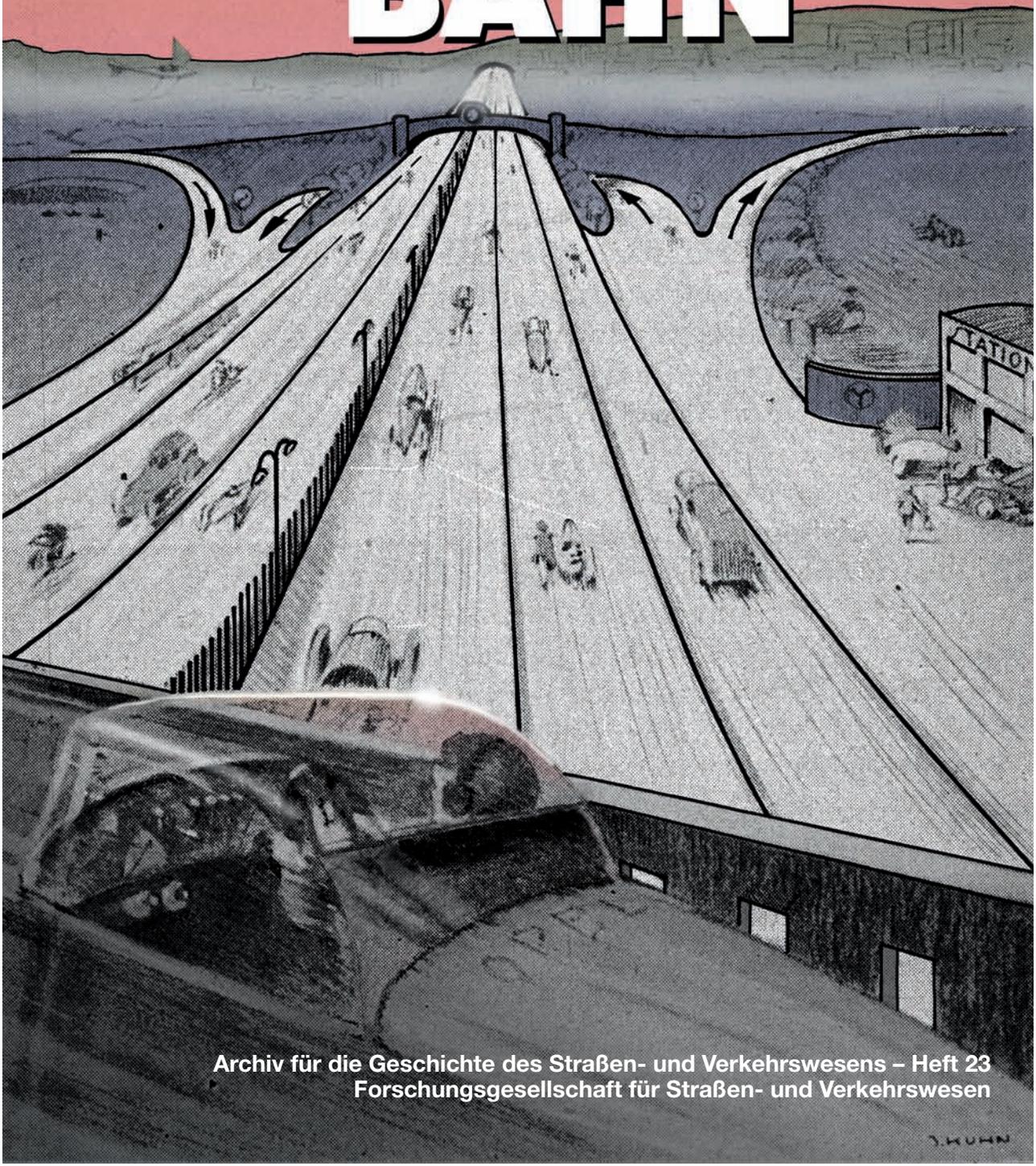


Deutsche »Nurautostraßen« vor 1933

# 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 „Dampfrösser“ 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*