

NEUE FOLGE · BAND 19

**FORSCHUNGSARBEITEN  
AUS DEM STRASSENWESEN**

FÜR DIE FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR DAS STRASSENWESEN E. V.  
HERAUSGEGEBEN VON DR.-ING. E. GOERNER

# **Das Schrifttum**

## **über die**

# **deutschen Autobahnen**

Bearbeitet von  
**Paul Hafen**  
Präsident i. R.

Veröffentlicht im Auftrage und mit Mitteln  
des Bundesministers für Verkehr,  
mit einem von dessen Abteilung Straßenbau bearbeiteten  
Kartenanhang und einem Titelbild



1 9 5 6

FERD. DÜMMLERS VERLAG · BONN · HANNOVER · STUTTGART

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks,  
der photomechanischen Wiedergabe und der Übersetzung  
vorbehalten.

Printed in Germany

© 1956 Der Bundesminister für Verkehr,  
Bonn, Kaufmannstr. 58

Druck: Boss-Druck, Kleve  
Kartendruck: Amtliche Anstalt für Kartographie  
und Kartendruck, Berlin SW 68

## GELEITWORT

Das Aufkommen des Kraftwagens, der in den zwanziger Jahren den Straßenverkehr zu bestimmen begann, hat den Straßenbau gezwungen, seine bis dahin handwerklichen Arbeitsweisen wissenschaftlich zu untermauern. Die wachsenden Lasten und Geschwindigkeiten verlangten aus technischen und wirtschaftlichen Gründen das planende Wirken des Ingenieurs, der sich seitdem mit Erfolg bemüht hat, alle Fortschritte von Wissenschaft und Technik, besonders auf den Gebieten der Stoffkunde, des Maschineneinsatzes und der Bauverfahren, auch dem Straßenbau dienstbar zu machen. Die zahlreichen Veröffentlichungen, die sich in der Zeit bis zum zweiten Weltkriege besonders aus Anlaß des Autobahnbaues zu einem reichhaltigen, wesentlich neue Erkenntnisse umfassenden Spezialschrifttum des deutschen Straßenbaues entwickelt haben, geben ein deutliches Bild dieser Wandlung.

Der nach dem Kriege in steiler Kurve weiter angewachsene Kraftwagenverkehr sowie die kriegsbedingten Versäumnisse in der Unterhaltung und im Ausbau unserer Straßen haben uns heute vor die große Aufgabe gestellt, unser Autobahn- und Landstraßennetz sowohl nachholend als auch vorausschauend zu verbessern. Gewiß werden wir uns dabei in großem Maße der neuesten Erkenntnisse bedienen, die in den letzten Jahren im In- und Ausland gewonnen werden konnten. Das schließt jedoch die Notwendigkeit nicht aus, in manchen Fällen auch auf die in den Vorkriegsveröffentlichungen niedergelegten vielseitigen Erfahrungen aus der früheren Zeit des Autobahnbaues zurückzugreifen. Das Wissen um die Quellen der Entwicklung läßt oft den weiter zu beschreitenden Weg klarer erkennen. Darüber hinaus ist in dem älteren Schrifttum mancher Gedanke ausgesprochen, den weiter zu verfolgen vielleicht heute die Zeit gekommen ist.

Dieses und die Tatsache, daß durch die Auswirkung des Krieges viel des älteren Schrifttums verlorengegangen ist, hat den Anlaß gegeben, der Fachwelt eine Schrifttumssammlung über den Autobahnbau der Vorkriegszeit, ergänzt durch die wesentlichen neuen Veröffentlichungen bis zum Jahre 1953, zur Verfügung zu stellen.

Das hier nun vorliegende Werk ist in mehrjähriger Arbeit mit großer Sachkenntnis und Umsicht von Herrn Präsident i. R. Haf en, dem früheren Leiter der Obersten Bauleitung der Reichsautobahnen in München, und seinen Mitarbeitern im Auftrage der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e. V. und des Bundesverkehrsministeriums zusammengetragen worden. Sowohl die Sorgfalt in der erschöpfenden Behandlung als auch die übersichtliche Zusammenstellung des Materials lassen erwarten, daß diese Bibliographie dem planenden und bauenden Straßenfachmann in den kommenden Jahren eine ausgezeichnete Hilfe sein wird. Das Werk erscheint zu einer Zeit, da die uns gestellten Aufgaben die volle Arbeitskraft eines jeden verlangen. Um so mehr besteht Veranlassung, das Buch und die uns damit gegebene Hilfe mit einem besonderem Dank an die Bearbeiter zu begrüßen.

DR.-ING. HERMANN KUNDE

Ministerialdirektor

Leiter der Abteilung Straßenbau  
im Bundesverkehrsministerium

## VORWORT

An der Entwicklung der „Autobahnen“ – das sind dem ausschließlichen Kraftverkehr vorbehaltenen kreuzungsfreie Straßen mit getrennten Richtungsfahrbahnen – hat der deutsche Straßenbau wesentlichen Anteil. Schon bald nach dem ersten Weltkrieg zeigte sich, daß der rasch zunehmende Verkehr mit Kraftfahrzeugen weitgehende Anforderungen an Breite, Linienführung, Befestigung und Sicherheit der Straßen stellte. Um die Kräfte, die sich mit diesen Problemen beschäftigten, zusammenzufassen, wurde im Jahre 1924 die „Studiengesellschaft für Automobilstraßen“ (STUFA), die Vorgängerin der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen, gegründet, die sich in zahlreichen Ausschußsitzungen und Versammlungen mit dem Ausbau des Straßennetzes, der technischen Ausgestaltung der Kraftverkehrsstraßen, der Notwendigkeit besonderer Kraftwagenstraßen und ihrer Finanzierung befaßte. Sie gab als Ergebnis ihrer Arbeit in den Folgejahren in großem Umfange Richtlinien und Merkblätter heraus, die der Ausgestaltung und dem Ausbau des allgemeinen Straßennetzes zugute kamen und wertvolle Vorarbeiten für Planung und Bau der späteren Autobahnen darstellten.

Die STUFA hatte schon für die dem Kraftverkehr allein vorbehaltenen Straßen den Begriff „Automobilbahnen“ geprägt, als im Jahre 1926 in Frankfurt/M. der „Verein zur Vorbereitung der Autostraße Hansestädte–Frankfurt/M.–Basel“ (HAFRABA) gegründet wurde. Dieser Verein hat damals die technischen und wirtschaftlichen Fragen für den Bau der vorgenannten Strecke eingehend untersucht und kam im Jahre 1927 zu dem Entschluß, mit dem Bau der Teilstrecke Frankfurt/M.–Mannheim–Heidelberg auf privatrechtlicher Grundlage alsbald zu beginnen. Da die zu der Finanzierung des Baues geplante Erhebung einer Straßenbenutzungsgebühr nach der damaligen Gesetzgebung nicht zulässig war, versagten die zuständigen Behörden ihre Zustimmung zu dieser Absicht, und die Verwirklichung des Projekts mußte zunächst aufgeschoben werden.

Neben der „HAFRABA“ haben sich auch andere Kreise der Wirtschaft und des Verkehrs um verschiedene Autobahnprojekte in Deutschland bemüht, von denen das bedeutendste das einer Autobahn von Berlin über Leipzig nach München war. Doch auch diese Bestrebungen führten aus den oben genannten Gründen zu keinem Ergebnis. Ebenso fand die beabsichtigte Gebührenerhebung für die Autobahn Bonn–Köln–Düsseldorf nicht die behördliche Zustimmung, und erst später hat dann der Provinziallandtag der Rheinprovinz die Mittel für den Bau dieser Kraftwagenstraße als öffentliche Straße des Kraftverkehrs bewilligt. So konnte die Teilstrecke Köln–Bonn als erste deutsche Autobahn im August 1932 dem Verkehr übergeben werden.

Erst mit dem „Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens Reichsautobahnen“ vom 27. Juli 1933 war der Weg für den Bau eines deutschen Autobahnnetzes frei. Nach den gründlichen Vorbereitungen durch „STUFA“, „HAFRABA“, „GEZUVOR“ und andere Pioniere der Autobahnen wurde mit ihrem Bau in schneller Folge begonnen. Fußend auf diesen Vorbereitungsarbeiten und auf den Erfahrungen der übrigen Welt haben die deutschen Straßenfachleute beim Bau der deutschen Autobahnen Leistungen vollbracht, die überall Anerkennung gefunden haben. Bei diesem in Art und Umfang den bisherigen Straßenbau überragenden Vorhaben wurden damals viele wesentlich neue Erkenntnisse gewonnen – besonders auf den Gebieten der Linien- und Gradientenführung, des landschaftsverbundenen Bauens, des Erdbaues, des Brückenbaues und des Betondeckenbaues – die in dem einschlägigen Schrifttum ihren Niederschlag gefunden haben.

Dieses Schrifttum nach dem Kriege in einer Sammlung erneut zu erfassen, erschien um so mehr berechtigt, als durch die Kriegsfolgen ein großer Teil des vorhandenen wertvollen Materials vernichtet wurde. Bei der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen wurde deshalb bereits im Jahre 1948 in der Arbeitsgruppe „Planung, Straßengestaltung und Verkehr“ ein Arbeitsausschuß für die Sammlung von Planungs- und Bauverfahren beim Bau der Autobahnen gegründet, der sich dieser Aufgabe unterzog und als erstes Ergebnis seiner langjährigen Arbeit nunmehr das vorliegende Schrifttumsverzeichnis der Öffentlichkeit übergibt. Möge das Werk bei dem in diesem Jahre nach über zehnjähriger Unterbrechung wieder einsetzenden Ausbau des Autobahnnetzes in der Bundesrepublik

## Vorwort

---

mit dazu beitragen, die Verbindung zwischen den alten Erfahrungen und dem neuen Bauschaffen herzustellen.

Es ist mir als dem Leiter des Arbeitsausschusses eine angenehme Pflicht, allen Mitgliedern des Ausschusses für ihre wertvolle Mitarbeit meinen verbindlichen Dank zu sagen. Das gilt zunächst den Herren Privatdozent Dr. Bitzl und Abteilungspräsident Otto Spangenberg, die sich im Jahre 1948 als erste für den organisatorischen Aufbau der Sammlungsarbeiten zur Verfügung stellten. Sodann gebührt der Dank vor allem dem Herrn Präsidenten i. R. Paul Hafen, der im Frühjahr 1951 auf meine Bitte die Gesamtbearbeitung übernahm und sie nun zu einem erfolgreichen Ende geführt hat, sowie seinen Mitarbeitern, darunter besonders den Herren Dipl.-Ing. Kaspar Graser, Reg.-Baumeister Krafft von Scanzoni (†) und Reg.-Baumeister Dr. Rudolf Schmeitzner. Besonderen Dank schuldet die Forschungsgesellschaft auch dem Bundesminister für Verkehr, der durch die Bereitstellung der erforderlichen Mittel das Zustandekommen des Werkes und seine Drucklegung ermöglicht hat.

Bonn, im Frühjahr 1956

HUGO KOESTER

Ministerialdirigent im Bundesverkehrsministerium

Leiter des Arbeitsausschusses  
„Planungs- und Bauerfahrungen  
beim Bau der Autobahnen“