



Der
(Reichs-) Autobahnbau
von München nach Salzburg und nach Ulm

zusammengestellt von
Adolf Thurner

© 2020 **Heimat- und Volkstrachtenverein „D'Würmtaler“ Menzing e.V.**
An der Würm 1, 81247 München-Obermenzing

Email: vorstand@trachtenverein-menzing.de

Jede vom Urheberrechtsgesetz nicht zugelassene Verwertung bedarf vorheriger schriftlicher Zustimmung der jeweiligen Berechtigten. Dies gilt insbesondere für Bearbeitung, Übersetzung, Vervielfältigung, Einspeicherung, Verarbeitung bzw. Wiedergabe von Inhalten in Datenbanken oder anderen elektronischen Medien und Systemen. Downloads und Fotokopien von Web-Seiten - nur für den persönlichen, privaten, nicht kommerziellen Gebrauch - dürfen grundsätzlich hergestellt werden. Die kommerzielle Nutzung der Webseiteninhalte kann von uns gestattet werden. Voraussetzung dafür ist die vorherige schriftliche Anfrage.

Die unerlaubte Reproduktion oder Weitergabe einzelner Inhalte oder kompletter Seiten wird straf- und zivilrechtlich verfolgt.

Alle Rechte vorbehalten.

Der
(Reichs-) Autobahnbau
von München nach Salzburg und nach Ulm

zusammengestellt von
Adolf Thurner

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	4
Das Unternehmen “Reichsautobahnen”	5
– Zwischen Mythen und Fakten	5
– Die Zeit vor 1933	5
– Der HAFRABA-Verein	7
– Die Entstehung der Reichsautobahnen	8
– Die Organisation	9
– Der Beginn des Projektes	10
– Die Streckenlegung	11
– Die Baudurchführung	12
– Kosten und Finanzierung der Reichsautobahnen	
– Die Bedeutung der Reichsautobahnen für die Arbeitsbeschaffung	13
– Die militär-strategische Bedeutung der Reichsautobahnen	14
Bild- und Kartenteil	15
– Erster Spatenstich 23.09.1933	16
– Die geplanten Anschlüsse an München	18
– Streckenführung nach Salzburg	19
– Beginn in Unterhaching am 21.03.1934	
– Mangfallbrücke	22
– Irschenberg	31
– Inn	35
– Rohrdorf / Achenmühle	37
– Frasdorf	38
– Bernau / Chiemsee	39
– Bergen	49
– Siegsdorf	50
– Streckenführung Stuttgart – Augsburg	53
– Rondell Obermenzing	54
– Tankstelle und Raststätte Obermenzing	55
– Raststätte und Hotel am Langwieder See	59
– Gut Graßlfing	67
– Autobahnkirche an der Ausfahrt Adelsried	68
– Karten der Streckenplanung von Laimering (km 36) nach München	73
– Karten der Strecke von München nach Salzburg	82
Quellenverzeichnis bzw. Literatur	112

Vorwort

Der erste Spatenstich an dem Großprojekt “Reichsautobahnen” erfolgte am **23. Sept. 1933** am Mainufer bei Frankfurt, das erste Teilstück zwischen Frankfurt und Darmstadt mit einer Länge von 22 km wurde am **19. Mai 1935** dem Verkehr übergeben.

Der Bau der Autobahn München – Landesgrenze (Salzburg) begann am **21. März 1934** an der Baustelle Unterhaching, die Verkehrsübergabe erfolgte im Februar **1939**.

Die Autobahn München – Augsburg – Ulm – Stuttgart wurde in Teilstücken eröffnet, nämlich Ulm – Limbach mit 17,5 km am **13. Sept. 1937** und Limbach – München-Obermenzing mit 97,6 km am **9. Dez. 1938**, also nur wenige Tage nach der zwangsweisen Eingemeindung von Obermenzing nach München am 1. Dez. 1938.

Der Anschluß dieser Autobahn an München war möglich, weil die neue Brücke über die Würm im Verlauf der heutigen Verdistraße schon im Juni 1933 fertiggestellt worden war. Zuvor gab es ja nur die Jahrhunderte alte “Vincinal”-Straße direkt bei Schloß Blütenburg.

Als Obermenzinger hatte mich schon lange interessiert, wann wohl die Autobahn nach Augsburg in Betrieb genommen wurde, denn kaum eine Literatur erwähnt dies.

Im Gegensatz zur Autobahn München – Salzburg sind auch kaum alte Ansichten und/oder Postkarten der Strecke nach Augsburg und Ulm zu finden.

So war ich doch recht glücklich, antiquarisch eine Karte der Strecke nach Salzburg und als Kopie eine Karte der geplanten Strecke nach Augsburg von der Autobahndirektion Südbayern zu erhalten.

Weitere Informationen bezog ich dann aus dem Internet und aus den Literaturangaben dieser und anderer Beiträge.

So war es mir möglich, zumindest eine fragmentarische Zusammenstellung zu erarbeiten, da im Archiv der Autobahndirektion Südbayern und bei der Obersten Baubehörde München insbesondere zur Strecke München – Augsburg keine weiteren Informationen aufliegen.

Im März 2005

Adolf Thurner
“Obermenzinger Dorfschreiber”

Das Unternehmen “Reichsautobahnen”

Zwischen Mythen und Fakten

Um Motive, Planung und Durchführung des Projektes “Reichsautobahnen” ranken sich zahlreiche Mythen. Es herrscht auch heute noch die weitverbreitete Meinung, daß der Autobahnbau im Dritten Reich vornehmlich der Arbeitsbeschaffung galt. Des weiteren wird häufig auf die Bedeutung der Autobahn für die Mobilmachung und ihre Kriegswichtigkeit hingewiesen. Nicht zuletzt hält sich der Schöpfungsmythos, der Adolf Hitler als alleinigen Urheber der sogenannten “Strassen des Führers” proklamiert, hartnäckig. Natürlich sind, wie bei allen Legenden, Fakten und Mythen eng miteinander verwoben.

Hier wird versucht, Idee, Organisation, Funktion und Bedeutung des Autobahnbaus kritisch zu beleuchten. Zu diesem Zweck wird zu Beginn kurz die Geschichte der Autobahn vor 1933 skizziert, die eindrucksvoll den Schöpfungsmythos widerlegt.

Die Zeit vor 1933

Die Geschichte der Autobahn begann viel früher, als durch die Nationalsozialisten propagiert. Bereits am **23. Januar 1909** konstituierte sich eine private Gesellschaft aus Sport- und Finanzkreisen – die “Automobil-, Verkehrs- und Übungsstraße GmbH”, kurz “AVUS” genannt. Die Planungen der AVUS konzentrierten sich ursprünglich auf den Bau einer reinen Automobilrennstrecke. Nach und nach ging man zu einer reinen Automobilstraße mit getrennten Richtungsfahrbahnen und frei von Kreuzungen und Querstraßen über.

Dieses Konzept trug also, abgesehen von den überhöhten Kurven, bereits alle wesentlichen Merkmale der späteren Autobahn. **1912** begannen die Bauarbeiten in Berlin auf einem Gelände zwischen Charlottenburg und Wannsee.

Während des Ersten Weltkriegs wurde der Bau zunächst fortgesetzt, später jedoch eingestellt. Erst 1921 wurden die Arbeiten an der 10 km langen Strecke fertiggestellt. Am **24. September 1921** fand das erste offizielle AVUS-Rennen statt. In den Folgejahren diente die AVUS vorwiegend zur Erprobung von Motoren und unterschiedlichen Straßenbelägen.

Auch in anderen europäischen Staaten häuften sich seit Anfang der zwanziger Jahre die Planungen für “Nur-Autostraßen”, wie man sie damals nannte, da man die

Notwendigkeit einer Modernisierung des Straßennetzes erkannte. Die Straßen der damaligen Zeit waren hinsichtlich Kurvenradien, Fahrbahnbreite und -belag noch auf Pferdefuhrwerke zugeschnitten und weder der fortschrittlichen Automobiltechnik noch dem anwachsenden Autoverkehr gewachsen. Der Bau von Straßen, deren Nutzung lediglich dem Kraftwagenverkehr vorbehalten sein sollte, schien die geeignete Lösung für diese Probleme zu sein.

Vorreiter auf dem Gebiet des Autostraßenbaus war der Italiener Dr. Piero Puricelli, unter dessen Leitung eine private Autobahn-Gesellschaft mit dem Bau der ersten Autostrada begann. Diese kreuzungsfreie “Nur-Autostraße”, die Mailand mit den oberitalienischen Seen verband, wurde **1924** dem Verkehr übergeben. Sie hatte jedoch noch keine getrennten Richtungsfahrbahnen.

Die italienischen Autobahnen sollten über Mautgebühren finanziert werden. Über den wirtschaftlichen Erfolg dieses Konzeptes existieren durchaus kontroverse Ansichten, man geht jedoch davon aus, daß die Mauteinnahmen bereits 1926 die Kapitalverzinsung gedeckt haben.

In Deutschland gab es inzwischen zahlreiche Interessenverbände und Gesellschaften, die sich mit der Planung von “Nur-Autostraßen” befaßten. Der 1921 gegründete “Deutscher Straßenbau-Verband” legte 1924 einen Plan zum Ausbau von 30.000 km Staats- und Provinzialstraßen zu Fernverkehrsstraßen vor.

Ebenfalls 1924 wurde die STUFA, die “Studiengesellschaft für Automobilstraßen” gegründet. Diese private Gesellschaft aus Bauherren, Baufirmen und Wissenschaftlern plante den Ausbau von ca. 15.000 km Landstraßen zu Fernverkehrsstraßen. Diese Pläne erwirkten 1930 beim Reichsverkehrsministerium erstmals einheitliche Ausbaurichtlinien für Durchgangsstraßen, scheiterten jedoch an den Finanzierungsschwierigkeiten.

Die STUFISTRA – “Studiengesellschaft für die Finanzierung des Deutschen Straßenbaus” – legte 1930 ein auf umfangreichen Verkehrserhebungen basierendes Konzept zum automobilgerechten Ausbau der wichtigsten Straßenverbindungen vor und taxierte die Kosten dieses Vorhabens auf 3,5 Milliarden Reichsmark. Doch auch die Pläne dieser 1928 von Banken, Wirtschaftsorganisationen, Industrie und anderen Interessenverbänden gegründeten Gesellschaft scheiterten.

Es gab eine Reihe weiterer Pläne, die aufgrund der vorgenannten Schwierigkeiten und der ablehnenden Haltung der zuständigen Ministerien und Behörden zunächst nicht verwirklicht wurden. Auf einen Großteil dieser Pläne griffen die Nationalsozialisten jedoch beim Entwurf des Reichsautobahnnetzes zurück. Die

einigen beiden Projekte, die vor 1933 verwirklicht wurden, waren die ca. 20 km lange Autobahn Köln-Bonn (1929-1932) und die "Umgehungsstraße Opladen" (1931-1933).

Der HAFRABA-Verein

Die Gründung des HAFRABA-Vereins ging auf eine Privatinitiative von Willy Hof (Generaldirektor der Deutschen Handels-Gesellschaft und ansonsten passionierter Automobilsportler) und Hermann Uhlfelder (Städtischer Oberbaurat in Frankfurt) zurück.

Inspiziert wurden beide in erster Linie von den oberitalienischen Autobahnen Puricellis, die sie 1925 besichtigten. Es gelang ihnen, einflußreiche Persönlichkeiten, einige Industrie- und Handelskammern, diverse Großfirmen der Straßenbauwirtschaft sowie eine Reihe von Städten für ihren Plan zu interessieren, die erste große Autobahn Deutschlands zu bauen. Die erste Vorbesprechung erfolgte am 11. September 1926. Grundlage dieser Aussprache war der von Hermann Uhlfelder ausgearbeitete Entwurf für eine "Autostraße Hamburg-Frankfurt-Basel". Die eigentliche Gründung des HAFRABA e.V. fand am **6. November 1926** in der "Geschlechterstube" des Frankfurter Rathauses statt.

Satzungsgemäß hatte der Verein den Zweck, im Rahmen einer Vorbereitungsgesellschaft alle Arbeiten zu leisten, welche in technischer, wirtschaftlicher, finanzieller, verkehrspolitischer und propagandistischer Hinsicht zur Prüfung der Durchführbarkeit und zur Vorbereitung der Ausführung der Autostraße Hamburg (nach dem alsbaldigen Hinzutreten der Städte Bremen und Lübeck "Hansestädte") – Frankfurt – Basel geeignet und erforderlich waren.

Im April 1927 legte der Vorstandsvorsitzende der HAFRABA einen Erläuterungsbericht zum Entwurf der Autostraße Hansestädte–Frankfurt–Basel mit dem Titel "Zweck und Ziele des Vereins HAFRABA" der Öffentlichkeit vor.

Dieser Bericht enthielt erste technische Richtlinien (je nach Fahrzeugaufkommen 2-4 Fahrspuren zu je 3 m Breite und einen 1,4 m breiten Seitenstreifen). Die im Sommer 1931 vorgelegten neuen technischen Richtlinien sahen bereits getrennte Richtungsfahrbahnen und Schutzeinrichtungen gegen Blendung durch den Gegenverkehr vor. Doch die Planungen der HAFRABA gingen weit über diese Richtlinien



Die Titelseite des Hafraba-Mitgliedsbuches von 1929. Zweierlei ist daran für uns heute interessant: Erstens zeigt sie eine schnurgerade Autobahn. Heute vermeidet man solche Streckenführung, um den Autofahrer nicht zu ermüden. Zweitens wurde ein Mann mit Spaten als Symbol gewählt. Alle Erdarbeiten der ersten Autobahnen wurden in Handarbeit ausgeführt. 1933 brauchte man für 150 cbm Erdbewegung etwa 150 Mann. Heute kann die gleiche Arbeitsleistung mit Baggern und Schiebern von vier Mann erreicht werden.

Aus: Hans Hitzer: Die Straße - Vom Trampelpfad zur Autobahn – Lebensadern von der Urzeit bis heute; Verlag Georg D.W. Callwey, München, 1971, ISBN 3-766702017; S. 307.