

**In Frankfurt begann das Jahrhundert der Autobahn –
Das Auto, die Stadt und die Region**

Die meisten geschichtswissenschaftlichen Studien über die Autobahn entstanden im Zusammenhang mit der Aufarbeitung der Geschichte des Dritten Reiches. Die Autoren waren bestrebt, das Geschehen mit moralisch-kritischer Distanz aufzuklären und nach volkspädagogischen Kriterien zu erzählen, weil sich im kollektiven Bewusstsein der Deutschen noch Jahrzehnte nach Endes des Zweiten Weltkriegs hartnäckig die Auffassung hielt, Hitler habe die Autobahn erfunden und gebaut.

Die Konzentration der akademischen Forschung auf einen zeitlich begrenzten Ausschnitt der Verkehrsgeschichte ist allerdings ambivalent: Einerseits werden die zur Autobahngeschichte immer noch kursierende Meinungen, Vermutungen und Legenden gezielt in Frage gestellt, andererseits kann aber die Beschreibung des Autobahnbaus ein diffuses Bild über das Dritte Reich durchaus ins Positive wenden. Besonders geeignet ist hierfür die Rezeption der noch heute faszinierenden Fotografien von 1933 bis 1939, die seinerzeit der Verherrlichung der „Straßen des Führers“ dienten.

Der Vortrag verfolgte ein anderes Ziel. Er durchbrach die soeben beschriebene Einführung der Autobahngeschichte, indem er die langfristigen Entwicklungen im deutschen Straßenwesen in den Blick nahm und mit der politischen Geschichte Deutschlands verknüpfte. Die Autobahnidee war nämlich nicht unvermittelt in die Welt gekommen, sondern ihr Werdegang entfaltete sich aufgrund spezifischer Konstellationen über einen längeren Zeitraum.

Allerdings war eine derartige großtechnische Investition in die Verkehrsinfrastruktur erst mit Hilfe des selbst gesetzten imperialen Mandats eines zentralstaatlichen Regimes durchzusetzen.

Die zentrale Rolle der Stadt Frankfurt am Main in diesem Prozess ist bislang kaum gewürdigt worden. Ohne die visionäre und innovative Kraft des Frankfurter Magistrats hätte der Autobahnbau in Deutschland länger auf sich warten lassen. Frankfurt wirkte gewissermaßen als Katalysator für den Gang der Entwicklung.

Ausgangspunkt der komplexen Geschichte war die nach 1871 getroffene Entscheidung Preußens, für die weitere Entwicklung des Landes ganz auf die Eisenbahn zu setzen.

Folgerichtig übertrug die preußische Regierung im Jahre 1875 Eigentum und Verantwortung für alle Staatschaulassen und Landstraßen auf ihre Provinzen und Kreise. Das Dotationsgesetz von 1875 regelte den jährlichen Fonds für den Neubau von chaussierten Wegen. Allerdings blieb die Höhe der Dotation bis 1923 unverändert; nur 1902 gab es eine marginale Aufstockung.

Als ab etwa 1900 die Kraftfahrzeuge die Straßen zu erobern begannen, führte das zu erheblichen Problemen, weil die für Straßenbau und Straßenunterhaltung zur Verfügung stehenden Mittel nicht mehr ausreichten, um die Straßenschäden zu beseitigen oder Landstraßen automobilgerecht umzugestalten.

Dr. Reiner Ruppmann

Im Ersten Weltkrieg mussten die Straßen mangels Wartung „hungern“, es fehlte an Material und Arbeitskräften. Als sich die Motorisierung nach 1918 ausweitete, drohte eine rasche Zerstörung der verkehrsreichen Landstraßen. Vor allem Lastkraftwagen mit Vollgummi-Bereifung und Omnibusse belasteten die zu fast 90 % immer noch chausseierten (geschotterten) Straßen erheblich.

Da die Wegebauverantwortung sowohl in Preußen als auch in den übrigen Ländern des Deutschen Reiches dezentral in den Händen von Provinzen, Kreisen, Gebietskörperschaften und Kommunen lag, wurde Straßenbau nach regionalen Erfordernissen und Kassenlage betrieben. Ein gebietsübergreifendes Fernstraßennetz gleicher Bauart und Güte fehlte.

Zur Lösung der anstehenden Probleme entstanden in den 1920er Jahren zwei unterschiedliche Konzepte. Die semi-staatlichen Zweckverbände *Deutscher Straßenbauverband* (gegr. 1921 in Berlin) und *Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau* (gegr. 1924 in Berlin) befürworteten den am Verkehrsaufkommen orientierten, sukzessiven Um- und Ausbau vorhandener Straßen unter der Regie der einzelnen Wegebaupflichtigen und bemühten sich um die Definition eines Netzes von ‚Durchgangsstraßen‘ im Deutschen Reich.

Auf Vorarbeit der Straßenbaupraktiker veröffentlichte die Reichsregierung 1930 eine „Karte der Fernverkehrsstraßen Deutschlands“ (rund 20.000 km) sowie unverbindliche „Richtlinien für den Ausbau von Fernverkehrsstraßen“. Die Finanzierung und Durchführung der Maßnahmen war jedoch weiterhin allein Ländersache.

Hingegen verfolgte der gemischtwirtschaftliche HAFRABA-Verein (gegr. 1926 in Frankfurt) die Idee, eine spezialisierte Straße ausschließlich für den Automobilverkehr zu planen, die von **H**amburg über **F**rankfurt nach **B**asel führen und mit Hilfe von Krediten und Anleihen privatwirtschaftlich errichtet werden sollte. Die Nutzer der Spezialstraße (Autobahn) hätten ein entfernungsabhängiges Entgelt entrichten müssen. Im Hinblick auf einige lokale Initiativen (z.B. Leipzig – Halle) dachte der HAFRABA-Verein auch über ein reichsweites Nur-Autostraßennetz nach.

Das HAFRABA-Projekt scheiterte am § 13 Finanzausgleichsgesetz von 1927, das die Erhebung eines Nutzungsentgeltes auf allen, auch auf privat errichteten Straßen verbot. Der Paragraph diente den Ministerien für Finanzen, Wirtschaft und Verkehr zur Organisation ihres vereinten Widerstandes; sie wollten unter allen Umständen die Reichsbahn-Gesellschaft gegen die unliebsame Straßen-Konkurrenz schützen, um die Reparationszahlungen für den verlorenen Krieg nicht zu gefährden. Die Unentschlossenheit des Verkehrsministeriums, Straße und Schiene gleichzusetzen und eine zentrale Finanzierung sicherzustellen, sowie die instabilen politischen Verhältnisse zwischen 1930 und 1932 taten ein Übriges, um den Plan zu verhindern.

Nach seinem Regierungsantritt griff Hitler die während der Weimarer Zeit massiv bekämpfte HAFRABA-Idee ohne Zögern auf und setzte sie innerhalb von nur vier Monaten in die Tat um. Schon Anfang Juli 1933 wurde auf Basis der bereits ausgearbeiteten HAFRABA-Pläne für die Referenzstrecke Frankfurt - Mannheim bei Frankfurt mit dem Autobahnbau begonnen, der pompös inszenierte ‚Erste Spatenstich‘ fand allerdings erst am 23. September 1933 statt.

Dr. Reiner Ruppmann

Die Entwurfsplanung für die regionalen Autobahnen lag in den Händen der Sektion Rhein-Main der neu gegründeten „Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen“. Unter der Regie des Frankfurter Stadtbaurates Reinhold Niemeyer entstanden die Grundlagen aller Linien der uns heute bekannten Autobahnen im Rhein-Main-Neckar-Raum.

Die weitsichtigen Frankfurter Verkehrspioniere legten damit das Fundament für das ‚Jahrhundert der Autobahn‘. Die erste Phase des Autobahnbaus in Deutschland dauerte von 1933 bis 1956.

In der Bundesrepublik Deutschland endete sie mit der Einweihung des Frankfurter Kreuzes im Juli 1956.

Unter dem Druck der ab etwa 1955 beginnenden Massenmotorisierung entfaltete sich die deutschen Autobahnen nach und nach zu einem dichten Schnellstraßennetz mit bis zu vierstreifigem Richtungsfahrbahnen.