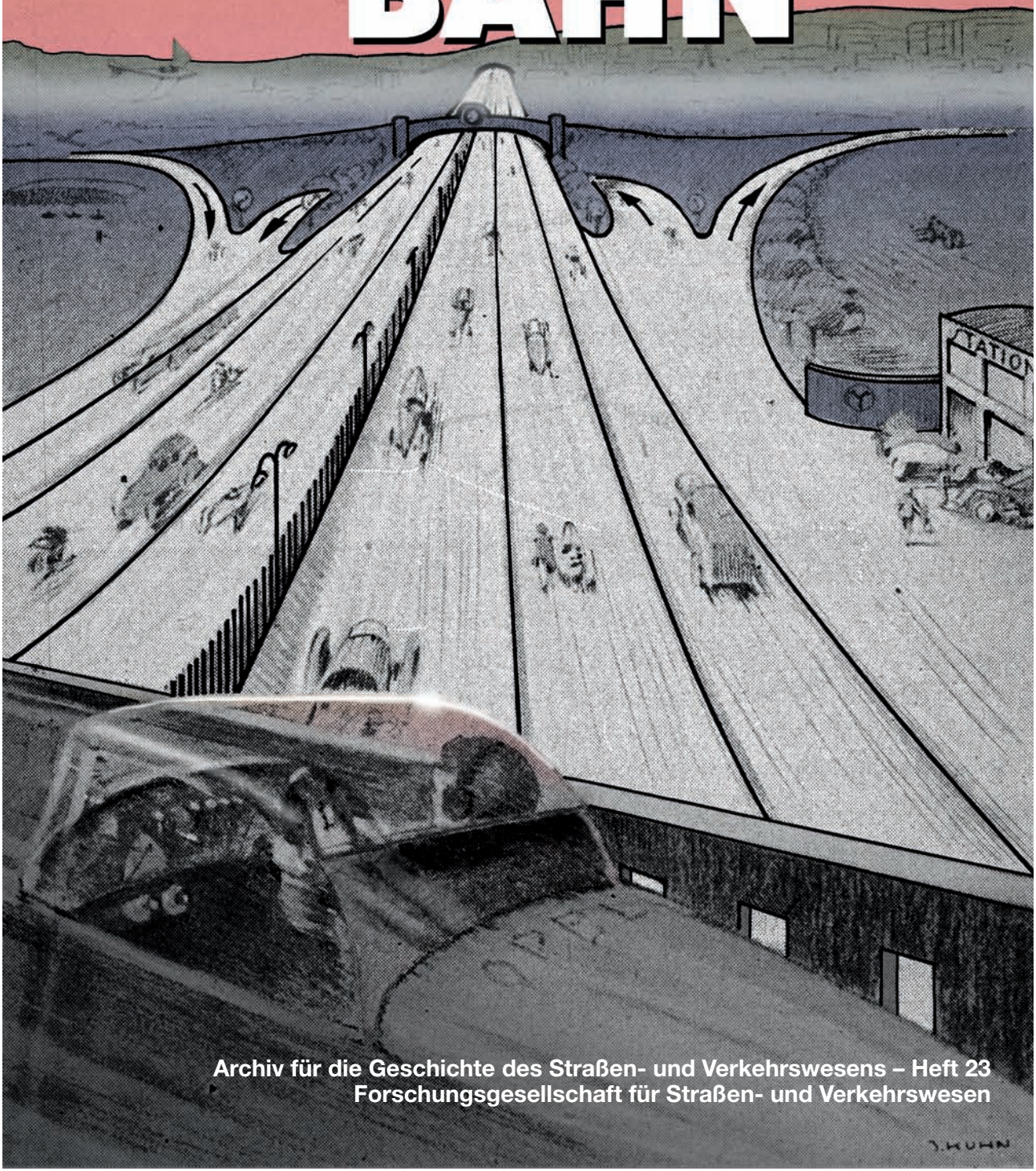


Deutsche »Nurautostraßen« vor 1933

Dem **AUTO** eine **BAHN**

ROLAND
GABRIEL



Archiv für die Geschichte des Straßen- und Verkehrswesens – Heft 23
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

**Dem Auto eine Bahn
Deutsche »Nurautostraßen« vor 1933**

ROLAND GABRIEL

Redaktion Wolfgang Wirth

Die vorliegende Studie ist unter dem Titel „Die deutschen ‚Nurautostraßen‘ bis 1933: eine Initiative für kraftfahrzeuggerechte Verkehrswege“ von der Fakultät für Bauingenieur- und Vermessungswesen der Universität der Bundeswehr München als Dissertation (1. Berichterstatter: Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Wirth, UniBw München; 2. Berichterstatter: Prof. Dr.-Ing. Günther Leykauf, TU München) angenommen worden.

Redaktion: Wolfgang Wirth

© 2010 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die des Nachdruckes, der Übersetzung, des Vortrages, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Funksendung, der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung auf anderen Wegen und Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten.

ISBN 978-3-941790-34-6

Inhaltsübersicht

	Seite
Vorwort	5
1 Von der Chaussee zur Autobahn	7
2 Kraftfahrzeug und Straße bis 1933	8
2.1 Die deutschen Straßen um 1900	8
2.2 Die Entwicklung der Motorisierung und des Verkehrs	11
2.3 Die Anpassung der Straßen bis 1933	15
3 Die Nurautostraße, das Ideal des kraftfahrzeuggerechten Verkehrsweges	38
3.1 Anstöße aus dem Ausland ?	38
3.1.1 Fiktionen, Visionen als Anregung ?	38
3.1.2 Berichte über Nurautostraßen im Ausland	43
3.2 Deutsche Nurautostraßen bis 1933	110
3.2.1 Generelle Anregungen und generelle Widerstände	110
3.2.2. Eine Rennbahn als Initialzündung	157
3.2.3 Lokale Nurautostraßenprojekte	167
3.2.3.1 Charlottenburg, Bismarckstraße	167
3.2.3.2 Karlsruhe, Bahnstraßen im Generalbebauungsplan	168
3.2.3.3 Berlin, Kraftwagenstraße von der Innenstadt zum Westen	170
3.2.3.4 München, Autostraße nach Forstenried	171
3.2.3.5 Stuttgart, Nurautostraße Stuttgart – Cannstatt	172
3.2.3.6 Berlin, Autohochbahnnetz	172
3.2.4 Regionale Nurautostraßenprojekte	174
3.2.4.1 Automobilstraße Oberolm – Drais	174
3.2.4.2 Rheinhöhenstraße Braubach – St. Goarshausen	175
3.2.4.3 Nurautostraßen in der Rheinprovinz (von der Autobahn Köln – Aachen zur Kraftwagenstraße Bonn – Köln – Düsseldorf)	175
3.2.4.4 Schnellstraße Nürnberg – Fürth – Erlangen	201
3.2.4.5 Autobahnstraßen für das Ruhrgebiet	205
3.2.4.6 Verbandsstraßen im Ruhrgebiet	207
3.2.4.7 Automobilstraße Mannheim – Heidelberg	210
3.2.4.8 Autostraße Neustadt – Ludwigshafen	221
3.2.4.9 Kraftwagenbahn München – Passau	222
3.2.4.10 Automobilstraße München – Garmisch – Mittenwald	227
3.2.4.11 Angebliche Autostraße Mannheim – Weinheim	227
3.2.4.12 Automobilstraße Hamburg – Berlin	229
3.2.4.13 Autobahn Braunschweig – Hannover	229
3.2.4.14 Nurautostraßen und Beinahe-Nurautostraßen in Sachsen	230
3.2.4.15 Kraftwagenbahn Leipzig – Halle (Leha)	235
3.2.4.16 Nurautostraße Breslau – Glatz – Breslau	240
3.2.4.17 Kraftfahrzeugstraße Frankfurt am Main – Bergstraße	240
3.2.4.18 Autofernstraße Münster – Maxhafen	241
3.2.4.19 Nurautostraße Düsseldorf – Duisburg – Essen	242

	Seite
3.2.5 Überregionale Nurautostraßenprojekte	244
3.2.5.1 Autostraße Hansestädte – Frankfurt – Basel (HAFRABA)	244
3.2.5.2 Autofernstraße Berlin – Leipzig – München – Rom („Müleiberl“)	269
3.2.5.3 Autofernstraße Köln – Kassel – Breslau (KÖKABRE)	275
3.3 Nurautostraßennetze bis 1933	280
4 Zusammenfassung:	
Stand der deutschen Nurautostraße am Ende der Weimarer Republik	296
4.1 Verbreitung der Nurautostraßen	296
4.2 Entwicklung der Entwurfselemente	300
4.3 Die Autobahn und ihre Definition	321
5 Epilog:	
Weitere Entwicklung der deutschen Nurautostraßen ab 1933	326
5.1 Der plötzliche Erfolg des HAFRABA e. V.	326
5.2 Das Schicksal der anderen deutschen Nurautostraßenprojekte	329
Anhang	334
Abkürzungsverzeichnis	336
Quellenverzeichnis	337
Bildnachweis	354
Anmerkungen	357

Vorwort

Diesem Heft der Reihe „Archiv für die Geschichte des Straßen- und Verkehrswesens“ liegt die Dissertation von Roland GABRIEL „Die deutschen ‚Nurautostraßen‘ bis 1933: eine Initiative für kraftfahrzeuggerechte Verkehrswege“ zugrunde. Als „Nurautostraßen“ wurden die Kfz-Straßen der ersten Stunde bezeichnet. Der Titel mit den wohlgesetzten Worten, von denen jedes seine ganz spezielle Bedeutung für das Thema hat, lässt sich auf einen kurzen Nenner bringen: Was das Schienengleis (die „Eisenbahn“) für den Zug, ist die Nurautostraße (die „Autobahn“) für das Kraftfahrzeug. Doch es besteht ein wesentlicher Unterschied: Während der exklusive Verkehrsweg für die Eisenbahn bei deren Erfindung ganz selbstverständlich mitgeliefert wurde, musste der exklusive Verkehrsweg für das Automobil erst in einem jahrzehntelangen Prozess erkämpft werden. Die Geschichte dieses Kampfes ist Gegenstand des hier vorliegenden Werkes.

Doch zurück zum Vergleich Schiene/Straße: Auch die Hoffnungen wie Befürchtungen der Eisenbahn pionierzeit gleichermaßen ausdrückende Bezeichnung „Dampfross“ für die Schienenlokomotive hat eine Entsprechung auf der Straße: „Automobil“ – wörtlich „Selbstfahrer“ – aber ganz und gar nicht im Sinne des „selbstlenkenden Kraftfahrers“, sondern als Ausdruck des neuen, sich „aus eigenem Antrieb“ fortbewegenden Straßenfahrzeugs, im Gegensatz zum gezogenen Pferdefuhrwerk: harte Verkehrsökonomie contra Romantik!

Die Berichterstattung zur Autobahngeschichte ist in Deutschland von einer seltsam einseitigen Selektion gekennzeichnet: „Autobahn“ wird bei uns mit „Reichsautobahn“ gleichgesetzt – vor allem die sensationsgierigen Massenmedien bedienen dieses Klischee – und „Reichsautobahn“ ist hierzulande verständlicherweise ein stark emotional besetztes Thema. Die zahlreichen deutschen Autostraßenprojekte vor 1933 werden kaum wahrgenommen. Um so größer ist das Verdienst von Roland GABRIEL, dass er dieses Thema bearbeitet hat, und zwar in einer Vollständigkeit und Dichte, wie man sie in der technik-historischen Fachliteratur bisher nicht findet. Viel Überraschendes hat er dabei in den Bibliotheken und Archiven ausgegraben, hier nur einige wenige Beispiele:

- Bereits in der Mitte des 15. Jahrhunderts hat der italienische Humanist Leon Battista ALBERTI in dem Standardwerk der Baukunst *De re aedificatoria* die verkehrstechnischen Vorteile einer baulichen Richtungstrennung (ein früher Vorfahre des Mittelstreifens), beschrieben, die er auf der vielbefahrenen Straße Via Portuensis zwischen Rom und seiner Hafenstadt Ostia gesehen hat.
- 1901 berichtet der kapitalismuskritische englische Autor H. G. WELLS in seiner Studie „Anticipations: an experiment in prophecy“, die in Fortsetzungen in der Zeitschrift *The Fortnightly Review* erschienen ist, u.a. von Privatstraßen, „auf denen ... Fuhrwerke frei bis zur Grenze ihrer höchst möglichen Geschwindigkeit fahren können“, sowie von der „Abtrennung des Motorverkehrs“, die vielleicht schon „im gegenwärtigen Jahrzehnt beginnen“ könnte.
- 1907 beschreibt der französische Autor Anatole FRANCE in seiner von tiefer Zivilisationsskepsis geprägten Parabel auf die Menschheit im technischen Zeitalter *L'île des pingouins* in dem Buchteil „Les temps modernes – Mme Cérès“ eine exklusive Kraftverkehrsstraße mit verschiedenen Details wie staubfreie, Kfz-gerechte Fahrbahnbefestigungen, Fußgängerbrücken und Servicestationen. Ein von ihm zitierter Besucher des Salons der fiktionalen Mme Cérès stellt aber auch fest: „...die Pinguine beten die Autos an, die sie zerquetschen“, eine schockierende, gleichwohl nicht ganz abwegige Vision.
- 1908 taucht erstmals der Begriff „Autobahn“ als Bezeichnung für eine exklusive Kraftfahrzeugstraße u. a. in der in Berlin erscheinenden *Allgemeinen Automobil-Zeitung* auf, entstanden wohl als Kurzform von „Automobil-Rennbahn“.

- 1923 schließlich stellt Fritz von OPEL, ein Enkel des Firmengründers Adam OPEL, einen Autobahnplan vor, der bereits exklusive Spuren für langsamen Verkehr, also eine Art Lkw-Spuren, vorsieht – heute haben wir so etwas auf viel befahrenen Autobahnen de facto, aber nicht planmäßig, sondern notgedrungen.

Fast noch erstaunlicher ist, dass sich schon in den 1920er Jahren die europäische Idee in Plänen für kontinentale, ja sogar transkontinentale Autostraßen manifestiert.

Obwohl sich der Motorsport, die internationale Tourismusbranche sowie nationale und lokale Wirtschaftsverbände seit 1900 vehement für die Nurautostraßen eingesetzt haben, dauerte es drei Jahrzehnte, bis endlich die erste deutsche Autobahn, die den Namen verdient, gebaut wurde: die Kraftwagenstraße Köln – Bonn, die 1932 (!) eröffnet wurde. Schuld daran waren endlos sich im Kreise drehende Diskussionen über die Finanzierungskonkurrenz zwischen dem Autobahnneubau einerseits und dem Erhaltungs- und Ausbaubedarf des Landstraßennetzes andererseits, ferner über die Frage der Mautfinanzierung. Letztlich war die Unentschlossenheit der politischen Führung für den langen Reifeprozess der deutschen Autobahn verantwortlich. „Der weite Weg zur deutschen Autobahn“ – auch so könnte man dieses Standardwerk der deutschen Autobahn-Frühgeschichte von Roland GABRIEL betiteln.

Ich freue mich über sein Erscheinen und wünsche ihm eine gute Rezeption.

Neubiberg, im August 2010

Wolfgang Wirth