen Frankfurt und Darmstadt als erste Autobahn des Dritten Reichs eröffnet wurde, mobilisierte man 600.000 Menschen. Sie bildeten eine ebenso lange Menschenmauer entlang des neuen Straßenabschnitts. Die tödlich verunglückten Arbeiter wurden wie Kriegshelden geehrt, eine scheinbare Einmütigkeit zwischen Volk und Führer fingiert. Hinter Hitler

¹⁵⁸ Schütz – Gruber: Mythos Reichsautobahn, S. 42

¹⁵⁹ Vgl. *Völkischer Beobachter* vom 24./25.9.1933, S 1.

¹⁶⁰ Fritz Todt: Adolf Hitler und seine Straßen, in: Adolf Hitler. Bilder aus dem Leben des Führers, hrsg. vom Cigaretten-Bilderdienst, Hamburg 1935, S. 81.

¹⁶¹ Der Spaten, mit dem Hitler im März 1934 den Spatenstich für die Reichsautobahn München – Salzburg vollzogen hatte, wurde am 17. November 1990 bei einer Auktion in München von einem japanischen Privatmann um umgerechnet 8.700 Euro ersteigert; vgl. Meldung 090 der österreichischen Presseagentur APA vom 18. November 1990.

und den Vertretern der Reichsregierung fuhr eine 20 Kilometer lange Wagenkolonne, darunter 165 Großlastwagen mit 4.000 Arbeitern.¹⁶² Die Propaganda sollte davon ablenken, dass keiner der Arbeiter jemals in die Lage versetzt werden konnte, in absehbarer Zeit die Reichsautobahn im eigenen Fahrzeug zu befahren.

Beschworen wurden die Eröffnung der „Arbeitsschlacht“ und die angestrebte Überwindung der Arbeitslosigkeit, aber eben auch die Reichseinheit und nicht zuletzt militärische Stärke. Ein neues Autobahnteilstück nahe Breslau wurde Anfang Herbst 1936 nicht zufällig unter Anwesenheit Hitlers mit einer Militärparade eingeweiht. Am 27. September dieses Jahres waren auch die ersten 1.000 Baukilometer fertig gestellt. Fünf Teilstrecken wurden an diesem Tag gleichzeitig eröffnet.

Das relativ moderne und raumübergreifende Medium Rundfunk verstärkte den Propagandaeffekt der Eröffnungszeremonien. Die „Volksgemeinschaft“ konnte gleichsam flächendeckend informiert und indoktriniert werden. Führerreden zu Spatenstichfeiern wurden ebenso übertragen wie etwa Weihnachtsansprachen des Generalinspektors. Bei der Vollendung des 1.000sten und 2.000sten Kilometers verbreitete der Rundfunk Sondersendungen.¹⁶³ Schon im August 1933 sollte Deutschland mit dem Hörspiel *„Wir bauen eine Straße“* von Thilo Scheller über das Medium Radio auf den bevorstehenden Autobahnbau eingeschworen werden. Drei Jahre später fanden die ersten 1.000 Kilometer ihren Niederschlag im Sprechchorspiel *„Die Straße in das Reich“*¹⁶⁴.

Die Zielrichtung der Autobahnpropaganda war durchschaubar: Die Reichseinheit und *„zupackende, zukunfts mächtige Gestaltungskraft des*

¹⁶² Schütz – Gruber: Mythos Reichsautobahn, S. 54.

¹⁶³ Vgl. Hans-Günther Marek: Rundfunk und Reichsautobahn, in: Die Straße 4 (1937), S. 110 ff: Die Sendungen hießen *„Dem 1.000sten Kilometer entgegen“* und *„Dem 2.000sten Kilometer entgegen“*.

¹⁶⁴ Thilo Scheller: Die Straße in das Reich. Sprechchorspiel. Musik von Dietrich Steinbecker, in: Die Straße 3 (1936), S. 24.

*Nationalsozialismus*¹⁶⁵ sollten dokumentiert werden. Das neue Streckennetz sollte als „Lebensader der Nation“ eine Kulturtat ersten Ranges sein – ein Ausdruck deutschen Ingenieurswesen und des erhofften Sieges über die Arbeitslosigkeit. Die in jeder Hinsicht überhöhte Propagierung der Autobahnidee in der Öffentlichkeit sollte gleichzeitig dem NS-Staat stabilisierende Wirkung verleihen und ihm selbst dabei ein Denkmal setzen, das nach den Intentionen der Akteure sinnbildend und identitätsstiftend weit in die Zukunft wirken sollte.

4.2 Verkehrspolitische Bedeutung

4.2.1 Personenkraftwagenverkehr

Ein nicht zu unterschätzendes Motiv für den Aufbau und Ausbau eines Reichsautobahnnetzes war Hitlers persönliche Begeisterung für den Automobilismus. Im Zeitraum zwischen seiner Haftentlassung 1924 und der Machtergreifung 1933 hatte Hitler im Auto auf deutschen Straßen etwa 1 ½ Millionen Kilometer zurückgelegt.¹⁶⁶

Das Kraftfahrzeug als modernitätsverheißendes Vehikel¹⁶⁷ sollte sich in millionenfacher Ausführung über tausende Kilometer von Reichsautobahnen wälzen, außerdem tausende Lastkraftwagen und KdF-Busse – so Hitlers Vision. Neben seiner persönlichen Vorliebe für das Auto waren aber auch das propagandistische, wirtschaftliche und militärpolitische Potenzial entscheidende Faktoren für die Realisierung des Autobahnprojekts.

Demgegenüber stand, dass die Motorisierung in Deutschland beim Start des Autobahnprogramms im Jahr 1933 noch wenig fortgeschritten war.

¹⁶⁵ Hartmannsgruber: Finanzplanung und Kapitalbeschaffung, S. 626.

¹⁶⁶ Ian Kershaw: Hitler 1889 – 1936, Stuttgart 1998, S. 613.

¹⁶⁷ Zeller: Straße, Bahn, Panorama, S. 58.

Die Deutschen galten bisher allenfalls als ein Volk der Motorradfahrer¹⁶⁸. Personenkraftwagen waren trotz der Steuerbefreiung beim Kauf für die breite Masse der Bevölkerung unerschwinglich.¹⁶⁹ Sonntagsausflüge oder Individualurlaubsreisen mit dem eigenen Fahrzeug fanden kaum statt.

Im Mai 1933 kündigte Hitler in einer Versammlung vor Industriellen an, die Anzahl der Personenwagen in Deutschland um drei bis vier Millionen Stück erhöhen zu wollen. 1936 reduzierte er allerdings diese Vorgabe und ging von einem PKW-Gesamtbestand von drei bis vier Millionen Stück aus.¹⁷⁰ Die nationalsozialistische Motorisierungspolitik war allerdings auch in den folgenden Jahren weit davon entfernt, dieses Ziel zu erreichen. Die Tabelle gibt Aufschluss über die tatsächliche Zahl von gemeldeten Kraftfahrzeugen in Deutschland im Zeitraum von 1933 bis 1939 am Beginn des jeweiligen Jahres.¹⁷¹

Tabelle 3: Anzahl gemeldeter KFZ in Deutschland 1933 – 1939

Jahr	Motorräder inkl. Kleinkrafträder	Personenwagen	KFZ gesamt
1933	866.017	561.042	1,633.297
1934	894.042	580.987	1,682.985
1935	983.994	674.523	1,887.632
1936	1,058.656	809.727	2,157.811
1937	1,184.081	945.085	2,474.591
1938	1,327.189	1,108.433	2,848.466
1939	1,582.872	1,305.608	3,364.503

¹⁶⁸ Schütz – Gruber: Mythos Reichsautobahn, S. 142

¹⁶⁹ Ein Luxuswagen von Daimler-Benz kostete zwischen 20.000 und 30.000 RM. Das monatliche Durchschnittseinkommen lag unter 500 RM.

¹⁷⁰ Ludwig: Technik und Ingenieure im Dritten Reich, S. 318.

¹⁷¹ Quelle: Motorschau vom Februar 1940, zitiert nach Dorothee Hochstetter: Motorisierung und „Volksgemeinschaft“. Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps (NSKK) 1931 – 1945, München 2005, S. 185.

Der selbst auferlegte Anspruch des NS-Regimes auf Massenmotorisierung des deutschen Volkes wurde somit klar verfehlt. Der Motorisierungsgrad im Deutschen Reich hinkte im Vergleich zu Großbritannien oder Frankreich immer noch um rund zehn Jahre hinterher. 1938 betrug in Deutschland das Verhältnis Einwohner zu Personenkraftwagen 1 zu 51, in Großbritannien bereits 1 zu 24 und in Frankreich 1 zu 23.¹⁷²

In den USA hatte bereits 1935 jeder fünfte Einwohner einen Personenkraftwagen. Der Ausbau des Straßennetzes konnte mit dieser rasanten Verkehrsentwicklung allerdings nicht mithalten.¹⁷³ Als der junge John F. Kennedy 1937 auf Besuch in Deutschland eine Reichsautobahn befahren hatte, schrieb er: *„Wir fahren auf einer der neuen Autobahnen, die die besten Straßen der Welt sind. In Deutschland allerdings wirklich unnötig, weil der Verkehr gering ist, aber sie würden in den Vereinigten Staaten großartig sein, weil es keine Geschwindigkeitsbegrenzung gibt.“*¹⁷⁴

Und ein US-amerikanischer Straßenbauingenieur aus Michigan brachte 1938 die Diskrepanz zwischen Verkehrsstärke und Straßenraum in Deutschland auf den Punkt, indem er nicht ohne Neid feststellte: *„Germany has the roads, while we have the traffic.“*¹⁷⁵

¹⁷² Hans-Joachim Braun: Anfänge der Massenmotorisierung, in: Hans-Joachim Braun und Walter Kaiser (Hrsg.): Energiewirtschaft, Automatisierung, Information seit 1914, Frankfurt am Main 1992, S. 115.

¹⁷³ s. oben Kapitel 2.3.4

¹⁷⁴ John F. Kennedy: Wilde Jugend, Frankfurt am Main 1993, S. 236; John F. Kennedy (1917 – 1963) war von 1961 bis 1963 der 35. Präsident der USA.

¹⁷⁵ Bruce E. Seely: Visions of American Highways 1900 – 1980, in: Helmuth Trischler und Hans Liudger Dienel (Hrsg.): Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert, Frankfurt am Main 1997, S. 269.

Angesichts des sich nur zögernd steigernden Verkehrsaufkommens ließen die Streckenführungen nur eine geringe Raumerschließungswirkung erwarten¹⁷⁶, und der verkehrspolitische Sinn von Reichsautobahnen wurde auch in Deutschland selbst in Zweifel gezogen. Die Einwände des Verkehrs- und Finanzministeriums schob Hitler aber genauso beiseite wie den anfänglichen Widerstand der Reichsbahn. Auch im wissenschaftlichen Umfeld wurde zunächst der Nutzeffekt unüberhörbar hinterfragt. Professor Georg Halter von der Technischen Hochschule München setzte sich ab dem Herbst 1933 in mehreren Denkschriften mit der Frage der Sinnhaftigkeit der Bauwerke auseinander. Er kam zum Schluss, dass die bestehenden Landstraßen und Eisenbahnwege für den Personen- und Warentransport vollauf geeignet seien. Die hohe Reisegeschwindigkeit auf den Autobahnen würde, so Halter, das Landschaftserlebnis eher vereiteln als ermöglichen. Nicht zuletzt wegen der unvorteilhaften volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Rechnung seien die Reichsautobahnen „*Straßen für den heiteren Lebensgenuss reicher Leute*“.¹⁷⁷ Im Jänner 1934 wies Fritz Todt Professor Halter in einem Schreiben zurecht, dass die Verbreitung derartiger Gedanken unerwünscht und mit der Tätigkeit eines Hochschulprofessors in Deutschland unvereinbar sei.

Der fehlende verkehrspolitische Nutzen der neuen Autobahnen sollte durch den Bau eines „Volkswagens“ gleichsam nachträglich legitimiert werden. Schon 1934 hatte Hitler in Aussicht gestellt, dass in absehbarer Zeit breite Volksschichten die Autobahnen nützen könnten. Das Auto sollte nicht mehr Kennzeichen der gesellschaftlichen Oberklasse sein, sondern als wirkliches „Volksauto“ auch für den Mittelstand erschwinglich werden.

¹⁷⁶ Vgl. Christopher Kopper: Modernität und Scheinmodernität nationalsozialistischer Herrschaft. Das Beispiel der Verkehrspolitik, in: Christian Jansen, Lutz Niethammer und Bernd Weisbrod (Hrsg.): Von der Aufgabe der Freiheit. Politische Verantwortung und bürgerliche Gesellschaft im 19. und 20. Jahrhundert, Berlin 1995, S. 399 ff.

¹⁷⁷ Zitiert nach Schütz – Gruber: Mythos Reichsautobahn, S. 20 ff.

Bei der Eröffnung einer Reichsautobahnstrecke nahe Dresden entwickelte Hitler einmal mehr die zu diesem Zeitpunkt völlig utopische Vision von stark frequentierten Autobahnen: *„Millionen unserer Volkswagen, die großen Omnibusse unserer KdF-Fahrten und die gewaltigen Fernlast- und Reisetransporte werden über diese Straßen rollen.“*¹⁷⁸

Neben der verkehrspolitischen Komponente war das Volkswagen-Projekt auch ein Versuch des NS-Regimes, eine scheinbare Überwindung der Klassenspaltung zu suggerieren. Die Propaganda sollte darin gipfeln, Hitler zum Initiator der Massenmotorisierung zu stilisieren.¹⁷⁹

Unter der Projektleitung der Deutschen Arbeitsfront (DAF) wurde am 26. Mai 1938 offiziell der Grundstein für das Volkswagen-Werk bei Fallersleben – dem heutigen Wolfsburg – gelegt.¹⁸⁰ Ferdinand Porsche erhielt den Auftrag, einen „KdF“-Wagen zu konstruieren, dessen Kaufsumme Hitler mit 900, später 990 RM, festsetzte – ein Endpreis, der nicht einmal die Materialkosten deckte.

Den künftig motorisierten „Volksgenossen“ wurde der Erwerb eines „KdF“-Wagens in Form von Sparverträgen angeboten: *„Fünf Mark die Woche musst du sparen, willst du im eignen Wagen fahren!“*¹⁸¹, lautete der attraktiv scheinende Werbeslogan. Nach vier Jahren und sieben Monaten sollte der Preis für das Auto abbezahlt sein. Insgesamt beteiligten sich 336.000 Sparer an der Aktion. Doch der Traum vom mobilen Glück auf den eigenen vier Rädern war zum Zerplatzen verurteilt. Malte die Propaganda das Bild vom Freizeitvergnügen der Deutschen im eigenen Auto auf der Reichsautobahn, hielt die Wirklichkeit diesem Bild alles andere als stand. Bis Kriegsende wurden lediglich 630 bis 650 KdF-

¹⁷⁸ Domarus: Hitler: Reden und Proklamationen, Band 1, Teil 2, S. 702.

¹⁷⁹ Vgl. Heidrun Edelmann: Der Traum vom Volkswagen, in: Trischler und Dienel (Hrsg.): Geschichte der Zukunft des Verkehrs, S. 286.

¹⁸⁰ Vgl. Reichel: Der schöne Schein des Dritten Reiches, S. 310.

¹⁸¹ Zitiert nach Hochstetter: Motorisierung und „Volksgemeinschaft“, S. 164.

Wagen produziert. Demgegenüber liefen in Fallersleben über 50.000 Kübelwagen und über 14.000 Amphibienfahrzeuge vom Band¹⁸² – die militärische Stoßrichtung der Motorisierungskampagne war anhand der Produktionszahlen unübersehbar.

„Das Deutschland des Autobahnreisenden ist menschenleer“ stand im Dezember 1938 in einem Feuilleton der Frankfurter Zeitung zu lesen.¹⁸³ Die mangelnde Auslastung und verkehrspolitische Deplatziertheit der mehrspurigen Autobahnen wurde mitunter hinter poetischen Worten kaschiert: „Eine große Ruhe liegt über den Straßen des Führers.“¹⁸⁴

Die Rechtfertigung für das gigantische Bauprojekt, dessen in den 1930er-Jahren nur wenige bedurften, wurde in der Fachpublizistik manchmal in die ferne Zukunft projiziert. So hieß es in einem Artikel der Zeitschrift *Die Straße* im Jahr 1939: „Für das kraftfahrende ganze deutsche Volk von morgen, nicht für die uns immer noch verhältnismäßig wenigen Vorläufer von heute, baut Dr. Todt die `Straßen des Führers`, auf denen und durch die das Kraftfahrwandern in Großdeutschland so ganz besonders schön geworden ist.“¹⁸⁵

Geradezu gefeiert wurde vom NS-Regime der Pfingstverkehr als jährlicher Höhepunkt der Autobahnstatistik, etwa als während der Pfingstfeiertage 1939 auf der Autobahn Köln – Düsseldorf an einem Tag 20.000 Fahrzeuge gezählt wurden¹⁸⁶. Die negativen Folgen einer Massenmotorisierung wie Umweltbelastung oder chronische Verkehrsüberlastung, die ab den 1950er-Jahren über Deutschland

¹⁸² Schütz – Gruber: Mythos Reichsautobahn, S. 145.

¹⁸³ Walter Dirks: Das Dreieck auf der Autobahn. Impressionen von einer Fahrt Frankfurt – Berlin – München – Frankfurt, in: Frankfurter Zeitung. Reichsausgabe Nr. 631/632 vom 11. Dezember 1938, S. 5, zitiert nach Schütz: Blassgraue Bänder, S. 110 ff.

¹⁸⁴ Wilfried Bade: Das Auto erobert die Welt, Berlin 1938, S. 331.

¹⁸⁵ Walter Ostwald: Fröhliches Kraftfahrwandern, in: Die Straße 6 (1939), S. 282.

¹⁸⁶ Rudolf Hoffmann: Der Kraftverkehr zu Pfingsten, in: Die Straße 6 (1939), S. 379.

hereinbrechen sollten, waren in dieser Phase des Motorisierungsaufbaus nicht vorstellbar.

Zu denken geben musste die hohe Anzahl schwerer Verkehrsunfälle. Von 1933 bis 1939 verunglückten pro Jahr durchschnittlich zwischen 6.500 und 8.000 Personen bei Unfällen auf deutschen Straßen tödlich.¹⁸⁷ Die Zahl lag damit deutlich höher als im wesentlich stärker motorisierten Frankreich oder Großbritannien. Einer der Hauptgründe lag paradoxerweise im geringeren PKW-Bestand in Deutschland. Denn entsprechend dichter war der Verbreitungsgrad von Motorrädern. Das Risiko, mit dem Motorrad tödlich zu verunglücken, war im Vergleich zum PKW deutlich höher.¹⁸⁸

Obwohl der Geschwindigkeitskult im Rennsport von den Nationalsozialisten stark gefördert wurde, sollten die „Straßen des Führers“ möglichst nicht durch das Blut von Unfallopfern „entweiht“ werden. Noch 1938 hatte der Rennfahrer Rudolf Caracciola von der Reichsautobahn als Hochgeschwindigkeitsstrecke schwärmen dürfen: *„Die Reichsautobahn bedeutet für mich deshalb das Ideal einer Straße überhaupt, denn ich befuhr sie mit meinem Rekordwagen schließlich nahezu mit der äußersten Geschwindigkeit, deren ein Landfahrzeug noch fähig ist.“*¹⁸⁹

Bei der Eröffnung der Automobilausstellung in Berlin 1939 mahnte Hitler nun selbst zu mehr Bedachtsamkeit im Straßenverkehr: *„Höchstleistungen und Schnelligkeit unserer Wagen werden im Allgemeinen durch unsere Rennwagen und ihre Fahrer [...] nachgewiesen und benötigen nicht der*

¹⁸⁷ Hochstetter: Motorisierung und „Volksgemeinschaft“, S. 374.

¹⁸⁸ Vgl. auch Robert Meffert: Verkehrsunfälle auf der Reichsautobahn, in: Die Straße 4 (1937), S. 131.

¹⁸⁹ Rudolf Caracciola: Was mir die Reichsautobahn bedeutet, in: Die Straße 5 (1938), S. 481.

*Bestätigung durch mehr oder weniger große dilettantische Fahrer.*¹⁹⁰ Um dem „*Laster der ziemlich gottverlassenen Raserei*“¹⁹¹ zu begegnen, wurde ab Mai 1939 die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den Reichsautobahnen auf 100 km/h begrenzt, später auf 80 km/h reduziert. Damit einher gingen allerdings auch die kriegsbedingte Rationierung der Treibstoffe und der damit verbundene Zwang zum Spritsparen.

4.2.2 Güterfernverkehr

Die Konzeption und Ausführung der Reichsautobahnen zielte primär auf ein gelungenes Fahrerlebnis von PKW-Insassen ab. Die Linienführung und der Landschaftseindruck wurden speziell in den gebirgigen Regionen Süddeutschlands – und ab 1938 auch in Österreich – bei der Planung von Autobahnstrecken höher bewertet als die Funktion der Straße als Transportträgerin im Güterverkehr. So wurde etwa bei der Planung der Trasse der Autobahn Salzburg – Linz – Wien durch das Salzkammergut eine ungünstigere Linienführung in Kauf genommen, um einen besseren Blick auf den Mondsee und auf die anderen Salzkammergutseen zu ermöglichen.¹⁹²

Außerdem verminderten die vergleichsweise hohen Steigungsstrecken die Wintertauglichkeit der Straßen für Lastkraftwagen.¹⁹³ Auch die technische Belastbarkeit der Lastkraftfahrzeuge war in den 1930er-Jahren beschränkt. Die Reifen waren weniger haltbar und den tonnenschweren

¹⁹⁰ Adolf Hitler: Rede auf der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung in Berlin am 17. Februar 1939, in: Deutsche Krafftahrt vereint mit Motorwelt 7 (1939), S. 14, zitiert nach Schütz – Gruber: Mythos Reichsautobahn, S. 149.

¹⁹¹ Stanislaus M. Zentzytzky: Neues Wandern mit dem Kraftwagen, in: Die Straße 3 (1936), S. 86.

¹⁹² Zeller: Straße, Bahn, Panorama, S. 165.

¹⁹³ Walter Ostwald: Steigung und Gefälle auf der Reichsautobahn. Praktische Auswirkungen für den Fahrbetrieb, in: Die Straße 5 (1938), S. 114 f.

Lasten nur unzureichend gewachsen. Achskraft und Motorleistung ließen oft zu wünschen übrig.¹⁹⁴

Die Entwicklung des Güterfernverkehrs auf den Reichsautobahnen ist vor dem schon damals aufkommenden Konkurrenzkampf zwischen Straße und Schiene zu betrachten. Die Eingliederung des „Unternehmens Reichsautobahnen“ als Tochterunternehmen in das Konstrukt der Deutschen Reichsbahn sollte diesen Konflikt entschärfen und beide Verkehrsträger miteinander versöhnen.¹⁹⁵ Dies gelang aber nie vollständig, erst recht nicht, als mit dem „Gesetz zur Neuordnung der Verhältnisse der Autobahn“ mit 1. Juni 1938 die Dienststellen der Reichsautobahnen zu unmittelbaren Reichsbehörden wurden und nicht mehr Zweigunternehmen der Reichsbahn waren.¹⁹⁶

Generalinspektor Todt setzte viel daran, den LKW-Fernverkehr auf den Reichsautobahnen zu stärken. Sein Ziel war es, ihn aus der bloßen Zubringerfunktion für die Eisenbahn zu befreien und ihn damit in eine reale Konkurrenzsituation zur Reichsbahn zu bringen. Er setzte aus diesem Grund die Gründung eines „Reichskraftwagen-Betriebsverbandes“ (RKB) durch - als Interessenvertretung der Lastkraftwagenunternehmer. Todt fand dabei zunächst auch Verbündete in den Reihen der Reichswehr. Sie sah in der Stärkung des Lastkraftwagenverkehrs eine Möglichkeit, im Kriegsfall eine beträchtliche Anzahl von LKW für den Truppen- und Materialtransport requirieren zu können.¹⁹⁷

Die rigorosen Treibstoffbeschränkungen mit Beginn des Krieges waren allerdings geeignet, den Güterverkehr zurückzudrängen beziehungsweise

¹⁹⁴ Vgl. Jürgen Schmaedicke: Bessere Straßen braucht das Land. Der deutsche Straßenbau zwischen den Weltkriegen unter den Anforderungen des Lastkraftwagenverkehrs, in: Harry Niemann und Armin Hermann (Hrsg.): 100 Jahre LKW. Geschichte und Zukunft des Nutzfahrzeugs, Stuttgart 1997, S. 356 ff.

¹⁹⁵ Hochstetter: Motorisierung und „Volksgemeinschaft“, S. 165 f.

¹⁹⁶ Seidler: Fritz Todt, S. 145.

¹⁹⁷ Seidler: a.a.O., S. 147.

gar nicht erst aufkommen zu lassen. In der „Verordnung zur Einschränkung des Güterverkehrs mit Kraftfahrzeugen“ vom 6. Dezember 1939 beschränkte der Reichsverkehrsminister die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen im Fernverkehr auf jene Frachten, die kriegswichtigen Gründen dienten.¹⁹⁸ Erst als im Winter 1941/42 aufgrund der extremen Kälte bis zu 70 % der Dampflokomotiven nicht einsatzfähig waren¹⁹⁹, wurden wieder LKW-Kolonnen aktiviert, um Kriegsmaterial an die Front zu bringen.

Alles in allem gelang es aber der Reichsbahn, ihr Monopol im Güterfernverkehr de facto zu behalten.²⁰⁰ Im Jahr 1936 wurden 91,5 % des Güterverkehrs über die Schiene abgewickelt, über Fernlastkraftwagen nur die restlichen 8,5 %. 1938 wurden knapp 20 Millionen Tonnen mit Fernverkehrs-LKW befördert, rund 670 Millionen Tonnen hingegen über Bahn oder Schiff.²⁰¹

Im Verlauf des Krieges kam es dann nur selten vor, dass wirklich schwere Lasten über die Reichsautobahn rollten. Im Frühjahr 1940 transportierten Schwertransporter über 400mal Tankkähne, die im Raum Dresden hergestellt worden waren, über die Reichsautobahn zur Donau in den Raum Ingolstadt. U-Boote wurden auf dieselbe Weise aus dem süddeutschen Raum nach Sachsen an die Elbe gebracht.²⁰² Grund war die fehlende Schiffbarkeit über Wasserwege, da keine direkten Kanäle zur Verfügung standen.²⁰³

¹⁹⁸ RGBl. 1939 I, § 1 lautete: „Der Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen darf bis auf weiteres nur solche Beförderungen ausführen, welche aus kriegswichtigen Gründen die Mittelbehörden anordnen oder genehmigen, bei denen der Reichsverkehrsminister Bevollmächtigte für den Nahverkehr bestellt hat.“

¹⁹⁹ Vgl. Seidler: Fritz Todt, S. 150: Erst im Februar 1942 gab das Reichsbahnzentralamt die Anweisung zur Frostschutzausstattung von Lokomotiven aus.

²⁰⁰ Hochstetter: Motorisierung und „Volksgemeinschaft“, S. 166.

²⁰¹ Gottwaldt: Julius Dorpmüller, S. 61.

²⁰² Schütz – Gruber: Mythos Reichsautobahn, S. 91.

²⁰³ Stern: Der Autobahn-Schnellverkehr der Deutschen Reichsbahn, S. 111, Anm. 64.

Letztlich hat aber die Reichsautobahn in der NS-Zeit als Infrastrukturnetz zur Beförderung gewerblicher Güter nie eine bedeutende Rolle erlangt.

4.2.3 Omnibus-Fernverkehr

Am 19. Mai 1935 wurde das erste Reichsautobahn-Teilstück zwischen Frankfurt am Main und Darmstadt dem Verkehr übergeben. Nur einen Tag später eröffnete die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) eine Schnellbus-Linie auf der neuen Autobahn. Dass eine Bahngesellschaft eine Fernverkehrs-Omnibuslinie auf einer Autobahn aufnahm, war zu diesem Zeitpunkt weltweit einzigartig. Völlig unabsehbar war, ob die DRG nicht dadurch den eigenen Schnellzugbetrieb konkurrenzierte. Doch musste die Reichsbahn angesichts des unübersehbaren Trends zur Motorisierung umdenken, um das neue mögliche Geschäftsfeld im Personenfernverkehr nicht anderen Institutionen – etwa der Reichspost – zu überlassen.²⁰⁴

Schon seit 1928 hatte die DRG einen Busbetrieb auf deutschen Landstraßen betrieben, allerdings nur in bescheidenem Rahmen. Die Personenbeförderungszahlen pro Jahr lagen bei kaum mehr als 500.000.²⁰⁵

Nun sollte die Reichsbahn als Ausgleich für ihr finanzielles und organisatorisches Engagement beim Reichsautobahnbau das exklusive Recht zur Personenbeförderung im Linienverkehr auf den Autobahnen erhalten. Der Reichspost war der Personentransport auf Reichs- und Landstraßen vorbehalten.²⁰⁶

²⁰⁴ Stern: a.a.O., S. 5: Der neue Slogan der Reichsbahn lautete: „*Dem Reiche wir dienen auf Straßen und Schienen!*“

²⁰⁵ Stern: a.a.O., S. 18.

²⁰⁶ Nur die Reichspostbuslinie „Deutsche Alpenpost“, die von Berchtesgaden über Garmisch nach Lindau fuhr, durfte im Abschnitt Chiemsee – Rosenheim ausnahmsweise die Reichsautobahn befahren.

Die bisherigen Überlandbusse waren allerdings hinsichtlich Motorisierung und Ausstattung nicht auf die höheren Autobahngeschwindigkeiten ausgelegt. Ab 1934 gab daher die Reichsbahn die Konstruktion eigener Fernbusse in Auftrag. Diese sollten – dem Stil der 1930er Jahre entsprechend – eine moderne aerodynamische Stromlinienform haben und sich so von herkömmlichen Schwerfahrzeugen optisch abheben.²⁰⁷ Als einer der Väter der Stromlinienform galt der schweizerisch-ungarische Ingenieur Paul Jaray (1889 – 1974). Karosseriebauer mussten Patentlizenzen über seine Gesellschaft für Verkehrspatente in Luzern käuflich erwerben. Das aerodynamische Großfahrzeug sollte nicht nur eine sichere und komfortable Reise garantieren, sondern auch die unmittelbare Berührung des Fahrgastes mit der Landschaft ermöglichen.²⁰⁸

So konstruierte zum Beispiel die Firma Opel / Ludewig einen „Schnell-Kraftwagen“ mit Lederclubsesseln in nach außen gewandter, fischgrätförmiger Anordnung. Die Passagiere saßen schräg nach außen gerichtet mit Blick durch die großen Glasfenster, um das Erlebnis der vorbeiziehenden „deutschen Landschaft“ während der Fahrt genießen zu können. Auch wenn sich bei dem Modell des Opel / Ludewig Typ „Aero“ um einen Prototypen handelte und sich die erwähnte Sitzanordnung nicht durchsetzen konnte: Die Zielsetzung der Vermittlung eines inszenierten Landschaftserlebnisses war klar erkennbar und wurde über die bloße Transportfunktion des Autobusverkehrs gestellt.

Der planmäßige Fahrbetrieb wurde im Mai 1935 zunächst mit drei Teillinien aufgenommen.²⁰⁹ Im Olympiajahr 1936 betrieb die Reichsbahn bereits 26 Fernbuslinien auf Reichsautobahnen. Über 227.000 Passagiere

²⁰⁷ Vgl. Oskar Weller: Autobahn und Stromlinie, in: Die Straße 2 (1935), S. 115 f.

²⁰⁸ Von Lengerke: Schnell-Großfahrzeuge für Autobahnen, in: Die Reichsbahn 1934, S. 925 f.

²⁰⁹ Die Start- und Endpunkte waren Frankfurt-Hauptbahnhof – Darmstadt-Schloss; Frankfurt-Hauptbahnhof – Mannheim-Hauptbahnhof; Frankfurt-Hauptbahnhof – Heidelberg-Hauptbahnhof.

wurden mit den Autobahnbusen in diesem Jahr befördert. Ab 1937 wurden auch längere Kursverbindungen eingerichtet, zum Beispiel auf der Strecke Frankfurt – Karlsruhe, die täglich zwölf Mal befahren wurde.²¹⁰ 1938 bestand der Reichsbahn-Fuhrpark aus rund 170 Autobahn-Fernbussen.²¹¹

Die Fahrten mit dem Reichsautobahn-Omnibus waren allerdings erheblich teurer als vergleichbare Fahrten mit der Reichsbahn.²¹² Die Fahrpreise entsprachen den Tarifen für die 3. Klasse Eilzug, das waren damals rund 4,50 Reichspfennig für jeden gefahrenen Kilometer. Zahlreiche Reichsomnibuslinien waren daher verhältnismäßig schwach ausgelastet. Anfang 1936 wurde der Tarif durch die Abschaffung von Zuschlägen verbilligt, um Busfahrten über die Autobahn attraktiver zu gestalten.

Die zukünftige Bedeutung des Omnibus-Fernverkehrs wurde kurz vor dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges unterschiedlich bewertet. Einerseits konstatierte man eine „*ungeahnte Belebung unserer Reichsautobahn durch Omnibusse*“.²¹³ Andererseits lockten schon damals die vom Regime als greifbar in Aussicht gestellten Versuchungen des Individualverkehrs im eigenen Volkswagen.²¹⁴ Der Luxus in der Ausstattung der Fern-

²¹⁰ Angela Schumacher: „Vor uns die endlosen Straßen, vor uns die lockende, erregende Ferne...“ – „Vom Tanken und Rasten auf Entdeckerfahrt durch deutsche Lande“, in: Rainer Stommer (Hrsg.): Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reichs. Analysen zur Ästhetik eines unbewältigten Mythos, Marburg 1995, S. 86 f.

²¹¹ Stern: Der Autobahn-Schnellverkehr der Deutschen Reichsbahn, S. 33 ff.:

²¹² Vgl. Bruno Wehner: Die Bedeutung des Omnibusverkehrs auf der RAB, in: Die Straße 6 (1939), S. 289 ff.

²¹³ Wehner: Bedeutung des Omnibusverkehrs, S. 291.

²¹⁴ Vgl. Eduard Schönleben: Omnibus und Autobahn, in: Die Straße 5 (1938), S. 452 f.: „*Wer in der Lage ist, einen Volkswagen anzuschaffen und einmal Unabhängigkeit und Freiheit einer Autoreise erlebt hat, wird Reisen auf alle Fälle im eigenen Wagen machen. An dieser Entwicklung wird keine verkehrspolitische Maßnahme etwas ändern können.*“

Omnibusse und die Reisegeschwindigkeit von knapp 100 km/h konnten langfristig an der Entwicklung hin zum eigenen Automobil nichts ändern.²¹⁵ Mit dem Ausbruch des Krieges im September 1939 kam auch der ohnehin nie wirklich lukrative Omnibus-Schnellverkehr auf deutschen Reichsautobahnen zum Stillstand. Der Treibstoff wurde rationiert, der Vergnügungs- und Ausflugsverkehr eingestellt. Nur einzelne Strecken waren für den Berufspendelverkehr zu kriegswichtigen Betrieben notwendig und wurden – wenn auch nur vorläufig – aufrechterhalten.

4.3 Militärpolitischer Nutzen

Die Verwendungsmöglichkeit der neuen Reichsautobahnen für Truppentransporte wurde in der propagandistischen Darstellung wortreich verschleiert. Nach außen hin sollten die Reichsautobahnen nur als Zeugnis des friedlichen Fortschritts zum Wohl der Mobilität ihrer Bürger gelten.

Dennoch sind militärstrategische Gesichtspunkte bei Planung und Bau der Autobahnen zumindest im Hintergrund mitberücksichtigt worden. Hitler war klar, dass eine gute Straßen-Infrastruktur zwischen den Wirtschaftszentren, Häfen und Rohstoffbasen eine notwendige Voraussetzung für eine funktionierende Kriegswirtschaft war. Auch war aus dem Ersten Weltkrieg bekannt, dass die Mobilität des Heeres ein entscheidender Faktor in einem technisierten Krieg war.²¹⁶ In *Mein Kampf* äußerte sich Hitler – auch im Hinblick auf den bedauernswerten Zustand des deutschen Straßenwesens – wie folgt:

²¹⁵ Die Busse waren z.B. mit tragbaren Telefonanlagen ausgestattet, die in Kilometerabständen an das Fernsprechnetzt angeschlossen werden konnten. Überlegt wurde außerdem der Einbau von Bord-WCs (Torfstreu-Trockenabort) und kleiner Waschbecken mit zwei Wasserkannen. Speise- und Schlafwagen kamen hingegen nicht zur Ausführung.

²¹⁶ Busch: Geschichte des Autobahnbaus, S. 27.

„Der allgemeinen Motorisierung der Welt, die im nächsten Krieg schon in überwältigender Weise kampfbestimmend in Erscheinung treten wird, könnte von uns fast nichts entgegen gestellt werden.“²¹⁷

Fritz Todt analysierte in seinem *Braunen Bericht* vom Dezember 1932 ebenfalls den baulichen Zustand der deutschen Verkehrswege, also noch vor seiner Ernennung zum Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen. Als wesentliches Motiv für den Bau von Autobahnen nannte er strategische Zwecke. Er gab an, dass nach der Errichtung eines flächendeckenden Autobahnnetzes „eine Armee von 300.000 Mann mit dem dringendst benötigten Sturmgepäck in 100.000 requirierten Automobilen in zwei Nächten von der Ostgrenze des Reiches an die Westgrenze befördert werden kann.“²¹⁸ Diese militärstrategischen Überlegungen Todts in seiner Denkschrift zielten als zusätzlicher Köder darauf ab, Hitler und der Wehrmacht den Bau der Reichsautobahnen als möglichst attraktiv zu verkaufen.²¹⁹

Die Begeisterung für die Reichsautobahnen als Verkehrswege für Truppentransporte spiegelte sich allerdings nur in einzelnen Äußerungen hoher Militärs wider. So schrieb Generaloberst Guderian 1940 in der Fachzeitschrift *Die Straße*, dass die Reichsautobahnen unter anderem bei der Einverleibung Österreichs 1938 von Vorteil waren: „Ich habe die Segnungen der Reichsautobahnen schon auf dem Befreiungsmarsch nach Wien und dann beim Aufmarsch um das Sudetenland, beim Anmarsch gegen die Tschecho-Slowakei, gegen Polen und gegen die Westmächte genossen.“²²⁰

²¹⁷ Hitler: *Mein Kampf*, S. 748.

²¹⁸ Fritz Todt: *Straßenbau und Straßenverwaltung*, genannt: *Brauner Bericht*, zitiert nach Seidler: Fritz Todt, S. 31.

²¹⁹ Schütz: *Blassgraue Bänder*, S. 80.

²²⁰ Heinz Guderian: *Mit der Panzerwaffe auf der Straße des Sieges*, in: *Die Straße* 7 (1940), S. 504.

In der Praxis waren die Reichsautobahnen weder von der Planung noch von der Linienführung her primär als Militärstraßen angelegt. Der Großteil der Wehrmachtsexperten betrachtete sie vom militärtechnischen Standpunkt aus als wenig vorteilhaft: Große Truppenverbände konnten wesentlich effizienter mit der Bahn in die Aufmarschräume gebracht werden. Der empfindliche Straßenbelag der Autobahnen war den hohen Gewichten von Panzerfahrzeugen nicht gewachsen. Bei Luftangriffen wären deutsche Truppenverbände auf den Autobahnen dem Gegner schutzlos ausgeliefert gewesen. Die weithin sichtbaren Autobahnstrecken wären im Fall eines Angriffes markante Orientierungspunkte und Richtungsweiser für feindliche Bomberverbände gewesen.²²¹ Aus diesem Grund wurden die hellen Fahrbahndecken nach Beginn des Krieges schwarz gestrichen. Im Angriffsfall, so wurde weiter von den Militärs argumentiert, könnten die Reichsautobahntrassen gegnerischen Armeen als Einmarschrouten dienen.²²² Wären außerdem die Autobahnen speziell für die Vorbereitung eines Angriffskriegs gegen einen östlichen oder westlichen Nachbarn Deutschlands gebaut worden, hätten im Streckennetz nicht vorwiegend die Nord-Süd- und Diagonalachsen vorherrschen dürfen.²²³

Nur gelegentlich wurden die Vorstellungen der Militärs bei der Planung der Strecken tatsächlich berücksichtigt, in der eingegliederten „Ostmark“ etwa bei der Projektierung der Tauernautobahntrasse über den Pass Lueg und Werfen.²²⁴ Auch sparte die Linienführung die Grenzgebiete aus strategischen Gründen bewusst aus. So hatte das Reichswehrministerium 1935 gegen die Anlage von Reichsautobahnen westlich des Rheins protestiert - und auch gegen den Bau einer Schwarzwald-Hochstraße, da

²²¹ Vgl. Erich Heinicke: Die Bedeutung der Straße im Luftschutz, in: Die Straße 2 (1935), S. 414 ff.

²²² Brauchitsch: Ohne Kampf kein Sieg, S. 73.

²²³ Seidler: Fritz Todt, S. 137.

²²⁴ Norden: Unternehmen Autobahn, S. 127.

dort der Verkehr von den französischen Nachbarn eingesehen werden hätte können.

Im Zentrum der Reichsautobahnplanungen standen also nicht militärische Überlegungen, sondern geografische, demografische und ökonomische Faktoren.²²⁵ Tatsächlich war die Reichsautobahn im Verlauf des Krieges – etwa bei den Angriffen auf Polen und Frankreich – so gut wie bedeutungslos. Energie-, Material- und Treibstoffknappheit zwangen die Wehrmacht, die bewährte Transportleistung der Reichsbahn in Anspruch zu nehmen. Nur gelegentlich wurden gegen Ende des Krieges die so gut wie leeren Fernstraßen als Startbahnen für Flugzeuge genutzt, etwa in Bayern bei Rosenheim²²⁶ oder nach der Bombardierung der Messerschmitt-Werke in Regensburg und Augsburg.²²⁷

Im Jahr 1945 nutzten die alliierten Truppen die Reichsautobahnen als Panzeranfahrtsstrecken landeinwärts – allerdings um den Preis ihrer weitgehenden Beschädigung oder Zerstörung.²²⁸

4.4 Arbeitsmarktpolitischer Effekt

Die nationalsozialistische Propaganda stützte sich auf die These, dass die Autobahnen vornehmlich der Arbeitsbeschaffung dienten²²⁹ und damit das wichtigste Instrument zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit seien. So

²²⁵ James D. Shand: The Reichsautobahn / Symbol for the Third Reich, in: Journal of Contemporary History (JCH) Volume 19 (1984), S. 197. Vgl. hingegen Lärmer: Autobahnbau in Deutschland 1933 bis 1945, S. 92, der davon abweichend die These zentraler militärischer Absichten vertritt.

²²⁶ Zeller: Straße, Bahn, Panorama, S. 61.

²²⁷ Ulrich Heiß: Industriebauten, in: Winfried Nerdinger (Hrsg.): Bauen im Nationalsozialismus. Bayern 1933 – 1945, München 1993, S. 426.

²²⁸ Schütz – Gruber: Mythos Reichsautobahn, S. 12.

²²⁹ Hartmannsgruber: Finanzplanung und Kapitalbeschaffung, S. 625.

erklärte Hitler beim ersten Spatenstich für den Autobahnbau am 23. September 1933:

*„Den zweckmäßigsten Weg, das deutsche Volk wieder in den Prozess der Arbeit zurückzuführen, sehe ich darin, durch große monumentale Arbeiten [...] die deutsche Wirtschaft in Gang zu setzen.“*²³⁰

Die Dringlichkeit eines politischen Programms zur Arbeitsbeschaffung lag Anfang 1933 auf der Hand. Bei der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten lag die Arbeitslosenzahl in Deutschland über der 6-Millionen-Marke.²³¹ Die „große Arbeitsschlacht“, die in der Selbstdarstellung des NS-Regimes mit dem Autobahnbau einsetzen sollte, bildete – wie der *Völkische Beobachter* schrieb – den Auftakt zur „Ausrottung des Grundübels aller Welt, der Arbeitslosigkeit“²³²

Fritz Todt hatte in seinem *Braunen Bericht* im Dezember 1932 die Zahl von 600.000 Arbeitsplätzen genannt, die mit dem Bau von Reichsautobahnen geschaffen werden könnten. Hitler legte diese Zahl seinem Plan zugrunde, „einen gewaltigen und umfassenden Angriff auf die Arbeitslosigkeit“²³³ zu starten. Das „Hitler-Programm“ – so wurde der einsetzende Autobahnbau 1934 in der Propaganda bezeichnet – sollte das Rückgrat für die Zurückdrängung der Arbeitslosigkeit bilden.

Das Autobahnprojekt eignete sich bestens für die Propaganda, um den zentralen Mythos der Nationalsozialisten als Beseitiger der Arbeitslosigkeit aufzubauen. Denn ab dem Jahr 1934 wuchsen die Baustellen an

²³⁰ Zitiert nach Friedrich Doll: Vom Bau der Reichsautobahn München – Landesgrenze, in: Die Straße 5 (1938), S. 447.

²³¹ Zahl der Arbeitslosen im Jänner 1933: 6,013.612; Quelle: Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, Berlin 1938, S. 372, zitiert nach Lärmer: Autobahnbau in Deutschland 1933 bis 1945, S. 52.

²³² *Völkischer Beobachter* vom 21. März 1934

²³³ Rundfunkansprache Hitlers am 1. Februar 1933, zitiert nach Domarus: Hitler: Reden und Proklamationen, Band 1, Teil 1, S. 193.

zahlreichen weit verstreuten Orten des Deutschen Reichs aus dem Boden. Die Betriebsamkeit der Ingenieure und Arbeiter war für weite Teile der Bevölkerung unübersehbar. Die „Wiederkehr der Arbeit“ wurde bewusst in Szene gesetzt und besonders bei den Spatenstichfeiern und Eröffnungszereemonien weihevoll inszeniert.

Die durchschnittliche Verweildauer eines Arbeiters auf einem Baulos betrug allerdings nur fünf Monate.²³⁴ Denn der Tariflohn für die Hilfsarbeiter war außerordentlich gering. Nach Beschwerden über die verschieden hohen Lohnstufen an den einzelnen Bauplätzen führte Generalinspektor Todt einen einheitlichen Streckentarif ein.²³⁵ Verhinderte in den Wintermonaten die Witterung eine Fortsetzung des Baufortschritts, erhielten die Arbeiter eine „Ausfallsunterstützung“ in Höhe von 50 % des Stundenlohns für Verheiratete und 25 % für Ledige.²³⁶

Im September 1933 verkündete Fritz Todt als Generalsinspektor für das deutsche Straßenwesen, dass bald 300.000 Arbeiter an den neuen Autobahnbaustellen Arbeit finden würden.²³⁷ Doch konnten die Zahlen der tatsächlich Beschäftigten in keiner der Bauphasen mit dieser Ankündigung mithalten. Als Ende 1933 die Bautätigkeit winterbedingt nur langsam anief, lag der Beschäftigtenstand gerade einmal bei 3.900. Im darauf folgenden Autobahnjahr 1934 wurden maximal 83.863 Arbeiter angestellt. Und 1935 waren es in der Spitzenzeit 115.675.²³⁸ Die Statistik gipfelte im

²³⁴ Fehl: Streiks und kollektives Protestverhalten von Autobahnarbeitern 1934 und 1935, S. 207.

²³⁵ Vgl. Seidler: Fritz Todt, S. 109 f.: Der Grundlohn betrug 52 Pfennig pro Stunde für den ungelerten Arbeiter. Verheiratete erhielten jeweils 3 Pfennig pro Stunde mehr für Ehefrau und pro Kind.

²³⁶ Vgl. die „Anordnung über Ausfallunterstützung bei Tiefbauarbeiten“ vom 30. November 1934, in: Die Straße 1 (1934), S. 290.

²³⁷ Schütz – Gruber: Mythos Reichsautobahn, S. 45.

²³⁸ Vgl. Richard J. Overy: Cars, Roads and Economic Recovery in Germany 1932 – 1938, in: Richard J. Overy (Hrsg.): War and Economy in the Third Reich, Oxford 1994, S. 82 f.

Jahr 1936 im absoluten Höchstwert von 124.483 regulär Beschäftigten. Weitere 270.000 fanden in mittelbarem Zusammenhang mit dem Autobahnbau Arbeit, etwa in den Zulieferbetrieben wie zum Beispiel in Zementwerken oder Steinbrüchen.²³⁹

Nach einem Jahr der Stagnation setzte dann ab Ende 1937 eine rückläufige Entwicklung ein. Konnten 1938 noch bis zu 95.306 Mann an den Autobahnbaustellen beschäftigt werden, sank die Zahl bis November 1939 auf rund 81.000 und bis zum Oktober 1940 auf nur 62.000. Hinzu kamen allerdings saisonbedingte Schwankungen der Beschäftigtenzahlen. 1935 zum Beispiel waren im Juli mehr als 115.600 Arbeiter im Einsatz, im Jänner desselben Jahres nur 35.400.²⁴⁰

Der bewusst inszenierte „propagandistische Wirbel“ war in allen Phasen wesentlich größer als der tatsächliche Umfang der Beschäftigung.²⁴¹ In einer Propagandaschrift aus dem Jahr 1934 war davon die Rede, dass allein auf den Baustellen der Reichsautobahn 250.000 bis 300.000 Arbeiter beschäftigt würden.²⁴² Rudolf Heß nannte bei der Eröffnung eines internationalen Straßenkongresses in München wider besseres Wissen die Zahl von 150.000. Und tabellarische Darstellungen von sinkenden Arbeitslosenzahlen wurden bewusst in Fotomontagen über Bilder von marschierenden Autobahnarbeiterkolonnen gelegt.

Mit dem Erreichen der Vollbeschäftigung im Jahr 1936 verloren die Arbeitsplätze an der Reichsautobahn bald an Attraktivität. Zu viele Arbeitskräfte wurden in der Rüstungsindustrie – etwa in Treibstoff-, Motoren- und Munitionsfabriken – gebraucht. Die Verdienstmöglichkeiten dort waren im Regelfall höher, weil übertarifliche Löhne bezahlt wurden. Der Ausbau des Westwalls band ab 1938 überdies tausende Arbeitskräfte.

²³⁹ Shand: The Reichsautobahn, S. 191.

²⁴⁰ Lärmer: Autobahnbau in Deutschland 1933 bis 1945, S. 55.

²⁴¹ Kunze – Stommer: Geschichte der Reichsautobahn, S. 28.

²⁴² Friedrich Heiß: Deutschland zwischen Nacht und Tag, Berlin 1934, S. 188.

Die Fortsetzung des Autobahnbauprogramms war ab 1936 nur mehr unter dem massiven Einsatz von Maschinen möglich. Jetzt waren etwa auch Geräte zur Erdbewegung und Fugenherstellung, Mischmaschinen, Verdichtungs- und Fertigstellungsgeräte lieferbar und an den Baustellen im Einsatz.²⁴³

Anhand der Zahlen belegbar ist, dass in den Jahren des Reichsautobahnbaus die Arbeitslosigkeit tatsächlich massiv zurückging. Das ist jedoch einerseits mit dem Wirtschaftsaufschwung zu erklären, der nach den Jahren der Wirtschaftskrise ab dem Jahr 1933 sukzessiv einsetzte. Vor allem aber waren es die massiven Investitionen in die Kriegs- und Rüstungsindustrie, die den Aufschwung am Arbeitsmarkt mit sich brachten. Der Autobahnbau selbst erreichte in der Praxis kaum mehr als 4 bis 5 % der Arbeitslosen.²⁴⁴ Der arbeitsmarktpolitische Effekt, den das NS-Regime in der Autobahnpropaganda aussprach, konnte also in diesem Ausmaß zu keiner Zeit erfüllt werden. Die immer wieder plakativ wiederkehrende Feststellung der NS-Propaganda, dass der Bau der Reichsautobahnen primär der Arbeitsbeschaffung diene, muss demnach als eine Propagandalegende entlarvt werden.²⁴⁵

²⁴³ Vosselman: Reichsautobahn, S. 17.

²⁴⁴ Vgl. Günter Morsch: Arbeit und Brot, Studien zu Lage, Stimmung, Einstellung und Verhalten der deutschen Arbeiterschaft 1933 – 1936/37, Berlin Diss. 1989, S. 132 ff.

²⁴⁵ Hartmannsgruber: Finanzplanung und Kapitalbeschaffung, S. 625 f.

5. Mythos und Ästhetik

5.1 „Pyramiden des Dritten Reichs“

Eine Betrachtung der Geschichte der Reichsautobahnen darf sich nicht im Versuch erschöpfen, die Faktengeschichte des Bauwerks Autobahn nachzuzeichnen. Sie ist gleichermaßen eine Geschichte der Mythen, die das Faktengerüst in bewusster Inszenierung durch die Nationalsozialisten umrankt und mit diesem mitgewachsen ist. Eine Untersuchung der Reichsautobahnen muss sich daher ausdrücklich auch als „Faszinationsgeschichte“ verstehen, wobei Wirklichkeit und Wirkung im historischen Prozess wie in der kollektiven Erinnerung nicht – oder nicht leicht – auseinander gehalten werden können.²⁴⁶

Im Zentrum steht der Mythos von den „Straßen Adolf Hitlers“²⁴⁷: Die Legende, Hitler habe die Autobahn für Deutschland erfunden, nach Deutschland gebracht. Gewiss: Der persönliche Nachdruck „des Führers“ mag zweifellos ein Motor für den raschen Baubeginn und Baufortschritt gewesen sein: Die vorangegangenen Darstellungen – besonders im Kapitel 2 – lassen aber deutlich erkennen, dass der Trend zum Autobahnbau in Deutschland in eine europäische und außereuropäische Entwicklung eingebettet war und Hitler „auf diesen Zug aufgesprungen“ ist. Dennoch ist der Mythos von den „Straßen des Führers“ einer der zählebigsten, den das Dritte Reich hinterlassen hat.

Der zweite Mythos der Reichsautobahnen als „Wundermittel zur Arbeitsbeschaffung“ wurde im vorigen Kapitel ins rechte Licht gerückt und damit in seiner Kernaussage widerlegt. Es steht zwar fest, dass der Autobahnbau zur Reduzierung der Arbeitslosigkeit beigetragen hat. Zum

²⁴⁶ Vgl. Zeller: Straße, Bahn, Panorama, S. 66.

²⁴⁷ Schütz – Gruber bezeichnen ihn als „Schöpfungsmythos“, in: Mythos Reichsautobahn, S. 7

viel beschworenen Rückgrat der Vollbeschäftigung konnte er aber nicht avancieren.

Bleibt noch die mythische Vorstellung, dass den Nationalsozialisten mit der Errichtung des 3.870 Kilometer langen Fernstraßennetzes ein überdimensional großes Werk gelungen sei, das weit in die Zukunft wirken sollte und konnte. Wohl legitim ist es zwar, bei aller aufrechten und notwendigen Kritik am nationalsozialistischen Unrechtsstaat die Straßenbauleistung in den Jahren von 1933 bis 1941 von einem rein bautechnisch-verkehrsplanerischen Standpunkt aus anzuerkennen.

Der Anspruch Hitlers an „seine Straßen“ war aber deutlich höher und wurde in der Propagandadarstellung nach außen hin noch künstlich überhöht: Hitler sah in ihnen ein *„Monument des Tausendjährigen Reiches“*. Als Zeugnis der „Unsterblichkeit“ seines Wirkens sollten sie mit den Pyramiden der Pharaonen verglichen werden dürfen.²⁴⁸ Nach der Kapitulation Frankreichs äußerte sich Hitler 1940: *„Wir werden den Krieg gewinnen, aber sichern werden wir den Sieg durch unsere Bauten, die Deutschland zum Zentrum Europas machen werden.“*²⁴⁹ Diese sollten als prominenter Teil der NS-Architektur die Macht der Herrschenden und damit auch die Ohnmacht der Beherrschten demonstrieren.²⁵⁰

Eilfertig stimmte auch der österreichische Dichter Josef Weinheber in die mythische Inszenierung der Straßenbauwerke ein, als er 1941 schrieb: *„Wie sonst nur wen´ge Werke von Menschenhand, der Pyramiden ewiges Mal vielleicht. Vielleicht die Bauten noch des alten Rom [...]“*²⁵¹ Über den

²⁴⁸ Seidler: Fritz Todt, S. 100.

²⁴⁹ Zitiert nach Anna Teut: Architektur im Dritten Reich 1933 – 1945, Bauwelt-Fundamente 19 (1967), S. 13.

²⁵⁰ Vgl. Hans-Jochen Kunst: Architektur und Macht. Überlegungen zur NS-Architektur, in: Rainer Stommer (Hrsg.): Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reichs. Analysen zur Ästhetik eines unbewältigten Mythos, Marburg 1995, S. 197.

²⁵¹ Josef Weinheber: Ode an die Straßen Adolf Hitlers, in: Josef Weinheber: Blut und Stahl, Potsdam 1941.

Bauftrag hatte schon 1938 Wilfried Bade geschrieben: *„Nicht Straßen [...] sollten entstehen, sondern Kunstwerke. So wie einst Tempel entstanden und keine Hütten, Dome und keine Bethäuser, Pyramiden und keine Grabsteine...“*²⁵²

Diesen Anspruch auf Ewigkeit hatte Hitler selbst schon bekräftigt, als er im Juni 1937 eine Autobahn zwischen Dresden und Chemnitz eröffnete: *„Diese Straßen werden niemals vergehen [...]. Auf diesen Straßen wird sich in wenigen Jahrzehnten ein gewaltiger Verkehr abspielen, an dem das ganze Volk teilhaben wird.“*²⁵³

Syberberg bezeichnete die Reichsautobahnen als *„`Hitlers Versailles´ - [...] statt der Könige sollten nicht nur Parteigenossen auf ihnen fahren – in einem sozial zugänglichen Auto, das er `Volkswagen´ nannte.“*²⁵⁴ Auf der Autobahn fahren, das war geradezu *„kultischer Dienst am Dritten Reich“*.²⁵⁵

Sichtbarster Teil dieses Autobahnkultes waren die Autobahnbrücken. Sie waren der bestgeeignete architektonische Ausdruck für den selbst auferlegten Anspruch auf Ewigkeit. Im Zeitraum von 1933 bis 1941 wurden 9.000 Autobahnbrücken errichtet. Rund 300 davon - also etwa 3 % - waren Großbrücken, für die jeweils mehr als 500.000 RM investiert wurden. Insgesamt floss von den 6 ½ Milliarden RM Gesamtkosten für den Reichsautobahnbau knapp ein Drittel, also etwa 2 Milliarden RM, dem Bau von Brücken zu.²⁵⁶ Davon entfielen rund ein Drittel auf

²⁵² Bade: Das Auto erobert die Welt, S. 317.

²⁵³ Zitiert nach: Die Straße 4 (1937), S. 6.

²⁵⁴ Hans-Jürgen Syberberg: Hitler und die Staatskunst. Die mephistophelische Avantgarde des 20. Jahrhunderts, in: Realismus. Zwischen Revolution und Reaktion 1919 – 1939, München 1981, S. 385.

²⁵⁵ Schütz – Gruber: Mythos Reichsautobahn, S. 104.

²⁵⁶ Rainer Stommer: Triumph der Technik. Autobahnbrücken zwischen Ingenieuraufgabe und Kulturdenkmal, in: Rainer Stommer (Hrsg.): Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reichs. Analysen zur Ästhetik eines unbewältigten Mythos, Marburg 1995, S. 49.

Erdhubarbeiten, ein weiteres Drittel auf die Herstellung der Fahrbahndecken und der Rest auf die Hochbauten.²⁵⁷

Kleinere Autobahnüberführungen sollten nach den Vorstellungen des Brückenarchitekten Paul Bonatz möglichst wenig auffallend und massereich sein und viel Durchsicht und Überblick bieten.²⁵⁸ Der Bau der großen Autobahnbrücken hingegen wurde als politische und kulturelle Aufgabe verstanden. Speziell die Großbrücken sollten sich in ihrer ästhetischen Wirkung primär an den Betrachter und an den Bewohner der Landschaft richten. Dem Benutzer der Autobahn blieb diese in der Regel verborgen.²⁵⁹

Fritz Todt forderte, gerade auch beim Brückenbau keine scheinbaren Nebensächlichkeiten zu vernachlässigen: *„Und wenn wir den steingemauerten Vorkopf nur für die paar Bauern machen, die hier ihr Feld pflügen, diese werden daraus lernen, auch ihre kleinen Aufgaben anständig zu machen, und wenn es nur die Mauer um den Misthaufen ist, wir wollen die Menschen zur Baukultur erziehen.“*²⁶⁰

Eine einheitliche Linie bei der architektonischen Gestaltung der Autobahnbrücken gab es hingegen nicht. Etwa zwei Drittel der Großbrücken wurden als Stahlbrücken aufgezogen. Diese waren im Vergleich zu den Steinbrücken kostengünstiger und aufgrund der industriellen Vorproduktion rascher zu montieren. Außerdem konnten sie besser an die Geländebedingungen, etwa an Landschaftskurven und Gefälle, angepasst werden.²⁶¹ Die Mangfallbrücke wurde 1934/35 im Verlauf der Autobahnstrecke München – Landesgrenze Salzburg erbaut

²⁵⁷ Kaftan: Der Kampf um die Autobahnen, S. 162.

²⁵⁸ Paul Bonatz: Die Form der Brücken der Reichsautobahn, in: Die Straße 1 (1934), S. 14.

²⁵⁹ Stommer: Triumph der Technik, S. 57.

²⁶⁰ Zitiert nach Paul Bonatz: Dr. Todt und seine Reichsautobahn, in: Deutsche Kunst, März 1942, S. 51.

²⁶¹ Stommer: Triumph der Technik, S. 60.

und erwies sich mit ihren fast 320 Meter Länge und 70 Meter Höhe als Vorbild für die nun folgenden Stahlbrückenkonstruktionen. Auch zwei Hängebrücken kamen zur Ausführung: Die Rheinbrücke bei Köln des neben Friedrich Tamms²⁶² bekanntesten Brückenarchitekten Paul Bonatz und die Elbhochbrücke bei Hamburg, die nach dem Vorbild der George-Washington-Bridge in New York gestaltet wurde.

Da ab dem Jahr 1936 der Rohstoff Stahl im Rahmen des Autarkie-Programms eingespart werden musste, waren die Architekten gezwungen, auf Stahlbetonbauweise umzustellen. Besonders beliebt waren die großen Betonbogenbrücken, zum Beispiel die Brücke über die Saalach bei Salzburg mit 90 Meter Stützweite oder die Teufelstalbrücke bei Hermsdorf - mit ihrer Spannweite von 138 Metern damals ein beliebtes Ausflugsziel.

Am markantesten waren die Natursteinbrücken, die ab 1935 in bewusster architektonischer Abkehr zu den Stahl-Eisenbahnkonstruktionen des 19. Jahrhunderts errichtet wurden. Ihr Vorteil war, dass der Verbrauch der wertvollen Rohstoffe Stahl und Zement gesenkt werden konnte. Die Bauzeit verlängerte sich dafür maßgeblich, und der Einsatz von Arbeitskräften war besonders kostenintensiv. Die Natursteinbetriebe hatten ab 1934 Hochkonjunktur und konnten ihre Belegschaft verdoppeln, auch wenn viele Handwerker das Steinhauen und Steinbauen erst wieder erlernen mussten.²⁶³ Die Bauentwürfe knüpften an römische Viadukte oder an mittelalterliche Brücken an. Klassische Vorbilder wie Tortürme oder figürlicher Schmuck wurden aufgenommen und sollten als imperiale Herrschergebäude die Großbauten noch monumentaler wirken lassen.²⁶⁴ Das Natursteinmauerwerk korrespondierte außerdem mit dem Thema des

²⁶² Friedrich Tamms plante unter anderem auch die Flaktürme in Wien und legte im Jahr 1970 das erste Wiener U-Bahn-Konzept vor; vgl. Erich Dimitz: Der Flakturm im Esterhazypark, in: Hintergründe 1/08, S. 8 f.

²⁶³ Seidler: Fritz Todt, S. 115.

²⁶⁴ Stommer: Triumph der Technik, S. 71.

naturbedingt Gewachsenen und war nach Vorstellung der Bauherren durchaus geeignet, die Aura der Unzerstörbarkeit zu unterstützen.²⁶⁵

Die Plassenburg bei Kulmbach wurde als Schulungsstätte für Architekten und Ingenieure eingerichtet. Auch Fritz Todt hielt dort Vorträge, etwa Ende August 1940 über das Thema Brückenbau.

Selbst vorgegebenes Ziel des Nationalsozialismus war es, Natur, Mensch und Technik durch die Architektur in der Landschaft miteinander zu versöhnen.²⁶⁶ Die Einbindung der Reichsautobahn in die Landschaft sollte ein Beitrag dazu sein. Der scheinbar unlogische Gegensatz der faschistischen Ideologie zwischen der „Blut und Boden“ – verbundenen, naturhaft dargestellten „Volksgemeinschaft“ einerseits und dem forcierten Einsatz industrieller Produktion andererseits sollte aufgelöst werden.²⁶⁷

5.2 Kulturbauten an der Autobahn

Aufgabe der Reichsautobahn war es in den Augen ihrer Schöpfer, nicht bloß als Verkehrsweg zu dienen. Zusätzlich zu ihrer Funktion als Fortbewegungsgrundlage wurde sie hochstilisiert als *„Kulturträger [...], wie es die alten Straßen zu allen Zeiten der Geschichte gewesen sind.“*²⁶⁸

Was für die Straße galt, musste erst recht für die Bauten entlang der Reichsautobahn gelten, besonders für Tankstellen und Raststätten. Ihnen wurde im Landschaftsraum die Aufgabe zugewiesen, als *„Orte verstärkter Gemeinschaftlichkeit [...] die landmannschaftlichen Besonderheiten*

²⁶⁵ Kunst: Architektur und Macht, S. 197.

²⁶⁶ Steininger: Raum – Maschine Reichsautobahn, S. 129.

²⁶⁷ Claudia Gabriele Philipp: „Die schöne Straße im Bau und unter Verkehr“. Zur Konstituierung des Mythos von der Autobahn durch die mediale Verbreitung und Ästhetik der Fotografie, in: Rainer Stommer (Hrsg.): Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reichs. Analysen zur Ästhetik eines unbewältigten Mythos, Marburg 1995, S. 132.

²⁶⁸ Fritz Todt: Der nordische Mensch und der Verkehr, in: Die Straße 4 (1937), S. 394 ff.

*sinnfällig zu machen*²⁶⁹ und so die Integration der neuen Straßenbauwerke in die „Volksgemeinschaft“ zu verdeutlichen. Nicht nur die Autobahnbrücken, sondern eben auch die Nebenbauten entlang der Strecke wurden auf diese Weise zu Kulturdenkmalen aufgewertet, die je nach ihrer räumlichen Lage im Deutschen Reich das „*Stammesbild des jeweiligen Gau*s widerspiegeln“²⁷⁰ sollten.

Für Tankstellen legte am 10. November 1936 eine Verordnung über die Baugestaltung fest, dass „*bauliche Anlagen [...] Ausdruck `anständiger Baugesinnung` und werkgerechter Durchbildung sein müssten [...] und auf die Eigenart oder die beabsichtigte Gestaltung des Orts-, Straßen- oder Landschaftsbildes [...] Rücksicht zu nehmen*“ sei.²⁷¹

Die bis dahin errichteten Tankstellen hatten nicht unbedingt diese Anforderungen erfüllt, sondern galten mit ihren zentral angelegten Pavillons und den seitlich vorgelagerten Zapfsäulen als reine Zweckbauten, als „*notwendiges technisches Zubehör des Verkehrs*“.²⁷² Zur Deckung des dringenden Bedarfs wurden in der Anfangszeit auch Behelfstankstellen aus Holz errichtet. Auch kamen mobile Tankgelegenheiten zum Einsatz.²⁷³

Erst die zweite Bauphase stand unter dem Eindruck der Betonung der ästhetisch-ideologischen Funktion der Versorgungseinrichtungen. Am 1. Mai 1936 wurde an der Strecke Mannheim – Frankfurt die erste Reichsautobahntankstelle in Betrieb genommen. Charakteristisch am Gebäude waren der halbrunde Tankwartraum und das flügelähnlich nach hinten ausladende Flachdach. Die ersten Tankstellen wurden direkt auf den dreieckigen Knotenpunkten von Anschlussstellen platziert. Doch

²⁶⁹ Schütz – Gruber: Mythos Reichsautobahn: S. 133.

²⁷⁰ Alwin Seifert: Die Wiedergeburt landschaftsgebundenen Bauens, in: Die Straße 8 (1941), S. 289.

²⁷¹ RGBl. Teil 1 (1936), Nr. 106, S. 938, zitiert nach Vosselman: Reichsautobahn, S. 22.

²⁷² Werner Lindner: Einzellösungen für Tankstellen, in: Die Straße 5 (1938), S. 175.

²⁷³ Johannes – Wölki: Die Autobahn und ihre Rastanlagen, S. 17.

erwies sich die Lage praktisch inmitten des Verkehrsgeschehens bei den Auf- und Abfahrten als wenig praktikabel, weil *„gerade bei den Dreiecksanlagen sehr häufig Um- und Gegenfahrten und auch Verkehrsschwierigkeiten auftraten.“*²⁷⁴ Später errichtete Tankstellenbauten wurden „in Seitenlage“ neben der Strecke mit eigenen Zu- und Abfahrten geplant.²⁷⁵

Die Tankstellen wurden von der „Reichsautobahn-Kraftstoffgesellschaft“ (RAK) betrieben. Sie bezog den Treibstoff direkt von den Mineralölfirmen und verkaufte ihn an den Tankstellen ohne Nennung des Markennamens. Denn jegliche Reklame an der Reichsautobahn wurde als geeignet angesehen, das Landschaftsbild und damit das Fahrerlebnis beeinträchtigen zu können, und war daher verboten. Im Abstand von 30 bis 40 Kilometern waren die Tankstellen über die Strecke verteilt. Im Umkreis von 10 Kilometern untersagte Fritz Todt den Bau von privaten Tankstellen, damit die Rentabilität der RAK nicht gefährdet werden konnte.²⁷⁶

In Michendorf bei Berlin wurde eine Tankwertschule gegründet. Die uniformierten Vertreter der Reichsautobahn wurden dort in einem straffen, aber höflichen Kundenumgang geschult.²⁷⁷

Hohe Ansprüche hinsichtlich der Wahl des Standortes, der Baumaterialien und Formen hatten die NS-Architekten auch bei den Raststationen an der Reichsautobahn. Deren Errichtung und Erhaltung konnte daher ebenfalls nicht in private Hände gelegt werden. Sie oblag der eigens gegründeten

²⁷⁴ Vgl. Bruno Wehner: Reichsautobahn-Tankanlagen, in: Die Straße 7 (1940), S. 472, der mit den zitierten Worten die Gefahr von „Geisterfahrern“ im Umkreis von Autobahntankstellen beschreibt.

²⁷⁵ Je nach Bauausführung unterschied man die Bautypen „Frankfurt“, „Hannover“ und „Fürstenwalde“.

²⁷⁶ Seidler: Fritz Todt, S. 107.

²⁷⁷ Vgl. Paul Bonatz und Bruno Wehner: Reichsautobahn-Tankanlagen, Berlin 1942, S. 7 ff.

„Reichsautobahn-Raststättengesellschaft“ (RAR). Sie arbeitete in den Folgejahren eng mit der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ (KdF) zusammen. Mitglieder der HJ und des NSKK unternahmen regelmäßig Ausflugsfahrten mit den Fern-Omnibussen und sorgten so für rentable Auslastungen. Vorsitzender des Aufsichtsrates der RAR war niemand geringerer als Fritz Todt selbst.

Hinsichtlich der Funktionalität der Raststationen wurde in der Fachliteratur genau unterschieden: Der „*Rasthof*“ war für Übernachtungen und längere Aufenthalte geeignet. Das „*Rasthaus*“ diente als Stützpunkt für den kurzfristigen Durchgangsverkehr, wobei gelegentlich Beherbergungseinrichtungen vorhanden sein konnten. In „*Raststätten*“ konnte man lediglich Getränke und einfache Imbisse erwerben.²⁷⁸

Sowohl bei Tankstellen als auch bei den Raststationen legten die Landschaftsarchitekten größten Wert auf eine stilvolle Einbettung in die Umgebung. Maßgeblich für die Wahl des Standortes waren Kriterien wie schöne Aussicht, landschaftlich herausragende Punkte oder die Nähe eindrucksvoller historischer Bauwerke.²⁷⁹ An den Parkplätzen waren oft Bäume gepflanzt, die im Sommer Schatten spenden sollten. Hinter oder neben den Betriebsgebäuden waren Grünflächen oder Erholungsgärten angelegt. Wiesen- und Weideflächen und mitunter Teiche mit Badegelegenheiten sollten dazu geeignet sein, den landverbundenen Charakter der Raststation zu betonen und Erholung zu ermöglichen.²⁸⁰

Tankstelle und Raststätte konnten entweder in baulicher Einheit oder voneinander getrennt errichtet sein.²⁸¹ Befanden sich Betriebsstätten an beiden Seiten der Autobahn, wurden sie öfters durch einen unterirdischen

²⁷⁸ Vgl. Bruno Wehner: Betriebsanlagen des Kraftverkehrs – klare Begriffsbestimmung, in: *Der Straßenbau* 29 (1938), S. 387 und S. 404 ff.

²⁷⁹ Windisch-Hojnacki: *Die Reichsautobahn*, S. 103.

²⁸⁰ Max K. Schwarz: Tankstellen, Straßenmeistereien und Raststätten – Betriebsorganismen an der Reichsautobahn, in: *Die Straße* 6 (1939), S. 660 ff.

²⁸¹ Windisch-Hojnacki: *Die Reichsautobahn*, S. 92.

Fußgängertunnel verbunden. In dessen beleuchteten Vitrinen waren Streckenmodelle der Autobahnen oder regionale Kunstartikel ausgestellt.

Die großen Rasthäuser wurden als eine „*Art neuer Zentren der automobilen Welt*“ und „*ruhende Pole im konstanten Fluss des LKW-, PKW- und Omnibusverkehrs*“²⁸² konzipiert. Von den fünf bemerkenswertesten Rasthauskomplexen im System der Reichsautobahn²⁸³ war die Rastanlage am Chiemsee an der Autobahn München – Landesgrenze Salzburg am größten und am bedeutendsten.

Nach einem Jahr Bauzeit unter dem Architekten Fritz Norkauer wurde der Gebäudekomplex am 27. August 1938 eröffnet und entsprach den damals modernsten technischen Voraussetzungen. Hitler soll selbst angeregt haben, die Autobahntrasse wegen der wunderbaren Aussicht unmittelbar am Ufer des Chiemsees zu verlegen.²⁸⁴ Die Kaffeeterrasse unter freiem Himmel bot Platz für 1.300 Gäste. Zur Übernachtung stand die vergleichsweise bescheidene Anzahl von 53 Hotelzimmern zur Verfügung. Hinzu kamen eine Tankstelle, Werkstätten, eine Wäscherei, eine Fleischhauerei – und ein Erkerzimmer im Erdgeschoß, das „Führerzimmer“ genannt wurde. Eine Badeanstalt mit Sprungturm direkt am See und eine Dampferanlegestation ergänzten die künstlich erschaffene Erholungswelt. Eingebettet wurde die kleine „Dorfsiedlung“ in das Formenrepertoire alpenländischer Bauernhäuser.²⁸⁵ In architektonischen Details wie Giebelformen, Lärchenschindeln, schmiedeeisernen Gittern und hölzernen Fensterläden wurde ein bewusst rustikaler – landverbundener Eindruck vermittelt.

²⁸² Steininger: Raum – Maschine Reichsautobahn, S. 154 f.

²⁸³ Das waren der Rasthof bei Hermsdorf, die Rasthäuser in der Holledau, am Chiemsee, im Siegerland und der Rasthof „Magdeburger Börde“.

²⁸⁴ Vosselman: Reichsautobahn, S. 26.

²⁸⁵ Schumacher: Vor uns die endlosen Straßen, S. 85.

Das übergeordnete ideologische Ziel war es, mit Bauwerken wie diesen, wie es in einem Artikel in *Die Straße* 1936 hieß, eine „*gesunde landschaftliche Raumeinheit auf naturgesetzlicher Grundlage*“²⁸⁶ zu schaffen. Doch mündete dieses Bestreben letztlich im untauglichen Versuch, das Bild einer „Wunschvergangenheit“²⁸⁷, die es in dieser Form nie gegeben hatte, auf die Gegenwart zu übertragen und in die Zukunft zu projizieren.

Neben Tankstellen und Raststationen wurden auch Betriebsanlagen der Autobahnmeistereien an den Autobahnen gebaut, im Abstand von rund 50 Kilometern. Sie wurden meist in der Umgebung von Siedlungen errichtet, damit die Autobahnbauer und –erhalter nicht von der jeweiligen Dorfbevölkerung ausgeschlossen waren.²⁸⁸ Zum typischen Personalstand gehörten 15 bis 20 Arbeiter, zum Beispiel ausgebildete Schlosser, Maurer oder Gärtner. Neben der Erhaltung des Fahrbahnbelags oblag ihnen die Pflege der Rast- und Parkplätze, der Bankette, der Verkehrsanlagen und die Schneeräumung.²⁸⁹

Dem Mythos von den „Straßen Adolf Hitlers“ und der ihnen zugrunde liegenden „Arbeitsschlacht“ musste nach den Vorstellungen der Nationalsozialisten durch die Errichtung zahlreicher Denkmäler gehuldigt werden. In den ersten Jahren waren die figürlichen Darstellungen entlang der Reichsautobahn noch vergleichsweise bescheiden. Etwa wurden Hoheitsadler mit Hakenkreuzschild in den Fängen dargestellt, gelegentlich in Kombination mit dem geflügelten Rad als Symbol der Reichsbahn.²⁹⁰

Bald schon steigerten sich die Denkmäler zu überlebensgroßen Monumenten, die in den meisten Fällen die immer wiederkehrende

²⁸⁶ Hinrich Meyer-Jungclaussen: Von der landschaftlichen Gestaltung der Kulturstätte zwischen Halle und Leipzig durch die Reichsautobahn, in: *Die Straße* 3 (1936), S. 239 f.

²⁸⁷ Schütz – Gruber: *Mythos Reichsautobahn*, S. 135.

²⁸⁸ Seidler: *Fritz Todt*, S. 141.

²⁸⁹ Windisch-Hojnacki: *Die Reichsautobahn*, S. 107 f.

²⁹⁰ Lurz: *Denkmäler an der Autobahn*, S. 163.

Glorifizierung der „Helden der Arbeit“ thematisierten. So begegneten einander im Verlauf der Autobahn Hannover – Kassel auf einem Pfeiler der Werrabrücke die beiden 7 ½ Meter hohen Steingestalten des „Arbeiters der Stirn“ (Konstrukteur) und des „Arbeiters der Faust“ (Bauarbeiter). Nur in deren ergänzendem Zusammenwirken sei das Werk „Reichsautobahn“ gemeinsam vollbracht worden, so die Botschaft der Darstellung.²⁹¹ Gelegentlich wurden auch Kriegerdenkmäler angelegt, die in kurzen Fußmärschen von Autobahnparkplätzen aus aufgesucht werden konnten.

In erster Linie aber war die Autobahn selbst als Denkmal inszeniert. Der Autofahrer sollte als Akteur die Schönheit der deutschen Landschaft und ihrer Sehenswürdigkeiten *„durch die Windschutzscheibe ähnlich einem Film auf einer Leinwand erleben, der an ihm vorüberrauscht.“*²⁹² Die Protagonisten des Dritten Reichs wollten sich selbst und ihre Ideologie verewigt wissen und auch künftigen Generationen diese als sichtbares und erfahrbares Denkmal hinterlassen.

In diesem Sinn äußerte sich auch ein enger Mitarbeiter Albert Speers 1941, als er schrieb: *„Die Bauten Adolf Hitlers sollen dann noch ihren symbolischen Wert besitzen, wenn sie den praktischen nach Jahrhunderten vielleicht schon verloren haben.“*²⁹³ Zu diesem Zeitpunkt war das Vorzeigeprojekt nationalsozialistischer Freizeitkultur an der Reichsautobahn, das Rasthaus Chiemsee, längst zu einem Genesungsheim der Wehrmacht umfunktioniert und so seiner ursprünglich vorgesehenen Bedeutung entzogen worden.

²⁹¹ Lurz: a.a.O., S. 162.

²⁹² Lurz: a.a.O., S. 179.

²⁹³ Rudolf Wolters: Brücken. Zu den Arbeiten des Architekten Fritz Tamms, in: Die Baukunst. Die Kunst im Deutschen Reich, Jänner 1941, S. 3.

5.3 Die Autobahn als Teil der Landschaft

Die ersten Reichsautobahnstrecken waren bautechnisch noch sehr nach dem Vorbild der italienischen *Autostrada* in die Landschaft eingepasst: Lange, möglichst gerade Strecken wurden zunächst als Ideal gesehen.²⁹⁴ Bei der Eröffnung der Ortsumfahrung von Opladen im September 1933 meinte Generalinspektor Fritz Todt:

*„Wir wollen unser Ziel weit vor uns sehen, wir wollen gerade und zügig dem Ziel zustreben. Kreuzungen überwinden wir, unnötige Windungen sind uns fremd. Ausweichen wollen wir nicht, wir schaffen uns genügend Bahn zum Vorwärtskommen. Und wir brauchen eine Bahn, die uns gestattet, ein zu uns passendes Tempo einzuhalten. So bauen wir im Dritten Reich die Straßen, so erziehen wir die Menschen, so errichten wir das ganze nationalsozialistische Reich.“*²⁹⁵

Auf dem ersten eröffneten Teilstück der Reichsautobahn zwischen Frankfurt am Main und Heidelberg gab es folglich eine schnurgerade Strecke von fast 10 Kilometer Länge.²⁹⁶

Allerdings setzte schon bald ein Umdenken ein. Die Autobahn, so lehrte Emil Maier-Dorn, der „Reichsschulungswalter“ des „Nationalsozialistischen Bundes Deutscher Technik“ (NSBDT), habe nicht die Aufgabe, *„die kürzeste, sondern die edelste Verbindung zweier Punkte [...] zu schaffen.“*²⁹⁷ Die neuen Straßen sollten demnach nicht nur möglichst

²⁹⁴ Vgl. Bosco: Die italienischen Autobahnen, S. 455: Die längste Gerade der italienischen *Autostrada* führte durch die Po-Ebene und war 21 Kilometer lang.

²⁹⁵ Fritz Todt am 27. September 1933, zitiert nach Lärmer: Autobahnbau in Deutschland 1933 bis 1945, S. 120 f.

²⁹⁶ Steininger: Raum – Maschine Reichsautobahn, S. 90.

²⁹⁷ Emil Maier-Dorn: Die kulturelle Bedeutung der Reichsautobahn, in: Die Straße 5 (1938), S. 736 ff.

rationell große Entfernungen überwinden helfen. Sie sollten sich „*dem Gelände anschmiegen, es nicht [...] brutal durchqueren und zerreißen.*“²⁹⁸

Das Konzept der „schwingenden Straße“ war geboren. Ab sofort musste auf die Kriterien der Ästhetik und optimalen Linienführung beim Trassenbau größte Rücksicht genommen werden. Völlig beabsichtigt wurden ab nun stärkere Kurvenradien und Höhenunterschiede in Kauf genommen, um den Streckenverlauf an die Gegebenheiten der Landschaft anzupassen und dem künftigen Benutzer einen perfekt inszenierten visuellen Konsum von Landschaft zu ermöglichen.²⁹⁹

In der so bewusst herbeigerufenen Negierung der geraden Strecke als charakteristischer Linie des „althergebrachten“ Verkehrsmittels Eisenbahn waren die Autobahnen künftig daraufhin angelegt, für den automobilen Konsumenten den „*Wechsel von Bildern zu einer Art Landschaftsakkord zusammenzuklingen*“ zu lassen.³⁰⁰ Der Reichsautobahn als „*Ikone des Nationalsozialismus und auch der deutschen Technik*“³⁰¹ wurde die Rolle zugewiesen, durch ihre harmonische Einfügung in die Landschaft eine scheinbare Versöhnung von Technik und Natur zu beweisen. Der Wunsch einer attraktiven Gestaltung des Straßenraumes war indes kein so neuer Gedanke. Schon zuvor waren diese Ideen in den Konzepten der US-amerikanischen Parkstraßen verwirklicht worden.

Im Juni 1935 wurde ein „Reichsnaturschutz-Gesetz“ erlassen und die Materie Landschaftsschutz erstmals deutschlandweit einheitlich normiert. Im Mai 1936 folgte ein „Schutzwald-Gesetz“. Die Regelungen zielten aber nicht darauf ab, ökologischen Naturraum per se zu schützen oder vor Veränderungen zu bewahren. Sie waren vielmehr Grundlage für die

²⁹⁸ Albert Speer: Der Baumeister Fritz Todt, in: Deutsche Technik 10 (1942), S. 128, zitiert nach Schütz – Gruber: Mythos Reichsautobahn, S. 125.

²⁹⁹ Zeller: Straße, Bahn, Panorama, S. 206.

³⁰⁰ Walter Ostwald: Fahrerlebnis und Straßenbau, in: Die Straße 4 (1937), S. 559.

³⁰¹ Zeller: Straße, Bahn, Panorama, S. 76.

künstliche Umgestaltung von Naturlandschaften im Zuge des Autobahnbaus nach streng festgelegten, als ästhetisch definierten Kriterien.

„Auf der Reichsautobahn ist der Kraftfahrer im Märchenland!“, schwärmte ein Autor 1939 in einem Artikel der offiziellen Zeitschrift des Reichsautobahnbaus.³⁰² Und in deutlicher Übersteigerung der tatsächlichen Fahrtbewegungen auf der „schwingenden Straße“ wurde berichtet, dass das Fahrerlebnis „*ein schwereloses Schweben, ganz ähnlich wie beim Fliegen*“³⁰³ sei. Auch in späteren Veröffentlichungen wurde das bildhafte Motiv vom „Flug über die Reichsautobahn“ immer wieder strapaziert.³⁰⁴

Bald schon war der Begriff des „Autowanderns“ ins Leben gerufen. Die Kunst der Fahrt mit dem Kraftwagen wurde als Quelle der Erholung jedem Deutschen ans Herz gelegt. Der „*immer wieder auflebende Wunschtraum des freien, unabhängigen Reisens und Wanderns in ferne Ziele*“³⁰⁵ wurde als ein leicht fassbares Ziel formuliert. Ein Ziel freilich, das den allermeisten Deutschen finanziell unleistbar war. Abgesehen davon waren die Ideale „Freiheit“ und „Unabhängigkeit“ keineswegs solche, die die nationalsozialistische Diktatur für ihre „Volksgenossen“ tatsächlich verwirklicht haben wollte.

Seit November 1933 ließ sich Generalinspektor Todt vom Münchener Gartenarchitekten Alwin Seifert beraten. Seifert hatte Todt schriftlich vorgeschlagen, die geplanten Autobahnböschungen fachmännisch zu begrünen und überhaupt bei der Findung einer idealen Trassenlinie

³⁰² Walter Ostwald: Reichsautobahnfahrt im ersten Deutschlandring, in: Die Straße 6 (1939), S. 6 ff.

³⁰³ Heinrich Hauser: Autowandern als wachsende Bewegung, in: Die Straße 3 (1936), S. 455.

³⁰⁴ Vgl. Herybert Menzel: Das Erlebnis der Reichsautobahn, in: Die Straße 8 (1941), S. 373: „*Wir schweben, werden fast vogelgleich.*“

³⁰⁵ Todt: Der nordische Mensch, S. 394 ff.

landschaftsgestaltend mitzuwirken. Er entwickelte sich in den Folgejahren zur Galionsfigur der Landschaftsarchitekten und setzte auch durch, dass jede Oberste Bauleitung einen eigenen Landschaftsarchitekten zugewiesen erhielt. Diese waren dafür verantwortlich, unharmonisch wirkende Landschaftseinschnitte zu vermeiden, auf alten Baumbestand zu achten und die Mittelstreifen zwischen den Fahrbahnen durch passende Pflanzengemeinschaften zu begrünen. Die dabei angewandte Gartenbaukunst sollte dem Kriterium der „Bodenständigkeit“ genügen, die Gestaltung der Kulturlandschaft in allen ihren Einzelheiten „kerndeutsch“ sein.³⁰⁶

Dem Wald als deutschem Ursymbol kam bei der Gestaltung des Autobahnraumes eine besondere Bedeutung zu. *„Es liegt mir daran, dass die Ausbildung der Strecke [...] so vorgenommen wird, [...] dass man nicht den Eindruck einer Kunstbahn hat, sondern dass man ein naturverbundenes Gefühl in diesem herrlichen Walde empfindet.“*³⁰⁷, schrieb Todt bereits 1933 in seinem ersten Brief an Seifert. Gleich von Anfang an fixierte er damit seine klaren Vorstellungen von der Wichtigkeit einer inszenierten Landschaft als Umgebung der Reichsautobahn.

Zwischen den Bauingenieuren und Landschaftsarchitekten kam es allerdings in den Folgejahren – von der Öffentlichkeit weitgehend unbemerkt – immer wieder zu Auseinandersetzungen, speziell auch zwischen Todt und Seifert. Streitpunkte waren unter anderem die Fragen der richtigen Linienführung der Autobahn und der geeigneten Bepflanzung. Todt hielt zum Beispiel die Menge der eingesetzten Bäume und Sträucher neben der Fahrbahn um den vier- bis fünffachen Faktor überzogen und befürchtete, dass dadurch der visuelle Gesamteindruck für den Fahrer beeinträchtigt werden konnte. Die Ingenieure des Generalinspektorats wollten die Landschaft als Bestandteil eines modernen, tempogeladenen Erfahrens einer Autoreise in Szene setzen.

³⁰⁶ Zeller: Straße, Bahn, Panorama, S. 127.

³⁰⁷ Zitiert nach Alwin Seifert: Ein Leben für die Landschaft, Düsseldorf-Köln 1962, S. 37 f.

Den Landschaftsanwalten ging es hingegen um ökologische Restauration unter den Vorgaben einer „bodenständigen“ Ästhetik.³⁰⁸ Der Begriff „Bodenständigkeit“ erstreckte sich zum Beispiel auf das Verbot der Bepflanzung des Autobahnraumes mit „fremdländischen“ Gehölzen wie Douglastannen oder Rhododendren. Er betraf aber auch die Verwendung von Baustoffen und Bauformen, die zur jeweiligen Landschaft passen mussten.³⁰⁹ Trotz der oft heftig ausgetragenen Konflikte erhielt Seifert zu seinem 50. Geburtstag im Jahr 1940 von Todt den Ehrentitel „Reichslandschaftsanwalt des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen“ verliehen. Seifert hatte nun das Recht, bei allen Obersten Bauleitungen mitzureden und eine Art Oberaufsicht über alle Landschaftsanwalte.³¹⁰

Dieser scheinbar sanfte Umgang mit der Natur bei der Entwicklung und Errichtung der neuen Straßeninfrastruktur kann allerdings nicht als eine Art Vorlufermodell für eine Ökologiebewegung gesehen werden. Zu unterschiedlich waren die Motive des NS-Staates. Natur sollte nicht um ihrer selbst willen bewahrt und gepflegt werden. Sie sollte – in eine Statistenrolle gedrängt – nur eine würdige Kulisse sein für eine „völkische Inszenierung“ des Kulturraumes Reichsautobahn.

5.4 Die Autobahn im Spiegel der Kunst

Der Reichsautobahnbau war nicht nur in ökonomisch-technischer Hinsicht ein Mammutprojekt. Er wurde von Anfang an begleitet von einem Bündel zahlreicher flankierender Maßnahmen – mit dem Ziel, parallel zum Aufbau eines Hochleistungsstraennetzes den Mythos der „Straßen des Führers“ zu kultivieren. Die Nationalsozialisten bedienten sich dabei gekonnt sämtlicher Formen medialer Inszenierungsmoglichkeiten, um das

³⁰⁸ Zeller: Straße, Bahn, Panorama, S. 186.

³⁰⁹ Johannes – Wölki: Die Autobahn und ihre Rastanlagen, S. 31.

³¹⁰ Seifert: Ein Leben für die Landschaft, S. 47.

ansonsten „anonyme“ Projekt zum Werk *eines* Urhebers zu machen und ihm so einen übergeordneten Zweck und Nutzen zuzuschreiben.³¹¹

Rundfunk und Malerei, Fotografie und Film, Romane, Erzählungen, Feuilletons und selbst die Kunstform der Lyrik mussten sich den Intentionen der Propaganda unterordnen und den sorgsam gepflegten Mythen rund um den Autobahnbau dienlich sein. Im Zentrum stand Adolf Hitler als scheinbar alleiniger Urheber des Gedankens und Schöpfer „seiner“ neuen Straßen. In der Kunst gefeiert wurden auch stets wiederkehrend die Motive des tatkräftig vorangetriebenen gemeinsamen Werkes, der Volksgemeinschaft an den Autobahnbaustellen und das Bild der ausgereiften technischen Ästhetik, eingebettet in eine vollendete, „gesunde“, deutsche Landschaft. Und über allem stand der ehrgeizige Anspruch des Führers, dass *„dieses Dritte Reich Dokumente der Kunst und Kultur aufweisen muss, die Jahrtausende überdauern [...], gemeinsam verbindende Mittelpunkte, die die Menschen brauchen, wenn sie nicht zerfallen sollen.“*³¹²

Auch bei der künstlerischen Umsetzung des Reichsautobahngedankens ging die Initiative von Fritz Todt aus. Er behielt in großer Umtriebigkeit sämtliche Fäden des Projekts in seinen Händen. Am 4. Februar 1936 rief er die bildenden Künstler auf, die neuen deutschen Autobahnen künstlerisch darzustellen. Bis zum Herbst wurden 1.200 Arbeiten eingereicht. Etwa die Hälfte konnte im September in München in der Ausstellung *„Die Straßen Adolf Hitlers in der Kunst“* präsentiert werden, darunter eine Reihe von Ölbildern. Diese Ausstellung wanderte weiter nach Berlin und Breslau. Sie kam im Jahr 1940 sogar nach Prag und 1942 nach Budapest.³¹³

³¹¹ Schütz: Blassgraue Bänder: S. 76 ff.

³¹² Zitiert nach Jochen Thies: Architekt der Weltherrschaft. Die „Endziele“ Hitlers, Königstein 1980, S. 38.

³¹³ Windisch-Hojnacki: Die Reichsautobahn, S. 200 ff.

Die Künstler waren in der Wahl des Themas und des Stils verblüffend unabhängig, wenn sie nur die Schönheit der Reichsautobahnen glorifizierten. Als beliebteste Sujets erwiesen sich die monumentalen Konstruktionen der Autobahnbrücken, darunter die Baustelle bei der Mangfallbrücke. Bald entstand das eigene Genre der Autobahnmalerei. Die meisten Gemälde waren Auftragsbilder, teils von privaten Käufern³¹⁴ bestellt, teils vom Generalinspektor selbst. Todt beauftragte die Maler, den Fortgang der Bauarbeiten künstlerisch zu dokumentieren.

Zu den bedeutendsten Malern der neuen Kunstrichtung gehörte Ernst Vollbehrr. Er konnte auf eine umfangreiche künstlerische Erfahrung als Kriegsmaler im Ersten Weltkrieg zurückblicken und hatte sich danach als Tropenmaler einen Namen gemacht. In seinen *„Malfahrten auf den Bauplätzen der Straßen Adolf Hitlers“* dokumentierte er in grellen Farben die „Arbeitsschlacht“ an den Großbaustellen.³¹⁵ Maler und Grafiker wie Wolf Panizza, Carl Theodor Protzen, Friedhelm Sporn, Wilhelm Heise, Georg Fritz oder Erich Mercker trugen mit ihren Werken dazu bei, das Bild und Ansehen der Autobahnen künstlerisch zu überhöhen.

Fritz Todt wählte auch den Wiener Aquarellmaler Ernst Huber aus, um die „Straßen des Führers“ ins rechte Bild zu setzen. Huber war Mitglied der Wiener Secession. Als Dank für sein künstlerisches Engagement bekam er die Gunst des Regimes zu spüren: Es wurde ihm nicht nur ein Gratis-Volkswagen versprochen. Er erhielt auch das „wertvollste Dokument“ für wehrfähige Männer während des Zweiten Weltkriegs, den U.K.-Bescheid (U.K. bedeutete „unabkömmlich“).³¹⁶ So konnte er nun das gesamte Deutsche Reich, ohne auf Benzinrationierungen achten zu müssen,

³¹⁴ Windisch-Hojnacki: a.a.O., S. 202.

³¹⁵ Ernst Vollbehrr: Arbeitsschlacht. Fünf Jahre Malfahrten auf den Bauplätzen der „Straßen Adolf Hitlers“, Berlin 1939.

³¹⁶ Wolfgang Georg Fischer: Ein Maler erlebt die Reichsautobahn. Der Wiener Landschaftsmaler Ernst Huber als Propagandakünstler, in: Kunst und Diktatur. Architektur, Bildhauerei und Malerei in Österreich, Deutschland, Italien und der Sowjetunion 1922 bis 1956, Baden 1994, S. 367.

durchstreifen und jeden ihm geeignet erscheinenden Autobahn-Blickwinkel malerisch einfangen. Im November 1940 ließ Fritz Todt Hubers Aquarelle im Wiener Künstlerhaus in der Ausstellung „*Ein Maler erlebt die Reichsautobahn*“ zeigen.

Hubers Kollege Ernst Vollbehrl bezeichnete sich selbst zu dieser Zeit längst als „Reichsautobahnmalers“³¹⁷ und veröffentlichte auch zwei Bildbände mit insgesamt 100 Werken zum Thema. Doch schon zu Beginn des Reichsautobahnbaus 1934 war das deutsche Publikum auf die neuen Autobahnen künstlerisch eingestimmt worden. In der Ausstellung „*Die Straße*“ zeigte das Generalinspektorat in München acht monumentale Wandbilder. Unter dem Gesamttitel „*Die deutsche Straße im Wandel der Zeiten*“ zeichnete sie die Entwicklung vom „altgermanischen Bohlenweg“ über die „römische Straße“ zur Reichsautobahn nach.³¹⁸ Dem Medium Malerei kam zunächst die wichtigste künstlerische Funktion zu. Als ab 1936 ein immer sichtbarer werdendes Autobahnnetz entstand, begann langsam die eigene Anschauung in Verbindung mit der Fotografie die Reichsautobahnmalerei zu konkurrenzieren.³¹⁹

Das Medium Fotografie wurde in mehrfacher Weise in den Dienst der Autobahnidee gestellt. Einerseits im Rahmen propagandistischer Berichterstattung, etwa anlässlich von Spatenstichfeiern und Eröffnungszeremonien. Zum anderen entstanden zahlreiche Fotos aus wissenschaftlichem Interesse, aufgenommen zum Beispiel von den Architekten Paul Bonatz oder Friedrich Tamms oder vom Reichslandschaftsanwalt Alwin Seifert. Die abgelichteten Motive waren Brücken, Rastplätze, Böschungsbepflanzungen oder Betriebsgebäude. Auch Fritz Todt selbst hatte bei der Besichtigung von Baustellen oft seine Kamera dabei.³²⁰

³¹⁷ Ernst Vollbehrl: *Die Straßen Adolf Hitlers*, Leipzig 1935, S. 5.

³¹⁸ Vosselman: *Reichsautobahn*, S. 32 f.

³¹⁹ Lang – Stommer: *Deutsche Künstler*, S. 105.

³²⁰ Vgl. Schönleben: *Fritz Todt*, S. 21.

Deutlich anspruchsvoller war die künstlerische Propagandafotografie, die auf hohem ästhetischen Niveau Sympathiewerbung für die Reichsautobahn machte³²¹. Veröffentlicht wurden die Fotos in Bildbänden, Kunstzeitschriften und in der Zeitschrift *Die Straße* sowie in diversen Ausstellungen. 1936 rief Todt zur Teilnahme an einem Lichtbildwettbewerb auf. Unter dem Motto „*Die schöne Straße im Bau und unter Verkehr*“ sollten die Teilnehmer das bauliche Wunderwerk Reichsautobahn in fototechnisch einwandfreier Art und bildmäßig künstlerischer Form darstellen.³²² Preisgekrönt wurde eine Aufnahme von Otto Illauer, die den „schwingenden“ Straßenverlauf über den Irschenberg an der Teilstrecke München – Salzburg darstellte. In ihrem Aufbau enthält sie kompositorische Elemente, die der klassischen europäischen Landschaftsmalerei entnommen waren.

Der Höhepunkt der Reichsautobahn-Fotografie ist verbunden mit dem Namen Erna Lendvai-Dircksen. Sie rückte in ihrem Fotoband „*Reichsautobahn – Mensch und Werk*“³²³ die Bodenständigkeit der Reichsautobahn-Arbeiter in den Mittelpunkt. In Analogie zu den weltbekannten Schwarz-Weiß-Aufnahmen des US-Amerikaners Lewis W. Hine zu Beginn der 1930er-Jahre über die Erbauer des Empire State Building in New York³²⁴ inszenierte Lendvai-Dircksen Porträts der Arbeiter und heroisierte sie so zu „*Helden des Handwerks und der Erdarbeit*“.³²⁵ Die Heroisierung der „Arbeiter der Faust“ in der Fotokunst täuschte aber: Sie entsprach nicht dem tatsächlichen gesellschaftlichen Status des Arbeiters im Dritten Reich.

³²¹ Vosselman: Reichsautobahn, S. 35.

³²² Vgl. Alfred Becker: Die schöne Straße im Bau und unter Verkehr, in: *Die Straße 3* (1936), S. 661 ff.

³²³ Erna Lendvai-Dircksen: *Reichsautobahn – Mensch und Werk*, Bayreuth 1942.

³²⁴ Lewis W. Hine: *Men at Work. Photographic Studies of Modern Men and Machines. With a Supplement of 18 Related Photographs*, Reprint New York 1977.

³²⁵ Philipp: *Die schöne Straße im Bau und unter Verkehr*, S. 122.

Auch in der Autobahnfotografie wurden sonst zumeist die monumentalen Werke der Reichsautobahnbrücken verewigt. In die Bildkompositionen fügte sich nicht zufällig oft das Motiv eines pflügenden Bauers oder hütenden Hirten vor den aufragenden Pfeilern einer Natursteinbrücke ein. Das alte Bodenständige sollte mit der neuen technischen Moderne verbunden werden, um – zumindest in der Kunst – den dadurch aufkommenden Gegensatz zu versöhnen.

Hoch waren die Erwartungen Fritz Todts in die relativ junge Kunstform des Spielfilms: „*Ein Film, wie ich ihn mir vorstelle*“, sagte er im Februar 1935 vor NS-Kulturschaffenden, „*muss eine Symphonie sein.*“³²⁶ Ein solches filmisches Meisterwerk über den Reichsautobahnbau ist aber nie zustande gekommen. Der UFA-Spielfilm „*Mann für Mann*“ von Regisseur Otto Wendler mit Gustav Knuth und Gisela Uhlen in den Hauptrollen wurde im Juli 1939 in Danzig uraufgeführt. Er war der einzige Spielfilm, der den Autobahnbau explizit zum Thema hatte, konnte sich aber nicht zum großen Publikumserfolg entwickeln.

Abgesehen von den laufenden Wochenschaubeiträgen blieb die filmische Berichterstattung sonst eine Domäne des Dokumentarfilms. Darunter befand sich Informationsmaterial, zum Beispiel über „*Die Betondecke*“, „*Moorsprengungen*“ oder die Entwicklung „*Vom Wald zur Straßendecke*“.³²⁷ Gelegentlich waren auch Propagandafilme in die Form von Dokumentationen gekleidet, etwa in „*Die Alpenstraße*“ (1935), „*Steine geben Brot*“ (1936) oder „*Vierhundert bauen eine Brücke*“ (1937). Einige Filme wandten sich an den deutschen Verkehrsteilnehmer mit dem Ziel, Fahrten auf der Autobahn offen zu bewerben. Die Quintessenz von „*Schnelle Straßen*“ oder „*Bahn frei*“ aus dem Jahr 1935 war die Aussage, dass Fahrten auf der Autobahn sicherer, zügiger, bequemer und freizeitschonender seien. Spritverbrauch und Fahrzeugverschleiß auf den

³²⁶ Zitiert nach Schütz – Gruber: Mythos Reichsautobahn, S. 118.

³²⁷ Vgl. Schütz: Blassgraue Bänder, S 90 f.

Landstraßen seien wesentlich höher, da deutlich mehr gebremst und gekuppelt werden müsse.

Auf dem Gebiet der Schreibkunst fühlten sich Dichter – oder selbsternannte „Dichturfürsten“ – dazu berufen, ihr poetisches Talent, so vorhanden, dem Autobahnwerk zu widmen. Das ewig wiederkehrende Thema war allerdings reichlich variantenarm. Fast unisono wurde die Reichsautobahn als vom Führer gewolltes Werk deutscher Arbeit beschworen.³²⁸ In teils kaum zu überbietender Schwülstigkeit schwärmten vielfach auch dichtende Laien von „des Führers Größe und Wohltat“, von den Themen der Einigkeit und Ewigkeit, von der allumfassenden Raumwirkung der großen Bauwerke. Die Zeitschrift *Die Straße* war eine dankbare Plattform zur Verbreitung der lyrischen Ergüsse.

„*In Ehrfurcht, vor dem Vater des Vaterlands, beug sich die Stirn!*“ meinte da etwa der andernorts verdiente österreichische Dichter Josef Weinheber in seiner „*Ode an die Straßen Adolf Hitlers*“.³²⁹ Und Thilo Scheller schrieb in seinem Gedicht: „*Siehe die Straßen des Führers leiten dich stolz in das nächste Jahrtausend!*“³³⁰ Mit der „schwingenden Bewegung“ als Symbol der Autobahnlinien kokettierte auch Georg Zemke, als er folgende Zeilen zu Papier brachte: „*Nach kühnem Maß, das wir im Blute tragen, schwingt sich ihr Rhythmus durch das Reich [...], der kühne Schwung der Brücken wird nie enden.*“³³¹

In den Prosadarstellungen wurden diese Motive fortgesponnen, aber auch erweitert. Schon in ihrem Titel wiesen die Erzählungen auf ihre Funktion als „Autobahnromane“ hin. Egal, ob sie „*Eine Straße geht durchs Land*“³³²,

³²⁸ Schütz: Blassgraue Bänder, S. 91.

³²⁹ Weinheber: Blut und Stahl, Potsdam 1941.

³³⁰ Thilo Scheller: Die Straßen des Führers, in: Die Straße 6 (1939), S. 239.

³³¹ Georg Zemke: Die Straßen des Führers, in: Die Straße 8 (1941), S. 276.

³³² Georg Oedemann: Eine Straße geht durchs Land. Ein Gegenwartsroman, Berlin 1938.

„Die Straße aus Eisen und Stein“³³³, „Die Nibelungenstraße“³³⁴ oder „Granit und Herz“³³⁵ hießen. Immer wieder wurde das kameradschaftlich erbrachte große gemeinsame Werk beschworen. Dem Ingenieur wurde dabei oft die Rolle des Mittlers zwischen Bauern und Arbeitern zugeteilt. Mögliche Sorgen der Anrainer um die Zerstörung der Landschaft durch den Autobahnbau versuchte man in den Erzählungen aufzufangen: „*Nein, das Tal ist nicht tot. Sie haben die frisch aufgeworfenen Böschungen mit jungen Bäumen bepflanzt. Und der Bach, hier plätschert er.*“, heißt es da etwa bei Oedemann. Und auch der österreichische Dichter Karl Heinrich Waggerl lieferte pflichtgemäß seinen Beitrag zur Reichsautobahn ab: „*Sie fügt sich in das Ganze mit der Selbstverständlichkeit eines Naturgebildes, wie ein Flusslauf anderswo und so, als hätte der Schöpfer sie allerletzt noch dazugeschaffen und das schöne Bild damit erst vollendet*“.³³⁶

Egal welcher Kunstform sich die Propagandisten des Dritten Reichs bedienten: Keine Möglichkeit wurde ausgelassen, das Werk Reichsautobahn und Hitler als dessen scheinbaren einzigen Urheber unter dem Deckmantel des kulturellen Anspruchs in Szene zu setzen. Hinzu traten die kontinuierlich strapazierten Bilder von der „Einheit im Volk“, von der Bewältigung der großen Bauaufgabe und von der Versöhnung zwischen Natur und Technik, die dem Regime anhand des Autobahnbaus gelungen wäre. Die vielfältigen Darstellungsformen in der Kunst waren somit die wichtigsten Medien in der Inszenierung des Autobahnbaus und in der Begründung seiner Mythen.

³³³ Heinz Oskar Wuttig: Die Straße aus Eisen und Stein. Ein Roman von froher Kameradschaft, Berlin 1936.

³³⁴ Arno Thauß: Die Nibelungenstraße. Ein Roman vom Autostraßenbau, Berlin 1937.

³³⁵ Kurt Schuder: Granit und Herz. Die Straßen Adolf Hitlers – ein Dombau unserer Zeit, Braunschweig – Berlin – Hamburg 1940.

³³⁶ Karl Heinrich Waggerl: Pfingstidyll an der Reichsautobahn. Mit handkolorierten Zeichnungen und Bildern von Ernst Huber, Potsdam 1941, S. 8.

6. Reichsautobahnen in Österreich

6.1 Autobahnplanungen vor 1938

In Österreich konnten Autobahnprojekte vor dem Jahr 1938 nicht in die Tat umgesetzt werden. Die dringende Notwendigkeit der Erneuerung des Straßennetzes wurde allerdings auch hierzulande deutlich erkannt. Ab 1928 forcierte die österreichische Regierung ein „Projekt zur planmäßigen neuzeitlichen Instandsetzung der Bundesstraßen“.³³⁷ Man zog die Errichtung von Autostraßen in Erwägung, von denen Fußgänger und Fuhrwerke ferngehalten werden sollten. Bis 1931 konnten knapp 500 Kilometer an neuen Hauptdurchzugsstraßen fertig gestellt werden.

Die Motorisierung lief indessen im europäischen Vergleich nur schleppend an. Bei einer Verkehrszählung im Jahr 1926 war österreichweit noch ein knapper Überhang an Fuhrwerken vor Motorfahrzeugen gezählt worden. 1927 kam in Österreich auf 316 Einwohner ein Automobil, zehn Jahre später lag das Verhältnis bei 1 zu 134. Österreich lag damit deutlich hinter der Schweiz (Verhältnis 1 zu 46), hinter dem Deutschen Reich (1 zu 47) und nur knapp vor der Tschechoslowakischen Republik (1 zu 139). Am 30. September 1937 waren in Österreich 119.585 Kraftfahrzeuge gemeldet, davon 28.081 Personenkraftwagen.³³⁸

Schon gut zehn Jahre zuvor war der erste Entwurf für eine *Nur*-Autostraße in Österreich entwickelt worden. Diese sollte nach den Plänen der Zivilingenieure Bernhard Merth und Franz Gaudernak im Süden Wiens ihren Ausgang nehmen. Ganz nach dem Vorbild der italienischen *Autostrada* sollte sie in möglichst langen geraden Strecken das Wiener Becken queren und – an Wr. Neustadt vorbei – beim Semmering

³³⁷ Vgl. Georg Rigele: Die Wiener Höhenstraße. Autos, Landschaft und Politik in den Dreißiger Jahren, Wien 1993, S. 47.

³³⁸ Statistik der Kraftfahrzeuge in Österreich 1930 - 1937, zitiert nach Rigele, S. 52 ff.

enden.³³⁹ Rechtfertigen sollte der Bau der neuen Strecke einerseits die damals verhältnismäßig hohe Verkehrsbelastung von 1.400 Fahrzeugen pro Tag im Raum Traiskirchen³⁴⁰. Andererseits wurde dadurch eine Belebung des Ausflugs-tourismus zwischen der Großstadt Wien und dem Semmeringgebiet erwartet. Die Fahrzeit Wien – Gloggnitz sollte nach der Eröffnung der Autostraße Wien – Semmering nur mehr 45 Minuten betragen. Realisiert wurde das Projekt aber nie.

In Zugzwang kam die österreichische Verkehrsplanung durch die Einbindung Österreichs in ein europäisches Fernstraßenprojekt. Bei einer Tagung des Internationalen Tourismusverbandes A.I.T. im Jahr 1930 in Istanbul wurde die Herstellung einer Straßenfernverbindung quer durch Europa zwischen London und Istanbul beschlossen. In einer Folgekonferenz im September 1935 in Budapest verpflichtete sich auch Österreich, seinen Beitrag zur geplanten Transkontinentalstraße London – Istanbul zu leisten.

Nicht vorgesehen war dabei allerdings der Neubau einer Transitstrecke quer durch Europa. Vielmehr ging es darum, die bereits bestehenden oder kurz vor der Errichtung stehenden Straßen mit baulichen Mindeststandards auszustatten, zum Beispiel hinsichtlich Linienführung, Gefälle oder Straßenprofil.³⁴¹ Auf österreichischem Gebiet war der Streckenverlauf dieser ersten „Europastraße“ von Passau über Linz und St. Pölten nach Wien und weiter zur ungarischen Grenze bei Nickelsdorf angedacht. In der Presse wurde der europäischen West-Ost-Verbindung als internationaler Handelsroute zwischen Großbritannien und dem Orient größte Bedeutung zugemessen. Das Investitionsvolumen für die bauliche

³³⁹ Bernhard Merth: Das Projekt einer Autostraße Wien – Semmering, in: Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins (ZÖIAV) 1926, S. 463 ff.

³⁴⁰ Kreuzer: Schnelle Straßen braucht das Land, S. 52.

³⁴¹ Vgl. P. Le Gavrian: Bericht über die Trans-Europastraße London – Istanbul, in: Der Straßenbau 27 (1936), S. 84.

Erfüllung der vereinbarten Streckenstandards wurde auf 300.000 Schilling pro Baukilometer geschätzt.³⁴²

In den 1930er-Jahren legten weitere österreichische Techniker Planungsentwürfe für *Nur*-Autostraßen in Österreich vor. In Oberösterreich wurde der Plan einer Fernstraße entlang der Donau („Nibelungenstraße“) angeregt. Im Hausruck- und Innviertel sollte eine Autostraße zwischen Grieskirchen und Schärding entstehen und in Vorarlberg zwischen Dornbirn und der Schweizer Grenze bei St. Margrethen.³⁴³ Der Tiroler Ingenieur Helmuth Thurner, der seit 1935 beim Reichsautobahnbau im Raum Nürnberg mitwirkte, unterbreitete Trassenvorschläge für eine Autostraßenstrecke auf der Brennerroute durch Tirol.³⁴⁴

Im Jahr 1936 legte Professor Leopold Oerley von der Technischen Hochschule Wien das Projekt einer neuen Generation österreichischer Fernstraßen vor.³⁴⁵ Eingebettet in einen europäischen Rahmen, lag das Kernstück seiner Pläne in der Errichtung eines über 1.700 Kilometer langen Netzes von 9 Meter breiten Fernstraßen mit Über- und Unterführungen sowie Ortsumfahrungen.³⁴⁶ Parallel dazu präsentierten auch der „Erfinder“ der italienischen Autobahnen Dr. Piero Puricelli und der Pressereferent der HAFRABA Kurt Gustav Kaftan jeweils eigene Entwürfe für ein europäisches Autobahnnetz, die sich teilweise mit Oerleys Vorschlägen deckten. Oerley veranschlagte Baukosten in Höhe von 540 Millionen Schilling. Der zuständige Ministerialrat in der Straßenbauabteilung des Handelsministeriums, Ing. Karl Reichenvater, schmetterte allerdings den Projektplan ab. Die geplanten Investitionen

³⁴² Vgl. Artikel der Linzer Tagespost vom 19. Februar 1931: „*Der Landweg nach Indien. Die Nibelungenstraße im mitteleuropäischen Verkehrsproblem.*“

³⁴³ Kreuzer: Tempo 130, S. 42.

³⁴⁴ Helmuth Thurner: Die Alpendurchquerung einer Autobahn zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Italien, in: Die Straße 4 (1937), S. 728 f.

³⁴⁵ Vgl. Leopold Oerley: Das Fernstraßenproblem Europas und seine Lösung für Länder geringerer Bevölkerungsdichte, Wien 1936.

³⁴⁶ Rigele: Höhenstraße, S. 51.

seien unverhältnismäßig hoch im Hinblick auf die noch nicht voll ausgeschöpfte Auslastung der bereits bestehenden zweispurigen Bundesstraßen.³⁴⁷

Im Frühjahr 1937 bereiste Fritz Todt als Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen das vorläufig noch freie Österreich und bewarb in Vorträgen – unter anderem in Wien und Linz – sein Projekt der deutschen Reichsautobahnen. Diese Präsentationen blieben nicht ohne Echo. Es entstand in Österreich eine öffentliche Diskussion, in deren Verlauf zahlreiche Privatpersonen Vorschläge für Trassenvarianten einbrachten. Vor allem musste die Frage geklärt werden, ob und in welcher Form die österreichischen Straßen den Fernverkehr aufnehmen konnten, der auf den deutschen Reichsautobahnen schon jetzt direkt bis zur österreichischen Grenze geführt wurde.³⁴⁸ Doch fehlte in Österreich eine zentrale Koordinationsstelle ähnlich dem deutschen Generalsinspektor, die Planung und Bau von Fernstraßen organisieren und vorantreiben hätte können.³⁴⁹

6.2 Baubeginn in der „Ostmark“

Unmittelbar nach dem „Anschluss“ am 12. März 1938 begann sich auch der Anschluss Österreichs an das deutsche Reichsautobahnnetz in geradezu atemberaubendem Tempo abzuzeichnen. Nur acht Tage nach dem Einmarsch deutscher Truppen in Österreich wurde am 20. März in Linz eine erste Bauabteilung (BAR) errichtet.³⁵⁰ Am 23. März wurde die „Verordnung zur wirtschaftlichen Wiederbelebung Österreichs“ erlassen. Sie ermächtigte den deutschen Reichsfinanzminister, Reichsmittel „zur Förderung der nationalen Arbeit im Land Österreich“ zur Verfügung zu

³⁴⁷ Karl Reichenvater: Zur Frage des Baues von Fernstraßen in Österreich, in: Das Straßenwesen 4 (1936), S. 37 ff.

³⁴⁸ Kreuzer: Schnelle Straßen braucht das Land, S. 69 f.

³⁴⁹ Kreuzer: a.a.O., S. 73.

³⁵⁰ Kreuzer: Tempo 130, S. 53.

stellen.³⁵¹ Der Reichsautobahnbau wurde darin als besonders förderungswürdiges Unternehmen verstanden. Am selben Tag erließ Fritz Todt die Anweisung, alle Straßen, die vom Führer eventuell benützt werden könnten, durch Aufbringung einer Chlor-Kalzium-Schicht staubfrei zu machen.³⁵²

Ab dem 25. März galt auf österreichischem Gebiet deutsches Reichsautobahnrecht. Einen Tag später hielt Hermann Göring am Wiener Nordwestbahnhof eine Rede, in der er den neuen Reichsbürgern der „Ostmark“ ein „Aufbauprogramm“ versprach, darunter auch den Bau von 1.100 Kilometer Reichsautobahnen.³⁵³ Nach dem Anschluss des Sudetenlandes am 1. Dezember 1938 wurde das geplante Streckennetz in Österreich auf 1.422 Kilometer erweitert. Neu hinzu kamen Planungen für eine Durchgangsautobahn Wien – Brünn – Breslau, für eine Nordwestumfahrung Wiens und für eine Südstrecke zwischen Salzburg, Klagenfurt und Graz.³⁵⁴

Am 28. März 1938 traf Fritz Todt im Heeresministerium in Wien mit österreichischen Landesbauräten zusammen, um ihnen die Richtlinien des deutschen Straßenbaus vorzustellen. In Bezugnahme auf die offene Frage der Finanzierung der Reichsautobahnen in der „Ostmark“ antwortete Todt: *„Unsere Grundeinstellung darf nicht in haushaltsrechtlichem Denken befangen sein. Ein aufbauendes Volk, das auf Jahrhunderte seine Zukunft vorausdenken muss, kann sich mehr leisten als ein verfallendes. Die Natursteinbrücken der Reichsautobahnen kosten vielleicht 300 Millionen RM mehr, als wenn die Brücken in Eisen ausgeführt worden wären. Das*

³⁵¹ „Verordnung zur wirtschaftlichen Wiederbelebung Österreichs“: RGBl. 1938 I, S. 309 f., zitiert nach Seidler: Fritz Todt, S. 104.

³⁵² Seidler: a.a.O.

³⁵³ Die Verkündigung des Aufbauprogramms für Österreich durch Generalfeldmarschall Hermann Göring, in: Die Straße 5 (1938), S. 224.

³⁵⁴ Kreuzer: Schnelle Straßen braucht das Land, S. 92.

*heißt aber nichts anderes, als dass das deutsche Volk eben um ein halbes Jahr länger an den Reichsautobahnen arbeitet als sonst.*³⁵⁵

Keine vier Wochen nach dem Anschluss vollzog Adolf Hitler am 7. April 1938 den ersten Spatenstich an der bisherigen Reichsgrenze zwischen Deutschland und Österreich am Walsertal. Das Datum drei Tage vor der geplanten Volksabstimmung am 10. April wurde nicht zufällig gewählt. Der Welsener Anzeiger brachte in einem Zeitungsartikel konsequenterweise beide Ereignisse in einen Zusammenhang:

*„Das Reichsautobahnnetz ist das größte Bauwerk aller Zeiten. Die Welt beneidet uns darum. Deutsches Volk, sei stolz auf dieses Werk des Führers! Gib ihm am 10. April dein `Ja`!“*³⁵⁶

Dass innerhalb weniger Wochen nach dem Anschluss mit dem Bau der ersten Reichsautobahn begonnen werden konnte, war von langer Hand geplant. Bereits im Juli 1937 hatte Todt in einem Schreiben an Ministerialrat Eduard Schönleben festgehalten, dass *„nunmehr die Planung einer Reichsautobahn Salzburg – Linz – Wien und Passau – Linz in Angriff“* genommen werden müsse. Gleichzeitig ersuchte er ihn in dieser Sache um größte Vertraulichkeit.³⁵⁷

Die Vorbereitungen für den Reichsautobahnbau in Österreich mussten vor dem März 1938 verdeckt laufen, stellten sie doch einen Eingriff in die Angelegenheiten des (damals noch) souveränen Nachbarstaates dar.³⁵⁸ 1938 deutete Fritz Todt am Reichsparteitag der NSDAP in Nürnberg an, dass er und seine Behörde *„auf diese Aufgabe nicht ganz unvorbereitet*

³⁵⁵ Auszug aus: Die Straße 5 (1938), S. 258.

³⁵⁶ Welsener Anzeiger vom 2. April 1938, S. 10, zitiert nach Kreuzer: Schnelle Straßen braucht das Land, S. 80.

³⁵⁷ Lärmer: Autobahnbau in Deutschland 1933 bis 1945, S. 100 f.

³⁵⁸ Schütz – Gruber: Mythos Reichsautobahn: S. 64.

waren“.³⁵⁹ Inoffiziell hatte Todt schon seit 1937 vertrauliche Gespräche mit Österreichern über den Reichsautobahnbau geführt. Als ihn im Oktober 1937 eine briefliche Anfrage eines Fremdenverkehrsvereins aus dem Salzkammergut zum möglichen Bau von Autobahnen erreichte, hielt sich Todt aber bedeckt und entgegnete: Er müsse von einer Stellungnahme absehen, da es sich bei dieser Frage um eine innerösterreichische Angelegenheit handle.

Bei der Planung des Reichsautobahnnetzes wurde darauf Wert gelegt, möglichst alle „Gäue“ mit dem Altreich zu verbinden. Die Verkehrswege in Österreich selbst sollten verbessert und Anschlüsse an die Nachbarstaaten geschaffen werden. In Linz und Wien wurden 1938 Oberste Bauleitungen (OBR) eingerichtet, 1939 wurde die Planungsstelle Villach in den Rang einer OBR erhoben.³⁶⁰ Über die genaue Führung des Streckennetzes waren sich die Planer kurz nach dem Anschluss offensichtlich selbst nicht im Klaren: Während Göring in seiner Rede am Wiener Nordwestbahnhof im Wesentlichen drei Streckenlinien ankündigte³⁶¹, fügte Todt noch im selben Jahr Trassenplanungen auf der Inntal- und Brennerstrecke sowie zwischen Wels und Liezen hinzu.

Der Mythos von den „Straßen Adolf Hitlers“ musste natürlich auch in der „Ostmark“ gefördert werden. Bereits am 28. März 1938 konnte Fritz Todt in der Wiener Secession die gleichnamige Propagandaausstellung eröffnen.³⁶² Diese wurde später auch in Linz, Graz, Eisenstadt und Klagenfurt präsentiert.

³⁵⁹ Fritz Todt: Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen berichtet auf dem Parteitag Großdeutschlands über die Straßen des Führers als Schrittmacher der Wirtschaft, in: Die Straße 5 (1938), S. 600 f.

³⁶⁰ Kreuzer: Schnelle Straßen braucht das Land, S. 91.

³⁶¹ Die Autobahnlinien Salzburg – Linz – Wien, Passau – Linz und Wien – Radstadt – Salzburg mit einem Zubringer nach Graz.

³⁶² Reichsautobahnausstellung in der Wiener Secession, in: Die Straße 5 (1938), S. 224.

6.3 Autobahn Salzburg – Wien

Im April 1938 hielt Fritz Todt in Salzburg eine Rede vor der „Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen“ und formulierte darin das Ziel, dass Österreich das schönste Reiseland Europas werden müsse.³⁶³ Der neu zu errichtenden Reichsautobahn zwischen Salzburg und Wien kam dabei eine zentrale Rolle zu. Speziell die künftige Autobahntrasse durch das Salzkammergut sei geeignet, den Benützern der Autobahn „*die volle landschaftliche Schönheit der deutschen Ostmark*“³⁶⁴ zu vermitteln.

Todt maß die künftige „Westautobahn“ in Österreich somit an denselben hohen landschaftsästhetischen Kriterien wie das bisherige Vorzeigestück der deutschen Reichsautobahnen, die Autobahn zwischen München und der Salzburger Landesgrenze. Hier hatte ja Hitler persönlich in die Trassenplanung eingegriffen, um den Autobahnverlauf in möglichster Nähe zum Ufer des Chiemsees mit bestem Ausblick auf das Alpenpanorama zu gestalten.³⁶⁵ Auch Fritz Todt war vom Ergebnis angetan, als er schrieb, dass „*die große weite Fläche des Chiemsees voraus und links der Fahrbahn [...] noch jeden, der an diese Stelle kam, überrascht und gefesselt*“ habe.³⁶⁶

Unmittelbar nach dem Anschluss wurde noch im März 1938 damit begonnen, die Reichsautobahn-Trasse zwischen Salzburg, Linz und Wien im Detail festzulegen. Fritz Todt war mehrmals selbst in Österreich und befuhr die in Frage kommenden Streckenabschnitte teilweise mit dem Auto, teilweise überflog er sie mit dem Flugzeug. Er konnte auf eine umfangreiche Erfahrung als Pilot und Flugzeugbeobachter aus dem Ersten Weltkrieg zurückgreifen und schrieb 1938: „*Wer einmal im Leben*

³⁶³ Seidler: Fritz Todt, S. 108.

³⁶⁴ Fritz Todt: Reichsautobahn Salzburg – Linz – Wien, in: Die Straße 5 (1938), S. 408 ff.

³⁶⁵ Shand: The Reichsautobahn, S. 196.

³⁶⁶ Fritz Todt: Der landschaftliche Charakter der Autobahn München – Landesgrenze, in: Die Straße 2 (1935), S. 67 f.

*Flieger war, bleibt Flieger in seinem Herzen und bleibt mit der Luftwaffe verbunden.*³⁶⁷

In Abweichung zur heutigen Strecke der Westautobahn ließ Todt die Linie der Autobahn Salzburg – Wien ein Stück durch das Salzkammergut legen. Vom Mondsee sollte die Trasse deutlich südlicher fast bis zum Westufer des Attersees verlaufen anstatt weiter nördlicher im Alpenvorland über Straßwalchen und Vöcklabruck.³⁶⁸ Der erwartete Ausblick auf die Salzkammergutseen und auf das Höllengebirge wog bei der Entscheidung deutlich mehr als die mangelnde „Winterfestigkeit“ der Salzkammergut-Trasse. Die verkehrstechnischen Probleme bei Schnee und Eis – speziell für den Schwerverkehr – nahm Todt bewusst in Kauf, ein weiteres Indiz dafür, dass der landschaftsästhetische Aspekt wesentlich größere Bedeutung hatte als der verkehrspolitische. Dass die Bauarbeiten entlang dieser Südtrasse wegen der schwierigeren geologischen Bedingungen wesentlich aufwändiger sein würden, durfte ebenfalls keine Rolle spielen.³⁶⁹

Die NS-Straßenbauer planten außerdem nicht, die Autobahn Salzburg – Wien im Osten direkt nach Wien zu führen. Die Trasse sollte rund 25 Kilometer vor Wien nach Süden schwenken und entlang des heutigen Streckenverlaufs der Wiener Außenringautobahn (A21) südöstlich von

³⁶⁷ Zitiert nach Schönleben: Fritz Todt, S. 30; vgl. auch Seidler: Fritz Todt: S. 365 ff.: Die Liebe zum Fliegen wurde Todt letztlich zum Verhängnis. Am 8. Februar 1942 starb er zusammen mit vier Begleitern bei einem Flugzeugabsturz in der Nähe des Führerhauptquartiers Wolfsschanze. Der Verdacht auf ein Attentat konnte nie bewiesen werden.

³⁶⁸ Vgl. Kreuzer: Tempo 130, S. 66 f.: Nach ihrem Verlauf am Westhang des Attersees über die sogenannte Limbergtrasse sollte die Autobahn im Raum St. Georgen wieder in die heutige Trasse der A1 einmünden.

³⁶⁹ Schon beim Bau der Reichsautobahn München – Salzburg mussten ungünstige geologische und bodenphysikalische Bedingungen überwunden werden. Vgl. Friedrich Doll: Vom Bau der Reichsautobahn München – Landesgrenze, in: Die Straße 2 (1935), S. 153 – 157, und: derselbe: Technische Aufgaben beim Bau der Reichsautobahnstrecke München – Landesgrenze, in: Die Straße 2 (1935), S. 432 – 440.

Wien in einen Autobahnknoten münden und dort auf drei weitere Autobahnen treffen.³⁷⁰

Im Frühjahr 1938 startete die Bautätigkeit. Unter der Oberaufsicht der Obersten Bauleitung (OBR) München entstanden Bauabteilungen (BAR) in Salzburg, Seewalchen und Kammer-Schörfling. Der OBR Linz unterstanden Bauabteilungen in Linz, Wels, Amstetten, Eferding, St. Pölten und später auch in Liezen.³⁷¹ Bald schon machte sich aber ein eklatanter Mangel an Arbeitskräften bemerkbar. Die geplante Erweiterung des Streckennetzes von 1.100 auf 1.422 Kilometer verschärfte Ende 1938 noch die Situation. Allein im Bereich der BAR Linz fehlten an die 2.000 Arbeiter bei einem Beschäftigungsstand von 7.900 Arbeitern im April 1939. Großer Bedarf herrschte besonders an qualifizierten Facharbeitern für den Streckenausbau. Nach Kriegsbeginn wurde zudem das Baumaterial knapp. Mit dem Start des Westfeldzugs gegen Frankreich im Mai 1940 mussten sogar die Arbeiten für drei Monate ruhen.

Hitler hatte als Ziel vorgegeben, dass die Autobahn Salzburg – Wien innerhalb von drei Jahren nach dem Spatenstich fertig gestellt werden müsse (also bis zum 7. April 1941).³⁷² Doch war es aufgrund der Schwierigkeiten absehbar, dass dieser Termin nicht eingehalten werden konnte. Immerhin wurden am 13. September 1941 die ersten beiden fertigen Abschnitte der Reichsautobahn in der „Ostmark“ für den Verkehr freigegeben. Es handelte sich um zwei kurze Teilstücke im Raum Salzburg mit einer Gesamtlänge von 16,8 Kilometern. Das waren ein Teil der heutigen Westautobahn (A1) zwischen der Anschlussstelle Salzburg-Mitte und der Grenze Walserberg³⁷³ und das erste Stück der heutigen

³⁷⁰ Das waren die geplanten Autobahnstrecken Wien – Graz – Klagenfurt, Wien – Nickeldorf – Ungarn und Wien – Brünn – Breslau.

³⁷¹ Kreuzer: Schnelle Straßen braucht das Land, S. 91 f.

³⁷² Hartmannsgruber: Finanzplanung und Kapitalbeschaffung, S. 673 Anm. 186.

³⁷³ Genauer gesagt endete dieses Teilstück bei der Behelfs-Anschlussstelle Schwarzbach etwa 700 Meter westlich der Landesgrenze.

Tauernautobahn (A10) zwischen dem Knoten Salzburg und der Anschlussstelle Salzburg-Süd.

Zu Beginn des Jahres 1942 wurden schließlich alle Bauarbeiten an der Reichsautobahn eingestellt. Aufgrund des Kriegseinsatzes waren immer mehr Arbeitskräfte abgezogen worden, und die Bautätigkeit konnte nicht aufrechterhalten werden. Außer den erwähnten Teilstücken rund um die Stadt Salzburg blieben nur Autobahnbaustellen zurück, vorwiegend entlang der heutigen Westautobahn, Tauernautobahn und Wiener Außenringautobahn. Hier waren große Teile der Erdhubarbeiten bereits voll im Gang und zahlreiche Brückenbauwerke aufgezogen. Dennoch konnte in Ober- und Niederösterreich während der NS-Zeit kein einziger Kilometer Reichsautobahn eröffnet werden.

Im Jahr 1940 wurden Architekten der „Ostmark“ dazu aufgerufen, im Rahmen eines Wettbewerbs Entwürfe für eine Raststätte mit Tankanlage an der Reichsautobahn Salzburg – Wien einzureichen. Der geplante Standort lag zwischen Melk und Pöchlarn nur vier Kilometer vom Benediktinerstift Melk entfernt. Die Nähe der barocken Abtei, hieß es in einem Artikel in *Die Straße*, „drückte der gestellten Bauaufgabe ihren besonderen Stempel auf. Sie war für die Wahl des Standortes für die Raststätte bestimmend, ist doch zu unterstellen, dass eine ansehnliche Zahl der Reichsautobahn-Verkehrsteilnehmer einem solch prächtigen Kleinod gerne eine Spanne Zeit schenkt, um es entweder aufzusuchen oder aber um sich von einer sonnigen Terrasse oder von einem behaglichen Gastraum aus an seinem überwältigenden Anblick zu erbauen.“³⁷⁴

Geplant waren Gasträume für 140 Personen, auf der Terrasse sollten 300 Gäste Platz finden. Auf beiden Seiten der Autobahn waren Tankstellen erforderlich. Die der Raststätte abgewandte Fahrbahn musste durch einen

³⁷⁴ Oskar Hoffmann: Wettbewerb für die Tankstelle und die Rastanlagen in Melk – Pöchlarn, in: *Die Straße* 7 (1941), S. 102 ff.

Fußgängertunnel mit dem Rastgebäude verbunden werden. Der größte Wert wurde auf eine „bodenständige“, landschaftsbezogene Bauweise gelegt. Die eingereichten 66 Entwürfe waren allerdings nicht geeignet, die Jury unter dem Vorsitz des Brückenarchitekten Paul Bonatz zu überzeugen.

Unvollendet wie die Autobahn selbst blieb auch ein überdimensioniertes Denkmal, das am Ort des ersten Spatenstiches an der Grenze bei Salzburg-Walserberg zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen aufgestellt werden hätte sollen. Der Bildhauer Josef Thorak stellte vier muskulöse Giganten von 17 Meter Höhe dar, die – dem steinerollenden Sisyphos gleich – einen riesigen Felsblock schieben, für die NS-Propaganda eine willkommene Demonstration für die „Arbeiter der Faust“.³⁷⁵

Noch viel monumentaler wären die beiden 70 Meter hohen Türme gewesen, die Albert Speer für das bisherige Ende der Reichsautobahn an der deutsch-österreichischen Grenze bei Piding geplant hatte. Auf deren Spitze manifestierten Reichsadler auf Hakenkreuzen den Herrschaftsanspruch des Nationalsozialismus über dem symbolischen Eingangstor zum Deutschen Reich. Nach der Einverleibung Österreichs hätten die Monumente an der neuen Reichsgrenze zu Ungarn aufgestellt werden sollen.³⁷⁶

6.4 Weitere Autobahnprojekte

Die „Reichsautobahnstrecke Nr. 129“ – sie entspricht der heutigen Tauernautobahn zwischen Salzburg und Kärnten – war die einzige Reichsautobahn, die während der NS-Zeit zumindest auf einer kurzen Strecke tatsächlich befahren werden konnte, sieht man vom fast ebenso

³⁷⁵ Lurz: Denkmäler an der Autobahn, S. 161 f.

³⁷⁶ Kreuzer: Tempo 130, S. 57 ff.

kurzen Teilstück auf der Verbindung Salzburg – Wien im Raum Salzburg ab. Seit dem 13. September 1941 waren 7 Kilometer der Tauernautobahn zwischen dem Autobahndreieck Salzburg und der Anschlussstelle Salzburg-Süd für den Verkehr freigegeben. Das Verkehrsaufkommen war freilich verschwindend gering. Die Bauarbeiten waren indessen bereits Anfang 1939 in vollem Umfang aufgenommen worden. Fritz Todt setzte zu diesem Zeitpunkt eine Planungsgruppe unter der Leitung österreichischer Ingenieure ein. Der nördliche Abschnitt zwischen Salzburg und Eben im Pongau stand unter der Aufsicht der OBR München, für den südlichen Abschnitt gründete er die OBR Villach.

Die Planung stellte Todt und seine Mannschaft vor große Herausforderungen, war doch der Bau einer Reichsautobahntrasse bisher nie durch hochalpines Gebiet verlaufen. Der Tauernhauptkamm musste untertunnelt werden. Dafür wurden nicht weniger als zehn verschiedene Trassierungen vorgeschlagen und minutiös untersucht.³⁷⁷ Fest stand lediglich, dass der Gebirgszug nicht über einen einzigen Großtunnel, sondern über zwei kürzere Tunnelanlagen (Tauern- und Katschbergtunnel) durchquert werden sollte. Nach Abwägung aller Argumente erwies sich die heute realisierte Trassenlinie von Salzburg über Eben im Pongau, über Flachau durch das Liesertal und über Spittal an der Drau nach Villach als die bestgeeignete Variante.

Offen blieb zunächst die geplante Streckenführung im Abschnitt zwischen Eben und dem Katschbergtunnel. Die eingesetzte Planungsgruppe favorisierte die (letztlich nach dem Krieg verwirklichte) Linie durch das Zederhaustal. Todt selbst bevorzugte eine Streckenführung weiter östlicher über die Lantschfeldtrasse an Mauterndorf vorbei. Ein Vorteil dieser Variante wäre die bessere Anbindung des Skigebietes Obertauern an die Autobahn gewesen. Auch Hermann Göring setzte sich für die

³⁷⁷ Günther Köllensperger: Planung, Projektierung und Bau der Tauernautobahn-Scheitelstrecke, in: Tauernautobahn-Scheitelstrecke, hrsg. von der Tauernautobahn-AG, Band 1, Salzburg 1976, S. 30 f.

Lantschfeldtrasse ein, wollte er doch als Besitzer der Burg Mauterndorf im Lungau die prestigeträchtige Reichsautobahn in seiner Nähe wissen. Das enge Lantschfeldtal galt allerdings als besonders lawinengefährdet und als alles andere als wintersicher. Das Zederhaustal war im Vergleich dazu breiter und sonniger, die Streckenführung hier zudem um 12 Kilometer kürzer.³⁷⁸ Das Ende der NS-Autobahnplanungen 1942 ließ eine Entscheidung in dieser Frage nicht mehr zu.

Mit dem Bau der Reichsautobahn über den Tauern war bis dahin an mehreren Stellen begonnen worden. Am 10. Mai 1939 fand der erste Spatenstich auf Kärntner Seite bei Molzbichl nahe Spittal an der Drau statt. Die Bohrungen für den Wolfsbergtunnel bei Spittal waren weit gediehen. Der Tunnel wurde schon mit einem 8 ½ Meter hohen Betongewölbe versehen. Beim Katschbergtunnel legten die Bautechniker einen 2,4 Kilometer langen Firststollen an.³⁷⁹ Beim Tauerntunnel und Ofenauer Tunnel nahe Werfen waren Vorarbeiten im Gang, ebenso bei der Ursteinbrücke über die Salzach südlich von Salzburg.

Die Topografie der „Ostmark“ erforderte generell die Planung zahlreicher Autobahntunnel im Hochgebirge. Fritz Todt errichtete daher bei der OBR Villach im Jahr 1941 eine Tunnelbau-Forschungsstelle, in der Grundsatzfragen wie Belüftungstechnik oder Querschnittsmessung untersucht wurden. Alle Obersten Bauleitungen des Reiches wurden angewiesen, sich künftig diesbezüglich an die OBR Villach zu wenden.³⁸⁰ Ende 1942 machten der Kriegsverlauf und der Mangel an Arbeitskräften und Baumaterial eine Fortsetzung der Arbeiten unmöglich.

Bei der Planung einer Autobahnlinie von Wels in Oberösterreich durch das Pyhrngebiet nach Liezen und weiter ins Ennstal bis Radstadt spielten Fragen der Tunneltechnik ebenfalls eine wichtige Rolle. War noch 1938

³⁷⁸ Köllensperger: Tauernautobahn-Scheitelstrecke, S. 33.

³⁷⁹ Dieser lag rund 2 Kilometer westlich der heutigen Katschberg-Tunnelröhre.

³⁸⁰ Kreuzer: Schnelle Straßen braucht das Land, S. 104.

lediglich von einer dreispurigen Straße über den Pyhrnpass die Rede, wurde schon im Frühjahr 1939 ein 600 Meter langer Scheiteltunnel vorgeschlagen. Weitere Varianten sahen insgesamt neun Tunnelanlagen mit einer Gesamtlänge von 10 Kilometern vor.³⁸¹ Als Alternative wurde ein Streckenverlauf über das Stodertal mit prächtigem Ausblick auf das Tote Gebirge überlegt. Dessen Verwirklichung erschien aber aufgrund der ungünstigen bodenphysikalischen Verhältnisse als zu kostspielig und damit als undurchführbar.

Zumindest in Bauentwürfen fertig gestellt werden konnte die Reichsautobahnstrecke von Passau nach Linz. Sie entsprach dem österreichischen Verlauf der bereits erwähnten Transkontinentalstraße London – Istanbul. Bereits im Frühjahr 1937 hatte Fritz Todt in dieser Sache einer Besprechung in Linz beigewohnt. Im Sommer desselben Jahres suchte die OBR München eine geeignete Stelle für einen Autobahn-Grenzübergang zwischen Bayern und Oberösterreich aus, obwohl nach außen hin der Eindruck eines baldig geplanten „Anschlusses“ Österreichs ans Reich vermieden werden musste. Ein von Leopold Oerley ein Jahr zuvor vorgeschlagener Fernstraßenausbau entlang des oberösterreichischen Donautals stand jetzt nicht mehr zur Debatte.

Nach der Angliederung des Sudetenlandes liefen im Juni 1940 Vorbereitungen für den Streckenausbau zwischen Linz und Budweis an. Vorgesehen war, dass dieser Reichsautobahnzweig von der Autobahn Salzburg – Wien bei Linz-Ebelsberg Richtung Norden beginnen und über Gallneukirchen und Schenkenfelden bis Budweis führen sollte. Eine alternative Streckenführung ab Wallern von der Autobahn Passau – Linz ausgehend wurde ebenfalls diskutiert, bald aber wieder verworfen.³⁸²

³⁸¹ Kreuzer: Tempo 130, S. 74.

³⁸² Kreuzer: Schnelle Straßen braucht das Land, S. 106.

Von 1939 bis 1941 war auch Tirol Schauplatz umfangreicher Planungen für eine Autobahn entlang der Brennerstrecke, also für das Inntal und Wipptal von Kufstein über Innsbruck nach Mauterndorf am Brenner. Die Reichsautobahn sollte allerdings – im Gegensatz zu heute – nicht direkt im Inntal verlaufen, sondern auf hochgelegenen Mittelgebirgsterrassen abseits der größeren Orte des Tiroler Unterlands. Auch an Innsbruck wäre diese Trasse in rund 300 Meter Höhe nördlich von Aldrans und westlich der Linie Vill – Igls – Patsch vorbeigezogen. Sie war mit Rücksicht auf die politischen und militärischen Ziele der Achse Rom – Berlin als Transitkorridor gedacht, ohne auf die Bedürfnisse des Tiroler Lokalverkehrs einzugehen.³⁸³

Bei Mauterndorf am Brenner war das vorläufige Ende der Autobahn angedacht. Ab da sollte eine neun Meter breite Brenner-Autostraße zum Brennerpass hinaufführen. Auch hier konnte während der NS-Zeit die Entscheidung für die endgültige Variante nicht getroffen werden. Ein Vorschlag sah eine Trassenführung von Pflon über den Osthang des Silltals zum Brenner vor. Bessere Chancen auf Verwirklichung versprach die zweite Variante. Sie hätte von Pflon ein Stück ins Gschnitztal geführt und von dort in einer großen Kehre auf fast 1.400 Meter Höhe zum Westufer des Brennersees. Von dieser Straßenführung versprachen sich die Verkehrsplaner einen besseren Effekt auf die Fremdenverkehrsentwicklung im Bereich des Nösslacher Plateaus.³⁸⁴

Die Arbeit an den Autobahnbaustellen der „Ostmark“ wurde nach dem Vorbild im Altreich organisiert. Im Jahr 1939 gab es 61 Reichsautobahnlager auf österreichischem Boden, in denen 18.000 Arbeiter beschäftigt waren. Der Beschäftigten-Höchststand wurde im

³⁸³ Leo Feist: Planung und Projektierung der Brenner-Autobahn, in: Die Brenner-Autobahn. Die erste alpenüberquerende Vollaubahn, hrsg. von der Brenner-Autobahn-Aktiengesellschaft, Innsbruck 1972, S. 50.

³⁸⁴ Feist: Brenner-Autobahn, S. 52.

Sommer 1939 erreicht, als die Zahl auf 22.000 hochkletterte.³⁸⁵ Das größte Lager entstand im Jahr 1941 im oberösterreichischen Haid. Mit dem Aufschwung der Rüstungsindustrie machte sich auch bald in Österreich ein eklatanter Arbeitskräftemangel an den Baustellen bemerkbar. Analog zur Situation in Deutschland gingen nun die Obersten Bauleitungen daran, auch in Österreich Fremd- und Zwangsarbeiter – vorwiegend aus Polen – einzusetzen. Angesichts des geringen Stundenlohns von 10 bis 15 Reichspfennig und ihrer zwangsweisen Verbringung nach Österreich war es nicht verwunderlich, dass deren Motivation und Leistungsbereitschaft an den Baustellen äußerst gering waren. So hieß es in einem Bericht der Presseabteilung Todts: *„Linz berichtet, dass die eingesetzten polnischen Arbeiter durchweg unterernährt und schlecht gekleidet gewesen seien, dass ihre Arbeitsfreude sehr zu wünschen übrig gelassen habe. [...] Auch Wien äußert sich dahin, dass der polnische Arbeiter [...] nur bei strengster Aufsicht Brauchbares leistet.“*³⁸⁶

Mit der Einstellung aller Bauarbeiten 1942 waren in Österreich nur die erwähnten 17 Kilometer Reichsautobahnstrecken im Raum Salzburg zustande gekommen. Große Teile der „Westautobahn“ waren bereits in Konstruktion, zahlreiche Brücken in ihrem Rohbau schon weit gediehen.³⁸⁷ Auch mehrere Stellen der „Tauernautobahn“ standen in Bearbeitung.

Das ambitionierte Konzept eines flächendeckenden Reichsautobahnnetzes in Österreich konnte aber – im Gegensatz zu Deutschland – nicht einmal in Ansätzen verwirklicht werden.

³⁸⁵ Ein Jahr Reichsautobahnen in der Ostmark, in: Verkehrstechnische Woche 1939, S. 187, zitiert nach Kreuzer: Tempo 130, S. 103.

³⁸⁶ Matthias Leuze: Der Kriegseinsatz der Reichsautobahn. Herbst 1939, Sommer 1940. Werkschriftenreihe der Presseabteilung des Reichsministers Dr. Todt, Bd. 3, S. 13 und 40, zitiert nach Schütz – Gruber: Mythos Reichsautobahn, S. 86 Anm. 54.

³⁸⁷ Allein in Oberösterreich waren entlang der Autobahnlinie Salzburg – Wien 116 Streckenkilometer in Fertigung; vgl. Kreuzer: Schnelle Straßen, S. 157.

7. Schlusswort

Mit Fortschreiten des Zweiten Weltkrieges wurden die ohnehin schwach frequentierten Autobahnen im Deutschen Reich noch leerer. Schon seit September 1939 hatten Privatpersonen nur noch in Ausnahmefällen die Autobahnen mit dem eigenen Fahrzeug befahren dürfen. Ab August 1943 wurden die vermeintlichen *Nur-Autostraßen* mangels sonstiger Auslastung auch für Radfahrer freigegeben. Ab 1944 wurden Reichsautobahnanlagen Ziele feindlicher Bombenangriffe. Die Autobahnbrücke über den Rhein bei Köln-Rodenkirchen zum Beispiel wurde mehrfach von Bomben getroffen und stürzte am 28. Jänner 1945 ein. Damit war die größte Hängebrücke Europas vernichtet.³⁸⁸ Der Straßendienst der Straßenmeistereien wurde Ende Jänner 1945 eingestellt.

Am 19. März 1945 gab Hitler den Befehl, alle „*militärischen Verkehrs-, Nachrichten-, Industrie- und Versorgungsanlagen*“ beim Rückzug zu zerstören. Ziel sollte es sein, bei Geländepreisgabe „*eine Verkehrswüste im preisgegebenen Gebiet*“ zu hinterlassen.³⁸⁹ Auch eine Vielzahl von Großbrücken und Talübergängen wurde gesprengt, um den alliierten Truppen den Vormarsch ins Deutsche Reich zu erschweren. Zuvor hatten hochrangige NS-Funktionäre die leergefegten Straßen gerade noch nutzen können, um sich abzusetzen.³⁹⁰

Was also ist geblieben von den fertig gestellten 3.870 Kilometern Reichsautobahnstrecken? Auch wenn Teilabschnitte von einrückenden Panzerkolonnen beschädigt oder durch Selbstzerstörung vernichtet worden waren: Der größere Teil des Autobahnnetzes hatte den Krieg relativ unversehrt überstanden. Er bildete in der Aufbauzeit danach eine unerlässliche infrastrukturelle Basis für den Wiederaufbau und den

³⁸⁸ Vosselman: Reichsautobahn, S. 38.

³⁸⁹ Zitiert nach: Dokumente des Verbrechens. Aus Akten des Dritten Reiches 1933 bis 1945, Band I: Schlüsseldokumente, Berlin 1993, S. 260 f.

³⁹⁰ Vgl. Albert Speer: Erinnerungen, Berlin 1969, S. 446.

wirtschaftlichen Aufstieg der Bundesrepublik Deutschland.³⁹¹ In Österreich waren die umfassend gediehenen Reichsautobahnplanungen eine erste Grundlage für den schrittweisen Aufbau eines hochrangigen Straßennetzes in der Zweiten Republik.

Nach dem tatsächlichen Einsetzen der bereits vom NS-Regime erhofften Massenmotorisierung ab den 1950er-Jahren konnten die Autobahnen letztlich doch den verkehrspolitischen Zweck erfüllen, der ihnen zum Zeitpunkt ihrer Erbauung versagt geblieben war. Sie entwickelten nach und nach die Funktion des wichtigsten Verkehrsträgers einer hoch entwickelten Industrie- und Freizeitgesellschaft. Die Weichen dafür waren in der NS-Zeit gestellt worden, als der Ausbau des Hochleistungsstraßennetzes forciert worden war.

Hitlers Traum von der Reichsautobahn als strategischem Faktor in der Kriegführung hatte sich aber ebenso wenig erfüllt wie sein Wunsch, mit dem gigantischen Bauprojekt der Massenarbeitslosigkeit mit einem Schlag zu begegnen.

Nur selten erinnern heute bauliche Merkmale an die „NS-Vergangenheit“ des einen oder anderen Autobahn-Bauwerks. Von den in Takt gebliebenen Brückenpfeilern wurden Hakenkreuze und andere nationalsozialistische Hoheitszeichen abmontiert oder weggemeißelt. Da und dort lassen sich noch in der Landschaft Brückenfragmente oder Trassierungen für letztlich nie fertig gebaute oder genutzte Autobahnstrecken entdecken.³⁹²

³⁹¹ Zur Situation in der DDR vgl. Axel Dossmann: Begrenzte Mobilität. Eine Kulturgeschichte der Autobahnen in der DDR, Essen 2003.

³⁹² Vgl. Dieter Mayer-Gürr: Autobahnruinen, in: Rainer Stommer (Hrsg.): Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reichs. Analysen zur Ästhetik eines unbewältigten Mythos, Marburg 1995, S. 135 ff.

Der nachhaltigste Erfolg des „Unternehmens Reichsautobahnen“ lag letztlich in seiner Legendenbildung. Obwohl Hitler mit der Umsetzung seiner Visionen gänzlich gescheitert war: Die sorgsam gepflegten Mythen der nationalsozialistischen Propaganda haben ihre Wirkung nicht verfehlt. Sie scheinen bis heute in einer Art verselbstständigtem Eigenleben das Paradeprojekt deutscher Ingenieurstechnik zu umranken.

Hitler war weder Erfinder noch erster Erbauer einer Autobahn in Deutschland, er hat allerdings die Errichtung von Reichsautobahnen mit Nachdruck betrieben. Vor allem aber verstand er es, das Projekt des Autobahnbaus für seine Zwecke zu instrumentalisieren und so sich selbst und die behauptete Größe des nationalsozialistischen Regimes in den „*Straßen Adolf Hitlers*“ zu verewigen.

8. Literaturverzeichnis

Robert ADAM: Die Vermittlung von Arbeitskräften zur Reichsautobahn, in: Die Straße 1 (1934), S. 175 – 177.

Götz ALY u.a. (Hrsg.): Arbeitsmarkt und Sondererlass. Menschenverwertung, Rassenpolitik und Arbeitsamt, Berlin 1990.

Wilfried BADE: Das Auto erobert die Welt, Berlin 1938.

Theodor BAUER: Die Entstehung und Verhütung der Schipperkrankheit, in: Die Straße 5 (1938), S. 587 – 588.

Alfred BECKER: Die schöne Straße im Bau und unter Verkehr, in: Die Straße 3 (1936), S. 661 – 663.

Frank BECKER: Autobahnen, Auto-Mobilität. Die USA, Italien und Deutschland im Vergleich, in: Wolfgang Hardtwig (Hrsg.): Politische Kulturgeschichte der Zwischenkriegszeit 1918 – 1939, Göttingen 2005, S. 23 – 60.

Frank BECKER: Hitlers Autobahn: Universalisierung der Politik, Ästhetisierung des Alltags, in: Othmar N. Haberl und Tobias Korenke (Hrsg.): Politische Deutungskulturen, Baden-Baden 1999, S. 185 – 198.

Kurt BECKER und Walter OSTWALD: Was der Kraftfahrer am Straßenbau nicht versteht, in: Die Straße 2 (1935), S. 157 – 160.

Carl BIRKENHOLZ: Die Betreuung der Straßenarbeiter in der Ostmark, in: Die Straße 7 (1940), S. 24 – 25.

Carl BIRKENHOLZ: Reichsautobahnen und Göring-Plan, in: Die Straße 1 (1934), S. 92 – 95.

Carl BIRKENHOLZ: Unfallverhütung bei der Reichsautobahn, in: Die Straße 3 (1936), S. 27 – 28.

Paul BONATZ: Die Form der Brücken der Reichsautobahn, in: Die Straße 1 (1934), S. 14 – 17.

Paul BONATZ: Dr. Todt und seine Reichsautobahn, in: Deutsche Kunst, März 1942.

Paul BONATZ und **Bruno WEHNER:** Reichsautobahn-Tankanlagen, Berlin 1942.

Roberto BOSCO: Die italienischen Autobahnen, in: Die Straße 6 (1939), S. 454 – 459.

Manfred von BRAUCHITSCH: Ohne Kampf kein Sieg, Berlin 1967.

Hans-Joachim BRAUN: Anfänge der Massenmotorisierung, in: Hans-Joachim Braun und Walter Kaiser (Hrsg.): Energiewirtschaft, Automatisierung, Information seit 1914, Frankfurt am Main 1992, S. 103 – 126.

Martin BROSZAT: Der Staat Hitlers, München 1969.

Andreas BUSCH: Die Geschichte des Autobahnbaus in Deutschland bis 1945, Bad Langensalza 2004.

Rudolf CARACCIOLA: Was bedeutet mir die Reichsautobahn?, in: Die Straße 5 (1938), S. 481.

Heinz Herbert COHRS: Faszination Baumaschinen. Erdbewegung durch fünf Jahrhunderte, Isernhagen 1995.

Friedrich DOLL: Technische Aufgaben beim Bau der Reichsautobahnstrecke München – Landesgrenze, in: Die Straße 2 (1935), S. 432 – 440.

Friedrich DOLL: Vom Bau der Reichsautobahn München – Landesgrenze, in: Die Straße 2 (1935), S. 153 – 157.

Max DOMARUS: Hitler. Reden und Proklamationen, Band 1, Teil 1, 1932 – 1934, und Band 1, Teil 2, 1935 – 1938, München 1965.

Xaver DORSCH: Engländer auf deutschen Autobahnen. Zum Besuch der German Roads Delegation vom 25. September 1937 bis 3. Oktober 1937 in Deutschland, in: Die Straße 4 (1937), S. 595 – 598.

Axel DOSSMANN: Begrenzte Mobilität. Eine Kulturgeschichte der Autobahnen in der DDR, Essen 2003.

Wolfgang EMMERICH und Carl WEGE (Hrsg.): Der Technikdiskurs in der Hitler-Stalin-Ära, Stuttgart 1995.

Heidrun EDELMANN: Der Traum vom „Volkswagen“, in: Hans Liudger Dienel und Helmuth Trischler (Hrsg.): Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der Frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert, Frankfurt am Main 1997, S. 280 – 288.

Heidrun EDELMANN: Vom Luxusgut zum Gebrauchsgegenstand. Die Geschichte der Verbreitung von Personenkraftwagen in Deutschland, Frankfurt 1989.

Werner FEHL: „Die Autobahn wird immer glätter, die Bonzen immer fetter...“. Streiks und kollektives Protestverhalten von Autobahnarbeitern 1934 und 1935, in: Oliver von Mengersen (Hrsg.): Personen – soziale Bewegungen – Parteien, Beiträge zur Neuesten Geschichte, Heidelberg 2004, S. 203 – 230.

Gero FEHLHAUER: Die Geschichte der Reichsautobahn Chemnitz-Hof, Fraureuth 2006.

Leo FEIST: Planung und Projektierung der Brenner-Autobahn, in: Die Brenner-Autobahn. Die erste alpenüberquerende Vollautobahn, hrsg. von der Brenner-Autobahn-Aktiengesellschaft, Innsbruck 1972, S. 49 – 88.

Wolfgang Georg FISCHER: Ein Maler erlebt die Reichsautobahn. Der Wiener Landschaftsmaler Ernst Huber als Propagandakünstler, in: Kunst und Diktatur. Architektur, Bildhauerei und Malerei in Österreich, Deutschland, Italien und der Sowjetunion 1922 bis 1956. Eine Ausstellung des Österreichischen Bundesministeriums für Wissenschaft und Forschung, Künstlerhaus in Wien vom 28. März bis 15. August 1994, Baden 1994, S. 366 – 369.

Lothar GALL und Manfred POHL (Hrsg.): Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, München 1999.

Alfred GOTTWALDT: Julius Dorpmüller, die Reichsbahn und die Autobahn. Verkehrspolitik und das Leben des Verkehrsministers bis 1945, Berlin 1995.

Wolf GRUNER: Juden bauen die „Straßen des Führers“. Zwangsarbeit und Zwangsarbeitslager für nichtdeutsche Juden im Altreich 1940 bis 1943/44, in: Zeitschrift für Geschichtswissenschaft 44 (1996), S. 789 – 808.

Wolf GRUNER: Zwangsarbeit und Verfolgung. Österreichische Juden im NS-Staat 1938–45, Band 1 der Reihe „Der Nationalsozialismus und seine Folgen“, Innsbruck – Wien – München 2000.

Heinz GUDERIAN: Mit der Panzerwaffe auf der Straße des Sieges, in: Die Straße 7 (1940), S. 504 – 506.

Friedrich HARTMANNGRUBER: „... ungeachtet der noch ungeklärten Finanzierung“. Finanzplanung und Kapitalbeschaffung für den Bau der Reichsautobahnen 1933 – 1945, in: Historische Zeitschrift 278 (2004) H. 3, S. 625 – 682.

Heinrich HAUSER: Autowandern als wachsende Bewegung, in: Die Straße 3 (1936), S. 455 – 457.

Erich HEINICKE: Die Bedeutung der Straße im Luftschutz, in: Die Straße 2 (1935), S. 414 – 417.

Friedrich HEISS: Deutschland zwischen Nacht und Tag, Berlin 1934.

Ulrich HEISS: Industriebauten, in: Winfried Nerdinger (Hrsg.): Bauen im Nationalsozialismus. Bayern 1933 – 1945, München 1993.

Hans-Joachim HENNING: Kraftfahrzeugindustrie und Autobahnbau in der Wirtschaftspolitik des Nationalsozialismus 1933 bis 1936, in: Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 65 (1978), S. 217 – 242.

Lewis W. HINE: Men at Work. Photographic Studies of Modern Men and Machines. With a Supplement of 18 Related Photographs, Reprint New York 1977.

Wilhelm HIRSCH: Die Einpassung der Strecke in die Landschaft, in: Die Straße 2 (1935), S. 320 – 321.

Adolf HITLER: Mein Kampf, München 1938.

Dorothee HOCHSTETTER: Motorisierung und „Volksgemeinschaft“. Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps (NSKK) 1931 – 1945, München 2005.

Oskar HOFFMANN: Wettbewerb für die Tankstelle und die Rastanlagen in Melk – Pöchlarn, in: Die Straße 8 (1941), S. 102 – 106.

Rudolf HOFFMANN: Der Kraftverkehr auf deutschen Straßen Pfingsten 1938, in: Die Straße 5 (1938), S. 388 – 392.

Rudolf HOFFMANN: Der Kraftverkehr zu Pfingsten, in: Die Straße 6 (1939), S. 379 – 381.

Fritz HORNSCHUCH: Die Straßen Adolf Hitlers in der Kunst. Künstler und Reichsautobahn, in: Die Straße 3 (1936), S. 574 – 575.

Friedhelm INDEFREY: „Kraft durch Freude“ in den Reichsautobahnlagern, in: Die Straße 3 (1936), S. 21 – 23.

Ralph JOHANNES und **Gerhard WÖLKI:** Die Autobahn und ihre Rastanlagen. Geschichte und Architektur, Petersberg 2005.

Kurt Gustav KAFTAN: Der Kampf um die Autobahnen. Geschichte und Entwicklung des Autobahngedankens in Deutschland von 1907 – 1935 unter Berücksichtigung ähnlicher Pläne und Bestrebungen im übrigen Europa, Berlin 1955.

Kurt Gustav KAFTAN: Die „Autocamionale“. Geschichte und Beschreibung der interessanten Lastwagen-Autobahn von Genua nach Serravalle Scrivia in Italien, in: Der Straßenbau 28 (1937), S. 183 – 185 und S. 199 – 201.

Kurt Gustav KAFTAN: „HAFRABA“. Ein Rückblick, in: Die Straße 2 (1935), S. 321 – 322.

Kurt Gustav KAFTAN: Von der Reichsautobahn zur Europa-Autobahn, in: Der Straßenbau 28 (1937), S. 42 – 47.

Franz G. KALTWASSER: Vom Saumpfad zur Autobahn. 5000 Jahre Verkehrsgeschichte der Alpen, in: Jahrbuch des Vorarlberger Landesmuseumsvereins 128 (1984), S. 129 – 132.

John F. KENNEDY: Wilde Jugend, Frankfurt am Main 1993.

Ian KERSHAW: Hitler 1889 – 1936, Stuttgart 1998.

Konrad von KIRCHBACH: Die Entwicklung des Straßenbaus und des Straßennetzes im Deutschen Reich und den Nachfolgestaaten, in: Harry Niemann und Armin Hermann (Hrsg.): Die Entwicklung der Motorisierung im Deutschen Reich und den Nachfolgestaaten, Stuttgart 1995, S. 68 – 96.

Günther KÖLLENSPERGER: Planung, Projektierung und Bau der Tauernautobahn-Scheitelstrecke, in: Tauernautobahn-Scheitelstrecke, hrsg. von der Tauernautobahn-AG, Band 1, Salzburg 1976, S. 29 – 180.

Christopher KOPPER: Modernität und Scheinmodernität nationalsozialistischer Herrschaft. Das Beispiel der Verkehrspolitik, in: Christian Jansen, Lutz Niethammer und Bernd Weisbrod (Hrsg.): Von der Aufgabe der Freiheit. Politische Verantwortung und bürgerliche Gesellschaft im 19. und 20. Jahrhundert, Berlin 1995, S. 399 – 411.

Martin KORNRUMPF: HAFRABA e.V. Deutsche Autobahnplanung 1926-1934. Bonn 1990.

Bernd KREUZER: Tempo 130. Kultur- und Planungsgeschichte der Autobahnen in Oberösterreich, Linz 2005.

Bernd KREUZER: Raumordnung und Verkehrsplanung im Gau Oberdonau. Oberösterreich in der Zeit des Nationalsozialismus, Linz 2004.

Bernd KREUZER: Schnelle Straßen braucht das Land. Planung und Umsetzung der Autobahnen in Österreich seit den Zwanziger Jahren, gezeigt am Beispiel Oberösterreich, Diss. Univ. Wien 2007.

Hans-Jochen KUNST: Architektur und Macht. Überlegungen zur NS-Architektur, in: Rainer Stommer (Hrsg.): Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reichs. Analysen zur Ästhetik eines unbewältigten Mythos, Marburg 1995, S. 193 – 198.

Thomas KUNZE und Rainer STOMMER: Geschichte der Reichsautobahn, in: Rainer Stommer (Hrsg.): Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reichs. Analysen zur Ästhetik eines unbewältigten Mythos, Marburg 1995, S. 22 – 48.

Kurt H. LANG und Rainer STOMMER: „Deutsche Künstler – an die Front des Straßenbaues!“ Fallstudie zur nationalsozialistischen Bildgattung „Autobahnmalerei“, in: Rainer Stommer (Hrsg.): Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reichs. Analysen zur Ästhetik eines unbewältigten Mythos, Marburg 1995, S. 91 – 110.

Karl LÄRMER: Autobahnbau und staatsmonopolischer Kapitalismus (1933 bis 1945), in: Lotte Zumppe (Hrsg.): Wirtschaft und Staat im Imperialismus. Beiträge zur Entwicklung des staatsmonopolistischen Kapitalismus in Deutschland, Berlin 1976, S. 253 – 281.

Karl LÄRMER: Autobahnbau in Deutschland 1933 bis 1945. Zu den Hintergründen, Berlin 1975.

Karl LÄRMER: Autobahnen im Dienste des faschistischen deutschen Imperialismus. Die Motive des Autobahnbaus im faschistischen Deutschland, Diss. Dresden 1967.

Karl LÄRMER: Berlin Mitte – Zentrale des Reichsautobahnbaus, in: Berlinische Monatsschrift 09.2000, S. 12 – 20.

Karl LÄRMER: Die Wahrheit über den Autobahnbau. Eine populärwissenschaftliche Studie, Berlin 1963.

Maxwell G. LAY: Die Geschichte der Straße. Vom Trampelpfad zur Autobahn, Frankfurt – New York 1994.

P. LE GAVRIAN: Bericht über die Trans-Europastraße London – Istanbul, in: Der Straßenbau 27 (1936), S. 84.

Erna LENDVAI-DIRCKSEN: Reichsautobahn – Mensch und Werk, Bayreuth 1942.

Von LENGERKE: Schnell-Großfahrzeuge für Autobahnen, in: Die Reichsbahn (1934), S. 925 – 926.

Werner LINDNER: Einzellösungen für Tankstellen, in: Die Straße 5 (1938), S. 175 – 179.

Werner LINDNER: Zwischen Pfad und Reichsautobahn, in: Die Autobahn 8 (1935), S. 120 – 123.

Hans LÜBKE: Der Wettbewerb für die Kraftwagenbahn Leipzig – Halle, in: Der Straßenbau 24 (1933), S. 126 – 129.

Karl-Heinz LUDWIG: Technik und Ingenieure im Dritten Reich. Düsseldorf 1974.

Meinhold LURZ: Denkmäler an der Autobahn, in: Rainer Stommer (Hrsg.): Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reichs. Analysen zur Ästhetik eines unbewältigten Mythos, Marburg 1995, S. 155 – 192.

Emil MAIER-DORN: Die kulturelle Bedeutung der Reichsautobahn, in: Die Straße 5 (1938), S. 736 – 738.

Hans-Günther MAREK: Rundfunk und Reichsautobahn, in: Die Straße 4 (1937), S. 110 – 111.

Hubert MARQUART: Die AVUS als Rennbahn. In: Die Straße 6 (1939): S. 121 – 122.

Karl MASSAR: Die deutschen Landstraßen, in: Die Straße 2 (1935), S 76 – 80.

Dieter MAYER-GÜRR: Autobahnruinen, in: Rainer Stommer (Hrsg.): Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reichs. Analysen zur Ästhetik eines unbewältigten Mythos, Marburg 1995, S. 135 – 154.

Robert MEFFERT: Verkehrsunfälle auf der Reichsautobahn, in: Die Straße 4 (1937), S. 131 – 133.

Bernhard MERTH: Das Projekt einer Autostraße Wien – Semmering, in: Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins (ZÖIAV) 1926, S. 463 – 465.

Hinrich MEYER-JUNGCLAUSSEN: Von der landschaftlichen Gestaltung der Kulturstätte zwischen Halle und Leipzig durch die Reichsautobahn, in: Die Straße 3 (1936), S. 239 – 241.

Günter MORSCH: Arbeit und Brot, Studien zu Lage, Stimmung, Einstellung und Verhalten der deutschen Arbeiterschaft 1933 – 1936/37, Berlin Diss. 1989.

Wolfgang MÜLLER-FUNK: Autobahnen und gotische Runen. Anmerkungen zur Konstruktion des kulturellen Gedächtnisses im modernen Nationalismus, in: Schauplatz Kultur - Zentraleuropa. Transdisziplinäre Annäherungen. Gedächtnis - Erinnerung – Identität, Innsbruck – Wien – Bozen 2006, S. 45 – 53.

Annette NIETFELD: Reichsautobahn und Landschaftspflege. Landschaftspflege im Nationalsozialismus am Beispiel der Reichsautobahn, Berlin 1985.

Peter NORDEN: Unternehmen Autobahn. Die abenteuerliche Entwicklung zum modernsten Verkehrsnetz Europas, Bayreuth 1983.

Georg OEDEMANN: Eine Straße geht durchs Land. Ein Gegenwartsroman, Berlin 1938.

Leopold OERLEY: Das Fernstraßenproblem Europas und seine Lösung für Länder geringerer Bevölkerungsdichte, Wien 1936.

Walter OSTWALD: Am Rande der Reichsautobahn, in: Die Straße 5 (1938), S. 436 – 439.

Walter OSTWALD: Fahrerlebnis und Straßenbau, in: Die Straße 4 (1937), S. 558 – 559.

Walter OSTWALD: Fröhliches Kraftfahrwandern, in: Die Straße 6 (1939), S. 278 – 282.

Walter OSTWALD: Kleine Anleitung zur Fahrt auf der Reichsautobahn, in: Die Straße 5 (1938), S. 274 – 278.

Walter OSTWALD: Reichsautobahnfahrt im ersten Deutschlandring, in: Die Straße 6 (1939), S. 6 – 10.

Walter OSTWALD: Steigung und Gefälle auf der Reichsautobahn. Praktische Auswirkungen für den Fahrbetrieb, in: Die Straße 5 (1938), S. 114 – 115.

Richard J. OVERY: Cars, Roads and Economic Recovery in Germany 1932 – 1938, in: Richard J. Overy (Hrsg.): War and Economy in the Third Reich, Oxford 1994, S. 68 – 89.

Hans PFLUG: Die deutschen Reichsautobahnen, Berlin 1940.

Claudia Gabriele PHILIPP: „Die schöne Straße im Bau und unter Verkehr“. Zur Konstituierung des Mythos von der Autobahn durch die mediale Verbreitung und Ästhetik der Fotografie, in: Rainer Stommer (Hrsg.): Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reichs. Analysen zur Ästhetik eines unbewältigten Mythos, Marburg 1995, S. 111 – 134.

Peter REICHEL: Der schöne Schein des Dritten Reiches. Faszination und Gewalt des Faschismus, München – Wien 1991.

Karl REICHENVATER: Der Einsatz der Mittel des Sofortprogrammes für den österreichischen Straßenbau, in: Die Straße 5 (1938), S. 295 – 296.

Karl REICHENVATER: Zur Frage des Baus von Fernstraßen in Österreich, in: Das Straßenwesen 4 und 5 (1936), S. 37 – 41 und S. 51 – 53.

Hellmuth REINERS: Das Schicksal der AVUS. Entstehungs- und Baugeschichte, in: Die Straße 6 (1939): S. 119 – 121.

Charlotte REITSAM: Die Landschaften der RAB. Raumgestaltung und Bepflanzung, in: Wolfgang WIRTH (Hrsg.), Die Autobahn. Von der Idee zur Wirklichkeit, Vorträge der gleichnamigen Tagung im Straßenmuseum Germersheim 2004, Köln 2005, S. 89 – 166.

Georg RIGELE: Die Wiener Höhenstraße. Autos, Landschaft und Politik in den Dreißiger Jahren, Wien 1993.

Heidi ROHDE: Transportmodernisierung contra Verkehrsbewirtschaftung. Zur staatlichen Verkehrspolitik gegenüber dem Lkw in den 30er Jahren. Frankfurt am Main 1999.

Hermann RUKWIED: Reichsautobahn in der Ostmark, in: Die Straße 7 (1940), S. 13 – 15.

Wolfgang RUPPERT: Das Auto. „Herrschaft über Raum und Zeit“, in: Wolfgang Ruppert (Hrsg.): Fahrrad, Auto, Fernsehschrank. Zur Kulturgeschichte der Alltagsdinge, Frankfurt am Main 1993, S. 119 – 161.

Hans-Peter SANG: Technik und Staat im Dritten Reich, in: Armin Hermann und Wilhelm Dettmering (Hrsg.): Technik und Staat, Düsseldorf 1992, S. 137 – 160.

Hans SARKOWICZ (Hrsg.): Hitlers Künstler. Die Kultur im Dienst des Nationalsozialismus, Frankfurt – Leipzig 2004.

Karl SCHAECHTERLE: Rationalisierung im Brückenbau. Stahleinsparung bei Reichsautobahnbrücken, in: Die Straße 7 (1940), S. 62 – 63.

Karl SCHAECHTERLE: Reichsautobahnbrücken in der Ostmark, in: Die Straße 6 (1939), S. 255 – 259.

Thilo SCHELLER: Die Straße in das Reich. Sprechchorspiel. Musik von Dietrich Steinbrecher, in: Die Straße 3 (1936), S. 24.

Thilo SCHELLER: Die Straßen des Führers, in: Die Straße 6 (1939), S. 239.

Peter SCHERNTHANER: Karl Heinrich Waggerls „Pfingstidyll an der Reichsautobahn“. Die „Straßen des Führers“ und ein Schulneubau in Wagrain, in: Salzburg-Archiv, Schriftenreihe des Vereines „Freunde der Salzburger Geschichte“ 23 (1997), S. 173 – 190.

Jürgen SCHMAEDICKE: Bessere Straßen braucht das Land. Der deutsche Straßenbau zwischen den Weltkriegen unter den Anforderungen des Lastkraftwagenverkehrs, in: Harry Niemann und Armin Hermann (Hrsg.): 100 Jahre LKW. Geschichte und Zukunft des Nutzfahrzeugs, Stuttgart 1997, S. 356 – 368.

Michael SCHNEIDER: Unterm Hakenkreuz: Arbeiter und Arbeiterbewegung 1933 bis 1939, Bonn 1999.

Carl SCHNELL: Die AVUS wird Reichsautobahn, in: Die Straße 6 (1939), S. 122 – 124.

Carl SCHNELL: Straßenwesen im Ausland. Lastkraftwagenstraße Genua – Serravalle, in: Die Straße 3 (1936), S. 189.

Eduard SCHÖNLEBEN: Fritz Todt. Der Mensch. Der Ingenieur. Der Nationalsozialist, Oldenburg 1943.

Eduard SCHÖNLEBEN: Omnibus und Autobahn, in: Die Straße 5 (1938), S. 452 – 453.

Kurt SCHUDER: Granit und Herz. Die Straßen Adolf Hitlers – ein Dombau unserer Zeit, Braunschweig – Berlin – Hamburg 1940.

Angela SCHUMACHER: „Vor uns die endlosen Straßen, vor uns die lockende, erregende Ferne...“ – „Vom Tanken und Rasten auf Entdeckerfahrt durch deutsche Lande“, in: Rainer Stommer (Hrsg.): Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reichs. Analysen zur Ästhetik eines unbewältigten Mythos, Marburg 1995, S. 77 – 90.

Erhard SCHÜTZ: „.... Eine glückliche Zeitlosigkeit...“ Zeitreise zu den „Straßen des Führers“, in: Peter J. Brenner (Hrsg.): Reisekultur in Deutschland. Von der Weimarer Republik zum "Dritten Reich". Tübingen 1997, S. 73 – 99.

Erhard SCHÜTZ: "Jene blassgrauen Bänder" oder "Anmut, Härte und Zielstrebigkeit". Die Reichsautobahn in Literatur und anderen Medien des "Dritten Reiches“, in: Internationales Archiv für Sozialgeschichte der deutschen Literatur 18 (1993), Heft 2, S. 76 – 120.

Erhard SCHÜTZ: „... verankert fest im Kern des Bluts“. Die Reichsautobahn – mediale Visionen einer organischen Moderne im „Dritten Reich“, in: Hartmut Eggert, Erhard Schütz und Peter Sprengel: Faszination des Organischen. Konjunkturen einer Kategorie der Moderne, München 1995, S. 231 – 266.

Erhard SCHÜTZ und Eckhard GRUBER: Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der „Straßen des Führers“ 1933 – 1941, Berlin 1996.

Max K. SCHWARZ: Tankstellen, Straßenmeistereien und Raststätten – Betriebsorganismen an der Reichsautobahn, in: Die Straße 6 (1939), S. 659 – 662.

Bruce E. SEELY: Visions of American Highways 1900 – 1980, in: Hans Liudger Dienel und Helmuth Trischler (Hrsg.): Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der Frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert, Frankfurt am Main 1997, S. 260 – 279.

Franz W. SEIDLER: Die Organisation Todt. Bauen für Staat und Wehrmacht 1938 – 1945, Koblenz 1987.

Franz W. SEIDLER: Fritz Todt. Baumeister des Dritten Reiches, Berlin 1986.

Alwin SEIFERT: Baum und Strauch an der Straße, in: Die Straße 1 (1934), S. 19 – 22.

Alwin SEIFERT: Die Wiedergeburt landschaftsgebundenen Bauens, in: Die Straße 8 (1941), S. 286 - 289.

Alwin SEIFERT: Ein Leben für die Landschaft, Düsseldorf – Köln 1962.

Alwin SEIFERT: Im Zeitalter des Lebendigen, München 1943.

Alwin SEIFERT: Reichsautobahn im Wald, in: Die Straße 5 (1938), S. 417 – 420.

James D. SHAND: The Reichsautobahn / Symbol for the Third Reich. In: Journal of Contemporary History (JCH) Volume 19 (1984), S. 189 – 200.

Hedwig SINGER (Hrsg.): Quellen zur Geschichte der Organisation Todt, Osnabrück 1998.

Wolfgang SINGER: Parkstraßen in den Vereinigten Staaten, in: Die Straße 2 (1935): S. 175 – 177.

Albert SPEER: Der Baumeister Fritz Todt, in: Deutsche Technik 10 (1942).

Albert SPEER: Erinnerungen, Berlin 1969.

Mark SPOERER: Die Automobilindustrie im Dritten Reich: Wachstum um jeden Preis?, in: Lothar Gall und Manfred Pohl (Hrsg.): Unternehmen im Nationalsozialismus, München 1998, S. 61 – 72.

Benjamin STEININGER: Raum – Maschine Reichsautobahn. Zur Dynamik eines bekannt/unbekannten Bauwerks, Berlin 2005.

Volkhard STERN: Der Autobahn-Schnellverkehr der Deutschen Reichsbahn, Freiburg 2007.

Rainer STOMMER: Triumph der Technik. Autobahnbrücken zwischen Ingenieuraufgabe und Kulturdenkmal, in: Rainer Stommer (Hrsg.): Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reichs. Analysen zur Ästhetik eines unbewältigten Mythos, Marburg 1995, S. 49 – 76.

Ingrid STROHKARK: Die Wahrnehmung von `Landschaft` und der Bau von Autobahnen in Deutschland, Frankreich und Italien vor 1933, Diss. Berlin 2001.

Hans-Malte SURÉN: Freizeitgestaltung in den Unterkunftslagern der Reichsautobahnen, in: Die Straße 2 (1935), S. 836 – 837.

Hans-Jürgen SYBERBERG: Hitler und die Staatskunst. Die mephistophelische Avantgarde des 20. Jahrhunderts, in: Realismus. Zwischen Revolution und Reaktion 1919 – 1939, München 1981

Anna TEUT: Architektur im Dritten Reich 1933 – 1945, Bauwelt-Fundamente 19, Berlin – Wien 1967.

Arno THAUSS: Die Nibelungenstraße. Ein Roman vom Autostraßenbau, Berlin 1937.

Alexander THEWALT: Projekte der Autobahnfrühzeit im Ausland, Beispiele aus Italien und den USA, in: Wolfgang WIRTH (Hrsg.), Die Autobahn. Von der Idee zur Wirklichkeit, Vorträge der gleichnamigen Tagung im Straßenmuseum Germersheim 2004, Köln 2005, S. 63 – 76.

Jochen THIES: Architekt der Weltherrschaft. Die „Endziele“ Hitlers, Königstein 1980.

Helmuth THURNER: Die Alpendurchquerung einer Autobahn zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Italien, in: Die Straße 4 (1937), S. 728 – 733.

Fritz TODT: Adolf Hitler und seine Straßen, in: Adolf Hitler. Bilder aus dem Leben des Führers, hrsg. vom Cigaretten-Bilderdienst, Hamburg 1935, S. 78 – 84.

Fritz TODT: Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen berichtet auf dem Parteitag Großdeutschlands über die Straßen des Führers als Schrittmacher der Wirtschaft, in: Die Straße 5 (1938), S. 600 – 602.

Fritz TODT: Der landschaftliche Charakter der Autobahn München – Landesgrenze, in: Die Straße 2 (1935), S. 67 – 68.

Fritz TODT: Der nordische Mensch und der Verkehr, in: Die Straße 4 (1937), S. 394 – 399.

Fritz TODT: Die Straßen Adolf Hitlers, in: Die Straße 6 (1939). S. 240 – 254.

Fritz TODT: Fehlerquellen beim Bau von Landstraßendecken aus Teer und Asphalt, Diss. Halle/Saale 1931.

Fritz TODT: Reichsautobahn Salzburg – Linz – Wien, in: Die Straße 5 (1938), S. 408 – 410.

Hermann UHLFELDER: Die oberitalienischen Autobahnen, in: HAFRABA-Mitteilungsblatt 6 (1930), S. 9 – 15.

Christina USLULAR-THIELE: Autobahnen, in: Kunst im Dritten Reich. Dokumente der Unterwerfung. Ausstellungskatalog Frankfurter Kunstverein 1974.

Richard VAHRENKAMP: Der Autobahnbau 1933 – 1939 und das hessische Autobahnnetz, in: Zeitschrift des Vereins für hessische Geschichte und Landeskunde 109 (2004), S. 225 – 266.

Richard VAHRENKAMP: Die Chiemsee-Autobahn. Planungsgeschichte und Bau der Autobahn München – Salzburg 1933–1938, in: Oberbayerisches Archiv 130 (2006), S. 385 – 416.

Richard VAHRENKAMP: Die Zentrallage Kassels. Verkehrspolitik und Autobahnbau in Nordhessen 1920 bis 2000, in: Hildebrand PTAK (Hrsg.): Betriebswirtschaftlicher Wandel in Deutschland, Hamburg 2006, S. 121 – 173.

Ernst VOLLBEHR: Arbeitsschlacht. Fünf Jahre Malfahrten auf den Bauplätzen der „Straßen Adolf Hitlers“, Berlin 1939.

Ernst VOLLBEHR: Die Straßen Adolf Hitlers, Leipzig 1935.

Arend VOSSELMAN: Reichsautobahn. Schönheit – Natur – Technik. Kiel 2005.

Karl-Heinrich WAGGERL: Pfingstidyll an der Reichsautobahn. Mit handkolorierten Zeichnungen und Bildern von Ernst Huber, Potsdam 1941.

Bruno WEHNER: Betriebsanlagen des Kraftverkehrs – klare Begriffsbestimmung, in: Der Straßenbau 29 (1938), S. 387 – 389 und S. 404 – 406.

Bruno WEHNER: Die Bedeutung des Omnibusverkehrs auf der Reichsautobahn, in: Die Straße 6 (1939), S. 289 – 291.

Bruno WEHNER: Die landschaftliche Ausgestaltung der nordamerikanischen Park- und Verkehrsstraßen, in: Die Straße 3 (1936): S. 599 – 601.

Bruno WEHNER: Parkstraßen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, in: Der Straßenbau 28 (1937), S. 133 – 138.

Bruno WEHNER: Reichsautobahn-Tankanlagen, in: Die Straße 7 (1940), S. 471 – 476.

Josef WEINHEBER: Ode an die Straßen Adolf Hitlers, in: Josef Weinheber: Blut und Stahl, Potsdam 1941.

Oskar WELLER: Das Fahren auf den Autobahnen, in: Die Straße 2 (1935), S. 188 – 189.

Oskar WELLER: Autobahn und Stromlinie, in: Die Straße 2 (1935), S. 115 – 116.

Claudia WINDISCH-HOJNACKI: Die Reichsautobahn. Konzeption und Bau der RAB, ihre ästhetischen Aspekte sowie ihre Illustration in Malerei, Literatur, Fotografie und Plastik, Diss. Bonn 1989.

Wolfgang WIPPERMANN: Autobahn zum Mutterkreuz. Historikerstreit der schweigenden Mehrheit, Berlin 2008.

Rudolf WOLTERS: Brücken. Zu den Arbeiten des Architekten Fritz Tamms, in: Die Baukunst. Die Kunst im Deutschen Reich, Jänner 1941.

Heinz Oskar WUTTIG: Die Straße aus Eisen und Stein. Ein Roman von froher Kameradschaft, Berlin 1936.

Angela ZATSCH: Staatsmacht und Motorisierung am Morgen des Automobilzeitalters, Konstanz 1993.

Thomas ZELLER: Driving Germany. The Landscape of the German Autobahn 1930 – 1970, Oxford – New York 2007.

Thomas ZELLER: Landschaft als Gefühl und Autobahn als Formel. Der Autobahnbau in der frühen Bundesrepublik als Abgrenzungsversuch gegen die „Straßen Adolf Hitlers“, in: Werkstatt Geschichte 21 (1998), S. 29 – 41.

Thomas ZELLER: Landschaften des Verkehrs. Autobahnen im Nationalsozialismus und Hochgeschwindigkeitsstrecken für die Bahn in der Bundesrepublik, in: Technikgeschichte 64 (1997), S. 323 – 340.

Thomas ZELLER: Straße, Bahn, Panorama. Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland von 1930 bis 1990, Frankfurt 2002.

Georg ZEMKE: Die Straßen des Führers, in: Die Straße 8 (1941), S. 276.

Stanislaus M. ZENTZYTZKY: Neues Wandern mit dem Kraftwagen, in: Die Straße 3 (1936), S. 85 – 88.

9. Anhang

9.1 Abkürzungsverzeichnis

a.a.O.	am angegebenen Ort
AASS	Azienda Autonoma Statale della Strada
A.I.T.	Alliance Internationale de Tourisme
ANAS	Azienda Nazionale Autonoma della Strada
AVUS	Automobil-Verkehrs- und Uebungsstraße G.m.b.H
BAR	Bauabteilung Reichsautobahnen
C.A.R.	Compagnie des Autoroutes
DAF	Deutsche Arbeitsfront
DRG	Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
DSV	Deutscher Straßenbauverband
GESTAPO	Geheime Staatspolizei
GEZUVOR	Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen
HAFRABA	Verein zur Vorbereitung der Autostraße Hamburg (Hansestädte) – Frankfurt – Basel
HJ	Hitler-Jugend
KDAI	Kampfbund Deutscher Architekten und Ingenieure
KdF	Kraft durch Freude
KFZ	Kraftfahrzeuge
KPD	Kommunistische Partei Deutschlands
LEHA	Gesellschaft der Freunde und Förderer der Kraftwagenbahn Leipzig – Halle
LKW	Lastkraftwagen
MÜLEIBERL	Projekt München – Leipzig – Berlin

NS	nationalsozialistisch
NSBDT	Nationalsozialistischer Bund Deutscher Technik
NSDAP	Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei
NSKK	Nationalsozialistisches Kraftfahrkorps
OBK	Oberste Bauleitung für den Bau der Kraftwagenbahnen
OBR	Oberste Bauleitung für die Reichsautobahnen
OT	Organisation Todt
PKW	Personenkraftwagen
RAB	Reichsautobahnen
RABG	Reichsautobahnen-Bedarfs-Gesellschaft m.b.H.
RAD	Reichsarbeitsdienst
RAK	Reichsautobahn-Kraftstoffgesellschaft
RAR	Reichsautobahn-Raststättengesellschaft
RAVAV	Reichsanstalt für Arbeitslosenvermittlung und Arbeitslosenversicherung
RGBl.	Reichsgesetzblatt
RKB	Reichskraftwagen-Betriebsverband
RM	Reichsmark
SA	Sturmabteilung
SS	Schutzstaffel
STUFA	Studiengesellschaft für den Automobilstraßenbau
STUFISTRA	Studiengesellschaft für die Finanzierung des Deutschen Straßenbaus
UFA	Universum Film AG
ZÖIAV	Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins

9.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Anteil der Kreditbeiträge und Baukosten.....51

Tabelle 2: Darstellung des Baufortschritts 1935 – 1941..... 56

Tabelle 3: Anzahl gemeldeter KFZ in Deutschland 1933 – 1939.....75

9.3 Anlagen- und Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1: *Die geplante Linienführung der HAFRABA mit Verlängerung nach Genua (in: Kunze - Stommer, S. 33)*
- Abb. 2: *Dr.-Ing. Fritz Todt (1891 – 1942)
(in: Schönleben 1943, S. 3)*
- Abb. 3: *Organigramm des „Unternehmens Reichsautobahnen“
(in: Kreuzer 2005, S. 31)*
- Abb. 4: *Hitlers erster Spatenstich am 23. September 1933
(in: Schütz – Gruber, S. 43)*
- Abb. 5: *Nachbildung des Spatens, mit dem der Reichsautobahnbau begann (in: Schütz – Gruber, S. 46)*
- Abb. 6: *„Ausmarsch“ zum ersten Spatenstich, ganz rechts: Fritz Todt
(in: Schütz – Gruber, S. 42)*
- Abb. 7: *Handarbeit auf einer Autobahnbaustelle
(in: Schütz – Gruber, S. 73)*
- Abb. 8: *Eröffnung der ersten Autobahnstrecke am 19. Mai 1935
(in: Schütz – Gruber, S. 55)*
- Abb. 9: *Stand der Bauarbeiten an der Reichsautobahn im Mai 1936
(in: Die Straße 3 (1936), S. 321)*
- Abb. 10: *Stand der Bauarbeiten an der Reichsautobahn im August 1941
(in: Stern, Deckblatt)*
- Abb. 11: *Die Reichsautobahn als „schwingende Straße“
(in: Vosselman, S. 17)*
- Abb. 12: *Modell einer „Kleeblattkreuzung“
(in: Schütz – Gruber, Außeneinband)*
- Abb. 13: *Schwarz gefärbte Fahrbahnen als Tarnung vor feindlicher Luftaufklärung
(in: Schütz – Gruber, S. 89)*
- Abb. 14: *Schnellbrief des Chefs des Sicherheitspolizei und des SD an Fritz Todt zum Einsatz jüdischer Zwangsarbeiter auf der Strecke Frankfurt/Oder – Posen (in: Schütz – Gruber, S. 85)*
- Abb. 15: *Die erste Reichsautobahn-Tankstelle bei Darmstadt
(in: Vosselman, S. 23)*
- Abb. 16: *Viel Verkehr an der Reichsautobahn gab es nur in der Fotomontage. (in: Stern, S. 34)*
- Abb. 17: *Innenausstattung des Fern-Omnibus-Modells Opel / Ludwig
(in: Stern: S. 23)*

- Abb. 18: *Skizze des Innenraums des Fern-Omnibus-Modells Opel / Ludewig: Die Sitze der Fahrgäste sind fischgrätfförmig nach außen gerichtet. (in: Stern, S. 22)*
- Abb. 19: *Werbeplakat für Reichsbahn-Omnibusfahrten (in: Stern, S. 37)*
- Abb. 20: *Das „Führerzimmer“ im Rasthaus am Chiemsee (in: Johannes – Wölki, S. 77)*
- Abb. 21: *Rasthaus am Chiemsee mit Reichsautobahn (in: Johannes – Wölki, S. 73)*
- Abb. 22: *Autobahnlyrik zu Ehren der „Straßen des Führers“ (in: Die Straße 6 (1939), S. 239)*
- Abb. 23: *Georg Zemke: „Die Straßen des Führers“ (in: Die Straße 8 (1941), S. 276)*
- Abb. 24: *Planungen für das Reichsautobahn-Netz in der „Ostmark“ im Frühjahr 1938 (in: Kreuzer 2005, S. 53)*
- Abb. 25: *Planungen für das Reichsautobahn-Netz in der „Ostmark“ im August 1941 (in: Stern, Deckblatt)*
- Abb. 26: *Adolf Hitler unmittelbar vor dem ersten Spatenstich in Österreich am 7. April 1938 (rechts: Fritz Todt) (in: Schütz – Gruber, S. 63)*
- Abb. 27: *Die geplante Trassenlinie der „Westautobahn“ 1938: In Abweichung zur heutigen Strecke führt sie durch das Salzkammergut westlich des Attersees und südwestlich von Wien durch den Wienerwald. (in: Die Straße 5 (1938), S. 409)*
- Abb. 28: *Trassenstudien für die Tauernautobahn aus dem Jahr 1938 (in: Köllensperger, S. 31)*
- Abb. 29: *Von Albert Speer geplantes Monument an der Reichsgrenze bei Salzburg (in: Schütz – Gruber, S. 156)*
- Abb. 30: *Das preisgekrönte Foto von Otto Illauer aus dem Jahr 1936 zeigt die Reichsautobahn in Bayern an der Strecke München – Salzburg über den Irschenberg. (in: Philipp: S. 117)*
- Abb. 31: *Autobahnmalerei: „Autobahn bei Irschenberg“ von Wolf Panizza (in: Vosselman: S. 138)*
- Abb. 32: *Autobahnmalerei: „Autobahn bei Salzburg“ von Ernst Huber (in: Kreuzer 2005, S. 94)*

9.4 Anlagen und Abbildungen

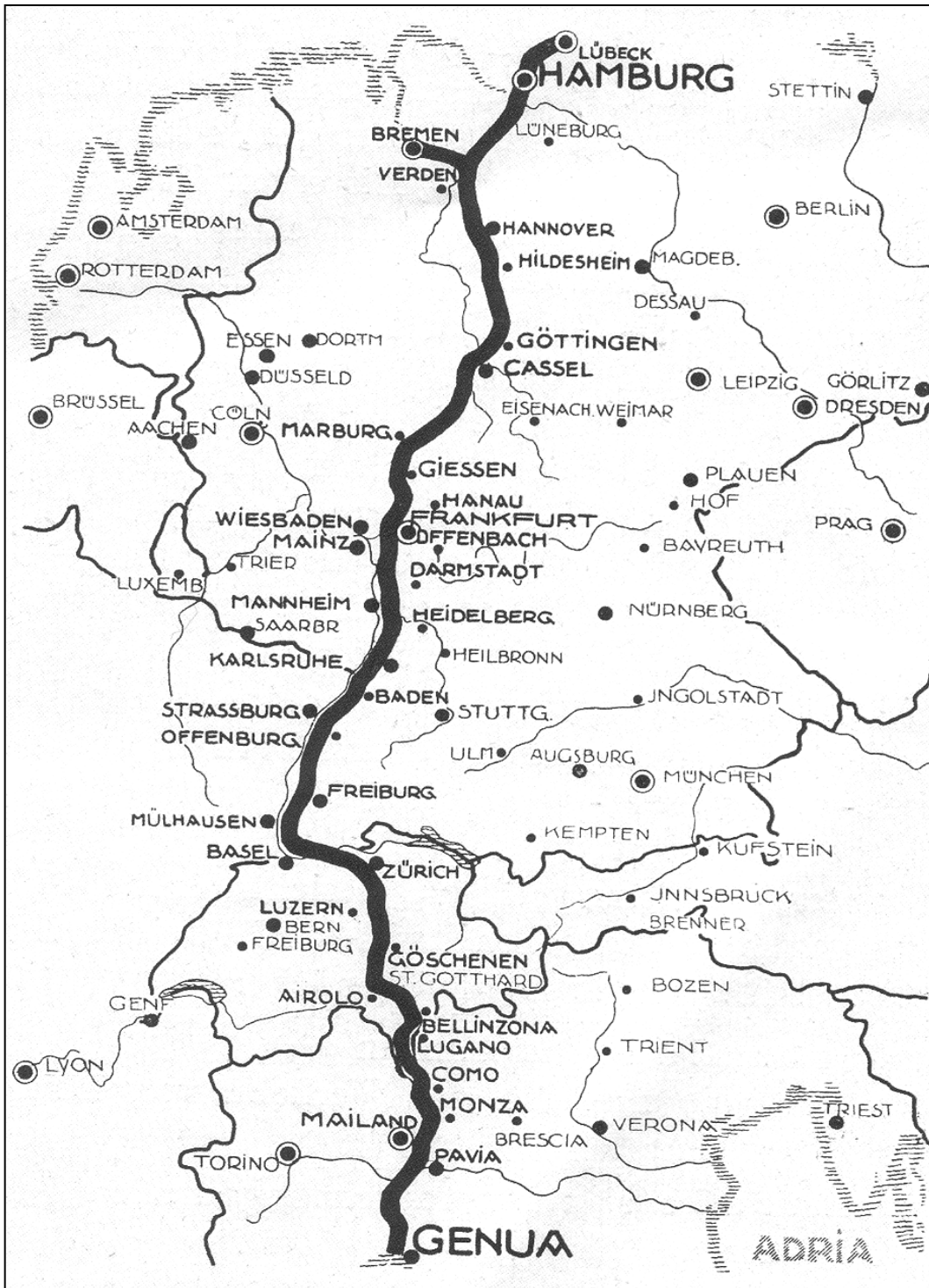


Abb. 1: Die geplante Linienführung der HAFRABA mit Verlängerung nach Genua



Abb. 2: Dr.-Ing. Fritz Todt (1891 – 1942)

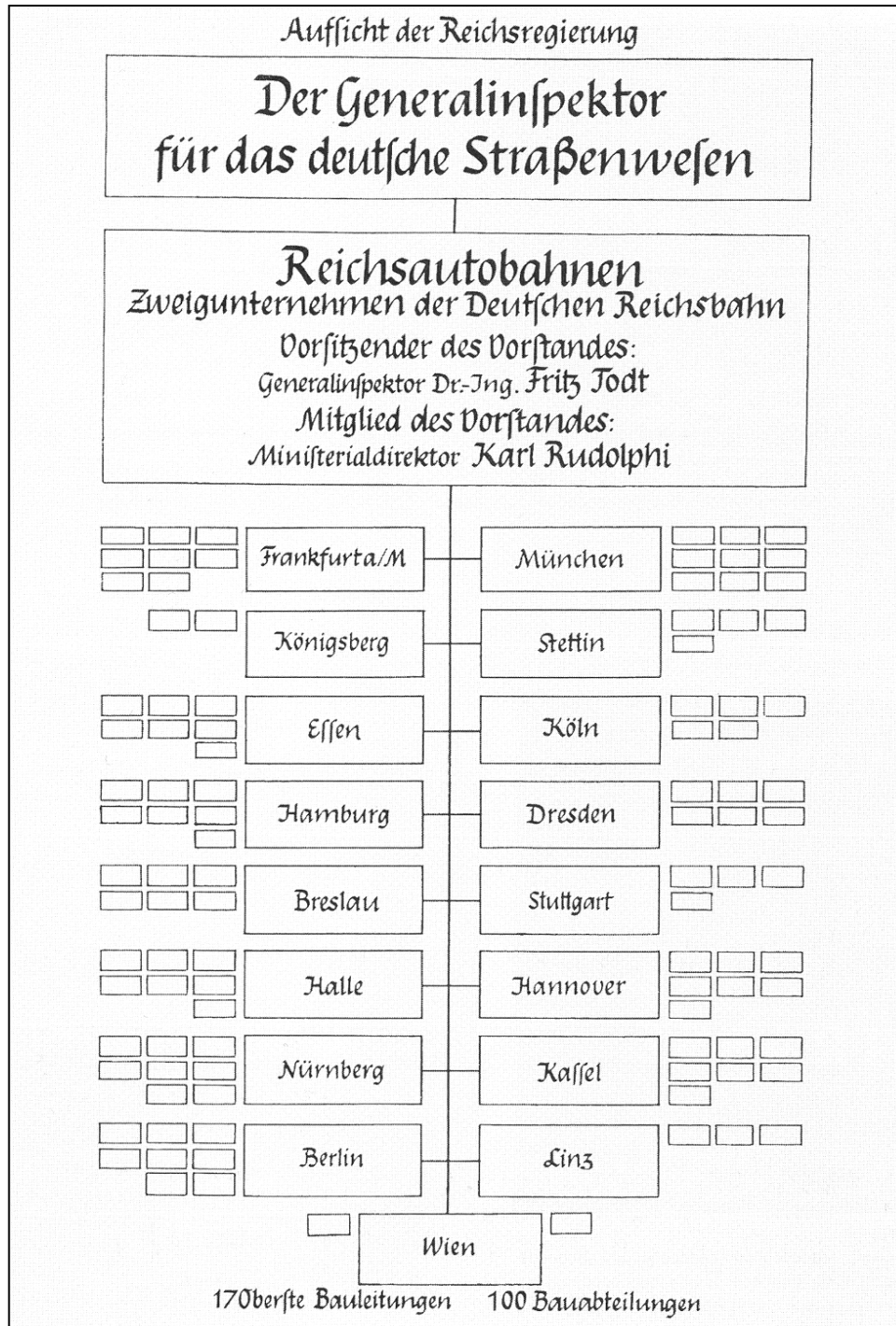


Abb. 3: Organigramm des „Unternehmens Reichsautobahnen“



Abb. 4: Hitlers erster Spatenstich am 23. September 1933



Abb. 5: Nachbildung des Spatens, mit dem der Reichsautobahnbau begann



Abb. 6: „Ausmarsch“ zum ersten Spatenstich, ganz rechts: Fritz Todt



Abb. 7: Handarbeit auf einer Autobahnbaustelle



Abb. 8: Eröffnung der ersten Autobahnstrecke am 19. Mai 1935

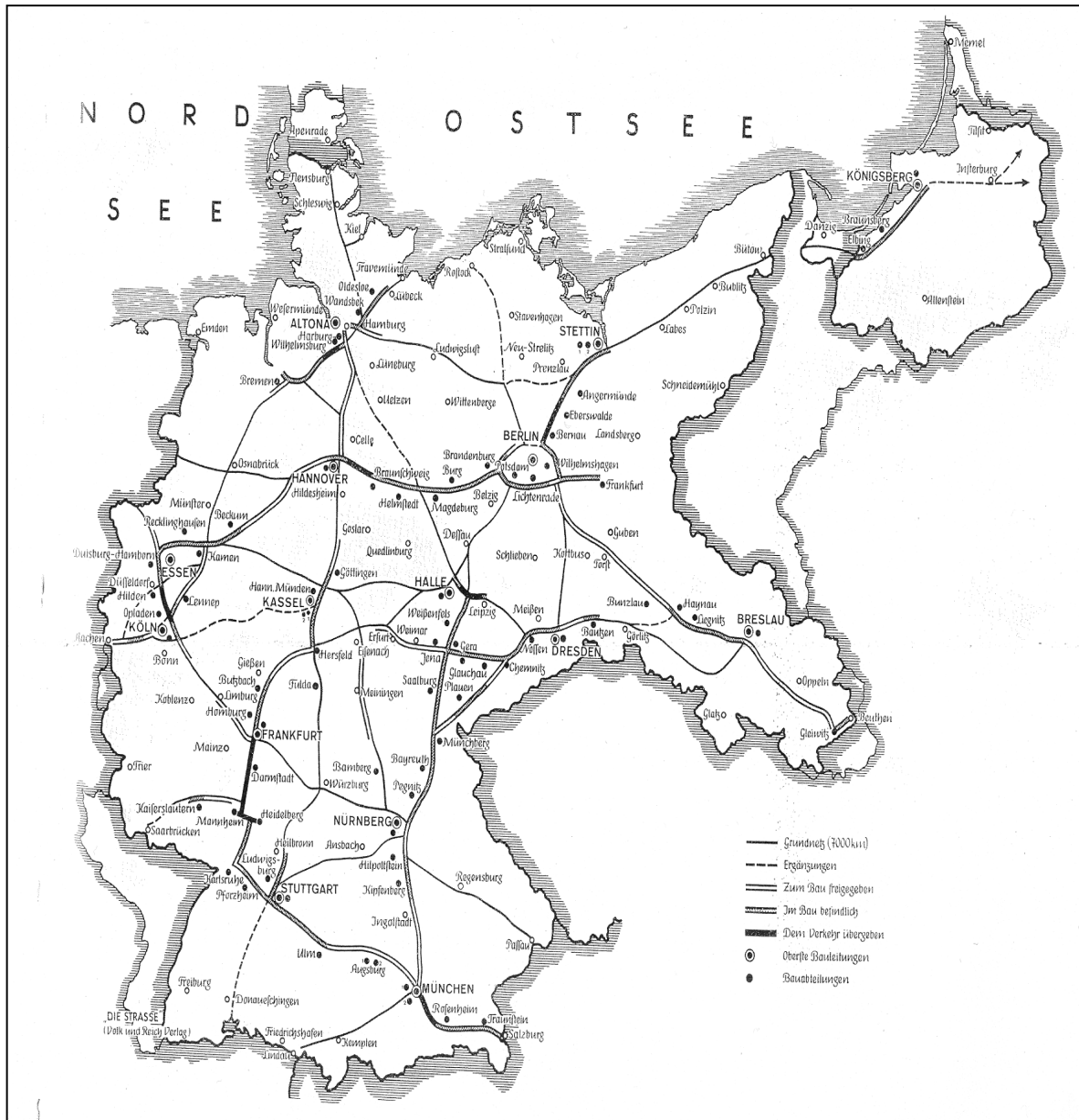


Abb. 9: Stand der Bauarbeiten an der Reichsautobahn im Mai 1936

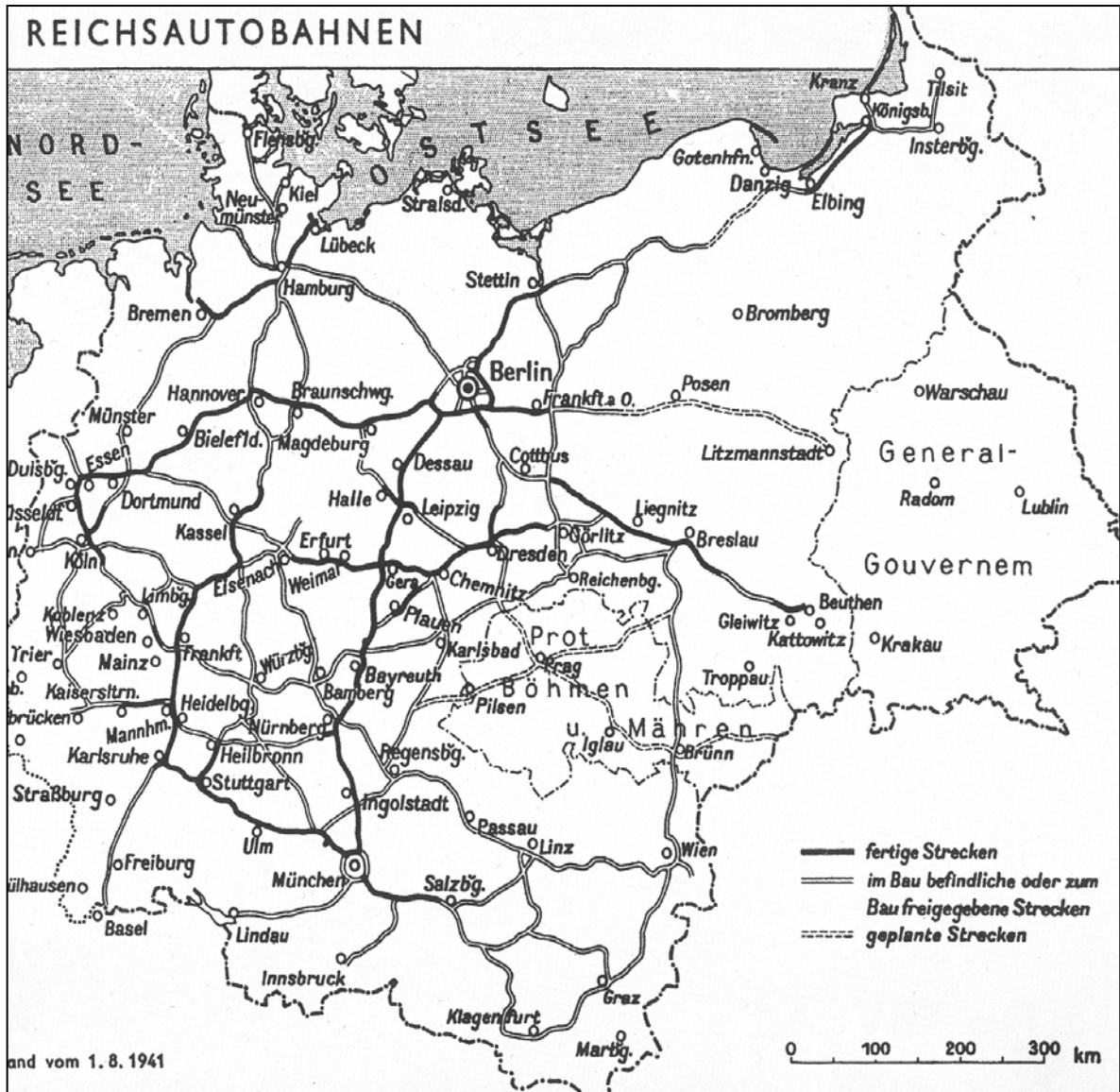


Abb. 10: Stand der Bauarbeiten an der Reichsautobahn im August 1941



Abb. 11: Die Reichsautobahn als „schwingende Straße“



Abb. 12: Modell einer „Kleeblattkreuzung“



Schwarze ★ Bahnen oder
Randstreifen
dienen den
Verkehr =
Sicherheit

★ Sie sollten
zweckmäßigerweise
mit Ruß-Schwärzen
der Degussa gefärbt
werden.
Besondere Vorteile:
Unübertroffen farb-
kräftig, licht- und
betonecht.


DEGUSSA
ABT. RUSS

DEUTSCHE GOLD- UND SILBER-SCHNEIDANSTALT
VORMALS ROESSLER

FRANKFURT AM MAIN

*Abb. 13: Schwarz gefärbte Fahrbahnen als Tarnung vor feindlicher
Luftaufklärung*

6520-337 2.11.40

Der Chef der Sicherheitspolizei
und des SD. ✓

Berlin SW 11, den 1. November 1940.
Prinz-Albrecht-Straße 8
Fernsprecher: 1200 40

IV A 5 b - 2136/40 g.
Bitte in der Antwort vorstehendes Geschäftszeichen und Datum
anzugeben.

385

Schnellbrief

Der Generalinspektor
f. d. Straßwesen
- 1. NOV. 1940

43

An den
*Herrn Todt
v. Bispingholz
MA 4/ii.*

Herrn Generalinspektor für das deutsche
Straßenwesen,
B e r l i n W. 8,
Pariser Platz 3.


Betrifft: Einsatz von jüdischen Arbeitskräften beim
Bau der Reichsautobahn Frankfurt a.Oder -
frühere Reichsgrenze.

Bezug: Dort.Schreiben vom 7./8./11./17.10.1940 -
Nr.6520-326.26a - und mein Schreiben vom
17.10.1940 - IV A 5 b - 2136/40 g -.

Nach nochmaliger Überprüfung der Angelegenheit
habe ich nunmehr meine Bedenken dagegen zurückgestellt,
beim Reichsautobahn-Bauabschnitt Frankfurt a.Oder -
frühere Reichsgrenze auch Juden aus dem Warthegau zum
Einsatz zu bringen, sofern diese Juden von den übrigen
Arbeitskräften sowohl hinsichtlich ihrer Unterbringung
als auch ihres Arbeitsplatzes getrennt gehalten werden
und ihre Rückführung in den Warthegau nach Beendigung
der Arbeiten gewährleistet erscheint. Den Herrn Reichs-
statthalter im Reichsgau Wartheland in Posen habe ich
entsprechend verständigt. Wegen der Zuweisung der jüdi-
schen Arbeitskräfte bitte ich, mit ihm unmittelbar in
Verbindung zu treten.

Die Frage des Arbeitseinsatzes von Juden an den
übrigen z.Zt. im Bau befindlichen Reichsautobahnstrecke
wird hierdurch nicht betroffen.

In Vertretung
gez. M. Iller



beglaubigt;
Kopie angefertigt.

6520 337

Abb. 14: Schnellbrief des Chefs des Sicherheitspolizei und des SD an Fritz Todt zum Einsatz jüdischer Zwangsarbeiter auf der Strecke Frankfurt/Oder - Posen



Abb. 15: Die erste Reichsautobahn-Tankstelle bei Darmstadt

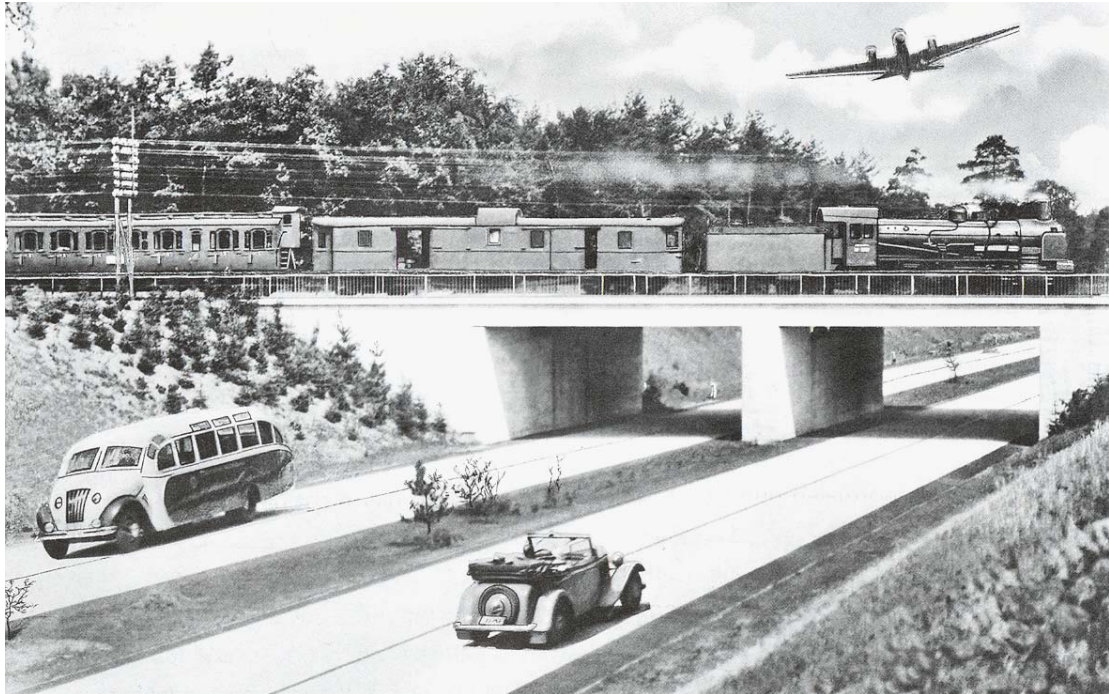


Abb. 16: Viel Verkehr an der Reichsautobahn gab es nur in der Fotomontage.



Abb. 17: Innenausstattung des Fern-Omnibus-Modells Opel / Ludewig

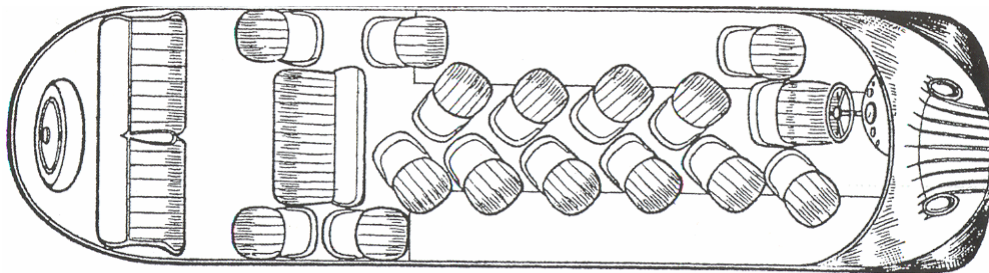


Abb. 18: Skizze des Innenraums des Fern-Omnibus-Modells Opel / Ludewig: Die Sitze der Fahrgäste sind fischgrätzförmig nach außen gerichtet.



Abb. 19: Werbeplakat für Reichsbahn-Omnibusfahrten



Abb. 20: Das „Führerzimmer“ im Rasthaus am Chiemsee

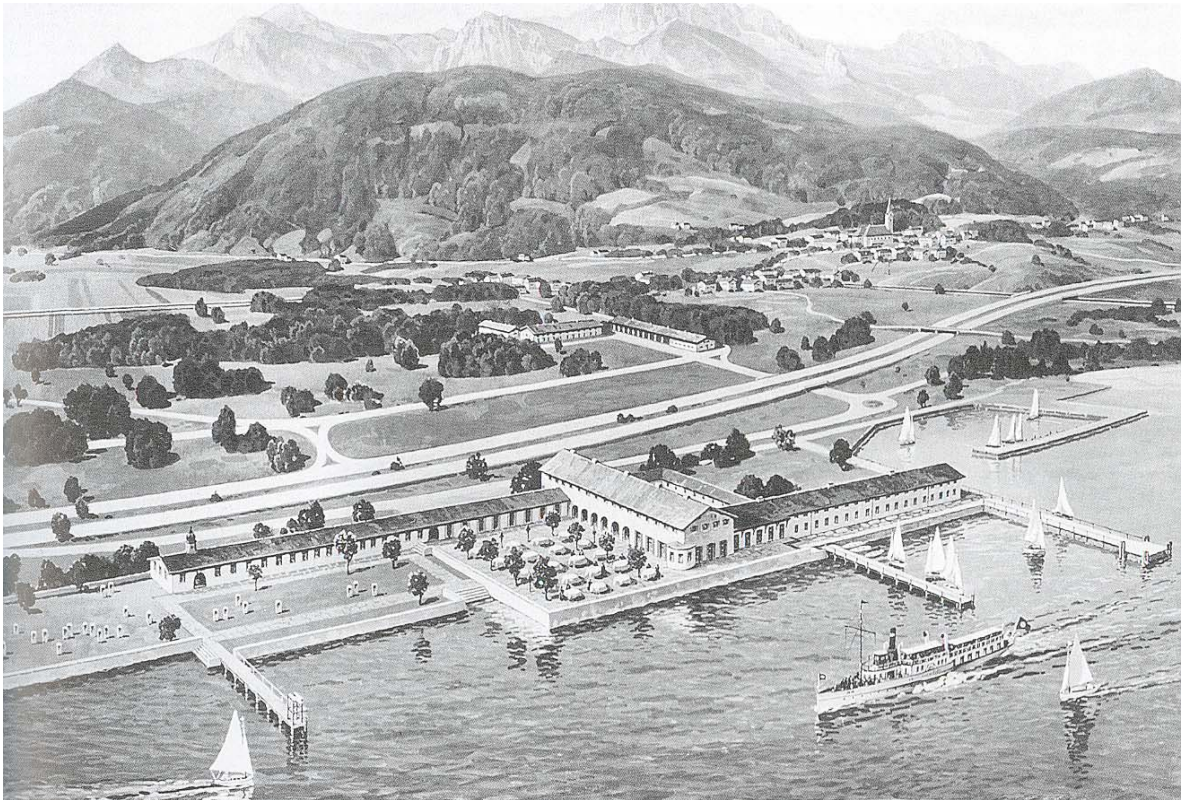


Abb. 21: Rasthaus am Chiemsee mit Reichsautobahn

D I E S T R A S S E

6. JAHRGANG NR. 8

2. APRILHEFT 1939

**DIE STRASSEN DES FÜHRERS**

Deutschland!

Verwundert fahst Du, wie tausend schaffende Hände
 Dir Wunden schlugen und wühlten in Deinem Gebreit,
 Verwundert hörtest Du klirrende Spaten und Lärm im Gelände,
 Hämmergepoch und Gestampf zerriß Deine Einsamkeit.
 Schwindelhoch wuchsen Pfeiler aus Stein und aus Stahl,
 Alten Straßen baute man Brücken und künftige Wege,
 Überwölbte die Flüsse und übermochte die Schräge
 Der Berge und stieß in stolzer Windung zu Tal.

Deutschland!

Wie schrecktest Du jäh aus der Stille,
 Standest mit staunenden Wäldern am Saum
 Des wachsenden Werkes!

Siehe, ein kraftvoller Wille

Gab den Befehl. Nicht Willkür störte den Traum
 Von Flur und Gefilde.

Siehe, aus blutenden Wunden

Wurden die Straßen, wuchsen, ein schimmerndes Band,
 Begrünt die Ufer, wuchsen zu einem Stück
 Lebender Landschaft. Was Wille gewollt, was die Hand
 Geschaffen, wurde Dir, Deutschland, ein großes Glück.
 Sieh, die Gefährte, auf sicheren Bahnen hinfahrend,
 Lassen die Meilen schrumpfen, verwandeln die Tage in Stunden!
 Siehe, die Heimat zur großen Gemeinschaft sich runden!
 Höre den Pulsschlag der Arbeit, höre ihn, braufend!

Deutschland!

Siehe die Straßen des Führers
 Leiten Dich stolz in das nächste Jahrtausend!

Thilo Scheller

Abb. 22: Autobahnlyrik zu Ehren der „Straßen des Führers“

DIE STRASSEN DES FÜHRERS

Durch seinen Willen nun zur Tat geworden,
die kraftvoll ihren Mut beweist,
erhebt sich rings in brausenden Akkorden
des Volkes schöpferischer Geist.

Nach kühnem Maß, das wir im Blute tragen,
schwingt sich ihr Rhythmus durch das Reich,
die Freude atmend, diesen Plan zu wagen,
dem Glühen unsrer Sehnsucht gleich.

Der kühne Schwung der Brücken wird nie enden.
Mit jedem Pfeiler wächst empor
des Volkes Kraft, sich endlich zu vollenden
aus unsrer Seelen starkem Chor.

In seinem Glauben ward dies Werk begonnen,
daß es das Vaterland erschließt,
bis aus des Volkes herzenstiefem Bronnen
der Glaube mit den Straßen fließt.

Georg Zemke

Abb. 23: Georg Zemke: „Die Straßen des Führers“

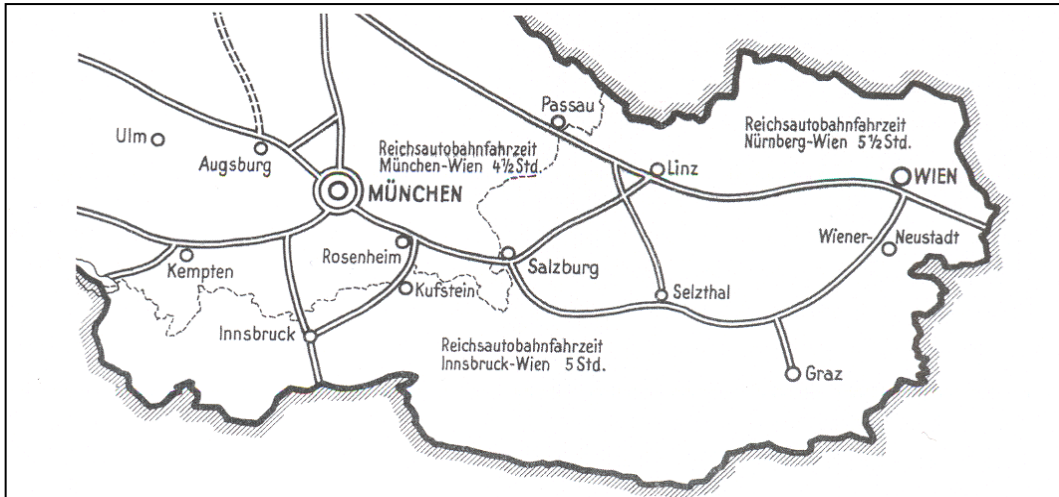


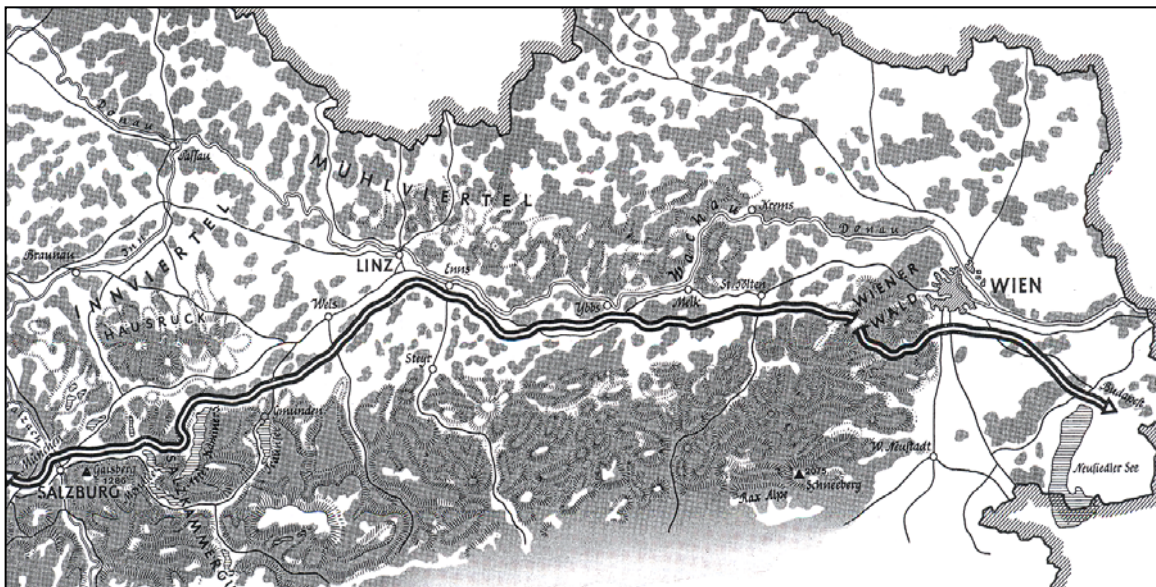
Abb. 24: Planungen für das Reichsautobahn-Netz in der „Ostmark“ im Frühjah 1938



Abb. 25: Planungen für das Reichsautobahn-Netz in der „Ostmark“ im August 1941



Abb. 26: Adolf Hitler unmittelbar vor dem ersten Spatenstich in Österreich am 7. April 1938 (rechts: Fritz Todt)



*Abb. 27: Die geplante Trassenlinie der „Westautobahn“ 1938:
In Abweichung zur heutigen Strecke führt sie durch das Salzammergut westlich des Attersees und südwestlich von Wien durch den Wienerwald.*

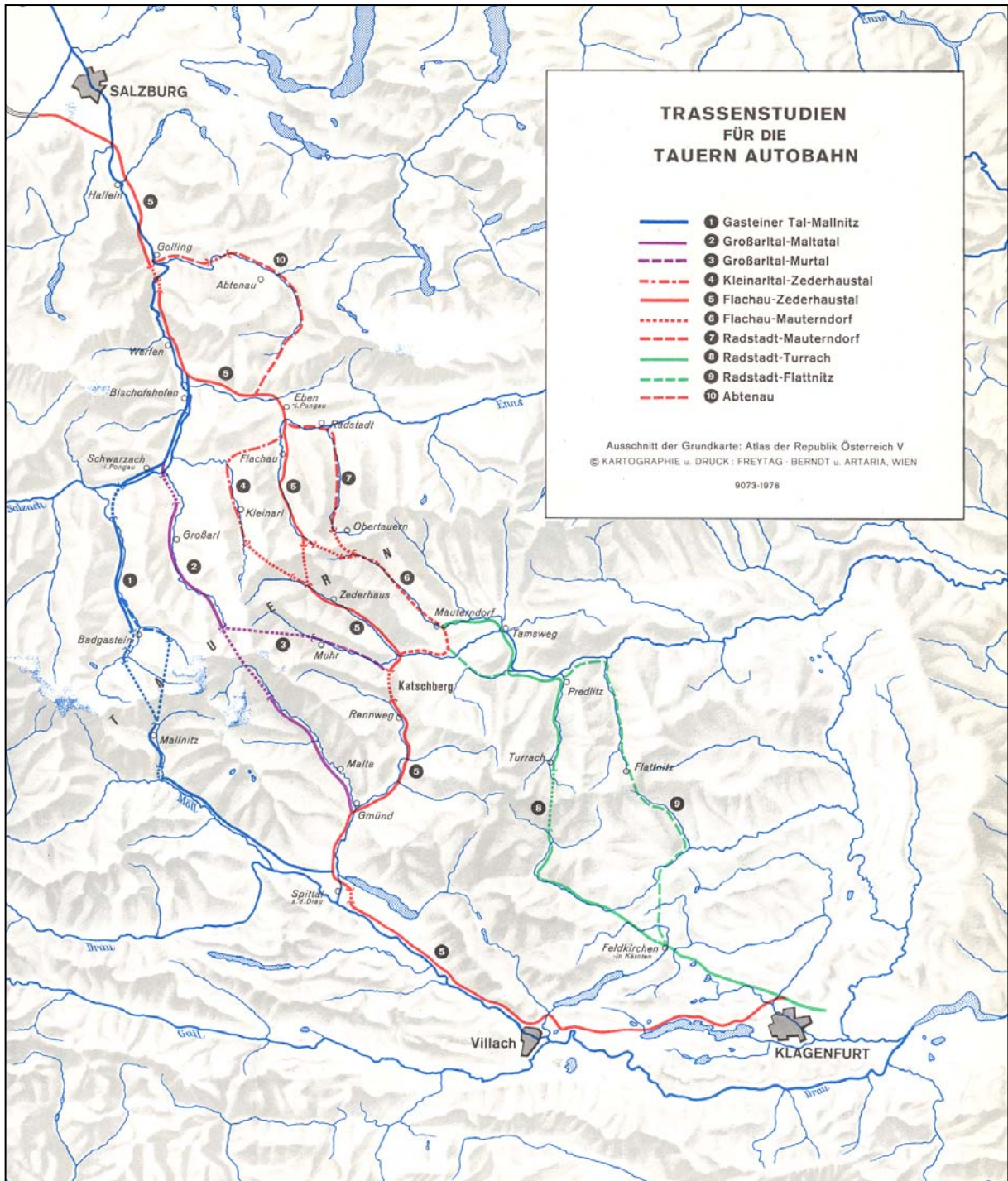


Abb. 28: Trassenstudien für die Tauernautobahn aus dem Jahr 1938

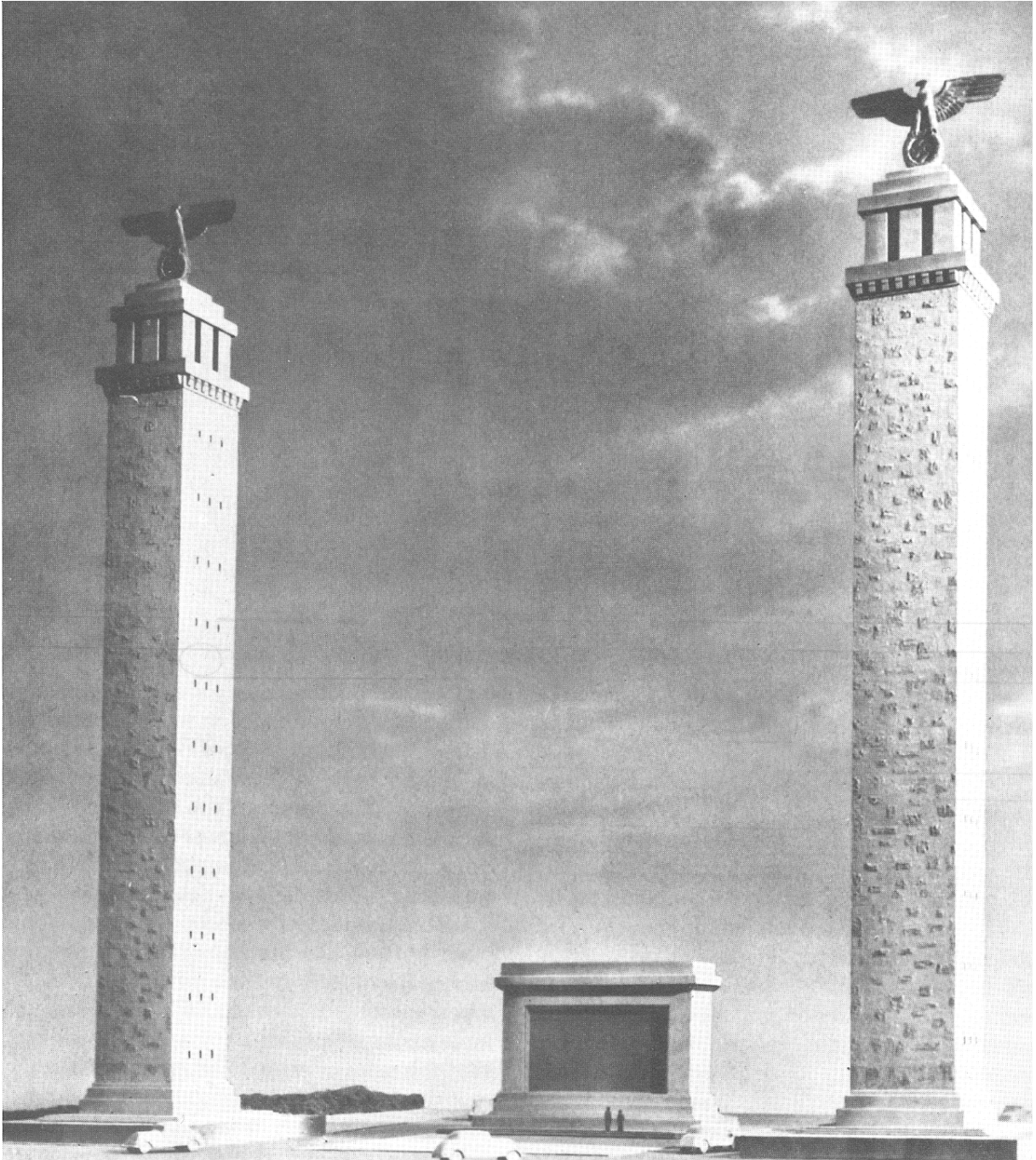


Abb. 29: Von Albert Speer geplantes Monument an der Reichsgrenze bei Salzburg

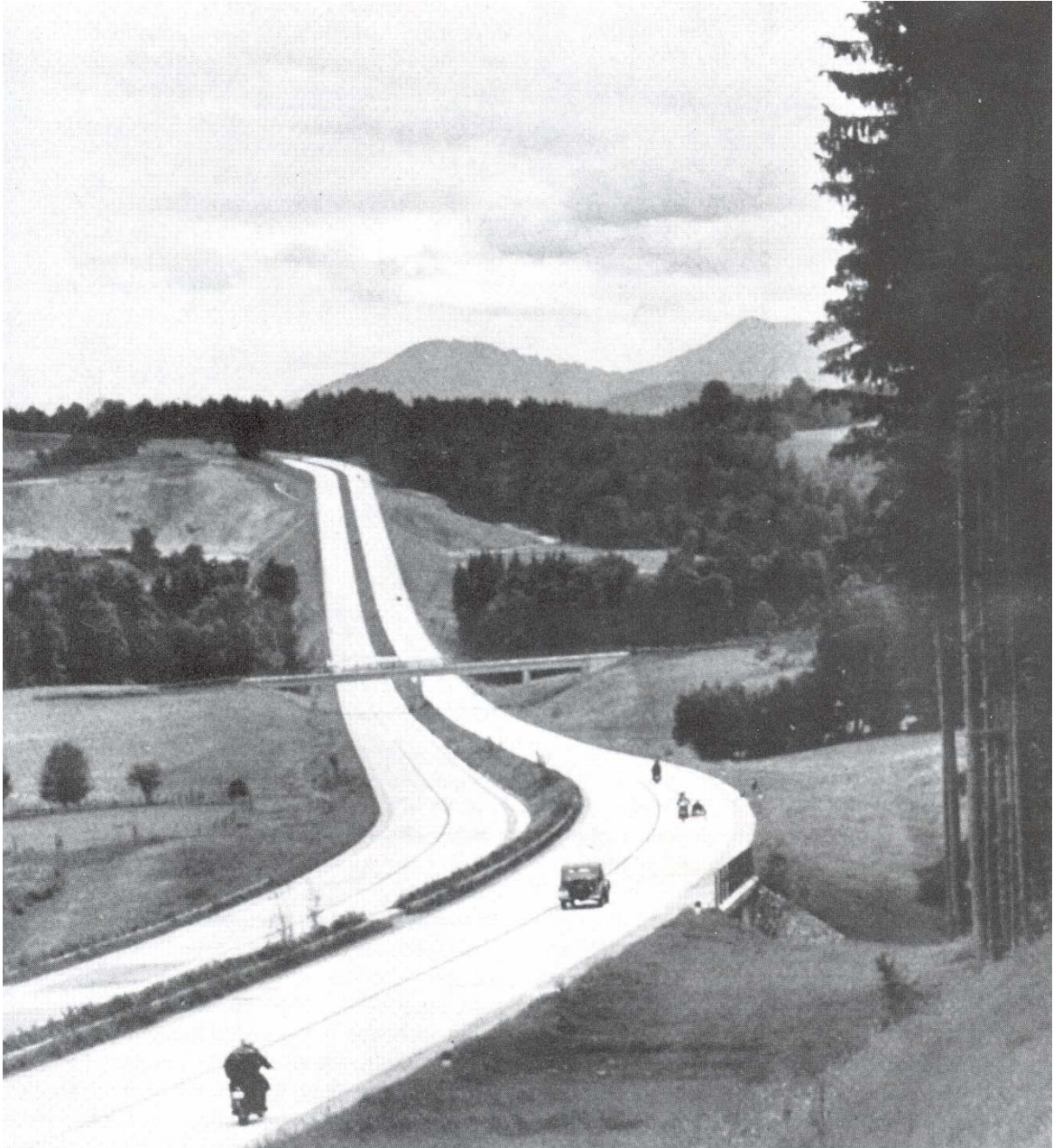


Abb. 30: Das preisgekrönte Foto von Otto Illauer aus dem Jahr 1936 zeigt die Reichsautobahn in Bayern an der Strecke München – Salzburg über den Irschenberg.



Abb. 31: Autobahnmalerei: „Autobahn bei Irschenberg“ von Wolf Panizza

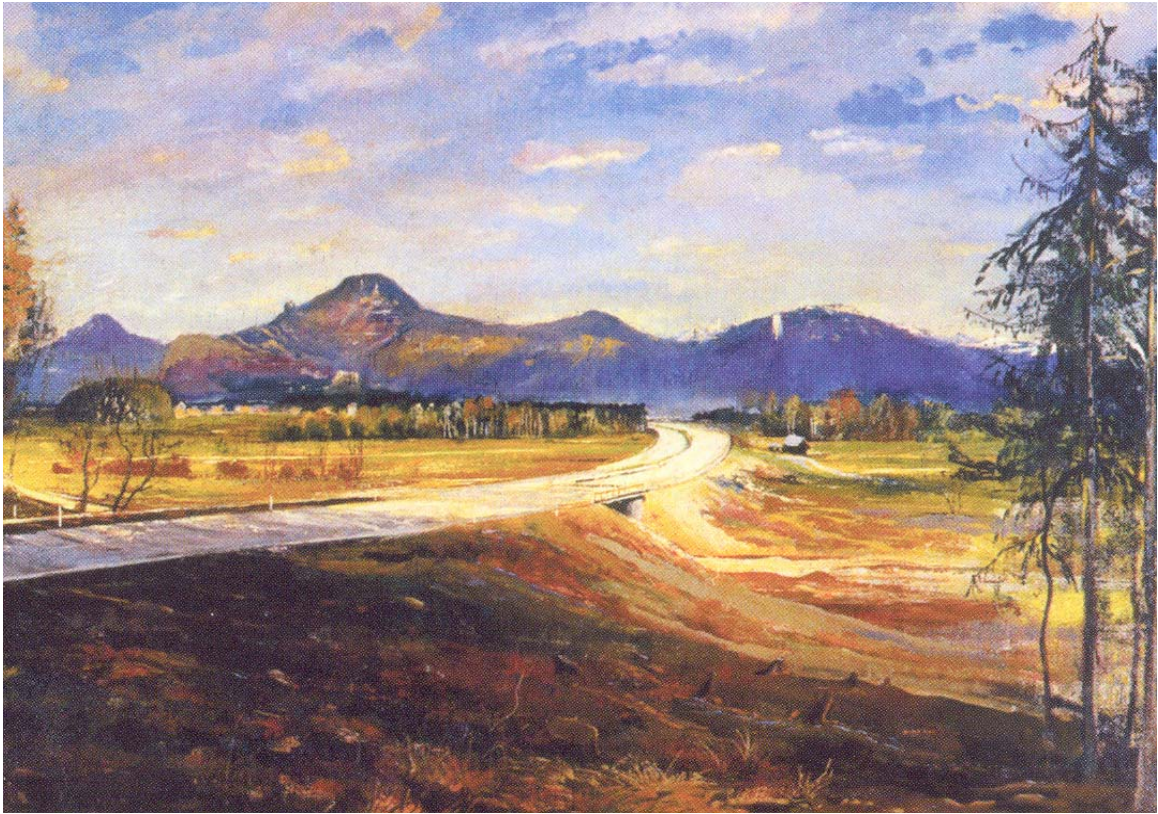


Abb. 32: Autobahnmalerei: „Autobahn bei Salzburg“ von Ernst Huber

9.5 Zusammenfassung

Der Mythos von den Reichsautobahnen als „Straßen Adolf Hitlers“ wurde vom NS-Regime mit allen verfügbaren Propagandamitteln inszeniert. Tatsächlich war Hitler weder Erfinder noch erster Erbauer der deutschen Autobahnen. Deren Errichtung wurde aber als Prestigeprojekt deutscher Technik ab 1933 massiv forciert, die Ausführungskompetenz im Amt eines Generalinspektors zentralisiert. Trotz nicht ausreichender Finanzgrundlage entstand bis Ende 1941 ein Reichsautobahn-Netz von 3.870 Kilometern. Dies gelang ab 1940 nur unter massivem Einsatz von Zwangsarbeitern.

Mangels fortgeschrittener Motorisierung blieb die verkehrspolitische Bedeutung der Reichsautobahn während der NS-Zeit gering. Auch als militärischer Transportweg wurde sie von der Wehrmacht nie akzeptiert. Der Rückgang der Arbeitslosigkeit ging weit weniger auf die Beschäftigung an den Autobahnbaustellen zurück, als vom Regime dargestellt wurde.

Umso größer war der Ewigkeitsanspruch, den Hitler mit der Errichtung der Reichsautobahnen erhob. Speziell Autobahnbrücken sollten die scheinbare Größe des Nationalsozialismus symbolisieren. Der Linienvverlauf und die Gestaltung der Fahrbahnen mussten hohe landschaftsästhetische Kriterien erfüllen. Kunst und Medien wurden gezielt eingesetzt, um den Mythos von den Reichsautobahnen zu festigen.

In Österreich startete der Bau von Reichsautobahnen unmittelbar nach dem Anschluss im März 1938. Bis zur kriegsbedingten Einstellung aller Arbeiten konnten aber nur wenige Baukilometer im Raum Salzburg fertig gestellt werden.

9.6 Lebenslauf

Name	Michael Matzke
geboren	13. Februar 1967 in Wien
Staatsbürgerschaft	Österreich

Schulbildung

1973 bis 1977	Volksschule Wien 6, Mittelgasse 24
1977 bis 1985	Bundesgymnasium Wien 6, Amerlingstraße 6
1985	Matura mit Auszeichnung

Studium

1985	Studium der Rechtswissenschaften an der Universität Wien
1986	Abschluss des 1. Studienabschnitts des Studiums der Rechtswissenschaften
1987	Studium der Geschichte und einer Kombination gewählter Fächer (Politikwissenschaft, Philosophie, Rechtsgeschichte, Rechtsphilosophie) an der Universität Wien
1989	Abschluss des 1. Studienabschnitts der Studienrichtung Geschichte

Beruf

seit 1995	Redakteur in der ORF-Verkehrsredaktion, zuständig für die Recherche, Aufbereitung und Präsentation aktueller Verkehrsinformation und verkehrsjournalistischer Themen in den ORF-Radioprogrammen
seit 1997	Stellvertretender Leiter der ORF-Verkehrsredaktion; Projektleitung und Mitarbeit bei zahlreichen Projekten, insbesondere bei der Einführung der digitalen Verkehrsinformation „RDS-TMC“ in Österreich