

Der Autobahnbau 1933 bis 1939 und das hessische Autobahnnetz

Richard Vahrenkamp

„In mancher Hinsicht ist die deutsche Autobahn ein keineswegs geringeres National-symbol und Monument als das Brandenburger Tor selber“

James E. Young¹

In der Forschung zum Autobahnbau der Nationalsozialisten 1933-1939 wurde eine Reihe von Themen behandelt, wie die Vorgeschichte, der Entscheidungsprozess, die Organisation und Finanzierung des Autobahnbaus, sowie dessen Bedeutung zur Arbeitsbeschaffung und für das Militär². In den Arbeiten wurden häufig Aspekte der

- 1 James E. YOUNG, „Erinnerung ist eine endlos befahrbare Strasse“, in: Rudolf HERZ und Reinhard MATZ. Zwei Entwürfe zum Holocaust-Denkmal. Nürnberg 2001, 79.
- 2 Als Autobahnen seien im Folgenden kreuzungsfreie Straßen mit räumlich getrennten Richtungsfahrbahnen und zwei Fahrspuren pro Richtung gemeint, welche dem Verkehr mit Kraftfahrzeugen vorbehalten sind („Nur-Autostraßen“). Umfassende Studien zum Autobahnbau liegen bisher nicht vor. Folgende Beiträge in der Literatur sind identifizierbar: Paul HAFEN: Das Schrifttum über die deutschen Autobahnen. Bonn 1956. – Karl-Heinz LUDWIG: Technik und Ingenieure im Dritten Reich. Königstein 1974. – Karl LÄRMER: Autobahnbau in Deutschland 1933 bis 1945. Berlin 1975. – Geschrieben vom Standpunkt der DDR-Historiografie, aber sehr materialreich. – H. HENNING: „Kraftfahrzeugindustrie und Autobahnbau in der Wirtschaftspolitik der Nationalsozialisten 1933 bis 1936“, in: Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Bd. 65, 1978, S. 217-242. – R. STOMMER (Hg.): Reichsautobahnen – Pyramiden des Dritten Reiches. Marburg 1982. – Wolfgang SACHS: Die Liebe zum Automobil. Berlin 1984. – J. D. SHAND: „The Reichsautobahn: Symbol for the Third Reich“, in: Journal of Contemporary History, Vol. 19, 1984, S. 189-195. – Anette NIETFELD: Reichsautobahn und Landschaftspflege. Werkstattberichte des Instituts für Management und Umweltplanung, herausgegeben von Arnim BECHMANN, TU Berlin, Nr. 14, 1985. – Claudia WINDISCH-HOJNACKI: Die Reichsautobahn – Konzeption und Bau der RAB, ihre ästhetischen Aspekte, sowie ihre Illustration in Malerei, Literatur, Fotografie und Plastik. Diss. Universität Bonn 1989. – M. KORNRUMPF: HAFRABA e. V. – Deutsche Autobahnplanung 1926-1934. Bonn 1990. – Christopher KOPPER: „Modernität oder Scheinmodernität nationalsozialistischer Herrschaft – Das Beispiel der Verkehrspolitik“, in: Christian JANSEN, Lutz NIETHAMMER und Bernd WEISBROD (Hg.), Von der Aufgabe der Freiheit. Festschrift für Hans Mommsen. Berlin 1995, S. 399-411. – E. SCHÜTZ und E. GRUBER: Mythos Reichsautobahn. Berlin 1996, 2. Auflage Berlin 2000. – Franz SEIDLER: Fritz Todt. Bublies Verlag, Beltheim-Schnellbach 2000. – Dietrich SCHWELL und Wolfgang JÄGER: „Verkehrsfreigaben von Autobahnen in den Jahren 1939 bis 1945“, in: Strasse und Autobahn, Heft 8, 2000, S. 478-488. – T. ZELLER: Straße, Bahn, Panorama – Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland 1930 bis 1990. Diss. München, Campus Verlag, Frankfurt 2002. – Eine Filmdokumentation zum Autobahnbau wurde von Peter Friedrich LEOPOLD mit der Chronos-Film GmbH im Jahre 2000 erstellt. – ZIMMER, JOCHEN: Politische Landschaften: Reichsautobahnbau und Autobahnmalerei; in: „Soziologie als Krisenwissenschaft“: Festschrift zum 65. Geburtstag von Dankwart Danckwerts, HANS USKE; HERMANN VÖLLINGS; JOCHEN ZIMMER; CHRISTOPH STRACKE; HRSG., Münster: Lit Verl. 1998, S. 206-219. – DOBMANN, Axel: Wie wir die Autobahnen lieben lernten – Infrastrukturelle Leitbilder und Automobilismus in Deutschland bis in die sechziger Jahre; in: Sozi-

Landschaftsästhetik und der Propaganda stark betont. Jedoch sind andere Fragen offen, etwa die Einbeziehung des Autobahnbaus in die Verkehrspolitik der NS-Zeit und die Verknüpfung von Aspekten der Landschaftsästhetik mit der Frage der Verkehrssicherheit unterblieben weitgehend. Ferner sind noch weitere Fragen unbeantwortet, wie z. B. die konkrete Ausgestaltung von Strecken in bestimmten Landesteilen, die Arbeit der GEZUVOR, die Einbeziehung des Wettbewerbs Straße-Schiene in die Entscheidungsprozesse, die Konsistenz der NS-Verkehrspolitik und die detaillierte Auswertung der in den vergangenen Jahren publizierten Akten der Reichskanzlei der Hitler-Regierung. Insbesondere soll die Streckenführung in Hessen untersucht werden, und unter Berücksichtigung des Verhältnisses Nahverkehr zum Fernverkehr in den allgemeinen Entscheidungsprozess zum Autobahnbau einbezogen werden, sowie Schlussfolgerungen für das aktuelle Autobahnnetz in Hessen gezogen werden. Gefragt werden soll ferner, inwieweit sich der Autobahnbau als Modernisierungsstrategie im Verkehrssektor verstehen lässt, sodass hiermit ein Beitrag zur Debatte um Nationalsozialismus und Modernisierung geliefert werden kann.

Um den Autobahnbau nicht als ein isoliertes Projekt der NS-Zeit erscheinen zu lassen, wurden die Debatten der Verkehrspolitik vor 1933 erfasst und in ihrer Wirkung auf den Autobahnbau verfolgt. Hierzu wurden die Publikationen zur Verkehrspolitik in den Zeitschriften:

ADAC Motorwelt,

alwissenshaftliche Informationen: Geschichte Politik Wirtschaft, H. 4, Jg. 25, 1996, S. 235-242. – KLENKE, Dietmar: Autobahnbau und Naturschutz in Deutschland – Eine Liaison von Nationalpark, Landschaftspflege und Motorisierungsvision bis zur ökologischen Wende der siebziger Jahre; in: Politische Zäsuren und gesellschaftlicher Wandel im 20. Jahrhundert: regionale und vergleichende Perspektiven, hrsg. von Matthias FRESE u. Michael PRINZ, Paderborn 1996, S. 465-498. – EMMERICH, Wolfgang, WEGE, Carl: Der Technikdiskurs in der Hitler-Stalin-Ära. Stuttgart 1995.

Lokalgeschichtliche Aspekte des Autobahnbaus werden behandelt bei: Susanne HOHLMANN: Pfaffenwald – Sterbe- und Geburtenlager 1942-1946. Nationalsozialismus in Nordhessen. Bd. 2, Kassel 1983. Behandelt wird u. a. der Autobahnbau bei Bad Hersfeld. – Ernst-Heinrich MEIDT: „Der Autobahnbau im Kreis Hersfeld im Spiegel der Hersfelder Zeitung in vier Teilen“, in: Mein Heimatland – Zeitschrift für Geschichte, Volks- und Heimatkunde, Nr. 7, S. 25-28, Nr. 8, S. 29-32, Nr. 9, S. 33 – 36. und Nr. 11, S. 45-47, jeweils Band 32, 1986. MEIDT gibt eine Auswertung der Berichte der Hersfelder Zeitung zum Autobahnbau. – Stefanie ENDLICH: „Berliner Ringe“, in: Ulrich ECKHARDT u. a. (Hg.): Berliner Ring, Berlin 1990. – Adam WERNER: „Entstehung und Bau der Reichsautobahn“, in: Guxhagen. Festschrift zum 600jährigen Jubiläum von Guxhagen. 1952, S. 65-71. Der Bau der Autobahnbrücke Guxhagen wird hier beschrieben. – Dieter STOCKMANN: Strecke 46 – Die Reichsautobahn zwischen Spessart und Röhn. Privatdruck, Veitshöchheim 2002, ISBN 3-9808143-0-0

Abkürzungen:

AdR1 Akten der Reichskanzlei, Regierung Hitler 1933-1938, hg. von Konrad REPGEN, Teil I: 1933/34, Band 1, bearb. von Karl-Heinz MINUTH, Boppard am

Rhein 1983

GEZUVOR: Gesellschaft zur Vorbereitung des Reichsautobahnbaus e. V.

GI Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen

HAFRABA Verein zur Vorbereitung der Autostraße Hansestädte – Frankfurt-Basel

Der Deutsche Volkswirt,
Deutsche Wirtschaftszeitung – Organ des DIHT,
Die Reichsbahn,
HAFRABA – Mitteilungsblatt (ab 1932: Die Autobahn),
Verkehrstechnische Rundschau,
Wirtschaftsdienst,
Zeitschrift für Verkehrswissenschaft,
in den Jahrgängen 1930 bis 1932 ausgewertet. Ferner wurde die Presseauschnitts-
sammlung des Deutschen Handlungsgehilfenvereins zu Fragen der Verkehrspolitik im
Bundesarchiv gesichtet.

1. Die Zielsetzungen des Autobahnbaus im verkehrspolitischen Kontext

Die Ziele des Autobahnbaus sollen hier mit den Methoden der Evaluationsforschung überprüft werden.³ Dabei soll zunächst eine Diskussion der deklarierten und nicht-deklarierten Ziele vorgenommen werden, die mit dem Autobahnbau verfolgt wurden, deren Konsistenz untersucht und die Änderung der Ziele im Programmablauf betrachtet werden. Danach soll deutlich gemacht werden, dass ein weiterer Faktor, der sich einer formalen Zieldiskussion entzieht, den Autobahnbau maßgeblich beeinflusst hat.

Wenn man sich mit den Zielsetzungen befasst, die vom Nationalsozialismus mit dem Autobahnprojekt verfolgt wurden, lässt sich eine Vielzahl von unterschiedlichen Interessenslagen identifizieren, die in dem Autobahn-Projekt gebündelt werden konnten: die Arbeitsbeschaffung, die Propaganda, die Konjunkturpolitik, sowie die Militärpolitik. Da diese Ziele so eng miteinander verbunden sind, fällt es schwer, eine Rangreihe unter diesen Zielen zu begründen. Man kann demgegenüber die Aussage unterstützen, dass gerade dadurch, dass die verschiedenen Interessen in dem Autobahn-Projekt gebündelt werden konnten, das Autobahn-Projekt zunächst zu einem „idealen“ Projekt des Nationalsozialismus zu werden schien – nicht zuletzt, um zu Beginn ihrer Herrschaft Reputation zu gewinnen. Allerdings taten sich im Programmablauf tiefe Widersprüche zur Aufrüstungspolitik auf. Die einzelnen Punkte sollen im Folgenden angesprochen werden, wobei versucht wird, die Kontinuität der einzelnen Zielsetzungen in den Debatten der zwanziger Jahre aufzuzeigen.

Die Autobahn-Idee wurde in den zwanziger Jahren als Nord-Südstrecke Hamburg-Frankfurt a.M.-Basel vom HAFRABA-Verein⁴ propagiert, der 1927 gegründet wurde, eine Vielzahl von Schriften herausgab und Initiativen zum Autobahnbau im Reichstag und der Reichsregierung startete. Das Autobahn-Projekt war, was die Finanzierung und den Betrieb anbetraf, privatwirtschaftlich ausgerichtet und nahm Erfahrungen von Puricelli auf, der bereits 1924 Autobahnen in Norditalien privatwirtschaftlich baute und

3 Siehe R. STOCKMANN: Evaluationsforschung. Opladen 2000.

4 Der „Verein zur Vorbereitung der Autostraße Hansestädte-Frankfurt-Basel“ besaß Einzelpersonen, Länder, Kommunen und Industrie- und Handelskammern als Mitglieder, siehe M. KORNRUMPF (wie Anm. 2 Nr. 10), S. 25 und K. KAFTAN: Der Kampf um die Autobahn. Berlin 1955, S. 76.

betrieb. Für die HAFRABA war Puricelli infolge seiner deutschen Sprachkenntnisse und seiner Beratungsleistungen ein wichtiger Impulsgeber.⁵ Das deutsche Autobahnprojekt scheiterte aber vor 1933 an der Länderzuständigkeit für den Straßenbau, an Verfassungsfragen und schließlich an der Unbeständigkeit der Reichsregierungen am Ende der Weimarer Republik.

Als im Jahre 1933 die Nationalsozialisten sich die Planungen der HAFRABA zu eigenen machten und die Detailplanungen und Bauausführungen des Autobahnnetzes begannen, konnten sie gleich zwei Ziele miteinander verknüpfen: die Arbeitsbeschaffung und die Propaganda. Der Autobahnbau konnte als eine großartige Maßnahme zur Schaffung von Arbeitsplätzen im Frühjahr 1933 und im Sommer 1933 dargestellt werden, die auf den von sechs Millionen Arbeitslosen gekennzeichneten Januar 1933 folgten. Die Nationalsozialisten stellten daher in der Propaganda das Ziel der Erhöhung der Beschäftigung stark heraus. So kündigte Hitler in seiner Rede zum 1. Mai 1933 an: „Weiter werden wir uns bestreben, große öffentliche Arbeitsbeschaffungsmöglichkeiten noch in diesem Jahr zu verwirklichen“, und sprach vom „Programm unseres Straßenneubaus, eine gigantische Aufgabe, die Milliarden erfordert“⁶. Nach der Gründung des Unternehmens Reichsautobahnen im Juni 1933 wurde der Autobahnbau der Öffentlichkeit in allen Medien bekannt gemacht.⁷ Die Teilziele Arbeitsbeschaffung und Propaganda erhielten ein wesentlich höheres Gewicht, indem Hitler das Autobahnkonzept in einem Gesamtkonzept als eine **Netzidee** präsentierte und dabei auf Vorarbeiten der HAFRABA zurückgreifen konnte.⁸ Hitler erkannte die Chance, den Autobahnbau viel überzeugender als eine erstrangige Maßnahme zur Arbeitsbeschaffung und als einen

5 P. PURICELLI: Vortrag anlässlich der 1. Verwaltungsratsitzung der HAFRABA am 10. Februar 1927. Hafraba Publikation, Frankfurt 1927, sowie L. BORTOLOTTI: „Fra Politica, Propaganda E Affari: L' Autostrada Roma-Berlino 1927-1942“, in: Storia Urbana, Vol. 81, 1997, S. 47-79, ZELLER (wie Anm. 2 Nr. 15), S. 46.

6 Vgl. Rede Hitlers zum 1. Mai 1933, in M. DOMARUS: Hitler – Reden und Proklamationen. Band I, Wiesbaden 1973, S. 263.

7 „Das neue deutsche Autobahn-Netz – Ein Teil des neuen Arbeitsbeschaffungsprogramms“, laute die Schlagzeile auf Seite 3 der Kasseler Post vom 22. Juni 1933 (Universitätsbibliothek Kassel, Hessischer Lesesaal, im Folgenden U.B. Kassel). „Der gigantische Autostraßen-Plan“ war die Überschrift der Titelseite der Hessischen Volkswacht, Zeitung des NS-Gaus Kurhessen, vom 26. Juni 1933 (U.B. Kassel). Der Völkische Beobachter vom 25. Juni 1933 (Ausgabe A) meldete auf Seite 1: „Riesenprojekt der Reichsregierung: Kabinett Hitler beschließt Bau von Reichsautobahnen“. (Deutsche Bücherei, Leipzig).

8 Das Aufgreifen der Netzidee ist dokumentiert im Vermerk des Ministerialrats Willuhn über eine Besprechung des Reichskanzlers mit dem Geschäftsführer der HAFRABA e.V., Hof, zur Planung und Finanzierung des Autobahnbaus am 6. April 1933, in: Akten der Reichskanzlei. Regierung Hitler 1933-1938. herausgegeben von Konrad REPGEN, Teil I: 1933/34, Band 1, bearbeitet von Karl-Heinz MINUTH, Boppard am Rhein 1983, S. 305 (im folgenden zitiert als AdR1), sowie den Bericht des Geschäftsführers der HAFRABA e.V., Hof, über seine Besprechung mit dem Reichskanzler zur Planung und Finanzierung des Autobahnbaus am 6. April 1933, a. a. O., S. 308. Der Editor der Akten der Reichskanzlei, MINUTH, macht darauf aufmerksam, dass von der von KAFTAN (wie Anm. 4), S. 155, zitierten Besprechung von Hitler mit Hof am 23.3.1933, die Hof in seinem Bericht als „ersten Empfang und Vortrag“ beschreibt, keine Akten auffindbar waren, a. a. O., S. 306. Zur Netzidee ferner: Besprechung des Reichskanzlers mit führenden Industriellen am 29. Mai 1933. AdR1, S. 511.

Aufbruch in eine neue Zeit der Propaganda darstellen zu lassen, wenn anstelle der bloß einen Nord-Süd-Linie von Hamburg bis Basel gleich ein Netz über das ganze Reich gezogen werden könnte. Ferner begründete Hitler seine Präferenz für das Netz damit, dass es als Großprojekt leichter als eine Teilstrecke gegen die Widerstände von Partikularinteressen durchsetzbar sei.⁹ Die Konzeption des Netzes bot zudem den Vorteil, dass an verschiedenen Stellen des Reiches zugleich mit dem Bau begonnen werden konnte und so die Propaganda eine wesentlich größere Zahl von Darstellungsmöglichkeiten erhielt, als wenn zur Arbeitsbeschaffung zum Beispiel nur zwei große Wasserkraftwerke gebaut würden.¹⁰

Dieses Propagandaziel, das Autobahn-Projekt als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme darzustellen, muß im Reich eine sehr tiefgehende Wirkung entfaltet haben, denn in den Akten zum Autobahnbau des Bundesarchivs sind zahlreiche Briefe von Gauleitern und Landräten dokumentiert, die in den Jahren 1933 bis 1935 an Todt bzw. an die Reichsautobahngesellschaft gerichtet worden waren und in denen um einen raschen Baubeginn gebeten wurde, weil die betreffenden Landesteile unter großer Armut litten.¹¹

Zum Propaganda-Aspekt ist anzumerken, dass Hitler vermutete, dass die Projektierung dieser großen Straßen eine psychologische Wirkung auf die Bevölkerung ausübe und Vertrauen schaffe¹² – eine wichtige Überlegung zur Absicherung der Herrschaft im Jahre 1933. Zusätzlich konnte die Propaganda mit dem Autobahn-Projekt durchaus unterschiedliche Absichten verbinden, sowohl die rückwärtsgewandten Ideen und aggressiven Ziele des Nationalsozialismus mit dem modernen Verkehrskonzept der Autobahn zu kaschieren, wie auch die auf Modernisierung drängenden Teile der NS-

9 Siehe die Besprechung mit dem Geschäftsführer der HAFRABA, Hof, am 6. April 1933 und mit dem Generaldirektor der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Dorpmüller, am 10. April 1933, in: AdR1, S. 305, und S. 331.

10 K. KAFTAN (wie Anm. 4), zieht diesen Vergleich, S. 154. Zum Baubeginn am 21. März 1934 wurde an 22 Stellen im Reich zugleich mit dem Bau begonnen, siehe: Die Autobahn, Heft 4, 1934, S. 168 f.

11 Schreiben der Gauleitung Kurhessen am 6.7.1935 an die Direktion Reichsautobahn mit der Bitte um schnellen Beginn des Baus im Knüll, da die Bevölkerung dort große Not leidet, in: BA R4601, Band 4043. Hier auch das Schreiben der Reichsautobahngesellschaft vom 19.7.1935 an den Generalinspekteur Todt des Teilstücks 94,6 km bis 98,0 km der Autobahn Göttingen-Kassel-Fulda mit der Bitte um Genehmigung und beschleunigte Inangriffnahme wegen der großen Arbeitslosigkeit im Kreise Fritzlar/Homburg, a. a. O. Schreiben des Vorsitzenden des Kreis Ausschusses Olpe an Todt vom 25.2.1934 zur Strecke Köln-Kassel, das einen umfangreichen Anhang über die Armut im Kreis Olpe enthält und um raschen Baubeginn bittet, in: BA R4601, Band 1476, Blatt 10. Brief des Bürgermeisters der Stadt Olpe an Todt vom 24.11.1933 mit der Bitte um baldige Inangriffnahme der Strecke Köln-Kassel, da davon eine wirtschaftliche Belebung der völlig danieder liegenden Stadt Olpe zu erhoffen ist, a. a. O., Blatt 127. Brief des Reichsstatthalters in Lippe und Schaumburg-Lippe vom 30.8.1934 an Todt. Bitte um rasche Freigabe der Strecke Dortmund-Wiedenbrück wegen des Notstands im Gebiet Beckum, a. a. O., Blatt 27.

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

Bewegung mit einem Projekt zufrieden stellen. Als ein Vertreter dieser Modernisierungsrichtung kann der von Hitler eingesetzte Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen, Todt, gelten, der bereits im Dezember 1932 mit einer Denkschrift über die Unzulänglichkeit des deutschen Straßennetzes hervorgetreten war.¹³ Mit dem Autobahnbau konnte die Propaganda ferner die Entschlusskraft des Regimes, neue Projekte durchzusetzen, mit einem jedermann wahrnehmbaren, schier endlos erscheinenden Betonband demonstrieren und mit dem Modernitätsanspruch der Autobahn zusätzlich einen Aufbruch in eine neue Zeit darstellen.¹⁴

Bei der Beurteilung des Arguments der Arbeitsbeschaffung ist zu beachten, dass dieses nicht erst von den Nationalsozialisten, sondern bereits in den Debatten seit den zwanziger Jahren hervorgebracht worden ist. Investitionen im Verkehrssektor, seien es Kanalbauten, Beschaffungen für die Reichsbahn oder der Straßen- und Autobahnbau, als Maßnahmen zur Arbeitsbeschaffung in der Weltwirtschaftskrise waren bereits Gegenstand bei zahlreichen Besprechungen der Kabinette Brüning und von Papen.¹⁵ Im Kabinett Brüning wurde bereits der Bau der Autobahnstrecke Frankfurt-Mannheim vorbereitet (siehe unten). Der Aspekt der Arbeitsbeschaffung war auch bei Straßenbauprojekten auf Landes- und Provinzialebene von Bedeutung,¹⁶ so beim Bau der Autobahn Köln-Bonn in den Jahren 1929 bis 1932, der mit wenig Maschineneinsatz ausgeführt wurde, um möglichst viele Arbeitslose beschäftigen zu können, und der zum Teil aus Mitteln der Arbeitslosenversicherung finanziert wurde.¹⁷ Des Weiteren wurde während der internationalen wirtschaftlichen Depression seit 1929 der Autobahnbau als ein Mittel gegen Massenarbeitslosigkeit auf den beiden internationalen Autobahnkongres-

-
- 13 Die Studie von TODT lautet „Straßenbau und Straßenverwaltung“, BA, R4601, Akte 3001/A. Siehe auch Heidi ROHDE: *Transportmodernisierung oder Verkehrsbewirtschaftung?*, Diss. Marburg 1997, Lang Verlag, Frankfurt 1999, S. 159 f. Zur Modernisierungsdiskussion siehe M. PRINZ und R. ZITELMANN (Hrsg.): *Nationalsozialismus und Modernisierung*. Darmstadt 1991.
- 14 Der Kommentar im *Völkischen Beobachter* vom 25. Juni 1933 anlässlich der Verkündung des Autobahnprojekts war überschrieben: „Die Regierung der Tat“. Es hieß dort: „So wird das fertige Straßennetz jedem Volksgenossen sichtbar in seiner Größe, dem deutschen Volke ein Denkmal seiner Freiheit und seiner Kraft sein...“ (Deutsche Bücherei, Leipzig). Im Jahre 1939 gab J. PLÖCHINGER die rückschauende Interpretation: „Die Reichsautobahn als Ausdruck der Aufbauleistung des Dritten Reiches“, in: *Die Strasse*, Heft 15, 1939, S. 487 f. Siehe zu dieser Interpretation auch SHAND (wie Anm. 2 Nr.7).
- 15 Siehe z. B. die Ministerbesprechung vom 19. Mai 1930 in: *Akten der Reichskanzlei Weimarer Republik*, herausgegeben von Karl Dietrich ERDMANN: *Kabinette Brüning I u. II*. Band 1, 30. März 1930 bis 10. Oktober 1931. bearbeitet von Tilmann KOOPS, Boppard am Rhein, 1990, S. 137-140, oder auch die Kabinettsitzung vom 5. Juni 1930, wo bereits der Autobahnbau der HAFRABA-Linie diskutiert wurde, a. a. O., S. 188-192. Siehe ferner H. MARCON, *Arbeitsbeschaffungspolitik der Regierungen Papen und Schleicher*. Frankfurt 1974.
- 16 So z. B. Oberhessen und Sachsen im Jahre 1930, siehe: *ADAC-Motorwelt*, 1930, Nr. 43/44, S. 37.
- 17 GROSSJOHANN: „Der Beginn einer neuen Epoche in Deutschland – Zur Eröffnung der Autobahn Köln-Bonn am 6. August 1932“, in: *Die Autobahn*, Heft 8, 1932, S. 1-5. J. HAHN: „50 Jahre Autobahnen in Deutschland“, in: *Strasse und Autobahn*, 1983, Heft 1, S. 1-4, ferner KAFTAN (wie Anm. 4), S. 58-74.

sen in Genf und in Mailand in den Jahren 1931 und 1932 propagiert.¹⁸ Insofern profitierte der Gedanke des Autobahnbaus von der Weltwirtschaftskrise. Auch wurde der Gereke-Plan zur Arbeitsbeschaffung, der u.a. den Bau von „Schnellverkehrsverbindungen aller Art“ forderte, öffentlich diskutiert und im Dezemberheft 1932 der HAFRABA-Zeitschrift *Die Autobahn* behandelt.¹⁹

Vom Nationalsozialismus wurde als ein weiteres wirtschaftspolitisches Ziel für den Autobahnbau angegeben, die bisher im internationalen Vergleich deutlich sichtbare rückständige Motorisierung in Deutschland zu verbessern.²⁰ In den Besprechungen in der Reichskanzlei verknüpfte Hitler den Autobahnbau explizit mit der Förderung der Kraftfahrzeugindustrie, die er als „die gewaltigste und erfolgreichste der Zukunft“ einschätzte.²¹ Zweifellos geht von einem Angebot an Hochleistungsstraßen mittelfristig ein starker Anreiz für Privathaushalte und Unternehmen aus, Kraftfahrzeuge anzuschaffen, da die Benutzung dieses Straßensystems einen deutlichen Zeit- und Flexibilitätsgewinn gegenüber dem Eisenbahntransport verspricht.²²

Die Förderung der Kraftfahrzeugindustrie ist auch im Hinblick auf die Autokonjunktur zu Beginn des Jahres 1933 zu beurteilen. Im Deutschen Reich waren 497 Tsd. PKW und 157 Tsd. LKW zum Stichtag 1.7.1932 zugelassen – im Vergleich zum Aus-

-
- 18 HAFRABA-Mitteilungsblatt (im Folgenden: *Mitteilungsblatt*), Heft 9, 1931, S. 1-2, *Die Autobahn*, Heft 4, 1932, S. 7, und Heft 5, 1932, S. 1-2. Da nach Plänen der HAFRABA das Autobahnprojekt über Mauteinnahmen refinanziert werden sollte, spielte die Rentabilität des Projekts eine große Rolle. Die Beschäftigung von Arbeitslosen beim Autobahnbau erhielt insofern einen neuen Akzent, als vorgebracht wurde, durch Beschäftigung von Arbeitslosen würden die Baukosten gesenkt, siehe den Bericht zum 2. Internationalen Autobahnkongress in Mailand, in: *Mitteilungsblatt*, Heft 5, 1932, S. 1. Siehe auch den Abschnitt „Die arbeitswirtschaftliche Bedeutung für den Arbeitsdienst“ des Antrags der HAFRABA vom 28. August 1932 beim Reichsverkehrsministerium auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach §13 des Finanzausgleichsgesetzes für den Bau der Autobahn Frankfurt-Mannheim, KAFTAN (wie Anm. 4), S. 147 f.
- 19 *Die Autobahn*, Heft 12, 1932, S. 1-3. Gereke, der Präsident des Deutschen Landgemeindetages, hatte die „Leitsätze für ein Arbeitsbeschaffungsprogramm zur Behebung der Arbeitslosigkeit“ im August 1932 Reichskanzler von Papen zugeleitet und war beim Reichskanzler zu einer Besprechung am 5. September 1932 eingeladen, siehe Karl Dietrich ERDMANN (Hg.). *Akten der Reichskanzlei. Das Kabinett von Papen*. Band 1, bearbeitet von Karl-Heinz MINUTH, Boppard am Rhein 1989, S. 513. Gereke wurde im Dezember 1932 zum Reichskommissar für Arbeitsbeschaffung ernannt.
- 20 Die Kraftwagen-Dichte pro 100 Einwohner betrug nur etwa ein Viertel der von Frankreich oder England. Im Jahre 1932 entfielen auf 100 Einwohner 1 Kraftwagen im Deutschen Reich, 3 Kraftwagen in Großbritannien und 4 Kraftwagen in Frankreich, siehe: *Statistisches Jb. für das Deutsche Reich 1933*, S. 84*. Die Förderung der Kraftfahrzeugindustrie steht in der Begründung für das Gesetz zur Errichtung eines Unternehmens Reichsautobahn vom 27.6.1933, in: *Die Autobahn*, Heft 7, 1933, S. 2.
- 21 Siehe seine Besprechung mit führenden Industriellen am 29. Mai 1933, AdR1, S. 511, S. 513. Ferner brachte er das wirtschaftspolitisch für die damalige Zeit sehr modern anmutende Argument vor, über Multiplikatoreffekte der Wirtschaft Impulse zu verleihen.
- 22 WOERNER schätzt die Fahrtzeit von München ins Skigebiet Reit im Winkl auf 1,5 Stunden mit dem PKW auf der Autobahn gegenüber 5 Stunden mit der Bahn, siehe Anton WOERNER. „Die Reichautobahn München – Salzburg“, in: *Die Autobahn*, Heft 9, 1933, S. 10-12. Nach Recherchen im Fahrplan 1930 der Reichsbahn im Eisenbahnmuseum Nürnberg ist die Angabe der Fahrtzeit von 5 Stunden für eine Bahnreise korrekt.

land ein niedriger Stand der Motorisierung, insbesondere zur USA, wo 25 Mio. Fahrzeuge gezählt wurden. Die PKW-Produktion im Deutschen Reich erreichte von 108 Tsd. im Jahre 1928 ihren Tiefstand mit 43 Tsd. im Jahre 1932 und stieg dann auf 92 Tsd. und 147 Tsd. in den Jahren 1933 und 1934 wieder an.

Wenn man die Förderung der Autokonjunktur in den Kontext der verkehrspolitischen Debatten der Jahre 1930 bis 1932 stellt, so ergibt sich als eine Schlussfolgerung aus der Analyse der oben genannten Zeitschriften der Jahrgänge 1930 bis 1932, dass immer wieder auf die große konjunkturpolitische Bedeutung der Automobilwirtschaft hingewiesen wurde.²³ Dieses gilt besonders auch im Hinblick auch auf die Erfahrungen, die mit der wesentlich weiter entwickelten Automobilwirtschaft in den Vereinigten Staaten gemacht wurden,²⁴ wo auch die Grundstoff- und Zulieferindustrien einen großen Anteil an der Beschäftigung für die Automobilwirtschaft auf sich vereinten. Dieses Argument wurde übertragen auf Deutschland und gefordert, die Automobilindustrie stärker zu fördern. In der Presse zu verkehrspolitischen Fragen in den Jahren 1930 bis 1932 sind zahlreiche Artikel erschienen, vor alle in der wöchentlich erscheinenden ADAC-Motorwelt, welche über die hohe Steuerbelastung des Autofahrers klagten und eine Erdrosselung der Automobilwirtschaft heraufbeschworen, die zur Abschwächung der Konjunktur beitrüge. In der Zeitschrift *Auto und Wirtschaft* wurde berichtet, dass die Reichsabgaben der Kraftverkehrswirtschaft von 275 Millionen RM im Jahre 1929 auf 466 Millionen RM 1931 gestiegen seien.²⁵ Wenn bei HENNING²⁶ gefragt wird, wieso Hitler, der als volkswirtschaftlicher Laie einzustufen sei, die Förderung der Automobilwirtschaft als Konjunkturhebel einsetze, dann ist auf den genannten Diskurs in der Verkehrspolitik zu verweisen. Die im April 1933 verkündete Steuerbefreiung für den Neuwagenkauf, rückwirkend ab März 1933, ist auch vor dem Hintergrund der aktuellen Debatten zu bewerten.

Die Motorisierungspolitik im NS-Staat ist auch unter dem Aspekt der Beziehungen zwischen Hitler und Henry Ford zu beurteilen. Die Ideologie des Antisemitismus verband Ford, dessen Pamphlet über die angebliche Gefahr des „internationalen Judentums“ im Jahre 1921 auf deutsch in Leipzig erschien, mit Hitler, der dessen Pamphlet in seiner Schrift „Mein Kampf“ verarbeitet hatte. Von ihm übernahm Hitler die Kon-

23 Siehe z. B. auch August MÜLLER: Das Auto als Konjunkturhebel, *General-Anzeiger*. Frankfurt a. M., 11.7.1930, zitiert nach dem *Mitteilungsblatt*, 1930, Heft 8, S. 19. Siehe auch Reichsverband der Automobilindustrie (Hg.), *Tatsachen und Zahlen aus der Kraftfahrzeugindustrie*. Berlin 1931.

24 In der *ADAC-Motorwelt* wurde im Jahre 1930 14 mal über die USA berichtet, z. B. über die weite Verbreitung von PKWs in den USA in Heft 1, S. 22-24. „Die Automobilwirtschaft in den USA“, in: *Wirtschaftsdienst*, 16. Jahrgang 1931, S. 1079-1081. E. NEUMANN: „Straßenverkehr und Straßenwesen in Amerika“, in: *Mitteilungsblatt*, Heft 1, 1931, S. 4 f. Siehe auch die Ergebnisse einer Studienreise der Studienkommission des Deutschen Industrie- und Handelstages und der Berliner Industrie- und Handelskammer, in: W. FEILCHENFELD: *Kraftverkehrswirtschaft und Kraftfahrzeugsteuern und Landesstrassenfragen in den USA*. Berlin 1929, siehe hierzu den Bericht von Dr. KREBS: „Kraftverkehrswirtschaft in Amerika“, in: *Mitteilungsblatt*, Heft 2, 1930, S. 3-6. ZELLER (wie Anm. 2 Nr. 15), S. 71 spricht von einer Welle von Amerika-Erfahrungen im Deutschland der zwanziger Jahre.

25 Dr. H. KRUSE: „Die Notlage der Kraftverkehrswirtschaft“, in: *Auto und Wirtschaft*, Nr. 1 / Berlin 1932, S. 1.

26 HENNING (wie Anm. 2 Nr. 4), S. 221.

zepte der industriellen Massenproduktion und der Volksmotorisierung und gründete im Jahre 1938 das Volkswagenwerk gegen den Widerstand der deutschen Autoindustrie. Im gleichen Jahre zeichnete er Henry Ford mit dem Großkreuz des Deutschen Adlerordens aus.²⁷

Interessanterweise unterblieb aber wegen der auf „Blut und Boden“ fixierten, ideologischen Agrarpolitik von Darré²⁸ – Leiter des Agrarpolitischen Apparats der NSDAP und späterer Reichsernährungsminister – eine staatliche Förderung des Absatzes der Traktoren- und der Landmaschinenindustrie, mit der zwei Ziele zugleich hätten erreicht werden können: mehr Beschäftigung in der Landmaschinenindustrie und mehr Produktion von Agrarerzeugnissen, die angesichts der Unterversorgung dringend benötigt wurden.

Mit der allgemeinen Förderung der Motorisierung war auch die militärpolitische Zielsetzung verknüpft, die Armee mit einer ausreichenden Zahl von PKWs und LKWs für den Kriegsfall ausstatten zu können. Die Zielsetzung der Heeresmotorisierung steht im Kontext der Rüstungspolitik in ganz Europa im Zeitraum 1920 bis 1940. Da der Stand der Heeresmotorisierung noch niedrig war, wurde die private Motorisierung vom Militär unter dem Aspekt der Requirierung betrachtet.²⁹

Zahlreiche Ausführungen Hitlers in der Reichskanzlei weisen das Ziel der Requirierung auf.³⁰ Mit dem Autobahnbau verband Hitler in seiner Besprechung mit führenden Industriellen am 29. Mai 1933 die Vorstellung eines „Volkswagens“, der die Nachteile einer heterogenen Fahrzeugflotte für die Mobilmachung wettmachen sollte: im Falle einer Mobilmachung sollten die Soldaten mit einer Art standardisiertem Volkswagen über die Autobahn zu ihren Einsatzgebieten gelangen können. Um diese Idee durchzusetzen, sollte die Reichsbahn das gesamte Verkehrswesen als ein zentrales Verkehrsunternehmen einheitlich leiten. Sie sollte die „Volkswagen“ in großen Serien bei der Industrie bestellen, im Besitz der Autobahnen sein und durch Mautgebühren den Wettbewerb Straße-Schiene in einer Weise regeln, so dass der von Hitler als unvermeidlich angesehene Übergang vom Schienen- zum Straßenverkehr geplant vor sich gehen konnte, ohne die

27 BALDWIN, Neil: *Henry Ford and the Jews*, New York 2001, Kapitel 12. HANS MOMMSEN und M. GRIEGER: *Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich*, Düsseldorf 1996. Die zahlreichen Auflagen von Henry Fords populärer Autobiographie „Mein Leben und Werk“, die 1923 auf deutsch erschien und im Jahre 1940 in der 33-ten Auflage, verbreiteten den Gedanken der Volksmotorisierung in Deutschland. In der 33-ten Auflage ist Henry Ford abgebildet, wie er das Großkreuz des Deutschen Adlerordens entgegennimmt. Zur Rolle der deutschen und amerikanischen Fordwerke in der Heeresmotorisierung 1938 siehe den offiziellen Report der Ford Motor Company „Research Findings about Ford-Werke under the Nazi Regime“, S. 26-28, von 2001 in www.Media.Ford.com.

28 Siehe F. GRUNDMANN: *Agrarpolitik im Dritten Reich*. Hamburg 1979, G. FAHLE: *Nazis und Bauern*. Köln 1986, G. CORNI: *Hitler and the Peasants*. New York 1990.

29 HENNING (wie Anm. 2 Nr. 4), S. 232. LUDWIG (wie Anm. 2 Nr. 2), S. 323 ff. ZELLER (wie Anm. 2 Nr. 15), S. 58.

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

Leistungsfähigkeit der Reichsbahn als Unternehmen zu beeinträchtigen.³¹ Die hier entwickelte Idee des zentralisierten Großunternehmens der Verkehrswirtschaft tauchte erstmals in der Debatte über den Wettbewerb Straße-Schiene auf und wurde von der Reichsbahn seit dem Jahre 1930 immer wieder vorgebracht (siehe unten).

Der militärische Nutzen der Autobahnen für Hitlers Kriegsführung ist aber vielfach angezweifelt worden.³² Tatsächlich wurden Bewegungen von Material und Truppen mit der Eisenbahn vorgenommen. Ironischerweise diente die Autobahn in militärischen Auseinandersetzungen anderen Zwecken: im Jahre 1945 erleichterte sie den Vormarsch der westalliierten Truppen vom Rheinland zur Elbe³³ und diente als Transportweg für die Flucht von Zivilisten aus Berlin vor den vorrückenden Truppen der Sowjetunion.³⁴ Schließlich hat die seit 1939 zur Verfügung stehende Autobahn Hannover-Berlin entscheidend dazu beigetragen, dass die Truppen der Westalliierten in Berlin ihre Stellung im kalten Krieg halten konnten.

Einen Faktor, welcher das Autobahnprojekt maßgeblich beeinflusste, aber sich einer formalen Zieldiskussion entzieht, stellt der Größenwahn von Hitler dar. Vergleicht man die deutsche Verkehrspolitik nämlich mit anderen Ländern, so ist zu fragen, wieso ausgerechnet in dem schwach motorisierten Deutschland Autobahnen gebaut werden sollten und nicht in England oder den USA, die eine 15mal höhere Motorisierung pro Kopf der Bevölkerung aufwiesen als Deutschland. Offenbar hat selbst in den USA dafür zunächst kein Bedarf bestanden. Stattdessen wurden in den zwanziger Jahren mehrspurige Ausfallstraßen aus den großen Städten San Francisco, Chicago, Detroit und New York gebaut.³⁵ Wie bei den von Speer im Auftrag von Hitler geplanten Bauprojekten für das Reichsparteitagsgelände in Nürnberg und für die Reichshauptstadt Berlin, so weist auch das Autobahnprojekt einen Zug ins Gigantische auf.³⁶ Während die architektonische Abnormität der Bauprojekte sofort auffällt, erscheint das Giganti-

31 Siehe Besprechung des Reichskanzlers mit führenden Industriellen am 29. Mai 1933, AdR1, S. 511 f.

32 Von der militärischen Führung wurde die Eignung der Autobahn zur Truppenbewegung kontrovers beurteilt, siehe HENNING (wie Anm. 2 Nr. 4), S. 233, LÄRMER (wie Anm. 2 Nr. 3), S. 114, S. 138 und SHAND (wie Anm. 2 Nr. 7), LUDWIG (wie Anm. 2 Nr. 2), S. 313 f.

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

34 Siehe z. B. Erich Kästners Flucht aus Berlin, in: E. KÄSTNER: Notabene 45. Zürich 1961.

35 Siehe Mark FOSTER: From Streetcar to Superhighways: American City Planners and Urban Transit 1900-1940. Philadelphia 1981. In seinem Reisebericht über die USA berichtet NEUMANN von 8-spurigen Ausfallstraßen in San Francisco und von Parkways in Chicago und Detroit, in: Mitteilungsblatt, Heft 1, 1931, S. 4. Siehe auch: „Die neue Automobilhochstrasse zu Neuyork“, in: ADAC-Motorwelt, 1930, Heft 43/44, S. 4-5 und VILBIG: „Bericht über den VI. Internationalen Straßenkongreß in Washington“, in: ADAC-Motorwelt, 1931, Heft 1, S. 22.

36 Vgl. Joachim FEST: Speer – eine Biographie. Berlin 1999. Von LUDWIG (wie Anm. 2 Nr. 2), S. 335, wird der Vorwurf der Megalomanie zurückgewiesen. Die amerikanischen Straßenbauingenieure interpretierten die Verkehrspolitik der 30er Jahre mit der Formel: „Wir haben den Verkehr und Deutschland hat die Autobahnen“, siehe Bruce E. SEELY: „Visions of the American Highway, 1900-1980“, in: Hans-Ludger DIENEL und Helmuth TRISCHLER (Hg.): Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Frankfurt 1997, S. 260-279, hier S. 269.

sche der Autobahn nicht an der einzelnen Strecke, sondern im geplanten Netz von 7000 km Länge und ebenfalls an den Brückenbauwerken.

Die Frage der Ausfallstraßen aus den großen Städten knüpft an das Verhältnis Nahverkehr und Fernverkehr an. Bisher ist in der Forschung zum NS-Autobahnbau noch kaum beachtet worden, wie der Autobahnbau dem Bedarf an leistungsfähigen Nahverkehrsrelationen für den Kraftverkehr entsprochen hatte, ohne als Ziel explizit genannt worden zu sein. Das Thema Nahverkehr hatte bereits der HAFRABA-Verein angesprochen, als er nicht nur länderübergreifend und reichsweit das Autobahnprojekt propagierte, sondern auch in der sogenannten „kleinen HAFRABA“ des Bereichs Frankfurt-Mannheim eher die Aspekte des lokalen Verkehrs berücksichtigt hatte. Im Nahverkehr bestand nämlich wegen des relativ hohen Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen Überlastung der Landstraßen ein dringlicherer Bedarf an Schnellstraßen zur Verbindung von Nachbarstädten als im Fernverkehr.³⁷ So wurde bereits in den zwanziger Jahren die Verbindung Düsseldorf-Köln-Bonn diskutiert und im Jahre 1932 die Autobahn Köln-Bonn eröffnet.³⁸ Des Weiteren gab es seit 1927 mit dem LEHA-Verein Bestrebungen, Leipzig und Halle mit einer Schnellstraße zu verbinden. Und im gleichen Jahr begann die Diskussion, Heidelberg an Mannheim anzuschließen.³⁹ Zwar spielte der Bedarf an Nahverkehrsverbindungen in der Diskussion um das Autobahnnetz ab 1933 keine Rolle, da es um das ganze Reich umfassende Fernverbindungen ging⁴⁰, die von der Propaganda als ein Riesenwerk vermittelt wurden, mit Berlin als Zentrum. Daher wurde das Autobahnnetz ausschließlich als ein Fernverkehrsnetz gesehen. Allerdings hat die GEZUVOR in einer nachträglichen Interpretation ihrer Arbeit aus dem Jahre 1937 auf das Ziel der Siedlungsdezentralisierung hingewiesen, die mit dem Autobahnbau verbunden sei. Die Autobahnen sollten „einen Ausgleich schaffen gegenüber der städtebaulichen Vorherrschaft der Eisenbahnzentralanlagen, der Hauptbahnhöfe und der Hauptgüterbahnhöfe“⁴¹ – eine deutliche Spitze gegen die Reichsbahn, wie die Spannungen zwischen beiden Verkehrssystemen aufzeigt (siehe unten). Das Argument der Siedlungsdezentralisierung ist allerdings zurückzuweisen, da hierzu

37 Das Mitteilungsblatt der Hafraba gibt in verschiedenen Heften Meldungen über Verkehrszählungen, so z. B. auf den Ausfallstraßen von Frankfurt in Heften 2 und 3 von 1929, welche die Überlastung der Straßen aufweisen. ELSAESSER, „Städte an den Hafraba-Strassen – III. Mannheim“, in: Mitteilungsblatt, Heft 5, 1930, S. 7-9, berichtet von einer Steigerung des Verkehrs zwischen Heidelberg und Mannheim um 60 % in den Jahren 1926 bis 1930 auf 1585 Fahrzeuge pro Tag. Auf der Strecke Leipzig-Halle gab es im Jahre 1930 eine Belastung von ca. 10000 Tonnen Gesamtgewicht pro Tag, KAFTAN (wie Anm. 4), S. 51. Auf der Landstraße Köln-Bonn wurden im Jahre 1932 bis zu 1000 Fahrzeuge pro Stunde gezählt. Sie galt daher als die verkehrsreichste Straße Deutschlands, siehe: ADAC-Motorwelt, 1932, Heft 33, S. 11.

38 GROSSJOHANN (wie Anm. 17), siehe auch HAHN (wie Anm. 17), S. 1-4, KAFTAN (wie Anm. 4), S. 58-74.

39 Mitteilungsblatt, Heft 8, 1930, S. 19, ELSAESSER (wie Anm. 37), siehe auch KAFTAN (wie Anm. 4), S. 35-40.

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

41 Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen (Hg.), Die Planungsarbeiten für die Reichsautobahnen – Zweieinhalb Jahre GEZUVOR. Berlin 1937, S. 128.

weniger die stadtfernen Autobahnen als vielmehr mehrspurige Ausfallstraßen aus den Städten, wie sie bereits in den zwanziger Jahren in den USA zu beobachten gewesen waren, relevant sind. Am Beispiel des Berliner Autobahnringes lässt sich aufweisen, dass – abgesehen von der Westzufahrt über die AVUS – der Berliner Ring von der Innenstadt Berlins aus nur über schmale Landstraßen (übrigens bis 1995) erreichbar war, da keine Ausfallstraßen gebaut worden waren.⁴²

Im Autobahnbau ab 1933 wurden als erste Baumaßnahmen benachbarte Städte verbunden:⁴³ Frankfurt mit Darmstadt, Mannheim mit Heidelberg – sogar mit innenstadtnahen Zufahrten – Leipzig mit Halle, Kassel mit Göttingen sowie Köln mit Düsseldorf. Ferner wurde die Chiemsee-Autobahn gebaut, die Naherholungsziele, u.a. am Tegernsee für München, mit dem Auto erreichbar gestaltete, wenngleich diese Autobahn offiziell, als die Strecke „München-Salzburg“ bezeichnet wurde, den Aspekt der *Fernverbindung* betonend. Die folgende Tabelle 1 gibt ausgewählte Termine der Autobahneröffnungen für die Teilstücke an:⁴⁴

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

Tabelle 1: Eröffnungen von Teilstrecken für den Nahverkehr

An dieser Tabelle ist interessant, wie rasch die für die Erreichbarkeit des Tegernsees wichtige Strecke München-Holzkirchen fertiggestellt wurde, wenn man sie mit der Strecke Frankfurt-Darmstadt vergleicht. Der Bau der erstgenannten Strecke wurde ein halbes Jahr später begonnen und wurde bloß einen Monat später fertiggestellt. Dies unterstreicht die hohe Bedeutung, welche dieser Strecke von Hitler, der sich mehrfach persönlich mit der Strecke auseinandersetzte und deren Baustellen besuchte, und Todt beigemessen wurde.⁴⁵ Wenn mit dem Autobahnbau an vielen Stellen

42 Siehe die Reportage „Vom Potsdamer Platz zur Reichsautobahn Berlin-Stettin“, in: Die Autobahn, 1936, S. 168 f.

43 Dies zeigt die Karte der im Januar 1935 im Bau befindlichen Autobahnteilstücke, siehe: Die Strasse, Heft 4, 1935, S. 104, siehe auch K. SCHEFOLD und A. NEHER (Hg.): Autobahnen in Deutschland. Bonn 1985, 2. Auflage, S. 12. Der Baufortschritt wurde auch dokumentiert von D. SCHWELL und W. JÄGER (wie Anm. 2 Nr. 14), S. 468-484.

44 Verkehrsfreigaben der Autobahnen 1935 und 1936 nach: Statistisches Jb. für das Deutsche Reich. 1936, S. 198.

45 Speer berichtet in seiner Vernehmung im Juli 1945 durch britische Offiziere in Schloss Kranzberg, dass Hitler Ausflüge zu den Baustellen der Autobahn unternahm, in: Richard OVERY: Inter-

zunächst die Nahverkehrsrelationen unterstützt wurden, so stellt diese Nahverkehrsorientierung aber kein durchgehendes Prinzip des NS-Autobahnbaus dar, wie anschließend gezeigt wird.

Fragt man danach, ob in der Öffentlichkeit vor 1933 eine Diskussion über den Bedarf eines übergeordneten reichsweiten Autobahnnetzes stattfand, so ist überraschenderweise festzustellen, dass diese Diskussion außerhalb der HAFRABA-Publikationen gar nicht erfolgte. Diese Schlussfolgerung ergibt sich, wenn man die verkehrspolitischen Beiträge der in der Einleitung genannten Zeitschriften untersucht. Wegen des dringenden Bedarfes an leistungsfähigen Nahverkehrsrelationen im Straßennetz und der zersplitterten Zuständigkeit der Länder für den nicht-kommunalen Straßenbau fand die Diskussion über ein reichsweites Autobahnnetz offenbar nicht statt, sondern war auf den HAFRABA-Zirkel beschränkt. Auffallend ist, dass die ADAC-Motorwelt, die als ein Organ der Promotoren des PKW-Verkehrs gelten kann, in den Jahren 1930 bis 1932 mit insgesamt dreimal 52 Ausgaben das HAFRABA-Projekt nur mit zwei winzigen Notizen würdigt.⁴⁶ Dieses Defizit kann mit der unterschiedlichen Interessenslage in der Automobilindustrie erklärt werden: Die Motoren der deutschen PKWs waren größtenteils für die Dauerbelastung auf Autobahnen nicht ausgelegt⁴⁷, weswegen die Automobilindustrie keinen Anreiz am Autobahnbau besaß.

2. Der Wettbewerb Straße-Schiene

Während das Autobahnprojekt entgegen den Erwartungen in den verkehrspolitischen Stellungnahmen der Zeit 1930 bis 1932 außerhalb der HAFRABA-Publikationen kaum eine Rolle gespielt hat, so fällt demgegenüber auf, dass das Thema des Wettbewerbs zwischen Straße und Schiene *die* große verkehrspolitische Debatte der damaligen Zeit gewesen ist,⁴⁸ das den Entscheidungsprozeß im Autobahnprojekt deutlich beeinflusst hat.

Im ersten Weltkrieg und im Ruhrkampf trat die Bedeutung des Lastkraftwagens (LKW) als Alternative zum Eisenbahntransport erstmals hervor. Als die französischen

rogations – The Nazi Elite in Allied Hands. London 2001, S. 229. WINDISCH-HOJNACKI (wie Anm. 9), dokumentiert die Auswahl der Entwürfe durch Hitler im Falle der Mangfallbrücke und des Rasthauses am Chiemsee, S. 97, 147.

46 Erwähnung des HAFRABA-Kleeblatts im Kontext eines Artikels über Garagenbauten von B. VON RÖMER: „Autos über und unter der Erde“, in: ADAC-Motorwelt, 1931, Nr. 25, S. 17-19. Ferner: Bericht über den 2. Internationalen Straßenbaukongreß in Mailand in: ADAC-Motorwelt, 1932, Heft Nr. 19, S. 2-3, wo erwähnt wird, dass Direktor Hof von der HAFRABA im Namen der Stadt Frankfurt die Einladung für den nächsten Kongreß übermittelt.

47 Siehe hierzu auch A. DINKLAGE: „Autobahnen verlangen andere Motoren, in: Die Autobahn, Heft 14, 1934, S. 638 und W. KAMM und H. GOLL: „Einfluss der Reichsautobahn auf die Gestaltung der Kraftfahrzeuge“, in: Die Strasse, Heft 3, 1936, S. 67, sowie A. v. SCHELL: „Motorisierung im Dritten Reich“, in: Die Strasse, Heft 4, 1939, 6. Jahrgang, S. 103.

48 Siehe Peter BORSCHIED: „LKW contra Bahn“, in: Harry NIEMANN und Armin HERMANN (Hg.): Die Entwicklung der Motorisierung im Deutschen Reich und den Nachfolgestaaten. Stuttgart 1995, S. 23-38, sowie ROHDE (wie Anm. 13), Frank LIPPERT: Lastkraftwagenverkehr und Rationalisierung in der Weimarer Republik. Diss. Marburg 1997, Lang Verlag Frankfurt 1999, Reiner FLIK: Von Ford lernen?, Köln 2001, KOPPER, (wie Anm. 11).

Truppen im Jahre 1923 das Ruhrgebiet besetzten und die Transportkapazität der Bahn beschlagnahmten, konnte der LKW die entstehenden Lücken im Güterverkehr schließen und so seine Nützlichkeit in großem Umfang demonstrieren.⁴⁹ Die Zahl der LKWs nahm in den zwanziger Jahren mit einer hohen, durchschnittlichen Wachstumsrate von 22% p.a. zu,⁵⁰ während zugleich die Leistungsfähigkeit des LKW-Transports von Gütern in den zwanziger Jahren anstieg und der LKW Vorteile wie Schnelligkeit und Preisgünstigkeit gegenüber dem Bahntransport aufweisen konnte. Nach Untersuchungen von Mellerowicz hatte sich der Lkw-Transport in den zwanziger Jahren um 60% durch den technischen Fortschritt im Lkw-Bau verbilligt.⁵¹ Die Effektivität des LKW-Transports lässt sich auch daran ablesen, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit des LKW-Transports mit 14 km/h angegeben und die des Bahntransports mit 1,5 km/h für Stückgut und mit 3 km/h für Eilgut angegeben wurde.⁵²

Die Attraktivität des LKWs hatte zur Folge, dass eilige Güter, hochwertige Güter und Lebensmittel zunehmend mit dem LKW befördert wurden.⁵³ Als einen weiteren Grund dafür, dass sich der LKW auf dem Transportmarkt durchsetzen konnte, kann das Tarifsystem der Reichsbahn angeführt werden, welches den Transport hochwertiger Güter deutlich teurer als Massengüter machte und so den LKW im Preiswettbewerb gerade in dem Gütersegment überlegen werden ließ, der als LKW-affin gilt.⁵⁴ Die Reichsbahn reagierte auf die Herausforderung und senkte im Jahre 1929 ihre Tarife für besondere Werke und für 170 Gütergruppen auf den des Wettbewerbers LKW (K-Tarif, „K“ wie Konkurrenztarif).⁵⁵ Ferner subventionierte sie die Preise (Rollgeld) der Nahverkehrsunternehmen für die Zu- und Abgangsverkehre zum und vom Bahnhof im Stückgutverkehr.⁵⁶ Der LKW als neuer Wettbewerber zur Bahn löste eine Kontroverse zum Wettbewerb Straße-Schiene aus.

Im Jahre 1930 wurde eine Reihe von Denkschriften zum Thema Wettbewerb Straße-Schiene vorgelegt: Zunächst *Reichsbahn und Kraftwagenverkehr* von der deutschen

49 C. MERKI: Der holperige Siegszug des Automobils 1895-1930. Wien 2002, O. COHAUSZ: „Der französisch-deutsche Eisenbahnkrieg im Ruhrgebiet 1923“, in: Jb.für Eisenbahngeschichte, Bd. 6, 1973, S. 5-25, Anita KUGLER: „Von der Werkstatt zum Fließband – Etappen früherer Automobilproduktion in Deutschland“, in: Geschichte und Gesellschaft, Bd. 13, 1987, S. 325 sowie: „Der Lastkraftwagen und das Rheinland“, in: ADAC-Motorwelt, 1930, Nr. 27, S. 9-10.

50 „Lastkraftwagen in der Volkswirtschaft“, Institut für Konjunkturforschung, Berlin, Wochenbericht vom 7. Mai 1930, S. 23-24.

51 K. MELLEROWICZ: „Der Stand des gewerblichen Güterfernverkehrs“, in: Die Strasse, Heft 5, 1935, S. 145.

52 Otto KRAHL, „Eisenbahn und Kraftwagen“, in: Mitteilungsblatt, Heft 10, 1930, S. 4 f.

53 Siehe z. B. „Güterverkehr auf den Berliner Ausfallstrassen“, in: Die Autobahn, Heft 11, 1934, S. 510, sowie MELLEROWICZ (wie Anm. 51) und Walter LINDEN: Der Werkverkehr auf Lastkraftwagen. Berlin 1936, S. 36-45. Eine systematische Einordnung des LKW-Verkehrs gibt LIPPERT (wie Anm. 48), S. 156.

54 Reichsbahn und Kraftwagenverkehr, herausgegeben von der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Berlin 1930, S. 65.

55 „Die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1929 – ein Rückblick“, in: Die Reichsbahn, 6. Jahrgang, Heft 1, 1930, S. 15, siehe auch die Denkschrift des Studienausschusses des Deutschen Industrie- und Handelstages: Eisenbahn und Kraftwagen. Berlin 1930, S. 58.

56 Reichsbahn und Kraftwagenverkehr, herausgegeben von der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Berlin 1930, S. 78.

Reichsbahngesellschaft im Januar 1930, in der argumentiert wurde, dass der zunehmende Kraftwagenverkehr bei der Reichsbahn beträchtliche Einnahmefälle sowohl im Personenverkehr durch die Konkurrenz zum Omnibus wie auch im Güterverkehr durch die Konkurrenz zum Lkw auslöse. Die Reichsbahn begründete ihr Tarifsystem für den Güterverkehr volkswirtschaftlich: Indem höhere Preise für den Transport wertvoller Güter gefordert wurden, konnten die Transporte der Massengüter mit diesen Einnahmen verbilligt werden. Diese Politik sei volkswirtschaftlich geboten, um die Wettbewerbsfähigkeit von peripheren Produktionsstandorten, die auf Rohstofftransporte angewiesen seien, zu erhalten. Da sich der gewerbliche Lkw-Verkehr nur auf die lukrativen Relationen beschränke, füge er sich nicht in das volkswirtschaftliche Tarifsystem ein.⁵⁷ Die Reichsbahn erhob in der Denkschrift den Anspruch, den privatbetriebenen gewerblichen Lkw-Verkehr zurückzudrängen und den gewerblichen Güterfernverkehr der Reichsbahn als Monopol zu überlassen. Lediglich der Nahverkehr im Radius von 50 Kilometern sollte den privaten Unternehmen überlassen werden. Hier wird zum ersten Mal die Idee eines zentralisierten Großunternehmens der Verkehrswirtschaft vertreten, auf die Hitler später zurückkam. Die Reichsbahn befand sich insofern in einer starken Position, als sie nach den Bestimmungen des Dawes-Planes jährliche Reparationsleistungen von 660 Millionen Reichsmark aufzubringen hatte.⁵⁸ Sie konnte daher davon ausgehen, dass sie als Garantiegeber für den Dawes-Plan gegenüber Wettbewerbern vom Staat geschützt werden würde. Im September 1930 fasste der Verwaltungsrat der Reichsbahn einen Beschluss, mit dem der Reichsverkehrsminister aufgefordert wurde, entsprechende Schutzmaßnahmen zu erlassen.⁵⁹

Wenn man die Umsatzerlöse der Reichsbahn im Güterverkehr nach Transportarten analysiert, so zeigt sich, dass im Jahre 1929 die Kategorie Express-, Eil- und Stückgut nur 20,7% der Umsatzerlöse des gesamten Güterverkehrs der Reichsbahn im öffentlichen Verkehr ausmachten. Die folgende Tabelle 2 gibt hierzu die Daten wieder.⁶⁰

	Expressgut	Eil- und Stückgut	Wagenladung nach Regeltarifen	Wagenladung nach Ausnahmetarifen	Gesamt
Beförderungsmenge Mio. Tonnen	0,7	20,4	136,6	275,1	432,8
Tonnenkilometer Mio.	110	3807	19348	45067	68332
Mittlere Fahrtlänge km	157,1	186,6	141,6	163,8	157,9
Umsatz in Mio. RM	59,9	623	1111,5	1498,8	3293,2
Umsatz in % von Gesamt:	1,8	18,9	33,8	45,5	
Umsatz je tkm in Rpf	54,45	16,36	5,74	3,33	

Tabelle 2: Umsatz der Reichsbahn im Güterverkehr im Jahre 1929 nach Transportkategorien

57 Reichsbahn und Kraftwagenverkehr (wie Anm. 56), S. 64 f.

58 Reichsbahn und Kraftwagenverkehr (wie Anm. 56), S. 26. Zur Schutzpolitik für die Bahn siehe U. RUSER: Die Reichsbahn als Reparationsobjekt. Diss. Freiburg 1980.

59 Siehe die 39. Tagung des Verwaltungsrates, in: Die Reichsbahn, 6. Jahrgang 1930, Heft 40, 1.10.1930, S. 1053.

60 Statistisches Jb. für das Deutsche Reich 1933, S. 163.

Wegen dieses relativ kleinen Gewichts der Umsatzerlöse in der Kategorie Express-, Eil- und Stückgut ist das Argument der Reichsbahn nicht sehr überzeugend, die Umsatzerlöse aus dieser Kategorie würden die Transporte der Massengüter verbilligen. Zumindest kann der Preisnachlass nicht erheblich gewesen sein.

Der Kampf der Reichsbahn gegen den LKW ist insofern eigentümlich, als dass er sich nur gegen den gewerblichen Güterfernverkehr richtete. Der Werkverkehr wurde aber nicht betroffen, welcher der Reichsbahn ebenso wie der gewerbliche Güterfernverkehr Fracht wegnahm und der nach den Daten von Mellerowicz sogar den doppelten Umfang des gewerblichen Güterfernverkehrs besaß.⁶¹ Schon in ihrer Denkschrift mußte die Reichsbahn einräumen, dass ein Kampf gegen den Werkverkehr aussichtslos sei, da er der weit überwiegenden Zahl von angesehenen Unternehmen Nutzen stiftete und sie dagegen nicht ankommen könne.⁶² Im Falle des gewerblichen Güterfernverkehrs bestand das Kräfteverhältnis jedoch zugunsten der Reichsbahn, da die LKW-Unternehmer zersplittert waren, eine schmale Kapitalbasis besaßen und zum größten Teil nur einen LKW betrieben, den sie mit einem Ratenkauf finanzieren mussten. Die Reichsbahn qualifizierte diese Unternehmer, die als Pioniere der Verkehrswirtschaft gelten können, als „Eintagsexistenzen“⁶³ ab.

Vom Deutschen Industrie- und Handelstag (DIHT) wurde die Denkschrift *Eisenbahn und Kraftwagen* im März 1930 vorgelegt, worin die vielfältigen Vorteile des LKW-Güter-Transports und des Personentransports in Bussen gegenüber der Bahn aufgewiesen wurden:⁶⁴

Kürzere Haus-zu-Haus-Laufzeiten

Vereinfachter Umschlag

Jederzeitige Einsatzbereitschaft ohne Abhängigkeiten von Fahrplänen

Niedrigere Transportkosten

Trotz der aufgewiesenen Vorteile kommt diese Denkschrift überraschenderweise zu einer ähnlichen Schlussfolgerung wie die Reichsbahn, nämlich dass der Wettbewerb des Lkws mit der Reichsbahn eingeschränkt werden sollte, und schlägt dafür eine besondere Abgabe für den gewerblichen Güterfernverkehr vor.⁶⁵ Man erkennt an dieser Stellungnahme des Deutschen Industrie- und Handelstages, von dem man eine Förderung der Motorisierung hätte erwarten können, die vergleichsweise schwache Position der deutschen Automobilindustrie in der Auseinandersetzung mit anderen Wirtschaftszweigen. Die folgende Tabelle 3 gibt die Beschäftigungszahlen der einzelnen Wirtschaftszweige aus dem Jahre 1925 wieder.⁶⁶ Eine Zuordnung versucht, eisenbahn-affine und auto-affine Wirtschaftszweige zu unterscheiden, wobei die ersteren die Urproduktion, die Grundstoffindustrien sowie Bahn und Post umfassen und die letzteren

61 K. MELLEROWICZ, „Der Stand des gewerblichen Güterfernverkehrs“, in: Die Strasse, Heft 5, 1935, S. 145. LINDEN (wie Anm. 53), S. 28 gibt für das Jahr 1933 für Deutschland die Zahl von 120 Tsd. LKW im Werkverkehr an, wobei aber nur ca. 5 Tsd. im Fernverkehr eingesetzt sind.

62 Reichsbahn und Kraftwagenverkehr (wie Anm. 56), S. 85 f.

63 Reichsbahn und Kraftwagenverkehr (wie Anm. 56), S. 62.

64 Denkschrift des Studienausschusses „Eisenbahn und Kraftwagen“ beim DIHT, Berlin 1930, S. 6-9.

65 Ebd. S. 71.

66 Beschäftigte des Deutschen Reiches 1925 nach Wirtschaftsgruppen: Aus: Statistisches Jb. für das deutsche Reich. 1928, S. 23.

die Zweige der Fertigwarenindustrie vereinigen, von denen angenommen wird, dass diese ihre Erzeugnisse in einer Vielzahl von Sendungen in kleineren Einheiten an ihre Abnehmer verteilen und dass für die Sendungen eine Eilbedürftigkeit besteht.

Nr.	Wirtschaftsgruppe	Anzahl	Eisenbahn-affin		Auto-Affin	
I.	Landwirtsch., Gärtn., Tierz.	9.603.376	1	9603376	0	0
II.	Forstwirtsch., Fischerei	159.050	1	159050	0	0
III.	Bergbau, Salinenwesen	847.356	1	847356	0	0
IV.	Indust. Steine und Erden	686.782	1	686782	0	0
V.	Eisen- und Metallgewerbe	580.358	1	580358	0	0
VI.	Herst.v.Eisen-,Stahl-u.Metallwaren	1.000.833	1	1000833	0	0
VII.	Masch.-,App.-,Fahrzeugbau	1.315.535	0	0	1	1315535
VIII.	Elektro.Indust., Feinmech.,Optik	571.422	0	0	1	571422
IX.	Chemische Industrie	352.059	1	352059	0	0
X.	Textilindustrie	1.206.731	0	0	1	1206731
XI.	Papierind. U. Vervielf.-Gewerbe	536.302	0	0	0	0
XII.	Leder- u. Linoleumind.	174.038	0	0	0	0
XIII.	Kautschuk u. Asbestind.	68.823	0	0	1	68823
XIV.	Holz- und Schnitzstoffgew.	966.105	0	0	0	0
XV.	Musikinstrum. u. Spielw.-Ind.	109.939	0	0	1	109939
XVI.	Nahrungs- u. Genußmittelgewerb.	1.346.398	0	0	1	1346398
XVII.	Bekleidungs-gewerbe	1.590.278	0	0	1	1590278
XVIII.	Baugewerbe u. Baunebengew.	1.707.681	0	0	0	0
XIX.	Wass., Gas-,El.-Gewb.u. Vers.	178.403	0	0	0	0
XX.	Handelsgewerbe	2.970.692	0	0	0	0
XXI.	Versicherungswesen	112.050	0	0	0	0
XXII.	Verkehrswesen	1.520.133	0	0	0	0
	Davon Reichsbahn	759.015	1	759015	0	0
	Davon Post- und Telegrafwesen	346.488	1	346488	0	0
XXIII.	Gast- u. Schankgewerbe	670.672	0	0	0	0
D.	Verwaltung, freie Berufe usw.	1.502.379	0	0	0	0
E.	Gesundheitswesen	588.788	0	0	0	0
F.	Häusliche Dienste	1.642.982	0	0	0	0
	Summe	33.114.668		14.335.317		6.209.126

Tabelle 3: Eisenbahn- und auto-affine Wirtschaftszweige

Man erkennt an der Tabelle 3, dass die Beschäftigung in auto-affinen Wirtschaftszweigen nur knapp die Hälfte der von eisenbahn-affinen Wirtschaftszweigen ausmacht, was die Schwäche der deutschen Automobilindustrie im Abwehrkampf gegen die Reichsbahn erklären mag.

Als Erwiderung auf die Denkschrift des DIHT hatte der Reichsverband der Automobilindustrie e.V. eine Stellungnahme erarbeitet. Er kritisierte, dass die Tarife der Reichsbahn nicht volkswirtschaftlich begründet seien. Vielmehr stellten die Ausnahmetarife der Bahn Geschenke an einzelne Werke dar. Ferner wurde das Argument der Bahn zurückgewiesen, der Verkehr für Express-, Eil- und Stückgut erbringe Überschüsse. Dagegen sei der Wagenladungsverkehr der einzige Bereich mit Gewinnen.

Der Reichsverband stellte die Forderungen auf, dass sich die Tarife der Eisenbahn nach den Selbstkosten zu richten hätten und die Bezuschussung des Personenzug- und Stückgutverkehrs sowie des gesamten Nahverkehrs durch die Gewinne im Wagen-Ladungsverkehr aufzugeben sei und damit ein Wettbewerb mit dem LKW auf Basis der Selbstkosten aufzunehmen sei.⁶⁷ Die Position des Reichsverbands der Automobilindustrie ist vereinbar mit der oben gegebenen Interpretation von Tabelle 4, dass die Quersubventionierung des Wagen-Ladungsverkehrs durch die Erlöse aus dem Stückgutverkehr nicht erheblich gewesen sein kann.

Die Denkschrift der Reichsbahn zum Wettbewerb mit dem Kraftwagenverkehr hat ein großes Echo in der verkehrspolitischen Presse ausgelöst und z. B. das verkehrswissenschaftliche Seminar der Universität zu Köln in Kooperation mit der Grundstoffindustrie zu einer vielbeachteten Tagung in Düsseldorf veranlasst.⁶⁸ Vor allem von den Industrie- und Handelskammern wurde gewarnt, dass durch Einführung eines Monopols der Reichsbahn für den Güterverkehr die wirtschaftliche Entwicklung und der technische Fortschritt behindert würden.⁶⁹ In vielen Stellungnahmen wurde die Entwicklung des Kraftverkehrs und die damit verbundene Verdrängung der Eisenbahn analog zur Entwicklung im 19. Jahrhundert betrachtet, als die Eisenbahn aufkam und die Pferdefuhrwerke verdrängte. Die Straßen, auf denen sich einst der Verkehr zu Lande ausschließlich vollzog, hatten im 19. Jahrhundert mit dem Aufkommen der Eisenbahn zunächst weitgehend an Bedeutung verloren. Infolge der Motorisierung des Verkehrswesens erhielten die Landstraßen wieder eine neue, nicht vorausgesehene Bedeutung, und ein Verdrängungswettbewerb zur Bahn setzte ein, der als eine Konsequenz des technischen Fortschritts betrachtet wurde.⁷⁰ Das Thema des Verdrängungswettbewerbs tauchte auch in abgewandelter Form in der Rede von Hitler auf der internationalen Automobil- und Motorradausstellung in Berlin am 11.2.1933 auf, wo er ausführte, in Analogie zu den Wegen für das Pferdefuhrwerk und zu den Gleisen der Eisenbahn für das Automobil eigene Fahrwege schaffen zu wollen.⁷¹ Den gleichen Übergang vom Pferdefuhrwerk über die Eisenbahn zur Autostraße brachte Hitler in seiner Rede vor führenden Industriellen am 29. Mai 1933 vor.⁷²

67 Eisenbahn und Kraftwagen – Zur Denkschrift des Deutschen Industrie- und Handelstages, herausgegeben von Reichsverband der Automobilindustrie e.V., Berlin 1930, BA, NS/5/VI, Band 13804, Blatt 49-54.

68 Siehe z. B. „Gegen den Fernkraftverkehr“, in: Der deutsche Volkswirt, 5. Jahrgang, 13.2.1931, S. 629. SPENNRATH: „Eisenbahn und Kraftwagen“, in: Verkehrstechnische Rundschau, Jahrgang XXV, Heft 1, 1931, S. 1-3, „Reichsbahn und Kraftwagen – Bemerkungen zur Düsseldorfer Tagung“, in: Kölnische Zeitung, Nr. 301, vom 3.6.1931, BA, NS/5/VI, Band 13804, Blatt 3. Eisenbahn und Kraftwagen – Verhandlungen der Verkehrstagung in Düsseldorf am 27. Mai 1930. Köln 1931 (Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaften an der Universität zu Köln, Band 4).

69 In den Ausgaben der Deutschen Wirtschaftszeitung des Jahres 1932 wurden Resolutionen von über 30 IHKs veröffentlicht, die sich gegen ein Monopol der Reichsbahn für den Güterverkehr aussprachen (Sächsisches Wirtschaftsarchiv Leipzig), ferner: „Auch die Autoindustrie gegen ein Güterverkehrsmonopol der Reichsbahn“, in: ADAC-Motorwelt, 1932, Heft 16, S. 2.

70 So z. B. ADAC-Motorwelt, 1932, Heft 19, S. 3 und Karl BUSEMANN, „Schiene und Landstrasse“, in: Mitteilungsblatt, Heft 11, 1932, S. 4.

71 M. DOMARUS: Hitler – Reden und Proklamationen. Band I, Wiesbaden 1973, S. 209.

72 Siehe seine Besprechung mit führenden Industriellen am 29. Mai 1933, AdR1, S. 510.

Reichskanzler Brüning reagierte auf die Forderungen der Reichsbahn und machte am 6. Oktober 1931 in seiner Dritten Notverordnung die Zulassung (Konzessionierung), die Preisbildung und die Streckenführung von Busunternehmen und LKW-Spediteuren von der Zustimmung durch die Reichsbahn abhängig.⁷³ Die Notverordnung stellte eine Verschärfung der Kraftlinienverordnung vom 20. Oktober 1928 und des Kraftliniengesetzes⁷⁴ von 1925 dar, die bereits eine Genehmigung von Kraftlinien im Personen- und Güterverkehr durch Landesbehörden vorsahen, aber kaum umgesetzt wurde.⁷⁵ Die Grundlage für den Anspruch der Reichsbahn auf einen besonderen Schutz entfiel eigentlich mit dem Abschluss der Reparationskonferenz von Lausanne im Juli 1932, welche die Reparationszahlungen des Reiches beendete. Allerdings konnte nicht erwartet werden, dass die Reichsbahn mitten in der Weltwirtschaftskrise einem verschärften Wettbewerb mit dem LKW ausgesetzt werden würde.

Infolge der Gegnerschaft zum LKW nahm die Reichsbahn auch Stellung gegen die Autobahnpläne des Kabinetts Brüning, das im Jahre 1932 die baureifen HAFRABA-Pläne für die Autobahn Frankfurt-Mannheim als eine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme im Rahmen einer 5. Notverordnung kurzfristig umsetzen wollte. Brüning konnte der Reichsbahn nur dadurch die Zustimmung abringen, indem er der Reichsbahn den Gütertransport auf der Autobahn als Exklusivrecht überließ,⁷⁶ was die starke Stellung der Reichsbahn in der Verkehrspolitik anzeigt, sodass sich auch Hitler für das Autobahnprojekt mit der Reichsbahn verbünden mußte (siehe unten). Das Autobahnprojekt des Kabinetts Brüning erhielt zwar ein positives Votum des Wirtschaftsrats des Reichspräsidenten, scheiterte aber, als am 30. Mai 1932 das Kabinett Brüning zurücktrat.

Die mit der Notverordnung angestrebte Befriedung des Wettbewerbs Straßenschiene wurde jedoch nicht erreicht, da die Landesbehörden die Einhaltung des Reichskraftwagentarifs durch die Spediteure nicht überwachen konnten.⁷⁷ Der Konflikt der Reichsbahn mit den unabhängigen LKW-Spediteuren nahm zu, nachdem die Reichsbahn die Spedition Schenker aufgekauft hatte, mit dem Instrument des Bahnspe-

73 Dritte Verordnung des Reichspräsidenten zur Sicherung von Wirtschaft und Finanzen und zur Bekämpfung politischer Ausschreitungen vom 6. Oktober 1931, Kapitel V, Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen, in: Reichsgesetzblatt, Teil I, 1931, Nr. 67, S. 558-577. Siehe auch Gerd ABERLE: Transportwirtschaft. 2. Auflage, München 1997, S. 106 f.

74 Reichsgesetzblatt 1928, Teil I, S. 380-382, sowie Reichsgesetzblatt 1925, Teil I, S. 319 f.

75 Reichsbahn und Kraftwagenverkehr (wie Anm. 56), S. 66.

76 KAFTAN (wie Anm. 4), S. 133, siehe auch G. TREVIRANUS: „Die HAFRABA im Arbeitsbeschaffungsprogramm 1932“, in: Bundesminister für Verkehr (Hg.), HAFRABA – Bundesautobahnen Hansestädte – Frankfurt – Basel. Bau Verlag, Wiesbaden und Berlin 1962, S. 42-43. Treviranus war Minister ohne Geschäftsbereich im Kabinett Brüning. Siehe auch Heinrich BRÜNING: Memoiren 1918 – 1934. München 1972, Band 2, S. 605. Die Ministerbesprechungen zur Vorbereitung der 5. Notverordnung am 19. Mai 1932 und 20. Mai 1932 sind dargestellt in Dokument 757 und 759, 1930 in: Akten der Reichskanzlei Weimarer Republik, herausgegeben von Karl Dietrich ERDMANN: Kabinette Brüning I. u. II. Band 1. 30. März 1930 bis 10. Oktober 1931, bearbeitet von Tilmann KOOPS, Boppard am Rhein, 1990, S. 2539 f und 2544 f.

77 Akten der Reichskanzlei. Regierung Hitler 1933-1945, herausgegeben von H. G. HOCKERTS: Band II: 1934/35, bearbeitet von F. HARTMANSGRUBER, München 1999, Besprechung im Reichsverkehrsministerium zum Entwurf des Gesetzes über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen am 16. April 1935, S. 532.

ditionsvertrags vom 1. März 1932 ca. 3000 Spediteure an sich band⁷⁸ und die Preise der unabhängigen LKW-Spediteure unterbot. Mit drängenden Eingaben gegen die Preispolitik der Reichsbahn wandten sich die Spediteure im Winter 1933 an Hitler⁷⁹, der daraufhin den Generaldirektor der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Julius Dorpmüller, zum Vortrag über den Wettbewerb zwischen Reichsbahn und Kraftverkehr am 16. März 1933 in die Reichskanzlei bestellte.⁸⁰ Dorpmüller vertrat die Argumente der Reichsbahn-Denkschrift.⁸¹ So sei es volkswirtschaftlich sinnvoll, den Transport von Massengütern mit der Bahn durch Einnahmen aus dem Versand hochwertiger Güter zu subventionieren⁸², und damit den Preiswettbewerb mit freien LKW-Spediteuren, die vornehmlich hochwertige Güter transportieren, auszuschalten. Des weiteren sei die Reichsbahn durch die Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung zum Beförderungszwang und zur Gleichbehandlung verpflichtet und damit gegenüber den freien LKW-Spediteuren benachteiligt, die sich lukrative Relationen herausuchen könnten. Hitler nahm dann insoweit gegen Dorpmüller Stellung, als er meinte, die Reichsbahn müsse sich damit abfinden, dass der Frachtverkehr für hochwertige Güter sich immer mehr auf den LKW verlagere, da dieser einen vorteilhaften Haus-Zu-Haus-Verkehr ermögliche. Eine Förderung des LKW-Verkehrs sei auch deshalb wünschenswert, um dem Reich im Verteidigungsfalle genügend Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen und um den technischen Fortschritt im Motorenbau zu ermöglichen. Die Konsequenz daraus müsse sein, dass die Reichsbahn den LKW-Verkehr nicht verkümmern lasse. Hitler forderte zunächst, dass die Reichsbahn selbst den Frachtverkehr mit dem LKW als ein Monopol übernehmen solle⁸³ und folgte insofern der Idee des zentralisierten Großunternehmens der Verkehrswirtschaft, wie sie in der Denkschrift der Reichsbahn von 1930 vorgebracht worden war, wobei er jedoch stärker auf den reichsbahneigenen Betrieb mit LKWs abstellte, die unrentable Bahnlinien ersetzen sollten – eine Entwicklung, die als

78 Von BECK: „Der Bahnspeditionsvertrag und das Abkommen mit den Auftragsspediteuren“, in: Die Reichsbahn, 1932, S. 1142-1147. Siehe auch „Die Durchführung des Bahnspeditionsvertrags“, in: Die Reichsbahn, 1931, S. 245-247, und: C. SCHIPPERT: „Der Feldzug der Eisenbahn gegen den Kraftwagen und seine schwerwiegenden wirtschaftlichen und sozialen Folgen in Deutschland“, in: Reichsverband der Automobilindustrie (Hg.), Internationaler Kongress der Kraftverkehrswirtschaft vom 15. bis 16. Februar 1933 in Berlin, Berlin, S. 6. Schippert war Vizepräsident des Reichsverbands der Automobilindustrie.

79 Die Eingaben werden dargestellt vom Bearbeiter MINUTH als Fußnoten zu den Dokumenten 64 und 95, in AdR1, S. 225 f., 329 f. In einem Schreiben an den Staatssekretär in der Reichskanzlei vom 11.9.1933 erklärte AHLEMANN, Ehrenvorsitzender des Vereins Deutscher Spediteure und Mitglied des Preussischen Landtags: man versuche die Diskussion um Schenker mit der Drohung zu unterbinden, „wer gegen Schenker kämpfe, käme ins Konzentrationslager“, ebd., S. 330.

80 Vermerk des Oberregierungsrats WILLUHN über einen Vortrag des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahngesellschaft zur Frage des Wettbewerbs zwischen Reichsbahn und Kraftverkehr am 16. März 1933, ebd., S. 225-231. Die gesamten Aspekte der Schenker-Kontroverse können hier nicht dargestellt werden. Siehe dazu LIPPERT (wie Anm. 48), S. 91 f.

81 Reichsbahn und Kraftwagenverkehr (wie Anm. 56).

82 Ebd., S. 64.

83 Vermerk des Oberregierungsrats WILLUHN über einen Vortrag des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahngesellschaft zur Frage des Wettbewerbs zwischen Reichsbahn und Kraftverkehr am 16. März 1933, AdR1, S. 229.

„Eigenmotorisierung“ bezeichnet wurde⁸⁴ und auch bei den Bahnen der USA und Englands zu beobachten gewesen war.⁸⁵

Interessant ist die Frage, wieso der Schutz der Reichsbahn vor dem Wettbewerb mit dem LKW für Hitler so wichtig gewesen war, da er doch den Wettbewerb eigentlich befürwortete. Ein Hinweis darauf, dass er eine technisch und finanziell gut ausgestattete Reichsbahn als ein Instrument der Logistik für die Kriegsführung in der Hand behalten wollte, ist seine Rede vor führenden Industriellen am 29. Mai 1933, wo er im Kontext einer Diskussion um eine Mobilisierung der Streitkräfte ausführte, wenn die Reichsbahn nicht geschützt werde, dann würde sie „für bestimmte andere Aufgaben leistungsunfähig, die nicht vom Kraftwagen übernommen werden können“.⁸⁶ Diese Ausführungen lassen sich so deuten, dass er den Zeitpunkt, zu dem ein engmaschiges Autobahnnetz verbunden mit einer Massenmotorisierung als Ersatzkapazität für den Eisenbahntransport zur Verfügung stünde, später einschätzte als den Zeitpunkt des von ihm geplanten Kriegsbeginns. Den Eisenbahntransport, dessen Antrieb auf dem heimischen Energieträger Kohle basierte, in der Logistik durch den Kraftwagen zu ersetzen, war unter militärischen Gesichtspunkten auch insofern prekär, als die dafür erforderlichen Betriebsstoffe Gummi und Benzin in Deutschland äußerst knapp waren und in den Plänen von Hitler für Offensivbewegungen reserviert bleiben mussten.⁸⁷ Auch diese Überlegungen können auf Aufgaben der Reichsbahn hindeuten, die nach Hitler nicht vom Kraftwagen übernommen werden könnten. Unterstellt man, dass die Rolle der Reichsbahn für die Logistik im geplanten Krieg als höchst bedeutsam erkannt worden war, so fällt demgegenüber auf, dass bis 1939 die Ersatz- und Modernisierungsinvestitionen bei der Reichsbahn beinahe vollständig unterblieben sind, wie die Untersuchung von KOPPER ergeben hat.⁸⁸ Im Verkehrssektor gingen nahezu alle Investitionen in den Autobahn- und Straßenbau, sodass der Krieg mit einer unzureichend ausgerüsteten Eisenbahn begonnen wurde. Hier wird die große Inkonsistenz der NS-Verkehrspolitik deutlich.

Mit dem im Jahre 1935 erlassenen Gesetz zum Güterfernverkehr wurde allerdings kein Monopol der Reichsbahn geschaffen, weil Hitler später die völlige Ausschaltung des Wettbewerbs befürchtete.⁸⁹ Vielmehr mussten die freien LKW-Spediteure eine

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

85 Siehe: „Lastkraftwagen in den USA“, in: Archiv für Eisenbahnwesen, Bd. 48, 1925, S. 424 f. und Karl BUSEMANN: „Schiene und Landstrasse“, in: Mitteilungsblatt, Heft 11, 1932, S. 4.

86 AdR1, S. 511.

87 HENNING (wie Anm. 2 Nr. 4). Zur Treibstofffrage siehe auch ROHDE (wie Anm. 13), S. 256-261.

88 KOPPER (wie Anm. 2 Nr. 11), S. 408-411, siehe auch ZELLER (wie Anm. 2 Nr. 15), S. 52.

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

Zulassung in der Zwangsorganisation „Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband“ beantragen, die im Einvernehmen mit der Reichsbahn Tarife für die Beförderung festlegte und vom Reichsverkehrsministerium genehmigen ließ. Die Aufsicht des Reichsverkehrsministeriums sollte eine Unterbietung der Tarife verhindern. Die Güterfernverkehrsunternehmen wurden von den elementaren unternehmerischen Funktionen der Rechnungsstellung und der Zahlungsabwicklung entbunden, die vom Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband übernommen wurden.⁹⁰ Damit war eine Umgehung des Tarifs wesentlich erschwert worden. Obwohl Dorpmüller mit der schwachen Position des gewerblichen Güterfernverkehrs eigentlich hätte zufrieden sein können, setzte er den Kampf gegen den LKW fort, als er im Jahre 1937 Verkehrsminister wurde und die Reichsbahn als Staatsbetrieb in sein Ministerium wieder eingegliedert wurde.⁹¹ Die Zahl der LKWs, die im gewerblichen Güterfernverkehr eingesetzt wurden, sank von ihrem Höchststand von 13400 im Jahre 1933 auf 11400 im Jahre 1937 und unterschritt damit sogar die Zahl von 11500 vom Jahre 1932, trotz der durch die Aufrüstung im Vierjahresplan induzierten größeren Nachfrage nach Transportleistungen.⁹²

In Hinsicht auf den Autobahnbau bleibt festzustellen, dass die Verkehrspolitik äußerst widersprüchlich war: einerseits wurde ein System von 3000 km Hochleistungsstraßen geschaffen, andererseits wurde der von Güterfernverkehrsunternehmen durchgeführte LKW-Verkehr drastisch gedrosselt. Auch die Einordnung der Verkehrspolitik in die Aufrüstungspolitik ergibt ein verwirrendes Bild: weder wurden Anreize zur Verbreitung des LKWs bei Privatunternehmen geschaffen, um dem Heer Transportkapazität bereitzustellen, noch diente die Autobahn dem Aufmarsch der Truppen. Die folgende Abbildung 1 fasst die Widersprüche der NS-Verkehrspolitik zusammen:

90 Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. Juni 1935, in: Reichsgesetzblatt, Teil I, 1935, S. 788-793, sowie Verordnung zur Durchführung, in: Reichsgesetzblatt, Teil I, 1936, S. 320-326. Zur Vorgeschichte dieses Gesetzes siehe Anmerkung 5 des Bearbeiters MINUTH zum Dokument Nr. 64, in: AdR1, S. 320 f und ROHDE (wie Anm. 13), S. 212 ff. Bis zur Erlassung dieses Gesetzes blieb die Überlandverordnung von Brüning in Kraft. Zur weiteren Entwicklung der Einschränkung privater LKW-Verkehre bis 1945 siehe auch Franz. W. SEIDLER: Fritz Todt. Bublies Verlag, Beltheim-Schnellbach 2000 (Nachdruck der Ausgabe von 1986), S. 144-152. Seidler gibt dort (S. 146) die Zahl von 8000 Spediteuren mit 12.000 LKWs an – eine Zahl, die mit der von SCHOLZ (vgl. Anm. 92) übereinstimmt. Die Einschränkungen der LKW-Verkehr wurden in der Bundesrepublik Deutschland mit dem Güterkraftverkehrsgesetz von 1949 weitgehend fortgesetzt und erst im Jahre 1994 mit dem Tariffreigabegesetz vollkommen aufgehoben, siehe R. VAHRENKAMP: Logistikmanagement. München, 4. Auflage 2000, S. 61.

91 Todt beklagte in einem Schreiben an Dorpmüller vom 22.2.1938 die fortgesetzte Subventionierung des Rollgeldes und den Kapazitätsaufkauf der Reichsbahn auf dem Markt für den gewerblichen Güterfernverkehr, siehe BA, R5, Band 8125, Blatt 84-89. Todt bezieht sich auf den Erlaß Nr. K2.566 des Verkehrsministers vom 2.2.1938 zum Sofortprogramm zur Behebung der Notlage im Güterfernverkehrsgewerbe, siehe: Die Strasse, Heft 5, 1938, S. 161. Zur weiteren Interpretation des „Sofortprogramms“ siehe ROHDE (wie Anm. 13), S. 274-284. Zur Behinderung des LKW-Verkehrs siehe auch SCHÜTZ und GRUBER (wie Anm. 2 Nr. 12), S. 139 f.

92 W. SCHOLZ: „Die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes im gewerblichen Güterfernverkehr“, in: Die Strasse, Heft 4, 1938, S. 106-108, hier S. 106. Siehe auch Oswald LUTZ: „3000 Kilometer Reichsautobahn für den gewerblichen Kraftverkehr“, in: Die Strasse, 1938, Heft 24, S. 772.

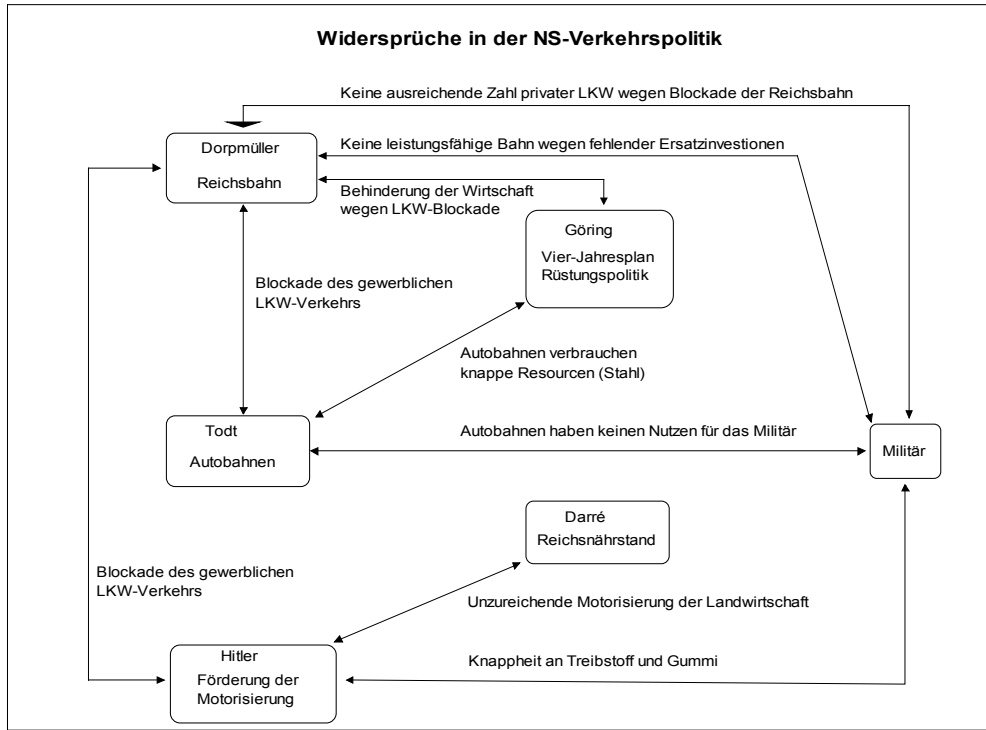


Abbildung 1: Widersprüche der NS-Verkehrspolitik

3. Die Durchsetzung und Legitimierung des Autobahnprojekts

Verfolgt man den in den Akten der Reichskanzlei dokumentierten Entscheidungsprozess, so gelangt man zu der Schlussfolgerung, dass Hitler im Regierungsapparat der entscheidende Promotor für das Autobahnprojekt gewesen war. Man kann daher das Autobahnprojekt mit dem intentionalen Ansatz erklären, dass Hitler seine Pläne verfolgt und umgesetzt hat. Ebenso gut kann man nach dem Strukturansatz zur NS-Geschichtsforschung davon ausgehen, dass Hitler sich die Gegebenheiten der Situation 1933 zunutze machte und zu einem Projekt bündelte: der Bedarf an Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen, das Vorliegen der baureifen Pläne der HAFRABA für die Strecke Frankfurt-Mannheim, die durch den Versuch des Kabinetts Brüning, die Pläne der HAFRABA umzusetzen, bereits eingestimmten Akteure.

Dennoch musste er zahlreiche Widerstände überwinden, um mit der Gründung der Gesellschaft Reichsautobahnen den Autobahnbau zu initiieren. Die Ausführung des Projekts hat er dann ToDt überlassen. Infolge des visionären Charakters des Autobahnprojekts, das in einem scharfen Kontrast zu der schwachen Motorisierung in Deutschland stand, ergaben sich von verschiedenen Seiten Widerstände und machte zunächst eine Legitimationslücke offenkundig, die sich durch den Mangel einer dringlichen verkehrs-

politischen oder militärpolitischen Zielsetzung für den Autobahnbau auftrat. Die einfachen Volksgenossen lehnten teilweise die Autobahn ab, da diese in ihren Augen nur dem Fahrvergnügen der Reichen diene.⁹³ Die Fachleute aus den Ministerien bezweifelten den wirtschaftlichen Nutzen und die Finanzierbarkeit des Projekts. Die Kontroverse mit den Fachleuten ging darum, ob die Finanzmittel besser dafür verwendet würden, das bestehende Straßensystem auszubauen oder Autobahnen neu zu bauen. Hitler argumentierte, das bestehende Straßensystem sei auf den Betrieb von Pferdefuhrwerken ausgelegt und daher sowohl vom Unterbau her wie auch von der Straßenbreite den Belastungen durch den stark zunehmenden modernen Kraftverkehr nicht gewachsen, wie auch der hohe Reparaturbedarf zeige. Zusätzlich würde die Durchleitung des Fernverkehrs durch Städte zu Gebäudeschäden führen. Für einen zügigen Betrieb der Automobile auf den Straßen sei auch die Trennung des Durchgangsverkehrs vom lokalen Verkehr unerlässlich.⁹⁴ Hier nahm er die Argumente für den Autobahnbau auf, die von den im HAFRABA-Verein zusammen geschlossenen Autobahn-Promotoren seit 1927 immer wieder vorgebracht und im Mitteilungsblatt des Vereins veröffentlicht wurden⁹⁵ und auch von anderen Kritikern des bestehenden Strassensystems vorgebracht worden sind,⁹⁶ wie z. B. in der Denkschrift von Todt vom Dezember 1932.⁹⁷

Die Gegnerschaft der Reichsbahn zum Autobahnprojekt konnte Hitler überwinden, als er am 10. April 1933 Dormmüller die Übernahme des Autobahnbaus anbot und auf diese Weise die Reichsbahn als Planer, Finanzier und Organisator in das Autobahnpro-

93 Die Ansicht, Autobahnen zu bauen, sei in der wirtschaftlich schweren Zeit ein Luxus, war weit verbreitet, siehe KAFTAN (wie Anm. 4) sowie die Ausführungen des Direktors des Internationalen Arbeitsamts, Albert THOMAS, zum 1. Internationalen Autobahnkongress in Genf am 28.8. bis 2.9.1931, in: Mitteilungsblatt, Heft 10, 1931, S. 2. Siehe auch LUDWIG (wie Anm. 2 Nr. 2), S. 303.

94 K.-H. MINUTH: „Einleitung zu den Akten der Reichskanzlei“, AdR1, S. XLIII sowie Besprechung des Reichskanzlers mit Verkehrsexperten zur Frage des Autobahnbaus am 18. Mai 1933, ebd., S. 463 f., siehe auch E. SCHÜTZ und E. GRUBER (wie Anm. 2 Nr. 12), S. 19-22.

95 Zu dem Argument der Gebäudeschäden siehe: Mitteilungsblatt, Heft 1, 1928, S. 8. Zur Unzulänglichkeit der Landstrassen gibt es zahlreiche Berichte, z. B. Carl KAPPLER: „Landstrassen in Deutschland“, in: ebd., Heft 9, 1930, S. 1-2. Oder ELSAESSER (wie Anm. 37), Heft 5, 1930, S. 7-9, wo der Autor aufzeigt, dass von der 16 km langen Strecke Heidelberg-Mannheim 6 km Ortsdurchfahrten sind und daraus die Forderung nach einer separaten Schnellstrasse ableitet. Provinzialdirektor Dr. USINGER fordert in seinem Beitrag „Wie denken Sie über Nur-Autostrassen?“ die Trennung des Autoverkehrs vom übrigen Verkehr, der aus langsamen Teilnehmern, wie Pferdefuhrwerken, Radfahrern und Fußgängern bestehe, in: Mitteilungsblatt, Heft 3, 1929, S. 1-2. Das Argument der Verkehrstrennung wird auch in der amtlichen Begründung für das Gesetz über die Errichtung einer Gesellschaft Reichsautobahnen genannt, in: Die Autobahn, Heft 7, 1933, S. 2. J. HUCK u. a.: „Vergleichsfahrten auf Reichsautobahn und Reichsstrasse. Zweiter Bericht: Diesel-Lastzug“, in: Die Strasse, Heft 4, 1938, S. 460-465, gibt weitere empirische Daten über die Zahl der Kreuzungen auf einer Landstrasse als einer Vergleichsstrecke zur Autobahn.

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

97 Straßenbau und Straßenverwaltung, BA, R4601, Akte 3001/A.

jekt einband.⁹⁸ Mit diesem Vorgehen machte Hitler mögliche Einwände des Reichsverkehrsministeriums, das in der Hauptsache Eisenbahnpolitik betrieb, hinfällig und verringerte so den Widerstand seines Kabinetts gegen das Autobahnprojekt. Dormmüller sagte in einer Besprechung mit Hitler am 1. Juni 1933 zu, den Bau der Autobahnen zu übernehmen, bat um die Schaffung der gesetzlichen Grundlagen und bot 50 Mio. RM als Anlauffinanzierung an.⁹⁹ Als am 27. Juni 1933 mit dem Gesetz über die „Errichtung eines Unternehmens Reichsautobahnen“ die Gesellschaft Reichsautobahnen als Tochtergesellschaft der Reichsbahn gegründet wurde, war in § 5 festgelegt, dass die Reichsbahn die Verwaltung und Vertretung dieses Unternehmens übernimmt. Die Durchführungsverordnung vom 7. August 1933 legte in § 3 fest, dass der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn zugleich Vorsitzender des Vorstands und des Verwaltungsrats der Reichsautobahngesellschaft ist.¹⁰⁰ Ferner wurde ein großer Teil des technischen Planungspersonals von der Reichsbahn in die Reichsautobahngesellschaft übernommen.¹⁰¹ Hitler stellte der Reichsbahn mit Todt als Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen einen starken Promotor für den Autobahnbau zur Seite, der nach Einschätzung seines Biographen Seidler als ein Interessenvertreter des LKW-Verkehrs zu gelten hatte¹⁰² und so ein Gegengewicht zu Dormmüller bildete. Mit § 8 und § 11 des Gesetzes erhielt der Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen das Recht, die Linienführung der Autobahnen zu bestimmen¹⁰³, womit Todt die Rechte des Reichsverkehrsministeriums in der Verkehrsplanung beschnitt und die Einheitlichkeit des Verwaltungshandelns zerstörte. Nachdem der Autobahnbau erfolgreich initiiert worden war, wurden mit Erlass vom 23. Januar 1935 die Aufsichtsrechte über das Unternehmen Reichsautobahnen der Reichsbahn allerdings wieder entzogen und auf den Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen übertragen, da die Reichsbahn den Bau der Autobahnen nicht mit der erforderlichen Priorität und finanziellen Bedenkenlosigkeit vorangetrieben hatte.¹⁰⁴

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

99 AdR1, S. 543 f. Siehe auch: A. GOTTWALD: Julius Dormmüller. Die Reichsbahn und die Autobahn. Berlin 1995, S. 41.

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

101 SEIDLER (wie Anm. 2 Nr. 13), S. 144. Der Leiter der Obersten Bauleitung Kassel, Otto LIEBETRAU, war Reichsbahndirektor, siehe den Bericht: „Zwei Jahre Oberste Bauleitung Kassel“ in der Kasseler Post vom 1.5.1936, Stadtarchiv Kassel.

102 SEIDLER (wie Anm. 101), S. 146.

103 In der Presse wurde er als Diktator für den Straßenbau bezeichnet, siehe: Völkischer Beobachter vom 6.7.1933, Seite 1, Ausgabe A (Deutsche Bucherei, Leipzig). Das Autobahnprojekt wurde dokumentiert in der von Todt herausgegebenen Zeitschrift: Die Strasse, die neben einigen gediegenen Fachbeiträgen zur Verkehrstechnik, Verkehrswirtschaft und Verkehrsgeografie weit überwiegend aufdringliche Propaganda für die NS-Politik enthält.

104 HARTMANSGRUBER (wie Anm. 89), S. LX, sowie Reichsgesetzblatt, Teil II, 1935, S. 37.

Mit der Planung der Autobahn verließ Todt die Prinzipien der Linienführungen von Eisenbahnen; statt dessen verband er Autobahnen mit dem Konzept der Landschaftsästhetik, das er von den Parkways aus den USA übernommen hatte.¹⁰⁵ Im Unterschied zu Eisenbahnlinien, welche entweder in Flusstälern verlaufen oder Hügel durchschneiden, Täler mit aufgeschütteten Dämmen überqueren und daher von der Landschaft als technische Bauwerke abstechen, sollte der Verlauf der Autobahnen an die Landschaft angepasst sein, weder sollten steile Dämme noch tiefe Gräben die Fahrbahn von der umgebenden Landschaft trennen.¹⁰⁶ Zudem sollte die Autofahrt mit dem Landschaftsgenuss verbunden werden.

Da Todt mit der Linienführung der Autobahnen einen grundsätzlich anderen Ansatz verfolgte als Eisenbahningenieure traditionellerweise Eisenbahnlinien konzipieren, ergab sich durch die Übernahme von Eisenbahningenieuren in die Planungsstellen der Reichautobahngesellschaft aus der Sicht von Todt das Problem, wie die Unternehmenskultur der Reichsbahn an die Erfordernisse des Autobahnbaus angepasst werden könnte. Als Korrektiv ordnete Todt den Obersten Bauleitungen Landschaftsanwälte zu, welche eine beratende Funktion zur Einpassung der Autobahn in die Landschaft ausübten. Die Landschaftsanwälte besaßen als freie Mitarbeiter aber nur einen schwachen Einfluss. Verwunderlich bleibt, dass Todt ihnen keine festen Stellen gab, obwohl er ihre Arbeit als äußerst wichtig einstufte. Als obersten Landschaftsanwalt berief Todt Ende 1933 den freien Landschaftsarchitekten Alwin Seifert, in dem Todt einen kongenialen Gesprächspartner fand.¹⁰⁷ Beide verbanden die Ideen des Heimatschutzes, der in den zwanziger Jahren als eine Kritik an der mit der zügellosen Industrialisierung verbundenen Landschaftszerstörung entstand und der eine schonende Einpassung von Fabriken und Großtechnologien in die Landschaft forderte.¹⁰⁸ Todt konnte die Ideen des Heimatschutzes mit der Vorstellung einer „Deutschen Technik“ in die NS-

105 ZELLER (wie Anm. 2 Nr. 15), S. 163, siehe auch R. HOFFMANN: „Prachtstraßen (Noble Highways)“, in: *Die Strasse*, 1935, S. 493-495, Wolfgang SINGER: „Parkstraßen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika“, in: *Die Strasse*, 1935, S. 175-178, Bruno WEHNER: „Die landschaftliche Ausgestaltung der nordamerikanischen Park- und Verkehrsstraßen“, in: *Die Strasse*, 1936, S. 599-601. Zum Merrit Parkway siehe Bruce RADDE: *The Merrit Parkway*, Yale University Press 1996.

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

107 „Tagung der Leiter der Obersten Bauleitungen mit Seifert und Todt in Berlin am 18.1.1934“, in: *Die Autobahn*, 1934, S. 48. Die Kooperation von Todt mit Seifert wurde in der Studie von ZELLER auf der Basis des Seifert-Nachlasses in vorbildlicher Weise aufgearbeitet, ZELLER (wie Anm. 2 Nr. 15), S. 77 ff.

108 ZELLER (wie Anm. 2 Nr. 15), S. 74. Am Verlauf von Eisenbahnlinien entzündete sich viel Kritik. Die im Jahre 1854 eröffnete Eisenbahn München-Starnberg verlief am Ufer des Starnberger Sees und machte dieses für die Öffentlichkeit unzugänglich, siehe Wolfgang PUSCH: „Die „Entdeckung“ des Würm- oder Starnberger Sees und die Folgen“, in: *Landpartie. Museen rund um München*, herausgegeben von Landpartie, München 2002, S. 180-199, hier S. 189. Im Schreiben vom 12.4.1936 an Todt kritisiert Seifert die Einschränkungen, die von der Eisenbahn am Bodensee-Ufer ausgehen, siehe BA, Akte NS26/1188.

Ideologie einordnen. Seifert bereiste in den folgenden Jahren alle wichtigen Baustellen der Autobahnen im Reich und gab Todt dazu Einschätzungen.¹⁰⁹

Um den Mangel an konkreten verkehrspolitischen Zielsetzungen zu verdecken, wurde das Autobahn-Projekt nicht nur als eine Maßnahme zur Arbeitsbeschaffung und zur Förderung des Kraftverkehrs dargestellt. Vielmehr verlagerte die Propaganda die Diskussion auf eine ganze Reihe verschiedener anderer Punkte: Ein gigantisches Werk für die Zukunft des Verkehrs sollte geschaffen werden, ein Denkmal für den Nationalsozialismus sollte gebaut werden, das Jahrhunderte überdauern würde, die „Straßen Adolf Hitlers“ sollten gebaut werden, die Prinzipien der Landschaftsästhetik wurden betont. Man sprach davon, die Autobahn an die Landschaft anzupassen. Die Landschaft sollte zugleich gepflegt werden.¹¹⁰

Man griff zu einer verquasteten Ideologie, Technik und Natur zu versöhnen. Die Verbindung mit der Autobahn sollte den Antagonismus der deutschen Länder abmildern. Der Freizeitaspekt der Autobahnen wurde mit einer Vielzahl von Veröffentlichungen zum Ausflugsverkehr betont. Man führte die eigentümliche Vorstellung vom „Autowandern“ ein.¹¹¹

Die aufgezählten Ideologiepartikel wurden in zahllosen Eröffnungsreden, Filmen, Ausstellungen, Druckschriften und vor allem in Zeitungsberichten der gleichgeschalteten Presse in der Bevölkerung umgesetzt.¹¹² In das Konzept der Landschaftsästhetik wurden die monumentalen Bauwerke der Autobahn – vor allem Brückenbauwerke¹¹³ – eingebettet, die als Symbol für die Ewigkeit gelten und so das Ansehen des „Dritten Reiches“ steigern sollten,¹¹⁴ wobei sich der Eindruck aufdrängt, dass die Monumentali-

109 Archiv des Deutschen Museums, München, Seifert Nachlass, NL 133.

110 Die Reflektion zur Landschaftsästhetik wurde der Beginn des Fachgebietes der Landschaftsplanung. Siehe auch NIETHAMMER (wie Anm. 2 Nr. 11). SHAND (wie Anm. 2 Nr. 7), gibt für das Prinzip der Landschaftsästhetik die Interpretation, dass damit die Modernität der Autobahn mit den völkischen Ideologie der Nazis versöhnt werden sollte.

111 Zum Autowandern siehe: Die Strasse, Hefte 3, 11, 14, Jahrgang 1936.

112 Zur Wander-Ausstellung „Die Strasse“ siehe: Die Autobahn, 1934, Heft 8, ebd., Heft 10, S. 442 und Heft 15, S. 685-690. Die Wander-Ausstellung war u. a. in München, Berlin, Essen und Braunschweig zusehen. Siehe auch E. SCHÜTZ und E. GRUBER (wie Anm. 2 Nr. 12), S. 104-122. Siehe ferner z. B. WINDISCH-HOJNACKI (wie Anm. 2 Nr. 9). Hitler betonte bei einer Eröffnung eines Teilstücks bei Dresden am 26. Juni 1937 die Zukunft des Verkehrs: „Auf diesen Strassen wird sich in wenigen Jahrzehnten ein gewaltiger Verkehr abspielen, an dem das ganze Volk teilhaben wird. Millionen unserer Volkswagen ... werden über diese Strassen rollen.“, siehe: Kasseler Post, 27.6.1937, Stadtarchiv Kassel.

113 Siehe die Hefte 8 und 23 der von Todt herausgegebenen Zeitschrift: Die Strasse, Jahrgang 1935, mit dem Themenschwerpunkt Autobahn-Brücken, sowie Hefte in späteren Jahrgängen, sowie R. STOMMER: Triumph der Technik – Autobahnbrücken zwischen Ingenieuraufgabe und Kulturdenkmal. in: STOMMER (wie Anm. 2 Nr. 5), S. 49-76. Auch in den USA wurde dem Thema Brücken eine besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Zu den mit Jugendstil und Art Deco Elementen geschmückten Brückenbauwerken über die Parkways in den USA siehe RADDE (wie Anm. 105).

114 Der Denkmalaspekt wurde mehrfach hervorgehoben. So verglich der Sektionsleiter Becker der GEZUVOR im Jahre 1934 mit unfreiwilliger Komik den Bau der Autobahnen mit dem Bau der Pyramiden in Ägypten, siehe Landesoberbaurat Dr. BECKER: „Von der HAFRABA zur Reichsautobahn“ in: Kasseler Post vom 18.3.1934, S. 3 (U.B. Kassel). Hitler sprach bei einer Eröffnung

tät ohne Rücksicht auf die Baukosten durchgesetzt wurde; Landschaftsästhetik und Monumentalität wurden vor der Wirtschaftlichkeit zu vorrangigen Zielen.

Da von der Propaganda das Ziel gesetzt worden war, ab 1936 jährlich 1000 km Autobahn fertig zu stellen, stand das Autobahnprojekt unter sehr großem Zeitdruck. Diese Ziele wurden in den Jahren 1936 bis 1938 erreicht und zu den Terminen großartig gefeiert. Allerdings schränkten ab Mitte 1938 die Befestigungsarbeiten an der Westgrenze die Arbeiten an der Autobahn ein, da Baukapazitäten abgezogen werden mussten. Das Bauziel von 3000km wurde im Jahre 1938 nur mit provisorisch eingerichteten, z. T. einspurigen Fahrbahnen der letzten Kilometer erreicht. Auch beeinträchtigte der Zeitdruck die Sorgfalt, mit der Brückenbauwerke ausgeführt wurden. Beispielsweise misslang der Übergang von der Werratalbrücke bei Hannoversch Münden an den steilen Anstieg, so dass lange Busse mit der Karosserie den Boden berührten. Die Brücke bei Wommen auf der Strecke Bad Hersfeld-Eisenach wurde nicht nur als Sparmaßnahme lediglich einspurig ausgeführt, sondern hatte auch Probleme mit der Gründung der Pfeiler. Im Jahre 1939 sank die Bauleistung infolge der Kriegsvorbereitungen auf 255 km ab, erholte sich aber im Jahre 1940 auf 436 km. Der Autobahnbau wurde bis 1943 mit Zwangsarbeitern weitergeführt.¹¹⁵ Infolge von Prioritätensetzung wurden die Baustellen der Linie Kassel-Eisenach aufgelassen und dafür die Strecke Bad Hersfeld-Eisenach am 1.7.1943 fertig gestellt.¹¹⁶ Dem außenpolitischen Expansionsstreben Hitlers folgte das Autobahnprojekt unmittelbar: nach der Besetzung Österreichs im Jahre 1938 lief die Planung für den Autobahnbau in Österreich an. In den Jahren 1938 und 1939 begannen die Planungen für die CSR und für Polen.¹¹⁷ Eine Karte der bis 1939 fertig gestellten Linien zeigt folgende Abbildung 2:¹¹⁸

eines Teilstücks bei Dresden am 26. Juni 1937 davon, dass die Autobahnen noch in tausend Jahren stehen würden, siehe: Kasseler Post, 27.6.1937, Stadtarchiv Kassel.

115 ZELLER (wie Anm. 2 Nr. 15), S. 64. Daten zur Bauleistung nach SCHWELL und JÄGER (wie Anm. 2 Nr. 14), S. 486.

116 Ebd., S. 485.

117 Die Expansion wird dokumentiert in der von Todt herausgegebenen Zeitschrift: Die Strasse, in den Jahrgängen 1938 bis 1942. Zur CSR-Strecke Breslau-Brünn-Wien siehe auch den „Vertrag zwischen Deutschland und der Tschechoslowakei über den Bau und den Betrieb einer Durchgangsautobahn“ vom 19.11.1938, in: Reichsgesetzblatt 1938, II, S. 236 f.

118 Nach SCHWELL und JÄGER (wie Anm. 2 Nr. 14).

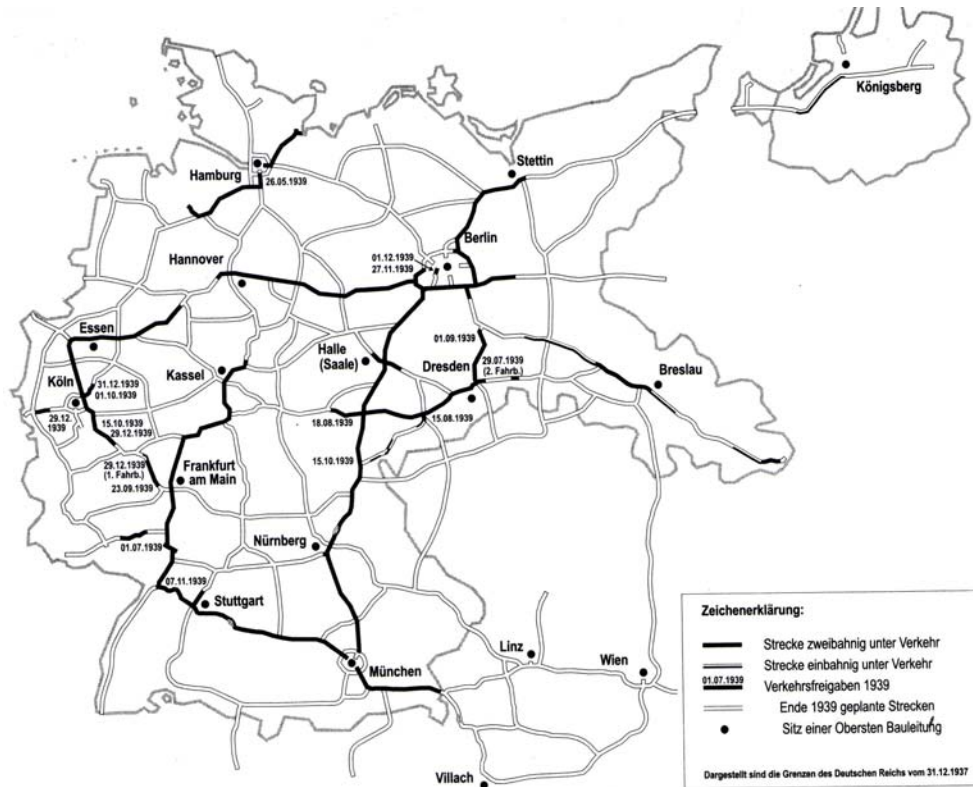


Abbildung 2: Netz der Reichsautobahnen bis Ende 1939

4. Die Planungen der GEZUVOR in Hessen

Am 18. August 1933 wurde der HAFRABA-Verein zwangsweise aufgelöst und in die GEZUVOR – Gesellschaft zur Vorbereitung des Reichsautobahnbaus e.V. – überführt.¹¹⁹ Der GEZUVOR wurden von Todt die Aufgaben übertragen, vielfältige Linien zu planen. Zu diesem Zweck wurden verschiedene räumliche Sektionen gebildet. Die GEZUVOR, die 1933 über 300 Mitglieder vereinigte¹²⁰, wurde von Todt straff geführt.

119 Die Autobahn, Heft 17, 1934, S. 811-813.

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

Zum Teil hatten die Sektionen im 14-Tage-Rhythmus ihre Berichte abgeliefert.¹²¹ Bemerkenswert an der Tätigkeit der GEZUVOR ist, dass die persönlichen Mitglieder mit größtem Engagement bis weit in die Nacht an den Planungen arbeiteten und ihre Arbeit weitgehend ehrenamtlich ausführten. Mit seinen diktatorischen Vollmachten konnte Todt die GEZUVOR und die rechtlos gestellten Städte und IHKs gezielt ausbeuten. Er erhielt in kürzester Zeit, sogar ohne dass Kosten für die Gesellschaft Reichsautobahnen anfielen, Planungsunterlagen. Die Kosten wurden zwangsweise von der Bauindustrie, den Städten und Industrie- und Handelskammern als institutionellen Mitgliedern der GEZUVOR getragen. Die Pläne beschreiben das von ihm als Grundnetz bezeichnete System von knapp 7000km Länge, die in 387 Bänden mit Teilstücken von ca. 30 km Länge dokumentiert worden waren.¹²² Diese Bände wurden nur in je vier Exemplaren hergestellt. Das für Todt vorgesehene Exemplar erhielt einen blauen Einband, das für die Direktion der Reichsautobahngesellschaft einen grünen Einband, das für die oberste Bauleitung einen braunen Einband.¹²³ Ein Exemplar ging ins Archiv der GEZUVOR. Keiner dieser Bände ist heute im Bundesarchiv mehr auffindbar.

Die GEZUVOR hatte bis Ende 1933 insgesamt fünf Berichte über die Vorprojekti-onsarbeiten an den Reichskanzler über den Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen abgeliefert und im Jahre 1934 20 weitere Berichte.¹²⁴ Die Tatsache, dass die GEZUVOR ihre Berichte an den Reichskanzler richtete, zeigt, dass Hitler die Planungen mit verfolgen wollte. Die GEZUVOR verfiel einer Planungseuphorie und wollte das Grundnetz von 7000km auf 11000km erweitern, was Todt zu der Vorgabe veran-lasste, dass Ergänzungen des Grundnetzes zurückzustellen und eine Konzentration auf vordringliche Strecken vorzunehmen sei.¹²⁵ Interessant ist, dass die GEZUVOR zu-nächst ohne einheitliche Grundsätze plante, so dass Schönleben, Abteilungsleiter bei Todt, am 12.10.1933 besorgt bei der GEZUVOR anfragte, nach welchen Richtlinien geplant würde.¹²⁶ Erst am 12.12.1933 wurden mit dem Erlass von Todt an die GEZUVOR und an die Gesellschaft Reichsautobahnen „Richtlinien für die Entwurfbe-arbeitung von Autobahnen“¹²⁷ gegeben.

Hier soll die Arbeit der GEZUVOR der Sektion Hannover-Kassel näher analysiert werden. Nach den im Bundesarchiv auffindbaren Akten der GEZUVOR¹²⁸ wurden

121 BA Akten R4601, Band 1263.

122 Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen (wie Anm. 120), S. 133. Die für das Reich kostenlose Arbeit der GEZUVOR bezeichnete Reichsminister Kerrl im Vorwort zynisch als „Opferbereitschaft der Mitglieder“. Siehe auch das Protokoll der letzten Sitzung der GEZUVOR am 19.12.1935, ebd., S. 134-137.

123 BA Akten R4601, Band 1263, Blatt 71.

124 BA Akten R4602, Band 600 und Band 1.

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

126 In: BA R4601, Band 1263, Blatt 105.

127 In: BA R4601, Band 5001.

128 BA Akten R4602, Band 1 und Band 600, und R4601, Band 1476 und Band 1263. Die Kasseler Bestände der Akten der Obersten Bauleitung Kassel wurden im Krieg vernichtet. Im Hessischen Hauptstaatsarchiv lagern sie unerschlossen.

insbesondere in der Mitte Deutschlands eine große Palette verschiedenartiger Linien geplant, die von der Sektion Hannover-Kassel bearbeitet wurden. Die Sektion wurde mit vielen Linienwünschen von Todt konfrontiert, sodass sich eine Arbeitsüberlastung abzeichnete. Nach dem Bericht der Sektion Hannover-Kassel vom 14.4.1934 wurden folgende Linien geplant:¹²⁹ Göttingen-Kassel-Fulda-Würzburg — Eisenach-Bad Hersfeld-Gießen — Kassel-Eisenach-Bamberg — Emden-Münster-Kassel

Nach dem Bericht der Sektion Hannover-Kassel vom 30.5.1934 wurden folgende Linien zusätzlich geplant:¹³⁰ Kassel-Gotha — Kassel-Köln

Der fünfte Bericht über die Vorprojektionsarbeiten der GEZUVOR vom 20.12.1933 enthielt zudem den Linienvorschlag Eisenach-Fulda-Frankfurt.¹³¹

Interessant an diesen Planungen ist, dass im Bereich Hannover-Kassel-Frankfurt von der ursprünglichen HAFRABA-Linie Göttingen-Kassel-Marburg-Giessen-Frankfurt abgewichen wurde.¹³² Nach dem die HAFRABA-Linie 1926/1927 als erster Entwurf aufgestellt worden war, wurde die Strecke in den Jahren 1930/1931 in Absprache mit den Städten Göttingen, Hannoversch Münden und Kassel noch einmal optimiert. So verlief die Strecke Göttingen-Kassel ursprünglich in den westlichen Vorstädten von Kassel, durchschnitt damit Wilhelmshöhe und hat erst nördlich von Veckerhagen die Weser gekreuzt, um dann nördlich von Göttingen auf die jetzige Linie nach Hannover einzuschwenken. In Absprache mit den drei Städten wurde dann eine Streckenführung gewählt, die der in den Jahren 1935 bis 1937 realisierten Streckenführung recht nahe kommt. Dabei wurde eine Maximalsteigung von 5 % angesetzt.¹³³

Anstelle der HAFRABA-Linie legte Todt mit Schreiben vom 18.9.1933 fest, die Nord-Süd-Strecke Göttingen-Kassel-Fulda zu planen.¹³⁴ Vom Begriff HAFRABA-Linie ist in den Akten der GEZUVOR überhaupt nicht mehr die Rede.¹³⁵ In einer rückschauenden Interpretation der Entscheidungsvorgänge gibt Oberregierungsbaurat Denner im Jahre 1962 die Interpretation für die Änderung der Linienführung, dass Todt

129 BA R4602, Band 600.

130 Ebd.

131 Ebd.

132 R. OTZEN: Die Autostrasse Hansestädte – Frankfurt – Basel. Erläuterungsbericht zum Entwurf der Autostrasse. Hannover 1927, Schrift Nr. 4, S. 10 f.

133 Landesoberbaurat BECKER: Göttingen – Hann. Münden – Kassel, in: Mitteilungsblatt Nr. 2, 1931, S. 1-4 sowie Folckert LÜKEN-ISBERNER: Fritz Stück und die Stadtplanungsdiskussion im Kassel der Weimarer Republik, in: HessJbLG 40, 1990, S. 219-240, hier 237-239. Zur unglücklichen Rolle von Stück als Landschaftsanwalt der obersten Bauleitung Kassel siehe ZELLER (wie Anm. 2 Nr. 15), S. 100 ff.

134 Tätigkeitsbericht der Sektion Hannover Kassel vom 20.12.1933 (wie Anm.).

135 In der Kasseler Presse wurde weiterhin der HAFRABA-Begriff verwendet, siehe den Vortrag von Landesoberbaurat Dr. BECKER: „Von der HAFRABA zur Reichsautobahn“ in: Kasseler Post vom 18.3.1934 (U.B. Kassel) und „Kurahessen im deutschen Raum – Kassel im Schnittpunkt der Reichsautobahnen“, in: Kurhessische Landeszeitung vom 2. Mai 1936 (U.B. Kassel). Die Zeitschrift Todts: Die Strasse, enthält nur einmal einen Verweis auf die HAFRABA, und zwar zur Eröffnung der Strecke Frankfurt-Darmstadt im Mai 1935, siehe K. KAFTAN: „Hafraba – Ein Rückblick“, in: Die Strasse, Heft 9, 1. Maiheft, 1935, S. 321 f.

anstelle der Linie Hamburg-Basel der Linie Hamburg-München den Vorzug gab,¹³⁶ was auf den ersten Blick insofern nachvollziehbar zu sein scheint, als damit eine das ganze Reich durchquerende Nord-Süd-Strecke geplant würde, die zwei Großstadt-Agglomerationen an der Peripherie des Reiches verbände. Die Einbeziehung Münchens in die Nord-Süd-Achse wird auch plausibel, wenn man die Bedeutung Münchens in der nationalsozialistischen Bewegung bedenkt und die langjährige Tätigkeit Todts in München. Allerdings finden sich in den Akten der GEZUVOR und der Obersten Bauleitung Kassel nur Hinweise auf die Linie Göttingen-Kassel-Fulda bzw. Göttingen-Kassel-Fulda-Würzburg. Nach den GEZUVOR-Plänen sollte die Linie von Würzburg über Augsburg nach München weitergeführt werden.¹³⁷ Diese Linie wurde als Städtelinie bezeichnet. In der Ende 1938 veröffentlichten Darstellung der bis zum 15.12.1938 fertig gestellten Autobahnen¹³⁸ ist weder eine Linie Würzburg-München erkennbar, noch eine Hamburg-Hannover-Göttingen, sodass die Nord-Süd-Linie offenbar keine hohe Priorität besessen hatte.¹³⁹

Zwar wurde im Jahre 1937 von den früheren Planern der GEZUVOR ein Katalog von Planungskriterien vorgestellt,¹⁴⁰ der aber als eine nachträgliche Rationalisierung angesehen werden muss, denn in der Anfangszeit der Planungen der GEZUVOR fehlten rationale, verkehrspolitische Kriterien, nach denen die Linien zwischen Städten gelegt werden sollten.¹⁴¹ Das Fehlen von Planungskriterien bereitete dem Sektionsleiter der Sektion Hannover-Kassel, Becker, insofern Schwierigkeiten, als nach den Forderungen von Todt in den Erläuterungen für die von der Sektion geplanten Teilstrecken auch jeweils ein Kapitel über die wirtschaftlichen Fragen der Linien enthalten sein sollte. Becker konnte für diese Fragen jedoch keine Kompetenz vorweisen.¹⁴²

Auch ist heute unbekannt, nach welchen Kriterien und Prioritäten Todt aus dem breiten Angebot an Planungsvarianten die Bauausführung einzelner Abschnitte schließlich angeordnet hatte. Zwar geht aus den Veröffentlichungen der Zeitschrift „Die Strasse“ hervor, dass einzelne Aktivitäten, wie der Bau einer Abzweigung für die Linie Hamm-Kassel¹⁴³ oder Vorarbeiten für die Linie Köln-Kassel¹⁴⁴, gestartet wurden – eine Begründung innerhalb eines Gesamtkonzepts unterblieb aber in der „öffentlichen Debatte“ der gleichgeschalteten Presse. Todt sah die Planungen der GEZUVOR auch

136 DENNER: „Planung und Entwurf der Strecke Kassel – Frankfurt – Mannheim, S. 97-100“, hier S. 99, in: Bundesminister für Verkehr (Hg.), HAFRABA – Bundesautobahnen Hansestädte – Frankfurt – Basel. Bau Verlag, Wiesbaden und Berlin 1962.

137 Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichautobahnen (wie Anm. 120), S. 122.

138 Reichsautobahnkarte, in: Die Strasse, Heft 24, nach S. 765. D. SCHWELL und W. JÄGER, „Verkehrsfreigaben von Autobahnen in den Jahren 1933 bis 1945“, in: Strasse und Autobahn, 2000, Heft 8, S. 468-484.

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

140 Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichautobahnen (wie Anm. 120), S. 127 f.

141 LÄRMER (wie Anm. 2 Nr. 3), S. 94.

142 Tätigkeitsbericht der Sektion Hannover Kassel vom 13.11.1933 (wie Anm.).

143 Siehe Kurzberichte, in: Die Strasse, Heft 24, 1937, S. 744.

144 Ebd.

lediglich als vorläufig an, die er nach Belieben verändern konnte.¹⁴⁵ Man kann hier die These aufstellen, dass das Fehlen einer öffentlichen Diskussion über den Bedarf an konkreten Linien und deren Kosten-Nutzen-Verhältnisse als demokratisches Gegengewicht zur Eigendynamik eines Großprojektes dazu geführt hat, dass Todt als Diktator im Autobahnprojekt zahlreiche Sonderinteressen bedienen und verkehrspolitisch unsinnige Entscheidungen fällen konnte, die im folgenden am Beispiel des hessischen Netzes aufgewiesen werden sollen. Damit wird eine Gegenthese zu Ludwig¹⁴⁶ aufgestellt, der dem Autobahnprojekt ein hohes Maß an Rationalität bescheinigt.

Ein Kriterium für die Linienführung von Autobahnen könnte die Erreichbarkeit der Reichshauptstadt Berlin gewesen sein. Die Planung und Baudurchführung in Hessen weichen allerdings davon ab, wenn man die Verbindung Frankfurt a.M.-Berlin betrachtet. Die noch im fünften Bericht über die Vorprojektionsarbeiten vom 20.12.1933 der GEZUVOR genannte Verbindung Frankfurt-Fulda-Eisenach kann im hessischen Gebiet als die direkte Linie von Frankfurt a.M. nach Berlin gelten, wurde aber bei den späteren Planungen der GEZUVOR aufgegeben und ersetzt durch die bis jetzt noch bestehende Linie Frankfurt-Gießen-Bad Hersfeld-Eisenach. Bei dieser Linie kann man nicht mehr von der direkten Verbindung von Frankfurt a.M. nach Berlin sprechen. In ihrem 1937 veröffentlichten Arbeitsbericht rechtfertigte die Sektion Hannover-Kassel diese Änderung der Linie nicht überzeugend damit, dass die Linie Frankfurt-Gießen-Bad Hersfeld stärker bevölkerte Gebiete erfasse, die eine stärkere wirtschaftliche Entwicklung erwarten ließen und dass zweitens diese Linie eine gute Verbindung von Frankfurt nach Kassel und Hannover ermögliche.¹⁴⁷

5. Zwei Konzepte für die Streckenführung in Hessen

Bei der Planung der Autobahn in Hessen können zwei Konzepte für die Streckenführung unterschieden werden. Als mit dem Bau der Autobahn Frankfurt-Mannheim 1933 begonnen wurde, konnten die bereits vorliegenden Detailpläne der HA FRABA sofort umgesetzt, aber noch nicht die Konzepte der Landschaftsästhetik und der Monumentalität implementiert werden. Die Autobahnstrecke Frankfurt-Karlsruhe wurde von funktionalen Brücken gequert, ist im ebenen Gelände mit weiten Geradeausstrecken und wenigen Kurven großer Radien ausgelegt, was eine komfortable und sichere Befahrbarkeit versprach.¹⁴⁸ Ferner lässt sich beobachten, wie an dieser Strecke die unmittelbar erreichbaren Städte aufgereiht sind wie an einer Perlenkette, sodass der motorisierte

145 F. TODT, „Die Planung des Reichsautobahnnetzes“, in: *Die Strasse*, Heft 7, 1937, S. 176. Das Fehlen von Gestaltungskriterien für das Autobahnnetz wird auch von KOPPER (wie Anm. 2 Nr. 11), S. 408, hervorgehoben, der darauf hinweist, dass Todt eine wirtschaftliche Evaluation des Netzes unterbunden hatte.

146 LUDWIG (wie Anm. 2 Nr. 2), S. 335.

147 Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen (wie Anm. 120), S. 76.

148 Die Streckenführung wird beschrieben in: R. AUBERLEN: „Die Verbindung des Landstrassennetzes mit der Reichsautobahn Karlsruhe-Frankfurt-Hersfeld“, in: *Die Strasse*, Heft 11, 1937, S. 302-307, sowie in den Heften 9 und 10 (zur Eröffnung der Strecke Frankfurt-Darmstadt) von: *Die Strasse*, 1935.

Nahverkehr zwischen diesen Städten über die Autobahn abgewickelt werden konnte: Frankfurt-Darmstadt-Mannheim-Heidelberg-Karlsruhe. Die Autobahn verläuft bei den genannten Städten stadtnah, wobei Mannheim und Heidelberg sogar Autobahnanschlüsse besitzen, die dicht an das Stadtzentrum heranreichen.¹⁴⁹

Die Streckenführung im übrigen hessischen Netz wurde ab 1934 nach dem Prinzip der Landschaftsästhetik neu geplant und wich vollkommen vom Konzept der Autobahn Frankfurt-Karlsruhe ab. Zwar wies die Planung der GEZUVOR im Jahre 1933 noch einen Verlauf der Strecke in Flusstälern parallel zur Eisenbahn auf:¹⁵⁰ Die Strecke Göttingen-Bad Hersfeld verlief parallel zur B27 über Eschwege anstatt über Kassel und dann nach Fulda. Die Verbindung nach Frankfurt sollte über die Strecke Frankfurt-Fulda durch das Kinzigtal erfolgen. Doch Ende 1933 wich die GEZUVOR von diesem Konzept zugunsten einer Linie durch die nordhessischen Berge ab.

Die Umsetzung der Planungen der GEZUVOR geschah, indem die daraufhin eingerichteten Obersten Bauleitungen mit der Detailplanung der Strecke und der Baudurchführung beauftragt wurden, die in Abstimmung mit Landräten, Bürgermeistern, der Landesbauernschaft, Landesbauräten, Landschaftsanwälten und Kulturbauämtern¹⁵¹ die Feinplanungen vornahmen und diese jeweils durch Todt gegenzeichnen lassen mussten. Dieser nahm vielfach letzte Korrekturen an Details vor, wie die Akten der Obersten Bauleitung Kassel aufweisen.¹⁵² Der Gedanke der Landschaftsästhetik wurde so konkretisiert, dass die Strecken der Autobahn nicht nur mit vielen Kurven von engen Radien an Täler und Berge angeschmiegt wurden, sondern auch über eine Vielzahl von Berggipfeln mit beachtlichen Gefällstrecken von bis zu 8% gelegt wurden.¹⁵³ Dieses Gefälle von 8% ist insofern erstaunlich, als nach dem Erlass von Todt vom 12.12.1933 an die GEZUVOR und an die Gesellschaft Reichsautobahnen, „Richtlinien für die Entwurfbearbeitung von

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

150 Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen (wie Anm. 120), S. 16.

151 Siehe „Ehe die erste Lore rollt“, Stadtarchiv Kassel, Kurhessische Landeszeitung vom 19.6.1937. Im Unterschied zur Studie von ZELLER (wie Anm. 2 Nr. 15) lässt sich in den Akten der Obersten Bauleitung Kassel kein Einfluss des zuständigen Landschaftsanwalts Stück feststellen.

152 In: BA R4601, Band 4043, 4046, 4045.

153 Daten zu den Nordhessischen Autobahnen sind enthalten in: Straßenneubauamt Hessen-Nord (Hg.), Autobahnbau in Nordhessen, ca. 1974. In den Trassierungsgrundsätzen wurden Maximalsteigungen festgelegt, die sich wie folgt geändert haben: Die HAFRABA ging im Jahre 1926 von 8 % aus (KAFTAN wie Anm. 4, S. 20), die Bauanweisung für Reichsautobahnen von 1935 von 6-8 % und von 1942 von 6 % und die Richtlinien für die Anlage von Landstrassen 1973 von 6 % , siehe: Autobahnbau in Nordhessen, ebd. und : K. SCHEFOLD und A. NEHER (Hg.): 50 Jahre Autobahnen in Baden-Württemberg. 2. Auflage, Stuttgart 1990, S. 19. Beim Dreieck Kirchheim fällt auf, dass der Anstieg der A7 in Richtung Kassel insofern extrem ist, als der Berg nahezu in der direkten Linie erklommen werden muss, statt ihn tangential anzuschneiden, was die Steigung von sieben Prozent auf drei bis vier Prozent hätte mildern können. Diese Art, Berge direkt zu bewältigen, ist auch an anderen Stellen zu beobachten, wie etwa bei dem Aufstieg mit 7 % Steigung der Autobahn A8 bei Karlsruhe in den Schwarzwald hinein, siehe K. SCHEFOLD und A. NEHER, ebd., S. 33. Ein Blick auf die Landkarte zeigt an, dass auch Alternativen über Flusstäler, wie z. B. das Pfingztal, möglich gewesen wären.

Autobahnen“¹⁵⁴, festgelegt wurde, dass Steigungen von 5% oder mehr nach Möglichkeit zu vermeiden sind. Erst am 2.8.1935 wurden vom GI erleichterte Entwurfsbedingungen für gebirgiges Gelände erlassen, nach denen 7-8% Steigung möglich würden.¹⁵⁵ Zu diesem Zeitpunkt waren aber bereits viele Teile der Strecke im Bau oder fertig geplant.

Bisher ist in der Literatur zur Landschaftsästhetik im NS-Autobahnbau nur unzureichend reflektiert worden, wie die Umsetzung der Prinzipien Landschaftsästhetik die Fahrsicherheit der Autobahn einschränkt.¹⁵⁶ Ich möchte dies an zwei Beispielen verdeutlichen:

Mit den steilen Anstiegen wurde die mühelose und gefahrlose Befahrbarkeit mit Automobilen deutlich vermindert. Der Autobahn-Begriff der „Kasseler Berge“ entstand – Berge, die von Autofahrern bis heute, vor allem im Winter, gefürchtet werden. LKW-Fahrer, welche auf der Strecke Göttingen-Bad Hersfeld die Kasseler Berge umgehen möchten, befahren noch heute die B27 längs der Werra und Fulda – was begründete Zweifel an der verkehrstechnischen Sinnhaftigkeit der Streckenführung aufkommen lässt.

Der Rasthof Rimberg¹⁵⁷ an der A5 wurde auf einen Berggipfel gelegt, der Fernblicke möglich macht – freilich um den Preis von steilen Anstiegen, welche die Verkehrssicherheit drastisch gefährden. Der Rasthof liegt mit 500m über NN auf dem höchsten Punkt der Strecke in Hessen, und der Anstieg dahin stellt daher im Winter eine besondere Gefahrenquelle dar.

Zwar hatte im Jahre 1950 der Bundesverkehrsminister Seeborn die Strecke Frankfurt a.M.-Kassel als verkehrstechnisch unsinnig kritisiert, wie Zeller in seiner Studie nachweisen konnte¹⁵⁸, diese Kritik besaß aber die Funktion, sich vom Straßenbau in der NS-Zeit, in welcher die Autobahnen als „Strassen Adolf Hitlers“ bezeichnet worden waren, distanzieren zu können. Im Hafraba-Band des Bundesverkehrsministeriums von 1962 unterblieb bereits diese Kritik wieder.¹⁵⁹

Auch im südlichen Bereich der A5 bei Frankfurt beobachten wir zwischen dem Homburger Kreuz und dem Rasthof Wetterau zwei Anstiege auf Berge, die durch eine Streckenführung einen Kilometer weiter östlich hätten vermieden werden können. Die Bahnlinie und die Landstraße verlaufen im Tal der Nidda von Frankfurt nach Bad Nauheim, während die Autobahn über den Berg Steinkopf geführt wird.

In der Tat verschafft diese Art der Streckenführung nach der Intention der Landschaftsästhetik Ausblicke und Fernblicke von Hanglagen und Berggipfeln in die Land-

154 In: BA R4601, Band 1263, Blatt 65-70.

155 In: BA R4601, Band 808, Blatt 220.

156 ZELLER (wie Anm. 2 Nr. 15), S. 164, weist als erster Autor auf den Konflikt von Sicherheit und der Umsetzung der Prinzipien Landschaftsästhetik hin.

157 Der Rasthof wurde geplant, aber bis 1945 nicht gebaut. Dieser Bau wurde bereits – trotz wirtschaftlich schwerer Zeiten – 1949 nachgeholt, siehe: Bundesminister für Verkehr (Hg.), HAFRABA – Bundesautobahnen Hansestädte – Frankfurt – Basel. Bau Verlag, Wiesbaden und Berlin 1962, S. 123.

158 ZELLER (wie Anm. 2 Nr. 15), S. 230 f.

159 Bundesminister für Verkehr (wie Anm. 157).

schaft¹⁶⁰ und auf Städte – z. B. die Zufahrten auf Kassel – wie sie von Bahnstrecken und Landstraßen bislang unbekannt waren;¹⁶¹ diese Strecken verlaufen nach Möglichkeit in Tallagen. Einordnen in die Grundvorstellung der Landschaftsästhetik lässt sich auch, wie die Strecken an touristisch bedeutsamen Punkten vorbei geführt wurden, so z. B. am Schloss Neuenstein¹⁶² an der Abfahrt Bad Hersfeld-West und am Schloss Montabaur an der A 3.¹⁶³

Eine bemerkenswerte Realisierung der Prinzipien der Landschaftsästhetik und der Monumentalität wird ferner daran erkennbar, wie das Autobahnkreuz Südkreuz Kassel auf einen Berggipfel gelegt wurde, der von beiden Seiten, der Nord- und der Südseite, eine Überwindung von 80 Höhenmetern erfordert. Dieses kann als ein Triumph des NS-Autobahnbaus der A7 gelten, der alle Vorstellungen der konventionellen Straßenplanung sprengte. Ebenfalls an den (geplanten und ausgeführten, Abbildung 5) gigantischen Brückenbauwerken wurde der überwältigende Geltungsanspruch des „Dritten Reiches“ deutlich, wie an der mit einem steilen Anstieg von 7,8% verknüpften Werratalbrücke bei Hannoversch Münden¹⁶⁴ (siehe Abbildung 3), an der (erst 1962 ausgeführten, siehe unten) Fuldabrücke mit einer Spannweite von 120m zwischen den Pfeilern nahe dem Ort Bergshausen am Südkreuz Kassel und an den zahlreichen, auch finanziell sehr aufwendigen Großbauwerken, welche die Hanglage der A4 von Bad Hersfeld nach Eisenach hoch über dem Werratal unterstützen.¹⁶⁵

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

161 In einer rückschauenden Interpretation schrieb der Landschaftsberater BRELOER im Jahre 1962: „Eine Tatsache, die nach Eröffnung der ersten Autobahnstrecke dem Reisenden auffiel, ist die, dass nirgends die Landschaft so eindringlich und unmittelbar erlebt werden kann, wie bei einer Fahrt mit dem Wagen, selbst nicht in den besten Aussichtswagen der Eisenbahn“, siehe BRELOER: „Landschaft und Landschaftsgestaltung“, in: Bundesminister für Verkehr (wie Anm. 157), S. 101.

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

163 In der Nummerierung der Strecken folge ich der aktuellen Nummerierung. Einen Bezug zur früheren Nummerierung geben K. SCHEFOLD und A. NEHER (wie Anm.), Anlage 21.

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

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



Abbildung 3: Aus: Ernst VOLLBEHR, Arbeitsschlacht – Fünf Jahre Malfahrten auf den Bauplätzen der „Strassen Adolf Hitlers“. Berlin 1938.

Um die Streckenführung in Hessen umfassend zu beurteilen, reicht der bereits vielfach geführte Diskurs zur Landschaftsästhetik jedoch nicht aus. Vielmehr ist die Frage nach der Streckenführung aufzuwerfen, die bisher in der Forschung noch nicht beachtet worden ist. Dieser Frage sei nun nachgegangen. Bemerkenswert ist an der Streckenführung in Hessen vor allem, wie die Strecke Kassel-Frankfurt von der ursprünglichen von der HAFRABA vorgegebenen Linie Kassel-Marburg-Giessen-Frankfurt in zweierlei Hinsicht abweicht (vgl. Abbildung 4). Nicht nur die Bergstrecke der A7/A5 wurde gewählt, anstatt eine Strecke durch weitgehend ebenes Gelände zu führen, ferner ist auffallend, dass die realisierte Strecke als eine Fernverbindung Kassel-Frankfurt ausgelegt ist und dabei zugleich den Nahverkehr zwischen den Mittelstädten ausschließt. Die auf der HAFRABA-Linie gegebene Verbindung der hessischen Städte Marburg und Giessen mit Kassel wird vollkommen ausgespart, dafür aber die damals eher bedeutungslosen hessischen Staatsbäder Bad Hersfeld und Bad Nauheim verbunden, was das Gewicht des touristischen Aspekts der Streckenführung noch einmal unterstreicht. Auch wird an dieser Streckenführung deutlich, dass der Autobahnbau nicht durchgehend der Befriedigung konkreter Verkehrsbedürfnisse diene.

Bei der Wahl der Bergstrecke der A7/A5 ist in den Akten der Reichsautobahngesellschaft eine Präferenz dafür nachweisbar, Bauernland zu umgehen und somit anstelle

von Tallagen, die von Bauern bewirtschaftet werden, auf Bergstrecken auszuweichen. Der Sektionsleiter der GEZUVOR, Becker, weist in seinem Vortrag „Von der HAFRABA zur Reichsautobahn“ darauf hin, dass die nordhessische Strecke bewusst auf den Höhen des Plateaus gehalten würde, wobei Täler meist senkrecht gekreuzt würden. Eine andere Art der Wegelegung sei nach dem Siedlungsstand der letzten Jahre auch gar nicht mehr möglich.¹⁶⁶ Dieses Argument ist jedoch wenig überzeugend, wenn man die geringere Siedlungsdichte vor 1945 gegenüber den Neubausiedlungen seit den 60er Jahren berücksichtigt. Zu fragen ist also, wieso diese Präferenz, Bauernland zu schonen und Tallagen zu vermeiden, bestanden hat. Wenn man der von Shand gegebenen Interpretation für das Prinzip der Landschaftsästhetik folgt, dass mit diesem Prinzip die Modernität der Autobahn mit der völkischen Ideologie der Nazis versöhnt werden sollte¹⁶⁷, dann kann man weiter folgern, dass die für die Nazis ideologisch bedeutsame Bauernwelt in den Tallagen nicht mit dem modernen Verkehrsband der Autobahn konfrontiert werden sollte. Die Modernität der Autobahn wurde gewissermaßen in den dünn besiedelten Bergen versteckt. Für die Wahl von Bergstrecken in Nordhessen gibt es allerdings keine explizite Anweisung von Todt. In Thüringen wurde die Autobahn ebenfalls vom ursprünglich geplanten Verlauf im Erfurter Becken südlich in das Gebirge verlegt.

Gleichfalls an der A3 von Frankfurt nach Köln durch den Westerwald lassen sich Strecken mit starkem Gefälle beobachten und die Politik der Nicht-Verbindung auf den Nahverkehrsrelationen nachweisen.¹⁶⁸ Die Strecke verbindet die Kleinstädte Limburg und Montabaur und verläuft gut 100km lang rechtsrheinisch durch ansonsten äußerst dünn besiedeltes Gebiet, ohne die linksrheinischen, bedeutenden Städte Mainz, Koblenz und Bonn einzubeziehen, was umso erstaunlicher ist, als ja bereits die (von Konrad Adenauer eingeweihte) linksrheinische Autobahn Bonn-Köln seit 1932 bestand, sodass der rechtsrheinische Teil der Strecke Bonn-Köln hätte eingespart werden können. Um die Industriegebiete Mannheim und Stuttgart mit dem Industriegebiet Ruhr mit einer leistungsfähigen Straße zu verbinden – ein Ziel, das in der verkehrspolitischen Diskussion oft genannt wurde – böte die linksrheinische Linie Köln-Mannheim gegenüber der Strecke über Frankfurt keinen Umweg. Vermutlich wurde die Variante über Frankfurt gewählt, da diese Stadt eine starke Position im HAFRABA-Planungskontext besaß.

166 In: Kasseler Post vom 18.3.1934 (U.B. Kassel).

167 SHAND (WIE ANM. 2 NR. 7).

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

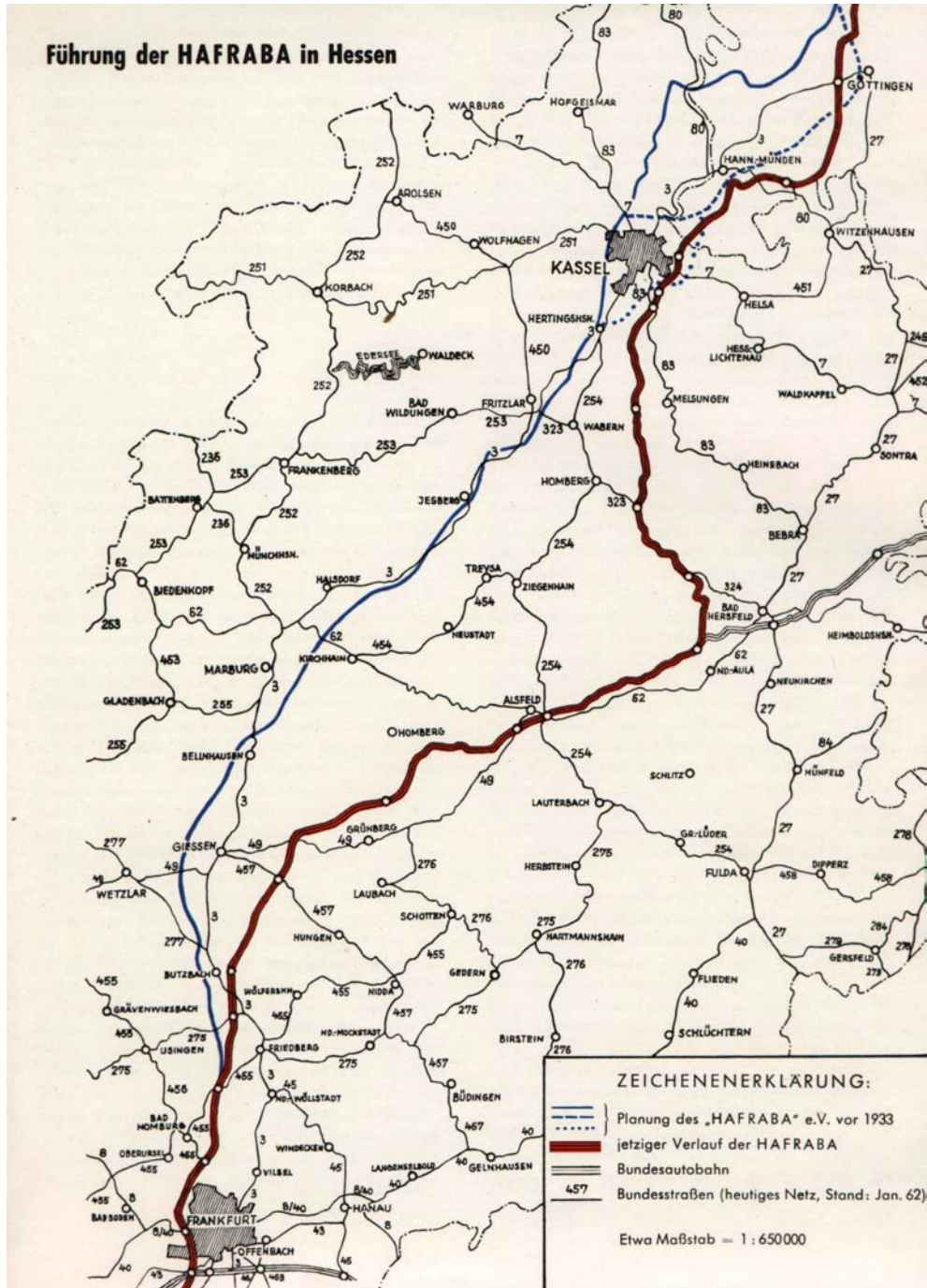


Abbildung 4: Hafraba-Linie in Hessen entnommen aus: Bundesminister für Verkehr (Hg.): HAFRABA – Bundesautobahnen Hansestädte-Frankfurt-Basel, Bau Verlag, Wiesbaden und Berlin 1962, S. 99

Dass der rechtsrheinische Verlauf womöglich von militärischen Erwägungen bestimmt war, muss bezweifelt werden. Zwar war das Militär zunächst überhaupt gegen einen Autobahnbau auf der linken Rheinseite, solange Deutschland gegenüber Frankreich unzureichend gerüstet war,¹⁶⁹ jedoch konnte Todt diese Einwände überwinden.¹⁷⁰ Tatsächlich wurden linksrheinisch Teilstücke der Autobahnen Mannheim-Zweibrücken und Köln-Aachen nicht nur von der GEZUVOR geplant, sondern auch gebaut.¹⁷¹

Interpretiert man die Streckenführung der A5/A7 und der A3 vom Standpunkt der Reichsbahn, so fügt sich diese Linienführung nahtlos in die Interessen der Reichsbahn ein, das Geschäft im Nahverkehr, sowohl im Personen- wie im Güterverkehr, nicht mit den Wettbewerbern des Straßenverkehrs zu teilen. Dabei ist zu bedenken, dass im Personenverkehr die Verkehrsleistung im Nahverkehr die des Fernverkehrs deutlich übersteigt, also den größten Anteil am Umsatz aufweist.¹⁷² Am Liniennetz der Autobahnen A5/A7 und A3 lässt sich nicht nur die mangelnde Integration des Autobahnnetzes in den Nahverkehr beobachten, sondern zugleich eine Streckenführung, die zum Teil extreme Steigungen beinhaltet und insofern gegen den LKW-Verkehr gebaut zu sein scheint, als dass LKWs damals nur eine geringe Motorleistung von ca. 50 PS aufwiesen. In einem undatierten Bericht eines Dresdener Unternehmers für gewerblichen Güterfernverkehr über die Strecke der Reichsautobahn zwischen Dresden und Nürnberg wird zwar eingeräumt, dass die Zeitersparnis 40 Prozent beträgt und die Brennstoffersparnis 20 Prozent im Vergleich zur Strecke über die Landstraße, jedoch seien die langen Steigungen von bis zu fünf Kilometer Länge nachteilig und stellten diese hohe Anforderungen an den Fahrer, das Fahrzeug, den Motor und das Getriebe. Es heißt dort: „Die Bergfahrt muss regelmäßig im ersten Gang gefahren werden, wobei es vorkommt, dass ein Lastzug bis zu einer halben Stunde benötigt, um nur eine Steigung zu überwinden“.¹⁷³

Man kann also davon ausgehen, dass vollbeladene LKWs bei Steigungen von sieben bis acht Prozent nur sehr langsam vorankamen. Insofern wurde der LKW als Wettbewerber der Reichsbahn auch im Fernverkehr durch die Art der Streckenführung behindert. Schließlich unterblieb die naheliegende Verknüpfung der beiden Verkehrsträger LKW und Bahn, wie sie z. B. durch eine enge Heranführung der A4 an den damals

169 Vgl. den Bericht über die Besprechung der Vertretung Bayerns beim Reich mit dem Chef des Truppenamts, Generalleutnant Beck, vom 2.11.1933, in: Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Akte MWi 8682

170 SEIDLER (wie Anm. 2 Nr. 13), S. 137.

171 Siehe Abbildung 2.

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

173 In: BA R4601, Band 3093, Handakte Professor DITTRICH, der Dezerent beim Leiter der Abteilung Reichsautobahn, Schönleben, des GI war. Zu weiteren Vergleichsfahrten siehe W. OSTWALD: „Steigung und Gefälle auf der Reichsautobahn“, in: Die Strasse, Heft 4, 1938, S. 114-115, wo die Strecke Kassel-Göttingen verglichen wird und das Problem der Steigungen völlig heruntergespielt wird. Siehe ferner: J. HUCK u.a.: „Vergleichsfahrten auf Reichsautobahn und Reichsstrasse. Zweiter Bericht: Diesel-Lastzug“, in: Die Strasse, Heft 4, 1938, S. 460-465.

wichtigen Eisenbahnknotenpunkt Bebra¹⁷⁴ hätte erreicht werden können. Eine direkte Einflussnahme der Reichsbahn auf den Streckenverlauf ist in den Akten des Bundesarchivs allerdings nicht nachweisbar. Die mit den Beamten der Reichsbahn besetzten obersten Bauleitungen hatten lediglich die Feinplanung der von der GEZUVOR oder von Todt vorgegebenen Linien auszuführen.

6. Folgerungen für das aktuelle Netz in Hessen

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

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

(2) Hervorzuheben ist die gigantische Autobahnbrücke über die Fulda, deren Pfeiler noch 1941 gegründet wurden, um die schon damals geplante A44 von Kassel nach Dortmund an das bereits 1934 geplante und 1937 mit Unterführungen vorbereitete Südkreuz Kassel anzuschließen.¹⁷⁵ Mit der Monumentalität der 698m langen, im Jahre 1935 geplanten Brücke sollte der Herrschaftsanspruch des NS-Regimes unterstrichen werden¹⁷⁶ (siehe Abbildung 5). Dieses konnte aber nur zu Lasten der Gemeinde Bergshausen geschehen, die neben der Brücke liegt und den Lärmabstrahlungen des Verkehrs ausgesetzt ist. Diese mit dem Herrschaftsanspruch des NS-Regimes verknüpfte

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

175 Die Autobahn sollte zunächst nach Hamm geführt werden. Die A44 Kassel – Warburg verläuft auf der bereits 1938 festgelegten Strecke, siehe H. WOITE: „Von Gotha bis Warburg“, in: Die Strasse, Heft 16, 1938, S. 506 f. Die Daten zur Brücke sind entnommen aus: Der Bundesminister für Verkehr (Hg.), Bundesautobahn Ruhrgebiet-Kassel, Bonn 1975, S. 41, S. 97 f. Das Südkreuz Kassel wurde von Todt mit Schreiben vom 20.11.1934 genehmigt, siehe BA R 4601, Band 3093.

176 Siehe das Interview mit dem Leiter der Obersten Bauleitung Kassel, LIEBETRAU: „Die neue Fuldabrücke bei Bergshausen – Eines der größten Brückenbauwerke der Reichsautobahn“, anlässlich der Eröffnung der Strecke Göttingen Kassel in der Kurhessischen Landeszeitung vom 19. Juni 1937 (U.B. Kassel).

Brücke wurde jedoch ironischerweise erst in der Bundesrepublik in den Jahren 1959-1962 mit Kosten von 19 Mio. DM (zunächst zweispurig) erbaut und mit einem Autobahnteilstück versehen, das bis zum VW-Werk Kassel reichte und daher als Werksanschluss an das Autobahnnetz angesehen werden musste. Indem man den Brückenbau mit der Formel rechtfertigte, einen „hochwasserfreien Übergang über die Fulda“ zu schaffen, blieb die Höhe der Brücke von 50 Metern unerwähnt. Als Alternative dazu hätte auch die Südtangente von Kassel dienen können, die bereits seit längerer Zeit in der Diskussion war, aber erst 1981 eröffnet wurde und damit die Brücke eigentlich überflüssig machte. Dass man nicht bereits 1959 die Südtangente als eine demokratisch-ökologische Alternative zum NS-Autobahnbau gewählt hatte, weist eine Kontinuität der NS-Planungen in der frühen Bundesrepublik Deutschland auf.



Abbildung 5: Die Autobahn-Brücke bei Bergshausen

(3) Auch ist auffallend, wie wenig sich die Verbände der Spediteure und Frachtführer gegen die außerordentlich unzweckmäßige und unfallträchtige Streckenführung der A7/A5 gewehrt haben. Z. B. wurde nie die Forderung erhoben, den Anstieg Rimberg auf 495m über NN aufzugeben und stattdessen den Rimberg zu umfahren, was leicht möglich ist. Oder die Extremsteigungen am Dreieck Kirchheim durch Tangentialeinschnitte in die Berge auf 4% abzusenken. Immerhin wird an anderen Stellen zur Verstetigung der Autobahn etwas getan: So wird im Zuge des dreispurigen Ausbaus der Nordumgehung von Eisenach die alte Gefällstrecke mit 6% aufgegeben und durch eine neue Streckenführung auf 4 % abgesenkt,¹⁷⁷ was den derzeitigen Trassierungsvorschriften für Autobahnen entspricht. Bemerkenswert bleibt die Dynamik der vom LKW getragenen Transportnetze und Logistiksysteme, welche trotz der aufgewiesenen Widrigkeiten der hessischen Autobahnen dazu geführt hat, Nordhessen zum Logistikzentrum von Deutschland zu machen mit einer Vielzahl von Systemverkehren, Umschlagsknoten, Hubs, Ersatzteillagern, Paketdiensten und Warenverteilzentren der Konsumgüterindustrie.

¹⁷⁷ Autobahnamt Thüringen (Hg.): Neubau der Bundesautobahn A4 im Bereich Eisenach – Hörselberge. Bürgerinformation 1998.