

# Verkehrsfreigaben von Autobahnen in den Jahren 1939 bis 1945

Dietrich Schwell und Wolfgang Jäger

Die in Heft 4/1995 dieser Zeitschrift erschienene Veröffentlichung „Bundesautobahnbau in den Jahren 1991 bis 1994“ von Anton Auffenberg und Dietrich Schwell behandelte unter anderem den Autobahnbau in den Jahren 1939 bis 1945. Das verstärkte öffentliche Interesse und die große Anzahl von Einzelanfragen haben das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und die Arbeitsgemeinschaft Autobahngeschichte (AGAB) e. V. bewogen, die auf diesem Gebiet in den vergangenen 15 Jahren angestellten Recherchen an dieser Stelle detailliert zu veröffentlichen. Der vorgenannte Bericht wird demnächst mit dem Beitrag „Bundesautobahnbau in den Jahren 1995 bis 2000“ fortgeführt.

## 1. Einleitung

Die Bauarbeiten für die erste autobahnähnliche Straße der Welt begannen im März 1913 in Berlin zur Schaffung einer so genannten „Automobil-, Verkehrs- und Übungsstraße (Avus)“ im Grunewald. Bereits im August 1914 wurde auch mit dem Fahrbahndeckenaufbau begonnen, doch konnte die Avus – auf Grund der Stilllegung der Arbeiten während des Ersten Weltkrieges – erst am 24.9.1921 mit einem offiziellen Automobilrennen ihrer Bestimmung übergeben werden. Die Aufstufung der Avus zur Autobahn erfolgte am 1.12.1939, wobei zeitgleich auch die bis dahin erhobenen Benutzungsgebühren entfielen.

Ein weiteres wichtiges Projekt war der Bau der Autostraße Köln – Bonn, der im Oktober 1929 von der Provinzialverwaltung des Rheinlandes in Angriff genommen wurde. Die Verkehrsfreigabe

Verfasseranschriften: Oberamtsrat Dipl.-Ing. Schwell, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Dienstort Berlin, Invalidenstraße 44, 10115 Berlin; Regierungsbaureferendar Dipl.-Ing. Jäger, Landschaftsverband Rheinland, 50663 Köln, 2. Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Autobahngeschichte (AGAB) e. V.

dieser Strecke, die erstmals einen planfreien Knotenpunkt in Form eines halben Kleeblattes besaß, erfolgte am 6.8.1932 in Anwesenheit von Dr. Konrad Adenauer, dem seinerzeitigen Oberbürgermeister der Stadt Köln. Am 1.4.1959 wurde die bis dahin als Landesstraße L 185 bezeichnete Strecke zur Bundesautobahn aufgestuft.

Der programmatische Autobahnbau setzte in Deutschland am 23.9.1933 mit dem „Ersten Spatenstich“ in Höhe der Mainbrücke Griesheim bei Frankfurt a. M. ein. Als erste deutsche Autobahn ging am 19.5.1935 die Teilstrecke der BAB A 5 zwischen der heutigen Anschlussstelle (AS) Frankfurt a.M.-Flughafen Nord und Darmstadt (B 26) unter Verkehr. Erklärtes Ziel der nationalsozialistischen Regierung war es, sechs Jahre lang jährlich 1000 Kilometer Reichsautobahnen fertig zu stellen; dieses Ziel wurde allerdings nur in den ersten drei Jahren erreicht:

- 27. 9.1936 Eröffnung des 1000. Kilometers bei Breslau
- 17.12.1937 Eröffnung des 2000. Kilometers am Berliner Ring (Osttangente)
- 15.12.1938 Eröffnung des 3000. Kilometers am Berliner Ring (Südtangente).

Da der Autobahnbau während dieser Zeit in besonders propagandistischer Art und Weise proklamiert worden ist, hat es zu den jeweils für den Verkehr freigegebenen Abschnitten zahllose Berichte in Wort, Bild und Ton gegeben. Einen guten Überblick gibt hierzu die Zeitschrift „Die Straße“, in der zwischen Januar 1936 und Juni 1939 jeweils monatlich unter der Überschrift „Wirtschaftszahlen der „Straße““ die offiziellen Zahlen des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen veröffentlicht wurden.

## 2. Ausgangssituation und Vorgehensweise

Die Berichterstattung über die Netzentwicklung der Reichsautobahnen endete jedoch schlagartig mit dem Beginn des

Zweiten Weltkrieges am 1.9.1939. Zu diesem Zeitpunkt hatte der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr.-Ing. Fritz Todt, aus strategischen Gründen ein Veröffentlichungsverbot über Inbetriebnahmen neuer Teilstrecken verhängt, so dass alle Medien fortan über die Weiterentwicklung des Autobahnbaus zu schweigen hatten. Zwar wurden neue Teilstrecken weiterhin in Anwesenheit der Gauleiter bzw. staatlicher Funktionäre ihrer Bestimmung übergeben, doch fanden diese Feierlichkeiten nur noch in kleinem Kreise und unter weit gehendem Ausschluss der Bevölkerung statt. Anstelle der propagandistischen Presseinformationen traten jetzt so genannte „vertrauliche Mitteilungen“, die die Obersten Bauleitungen der Reichsautobahnen (OBren) nur an ausgewählte Dienststellen weitergeben durften. Der tödliche Flugzeugabsturz von Dr.-Ing. Fritz Todt und die sich zuspitzenden Kriegereignisse führten schließlich im April 1942 zur Einstellung des Reichsautobahnbaus. In den Jahren 1944/45 organisierten die 19 OBren häufig Auslagerungen ihrer Archive, um die Bauakten vor „Feindeinwirkung“ zu schützen. Dennoch führten die Luftangriffe der Alliierten und die anschließenden Nachkriegswirren zumeist zum totalen Aktenverlust der einzelnen Obersten Bauleitungen.

Diese historische Entwicklung hatte zur Folge, dass bis Ende der 90er Jahre keine exakten Aussagen über den Fortgang des Reichsautobahnbaus während des Krieges und die im Jahre 1945 erreichte Netzlänge möglich waren. Dementsprechend gingen in der Vergangenheit Zahlenangaben in der Literatur zum Teil erheblich auseinander. Mitte der 80er Jahre wurde daher im Bundesministerium für Verkehr beschlossen, verstärkt Nachforschungen über den Verbleib von Eröffnungsmitteilungen der OBren aus der Zeit während des Zweiten Weltkrieges zu betreiben. Als besonders glückliche Ereignisse erwiesen sich kurz darauf die Wiedervereinigung Deutschlands und die Demokratisierung Osteuropas, da