

Michael Kriest

Die Reichsautobahn

Konzeption, räumliche Struktur
und Denkmaleigenschaft eines
historischen Verkehrsnetzes

Umschlag-Vorderseite:

Autobahn Berlin-München Fahrtrichtung Berlin am Sophienberg vor der Anschlussstelle Bayreuth-Süd
oben: Reichsautobahn, Ende 1930er Jahre (AUTOBAHNBAUAMT NÜRNBERG (Hrsg.) 1959)
unten: Bundesautobahn A 9, 2007 (Aufnahme: Verfasser)

Umschlag-Rückseite:

Reichsautobahnnetz Stand Mai 1938 (DIE STRASSE 1938, 9)

MICHAEL IMHOF VERLAG

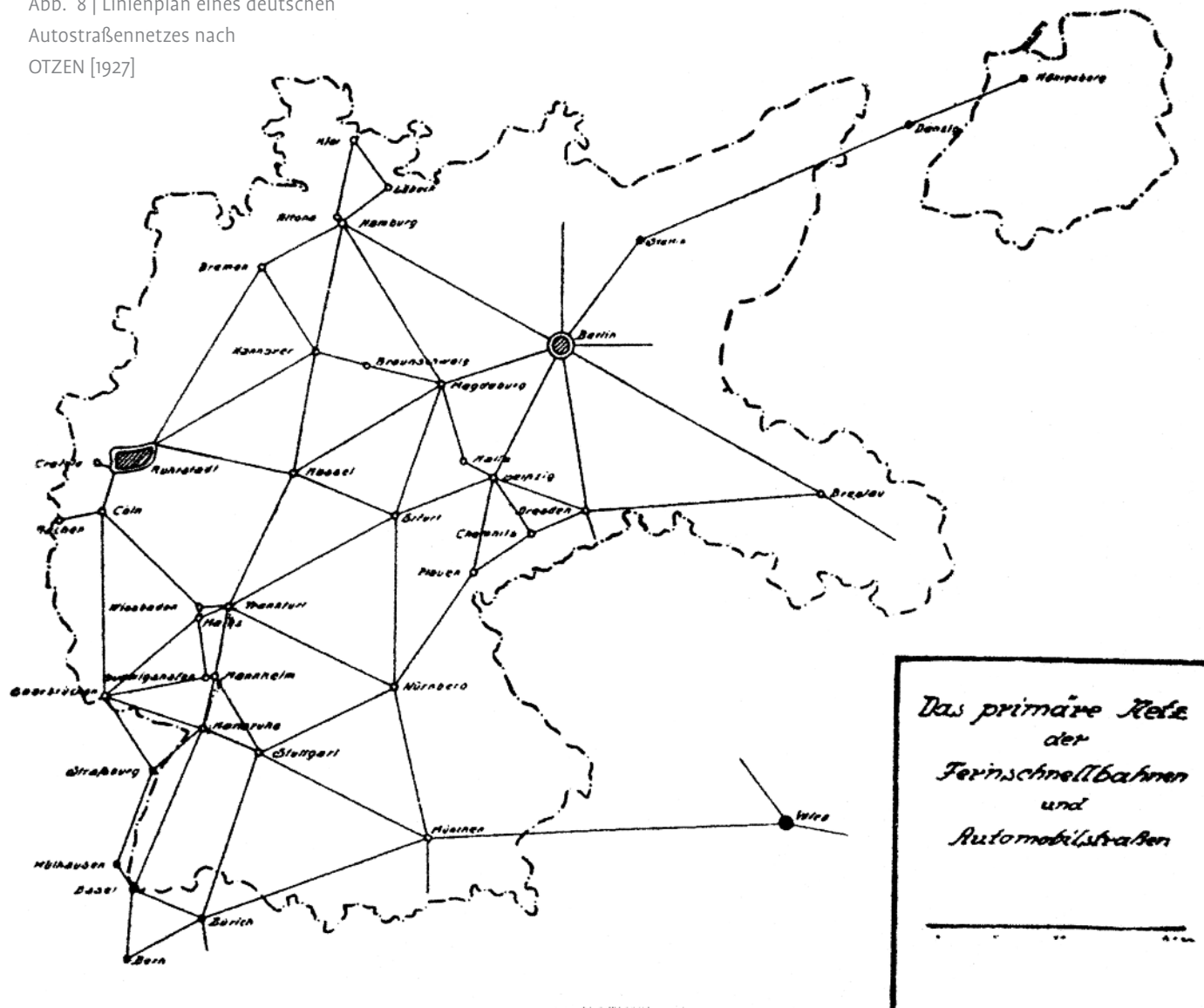
INHALTSVERZEICHNIS

EINFÜHRUNG	12		
TEIL 1: KONZEPTION UND RÄUMLICHE STRUKTUR DES REICHAUTOBAHNNETZES	14		
I Quellen und Forschungsstand	15		
1 Quellen			
Ungedruckte Quellen – Gedruckte Quellen	16		
2 Forschung	16		
Motorisierung als zeitgeschichtliches Umfeld – Forschungen zum Autostraßenbau – Forschungen zur Reichsautobahn	16		
II Untersuchungsansatz und Vorgehensweise	18		
1 Infrastrukturen als Gegenstand der Forschung	18		
2 Historisch-geographischer Ansatz	18		
3 Motivbezogene Untersuchungsansätze zur Raumstruktur des Netzes	19		
Funktionale Motive – Gestalterische Motive	19		
4 Vorgehensweise und Aufbau der Untersuchung	20		
III Vorgeschichte der Reichsautobahn	22		
1 Motorisierung und Beginn des Autostraßenbaus	22		
2 Planung und Bau von Autostraßen in Deutschland und Europa in den 1920er Jahren	25		
3 Die Hafraba	29		
3.1 Entstehung	29		
3.2 Das verkehrswirtschaftliche Konzept privater Autostraßenprojekte am Beispiel der Hafraba	31		
3.3 Verkehrsziele und Linienführung der Hafraba-Strecke	33		
3.4 Verkehrstechnisches Konzept	34		
3.5 Die Hafraba-Teilstrecke Main-Neckar	35		
4 Die Entwicklung in Deutschland bis zum Ende der Weimarer Republik	36		
5 Planungen für Autostraßennetze	42		
5.1 Planungen einzelner Länder	42		
5.2 Netzplanungen auf europäischer Ebene	45		
6 Technische Entwicklung der Autobahn	46		
7 Zusammenfassung	48		
IV Konzeption und Struktur des Reichsautobahnnetzes	50		
1 Organisatorische Grundlagen und Beginn des Reichsautobahnbaus	50		
1.1 Die Entscheidung für den Bau der Reichsautobahn	50		
1.2 Zwischenbetrachtung: Motive für den Reichsautobahnbau zu Beginn des Nationalsozialismus	55		
1.3 Organisation des Reichsautobahnbaus	58		
1.3.1 Institutionalisierung	58		
Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen – Die Gesellschaft Reichsautobahnen – Die Gezuvor			
1.3.2 Finanzierung	60		
1.3.3 Beschäftigungssituation	62		
1.3.4 Planungsverfahren	62		
Maßgebliche Akteure der Netzplanung – Planungsziele	62		
1.4 Beginn von Netzplanung und Bau	66		
2 Verkehrspolitische Motive für das Reichsautobahnnetz	70		
2.1 Die Verkehrsverbesserung durch die Reichsautobahn	70		
2.2 Transport- und verkehrswirtschaftliche Funktion der Reichsautobahn	72		
2.2.1 Güterverkehr	72		
Die Bedeutung der Reichsautobahn für den Güterverkehr – Reichsautobahn und Güterverkehrspolitik – Die weitere Entwicklung im Güterverkehr	72		
2.2.2 Militärische Motive	76		
Militär und Motorisierung – Militärische Bedeutung der Reichsautobahn	76		
2.2.3 Personenverkehr	78		
Die Bedeutung der privaten Motorisierung im „Dritten Reich“ – Der Volkswagen – Reichsautobahn und Tourismus – Omnibusverkehr	78		
2.2.4 Reichsautobahn und Verkehrsentwicklung	82		
Die Motorisierung im „Dritten Reich“ – Verkehrsentwicklung auf der Reichsautobahn	82		
2.2.5 Fazit Transport- und verkehrswirtschaftliche Motive	85		
2.3 Funktion der Reichsautobahn für die Raumordnung	86		
2.3.1 Räumliche Entwicklung und Anfänge der Landesplanung bis zum Reichsautobahnbau	86		
2.3.2 Raumordnung im Nationalsozialismus	87		
Organisatorische Grundlagen – Ziele der Raumordnung – Maßnahmen der Raumordnung	87		
2.3.3 Raumordnung und Verkehr, Funktion der Reichsautobahn	93		
Raumordnung und Verkehrspolitik – Raumordnung und Reichsautobahn	93		
2.3.4 Fazit Raumordnung	96		
2.4 Fazit Verkehrspolitische Motive	97		
3 Die räumliche Struktur des Reichsautobahnnetzes	98		
3.1 Verkehrstechnische Grundprinzipien des Netzes	99		
3.2 Verkehrsorientierung der Netzstruktur	100		
3.2.1 Grundstruktur der Zentrenverbindungsfunktion	100		
3.2.2 Orientierung des Netzes an wirtschaftlichen Zwecken	105		
3.2.3 Militärischer Einfluss auf die Netzstruktur	109		
3.2.4 Einfluss des Personenverkehrs und Tourismus	112		
3.2.5 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln	115		
3.2.6 Ausrichtung des Reichsautobahnnetzes an Fern- oder Regionalverbindungen	116		
Autobahnplanung auf europäischer Ebene – Exkurs: Autobahnnetzplanungen und -bau in anderen europäischen Ländern – Internationale Ausrichtung des Reichsautobahnnetzes – Ausrichtung des Reichsautobahnnetzes auf Fernverkehr – Ausrichtung des Reichsautobahnnetzes auf Regionalverkehr	116		
3.3 Raumordnung und Struktur des Reichsautobahnnetzes	122		
3.3.1 Koordination von Reichsautobahn- und Siedlungsplanung	123		
3.3.2 Reichsautobahnplanung als Vorleistung für die Raumordnung	124		
Dezentralisierung durch Zentrenverbindung – Spezifisch raumerschließende Reichsautobahnen	125		
3.3.3 Fazit Reichsautobahn und Raumordnung	135		
3.4 Netzökonomie	136		
3.5 Netzprinzip der räumlichen Vereinheitlichung	139		
3.6 Verkehrstechnische Elemente des Reichsautobahnnetzes	140		
3.6.1 Netzanschlüsse, Zubringer	140		
3.6.2 Anschluss der Städte an die Reichsautobahn	142		
3.6.3 Streckenverknüpfungen	144		
3.6.4 Autobahnkreuzungen, Städteanschluss, Autobahnringe	144		
3.7 Exkurs: Einfluss der Reichsautobahn auf die Stadtstruktur	148		
Stadtentwicklung und Kraftverkehr in der ersten Hälfte des 20. Jh. – Reichsautobahn und Stadtplanung – Beispiele	148		

3.8 Rast- und Betriebseinrichtungen	152
3.9 Zukünftiger Ausbau der Reichsautobahn	155
3.10 Zusammenfassung Netzstrukturanalyse	155
4 Planung und Bau der Reichsautobahn ab 1938 und Funktion im 2. Weltkrieg	158
4.1 Beginn der Expansion	158
4.2 Die Reichsautobahn im 2. Weltkrieg	160
4.2.1 Europäische Raumordnungskonzepte und Verkehrspolitik	160
4.2.2 Europäische Reichsautobahnplanung	162
Planungen in den Ostgebieten – Planungen im übrigen Europa	162
4.2.3 Funktion der Reichsautobahn im 2. Weltkrieg	169
4.2.4 Reichsautobahnbau im Krieg	170
5 Gestaltung und Wahrnehmung der Reichsautobahn	172
5.1 Grundsätzliche Aspekte der Gestaltung von Verkehrswegen	172
5.2 Vorgeschichte Verkehrswege- bzw. Straßengestaltung	174
5.2.1 Europa	174
5.2.2 Gestaltung von Autostraßen in den USA	176
5.2.3 Einstellungswandel zur Gestaltung vor 1933	177
5.3 Grundlagen der landschaftlichen Gestaltung der Reichsautobahn	179
5.3.1 „Deutsche Technik“ als ideologische Grundlage der Gestaltung	179
5.3.2 Todts erste gestalterische Maßnahmen	180
5.3.3 Die Beteiligung der Landschaftsanwälte	182
5.3.4 Die Gestaltungsauffassung der Landschaftsanwälte	182
5.3.5 Einfluss der USA	184
5.3.6 Exkurs: Schulungen	185
5.4 Ziele und Maßnahmen der landschaftlichen Gestaltung der Reichsautobahn	186
5.4.1 Gestaltungsziele: Eingliederung, Neugestaltung, Inszenierung	186
5.4.2 Gestaltungsmaßnahmen zur Eingliederung	188
Linienführung – Gestaltung des Seitengeländes – Bepflanzung	188
5.4.3 Gestaltungsmaßnahmen als Neugestaltung	190
5.4.4 Gestaltungsmittel zur Inszenierung der Landschaft	194
Gestaltung von Landschaftsräumen – Aussicht – Berücksichtigung der	194
Fahrbewegung – Panoramastrecken	
5.4.5 Reichsautobahngestaltung und Städte	199
5.4.6 Rasteinrichtungen und landschaftliche Gestaltung	201
5.5 Neue Landschaftswahrnehmung bei der Autobahnfahrt?	203
5.6 Architektur der Reichsautobahn	204
5.6.1 NS-Architektur und Reichsautobahn	204
5.6.2 Die Brücken der Reichsautobahn	206
Funktionale Anfänge – Landschaftliche Gestaltung der Brücken –	206
Weitere Entwicklung im Brückenbau	
5.6.3 Betriebsgebäude	213
5.7 Gestaltung in den annektierten Gebieten	214
5.8 Eigene Ästhetik der Reichsautobahn	216
5.8.1 Die Reichsautobahn als Gestaltungselement in der Landschaft	216
5.8.2 Bepflanzung	217
5.8.3 Die Trassierung der Reichsautobahn	218
5.9 Symbolische Wahrnehmung räumlicher Eigenschaften der Reichsautobahn	223
5.10 Fazit: Gestaltung und Wahrnehmung	224
6 Zusammenfassung: Konzeption und räumliche Struktur des Reichsautobahnnetzes	227

TEIL 2: REICHAUTOBAHNNETZ UND DENKMALPFLEGE	232
I Fragestellung und Untersuchungsansatz	233
1 Einführung	233
2 Untersuchungsansatz Historische Geographie	233
II Theorie und Praxis der Denkmalpflege zur Reichsautobahn	235
1 Technische Denkmale	235
2 Reichsautobahn und Denkmalpflege als Forschungsgegenstand	236
3 Beispiele der Denkmalpflegepraxis	237
III Denkmaleigenschaft des historischen Reichsautobahnnetzes	240
1 Kriterien der Denkmaleigenschaft	240
2 Versuch einer Einordnung des Reichsautobahndenkmals in Denkmalkategorien	241
IV Vorgehensweise zur Inventarisierung des Denkmalbestands des Reichsautobahnnetzes	243
1 Inventarisierung von Verkehrsdenkmälern	243
2 Methodisches Vorgehen zur Inventarisierung des Denkmalbestands	244
3 Ermittlung des Reichsautobahn-Baubestands	245
4 Entwicklung des Reichsautobahnnetzes nach 1945	247
4.1 Ausgangslage	247
4.2 Streckenbau, Netzstruktur	248
4.3 Trassierung	249
4.4 Landschaftliche Gestaltung	250
4.5 Erneuerung und Ausbau der Autobahnen	251
5 Klassifizierungsvorschlag zum Denkmal Reichsautobahnnetz	253
V Denkmalbestand: Streckenbeispiele	255
1 Unveränderte Strecken, Autobahnruinen	255
2 Weitgehend erhaltene Strecken	256
3 Zweispuriger Ausbau	267
4 Dreispuriger Ausbau	271
5 Exkurs: Autobahnbau nach 1945	279
6 Zusammenfassende Bewertung des Denkmalbestands der Reichsautobahn	282
VI Probleme und Perspektiven der Denkmalpflege für das Reichsautobahnnetz	286
VII Fazit Denkmalpflege	289
ZUSAMMENFASSUNG	290
Chronologische Übersicht	292
Quellen- und Literaturverzeichnis	294
Farbtafeln	307
Abbildungsnachweis	310
Zum Autor	312

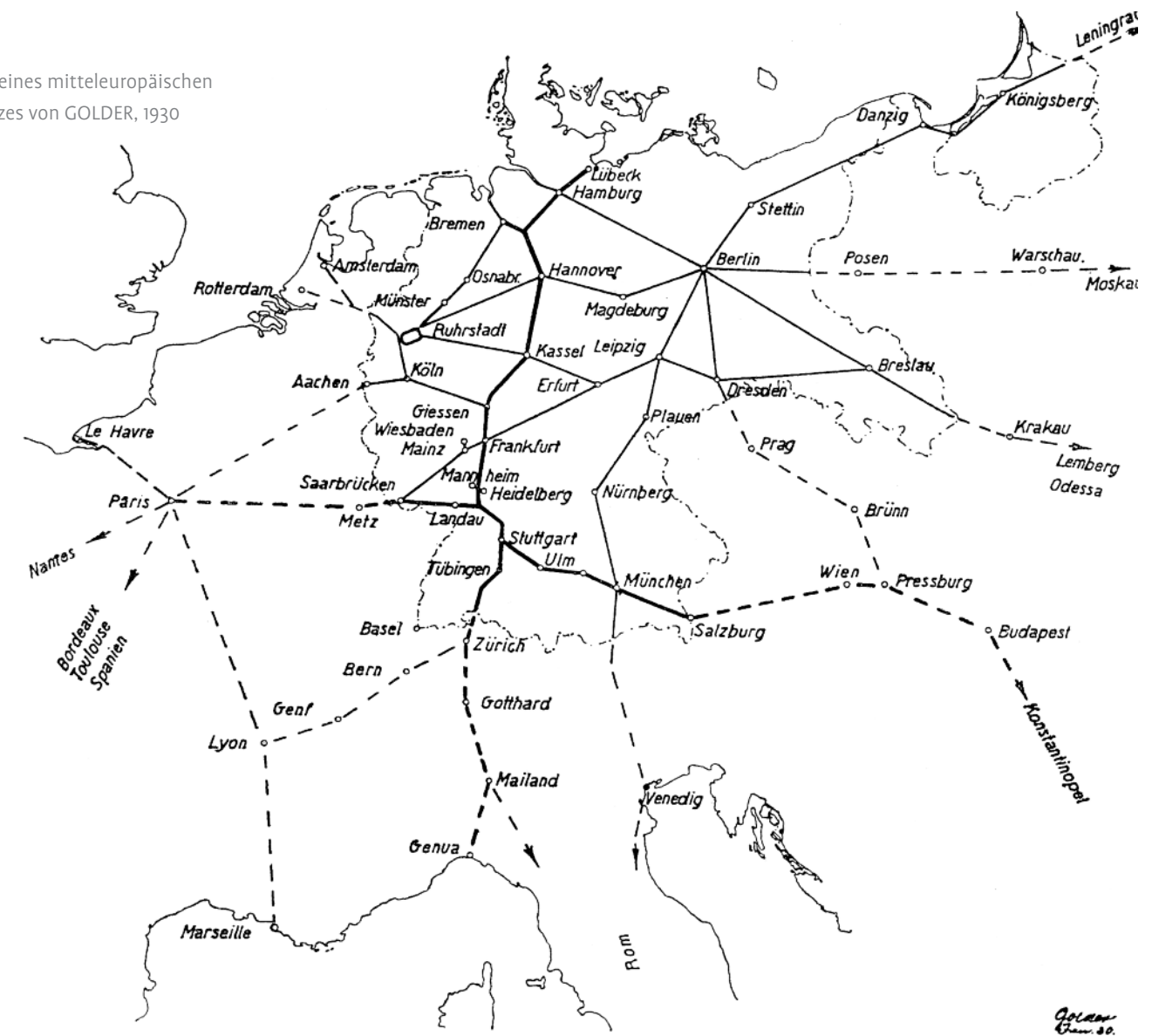
Abb. 8 | Linienplan eines deutschen Autostraßennetzes nach OTZEN [1927]



handeln¹⁸⁹. GOLDER entwarf in Übertragung der Hafraba-Straße „auf ein über das ganze Reich verteiltes Autobahnnetz“ den **ersten Plan eines mitteleuropäischen Autobahnnetzes**. Dessen Grundlage, das „Moment der privatwirtschaftlichen Rentabilität“, war wiederum natürlich nur gewährleistet, wenn die „Hafraba-Linien durch die verkehrsstärksten Gebiete führen“ (Abb. 9)¹⁹⁰. Das skizzierte Netz war wie bei OTZEN im Unterschied zur Hafraba-Strecke weniger durch den Tourismus als generell durch die Verbindung der wichtigsten Zentren geprägt. Ausgehend von der Notwendigkeit eines Nur-Autostraßennetzes zur Förderung der Wirtschaft hielt man etwa bei dem Plan Golders eine Ausrichtung nach Osten und Südosten für erforderlich. Zu den Nord-Süd-Strecken sollten Ost-West-Verbindungen zur Einbeziehung der ehemaligen Gebiete Österreich-Ungarns und Vernetzung im mitteleuropäischen Raum hinzukommen¹⁹¹. Insgesamt erforderten wirtschaftliche Gründe ein europäisches Autobahnnetz, insbesondere Verbin-

dungen von West- und Mitteleuropa nach Osteuropa, Russland, dem Orient und den Mittelmeerländern, v.a. für die exportorientierte Wirtschaft. Die „Führung einer Linie Berlin-Warschau-Moskau [war] geradezu eine lebenswichtige Notwendigkeit für die deutsche Wirtschaft“, ebenso vorteilhaft die Verbindung mit Südosteuropa und Skandinavien¹⁹². Otzen versprach sich von der Netzidee eine positive Wirkung für den Autostraßenbau. Er hielt die Genehmigung einer einzelnen Strecke auch aufgrund des Protests anderer Landesteile für schwierig. Mit dem einmütigen Willen des deutschen Volkes sei aber ein Netz zu erreichen. Er entwarf 1931 ein Netz von ca. 5.000 km nach den „Stromlinien des Verkehrs“, in dem aber z.B. die Strecke Stuttgart-München fehlte¹⁹³. Der Hafraba e.V. zog sich allerdings 1931 von seinen deutschen Netzaktivitäten zurück (s.o.).

Abb. 9 | Plan eines mitteleuropäischen Autobahnnetzes von GOLDER, 1930



5.2 Netzplanungen auf europäischer Ebene

Im April 1931 stellte der Direktor des Internationalen Arbeitsamtes (B.I.T.) in Genf, der Franzose Albert Thomas (1878-1932), einen Plan für ein europäisches Arbeitsbeschaffungsprogramm vor, u.a. ein auch zur europäischen Einigung gedachtes Autostraßennetz mit Verbindungen zwischen West- und Osteuropa. Autostraßengesellschaften wie die Hafraba zeigten Interesse an der Initiative¹⁹⁴. Vor diesem Hintergrund fand im September in Genf der Erste Internationale Autobahnkongress mit Teilnehmern staatlicher und privater Organisationen statt, zur Initiierung – durch Frankreich oder Italien – gibt es unterschiedliche Angaben¹⁹⁵. Thomas hielt die Eröffnungsrede. Der Kongress beschloss die Koordination der nationalen Autobahnplanungen zu einem europäischen Autobahnnetz auf privatwirtschaftlicher Basis, aber auch unter dem Aspekt der Arbeitsbeschaffung¹⁹⁶. Dabei entstand ein europäischer Netzplan als Verbindung der

¹⁸⁹ GOLDER, Th[eodor]: Die Hafraba-Seitenlinie Frankfurt-Köln. In: HAFRABA Mitteilungsblatt 1929, 8, S.7.
¹⁹⁰ GOLDER, Th[eodor]: Weiterausbau der Hafraba-Idee. In: HAFRABA Mitteilungsblatt 1930, 2, S.1-3. Der angeblich dem höheren Verkehrsaufkommen entsprechende Verlauf der Hafraba-Strecke über Stuttgart-Tübingen beruhte wohl auf persönlichen Interessen Golders (KORN RUMPF 1990, S.52). Golder (*1887, 1912/13 Staatsprüfung im Baufach) stammte aus Stuttgart.
¹⁹¹ HOFFMANN, Walter: Die Hafrabastraße als mitteleuropäisches Problem in Bezug auf Verkehr und Wirtschaft. In: HAFRABA Mitteilungsblatt 1930, 11, S.2f.
¹⁹² THOMAS, Th.: Konstruktion eines inter-europäischen Autobahnbaues. In: HAFRABA Mitteilungsblatt 1931, 7, S.2f.
¹⁹³ OTZEN, R.: Zur Systematik des deutschen Landstraßenbaues. Sonderdruck aus „Die Bautechnik“ 1931, Nr. 26, S.5f.
¹⁹⁴ SCHIPPER 2008, S.92-95, 98f.
¹⁹⁵ KORN RUMPF 1990, S.53 nennt Frankreich, KAFTAN 1955, S.188 Puricelli/Italien.
¹⁹⁶ o.V.: I. Internationaler Autobahn-Kongreß in Genf. In: HAFRABA Mitteilungsblatt 1931, 9, S.1.

Baden-Baden, Pforzheim/Stuttgart und München, die mehrmals täglich bedient wurden. Die Fahrzeit lag meist unter der der Reichsbahn⁴⁷². Der Omnibuslinienverkehr auf der Reichsautobahn blieb im Vergleich zur Reichsbahn jedoch zahlenmäßig unbedeutend. Im 1. Halbjahr 1936 wurden 570.000 Personen befördert, 0,8 % der im Überlandverkehr beförderten Personen. Allerdings nahm der Gelegenheitsverkehr (Ausflugsverkehr) mit dem Omnibus stark zu⁴⁷³.

Zum Ausbau des Omnibusverkehrs war später die Einrichtung von Zubringerverkehr vorgesehen, zur Vermeidung von Zeitverlusten mit Haltestellen an der Autobahn, meist an Anschlussstellen oder Rastplätzen⁴⁷⁴. Ab 1939 erweiterte man den Durchgangsverkehr, z.B. verkehrte die Linie Frankfurt-Karlsruhe zwölfmal täglich in beide Richtungen, geplant waren tägliche Verbindungen wie Berlin-München sowie Frankfurt-München und Frankfurt-Essen. Für diese langen Strecken war an Busse mit Schlafmöglichkeit und Speiseraum gedacht⁴⁷⁵.

2.2.4 Reichsautobahn und Verkehrsentwicklung

Die Motorisierung im „Dritten Reich“

Die naheliegende Frage nach dem Beitrag der Reichsautobahn zur Motorisierung im „Dritten Reich“ lässt sich nur schwer beantworten, da dieser Effekt kaum von anderen Einflüssen zu trennen ist. Die Frage ist für die Analyse der zuvor geplanten Grundstruktur des Netzes auch nicht entscheidend, soll aber zur Vervollständigung des verkehrspolitischen Überblicks (wie zieladäquat war die Verkehrspolitik?) und aufgrund eventueller späterer Anpassungen im Planungsprozess der Reichsautobahn behandelt werden.

Die Entwicklung des Kfz-Bestands im Reich nach 1933 zeigt eine eindeutige Steigerung, die gleichwohl verschiedene Interpretationen zulässt. So stiegen die Neuzulassungen, die ja im Prinzip der Produktion entsprachen, bis in die zweite Hälfte der 1930er Jahre überproportional an, wobei die Dynamik allerdings nachließ und sich – fortgeschrieben – einer linearen Zunahme annäherte:

Tabelle: Kfz-Neuzulassungen⁴⁷⁶

	1932	1933	1934	1935	1936
Pkw	41.000	82.000	131.000	180.000	213.000
Lkw	7.000	11.000	k. A.	k. A.	46.000

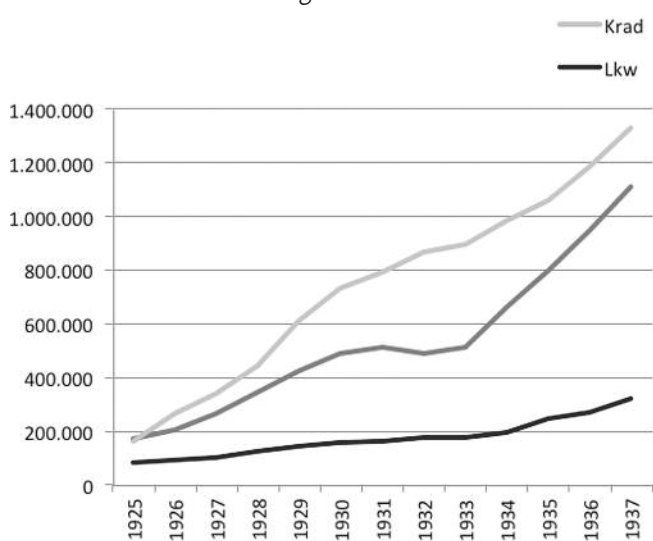
Dem entsprach etwa die Entwicklung des Kfz-Bestandes. Die Angaben schwanken etwas von Quelle zu Quelle, da es unterschiedliche Zählmethoden gab, z.B. die Einbeziehung von Omnibussen, leichten Lkw, abgemeldeten Fahrzeugen. Da-

zu wäre eine Überprüfung anhand der Statistischen Jahrbücher notwendig. Die verwendeten Angaben von KOENIGS reichen für die Feststellung der Tendenz aus.

Tabelle: Entwicklung des Kfz-Bestands 1925-1937⁴⁷⁷

	Pkw	Krad	Lkw	Erhöhung Pkw-Best. (berechnet)
1925	171.445	161.508	80.363	
1926	201.401	263.345	90.029	17%
1927	261.142	339.226	100.969	30%
1928	342.784	438.288	121.765	31%
1929	422.612	608.342	143.952	23%
1930	489.270	731.237	157.432	16%
1931	510.840	792.075	161.072	4%
1932	486.001	866.017	173.947	-5%
1933	510.819	894.042	174.169	5%
1934	661.773	983.994	191.715	30%
1935	795.775	1.058.656	244.258	20%
1936	945.085	1.184.081	269.581	19%
1937	1.108.433	1.327.189	320.016	17%

Graphische Darstellung der Entwicklung des Kfz-Bestands auf Basis obiger Tabelle:



Erkennbar ist eine kontinuierliche Zunahme nach 1933, wobei die prozentualen Steigerungsraten ähnlich bzw. niedriger lagen als in den 1920er Jahren, jedoch bei wesentlich höheren absoluten Zahlen. Die Entwicklung verlief über die Fahrzeugarten uneinheitlich. Nahmen zuvor die Zweiräder am stärksten zu, die zunächst der eigentliche Träger der pri-

vaten Motorisierung waren, stieg nun die Zahl der Pkw wesentlich stärker, auch als die der Lkw. Selbst ohne die ausbleibende Unterstützung durch den Volkswagen dominierte damit die private Motorisierung. Diese divergente Entwicklung zeigte sich auch im Vergleich mit der Verkehrsleistung der Bahn: Während die private Motorisierung zwischen 1932 und 1936 mit 175 % stärker anstieg als der Reichsbahn-Personenverkehr (140 %), blieb die Zunahme des Lkw-Bestands (130 %) hinter der des Reichsbahn-Güterverkehrs zurück (159 %). Die Anzahl der Lastkraftwagen des gewerblichen Güterverkehrs sank bis 1936 sogar von 13.400 auf 12.600, wofür man wohl nicht zu Unrecht die nach wie vor bestehenden Beschränkungen verantwortlich machte⁴⁷⁸. Das mit der Wirtschaftsbelebung steigende Transportvolumen kam v.a. der Reichsbahn zugute.

Insgesamt entfielen im internationalen Vergleich 1937 auf ein Auto in Frankreich 19, in Großbritannien 21, in Deutschland aber immer noch 47 Einwohner⁴⁷⁹. Den höchsten Motorisierungsgrad gab es nach wie vor in wohlhabenden Großstädten, 1934 kamen auf ein Auto in Düsseldorf 30 Einwohner, in Leipzig 29, in München sogar nur 20, dagegen in Königsberg 43, in Gelsenkirchen 72 und in Hindenburg 84 Einwohner. Stadt und Land glichen sich jedoch bei der Motorisierung an⁴⁸⁰.

HOCHSTETTER sieht das Ergebnis der Motorisierungsbemühungen gegenüber dem selbst gesetzten Anspruch des NS-Staates als sehr gering an⁴⁸¹. Dass sich bei der Relation Einwohner/Kfz der Abstand zwischen Deutschland und Frankreich von 1930 bis 1938 von 1 : 3 auf 1 : 2,5 verkürzte⁴⁸², kann man immerhin als gewissen Erfolg betrachten.

Die Motorisierungsentwicklung lässt sich je nach Perspektive unterschiedlich bewerten. STELZNER und HENNING schließen, den zunächst starken Aufschwung, dann sinkende Zuwachsraten der Produktion ab 1933 fokussierend, auf ein Nachlassen des durch Anreize erzeugten Einmaleffekts der Nachfrage. Das heißt, der anfangs hohe Zuwachs ging auf eine grundsätzlich höhere Investitionsbereitschaft und die für Kraftfahrzeuge eingeführten Steuererleichterungen zu Beginn der NS-Herrschaft zurück und damit nicht auf einen rüstungsbedingten, sondern privaten Einfluss, was durch die ausbleibende durchgreifende Motorisierung des Militärs usw. gestützt wird (vgl. Kap. IV, 2.2.2, Militär und Motorisierung). Der Rückgang wurde in der zweiten Hälfte der 1930er Jahre durch die zunehmende unmittelbare Rüstung durch Wehrmächtaufträge aufgefangen⁴⁸³.

Zu bedenken ist bei dieser – einen Effekt der Reichsautobahn offensichtlich ausschließenden – Analyse zunächst, dass die Fixierung auf die Zuwachsraten den Blick darauf verstellt, dass die absoluten Kfz-Zahlen auch nach Mitte der 1930er Jahre kontinuierlich anstiegen, was bei der jeweils höheren Ausgangsbasis rein mathematisch sinkende Prozentwerte bedeutet. Zudem sind derartige Effekte bei der Verbreitung

von Innovationen grundsätzlich ab einem gewissen Sättigungsgrad zu beobachten.

Propagandistische Behauptungen wie von Todt, „erst durch den Bau der Reichsautobahn wurden die Voraussetzungen für einen wirklichen Erfolg der Motorisierung geschaffen“⁴⁸⁴, lassen sich, wie erwähnt, mangels Isolierung des Effekts der Reichsautobahn kaum überprüfen. Eine starke Erhöhung der Kfz-Zahlen durch den Autobahnbau, etwa in den Jahren nach Eröffnung der ersten Reichsautobahnstrecken ab 1935, ist jedenfalls nicht festzustellen. Man kann natürlich darüber spekulieren, dass die kontinuierliche Zunahme der Kfz-Zahlen nicht ohne Bezug zum stetig wachsenden Autobahnnetz (3.000 km Autobahn bis 1938) erfolgte. Dass das motorisierungsfreundliche Klima einschließlich des Reichsautobahnbaus insgesamt die Motorisierung förderte, liegt auf der Hand. Vergleicht man allerdings diesen linearen Anstieg im Nationalsozialismus mit dem gesamten, in der Nachkriegszeit sichtbar werdenden Motorisierungspotential, zeigt sich das doch sehr begrenzte Motorisierungsvolumen im „Dritten Reich“, das auf die unzureichende ökonomische Basis der Bevölkerung zurückging, wie auch der Bedarf für einen Volkswagen deutlich machte.

⁴⁷² ZWILLING 1939, S.4f., 22f.

⁴⁷³ LIEDERLEY, Otto: Reichsautobahnen und Kraftomnibusverkehr. In: DIE STRASSE 1937, 11, S.295-297.

⁴⁷⁴ WEHNER, Bruno: Betriebsanlagen für den Omnibus-Verkehr an der freien Strecke. In: DIE STRASSE 1938, 1, S.16-19.

⁴⁷⁵ ZWILLING 1939, S.5; WEHNER, Bruno: Die Bedeutung des Omnibusverkehrs auf der Reichsautobahn. In: DIE STRASSE 1939, 9, S.289-291.

⁴⁷⁶ TODT, Fritz: Reichsautobahn und Motorisierung. In: DIE STRASSE 1937, 4, S.89-91.

⁴⁷⁷ KOENIGS, Gustav: Die Entwicklung des Kraftwagens seit 1933. In: DIE STRASSE 1938, 4, S.100-102. Vgl. teils etwas abweichende Zahlen bei LÜBKE, Hans: Verkehrsverdichtung infolge zunehmender Motorisierung. In: DIE STRASSE 1935, 1, S.13-19 (SCHAUBILD S.16): für 1932 LKW: 152.420, Krad 819.118; o.V.: Deutschlands Kraftfahrzeugbestand im Lichte der Statistik. Stand 1.7.1934. In: DIE AUTOBAHN 1934, 20, S.991; STAN Nürnberg Rep.292, Nr.2 (Berichte, Mitteilungen): OBR Nürnberg: „Kraft- und Straßenverkehr im Jahr 1937“: Pkw (> 1 Mio.) seit 1932 mehr als verdoppelt, Lkw (320.000) fast verdoppelt; ähnliche Angaben bei LUDWIG 1979, S.309 und HOCHSTETTER 2005, S.185, RUPPMANN 2011 (1931: 792.000 Krad, 511.000 Pkw, 161.000 Lkw).

⁴⁷⁸ SCHÖNLIEBEN, Eduard: Omnibus- und Güterkraftverkehr als Kostenträger der Reichsautobahn. In: DIE STRASSE 1937, 13, S.363-365.

⁴⁷⁹ SCHÖNLIEBEN, Eduard: Einheitlicher Wille im Straßenbau des Dritten Reiches. In: DIE STRASSE 1938, 12, S.376-379.

⁴⁸⁰ LÜBKE, Hans: Verkehrsverdichtung infolge zunehmender Motorisierung. In: DIE STRASSE 1935, 1, S.13-19.

⁴⁸¹ HOCHSTETTER 2005, S.185-187.

⁴⁸² LUDWIG 1979, S.318.

⁴⁸³ STELZNER 1976, S.124ff., HENNING 1978, S.228-234.

⁴⁸⁴ TODT, Fritz: Reichsautobahn und Motorisierung. In: DIE STRASSE 1937, 4, S.89-91.

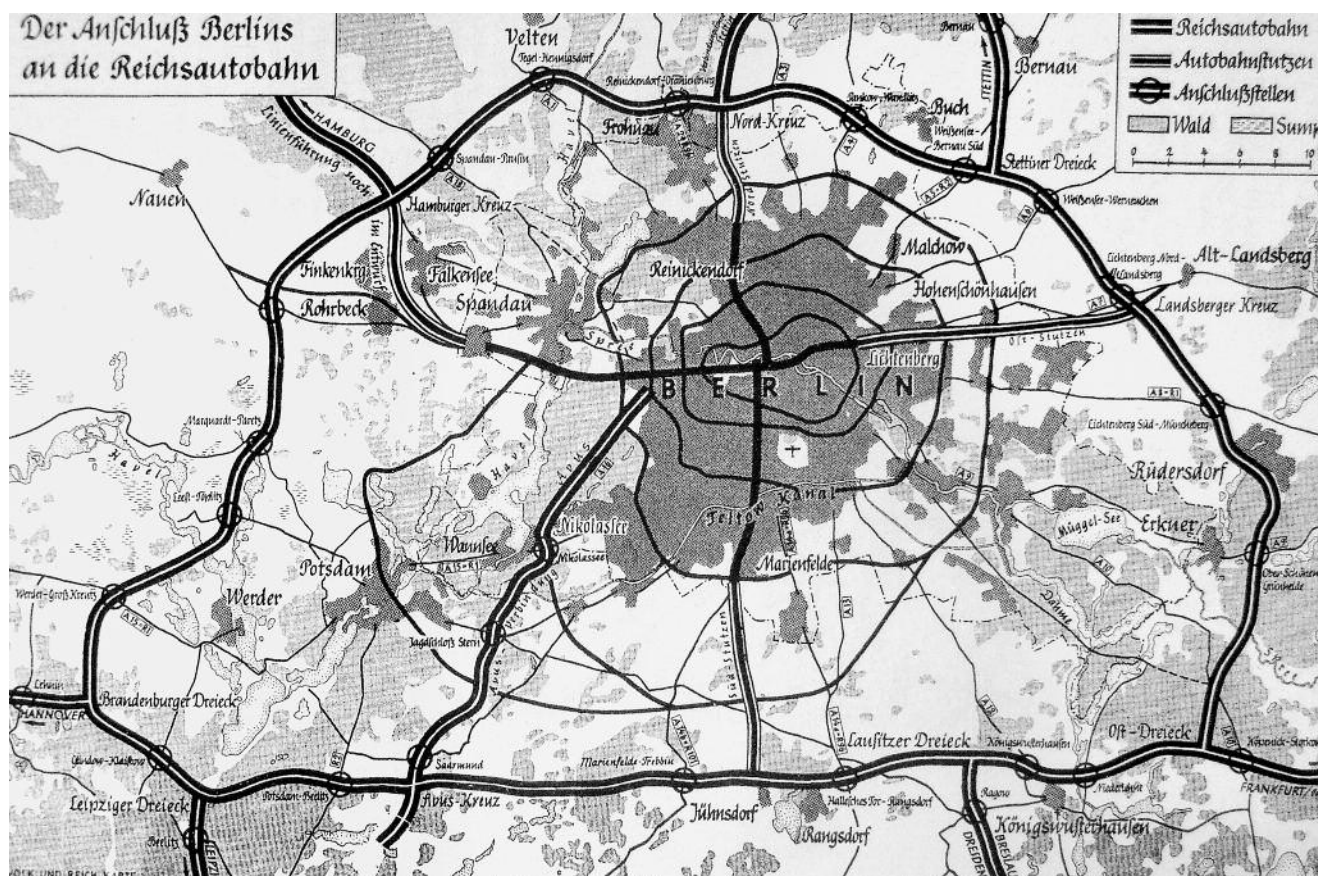


Abb. 49 | Der Berliner Autobahnring mit „Autobahnstützen“ und Anschlussstellen, Planung 1938

die Autobahn als Durchgangslinie verlief, vor allem wegen des Güterverkehrs „Hamburg als Welthafen und deutsches Einfallstor geradezu als ‚Kopfbahnhof‘ betrachtet werden“. Daher liefen die nach Hamburg führenden Autobahnen zusammengefasst auf zwei Anschlussstücken im Süden und Osten in die Stadt. Für den Durchgangsverkehr von Skandinavien nach Süden, der einen Anteil von nur 5 % besaß, dessen Zunahme aber zu erwarten war, wurden die Stichstrecken bereits durch eine stadtnahe Verbindungsstrecke ergänzt⁸⁷¹ (Abb. 50). Bei der Hamburger Lösung der zunächst auf eine Seite der Stadt beschränkten Verknüpfung kam es daher für bestimmte Verkehrsrichtungen, etwa die Verbindung Kiel-Bremen, zu den angesprochenen Umwegen. Später sollte Hamburg ebenfalls einen vollständigen Autobahnring erhalten, u.a. mittels einer gigantischen Hängebrücke über die Elbe⁸⁷². Auch bei **München** ging man anfangs vom Überwiegen des Zielverkehrs (insbesondere bei der Strecke zu den Alpen bzw. Salzburg) aus. Daher führten abweichend vom sonst geltenden Tangentialprinzip des geschlossenen Netzes die Autobahnen in die Stadt. Wegen der vor allem mit dem Anschluss Österreichs erwarteten Zunahme des Durchgangsverkehrs wurde später zur Verbindung ein Autobahnring geplant. Die verbleibenden Stichstrecken, im äußeren Bereich als Auto-

bahnen, dienten als Zubringer zum Anschluss an große, teils zu bauende Ausfallstraßen, daneben gab es Anschlüsse an weitere Ausfallstraßen (Abb. 51)⁸⁷³. Die Planung von Autobahnring und Stichstrecken entstand in Berlin bzw. Hamburg und München in umgekehrter Reihenfolge. Während in Berlin die Stichstrecken mit den späteren Neugestaltungsplänen dem Autobahnring folgten, ergänzten in Hamburg und München die erst später geplanten Ringe die ursprünglichen Stichstrecken. Die autobahnartigen Zielstrecken bei diesen Städten stellten, abgesehen von Mannheim, für den Stadtanschluss eine Ausnahme dar. Die schnellere Erreichbarkeit verbesserte sicherlich die Verkehrsfunktion der Autobahn, war aber, wie gezeigt, außer in Berlin nicht der primäre Grund für die Planung. Was die Autobahnringe betraf, ist bei genauerer Betrachtung festzustellen, dass (zumindest nach den Planungen) andere Städte von der Linienzahl und der Funktion her ohne explizite Ringform ähnlich angeschlossen waren: Am Verkehrsknotenpunkt **Köln** schnitten sich drei als auch international bedeutend angesehene Autobahnlinien. Diese wurden zu einem Autobahndreieck um die Stadt auseinandergezogen, von dem aus teils anbaufreie Zubringer und Ringstraßen dezentrale Anschlüsse der Stadt ermöglichten (Abb. 52, s. folg. Kap.)⁸⁷⁴. Ähnliche Tangenten-Konstruktionen fan-

den sich im **Ruhrgebiet** (Abb. 22) oder (geplant) für **Nürnberg**⁸⁷⁵. Die geometrische Form der Ringe dürfte daher wohl v.a. eine Rolle als optische Hervorhebung z.B. im Zusammenhang mit der besonderen Bedeutung von Berlin und München im NS-System gespielt haben.

Fazit: Die Reichsautobahn verlief (teils in größerem Abstand) grundsätzlich in tangentialer Lage zu den Städten, die häufig mehrere dezentrale Anschlüsse ermöglichte, zugleich aber die Bedeutung der Zubringer erhöhte. Dieses Prinzip wurde bei den in der Nähe von Städten liegenden Netzknoten durch Auseinanderziehen der Linien zu Polygonen um die Städte weiterentwickelt. Als Sonderform davon sind die Autobahnringe für Berlin bzw. nach vorläufigen Lösungen für Hamburg und München anzusehen. Diese hatten wohl vorwiegend symbolische Gründe, da andere Städte ohne Ringform verkehrstechnisch vergleichbar angeschlossen waren. Den Verkehrsvorteilen für die Städte und der netztechnischen Vermeidung von Umwegen für bestimmte Verkehrsrichtungen stand die eventuell starke Verkehrsbelastung im Durchgangsverkehr gegenüber. Die Planung der Stadtzubringer tendierte, wie in Berlin, später offensichtlich zu autobahnähnlichen Straßen. So ergaben sich aber in gewisser Weise wieder die anfangs abgelehnt-

Abb. 50 | Anschluss von Hamburg an die Reichsautobahn bei Planungsbeginn

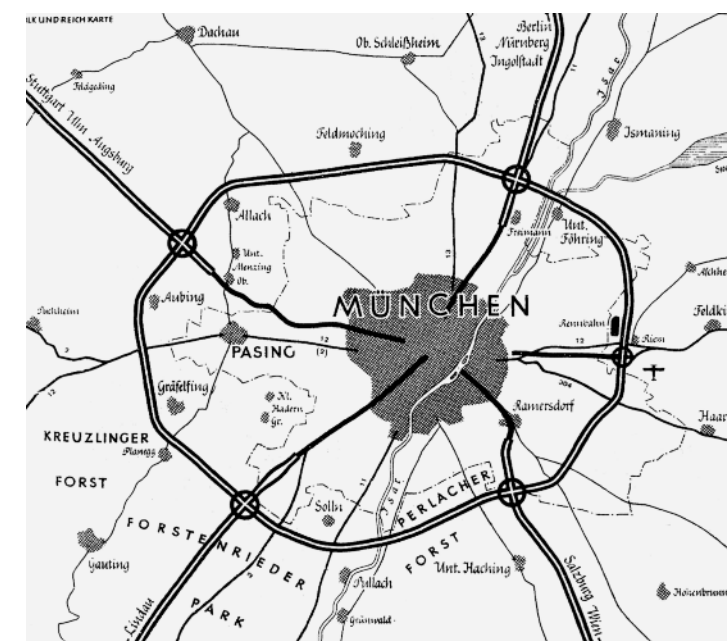
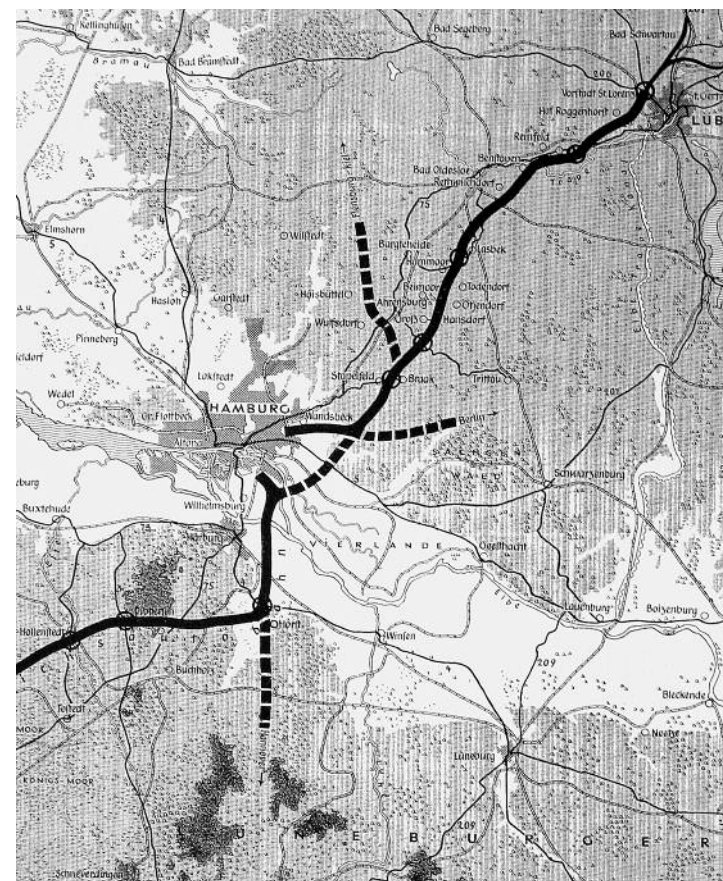


Abb. 51 | Münchner Autobahnring, Planung 1938

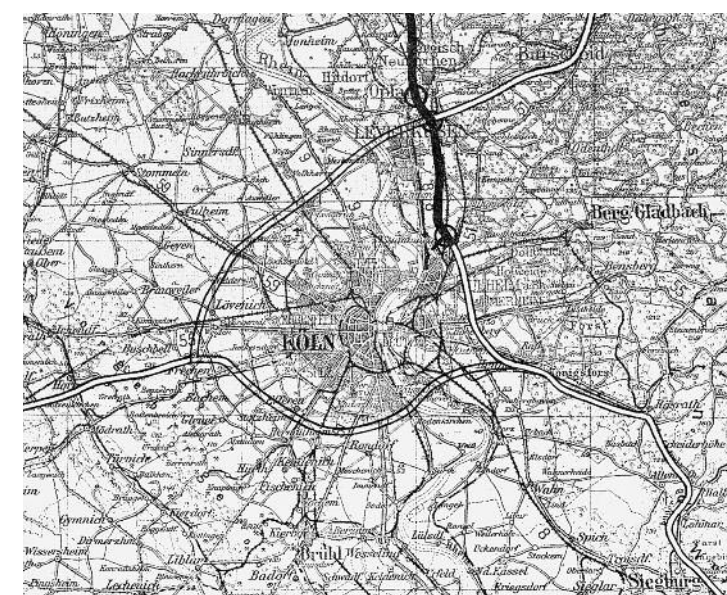


Abb. 52 | Reichsautobahnen um Köln

⁸⁷¹ SCHEUNEMANN, Paul [Leiter OBR Hamburg]: Die Reichsautobahn zwischen den Hansestädten. In: DIE STRASSE 1936, 10 (Reichsautobahn Bremen-Hamburg-Lübeck), S.298-304. – Auch diese Planung besaß Vorläufer, so hatte die Hafraba für Hamburg eine tangentiale, aber relativ stadtnahe Führung mit Anbindung der Ausfallstraßen vorgesehen (LEO: Städte an der Hafraba. I. Hamburg. In: HAFRABA Mitteilungsblatt 1930, 3, S.iff.).
⁸⁷² TODT, Fritz: Die Hamburger Hängebrücke über die Elbe. In: DIE STRASSE 1938, 3, S.68-74.
⁸⁷³ HAFEN, Paul: Der Reichsautobahnring um München. In: DIE STRASSE 1938, 15, S.489-491.
⁸⁷⁴ ARNTZ, Wilhelm: Der Anschluß der Stadt Köln an die Reichsautobahn. In: DIE STRASSE 1936, 9, S.265-267.
⁸⁷⁵ OBERSTE BAULEITUNG NÜRNBERG (Hrsg.) 1939, S.16.

die Gestaltung von Autobahn und Bauten als Einheit¹³³², auch hier die Eigenschaften schlicht und harmonisch – alles jedoch wenig konkrete Begriffe, wie noch zu zeigen sein wird. So wiesen die Bauten der Reichsautobahn tatsächlich ein breites architektonisches Spektrum auf.

5.6.2 Die Brücken der Reichsautobahn

Funktionale Anfänge

Den Schwerpunkt des Bauens hinsichtlich Bauvolumen und -kosten, aber auch in Bezug auf den symbolischen Gehalt bildete der Brückenbau. Dazu gehörten natürlich besonders die großen Tal- und Flussbrücken, deren enormer baulicher Aufwand und Gestaltung sie zu propagandistisch intensiv genutzten Leitbauten der Reichsautobahn machten, zudem die zahlreichen Überführungen (hier: über die Autobahn), die ein prägendes Element für die Autobahnutzer waren und die im Unterschied dazu v.a. in die Umgebung wirkenden Unterführungen. Im Brückenbau der Reichsautobahn zeigte sich eine große gestalterische Bandbreite mit zeitabhängig unterschiedlichen Akzenten. Eine wichtige Rolle spielte dabei der Architekt Paul Bonatz, der ab Mai 1934, offiziell ab Anfang 1935, als Berater für die Brückengestaltung tätig war. Bonatz hatte u.a. in den 1920er Jahren den landschaftlichen Eingriff der Neckarkanalisation in moderner, aber zurückhaltender, an die Umgebung angepasster Gestaltung umgesetzt¹³³³.

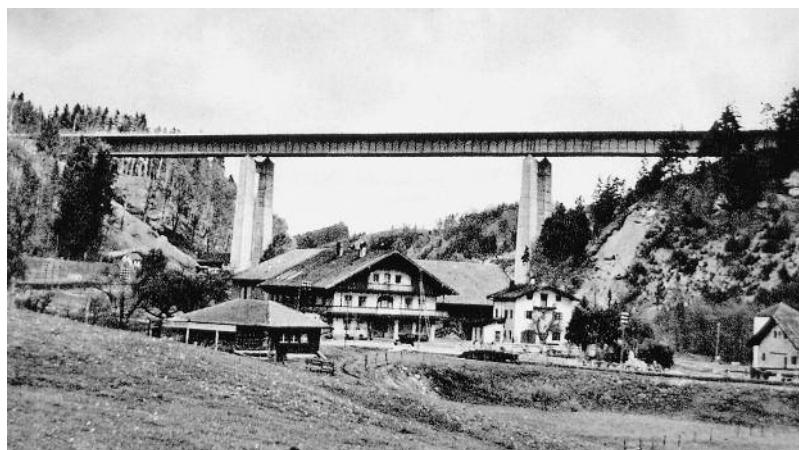
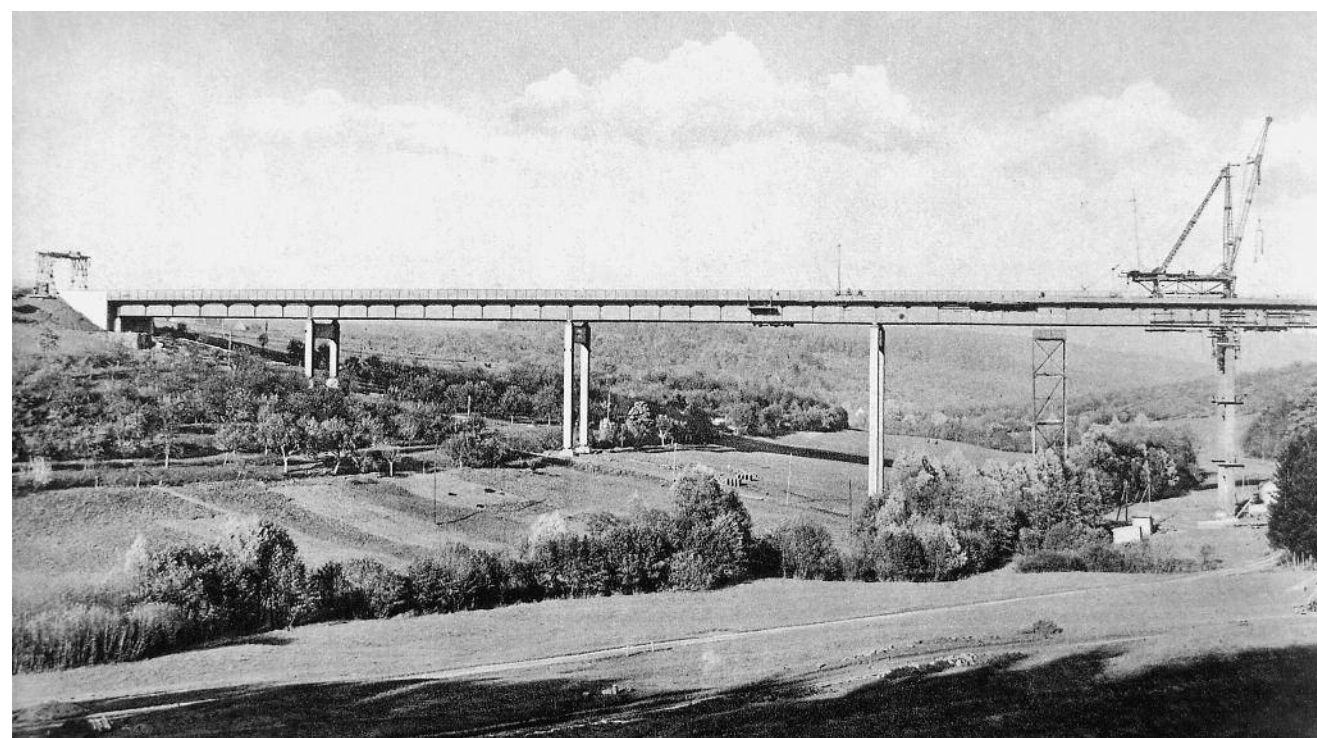


Abb. 82 | Mangfallbrücke, Reichsautobahn München-Salzburg

Die Brückenarchitektur war anfangs fast ausschließlich funktionalistisch geprägt. An der ersten Reichsautobahn Frankfurt-Heidelberg entstanden zunächst als Überführungen nach OBK-Entwürfen (Reichsbahn-Ingenieure) rein funktionale, relativ enge, massig wirkende Brücken aus Sichtbeton. Diese stießen bei Todt auf harte Kritik, weshalb er 1934 Bonatz als Berater hinzuzog¹³³⁴. In einem von Todt in Auftrag gegebenen Gutachten über die Brücken der Autobahn Frankfurt-Darmstadt kritisierte Bonatz die Überführungen aus Sichtbeton nicht grundsätzlich, sondern lediglich teilweise vorhandene schlechte Proportionen. Als Fazit erkannte er, je weniger „Bauwerksfront“ sich dem Fahrer entgegenstelle, umso besser¹³³⁵.

Abb. 83 | „Talübergang Denkendorf“ an der Reichsautobahn Stuttgart-Ulm (Stahlbrücke)



Bonatz entwarf Typenmuster für Überführungen, meist als Betonbalkenbrücken, die mit einer von Widerlagern und Mittelstütze abgesetzten Fahrbahnüberführung die Statik veranschaulichen sollten¹³³⁶. Überführungen in Sichtbeton gab es u.a. an der Strecke Berlin-Stettin, zwischen Halle und Leipzig (passend zur offenen Landschaft in vierfeldriger Ausführung) und südlich Leipzig Richtung Hermsdorfer Kreuz¹³³⁷. In Anknüpfung an funktionale Gestaltungsprinzipien vor 1933 waren in der Anfangszeit auch die großen Talbrücken vorwiegend sachlich gestaltet. In einer ausdrücklichen Absage der Bauingenieure an eine monumentale Gestaltung sollten sich die Brücken einordnen, eine einfache klare Form besitzen, ihre Tragkonstruktion im Unterschied zur Eisenbahn wegen der Aussicht unter der Fahrbahn bleiben¹³³⁸. Der funktionale Charakter wurde hervorgehoben. Stahl- und Eisenbetonbrücken waren „charakteristische Ausdrucksform unserer Zeit“, auch in der Landschaft¹³³⁹. In technischer Hinsicht ging man von der „Überlegenheit der Stahlbauweise“ in der „einfachsten und natürlichsten Form“ der Balkenbrücke aus. In „hochentwickelter Typengestaltung des Ingenieurs“ würden „Funktion und Form in harmonische Übereinstimmung gebracht“ für „neue technische Schönheit“¹³⁴⁰ – eine deutliche Reminiszenz an Gestaltungsprinzipien des Bauhauses. So kamen anfangs fast ausschließlich Pfeilergestützte Stahlbalkenbrücken zur Ausführung. Eine der ersten Großbrücken der Reichsautobahn, die Mangfallbrücke der Strecke München-Salzburg (1934), deren Gestaltung angeblich Hitler bestimmt hatte¹³⁴¹, war eine funktionale Konstruktion mit Stahlträgern und Sichtbeton-Pfeilern (Abb. 82). Eine landschaftliche Einfügung ist hier bemerkenswerterweise kaum zu erkennen. Auch unter Bonatz' Einfluss dominierte im Brückenbau zunächst sachliche Gestaltung. Über zwei Stahlbrücken der Reichsautobahn Stuttgart-Ulm bei Denkendorf hieß es, man habe darauf geachtet, „daß die Konstruktion möglichst elegant und leicht wirkt“¹³⁴² (Abb. 83). Bei der Sulzbachtalbrücke unter Bonatz' Beteiligung handelte es sich um eine reine Stahlbrücke mit bis zu 40 m hohen Stahlpfeilern (Abb. 84)¹³⁴³.

¹³³² NIEMEYER: Brücken und Landschaftsbild. In: DIE AUTOBAHN 1934, 11, S.497.

¹³³³ vgl. zum Brückenbau der Reichsautobahn: STOMMER 1982, S.49ff., v.a. zu Bonatz' Einfluss: MAY 2010.

¹³³⁴ MAY 2010, S.195f.

¹³³⁵ StAN Rep.292, Nr.177: Paul Bonatz: Gutachten über die Überführungen über die Reichsautobahn auf der Strecke Frankfurt/M.-Darmstadt v. 8.3.1935.

¹³³⁶ MAY 2010, S.197.

¹³³⁷ o.V.: Die Einfahrten an der Reichsautobahn nach Stettin vom Berliner Ring bis Joachimsthal. In: DIE STRASSE 1936, 6, S.179-184 (Fotos); RUKWIED, Hermann: Die Reichsautobahn Halle-Leipzig. In: DIE STRASSE 1936, 8, S.232-234.

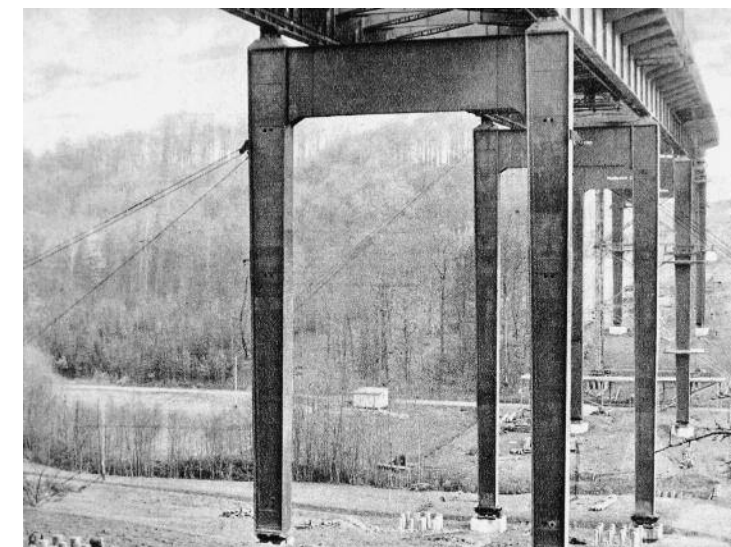


Abb. 84 | „Sulzbachviadukt“ an der Reichsautobahn Stuttgart-Ulm (Stahlbrücke)

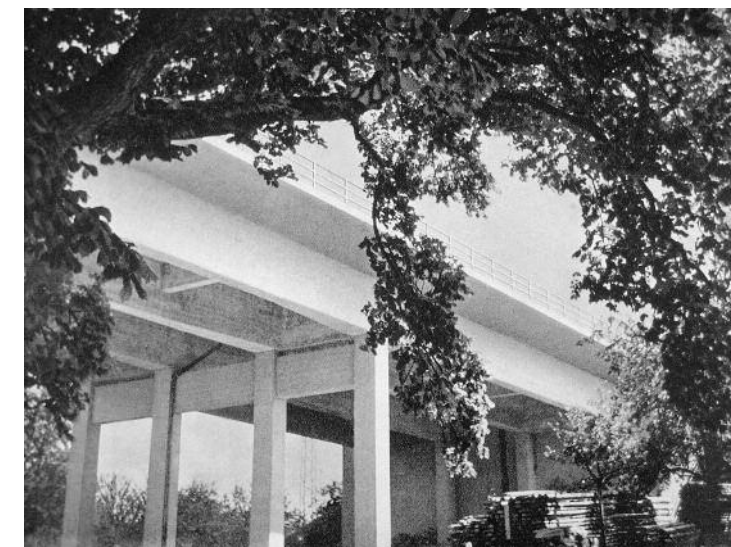


Abb. 85 | „Brücke bei Denkendorf“ an der Reichsautobahn Stuttgart-Ulm (Betonbrücke)

¹³³⁸ SCHAPER: Brücken. In: DIE AUTOBAHN 1934, 16, S.773-780; DOLL, Friedrich: Vom Bau der Reichsautobahn München-Landesgrenze. In: DIE STRASSE 1935, 5, S.153-157.

¹³³⁹ SCHAECHTERLE 1937, S.73-75.

¹³⁴⁰ SCHAECHTERLE, Karl: Reichsautobahnen und Stahlbrückenbau. In: DIE AUTOBAHN 1934, 19, S.909-911.

¹³⁴¹ o.V.: Verkehrseröffnung an einer weiteren Teilstrecke der Reichsautobahn München-Landesgrenze. In: DIE STRASSE 1936, 2, S.63 (Amtl. Teil); zur Urheberchaft Hitlers auch StAN, Rep.292, Nr.3: Vortrag Todts bei der Brückenbautagung am 4.10.1937 in Nürnberg.

¹³⁴² o.V.: Reichsautobahnen und Wirtschaft – Stuttgart-Ulm. In: DIE AUTOBAHN 1934, 14, S.613-615.



117



118



123



124



119



120



125



126



121



122

Abb. 117 | A 70 Bamberg-Bayreuth, Unterführung eines Landwirtschaftswegs bei Unterbrücklein 2010

Neuer Fahrbahnüberbau mit verbreiteter Fahrbahnplatte

Abb. 118 | A 70 Bamberg-Bayreuth, Unterführung der Kreisstraße Lindau-Waldau, 2005

Neuer Fahrbahnüberbau, originale Pflasterung der Kreisstraße

Abb. 119 | A 70 Bamberg-Bayreuth, Bachdurchlass bei Waldau, 2010

Sandsteinverkleidung, originaler Fahrbahnüberbau

Abb. 120 | A 70 Bamberg-Bayreuth, Unterführung eines Baches bei Waldau, 2010, Sandsteinverkleidung, originaler Fahrbahnüberbau

Abb. 121 | A 70 Bamberg-Bayreuth, Unterführung der Bahnlinie Neuenmarkt-Bayreuth und der Staatsstraße Trebgast-Harsdorf, 2012

Widerlager und Mittelstütze mit Rundbogen mit Sandsteinverkleidung, Fahrbahnplatte verbreitert

Abb. 122 | A 70 Bamberg-Bayreuth, Unterführung eines Landwirtschaftswegs bei Harsdorf, 2013

Flügelmauern mit Sandsteinverkleidung, Betonfahrbahnplatte, originaler Fahrbahnüberbau

Abb. 123 | A 70 Bamberg-Bayreuth, Unterführung der Ortsverbindungsstraße Zettmeisel-Harsdorf, 2007

Widerlager mit Sandsteinverkleidung, Betonfahrbahnplatte, originaler Fahrbahnüberbau

Abb. 124 | A 70 Bamberg-Bayreuth, Feldwegunterführung östlich von Harsdorf, 2014

Beton, Flügelmauer und Portalgewölbe in Sandstein, originaler Fahrbahnüberbau

Abb. 125 | A 70 Bamberg-Bayreuth, Unterführung der Ortsverbindungsstraße Zettmeisel-Hettersreuth, 2012

Flügelmauern mit Sandsteinverkleidung, Betonfahrbahnplatte, originaler Fahrbahnüberbau

Abb. 126 | A 70 Bamberg-Bayreuth, Unterführung der Ortsverbindungsstraße Zettmeisel-Altenreuth, 2012

Flügelmauern mit Sandsteinverkleidung, Betonfahrbahnplatte, originaler Fahrbahnüberbau



Abb. 127 | A 70 Bamberg-Bayreuth Fahrtrichtung Bayreuth, landschaftliche Einbindung, 2007



Abb. 128 | A 70 Bamberg-Bayreuth Fahrtrichtung Bayreuth, Trassierungsveränderung, 2013. Die neue Trasse liegt auf der Aufschüttung im Hintergrund, vgl. Abb. 113

Insgesamt wies die Strecke mit der Trassenführung und einer Vielzahl erhaltener Bauwerke auf relativ kurzer Distanz eine große Anzahl historischer Elemente auf und vermittelte einen hervorragenden Eindruck einer Reichsautobahnstrecke. Der wegen der starken Steigung am Anstieg zum Autobahndreieck, der angeblich veralteten Trassierung ohne Übergangsbögen und überschrittenen Nutzungsdauer der Brücken für notwendig gehaltene Ausbau¹⁵⁷¹ führt auf dem gesamten Streckenabschnitt zu einer vollständigen Veränderung der Trassierung in Höhenlage und Kurvenform, wie in Abb. 128 zu erkennen. Das Ausmaß der Trassierungsänderung in der Höhenlage zeigt u.a. das Ersetzen einer Unterführung

durch eine Überführung am Anstieg. Die beiden Überführungen sowie die meisten Unterführungen wurden beseitigt bzw. überbaut. Das Streckendenkmal ist damit komplett zerstört. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hielt es im Vorfeld des Ausbaus für aussichtslos, eine Unterschutzstellung zu erreichen und verzichtete daher von vorneherein auf jegliche Maßnahmen oder Versuche, dieses Denkmal zu erhalten.

A 8 Stuttgart-Ulm: Alaufstieg

Ein lohnender Streckenabschnitt für eine Dokumentation des historischen Zustands ist auch das erhaltene, unter Denkmalschutz stehende Teilstück der Reichsautobahn an der Autobahn Stuttgart-Ulm im Bereich des sogenannten Alaufstiegs zwischen den ASt Mühlhausen und Hohenstadt. Folgende Vorinformationen sind verfügbar (in Stichworten): **Reichsautobahnbau:** Strecke Stuttgart-Ulm Baubeginn März 1934. Alaufstieg zuerst mit zwei längeren Tunneln geplant. Aufgrund technischer Schwierigkeiten, Kosteneinsparung und zur besseren Aussicht mittels Anpassung der Trassierung (Steigungen, Radien) neue Linienführung: zwischen Mühlhausen und Hohenstadt getrennte Führung der Trassen durch Fils- und Gostal. Höchste Höhe 784 m, am Aufstieg (Stuttgart-Ulm) Radien bis 200 m, Steigung 7% (für Geschwindigkeit 80 km/h), am Abstieg bis 300 m, 6 % (90 km/h). Eröffnung Autobahn Stuttgart-Ulm 30.10.1937 (Aichelbergaufstieg erst 1938 zweibahnig, vgl. STRASSE 1938, S.559: 29.7.1938: Aichelbergbrücke fertiggestellt), Alaufstieg zwischen Mühlhausen und Hohenstadt nur Fahrbahn Ulm-Stuttgart (= Abstiegstrecke, Drackensteiner Hang). Aufstiegsseite: ab 1937 an Fahrbahn Stuttgart-Ulm bis 1941 gearbeitet, Todsburg-Malakoffbrücke begonnen, Lämmerbuckeltunnel (640 m) weitgehend fertig (Kriegsproduktionsstätte u.a. von Daimler). Durchgehende Pflasterung vom Aichelberg bis Hohenstadt. Weitere Bauten: Fahrtrichtung Stuttgart-Ulm: Aichelbergviadukt (Betonkonstruktion mit Pfeilern, dahinter Parkplatz für 60 Pkw, Staffelungstrecke, Franzosenschluchtbrücke (SCHAECHTERLE 1937, S.101: Betonplatte auf Betonstützenrahmen, Oberflächenbearbeitung); Fahrtrichtung Ulm-Stuttgart: Nasenfelstunnel im Drackensteiner Hang (Länge 40 m, Beton), Drachenlochbrücke (Betonbogen). Tank-Rastanlagen: bei Gruibingen und Raststätte Impferloch bei Oberdrackenstein. Für Landschaftserlebnis Parkplatz am Drackensteiner Hang für 60 Pkw, 6 Parkplätze für 3-20 Pkw sowie Aussichtskanzeln an den Bogenbrücken. ASt: Kirchheim, Mühlhausen, Merklingen, Ulm-Dornstadt (SCHEFOLD 1986, S.38ff.). **Nachkriegszeit:** Aichelbergviadukt, Franzosenschlucht- und Drachenlochbrücke bei Kriegsende zerstört, nach Krieg wieder aufgebaut. Fertigstellung Alaufstieg ab 1955 (auf Basis Planfeststellung Sept. 1938): Im unteren Abschnitt bis Tods-

Abb. 129 | A8 Stuttgart-Ulm Alaufstieg, vor der Todsburgbrücke, 2015
Natursteinstützmauern und Trassierung mit Gerade und Kreisbogen der Reichsautobahn

unten rechts:
Abb. 130 | A8 Stuttgart-Ulm Alaufstieg, zwischen Todsburg- und Malakoffbrücke, 2015

Abb. 131 | A8 Stuttgart-Ulm Alaufstieg, Malakoffbrücke, 2015
Fertigstellung 1950er Jahre, Beton, Oberfläche in Steinmetztechnik bearbeitet



burgbrücke und im oberen Abschnitt Lämmerbuckeltunnel bis Zusammenführung der Linien keine Änderung, dazwischen geänderte Trassierung mit Ersetzen der Zwischengeraden durch Bögen. Stützmauern bis Todsburgbrücke schon vor dem Krieg fertiggestellt, Todsburg- und Malakoffbrücke begonnen. Todsburgbrücke nach dem Krieg mit geänderter Konstruktion aber gleichem Aussehen fertiggestellt, Malakoffbrücke plangemäß fertiggestellt, Beton steinmetzartig bearbeitet zur Angleichung an bestehende Teile. Anlage von 6 Parkplätzen, vor Tunnel Baurampe, dahinter Behelfsanschlussstelle, Straßenmeisterei Mühlhausen neu, Streckenabschnitt 1957 fertiggestellt. Tankstelle Gruibingen-Nordseite und Raststätte Impferloch 1962 außer Betrieb (SCHEFOLD 1986, S.83, 101-106, 388). Aufnahmen von Strecke und Bauten s. Abb. 129-138.

Die Autobahn Stuttgart-Ulm wurde inzwischen von Stuttgart bis zur ASt Mühlhausen sechsspurig ausgebaut, mit Verlegung der Trasse am Aichelberg. Im Bereich des beschriebenen Teilstücks des Alauf-/abstiegs ist eine komplette Verlegung der Strecke mit einem längeren Tunnel geplant. Damit würde der unter Denkmalschutz stehende Abschnitt der ehemaligen Reichsautobahn zwischen den ASt Mühlhausen und Hohenstadt nicht verändert. Nach den derzeitigen Planungen wird die Aufstiegsstrecke als öffentliche Straße im Gegenverkehr zu befahren sein. Die vor 1945 fertiggestellte Alabstiegsstrecke soll im unteren Bereich als Rettungsweg bis zur Tunnelmündung der Neubaustrecke dienen. Für diese Zufahrt und die Anlage eines entsprechenden Platzes

¹⁵⁷¹ BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR u.a. (Hrsg.) 2006(b), S.62.



Abb. 132 | A8 Stuttgart-Ulm Alaufstieg, Malakoffbrücke, 2015



Abb. 133 | A8 Stuttgart-Ulm Alaufstieg, Lämmerbuckeltunnel, 2015



Abb. 134 | A8 Stuttgart-Ulm Alaufstieg, Wegunterführung oberhalb des Lämmerbuckeltunnels, 2015
Beton, Oberfläche in Steinmetztechnik bearbeitet

Abb. 135 | A8 Stuttgart-Ulm Alaufstieg, Unterführung der B 466 nördlich Mühlhausen, 2015

Abb. 136 | A8 Stuttgart-Ulm Alaufstieg, Unterführung der B 466 nördlich Mühlhausen, 2015
Beide Unterführungen liegen von der Bundesstraße gesehen aus kurz hintereinander im Bereich der beginnenden Fahrbahnteilung der Autobahn in Abstiegs- und Aufstiegsstrecke

