

Franken im Netz der Reichsautobahn

von

Michael Kriest

Einführung

Autobahnen sind heute Wege mit hoher Verkehrsbedeutung, aber auch Wege, die die Landschaft stark prägen und verändern – auch und gerade in Franken. Diese Tatsache läßt sich derzeit u.a. wieder an den Neu- und Ausbaumaßnahmen im fränkischen Raum beobachten.

Das heutige Autobahnnetz geht auf das Reichsautobahnnetz zurück, das aber historisch gesehen nicht die einzige Grundlage war. Die Frage nach der Geschichte der Reichsautobahn geht über die Entwicklung eines bestimmten Netzplans hinaus: Autobahnen zählen heute zu den wichtigsten Verkehrsinfrastrukturen, ihre Verkehrsbelastung ist hoch. Einhergehend mit negativen Begleiterscheinungen wie Stress, Staus, Lärmbelästigung und Luftverschmutzung führt das zu einer Gestaltung, die sich in erster Linie an hoher Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit orientiert; Trassenführungen zwischen Böschungen und Lärmschutzwänden verwehren die Aussicht auf die Umgebung. Ausgehend von der heutigen Situation stellt sich die Frage nach der historischen Funktionsweise und Gestaltung der Autobahn.

Im Rahmen dieses Seminars ist insbesondere die Rolle Frankens im Netz der Reichsautobahn zu betrachten. Da die Autobahnen in Franken immer als Teil eines größeren bzw. des deutschen Gesamtnetzes zu sehen sind, werden folgende Punkte behandelt:

- 1) Zum Verständnis der besonderen Merkmale und der Netzstruktur der Reichsautobahn ist es sinnvoll, einen Blick auf die Vorgeschichte zu werfen.
- 2) Als planerischer Rahmen sind Aufgaben und Struktur des Reichsautobahnnetzes im allgemeinen darzustellen.

3) Schließlich ist zu fragen, wie das Gebiet Frankens im Rahmen dieser Autobahnpläne berücksichtigt wurde und inwieweit sich diese Planungen bis heute auswirken.

4) In der Verkehrsentwicklung und entsprechend in der Konzeption der Verkehrsnetze findet ein ständiger Wandel statt. Dieser führt zur Historisierung älterer Netze, so daß sich die Frage nach der Denkmalpflege für historische Netze oder Teile davon stellt.

1. Vorgeschichte der Reichsautobahn

Die Entstehung der Autobahn ist eine Folge der Kraftfahrzeugentwicklung zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Die stetige Zunahme der Kraftfahrzeuge, die ab den zwanziger Jahren auf den ungenügenden Straßen teilweise zur Verkehrsüberlastung führte, und der Fortschritt in der Automobiltechnik ließen die Idee von automobilgerechten Straßen entstehen. Die Verkehrsinnovation der Autobahn vollzog sich nur schrittweise, denn Kraftfahrzeugverkehr und Autobahnbau waren anfangs durchaus nicht unumstritten.

Eine der ersten autobahnähnlichen Straßen überhaupt war die Berliner AVUS, die als Test- und Rennstrecke bereits im Jahr 1909 konzipiert wurde, wegen des Ersten Weltkrieges allerdings erst 1921 fertiggestellt werden konnte. Zu dieser Zeit gab es in den USA die ersten Parkways, teilweise bis zu 30 m breite Betonstraßen innerhalb von Grüngürteln, die für Erholungsfahrten gedacht waren, jedoch kein Verkehrsnetz bildeten. In Italien entstanden 1922-1924 die ersten dem Verkehr dienenden Nur-Autostraßen. Die privat betriebene, u.a. auch für touristische Zwecke gedachte „autostrada“ führte von Mailand mit Verzweigungen zu den oberitalienischen Seen, entsprach allerdings noch nicht der heutigen

Vorstellung von einer Autobahn, z.B. war sie relativ schmal und besaß keine getrennten Richtungsfahrbahnen. Dennoch wurde die italienische „autostrada“ zum Vorbild vieler Straßenbauprojekte in Mittel- und Westeuropa.

In der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre entwickelte sich Deutschland zum Schwerpunkt der Autostraßenprojekte. Es handelte sich zunächst um Einzelstrecken, verkehrsstarke Verbindungen zwischen Großstädten, die häufig relativ kurz waren. Dazu zählten etwa Mannheim-Heidelberg, Leipzig-Halle oder Düsseldorf-Köln-Bonn. Die Verbindung Köln-Bonn war eine der wenigen Nur-Auto-Straßen, die realisiert wurden.

Das bedeutendste Projekt dieser Zeit war die HAFRABA-Strecke, eine nach ihren wichtigsten Zielorten benannte durchgehende

de Verbindung von den Hansestädten Hamburg, Bremen und Lübeck mit ihren Nord- und Ostseehäfen über Frankfurt und Basel bis nach Italien. Wie die meisten dieser Pläne beruhte auch die HAFRABA auf privater Initiative; von staatlicher Seite gab es aufgrund der schwierigen Finanzlage in der Endphase der Weimarer Republik kaum entsprechende Überlegungen. Die angestrebte privatwirtschaftliche Rentabilität der gebührenfinanzierten Strecke zog zwangsläufig die Orientierung an einer verkehrsreichen Route nach sich. Ein weiteres, in diesem Fall von Straßenbaubehörden betriebenes, allerdings nicht sehr weit gediehenes Projekt, das die Beziehung zum fränkischen Raum herstellt, war die Autostraße München-Nürnberg-Leipzig-Berlin.

Die HAFRABA scheiterte am mangelnden politischen Willen in der Weimarer Republik.

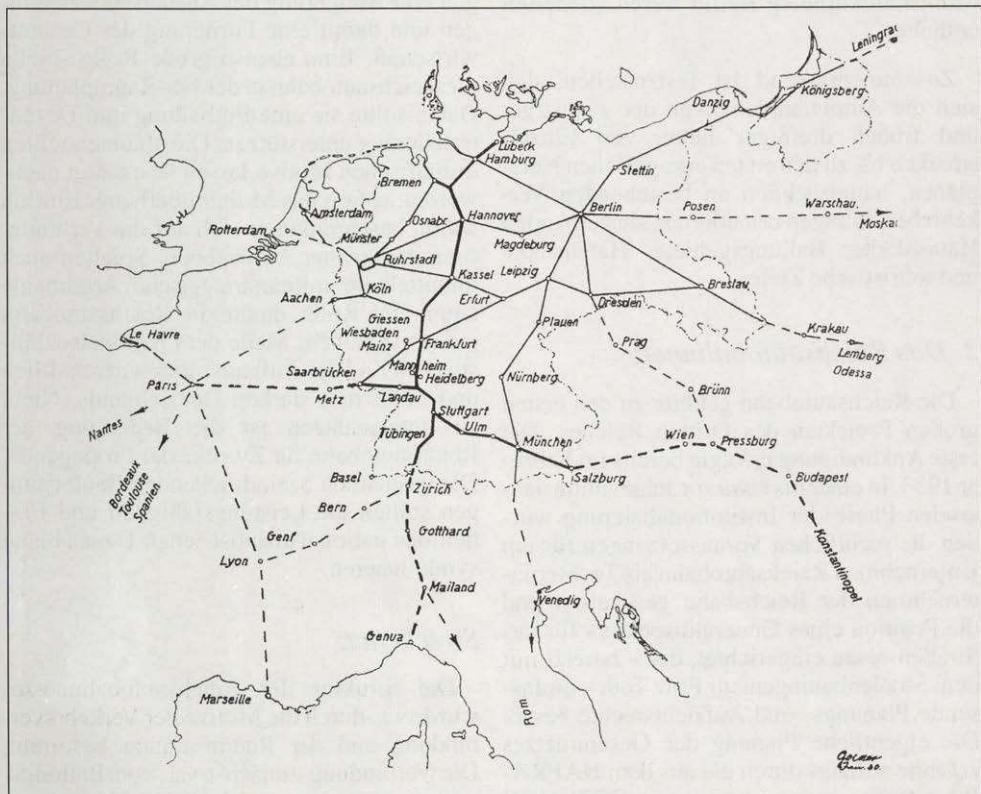


Abb. 1: Netzentwurf von GOLDER (1930)

Bedeutsam war sie v.a. in zweierlei Hinsicht. Im Laufe seiner jahrelangen Tätigkeit entwickelte der HAFRABA-Verein das technische Konzept der Autobahn, wie wir sie heute kennen. Dazu gehörten in erster Linie zwei-spurige, durch Mittelstreifen getrennte Richtungsfahrbahnen und die Plankreuzungsfreiheit. Darüber hinaus entstanden im Umfeld des Vereins die ersten Planungen für deutschland- und europaweite Autobahnnetze.

Der Entwurf eines europäischen Autobahnnetzes des Wetzlarer Stadtbaurates Golder verknüpfte „verkehrsstärkste Gebiete“, es handelte sich also – wiederum aus Gründen der Rentabilität – um die vermutlich am stärksten befahrenen Strecken (Abb. 1). Das Netz bestand innerhalb Deutschlands aus zwei Nord-Süd-, drei Ost-West-Linien und mehreren Diagonalen, deren Verlängerungen bzw. weitere Linien in Europa angedeutet waren. Die HAFRABA-Strecke und die Verbindung München-Nürnberg-Berlin waren wiederum enthalten.¹⁾

Zusammenfassend ist festzustellen, daß sich die Autobahnplanungen der zwanziger und frühen dreißiger Jahre, von Einzelstrecken bis zu den ersten europäischen Netzentplänen, hauptsächlich an bestehenden Verkehrsbeziehungen orientierten, sie verbanden Hauptstädte, Ballungsgebiete, Hafenstädte und touristische Ziele.

2. Das Reichsautobahnnetz

Die Reichsautobahn gehörte zu den ersten großen Projekten des Dritten Reiches. Die erste Ankündigung erfolgte bereits im Februar 1933. In einer bis etwa zur Jahresmitte dauernden Phase der Institutionalisierung wurden die rechtlichen Voraussetzungen für ein Unternehmen Reichsautobahn als Tochterunternehmen der Reichsbahn geschaffen und die Position eines Generalinspektors für das Straßenwesen eingerichtet, der – besetzt mit dem Straßenbauingenieur Fritz Todt – umfassende Planungs- und Aufsichtsrechte besaß. Die eigentliche Planung des Gesamtnetzes erfolgte anfangs durch die aus dem HAFRABA-Verein hervorgegangene GEZUVOR (Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsau-

tobahn) in Abstimmung mit dem Generalinspektor, der die endgültige Entscheidung traf. Dazu wurde das Reichsgebiet in Sektionen eingeteilt, u.a. in die Sektion Bayern mit Sitz in München, die auch für den fränkischen Raum zuständig war. Der Baubeginn konnte bereits im September 1933 aufgrund der vorhandenen HAFRABA-Pläne an der Strecke Frankfurt-Heidelberg erfolgen.

Damit hatte ab 1933 ein grundlegender Wandel von privaten Aktivitäten hin zu einem staatlich geplanten Gesamtnett stattgefunden. Die Motive für den Reichsautobahnbau lassen sich etwa folgendermaßen zusammenfassen: Zunächst waren die Baumaßnahmen als unmittelbarer Beitrag zur Arbeitsbeschaffung gedacht. Die Reichsautobahn im Betrieb sollte die Motorisierung und damit die Kfz-Industrie als Zukunfts- und eventuell auch als Rüstungsindustrie fördern. Generell erwartete man von verbesserten Verkehrsverbindungen eine Steigerung der Austauschbeziehungen und damit eine Förderung der Gesamtwirtschaft. Eine ebenso große Rolle spielte die Reichsautobahn in der NS-Raumplanung. Dabei sollte sie eine Entballung und Dezentralisierung unterstützen. Die oft unterstellten militärischen Motive lassen sich kaum nachweisen; sofern das Militär überhaupt Einfluß nahm, beschränkte es sich auf die Verhinderung grenznaher Autobahnen. Spielten auch unmittelbare militärstrategische Argumente kaum eine Rolle, diente die Reichsautobahn jedoch in hohem Maße dem nationalsozialistischen Ziel des Aufbaus eines wirtschaftlich und industriell starken Deutschlands. Nicht zu unterschätzen ist die Bedeutung der Reichsautobahn für Zwecke der Propaganda. Die tatsächlich beeindruckenden Bauleistungen sollten die Leistungsfähigkeit und Einheit des nationalsozialistischen Deutschland symbolisieren.

Streckennetz

Die Struktur des Reichsautobahnnetzes wurde v.a. durch die Motive der Verkehrsverbindung und der Raumordnung bestimmt. Die Verbindung zunächst v.a. von Ballungszentren zeigt einen unmittelbaren Zusammenhang mit den Netzentwürfen der HAFRABA,

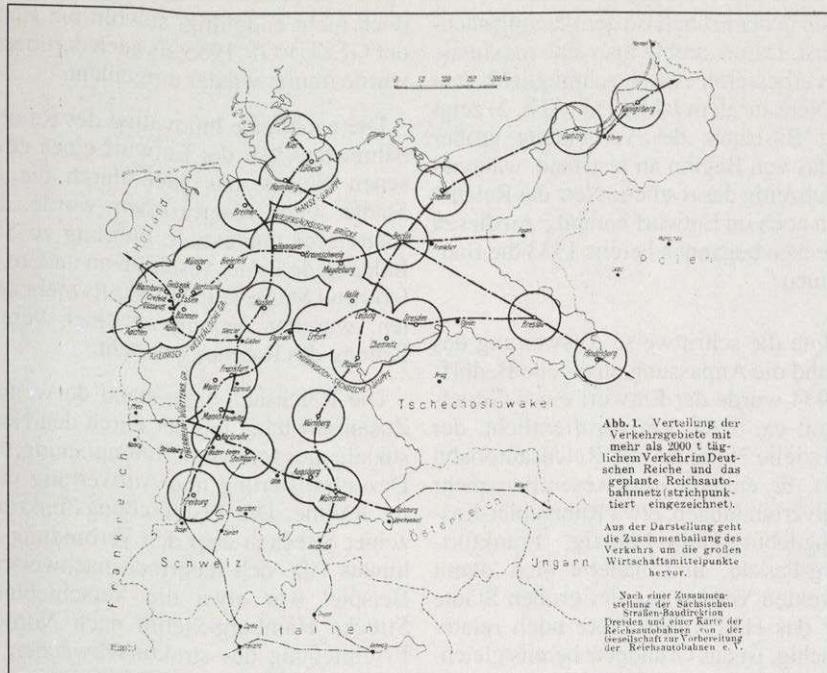


Abb. 2: Streckenplan 1933 (BLÖCKER)

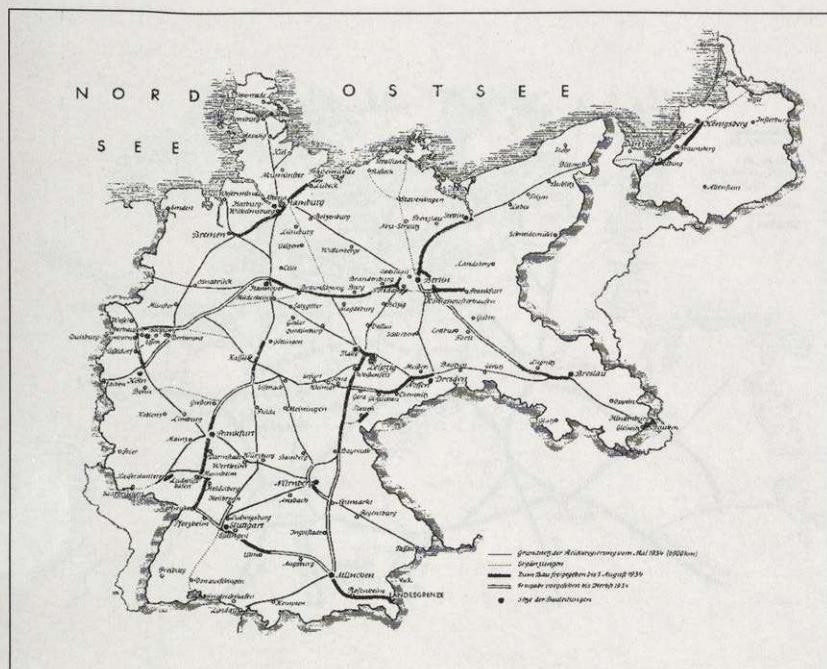


Abb. 3: Das Grundnetz der Reichsautobahn (1934). (DIE STRASSE 1/1934)

der gerade in der Frühphase der Planung nachweisbar ist. Damit strebte man eine maximale Anzahl verbesserter Austauschmöglichkeiten an. Das Netz aus dem Jahr 1933 (Abb. 2) zeigt eine Art Basisnetz der Verbindung großer Städte, das von Beginn an feststand, während sich gleichzeitig das restliche Netz der Reichsautobahn noch im Entwurf befand.²⁾ An diesen Basisstrecken begannen bereits 1933 die Baumaßnahmen.

Es folgte die schrittweise Ausweitung des Netzes und die Anpassung an eigene Bedürfnisse. 1934 wurde der Entwurf eines Grundnetzes mit ca. 6.900 km veröffentlicht, der erste offizielle Netzplan der Reichsautobahn (Abb. 3). Er enthielt nun wesentlich mehr Diagonalverbindungen, etwa Ruhrgebiet-Kassel, Magdeburg-Halle-Leipzig, Frankfurt-Nürnberg-Passau, und näherte sich damit einer direkten Vernetzung der großen Städte an. War das HAFRABA-Netz noch relativ grobmaschig, ist das Grundnetz bereits gleichmäßig verdichtet. Auch dieses Netz war je-

doch nicht endgültig, sowohl bis zum Ende der GEZUVOR 1935 als auch darüber hinaus wurde immer wieder umgeplant.

Die wichtigste Innovation des Reichsautobahnnetzes war der Entwurf eines geschlossenen Netzes, das auch durch die großen Städte nicht unterbrochen wurde. Daraus folgte eine tangentiale Führung zu Städten. Indem jede Linie Anschluß an andere Linien fand und Städte kein Hindernis mehr darstellten, war der Anfang zu einer Vereinheitlichung des Raumes gemacht.

Die Reichsautobahn stand des Weiteren in Zusammenhang mit der durch den Nationalsozialismus forcierten Raumplanung, v. a. der Dezentralisierung und Aufwertung peripherer Räume. Die Erschließungsfunktion einzelner Strecken über den Verbindungszweck hinaus läßt sich mehrfach nachweisen. Ein Beispiel war etwa die Verschiebung der Strecke Hamburg-Stettin nach Norden zur Erschließung des strukturschwachen mecklenburgischen Raums (Abb. 4).³⁾

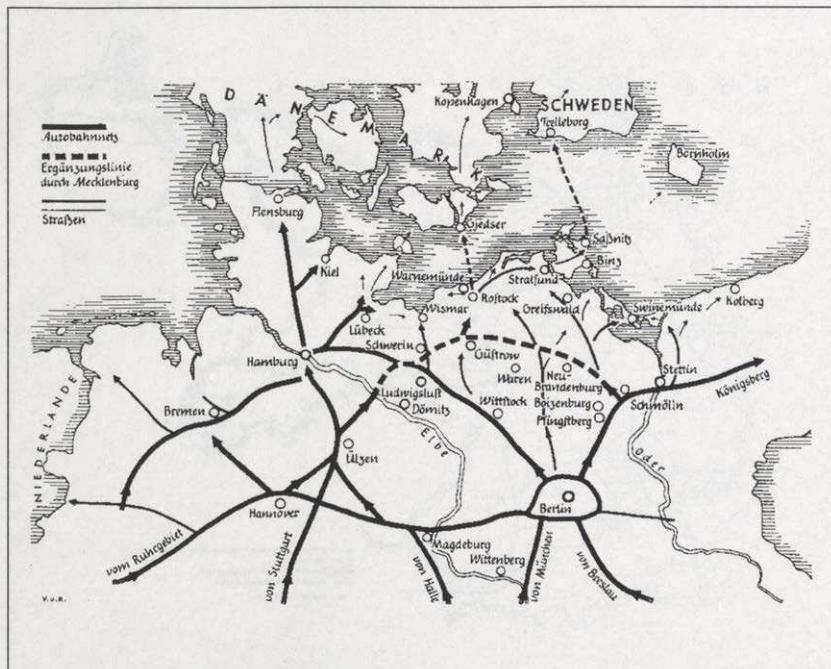


Abb. 4: Reichsautobahn und Raumordnung/Beispiel (DORSCH)

Grundsätzlich spielte der Autotourismus eine wichtige Rolle. Mit den Gebietserweiterungen des Deutschen Reiches vor und während des Zweiten Weltkrieges fanden die Verbindungs- und Erschließungsaufgaben der Reichsautobahn beinahe im gesamten europäischen Raum ihre Fortsetzung.

Gestaltung

Die Reichsautobahn war nicht nur auf ihren Verkehrszweck beschränkt. Ziel des Autobahnbau zur Zeit des Nationalsozialismus war eine landschaftsbezogene Gestaltung. Sie ging auf die ideologisch bedingte Auffassung einer Identität von Volk und Landschaft zurück und sollte die besondere Wertschätzung der Landschaft zum Ausdruck bringen. Eine wichtige Rolle spielte der fränkische Raum dabei insofern, als auf der Kulmbacher Plassenburg die Schulungen des Nationalsozialistischen Bundes Deutscher Technik (NSBDT) stattfanden, die den Ingenieuren der Reichsautobahn die Verbindung von Technik, Ästhetik und Landschaft nahebrachten.

Die landschaftliche Gestaltung der Reichsautobahn bezog sich zum einen auf die Schonung der Landschaft. Die Reichsautobahn sollte sich in die Landschaft einfügen, u. a. durch eine den Landschaftsformen angepaßte Linienführung und Trassierung. Flache Böschungen sowie die Bepflanzung vermittelten den Übergang zur Landschaft.

Ebenso wichtig waren Darbietung und Inszenierung der Landschaft für die Benutzer der Autobahn. Auf der Autobahnfahrt zogen die Landschaftsräume als Folge von Bildern vorbei, als Höhepunkte waren panoramaartige Ausblicke gedacht, die durch regelrechte Blickstrecken erzielt wurden. Damit sollte bereits die Fahrt auf der Autobahn ein Genuss sein; entsprechend wurde das Autowandern als neue touristische Aktivität propagiert. Ein weiteres wichtiges Gestaltungselement waren die Bauten der Reichsautobahn, insbesondere die großen Bogenbrücken aus Naturstein, die Dauerhaftigkeit und Monumentalität zum Ausdruck bringen sollten.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß die Reichsautobahn ein Gesamtkonzept aus Verkehrszweck, Gestaltung, Nebenbetrieben und einer entsprechenden medialen Verwertung war, das auf vielen Ebenen zur Stützung des NS-Systems beitrug.

3. Reichsautobahn in Franken

Wie gezeigt, vollzog sich die Konzeption des Reichsautobahnnetzes schrittweise, in seinen Grundzügen als ganzes bzw. großräumig geplant. Welche Rolle spielten die genannten Motive bei den Autobahnen im fränkischen Raum?

Grundsätzlich überwog die Verbindungs-funktion. Anlaß waren Fernverbindungen zwischen größeren Zentren, etwa München-Berlin oder Frankfurt-Wien, die über Franken hinausreichten und mit denen die dazwischenliegenden Städte angeschlossen wurden. Zu erkennen ist die Rolle Nürnbergs als zentraler Knoten in Franken. Eine ausschließlich fränkische Teilstrecke läßt sich kaum feststellen. Dennoch hat die räumliche Struktur Frankens das Netz an vielen Stellen beeinflusst.

Bei der Planung des Netzes lassen sich verschiedene Entwicklungsstufen abgrenzen.⁴⁾ Ursache der häufigen Umplanungen im Unterschied zu Norddeutschland waren die schwierige Geländesituation und eine größere Zahl industrialisierter Mittelstädte, die angeschlossen werden sollten.

Entwicklung vor dem Zweiten Weltkrieg

Wie schon erwähnt, war die Verbindung München-Nürnberg-Berlin bereits Bestandteil der Konzepte der Weimarer Zeit. Auch die 1933 kurzfristig begonnenen Bauarbeiten konzentrierten sich zunächst auf ein Basisnetz von knapp 5.000 km, das aus zweifellos zu realisierenden Strecken bestand und zu denen wiederum diese Strecke gehörte (Abb. 2).

Das 1934 veröffentlichte Grundnetz sah im fränkischen Raum zusätzlich zur Linie München-Nürnberg-Berlin erstmals die Strecken Nürnberg-Bamberg-Meiningen-Kassel, Fulda-

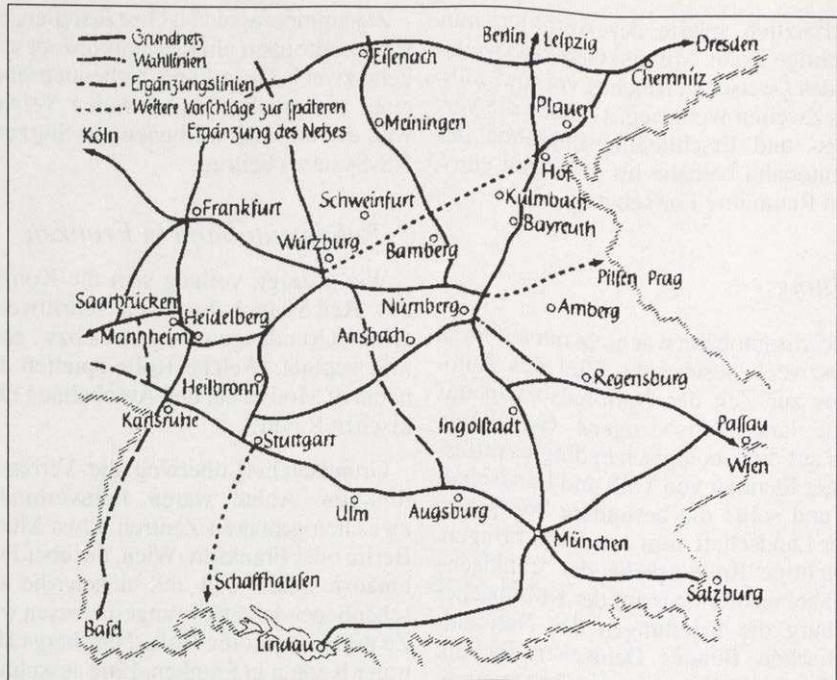


Abb. 5: Schlußvorschlag der GEZUVOR (1935) (HOFFMANN, s. Anm. 4)

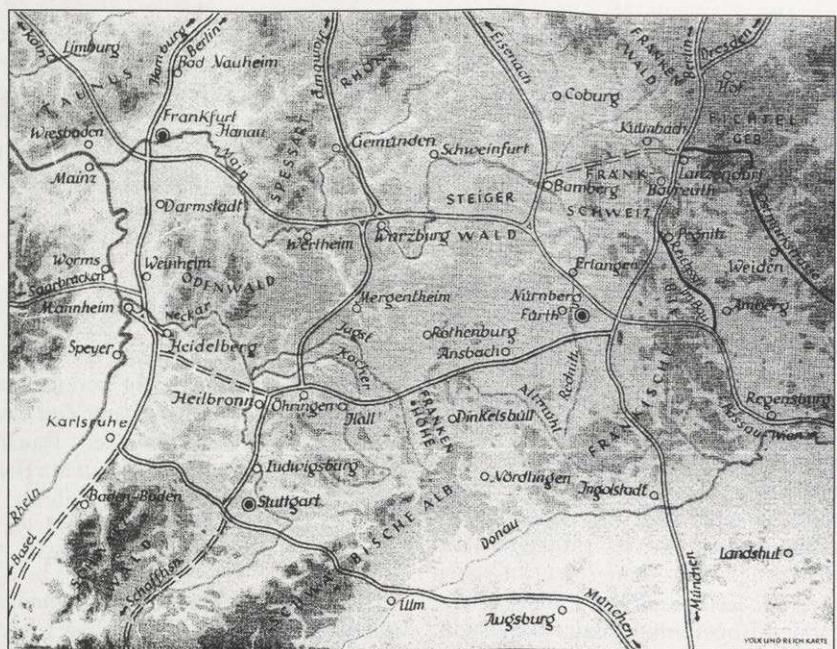


Abb. 6: Umplanung 1936/37 (HOFFMANN, s. Anm. 4)

Würzburg-Stuttgart, Frankfurt-Würzburg-Nürnberg-Regensburg-Passau und Nürnberg-Stuttgart vor (Abb. 3).

Im Schlußvorschlag der GEZUVOR 1935 (Abb. 5) war ergänzend dazu eine Verbindung Würzburg-Mannheim enthalten; daher verlief die Strecke Nürnberg-Würzburg relativ weit südlich. Nur als Ergänzungsstrecken waren Verbindungen von Würzburg nach Hof und von Nürnberg direkt nach Regensburg geplant.

In den Jahren 1936/37 kam es nochmals zu einer Neuplanung (Abb. 6). Als Nachteile sah man an, daß trotz des guten Ausbaus der Hauptstrecken einige Querverbindungen fehlten, die erst im Ergänzungsnetz vorgesehen waren. Damit einher ging der ungenügende Anschluß von Städten wie Kulmbach, Schweinfurt und Amberg. Kritisiert wurde des weiteren, daß die Linien München- sowie Nürnberg-Stuttgart bei Stuttgart zu nahe beieinander lagen, ebenso die Strecken Würzburg-Nürnberg und Stuttgart-Nürnberg bei Nürnberg; außerdem verlief die Linie Frankfurt-Nürnberg-Passau nicht durchgehend.

Die Neuplanung sah nun vor, die Ziele der Ergänzungsstrecken schneller bzw. mit weniger Aufwand zu erreichen. Die wesentlichen Änderungen waren im einzelnen:

- Eine gemeinsame Führung der Strecken Nürnberg-Bamberg-Eisenach und Nürnberg-Würzburg bis etwa Pommersfelden. Wegen des weit nördlichen Verlaufes der Würzburger Strecke ergab sich durch eine nur noch von Bamberg nach Bayreuth zu bauende Strecke eine neue Verbindung Frankfurt-Dresden; außerdem erwartete man von der westlichen Führung der Linie Nürnberg-Meiningen einen besseren Anschluß des Steigerwaldes und von Schweinfurt. Die Querverbindung Bamberg-Bayreuth erhielt nach der Eingliederung des Sudetenlandes 1938 größere Bedeutung, da etwa auf Höhe des Anschlusses an die Autobahn Nürnberg-Berlin eine Linie nach Eger und Reichenberg abzweigen sollte.
- Die Autobahn nach Regensburg bildete eine durchgehende Linie von Würzburg

her und verlief von Nürnberg aus (schon als Teilstück einer späteren Verbindung nach Prag) bis Amberg hauptsächlich in östlicher Richtung, dort bog sie südlich nach Regensburg-Passau ab. Durch einen Anschluß bei Amberg erwartete man einen besseren Raumerschließungseffekt der Ostmarkstraße, ebenso im Norden eine bessere Verbindung nach Westen durch den Anschluß bei Lanzendorf in Richtung Bamberg. Des weiteren ergab sich durch ein relativ kurzes Stück der ausgebauten Reichsstraße Amberg-Pegnitz eine direkte Verbindung Regensburg-Hof-Berlin.

- Als letzte größere Änderung legte man entsprechend einer möglichst sparsamen Netzgestaltung die Autobahn Nürnberg-Stuttgart nördlich an Heilbronn vorbei, so daß die Verbindung Würzburg-Mannheim entfallen konnte. Aus den genannten Gründen verlief die Strecke Nürnberg-Würzburg jetzt ohnehin sehr weit nördlich.

Das neue Netzkonzept im fränkischen Raum versuchte sämtliche geplanten Fernverkehrslinien mit möglichst knapper Streckenlänge zu realisieren und sorgte gleichzeitig für eine nahezu flächendeckende Erschließung des Raums, insbesondere im Zusammenhang mit der Ostmarkstraße. Die konzipierten Strecken waren überwiegend Durchgangsautobahnen, übernahmen aber kleinräumlich die Erschließungsaufgaben mit. Gerade an der Verschiebung der Ost-West-Verbindungen im Planungsgebiet ist die Berücksichtigung der Gesamtsituation bei der Netzplanung erkennbar.

Auf gestalterischer Seite fand besonders die landschaftliche Schönheit der Strecke Bayreuth-Nürnberg durch die Fränkische Schweiz Erwähnung, von der man sich eine Belebung des Tourismus erwartete.

Entwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg

Die Prägung des heutigen Autobahnnetzes durch die damalige Netzkonzeption ist nicht zu übersehen. Auch wenn die West-Ost-Verbindungen vor dem Krieg nicht mehr gebaut wurden, überdauerte gerade hier die damali-

ge Konzeption. Die Autobahn von Nürnberg nach Würzburg und Frankfurt verläuft heute v.a. zwischen Nürnberg und Bamberg entsprechend den früheren Planungen sehr weit nördlich; der Anschluß an die B 505 bei Pommersfelden ist ein Überbleibsel des geplanten Autobahndreiecks. Das Fehlen einer direkten Verbindung Nürnberg-Stuttgart ist ebenfalls auf die damaligen Planungen zurückzuführen. Zusammen mit dem Wegfall der Direktverbindung Würzburg-Mannheim macht sich das in Süddeutschland bis heute mit insgesamt recht knapp geratenen und daher stark belasteten Ost-West-Verbindungen bemerkbar.

Umgekehrt ist die Situation z.T. bei den Nord-Süd-Strecken. Gerade an der Reichsautobahn zwischen Fulda und Würzburg, wo umfangreiche Baumaßnahmen stattgefunden hatten, bewirkte die Nachkriegsentwicklung eine Verlegung der Strecke von Fulda über Schweinfurt nach Würzburg; daher gibt es eine Autobahnruine im Spessart. Eine vermutliche Folgewirkung der wegen der deutschen Teilung nicht gebauten Strecke Nürnberg-Meiningen ist nun die Querung des Thüringer Waldes.

4. Denkmalpflege

Aufgabe der Denkmalpflege ist es, historisch bedeutende Objekte zu schützen und zu erhalten. In den letzten Jahrzehnten hat eine Ausweitung des Denkmalbegriffes von Kunstdenkmalen im engeren Sinn auf technische Denkmale stattgefunden. Dazu zählen v.a. Denkmale der Industrie und des Verkehrs.

Das Reichsautobahnnetz als historisches Verkehrsnetz erfüllt die Kriterien der Denkmalpflege gleich in mehrfacher Hinsicht. Es ist zum einen ein technisches Zeugnis einer wichtigen Entwicklungsstufe in der Anlage und dem Bau von Straßennetzen. Hinzu kommen die beim Bau der Reichsautobahn vielfach verwendeten gestalterischen Mittel. Vor allem aber ist das Reichsautobahnnetz in seinen funktionalen und ästhetischen Aspekten und seiner propagandistischen Verwertung durch den Nationalsozialismus ein herausragendes geschichtliches Zeugnis dieser Zeit.

An den Beispielen aus dem fränkischen Raum war zu erkennen, daß sich das historische Netz veränderte. Zudem wurden und werden erhaltene Autobahnen verkehrsgerecht ausgebaut, neue Autobahnen werden anders konstruiert, z.B. hinsichtlich der Trassierung, Überführungen etc. Eine wichtige Aufgabe für die Denkmalpflege ist es daher, historisch bedeutsame Bestandteile zu ermitteln und zu schützen. Wesentliche Merkmale des Netzes sind nur über größere Strecken zu erfahren, d.h., die Denkmalpflege muß die Räumlichkeit des Netzes berücksichtigen. Hierunter fiele im Grunde das ganze Netz, wenn es nicht in den letzten Jahrzehnten stark überformt worden wäre. Umso wichtiger erscheint es, die letzten noch erhaltenen Strecken bzw. Elemente zu schützen, etwa die Linienführung, Trassierung, zusätzliche Gestaltungsmaßnahmen und die Bauten.

Beispiele

Lag in früheren Jahren der Schwerpunkt der Denkmalpflege hauptsächlich auf Einzelbauten, so fand in den letzten Jahren eine Veränderung statt. Ein Gutachten des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege stufte im Jahr 2003 die unvollendete Reichsautobahn Fulda – Würzburg als schutzwürdig ein (Abb. 7). Von der im Jahr 1937 begonnenen Trasse wurden über ca. 30 km die Erdarbeiten ausgeführt und die Überführungsbauten fertiggestellt; 1939 wurden die Bauarbeiten eingestellt. Nach dem Krieg kam es aufgrund der steilen, für den LKW-Verkehr ungeeigneten Anstiege und geänderter Verkehrsbeziehungen im Zuge der deutschen Teilung zu einer Neuplanung.⁵⁾ Das Landesamt hat einen sechs Kilometer langen Abschnitt nördlich von Burgsimm als Trassendenkmal und sämtliche Überführungsbauten der Strecke als Einzeldenkmäler eingestuft.

Gleichermassen notwendig erscheint es jedoch, auch im Verkehr befindliche Strecken unter dem Gesichtspunkt der Denkmalpflege zu sehen. Wie die ständig steigenden Anforderungen des Verkehrs zu einer Veränderung des Originalzustands führen, läßt sich gut an der A 72 Hof-Chemnitz beobachten. Die Strecke wurde im Dritten Reich einbahnig

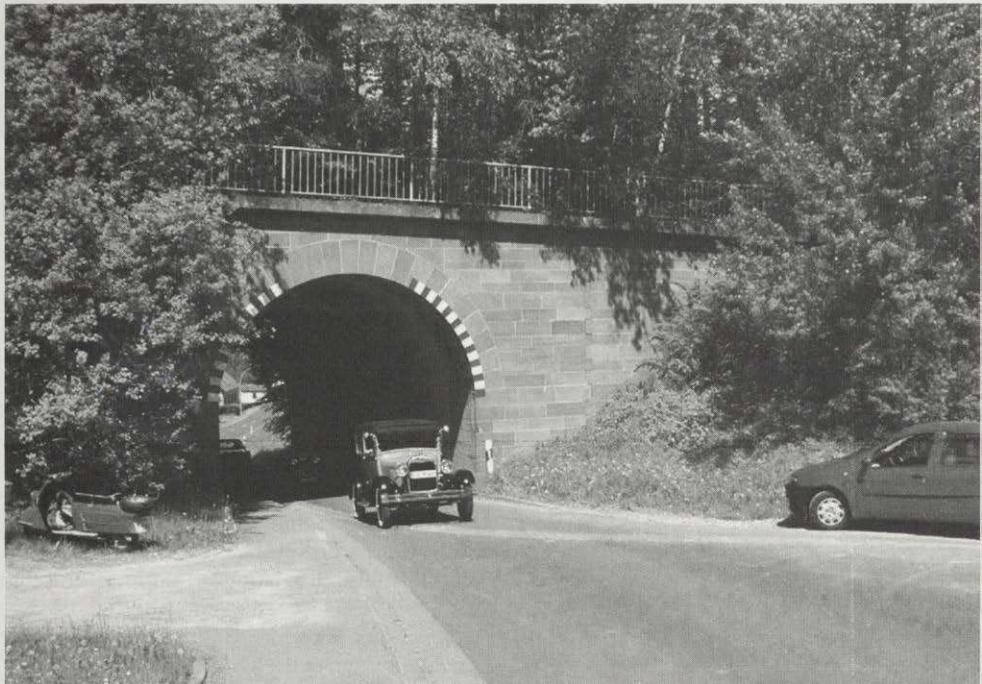


Abb. 7: Autobahnruine der Strecke 46 Fulda-Würzburg bei Rupboden



Abb. 8: A 72 Hof-Chemnitz bei Zwickau (2005)

fertiggestellt, ihre Einpassung in die Landschaft und die wiederholten Sichtstrecken mit dem Erzgebirgpanorama sollten sie zu „einer der schönsten Strecken des Reiches“ machen. Die Autobahn wurde nach 1990 zunächst ohne weitere Veränderungen zweibahnig fertiggestellt. Einige Streckenabschnitte zeigten im Jahr 2005 – von der Fahrbahndecke abgesehen – noch weitgehend den Originalzustand (Abb. 8).

Die seit einigen Jahren erfolgende Grundrenerneuerung erhält zwar die historische Linieneinführung mit ihren Geraden und Bogensegmenten, zu dem Neuaufbau des gesamten Trassenkörpers kommt aber mit umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen eine weitgehende Beseitigung der Sichtbezüge in die Landschaft (Abb. 9).

Das mittlerweile im gesamten fränkischen Raum am besten erhaltene Teilstück der Reichsautobahn ist der Streckenabschnitt der A 70 Bamberg-Bayreuth von der Anschlußstelle Neudrossenfeld bis zum Autobahndreieck Bayreuth/Kulmbach.

Wie gezeigt, wurde die Strecke Bamberg-Bayreuth im Jahr 1937 im Zuge der Umplanungen in Süddeutschland als Ergänzung-

strecke in das Netz aufgenommen. Baubeginn war vermutlich 1938. Nach dem Anschluß des Sudetenlandes sollten beide Fahrbahnen ausgebaut werden, bei Gefrees war ein Abzweig von der Berliner Strecke Richtung Eger-Reichenberg vorgesehen. Im September 1940 war die Strecke bis auf die Fahrbahndecke weitgehend fertiggestellt, die endgültige Fertigstellung erfolgte erst in den fünfziger Jahren.

Die Strecke gehört sicher nicht zu den landschaftlich bedeutendsten Strecken der Reichsautobahn, weist aber aufgrund der Veränderungen an den übrigen Autobahnen heute noch die meisten historischen Elemente der Reichsautobahnen auf. Sie zeigt v. a. die Trassierung mit Geraden und Bogensegmenten und die für heutige Verhältnisse sehr starke Steigung zum Autobahndreieck. Dort kam die Staffelung der beiden Richtungsfahrbahnen zum Einsatz, die den Eingriff in den Hang, (aber auch die Baukosten) möglichst gering halten sollte. Seltenheitswert haben mittlerweile auch die beiden mit fränkischem Sandstein verkleideten Überführungen, die den Bezug zur umgebenden Landschaft herstellen sollten.



Abb. 9: A 72 Hof-Chemnitz bei Waldkirchen (2005)



Abb. 10: A 70 Bamberg-Bayreuth nahe der Anschlußstelle Neudrossenfeld (2005)

Zusammenfassung

Vorläufer der Reichsautobahn waren Planungen der zwanziger Jahre. Der nationalsozialistische Staat sorgte v.a. für die Umsetzung. Gerade zu Beginn des Autobahnbaus bestand mit der Orientierung an stark frequentierten Verbindungen zwischen den Zentren große Kontinuität zu den vorherigen Planungen. Spezifische Motive des NS-Staates lagen im Aufbau einer nationalsozialistischen Raumordnung und einer propagandistischen Nutzung der Reichsautobahn, die als Gesamtkonzept aus Verkehrstechnik und Gestaltung entstand.

Das heutige Netz in Franken ist z.T. noch deutlich von den damaligen Planungen geprägt. Problematisch sind die Anforderungen des Verkehrs, die immer weitergehende Veränderungen an den Strecken bewirken, so daß in den letzten Jahren große Teile des originalen Bestandes verlorengegangen sind. Es gilt daher, die historischen Spuren im aktuellen Autobahnnetz in ihrer denkmalpflegerischen

Bedeutung zu erkennen und die letzten erhaltenen Reste der Reichsautobahn unter Schutz zu stellen.

Anmerkungen:

- ¹⁾ GOLDER, Theodor: Der Weiterausbau der HAFRABA-Idee. (HAFRABA-Mitteilungen 2/1930 S. 1ff.).
- ²⁾ BLÖCKER (1933): Die Grundgedanken der Reichsautobahn (ZVDI Bd. 77, 1938/33 S. 1021 – 22).
- ³⁾ DORSCH: Reichsautobahn durch Mecklenburg (STRASSE 9/37 S. 256).
- ⁴⁾ HOFFMANN Rudolf (1937,1): Die Neugestaltung des Reichsautobahnnetzes im Main- und Neckarraum. (DIE STRASSE 13/37 S. 358ff.).
- ⁵⁾ STOCKMANN hat die Baugeschichte und die vorhandenen Reste dieses Teilstücks detailliert dokumentiert. (STOCKMANN, Dieter: Strecke 46. Die vergessene Autobahn zwischen Spessart und Rhön. Veitshöchheim 2002).