

# **Nur-Autostraße Düsseldorf – Duisburg – Essen**

**Preisaufrage 1931 der  
Fachabteilung Bau-Ingenieurwesen  
Technische Hochschule Berlin**

**Kennwort „Micky Maus fährt aus“  
Wettbewerbsbeitrag von  
Max-Erich Feuchtinger**

**Faksimile 2009**

mit einem Nachwort der Herausgeber  
Karl-Heinz Schaechterle und Wolfgang Wirth

## **Inhaltsverzeichnis**

	Seite
<b>Nur-Autostraße Düsseldorf – Duisburg – Essen</b>	
Erläuterungsbericht . . . . .	1
Reprint der Pläne . . . . .	74
Anlagenverzeichnis . . . . .	84
<b>Nachwort der Herausgeber . . . . .</b>	<b>I</b>

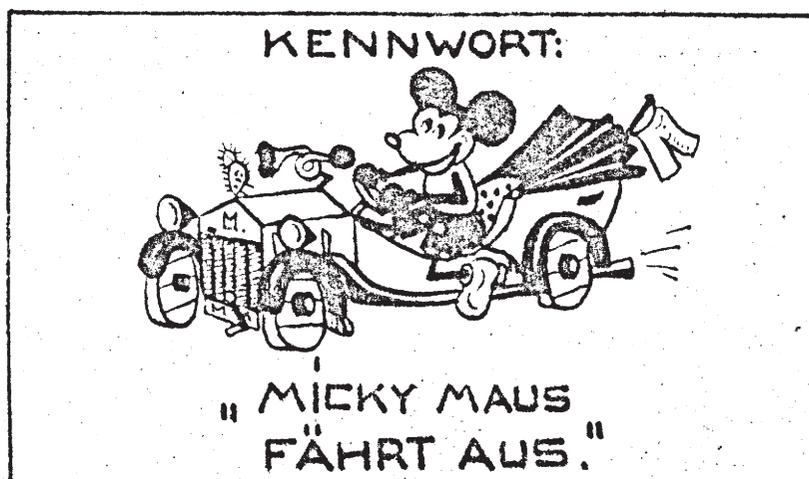
Technische Hochschule Berlin.  
Abteilung Bauingenieurwesen.

P r e i s a u f g a b e 1931 .

Nur - Autostraße

Düsseldorf - Duisburg - Essen .

E R L Ä U T E R U N G S B E R I C H T .



<u>Inhaltsverzeichnis.</u>	Seite:
I. Programm der Aufgabe.....	3
II. Planverzeichnis.....	4
III. Einleitung.....	5
IV. Besondere Grundsätze für die Anlage von Autobahnen..	10
V. Geologisches, Besiedelung, Bodenwirtschaft.....	19
VI. Linienführung.....	20
VII. Längenprofil und Höhenlage.....	22
VIII. Querprofil.....	23
IX. Straßenbefestigung und Wahl der Straßendecke.....	24
X. Bepflanzung.....	44
XI. Entwässerung.....	46
XII. Kreuzungen.....	47
XIII. Bauwerke.....	50
XIV. Massenberechnung, Kostenanschlag.....	53
XV. Bauausführung, Bauprogramm .....	59
XVI. Verkehrsbeziehungen .....	63
XVII. Flächenaufteilungsplan von Ratingen .....	65
XVIII. Schlußbemerkung.....	70
XIX. Literaturverzeichnis .....	71
XX. Eidesstattliche Versicherung .....	73

## Nachwort der Herausgeber

An der Technischen Hochschule zu Berlin, wie die TU Berlin bis 1946 hieß, war es üblich, dass jede Fakultät für ihre Studierenden einen Jahreswettbewerb zu einem aktuellen technischen Thema auslobte. Die „Preisauflage der Fachabteilung für Bau-Ingenieurwesen für das Jahr 1930/31“, die von Professor HERMANN EHLGÖTZ, Lehrstuhl für Straßenbau und Städtebau, gestellt wurde [3], betraf Linienführung und Entwurf der „Nur-Autostraße von Düsseldorf nach dem Ruhrgebiet im Bereich von Ratingen“. Die Lösungen waren „versiegelt und mit einem Kennwort versehen“ bis zum 1. Mai 1931 im Fakultätenbüro der Hochschule abzuliefern.

Ein Bewerber ist MAX-ERICH FEUCHTINGER, Bauingenieurstudent im 8. Semester (er war nach dem 4. Semester von der TH München zur TH Berlin übergewechselt), ein 21 Jahre junger Mann, der vom weltweiten Automobilstraßenfieber gepackt war. Als Kennwort für seinen Wettbewerbsbeitrag wählt FEUCHTINGER „Micky Maus fährt aus“ und integriert diesen Slogan gleich in ein Signet. Das Logo, wie man heute sagen würde, zeigt vierfache Wirkung: Es war zeitnah – die Micky Maus taucht in Deutschland erstmals Ende 1930 als Comicstrip in der *Kölnischen Illustrierten* [10] auf. Es hat „Marketingqualität“ – sicher hat das originelle Bildchen trotz der Anonymisierung des Verfassers die Aufmerksamkeit der Jury auf die Spur des USA-begeisterten Studenten gelenkt. Es war prophetisch – bedenkt man die epidemische Vermehrung der „Logos“ im Zeitalter digitaler Visualisierungskünste. Und es hat Charme – mit dem archaisch anmutenden Kabriolett auf Holzrädern zeigte der Kfz-besessene Führerscheinbesitzer FEUCHTINGER mit selbstironischem Augenzwinkern, dass es ihm nicht um eine kultische Überhöhung des Automobils geht.

Ein Wort zur Amerikanophilie des Studierenden: Vater MAX FEUCHTINGER, Regierungsbaumeister a.D. und Stadtbaudirektor in Ulm, hatte bereits 1925 eine Studienreise in die USA unternommen – zusammen mit ERWIN NEUMANN [2], 1921 bis 1925 Professor für Baustoffkunde, Straßen- und Tiefbau an der TH Braunschweig [14]. MAX-ERICH FEUCHTINGER wird 1932 in Anerkennung seiner „mit Auszeichnung“ bestandenen Diplomprüfung von der TH Berlin die „Plakette der Hochschule“ mit einem Reisestipendium von 500 Mark erhalten. Es folgen weitere Geldpreise und Reisestipen-

dien (von der TH Stuttgart für seine Dissertation, vom Preußischen Finanzministerium, mehrfach vom VDI), die ihm 1936 eine Studienreise in die USA, u.a. die Teilnahme an der III. Weltkraftkonferenz in Washington, ermöglichen – dort trifft er mit Prof. ERWIN NEUMANN zusammen, der inzwischen Ordinarius für Städtischen Tiefbau an der TH Stuttgart [15] ist und dessen „Nachnachfolge“ FEUCHTINGER einmal antreten wird.

Um die Aktualität des Preisauflagenthemas er-messen zu können, muss man sich die Straßenverkehrssituation in Deutschland Anfang der 1930er Jahre vergegenwärtigen. Es geht schlicht darum, dem Automobil endlich „seinen“ Verkehrsweg zur Verfügung zu stellen. Zwar sind bereits Anfang des 20. Jahrhunderts erste Autostraßengedanken nachweisbar, zwar wurde im November 1926 in Frankfurt der Hafraba e.V., Verein zur Vorbereitung der Autostraße Hamburg – Frankfurt – Basel, gegründet [6], zwar hat die Kfz-Straße Ende der 1920er Jahre Einzug in die Lehrpläne des Bauingenieurstudiums an den Technischen Hochschulen gehalten, doch real gebaut an einer Straße exklusiv für Automobile wird erst ab Oktober 1929: an der „Kraftwagenstraße Köln – Bonn“ (südlichster Abschnitt der Gesamtstrecke Bonn – Köln – Düsseldorf), die im August 1932 eröffnet wird und als erste deutsche Autobahn gilt [13]. Mitten in ihre Bauzeit fällt die Auslobung der Bauingenieur-Preisauflage 1930/31 an der TH Berlin. Der Bau eines weiteren Teilabschnitts der Gesamtstrecke, der Umgehungsstraße Opladen, beginnt kurz vor Abgabetermin der Preisauflage, im März 1931 [9]. Die der Preisauflage zugrunde liegende „Nur-Autostraße von Düsseldorf nach dem Ruhrgebiet“ ist eine Fortsetzung der Gesamtstrecke in nördlicher Richtung.

Um es vorwegzunehmen: MAX-ERICH FEUCHTINGER erhält den ersten Preis. Er entwirft einen 11,7 km langen Abschnitt der Autobahn Düsseldorf – Ruhrgebiet, den er zuvor in einem Variantenvergleich aufgrund von Höhenplankriterien als optimal ermittelt hat. Der junge Student fasst die Nur-Autostraße Düsseldorf – Ruhrgebiet als Bestandteil eines zentraleuropäischen Fernautobahnnetzes auf – ansonsten hätte er die damals noch nicht ganz gelöste Fernverkehrsproblematik (Kfz-Dauerbetrieb, Reisegeschwindigkeit, Autobahnhöfe usw.) nicht ins Spiel bringen können. In den Eingangskapiteln III und IV breitet FEUCHTINGER

GER seine grundsätzlichen Erwägungen zur Nur-Autostraße aus. Er geht auf die Doppelfunktion der Autobahn sowohl für Fern- als auch für Bezirksverkehr ein – ein hochaktuelles Thema vor dem Hintergrund unseres föderalen Systems der Straßenbaulastträgerschaft. Ebenso modern sind seine Leitziele: zügige Linienführung, ausreichende Leistungsfähigkeit, weite Sicht und sichere Befahrbarkeit (bekräftigt mit dem Appell „safety first!“). Wohlbegründet erweitert FEUCHTINGER die Aufgabenstellung der Preisaufgabe und stellt damit die Planung des Autobahnabschnitts in einen größeren Zusammenhang.

Da der Begriff „Nur-Autostraße“ bisher zu wenig wörtlich genommen worden sei, fordert FEUCHTINGER: „Entgegenkommen auf das Auto und Zusammenarbeit, nicht wie bisher, Kampf mit dem Auto, muß das Losungswort für die Straßenbauer werden.“ Er geht auf die konstruktiven Fortschritte in der Kfz-Technik ein, die „ihre Auswirkung auf die Straße ausüben werden: Die Beschleunigung, der Schnellgang und der Freilauf.“ FEUCHTINGER geht von folgenden Kfz-Höchstgeschwindigkeiten im Dauerbetrieb aus: Pkw 150 km/h, Omnibus 80 km/h, Lkw 60 km/h und definiert für die gängigen Trassierungsparameter die Grenzwerte:

- Mindestradius: 1 000 m (ausnahmsweise 500 m)
- Höchstlängsneigung: 3 % (bei Rampen 4 %)
- Mindestkuppenhalbmesser:  $\geq 2\ 000$  m
- Mindestwannenhalbmesser:  $\geq 1\ 500$  m
- Kurvenüberhöhung bei Radien unter 1 000 m: bis 4 %.

Kernpunkt seines Regelquerschnitts ist die – damals noch keineswegs selbstverständliche und bei der Kraftwagenstraße Köln – Bonn fehlende – Richtungstrennung in Form eines baulichen Mittelstreifens. Die Querschnittelemente und -maße im einzelnen: 2 x 2 Fahrstreifen á 3 m im vorläufigen Ausbau, 2 x 3 Fahrstreifen á 3 m im endgültigen Ausbau, Mittelstreifen 6 m, beidseitige Sicherheitsstreifen á 1,5 m. Im Zusammenhang mit der Forderung, höhengleiche Kreuzungen mit querenden Verkehrswegen ausnahmslos zu vermeiden, plädiert FEUCHTINGER für die Alternative „Überführung der Nur-Autostraße“ mit folgender Begründung: „Keine Beeinträchtigung des Sehfeldes und der Fahrgeschwindigkeit für den Kraftfahrer, leichte Erbreiterungsmöglichkeit der Autobahn, keine Belästigung durch herabfallende Gegenstände, durch Schmutz, [sic] und durch Staub.“

Mit der Festlegung der technischen Parameter für seinen Autostraßenentwurf betritt FEUCHTINGER

weitgehend Neuland. Im Literaturverzeichnis zu seinem Wettbewerbsbeitrag gibt FEUCHTINGER das „Mitteilungsblatt des Hafraba e.V., 1921 – 1931“ – tatsächlich existiert es erst ab 1928 – an, in seinem Nachlass fanden sich einzelne Nummern des Jahrgangs 1931: Nr. 1 (Januar 1931), Nr. 3 (März 1931) und Nr. 8 (August 1931). Wesentlich dabei ist, dass die entwurfstechnisch grundlegenden „Richtlinien für die technische Anlage von Autobahnen“ von HERMANN UHLFELDER erst ab August 1931 in drei Teilen im Hafraba-Mitteilungsblatt (ab Nr. 8) erschienen sind und deswegen FEUCHTINGER bei Abfassung seines Wettbewerbsbeitrags nicht bekannt sein konnten. Das erklärt seine Aussage im Erläuterungsbericht: „Die Hafraba ist erst – sehr generell – geplant“, ein schon rein sprachlich bemerkenswerter (man beachte die Parenthese) kurzer Satz.

FEUCHTINGER ist nicht etwa dem Geschwindigkeitsrausch der Futuristen erlegen, sondern hat einfach ein gutes Gespür für technische Zukunftsentwicklungen. Trotz aller aus den großzügigen Entwurfsparametern sprechenden Motorisierungseuphorie läßt er das Mensch-Maschine-Problem nicht außer Acht: „Die Maschine ist nicht am Endpunkt ihrer Leistungsmöglichkeiten, aber der Fahrer ist ein Mensch, von dem man nichts Übermenschliches verlangen kann.“ Er führt als Beispiele die „Beleuchtungsfrage“ (Scheinwerferbeleuchtung oder Eigenbeleuchtung der Straße), die damals Straßenbauer wie Kraftfahrer gleichermaßen bewegt hat, sowie die Landschaftsgestaltung des Straßenraums „zur Belebung des Fahrtbildes“ an. Als Sichtschutz gegen Blendung bei Scheinwerferbeleuchtung sind Querhecken als Mittelstreifenbepflanzung vorgesehen (vgl. Plan 8). Zum Thema Vorbeugen gegen Langeweile des Automobilisten bei Fernfahrten lesen wir bei FEUCHTINGER: „Der Autofahrer [...] braucht ebenfalls Anregung und Erfrischung durch Abwechslung im Fahrtbild mittels geeigneter Bepflanzungsart, [sic] und durch tunlichste Berücksichtigung dieser psychischen Notwendigkeit auch bei der Wahl der Linienführung.“

Trotz ihres entwurfstechnischen Tiefgangs hat FEUCHTINGERS Ausarbeitung eine umfassende sachliche Breite: Neben einer verkehrs- und stadtplanerischen Analyse enthält sie die beispielhafte Dimensionierung eines Kreuzungsbauwerks, eine Kostennutzenoptimierung der Straßenbefestigung, ein baubetriebliches Konzept, eine Schätzung der Projektkosten – ja, sogar einen Finanzierungshinweis. Auch der Umweltschutz kommt zu seinem Recht: Der letzte Punkt einer Auflistung

von Zweckbestimmungen „dieser Autostraße wie jede[r] andere[n] Nur-Autostraße“ lautet „Vermeidung schädlicher Einwirkungen des Kraftfahrzeugs während der Fahrt durch Lärm, Erschütterung usw.“

Der Wettbewerbsbeitrag von FEUCHTINGER mutet in vielen Punkten äußerst modern an, einige wenige Details und Begrifflichkeiten erscheinen uns heute eher kurios: etwa der „Freilauf“ zur Betriebsstoffersparnis, die Trassierung mit Lageplangeraden in Wannern zur Überwindung verlorener Steigung durch Schwung (die kinetische Energie wird im Erläuterungsbericht „lebendige Kraft“ genannt) oder das für Straßenbauer und Straßennutzer gleichermaßen bedeutsame – aber damals keineswegs selbstverständliche – Verbot von Stahl- und Vollgummireifen auf Kfz-Straßen, welchem FEUCHTINGER mit der Forderung „Ausschließlich Gummiverkehr“ Nachdruck verleiht – eine Formulierung, die ein unbedarfter Leser heute möglicherweise missverstehen könnte.

In einem 1933 erschienenen Aufsatz stellt MAX-ERICH FEUCHTINGER – er hatte inzwischen eine Anstellung beim Tiefbauamt Ulm als Diplomingenieur für „informativische Tätigkeit im modernen Straßenbau“ [5] – selbst die wichtigsten Punkte seines Entwurfs heraus:

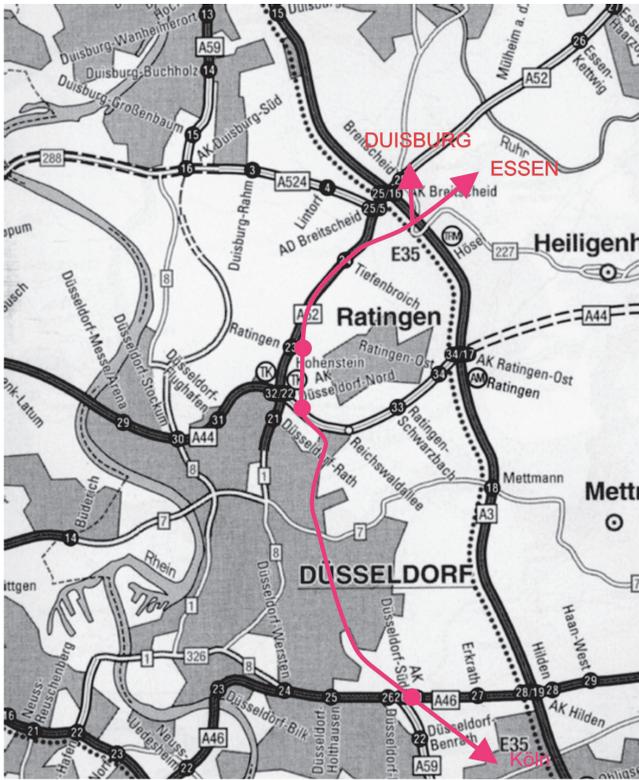
1. Unbedingter Richtungsverkehr durch Einführung zweier Fahrbahnen und deren Trennung durch einen Mittelstreifen;
2. Mitteltrennstreifen mit Mittelquerhecke gegen [sic] Blendschutz;
3. Betrachtung der Nur-Autostraßen-Frage nicht nur nach straßenbautechnischen Gesichtspunkten, sondern auch nach den Gesichtspunkten des Fahrers und des Fahrzeuges.  
Neue Bewertung der höheren Geschwindigkeiten auf der Nur-Autostraße. Erörterung der Bedeutung der Neuerungen am Autofahrzeug: Schnellgang und Freilauf;
4. Betrachtung der Frage der Fahrbahndecke der Nur-Autostraße unter dem Gesichtspunkt der Gesamtwirtschaftlichkeit, d.h. auch unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit vom Standpunkte des Straßenbenutzers;
5. Wahl der Deckenart in Beton mit Begründung und Nachweis.

Die Arbeit dürfte weiter auch deshalb interessieren, weil die diese Straße jetzt projektierenden amtlichen Stellen ebenfalls auf die gleiche Linienführung als die richtigste gekommen sind.“ [3]

Zu der letzten Aussage ist anzumerken, dass die ursprünglich vorgesehene Linienführung der Autobahn Köln – Düsseldorf – Ruhrgebiet, die auch der Preisaufgabe zugrunde lag, im Bereich Düsseldorf zunächst der Bahnlinie Hilden – Düsseldorf-Eller – Düsseldorf-Rath folgt und dann nach Westumfahrung von Ratingen in Richtung Kettwig zielt. Um die Entwicklungsmöglichkeit der Landeshauptstadt Düsseldorf nach Osten nicht zu beschränken, hat man Anfang der 1930er Jahre beschlossen, die Trasse der Autobahn Köln – Düsseldorf – Ruhrgebiet statt westlich von Hilden östlich davon vorbeizuführen [8] und damit weiter vom Stadtgebiet Düsseldorf abzurücken [1]. Mit dieser neuen Linienführung, die der heutigen BAB A 3 entspricht, war die von FEUCHTINGER geplante Autostraße nicht mehr Bestandteil der Fernautobahn Köln – Ruhrgebiet, sondern nur noch Autobahnzubringer für Düsseldorf. Die Linie taucht auch in keinem weiteren Autobahn-Netzplan mehr als Fernautobahn auf. Lediglich auf einem Plan in der Broschüre *Zwei Jahre Arbeit an der Reichsautobahn* [7] ist eine etwa der FEUCHTINGER-Trasse entsprechende Verbindung zwischen Düsseldorf und Essen als „Autobahn-Netzergänzung“ zu finden. In einem Aufsatz von NADLER und THIER 1936 [12] sind auf einer Karte nördlich von Düsseldorf zwei Trassen (lt. Legende „Zubringerstraße“ und „Älterer Plan einer ‚Städtebahn‘ [Stadtautobahn] Köln – Industriegebiet“) eingetragen – zwischen beiden verläuft die FEUCHTINGER-Trasse. Schließlich enthält ein Aufsatz von MEYER 1936 [11] einen Plan mit der rechtsrheinischen, auf die Hauptterrasse östlich von Düsseldorf verlegten RAB-Linie (entsprechend BAB A 3) und den beiden Zubringerstraßen ins Stadtgebiet Düsseldorf.

Richtig ist, dass die von FEUCHTINGER favorisierte (rote) Linie tatsächlich späteren Autobahnplanungen als Vorgabe gedient hat: Die heutige Bundesautobahn A 52 folgt zwischen der AS Ratingen und der AS Tiefenbroich weitgehend der FEUCHTINGER-Trasse. Der südlich daran anschließende Abschnitt der FEUCHTINGER-Linie entspricht etwa der Nord-Süd-Geraden der heutigen Broichhofstraße sowie einem Teil des Kreisbogens, in dem die BAB A 44 den Silbersee umfährt. In die folgende Kartenskizze des Bundesfernstraßennetzes vom 1. Januar 2009 ist in Rot die „AUTOBAHN“-Linie aus Plan 18 des FEUCHTINGER-Faksimiles eingepasst.

In seinem 1955 erschienenen Buch *Der Kampf um die Autobahnen: Geschichte der Autobahnen 1907 – 1935* zitiert KURT KAFTAN in einer Fußno-



te zum Kapitel „Autobahnpläne für selbständige Teilstrecken“ MAX-ERICH FEUCHTINGER: „Damals ging die Autobahn Köln – Bonn in ihrer Richtung zügig voran und man suchte schon nach einer Linienführung für ihre Fortsetzung nach Norden. Diese Autobahn sei damals das Modernste gewesen, was es in Deutschland im Straßenbau gegeben habe, und es habe nahe gelegen, die Fortsetzung dieser Straße in der gleichen Art zu entwerfen [...] Dr. Feuchtinger [...] sei sich als Teilnehmer dieses Jahreswettbewerbes jedoch darüber klar gewesen, daß eine solche, noch weitgehend nach den Grundsätzen des Landstraßenbaues und ohne richtige Mitteltrennung angelegte Autobahn nicht die Lösung für den künftigen Kraftverkehr sein konnte. Er habe dann, angeregt durch die Gedanken der HAFRABA-Leute, einen Entwurf ausgearbeitet, der auf diesen Gedanken fußte, allerdings sie auch erweiterte, und dessen Grundsätze zwei Jahre später bei der Planung der Reichsautobahnen ihre Bestätigung gefunden hätten. Interessant sei es dabei gewesen, daß das aus mehreren Professoren der Technischen Universität [sic] in Berlin, darunter auch Professor Brix, bestehende Preisrichterkollegium sich lange überlegt habe, ob es dem Entwurf Feuchtingers, der wegen der in der Trassierung zugrunde gelegten Geschwindigkeiten von 150 km für PKW und 60 km für LKW als ‚utopisch‘ galt, den Vorzug geben sollte, oder dem Entwurf eines Kommilitonen, der sich an die Grundsätze der Autobahn Bonn – Köln hielt und deshalb als ‚lebensnaher‘

galt. Dr. Feuchtinger erhielt aber dann doch den ersten Preis.“ [9]

Das Original des vorliegenden Faksimiledrucks stammt aus dem Nachlass von MAX-ERICH FEUCHTINGER. Es handelt sich um den Bericht, den FEUCHTINGER als Wettbewerbsbeitrag eingereicht und mit der Preisverleihung von der TH Berlin zurückerhalten hat. Das Original im knapp beschnittenen DIN A 4-Format hat einen orangefarbenen Kartoneinband mit schwarzem Leinenfäzfel. Das Micky Maus-Logo (schwarz angelegter Kaktus als Kühlerfigur) auf dem Einband ist eine Tuschezeichnung auf chamoisfarbenem Zeichenpapier, das auf den Einbandkarton aufgeklebt ist. Der Band enthält 80 Blätter, einseitig mit Maschine beschrieben, plus die unbeschriebenen Vorsatzblätter, alles chamoisfarbenes Schreibmaschinenpapier. Seitenzahlen und Textkorrekturen sind handschriftlich mit schwarzer Tusche in das Maschinenscript eingetragen. Die Zahlen der Seitennummerierung sind infolge des knappen Beschnitts des Originals in einigen Fällen angeschnitten. Auf der Innenseite des rückwärtigen Umschlags ist eine Tasche eingeklebt zur Aufnahme der Planbeilagen: ausschließlich Reproduktionen auf Fotokarton in verschiedenen Formaten zwischen 22,8 cm und 18,2 cm (längere Seite) sowie 17,1 cm und 13,9 cm (kürzere Seite). Auf den Fotoreproduktionen der Karten sind die Straßenstrassen teilweise mit Farbstift nachgezogen.

Von den 22 im Planverzeichnis auf Seite 4 des Berichts verzeichneten Plänen sind nur die Nummern 1, 2, 3, 8, 16, 17, 18, 19 und 22 erhalten, darunter die Nummern 3, 16, 17 und 22 als Papiernegative, wohl als Folge eines kostengünstigen Verkleinerungsverfahrens. Der Plan Nr. 6 konnte aus FEUCHTINGERS Aufsatz [3] rekonstruiert werden. Alle erhaltenen Pläne und der rekonstruierte Plan sind – etwa in Originalgröße ohne irgendeine Entzerrung – im vorliegenden Faksimile wiedergegeben. Dieser Weg wurde gewählt, weil die im Original enthaltenen Fotoreproduktionen offensichtlich nicht immer planparallel aufgenommen wurden und deswegen die Reproduktionen in der Tasche die ursprünglichen Planvorlagen teilweise leicht verzerrt wiedergeben. Anhaltspunkte für eine Rückgängigmachung dieser Verzerrung könnten nur offensichtlich parallele oder rechtwinklig sich kreuzende Linien in der Reproduktionsvorlage oder dort enthaltene Rechteckbildrahmen, die mitreproduziert worden wären, liefern. Da MAX-ERICH FEUCHTINGER jedoch bei den Karten die vorhandenen Bildrahmen offensichtlich mit Bleistift auf die Fotoreproduktionen gezeich-

net hat, liefern diese Rahmen keinen Anhaltspunkt für eine Entzerrung. Ebenso wurde bei der Fotoreproduktion der Originalpläne und -karten nicht auf runde Reduktionsmaßstäbe geachtet, so dass die Fotoreproduktionen in der Tasche mehr oder weniger zufällige Karten- bzw. Planmaßstäbe aufweisen. Aus diesem Grunde wurden die im Faksimile wiedergegebenen Planbeilagen ohne Rücksicht auf die Maßstabsveränderung jeweils an das volle Satzspiegelformat angepasst.

Im Originalband befindet sich ein Kuvert, das das „Verzeichnis der Anlagen“ enthält, beide im Faksimile wiedergegeben. Auf Kuvert und Verzeichnis ist das Micky Maus-Logo (Umriss-Kaktus als Kühlerfigur) in Form von Lichtpausen aufgeklebt. Das Kuvert trägt den Eingangsstempel des Fakultätenbüros der TH Berlin vom 30. April 1931.

Abschließend ein Wort zum weiteren wissenschaftlichen Werdegang MAX-ERICH FEUCHTINGERS nach Studienabschluss 1932: 1934 Promotion zum Dr.-Ing. an der Technischen Hochschule Stuttgart, 1938 Regierungsbaumeister in der Fachrichtung Straßen- und Wasserbau beim

Reichsverkehrsministerium in Berlin, 1940 Habilitation (Dr.-Ing. habil.) an der Technischen Hochschule Stuttgart, 1957 Ordinarius für Straßenbau und Straßenverkehr und Direktor des Instituts für Straßenverkehrstechnik an der Technischen Hochschule Stuttgart, wo drei Jahre später eine heimtückische Krankheit seiner Karriere ein jähes Ende setzte. MAX-ERICH FEUCHTINGER war ein in vieler Hinsicht außerordentlicher Exponent des internationalen Straßen- und Verkehrswesens, seine wichtigste Bedeutung aber ist und bleibt: Er war *der* Über- und Vermittler des *traffic engineering* aus den USA nach Deutschland.

Der Geburtstag MAX-ERICH FEUCHTINGERS jährt sich am 9. September 2009 zum hundertsten Mal, sein Todestag am 20. Juni 2010 zum fünfzigsten Mal. Beide Jahrestage geben Anlass zur Herausgabe dieses Faksimiles, dessen Herstellung die Ingenieurgesellschaft WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH, Braunschweig, unter ihrem Leiter Prof. Dr. rer. nat. MANFRED WERMUTH, zugleich Vorsitzender der Max-Erich Feuchtinger/Bruno Wehner-Stiftung, in großzügiger Weise gefördert hat.

KARL-HEINZ SCHAECHTERLE †

WOLFGANG WIRTH