

Eduard Schönleben:

Das Netz der Reichsautobahnen

Plan und Ausführung

3 Diagonalen:

1. Emmerich—Duisburg—Köln—Frankfurt a.M.—Nürnberg—Passau,
2. Hamburg—Berlin—Breslau—Gleiwitz—Beuthen,
3. Aachen—Köln—Dortmund—Bremen—Hamburg.

Dieses weitmaschige Netz wird verdichtet durch eine Reihe von Zwischenstrecken, die wichtige zusätzliche Verbindungen herstellen sowie das Einzugsgebiet der Hauptlinien vergrößern. Hierzu gehören die Strecken:

Dresden—Berlin,
Chemnitz—Hof,
Göttingen—Eisenach—Nürnberg,
Stuttgart—Nürnberg

und viele andere.

Von diesem Netz der Reichsautobahn sind nach dem Stand vom 1. September 1936

zum Bau freigegeben	rd. 1750 km
in Angriff genommen	„ 1810 km
fertiggestellt und dem Verkehr übergeben...	„ 570 km

Die bereits fertiggestellten Strecken sind folgende:

Königsberg—Kobbelbude (—Elbing)	15,0 km
Berlin—Joachimsthal	45,0 km
Osttangente, Berlin—Stettin	4,6 km
Westtangente, Brandenburger Dreieck km 7,54—km 0,4 = 7,1 km 414,1—km 410,0 = 4,1	11,2 km
(Magdeburg) — Schermen — Brandenburger Drei- eck (—Berlin)	74,0 km
Hannover—Helmstedt	85,0 km
Halle—Leipzig/Wiederitzsch	26,5 km
Weißenfels—Eisenberg	30,0 km
München—Siegsdorf (—Salzburg)	100,0 km
Frankfurt—Mannheim—Heidelberg	83,0 km
Köln—Düsseldorf	24,5 km
(Hamburg—) Dibbersen—Oyten (—Bremen)	71,0 km
	<hr/>
	569,8 km

Am 27. September 1936 werden mit folgenden Strecken weitere 430 km dem Verkehr übergeben:

Joachimsthal—Stettin	67,0 km
Kobbelbude—Konradsvelde	5,0 km
Elbing/St.—Neumünsterberg	15,0 km
Liegnitz—Breslau	70,8 km
Kreibau—Liegnitz	20,5 km
Gleiwitz—Beuthen	12,0 km
Dresden—Wilsdruff	12,3 km
Oberlichtenau—Reinholzhein	32,0 km
Leipzig/Wiederitzsch—Leipzig/Düben	2,5 km
Leipzig, Merseburger Str.—Baurampe Corbetha	13,7 km
Schleizer Seenplatte—OBK-Grenze	6,3 km
Schleiz—Lanzendorf	71,0 km
Umgehung von Ulm	5,2 km
Stuttgart/Süd—Unterboihingen	16,0 km
Heidelberg—Karlsruhe	33,0 km
Frankfurt—Gießen	40,0 km
Düsseldorf—Industriegebiet	8,0 km
	<hr/>
	430,3 km

Wer bisher die Lage der jeweils eröffneten Teilstrecken auf der Karte verfolgt hat, dem muß die Streuung der Einzelstrecken über das ganze Reichsgebiet aufgefallen sein. In der Tat weicht das beim Bau der Reichsautobahn angewendete Verfahren von den bisher beim Bau neuer Verkehrslinien üblichen Regeln ab. Eisenbahn- und Kanalnetz entstanden auf der Grundlage einzelner durchgehender Hauptlinien in langfristiger Entwicklung. Es würde wohl auch für die Autobahnen manchen Vorteil gehabt haben, wenn man alle Kräfte zusammengefaßt hätte, um eine oder wenige große Hauptlinien möglichst rasch fertigzustellen. In keinem Falle jedoch konnte auf eine einheitliche und sorgsam durchdachte Gesamtplanung verzichtet werden, wenn man die Notwendigkeit erkannt hatte und entschlossen war, als Endziel ein geschlossenes Autobahnnetz zu setzen. War das Netz aber erst entworfen und in seinen Grundlinien festgelegt, so stand dem nichts im Wege, an zahlreichen im Reiche etwa gleichmäßig verteilten Stellen zugleich mit der Arbeit zu beginnen. Die Entwicklung und der Arbeitsfortschritt haben die Zweckmäßigkeit dieser Arbeitseinteilung erwiesen und die damals als hierfür maßgebend erkannten Gründe als richtig bestätigt.

Als mit dem Bau der Reichsautobahn begonnen wurde, war die Erwerbslosigkeit erst wenig über ihren Tiefpunkt hinweggekommen. Abgesehen von dem gewaltigen verkehrspolitischen Fortschritt sollte der Bau der Reichsautobahn eine der wirksamsten Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen sein. Dies konnte nicht besser erreicht werden, als durch einen möglichst gleichzeitigen Arbeitseinsatz in allen Gauen des Reiches. In der Tat gelang es durch dieses Vorgehen, überall unmittelbar die Erwerbslosenziffern zu senken, Handwerk und Handel, Gewerbe und Industrie beträchtliche und belebende Aufträge zuzuführen. Von nicht geringem Wert war aber auch die moralische Wirkung; indem sich Kraft und Energie der Reichsregierung wie auch die Wirksamkeit ihrer Maßnahmen überall eindringlich offenbarten, wurden die Zuversicht und das Selbstbewußtsein des deutschen Volkes wie der Wirtschaft gestärkt und damit mittelbar eine Voraussetzung für das Gelingen des gesamten Aufbauwerkes geschaffen. Ganz entscheidend war auch der Vorteil für die Bauarbeiten und die Gesamtdurchführung des Baues selbst. In den vorausgegangenen Notjahren hatten gerade Baugewerbe und Bauindustrie gefährliche Verluste erlitten. Für den zusammengeballten Arbeitseinsatz an einer oder wenigen Durchgangsstrecken standen nur wenige ausreichend leistungsfähige Großbauunternehmen zur Verfügung. Sie hätten wohl allein die Bauausführung der Reichsautobahnen in die Hand nehmen können, wären infolge der erforderlichen Aufblähung und aller damit verbundenen Nachteile aber schließlich doch nicht in der Lage gewesen, das für die Reichsautobahn vorgesehene — und wie die Zwischenzeit gezeigt hat, auch durchgehaltene — Bautempo zu gewährleisten. Die gesamte deutsche Bauwirtschaft sollte an diesem markantesten Werke des nationalsozialistischen Deutschland beteiligt sein. Sie mußte aber für diese neuartige und schwere Aufgabe erst lernen und Erfahrungen sammeln. Das konnte nicht schneller und besser erreicht werden, als durch die Verteilung der ersten Arbeiten auf das gesamte Reichsgebiet. Selbst die verantwortlichen Männer der Bauleitungen haben ja in dieser Zeit noch viel von dem gelernt und erfahren, was heute den Grundstock für das einwandfreie und reibungslose Fortschreiten der Bauarbeiten in einem nach früheren Anschauungen unvorstellbaren Tempo bildet.