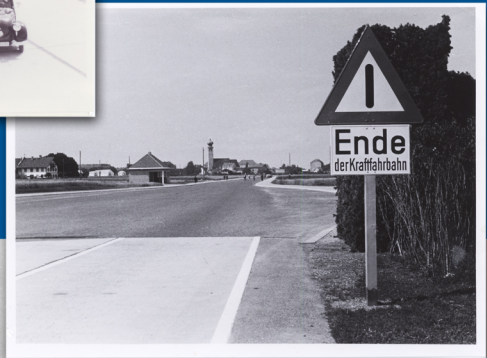


Die Reichsautobahn in Südbayern

Eine Ausstellung des Staatsarchivs München



München 2012

Staatliche Archive Bayerns
Kleine Ausstellungen
Nr. 35

Die Reichsautobahn in Südbayern

Eine Ausstellung des Staatsarchivs München



München 2012

Staatliche Archive Bayerns – Kleine Ausstellungen
hrsg. von der Generaldirektion der Staatlichen Archive Bayerns
Schriftleitung: Christian Kruse

Nr. 35: Die Reichsautobahn in Südbayern. Eine Ausstellung
des Staatsarchivs München.

Konzeption und Bearbeitung: Judith Käpplinger

Die Ausstellung „Die Reichsautobahn in Südbayern“ wurde zum
6. bundesweiten Tag der Archive am 3. März 2012 gestaltet
und bis zum 25. Mai 2012 im Staatsarchiv München (Schön-
feldstraße 3, 80539 München) gezeigt.

Umschlagbild:

Autobahn in den Innauen (Staatsarchiv München, Autobahndirektion
Südbayern 2043, Bild Nr. 48)

Ende der Kraffahrbahn (Staatsarchiv München, Autobahndirektion
Südbayern 2040, Bild Nr. 70)

Holledaubrücke (Staatsarchiv München, Autobahndirektion Südbay-
ern (vorläufig) Glasplatten Holzkasten 32, Nr. 40319)

© Generaldirektion der Staatlichen Archive Bayerns, 2012
2. Auflage 2013

Umschlaggestaltung, Satz und Layout: Karin Hagendorn

Druck: OrtmannTeam, Ainring

ISSN 1434-9868

ISBN 978-3-938831-37-3

Inhalt

Einführung	4
Exponatbeschreibungen	
Organisation – Planung – Inszenierung	23
Arbeitskräfte beim Bau der Reichsautobahn	27
Straßenbau – Brückenbau – Hochbau	29
„Mythos Reichsautobahn“	35
Die Reichsautobahn in Südbayern – Bilder und Karten	36
Die Überlieferung im Staatsarchiv München	37
Quellen und Bibliographie	38
Abkürzungen	40

Einführung

Bei der weltweit ersten Fernfahrt ist Bertha Benz (1849–1944) im August 1888 mit einem von ihrem Ehemann Carl Benz (1844–1929) entwickelten Wagen eine rund 100 Kilometer lange Strecke von Mannheim nach Pforzheim gefahren. Erst die technische Entwicklung des Automobils am Ende des 19. Jahrhunderts machte den Ausbau vieler bestehender Straßen erforderlich. Als oberste Straßenkategorie galten „Durchgangsstraßen“. Sie waren für Pferdefuhrwerke ausgelegt, wurden aber in steigendem Maß auch von Kraftfahrzeugen frequentiert.

Diese Straßen waren gepflastert oder bestanden aus „wassergebundenen [...] Lagen aus Kies oder Schotter [...], die auch als Makadam bezeichnet wurden.“¹ Gerade Schotterstraßen waren für das Befahren mit dem Automobil ungeeignet, denn der Belag wurde verhältnismäßig stark abgenützt; außerdem bereitete die starke Staubentwicklung Probleme.² Auch angesichts der zunehmenden Motorisierung wurden Forderungen laut, Verkehrswege für die ausschließliche Befahrung mit Kraftfahrzeugen zu bauen (**Kat.-Nr. 1**). Problematisch war jedoch die Tatsache, dass es im deutschen Straßenwesen an einer einheitlichen, übergeordneten Koordination mangelte.³ Das nationalsozialistische Regime begann durch den Bau der Reichsautobahnen mit der systematischen Umsetzung eines großflächig angelegten Straßenbauplans.

In den 1930er Jahren waren Autobahnen neuartige Straßen, die auf getrennten Fahrbahnen für das ausschließliche Befahren mit Kraftfahrzeugen ausgelegt waren. Alternativ wurden die Bezeichnungen *Autostraßen*, *Nurautostraßen* oder *Kraftfahrbahnen* verwendet. Die Trennung der Fahrbahnen entgegengesetzter Richtung erfolgte durch einen Mittel-, Trenn- bzw. Grün-

¹ Roland Gabriel: Dem Auto eine Bahn. Deutsche „Nurautostraßen“ vor 1933. Köln 2010 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. H. 23), S. 9.

² Ebd. S. 16.

³ Ebd. S. 8, 24. Siehe auch Claudia Windisch-Hojnacki: Die Reichsautobahn. Konzeption und Bau der RAB, ihre ästhetischen Aspekte, sowie ihre Illustration in Malerei, Literatur, Fotografie und Plastik. Diss. Univ. Bonn 1989, S. 21.

streifen oder eine Markierung. In einer Veröffentlichung aus dem Jahr 1934 hieß es noch, „*Kreuzungen jeder Art sollen vermieden werden*“⁴. Kurze Zeit später war für alle Autobahnen verbindlich festgelegt, dass Kreuzungen grundsätzlich niveaueverschieden anzulegen waren.⁵ Die Gesamtbreite dieser Straßen betrug 24 Meter. Sie ergab sich aus zwei je 7,5 Meter breiten Fahrbahnen, einem 5 Meter breiten Trennstreifen und Banketten bzw. Randstreifen von je 2 Metern Breite an den Außenkanten. Die Fahrbahndecken bestanden zumeist aus Stampfbeton.

In der Ausstellung werden fast nur Exponate aus dem Bestand „Autobahndirektion Südbayern“ im Staatsarchiv München gezeigt. Als Behörde geht die Autobahndirektion zurück auf die am 1. September 1933 gegründete *Oberste Bauleitung für die Kraftfahrbahn München-Landesgrenze*. Die übergreifende Bezeichnung im hierarchischen Gefüge dieser Einrichtungen lautete *Oberste Bauleitungen Kraftfahrbahnen* (OBK). Von 1935 ab firmierte sie bis 1945 unter der Bezeichnung *Oberste Bauleitung der Reichsautobahnen* München (OBR).

Die Überlieferung dieser Behörden wurde in den Jahren 1997 und 2009 von der Autobahndirektion Südbayern an das Staatsarchiv München abgeben. Die Ordnung und Erschließung dieses Bestands im Umfang von etwa 50 Laufmetern ist erst vor kurzem abgeschlossen worden. Dies gab Anlass für eine kleine Ausstellung, mit welcher die interessierte Öffentlichkeit und die historische Forschung auf die sehr wertvolle Überlieferung aufmerksam gemacht werden soll (**Kat.-Nr. 27**).

Die Ausstellung beginnt mit einem Überblick über die Grundzüge des Großprojekts „Reichsautobahn“. Anschließend werden einige Teilaspekte zu den Arbeitsbedingungen und zum Bau der drei Strecken in Südbayern beleuchtet: die Autobahn München-Landesgrenze (Salzburg) wurde 1937 dem Verkehr über-

⁴ Meyers Kleines Lexikon. In drei Bänden. Band 3 (Niedeck-Zz). Leipzig 1934⁹, S. 1858.

⁵ Meyers Lexikon. Erster Band (A-Boll). Leipzig 1936⁸, S. 810f. Im Verkehrswesen unterscheidet man bei Kreuzungen höhengleiche und niveaueverschiedene (plankreuzungsfreie); letztere werden durch den Bau von Über- und Unterführungen geschaffen.

geben, die Autobahn München-Berlin und die Autobahn München-Stuttgart wurden 1938 eröffnet. Auf die propagandistische Inszenierung der Reichsautobahn wird in einer weiteren Sequenz eingegangen.

Reichsautobahnen – „Straßen des Führers“?

„Schon in der Festung Landsberg hat der Führer über die Notwendigkeit und seine Absicht gesprochen, dereinst einmal Straßen bauen zu lassen, die der technischen Leistungsfähigkeit des Kraftwagens voll entsprechen und die großzügig die einzelnen Gaue Deutschlands miteinander verbinden.“⁶

Dr. Fritz Todt im Jahr 1936 über die angebliche Entstehung der Idee zur Reichsautobahn.

Mit der Darstellung der Reichsautobahnen als „Straßen des Führers“ wird die Tatsache verschleiert, dass es vor der nationalsozialistischen Machtübernahme und dem späteren Baustart zum Unternehmen „Reichsautobahnen“ schon ältere Projekte aus der Weimarer Republik gegeben hat. Hier ist zunächst die privatwirtschaftlich organisierte *Automobil Verkehrs- und Übungsstraße* (AVUS) zu nennen, welche auf einer Länge von 9,8 Kilometern Berlin-Charlottenburg mit dem Wannsee verband und bereits im Jahr 1921 mit einem Rennen eingeweiht worden war. Die Straße war nur für den Automobilverkehr bestimmt und wies durch einen Grünstreifen getrennte Fahrbahnen auf.⁷ Als erste öffentlich finanzierte Autobahn gilt die etwa 20 Kilometer lange Verbindung von Köln nach Bonn, die ab dem Jahr 1929 gebaut und im August 1932 dem Verkehr übergeben wurde.⁸

⁶ Cigaretten/Bilderdienst (Hg.): Adolf Hitler. Bilder aus dem Leben des Führers. Altona/Bahrenfeld 1936, S. 78.

⁷ Zur AVUS Charlottenburg-Wannsee siehe Roland Gabriel: Dem Auto eine Bahn, S. 163–167.

⁸ Erhard Schütz / Eckhard Gruber: Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der „Straßen des Führers“ 1933–1941. Berlin 1996, S. 32f. Siehe a. Roland Gabriel: Deutsche Autobahnvorläufer. AVUS, HAFRABA, München-Leipzig-Berlin, Leipzig-Halle, Düsseldorf-Köln-Bonn u.a. In: Wirth, Wolfgang

Die 1924 gegründete *Studiengesellschaft für Automobilstraßen* (STUFA) beschäftigte sich unter anderem mit Überlegungen zu Netzplanung und Ausbau bestehender Landstraßen.⁹ Sie wurde 1934 in die *Forschungsgesellschaft für das deutsche Straßenwesen* überführt. Von großer Bedeutung war der am 6. November 1926 in Frankfurt gegründete *Verein zur Vorbereitung der Autostraße Hamburg-Frankfurt-Basel* (ab 1928: Hansestädte-Frankfurt-Basel, kurz HAFRABA). Mit ihm war eine konzeptionelle und institutionelle Grundlage für die möglichst rasche Umsetzung eines umfassenden Straßenbauplans geschaffen. Der Verein wurde daher bereits im August 1933 ebenfalls umgewandelt und *Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen* (GEZUVOR) benannt. Schon einen Monat später, am 23. September 1933, wurde der Bau der Reichsautobahnen offiziell mit dem Ersten Spatenstich an der Strecke von Frankfurt nach Darmstadt eingeleitet, dem allerdings ältere Pläne der HAFRABA zugrunde lagen.

Aufbau und Umsetzung des Unternehmens „Reichsautobahnen“

Mit dem Reichsgesetz vom 27. Juni 1933 über die *Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen“* (RGBl II 1933 S. 509) wurde das Gesamtprojekt auf eine gesetzliche Grundlage gestellt. Durch den darin enthaltenen § 9 war die Enteignung von Besitzern vorgesehen, deren Grundstücke für den Autobahnbau benötigt wurden. Eine Entschädigung sollte laut Gesetzes-

(Hg.): Die Autobahn. Von der Idee zur Wirklichkeit. Köln 2005 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen), S. 24–62; zur Strecke Köln-Bonn siehe S. 41f. Roland Gabriel weist in seinem Aufsatz darauf hin, dass die Bezeichnung der vor 1933 realisierten Strecken als Autobahnen nicht unproblematisch sei. Vgl. S. 59ff.

⁹ Roland Gabriel: Deutsche Autobahnvorläufer, S. 24–62; zur STUFA siehe S. 31–37. Siehe auch Karl-Heinz Friedrich: „Tunlich geradlinig“. Die Gründung des Vereins „HAFRABA“ 1926 und der Bau der deutschen Autobahnen. In: Mitteilungen aus dem Bundesarchiv (2006), H. 2, S. 72.

text angemessen ausfallen.¹⁰ Die *Deutsche Reichsbahn* wurde ermächtigt, unter der Bezeichnung *Gesellschaft Reichsautobahnen* ein Tochterunternehmen mit Sitz in Berlin zu gründen, das als juristische Person des öffentlichen Rechts angelegt war. Durch diese Verknüpfung mit der *Deutschen Reichsbahn* profitierte die *Gesellschaft Reichsautobahnen* von deren Fachwissen im Verkehrswesen. Gleichzeitig blieb der Ferngüterverkehr offiziell der Reichsbahn unterstellt, wodurch Befürchtungen seitens der Reichsbahn wegen möglicher Kompetenzverluste eingedämmt werden konnten. Der *Direktion der Reichsautobahnen* waren die *Obersten Bauleitungen Kraftfahrbahnen* (OBK) mit Sitz in 15 Städten des Deutschen Reiches sowie die *Bauabteilungen Kraftfahrbahnen* (BAK) unterstellt (**Kat.-Nr. 2**).

Mit der Verabschiedung des Gesetzes zur *Neuregelung der Verhältnisse der Autobahn* vom 1. Juli 1938 sowie aufgrund der *3. Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen“* vom 1. Juni desselben Jahres wurde eine Eingliederung des *Unternehmens „Reichsautobahnen“* in die Reichsverwaltung vollzogen. Der Status einer Gesellschaft ging dabei verloren, die einzelnen Dienststellen wurden unmittelbare Reichsbehörden.¹¹

Linienführung und Ausgestaltung der Reichsautobahnen unterlagen dem *Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen*. Dieses Amt, bei dem nur wenige Mitarbeiter beschäftigt waren, wurde als eigenständige Reichsbehörde unmittelbar dem Reichskanzler unterstellt. Der schlanke Apparat sollte so möglichst handlungsfähig sein und nicht durch bürokratische Zwänge eingeengt werden. Als *Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen* wurde mit Urkunde vom 28. Juni 1933 bereits einen Tag nach Inkrafttreten des erwähnten Reichsgesetzes Dr. Fritz Todt (1891–1942) ernannt (**Kat.-Nr. 3**).¹² Der 1891 im ba-

¹⁰ Gesetz vom 27. Juni 1933 über die Errichtung eines *Unternehmens „Reichsautobahnen“*. <http://www.verfassungen.de/de/de33-45/autobahnen33.htm> (Online, mit farblich hervorgehobenen Änderungen, 20.01.2012).

¹¹ Karl-Heinz Friedrich: Der Bestand R 4601 Generalinspektor für das Deutsche [sic!] Straßenwesen. In: *Mitteilungen aus dem Bundesarchiv* (2007), H. 1, S. 62–64.

¹² Zu Fritz Todt siehe Karl-Heinz Friedrich: Der Bestand R 4601, S. 61–66.

dischen Pforzheim geborene Todt hatte 1920 ein Ingenieurstudium mit Diplom abgeschlossen und war bereits 1923 der NSDAP beigetreten. Ab 1925 wurde er mit der Leitung der vom Münchner Bauunternehmen Sager & Woerner gegründeten *Straßenbaugesellschaft* beauftragt. In seiner Promotion setzte er sich mit *Fehlerquellen beim Bau von Landstraßen aus Teer und Asphalt* auseinander. In diversen Schriften zum Ausbau des deutschen Verkehrsnetzes zeigte Todt Möglichkeiten der Finanzierung und des grundsätzlichen Beschäftigungspotentials im Straßenbau auf. Am bekanntesten wurde die nach der Farbe ihres Einbandes benannte *Braune Denkschrift* vom Dezember 1932, in der er „*Richtlinien und Aufgaben der künftigen Entwicklung des Straßenbaus und der damit zusammenhängenden Fragen*“¹³ entwickelte. Seit dem *Erlass über den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen* vom 30. November 1933 lag auch die Leitung des *Unternehmens „Reichsautobahnen“* in seinem Kompetenzbereich.¹⁴ Als zentrale Leitungspersonlichkeit und „Kopf“ des Autobahnbaus im Dritten Reich war Todt verantwortlich für die Realisierung des Streckennetzes. Zur persönlichen Prüfung des Fortgangs und Standes der Bautätigkeiten nutzte er die Möglichkeit, sich mittels Überfliegens einzelner Strecken einen Überblick zu verschaffen und gegebenenfalls Missstände zu erkennen (**Kat.-Nr. 4**). Am 8. Februar 1942 starb Fritz Todt bei einem Flugzeugabsturz nahe Rastenburg in Ostpreußen.

Reichsweit begann der Autobahnbau nach einer Rede Adolf Hitlers am 21. März 1934 im Hofdinger Forst bei Unterhaching, die durch den Hörfunk an insgesamt 22 Orten mit gleichzeitig einsetzender Bautätigkeit übertragen wurde (**Kat.-Nr. 5–7**).¹⁵ Der Baubeginn wurde durch Nutzung dieses Mediums raumübergreifend nahezu synchron inszeniert und im Sinne des Beginns einer „*Arbeitsschlacht, die den Auftakt bildet zur*

¹³ Arend Vosselmann: Reichsautobahn. Schönheit, Natur, Technik. Kiel 2001, S. 11–12. Zur „*Braunen Denkschrift*“ siehe auch Erhard Schütz / Eckhard Gruber: Mythos Reichsautobahn, S. 19.

¹⁴ Karl-Heinz Friedrich: Der Bestand R 4601, S. 61.

¹⁵ Richard Vahrenkamp: Die Chiemsee-Autobahn. Planungsgeschichte und Bau der Autobahn München-Salzburg 1933–1938. In: Oberbayerisches Archiv 130 (2006), S. 407.

*Ausrottung des Grundübels aller Welt, der Arbeitslosigkeit*¹⁶ heroisiert. Bekämpfung von Arbeitslosigkeit und allgemeine Wirtschaftsförderung sollten durch den Bau der Reichsautobahn vorangetrieben werden. Tatsächlich jedoch diente das Projekt nicht für eine flächendeckende Arbeitsbeschaffung. Im Jahr 1936 erreichte die Beschäftigtenzahl mit 125.000 ihren Höhepunkt.¹⁷ Das offiziell verkündete Ziel, im Rahmen des Straßenbaus bis zu 600.000¹⁸ Menschen beschäftigen zu können, wurde eindeutig verfehlt. Die Zahlen lassen die offiziell in Aussicht gestellten Effekte als Propaganda erscheinen.

Zunächst meldeten sich für den Autobahnbau Arbeitskräfte aus dem Reich, bis nach 1938 auch Österreicher zum freiwilligen Einsatz kamen (**Kat.-Nr. 12**). Sie wurden in Barackenlagern untergebracht, über die der *Beauftragte der OBR München für die soziale Betreuung der Unternehmerarbeiter* monatlich Berichte zu erstellen hatte. Wegen der Arbeiten an vielen Trassen und vor allem nach der Entfesselung des Zweiten Weltkriegs kam es zu einem spürbaren Mangel an Arbeitskräften. Nur zwei Monate nach dem Überfall auf Polen forderten Bauunternehmen Kriegsgefangene an, die allerdings für die harte Arbeit bei schlechter Witterung ungenügend ausgerüstet waren (**Kat.-Nr. 13**). Der Bau an der Reichsautobahn kam bald zum Erliegen und wurde schließlich 1943 ganz eingestellt.

Aufgrund der hohen Anfangsinvestitionen arbeitete das junge Unternehmen „Reichsautobahnen“ nicht rentabel.¹⁹ Die Bedeutung des Reichsautobahnbaus ist vorrangig in der hohen Öffentlichkeitswirkung zu sehen. Auf das gesamte Reich verteilte Großbaustellen wurden ortsübergreifend und lange Zeit von der Bevölkerung wahrgenommen. Zahlreich durchgeführte, im Ablauf streng geplante und aufwändig inszenierte Erste Spatensti-

¹⁶ Zitiert nach Erhard Schütz / Eckhard Gruber: Mythos Reichsautobahn, S. 46.

¹⁷ Vgl. Wolfgang Wirth (Hg.): Die Autobahn, S. 82; hier jedoch ohne Quellenverweis.

¹⁸ Erhard Schütz / Eckhard Gruber: Mythos Reichsautobahn, S. 19. Die Nennung dieser Zahl basiert auf Angaben des „Braunen Berichts“.

¹⁹ Durchgesehen wurden die *Geschäftsberichte der „Reichsautobahnen“*, 1934–1936 und 1938–1941. Bayerisches Hauptstaatsarchiv (BayHStA), Staatskanzlei 6949.

che und Eröffnungszeremonien dienten ebenfalls dazu, das Unternehmen „Reichsautobahnen“ im Bewusstsein zu halten. Allerdings war die Motorisierung noch nicht sehr weit fortgeschritten. Denn noch in den 1930er Jahren entfiel für das Reich statistisch gesehen ein Kraftfahrzeug auf 75 Einwohner. Einen sehr viel größeren Nutzen zog man dagegen in der Stadt München, in der die Fahrzeugdichte bei einem Automobil je 25 Einwohnern lag. Der Einsatz moderner Medien wie des Rundfunks diente der effizienten Verbreitung einer auf den scheinbaren Nutzen des gesamten Volkes zielenden Propaganda (**Kat.-Nr. 8–11**).

Linienführung – Strategie und Umsetzung

„Nicht die kürzeste, sondern die edelste Verbindung zweier Punkte heißt es zu schaffen!“²⁰. Die kürzeste Verbindung ist über Geraden zu erreichen. Die Streckenlegung von Bahnverbindungen zeichnete sich durch einen eher geraden Verlauf aus. Auch beim Unternehmen „Reichsautobahnen“, Tochterunternehmen der Deutschen Reichsbahn, verfolgte man zu Beginn des Reichsautobahnbaus einen eher geraden Streckenverlauf. Der erste Abschnitt der Reichsautobahn von Frankfurt in Richtung Heidelberg verläuft meist entlang gerader Linien von bis zu zehn Kilometern Länge.²¹ Schon nach kurzer Zeit bevorzugte man jedoch eine stärker kurvige Linienführung. Bei der Änderung der Trassierung stand eine möglichst harmonische Verbindung von technischen und ästhetischen Belangen im Vordergrund. Die Strecken sollten zum einen der optimalen Befahrbarkeit dienen, sich zum anderen aber auch harmonisch in die Landschaft einfügen. Die Fahrt auf der Autobahn sollte so

²⁰ Zitiert nach: Benjamin Steininger: Raum-Maschine Reichsautobahn. Zur Dynamik eines bekannt/unbekannten Bauwerks. Berlin 2005 (Kaleidogramme 2), S. 85. Emil Maier-Dorn äußerte sich so im Jahr 1938 in einem Artikel über „Die kulturelle Bedeutung der Reichsautobahn“ über die Linienführung. Veröffentlicht in der Zeitschrift „Die Strasse“, 1938/23, S. 737.

²¹ Benjamin Steininger: Raum-Maschine Reichsautobahn, S. 90.

zum möglichst angenehmen Erlebnis werden.²² Bei der Linienführung besteht die Herausforderung darin, unter Abwägung verschiedenster Kriterien die bestmögliche Linie zu finden (**Kat.-Nr. 15**). Deshalb beschäftigten sich neben Ingenieuren seit Mitte der 1930er Jahre sogenannte *Landschaftsanwälte* mit Fragen der besten Form der Streckenlegung. Prof. Alwin Seifert (1890–1972), Dozent für Gartengestaltung an der TU München, war als *Reichslandschaftsanwalt des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen* tätig. Er war beauftragt, für eine natur-schonende Einbindung der Autobahnen in die Landschaft zu sorgen und im Einzelfall auf die Schutzwürdigkeit seltener Vegetation hinzuweisen.²³ Diese Form einer bewusst landschafts-gebundenen Linienführung umfasste in logischer Konsequenz die Führung zu bzw. vorbei an landschaftlich sehenswerten Orten. Dr. Fritz Todt äußerte sich in einer Veröffentlichung aus dem Jahr 1936 zur Linienführung der Strecke entlang des Südufers am Chiemsee (heutige A 8 Ost von München nach Salzburg), die sich durch persönlichen Eingriff Adolf Hitlers in bereits bestehende Planungen ergeben hatte, folgendermaßen:

„Der erste Entwurf der Linie für die Reichsautobahn wich dem Moore mit einem weiten Bogen abseits des Seeufers nach Süden aus. Der Führer war mit dieser Linie, die ohne Ausblick auf den See oder das Gebirge landschaftlich nicht sehr glücklich lag, nicht einverstanden und verlangte, daß noch gründlicher untersucht werden soll, ob nicht doch eine Möglichkeit gefunden werden könne, die Straße näher an den See zu legen.“²⁴

Letztlich wurde eine Streckenführung in unmittelbarer Nähe des Chiemsees realisiert. Eine Stützmauer diente zur Absicherung der Straße. Der Bau im wassernahen Gebiet, d.h. auf weichem Untergrund brachte zahlreiche Schwierigkeiten mit sich, die praktische Umsetzung stellte somit eine außerordentliche Herausforderung dar (**Kat.-Nr. 14**). Die ambitionierten Ansprüche in Bezug auf die Linienführung der Strecke München-Salzburg werden an anderer Stelle bei der Straßenführung über den Ir-

²² Claudia Windisch-Hojnacki: Die Ästhetik der Reichsautobahn. In: Wolfgang Wirth (Hg.): Die Autobahn, S. 130–154. Zur Linienführung siehe S. 133f.

²³ Arend Vosselmann: Reichsautobahn, S. 17f.

²⁴ Cigaretten/Bilderdienst (Hg.): Adolf Hitler, S. 82.

schenberg deutlich, welche Steigungsgrade von bis zu 8 % erreicht. Zum Vergleich sei darauf hingewiesen, dass beim Bau von Autobahnstrecken heute nur noch Steigungen bis zu 4 % zugelassen sind.²⁵ Die Strecke über den Irschenberg ist auch aus diesem Grunde eine dauernde Gefahrenstelle.

Brückenbauwerke – Monumente der Technikgeschichte

„Solange der Mensch diese Erde bewohnt, sind Brücken Ausdruck seines Willens, Hindernisse auf dem Weg zu seinem Ziel zu überwinden. Brücken zeugen von Aufstieg, Macht und Zerfall, sie zeugen von der Kultur der Völker und ihrer Gesinnung.“²⁶

Da die Reichsautobahnen frei von höhengleichen Kreuzungen sein sollten, benötigte man zwangsläufig eine Vielzahl von Brücken. Statistischen Angaben zufolge gab es an den Reichsautobahnen etwa 9.000 Brücken.²⁷ Aus der Masse von Unterführungen und Überführungen ragen vor allem Großbrücken heraus. Diese faszinieren aufgrund ihres oft monumentalen Erscheinungsbildes. Schon alleine dadurch ist die Kostspieligkeit solcher Brückenbauten ersichtlich. Die Planung von Brücken erfordert außerdem ein hohes Maß an technischem Wissen, wodurch die wirtschaftliche und technische Leistungsfähigkeit ihrer Erbauer herausgestellt wurde. In ideologietreuem Duktus wurde der Brückenbau nach einem Artikel im Völkischen Beobachter vom 6. November 1935 folgendermaßen dargestellt:

„Mit am Anfange jeglichen menschlichen Gemeinschaftssinnes steht die Brücke. Sie verbindet und eint die durch Flüsse und Ströme getrennten Landschaften und ihre Bewohner. Nicht

²⁵ Wolfgang Wirth (Hg.): Die Autobahn, S. 135.

²⁶ Zitat nach: Claudia Windisch-Hojnacki: Die Reichsautobahn, S. 122. Zitat aus Hans Wittfoht: Triumph der Spannweiten. Vom Holzsteg zur Spannbetonbrücke. Düsseldorf 1972. S. 10.

²⁷ Charlotte Reitsam: Reichsautobahn im Spannungsfeld von Natur und Technik. Habil. TU München 2004, S. 208.

*feindlich wirkt sie in der Natur, sie wird vielmehr, wenn sie das Werk eines echten Meisters ist, zur großen Einheit [...]. In ihr ist, um ein auf Dürer gemünztes Wort zu variieren [sic!], „die Idee einer schöpferischen Kunst aufgegangen, die der Natur ihre verborgenen Harmonien entreißt und das Bild ihrer Schönheit an den Tag bringt“.*²⁸

Auch beim Bau von Brücken wurde in besonderem Maß auf eine ästhetisch wirkungsvolle Gestaltung geachtet. Der Architekt Paul Bonatz (1877–1956) (u. a. Stuttgarter Hauptbahnhof) war seit 1934 als künstlerischer Berater beim Brückenbau tätig.²⁹ Neben technisch-statischen Überlegungen stand fortan ebenfalls eine Realisierung der Bauvorhaben unter ästhetischen Gesichtspunkten im Vordergrund. Die Brücken sollten im Gefüge der Reichsautobahnen keinen Bruch mit der Fahrbahn ergeben, sondern vielmehr als integraler Bestandteil der Straße wahrgenommen werden. Als Baumaterialien bevorzugte man Naturstein, Stahl und Eisenbeton.³⁰

Die **Mangfallbrücke** bei Darching liegt bei Kilometer 30 auf der Strecke München-Salzburg. Sie überspannt in einer Höhe von 68 Metern und mit einer Länge von 288 Metern das Mangfalltal. Die Arbeiten an der Brücke begannen im Frühjahr des Jahres 1934. Knapp eineinhalb Jahre später, wurde am 24. August 1935 das Richtfest gefeiert. Ausgeführt wurde der Bau nach einem Entwurf der Firma MAN, Werk Gustavsburg, in Arbeitsgemeinschaft mit den Firmen Dortmunder Brückenbau AG, Louis Eilers mit Sitz in Hannover und der aus Würzburg stammenden Firma Georg Noell & Co. Der Stahlverbrauch für den Bau der Vollwandbalkenbrücke betrug ca. 2.600 Tonnen. Im Vertrag über die Lieferung und Aufstellung der Stahlüberbauten vom 16. April 1934 wird die Vergabesumme auf 1.030.428

²⁸ Völkischer Beobachter Nr. 310 vom 6. November 1935; der Artikel weist auf den Beginn einer Ausstellung bzw. Schau im Kongressbau des Deutschen Museums mit dem Titel „*Die deutsche Brücke in der Landschaft und im Stadtbild*“ hin. Ausgerichtet wurde diese anlässlich der Eröffnung der Münchner Ludwigsbrücke und im Vorfeld einer Tagung zum Thema „*Straße und Stadt in Planung und Recht*“. Staatsarchiv München (StAM), Autobahndirektion Südbayern 241.

²⁹ Claudia Windisch-Hojnacki: Die Reichsautobahn, S. 124.

³⁰ Arend Vosselmann: Reichsautobahn, S. 20ff.

Reichsmark beziffert.³¹ Am 11. Januar 1936 wurde die Brücke offiziell dem Verkehr übergeben (**Kat.-Nr. 16**).

Den Zuschlag für den Bau der ebenfalls stählernen **Donaubrücke** bei Ingolstadt erhielten im Jahr 1936 wiederum die bereits genannten Firmen Dortmunder Brückenbau AG, das MAN Werk in Gustavsburg sowie Georg Noell & Co. Die Überquerung der Donau erfolgte auf einer Länge von 380 Metern. In einem nach Anfrage der Süddeutschen Verlagsanstalt im Jahre 1938 entstandenen Beitrag zur Donaubrücke weist die Dortmunder Union auf eine „*besonders gepflegte liebevolle architektonische Durcharbeitung*“³² seitens der *Obersten Bauleitung der Reichsautobahnen* (OBR) und damit explizit auf die Berücksichtigung ästhetischer Aspekte der Brückenkonzeption hin (**Kat.-Nr. 17**).

Ein weiteres Großprojekt im Brückenbau stellte die **Holledaubrücke** bei Geisenfeld bei Kilometer 361,2 entlang der Strecke Ingolstadt-München dar. Ursprünglich war eine Stahlkonstruktion geplant. Sparzwänge führten jedoch dazu, dass der Talübergang in Form eines Betongewölbes realisiert werden sollte.³³ Erstellt wurde ein zweifach parallel zueinander verlaufendes Betonbogenbrückenensemble mit Steinverkleidung. Den Zuschlag für den Brückenbau erhielt die Münchner Firma Beton- und Monierbau AG. Die Vergabesumme belief sich auf 3.785.214 Reichsmark.³⁴ Nach Baubeginn im Jahre 1937 war die Westseite schon im November 1938 fertig gestellt. Die Brücke lag auf dem Autobahnabschnitt von Bratzhof (bei Wolnzach) bis Dirnismaning (bei München). Mit der Eröffnung dieser 42 Kilometer langen Teilstrecke am 4. November 1938 wurde die letzte Lücke in der insgesamt 522 Kilometer langen Verbin-

³¹ StAM, Autobahndirektion Südbayern 815; hier Stahlbauvertrag zwischen der *Gesellschaft Reichsautobahnen* und den beteiligten Baufirmen.

³² Artikel der Dortmunder Brückenbau AG über „*Die Stahlüberbauten der Reichsautobahnbrücke über die Donau bei Ingolstadt*“. Ein Schreiben, mit dem die OBR München über den Artikel unterrichtet wird, ist auf den 11. April 1938 datiert. StAM, Autobahndirektion Südbayern 1092. Die Schlussabrechnung zum Bau der Brücke erfolgte Ende 1938.

³³ StAM, Autobahndirektion Südbayern 1093. Schreiben der OBK München an die *Direktion der Reichsautobahnen* vom 3. März 1937.

³⁴ StAM, Autobahndirektion Südbayern 1093. Schreiben der OBK München an die Beton- und Monierbau AG vom 31. Juli 1937.

derung von Berlin über Nürnberg und Ingolstadt nach München geschlossen. Der zweite Baukörper der Brücke wurde erst im Jahre 1939 vollendet (**Kat.-Nr. 18**).³⁵ Wie auch die Mangfallbrücke wurde die Holledaubrücke aus taktischen Gründen im Frühjahr 1945 gesprengt.

Rasten, nicht rosten: Tankstellen und Rastanlagen als Orte flüchtigen Verweilens

Bereits im Jahr 1934 war Ludwig Mies van der Rohe (1886–1969) mit dem Entwurf einer Reichsautobahn-Tankstelle beauftragt worden. Der Bau zweier Tankstellen in Hannover-Buchholz erfolgte nach seinen Plänen.³⁶ Die erste Reichsautobahntankstelle wurde am 1. Mai 1936 in Betrieb genommen. Sie befand sich im Bereich des Anschlussdreiecks der Strecke Frankfurt-Mannheim-Heidelberg. Carl August Bembés (1900–1955) Entwurf dieser Tankstelle fiel innerhalb der zeitgenössischen Architektur vor allem durch das Flachdach auf. Später entstand in Abständen von ca. 30 bis 40 Kilometern entlang der Einzelstrecken ein Netz von Tankstellen. Rastanlagen dienten als Stätten der Erholung und des flüchtigen Verweilens bei kurzen oder auch längeren Unterbrechungen der Fahrt. Die Attraktivität der Autobahn wurde durch Schaffung von Erholungsräumen gesteigert. Sie wurden als Kulturbauten geplant und sollten ästhetisch ansprechend gestaltet sein.

Für Oberbayern werden exemplarisch Archivalien vom Bau der Tankstelle bei der Anschlussstelle Ingolstadt präsentiert (**Kat.-Nr. 19**). Einen „*Höhepunkt der Autobahn-Erholungs-Architektur*“³⁷ stellte das direkt am Ufer des Chiemsees in Bernau gelegene Rasthaus dar. Es wurde als erstes deutsches Autobahn-

³⁵ Zum Bau der Holledaubrücke vgl. Landratsamt Pfaffenhofen a. d. Ilm (Hg.): Die Holledaubrücke – Geschichte und Geschichten. Erarbeitet vom Arbeitskreis Dorfchronik Geisenhausen. Pfaffenhofen a. d. Ilm 2010 (Heimatkundliche Schriftenreihe des Landkreises Pfaffenhofen a. d. Ilm), S. 21–39.

³⁶ Arend Vosselmann: Reichsautobahn, S. 22ff.

³⁷ Zitiert nach: Charlotte Reitsam: Reichsautobahn, S. 202f. Sven Bardua: „Deutschlands erstes Rasthaus wird zur Klinik“. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 11. Januar 2011, T. 5.

rasthaus am 27. August 1938 eröffnet. Der Gesamtkomplex des zugleich größten Rasthauses der Reichsautobahnen³⁸ erstreckte sich auf einer Fläche von insgesamt 16 Hektar. Das heute denkmalgeschützte und als Klinikgebäude genutzte, ehemalige Rasthausgebäude wurde nach Plänen des Architekten Fritz Norkauer (1887–1976) unter Rückgriff auf die Formensprache eines alpenländischen Bauernhauses erbaut. Es war mit Lärchenschindeln gedeckt und sogar die Dachrinnen waren mit Lärchenholz ummantelt. An der Südfassade des Zentralgebäudes brachte man eine Sonnenuhr an, die zu beiden Seiten von je einer Seenixe eingefasst war. Die exponierte Lage „an den Gestaden des ‚bayerischen Meeres‘“³⁹ kommt auch im Motiv des Wappens der Rastanlage zum Tragen, welches ein beflossenes Wasserwesen zeigt. Die mit handgeschmiedeten Eisenteilen besetzten Fenster und Türen waren handwerklich aus dem traditionellen Baustoff Holz gefertigt worden. Ganz im Sinne der architektonischen Gestaltung wirkte auch die Möblierung rustikal. Die Außenanlagen inklusive Bauerngarten waren von Alwin Seifert gestaltet worden. Auch ein Spazierweg durch das Moor in Richtung Prien wurde nach seinen Vorgaben angelegt. Technisch war das Gebäude bestens ausgerüstet:

„Der in einem Jahr buchstäblich in den Boden gerammte und doch auf Anhieb als ehrwürdig fester Ort funktionierende Bau ist von oben bis unten mehrfach verkabelt, auf insgesamt 26 km Länge verrohrt [...]. In den Fensternischen sind hinter altertümlichen Fensterläden und Vorhängen moderne Heizkörper versteckt, [...] in jedes Zimmer mit Blick nach Herrenchiemsee ragt ein Fernsprechkabel bis neben das Bett, hinter fast jeder Messingleuchte in der Wand sitzt ein für Radiodurchsagen und Musik nutzbarer Lautsprecher [...].“⁴⁰

Neben dem sogenannten „Führerzimmer“ gab es eine Gaststube für ca. 350 Besucher. Die Terrasse bot Platz für weitere 1.300 Gäste. Ein Hoteltrakt sowie eine großzügige Badeanstalt bereicherten zudem das vielfältige Angebot an Erholungsmöglichkeiten. Der direkt an den Chiemsee angrenzende und relativ

³⁸ Benjamin Steininger: Raum-Maschine Reichsautobahn, S. 160.

³⁹ Zitat nach: Benjamin Steininger: Raum-Maschine Reichsautobahn, S. 156.

⁴⁰ Benjamin Steininger: Raum-Maschine Reichsautobahn, S. 164.

flache Bau beeindruckt durch seine exponierte Lage in reizvoller Landschaft an der Autobahnstrecke.⁴¹ Er sollte „*ein angeblich typisches Bild vom solide nationalsozialistischen Bauen in urtümlich deutscher Landschaft*“ vermitteln (**Kat.-Nr. 20**).⁴² Gerade die Strecke München-Salzburg bot die ideale Bühne für eine derartige Inszenierung (**Kat.-Nr. 21**). Ihre besondere Bedeutung ist vor allem durch Schaffung einer Infrastruktur zu primär touristischen Zwecken zu würdigen. Die Ausflugsziele um Tegernsee und Chiemsee konnten durch den Bau der Strecke leichter und schneller erreicht werden. Auch die relative Nähe zum Obersalzberg dürfte zum raschen Ausbau der Strecke beigetragen haben.⁴³

„Mythos Reichsautobahn“

Die groß angelegte Inszenierung der Reichsautobahnen war ein wesentlicher Aspekt der Propaganda des Nationalsozialismus. Die Nutzung künstlerischer Ausdrucksformen bildete hierbei einen bedeutenden Faktor. Die Kunst stellte geeignete Mittel zu einer Beeinflussung auf immaterieller, psychologisch-emotionaler Ebene zur Verfügung. Es ging letztlich um die Präsentation des Fernstraßenbaus im Sinne einer vermeintlichen „Vision des Führers“. Der „*Mythos Reichsautobahn*“⁴⁴ entstand:

*„Die Autobahn als erhabenes Monument, Weltwunder und Kunstwerk der Menschheit – darin wurde[n] die Allmacht des Führers und die Ewigkeit des Reichs beschworen, aber auch das Vertrauen der Industriegesellschaft in ein unendliches Wachstum“*⁴⁵.

⁴¹ Zum Rasthaus am Chiemsee vgl. Charlotte Reitsam: Reichsautobahn im Spannungsfeld von Natur und Technik, S. 202 f. Vgl. auch Benjamin Steininger: Raum-Maschine Reichsautobahn, S. 160–165.

⁴² Benjamin Steininger: Raum-Maschine Reichsautobahn, S. 164.

⁴³ Benjamin Steininger: Raum-Maschine Reichsautobahn, S. 157–159. Vgl. auch Richard Vahrenkamp: Die Chiemsee-Autobahn, S. 385–387.

⁴⁴ Erhard Schütz / Eckhard Gruber: Mythos Reichsautobahn, S. 104.

⁴⁵ Zitiert nach Erhard Schütz / Eckhard Gruber: Mythos Reichsautobahn, S. 104.

Grundsätzlich erfolgte die Aufnahme des Motivs *Reichsautobahn* von künstlerischer Seite genreübergreifend und war staatlicherseits gelenkt und gefördert. Im Februar 1936 wendete sich Fritz Todt in einem offiziellen Aufruf an deutsche Künstler. Es ging um eine malerische Darstellung der Autobahn. Nach Auswahl von insgesamt 1.200 eingereichten Arbeiten zeigte man im Herbst desselben Jahres etwa die Hälfte der Werke in einer Ausstellung. Die Gemälde von Karl August Arnold (1888–1980) und Ernst Vollbehre (1876–1960) bildeten dabei einen Schwerpunkt.

Gerade Ernst Vollbehre nahm innerhalb der Autobahnmalerei eine hervorragende Rolle ein. Seine zahlreich angefertigten Bilder stechen durch grelle Farbigkeit sofort ins Auge. Baustellen, Streckenverläufe und Brücken sind meist menschenleer wiedergegeben. So werden synthetisch wirkende Bilder der Reichsautobahnen erzeugt.⁴⁶ Auch der Künstler Karl August Arnold war den Nationalsozialisten kein Unbekannter. Bereits in der Frühphase des Autobahnbaus, genauer im April des Jahres 1935, wurde im Rathaus Rosenheim unter dem Titel „*Ein Jahr Reichsautobahn im Bild*“ eine Ausstellung des Künstlers eröffnet. Gezeigt wurden Studien und Skizzen zum Bau der Strecke München-Salzburg. Die Bilder zeichnen sich weniger durch hohe Qualität aus. Betont wurde indessen, dass die Arbeiten des Künstlers durch direkte Beobachtung der Bautätigkeiten entstanden waren, denn „*er saß mit seiner Staffelei mitten unter den Arbeitern*“⁴⁷ (**Kat.-Nr. 22**). Den Akten ist der Hinweis zu entnehmen, dass Fritz Todt bei der Vernissage zugegen gewesen war und auch offiziell gesprochen hatte.⁴⁸

Auch auf dem Gebiet der Fotografie rief man öffentlich zur Anfertigung künstlerischer Werke mit Bezug zur Reichsautobahn auf. Bei dem 1936 ausgerichteten Lichtbildwettbewerb „*Die*

⁴⁶ Zum Thema Malerei vgl. Erhard Schütz / Eckhard Gruber: *Mythos Reichsautobahn*, S. 112–115. Vgl. auch: Claudia Windisch-Hojnacki: *Die Ästhetik der Reichsautobahn*, S. 130–154; hier S. 142–145.

⁴⁷ StAM, Autobahndirektion Südbayern 29, Zeitungssauschnitt (Angabe der Zeitung und Datierung fehlen).

⁴⁸ StAM, Autobahndirektion Südbayern 29, OBK München an die *Direktion der Reichsautobahnen*, Schreiben vom 2. Mai 1935.

schöne Straße im Bau und unter Verkehr“ wurde ein Foto Otto Illauers mit dem ersten Preis ausgezeichnet. Motivisch zeigt es den ansteigenden Streckenabschnitt am Irschenberg.⁴⁹ Gerade bei dem Medium Fotografie ist auf die grundsätzlich fließenden Grenzen von reinem Dokumentationszweck und einer Inszenierung zu Propagandazwecken hinzuweisen.

Im Gegensatz zu den bereits genannten Produkten künstlerischen Schaffens sollten bildhauerische Werke auch entlang der Autobahnstrecken platziert werden. Diese Autobahnplastik wurde somit zur „Kunst am Bau“. Unter den geplanten Plastiken ragt das „*Denkmal der Arbeit*“ heraus. Es sollte auf dem Mittelstreifen der Autobahnstrecke München-Salzburg bei Kilometer 124,7 errichtet werden.⁵⁰ In Stein gehauen, zeigen die Entwürfe fünf nackte, muskulöse Männer, die gemeinsam unter höchster Anstrengung versuchen, einen Steinblock auf einen Berg zu schieben bzw. zu ziehen. In der zeitgenössischen Literatur wurde die übergeordnete Aussage des Monumentes unter Hinweis auf die freiwillige, schweißtreibende Arbeit bzw. den Einsatz für die Gemeinschaft – das „Volk“ – beschrieben: „[...] *freie Menschen bewältigen in gemeinsamer Arbeit eine vom Schicksal gestellte Aufgabe.*“⁵¹ Der vom nationalsozialistischen Regime mit zahlreichen Aufträgen geförderte Künstler Josef Thorak (1889–1952) arbeitete im Staatsatelier Baldham bei München. Er sollte die Plastik gewaltigen Ausmaßes fertigen. Das 14 Meter hohe Denkmal sollte laut Planungen auf einem Sockel von rund fünf Metern Breite und 18 Metern Länge ruhen. Als Material sah man Untersberger Marmor vor. Die Kosten wurden im Dezember 1938 auf eine Höhe von rund 1.500.000 Reichsmark geschätzt. In dieser Schätzung waren Künstlerhonorare jedoch nicht mit einberechnet. Die riesigen Gesteinsblöcke wollte man unweit des geplanten Aufstellungsorts direkt behauen.⁵² Ein auf Lasten von bis zu 75 Tonnen

⁴⁹ Erhard Schütz / Eckhard Gruber: *Mythos Reichsautobahn*, S. 115f.

⁵⁰ StAM, Autobahndirektion Südbayern 1863. Schreiben der OBR München an die Bauabteilung Salzburg vom 13. Oktober 1938. StAM, Autobahndirektion Südbayern 943.

⁵¹ Kurt Lothar Tank: *Deutsche Plastik unserer Zeit*. München 1942, S. 101.

⁵² StAM, Autobahndirektion Südbayern 943. Schreiben der OBR München an die *Direktion der Reichsautobahnen* vom 9. Dezember 1938. Bereits im April

ausgelegter Kran sollte die Einzelfiguren der Großplastik transportieren.

Das Leistungsverzeichnis für die Herstellung von Modellen unterschiedlichen Maßstabs durch Josef Thorak ist mit einer Summe von 580.000 Reichsmark beziffert und wurde laut Schreiben der OBR München vom 15. Januar 1941 genehmigt.⁵³ Die Schlussabnahme der Betonfundamente ist auf den 13. November 1943 datiert. Thorak arbeitete noch im März desselben Jahres an der Ausführung eines Modells im Maßstab 1:1. Im Jahre 1943 bricht der Schriftverkehr ab. Das Denkmal selbst wurde nie aufgestellt (**Kat.-Nr. 23**).

Schlussbetrachtung

Bei der Vorbereitung und Inszenierung des Gesamtprojektes „Reichsautobahnen“ ging das Regime strategisch vor. Zu Beginn zeigte man ab dem 9. Juni 1934 in München unter dem Titel „Die Strasse“ in Halle 1 des Münchner Ausstellungsgeländes auf der Theresienwiese eine Ausstellung. Adolf Hitler war persönlich zur Eröffnung gekommen. Im Geleitwort des Ausstellungskataloges wies Fritz Todt darauf hin, dass „[...] die Durchführung der weittragenden Straßenbaupläne mit einer allgemeinen Straßenausstellung beginnt, die dem gesamten Volk die Zielsetzung zeigt.“⁵⁴ In elf Räumen wurde ein umfassender Abriss zur Geschichte des Straßenbaus präsentiert. Verdeutlicht wurde etwa das Beziehungsgeflecht von Verkehr und Wirtschaft, Arbeit, Wissenschaft, Landesplanung sowie der Organisation von Baukunst, Verkehr und Verwaltung. In der sogenannten „Ehrenhalle“ wurde in acht Wandbildern die historische

1939 schätzte man die Gesamtkosten auf 4 bis 5 Millionen Reichsmark. StAM, Autobahndirektion Südbayern 943. Schreiben der *Direktion der Reichsautobahnen* an die OBR München vom 22. April 1939.

⁵³ StAM, Autobahndirektion Südbayern 943. Leistungsverzeichnis vom 25. Juli 1940 mit Genehmigung Todts.

⁵⁴ Straßenbau-Ausstellung München 1934 e.V. (Hg.): *Die Strasse*. Ausstellung München 1934 Juni – September. Veranstaltet im Auftrage der Reichsregierung vom Generalinspektor für das deutsche Strassenwesen. Amtlicher Führer. München 1934. Geleitwort.

Entwicklung der Straße nachgezeichnet. Diese waren durch eine Arbeitsgemeinschaft von zehn Künstlern angefertigt worden.⁵⁵ Das Autobahnprojekt selbst wurde unter dem Motto „*Der Motorisierung freie Bahn*“ vorgestellt. Während der Ausstellung tagte vom 3. bis zum 9. September 1934 ein Straßenkongress in München.⁵⁶

Am Beispiel des monumentalen „*Denkmals der Arbeit*“ von Josef Thorak wird jedoch allzu deutlich, dass die kühnen Vorankündigungen und Planungen der Nationalsozialisten mit der Realität nicht vereinbar waren. Die Entfesselung des Zweiten Weltkrieges am 1. September 1939 erforderte eine zunehmende Bündelung von Kräften für rein militärische Ziele. Mitte des Jahres 1941 leiteten der Angriff auf die Sowjetunion und die Ausweitung der Bautätigkeiten am „Atlantikwall“ das Ende der Arbeiten an den Reichsautobahnen ein. Die Planungen der frühen 1930er Jahre, welche ein Reichsautobahn-Grundnetz von 6.900 Kilometern Länge vorgesehen hatten, konnten nicht realisiert werden (**Kat.-Nr. 26**). Am Ende des Jahres 1941 waren etwa 3.800 Kilometer Reichsautobahn in Betrieb genommen. Ab August 1943 wurde sogar geduldet, die Reichsautobahnen mit Fahrrädern zu befahren. Das vorläufige Ende der Nurautostraße war damit besiegelt.⁵⁷

⁵⁵ Künstler waren Prof. Bruno Goldschmitt, Alfred Crämer, Cajetan Dreisser, Otto Flechtner, Gustav Gagell, Dr. Wilhelm Kalb, Ludwig Franz Ludowici, C. Th. Protzen, Albert Reich, Erich Schilling. Siehe Straßenbau-Ausstellung München 1934 e.V. (Hg.): Die Strasse.

⁵⁶ Zur Ausstellung „Die Strasse“ vgl. Richard Vahrenkamp: Die Chiemsee-Autobahn, S. 408f.

⁵⁷ Erhard Schütz / Eckhard Gruber: Mythos Reichsautobahn, S. 90f.

Exponatbeschreibungen

ORGANISATION – PLANUNG – INSZENIERUNG

1 Zulassungen von Kraftfahrzeugen in Deutschland, 1930–1934

1938

Diagramm der *Obersten Bauleitung für die Reichsautobahnen München* (OBR)

Glasplatte, s/w, Abzug von Digitalisat, 18 x 13 cm

Staatsarchiv München (StAM), Autobahndirektion Südbayern Glasplatten, (vorläufig) Holzkasten 13 20672

2 Das Unternehmen „Reichsautobahnen“

a) 1936

Organigramm

Abbildung entnommen aus: Volk und Reich Verlag (Hg.): Die Reichsautobahnen. Grundsätzliches über Gestaltung und Baudurchführung. Berlin 1936. S. 5.

24 x 25 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 1945

b) 1935

Streckenübersicht im Zuständigkeitsbereich der *Obersten Bauleitung für die Kraftfahrbahn München-Landesgrenze* (OBK). Die Dienststelle wurde noch im Jahr 1935 umbenannt und bis zum Jahr 1945 als *Oberste Bauleitung für die Reichsautobahnen München* (OBR) bezeichnet

Abbildung entnommen aus: Volk, Franz: Der Aufbau der Gesellschaft „Reichsautobahnen“. Bearbeitung nach den Unterlagen der Direktion der Reichsautobahnen. Leipzig 1935. Seite 54

21 x 29,7 cm

Bayerisches Hauptstaatsarchiv (BayHStA), Staatskanzlei 6949

3 Dr. Fritz Todt – Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen

1937

Fritz Todt (1891–1942) bei einer Sammlung für das „*Winterhilfswerk des Deutschen Volkes*“ am Anfang der Strecke München-Salzburg

Kleinbildnegativ, s/w; Abzug von Digitalisat, 13 x 18 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern Kleinbildnegativ, (vorläufig) 60031-1-08

4 Anweisung des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen

12. Oktober 1937

Nach einer Befliegung der Reichsautobahnen gibt Fritz Todt Anweisung an Paul Hafen, Leiter der OBR München, wegen Weiterbaus der Strecke München-Ulm

21 x 29,7 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 1859

5 Autobahndenkmal bei Unterhaching

21. März 1934

Unter dem Motto „*Fanget an*“ sollte ein Denkmal an den Beginn der „*Arbeitsschlacht*“ entlang der Strecke München-Salzburg erinnern. Es wurde im Mai 1938 bei Unterhaching errichtet (Km 7,7). Bis dahin diente eine Attrappe an selbem Ort als Ersatz für das Denkmal

Abzug, s/w, 11,5 x 17 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 2038, Bild Nr. 18

6 Späte Verwirklichung des Autobahndenkmals „*Fanget an*“

22. Februar 1937

24

Die OBR München wendet sich an die *Direktion der Reichsautobahnen* wegen dauerhafter Ausführung des Denkmals

21 x 29,7 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 274

7 Kosten der Modelle zum Autobahndenkmal „Fanget an“

März 1938

Die OBR München fertigt eine Aufstellung über die bei den Bauvorhaben des Geschäftsjahres 1937 für bildende Künstler und Kunsthandwerker aufgewandten Mittel, darunter auch die Kosten für Modelle des Denkmals

Handschriftliche Aufstellung, 21 x 29,7 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 274

8 Eröffnung der Teilstrecke von München nach Holzkirchen

29. Juni 1935

Die Erstbefahrung des 25 Kilometer langen Abschnitts der Strecke München-Salzburg wurde von der Wochenschau gefilmt

Kleinbildnegativ, s/w, Abzug von Digitalisat, 18 x 13 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern Kleinbildnegativ, (vorläufig) 60058-4-24

9 Eröffnung der Teilstrecke von Samerberg nach Siegsdorf

a) 17. August 1936

„Regieanweisung“ betreffend die Vorbeifahrt am Chiemsee auf der Strecke München-Salzburg

21 x 29,7 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 385

b) 18. August 1936

Foto Erstbefahrung

Abzug, s/w, 17,5 x 12,5 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 2043, Bild Nr. 1

c) 18. August 1936

Übersichtskarte der Teilstrecke

Ohne Maßstab, Vervielfältigung, 51,5 x 30 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 385

10 Eröffnung des letzten Abschnitts der Strecke München-Stuttgart

a) 1./2. Dezember 1938

Vorankündigungen in der nationalsozialistischen Presse über die Eröffnung der rund 100 Kilometer langen Teilstrecke von München nach Limbach bei Burgau am 9. Dezember 1938

Ausschnitte aus der Nationalzeitung, Nrn. 280, 281, 20,5 x 29,5 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 385

b) Wagenkarte zur Befestigung an der Windschutzscheibe für die offizielle Erstbefahrung am 9. Dezember 1938

Gelber Karton, 21 x 13,5 cm

BayHStA, Staatskanzlei 6949

11 Erster Spatenstich am Walserberg vor Salzburg anlässlich des „Anschlusses“ Österreichs

7. April 1938

Knapp vier Wochen nach der Eingliederung Österreichs in das Deutsche Reich am 12. März 1938 gibt Hitler an der deutsch-österreichischen Grenze das Signal zum Bau einer Autobahn von Salzburg nach Wien; die Arbeiten wurden jedoch drei Jahre später eingestellt

a) Abzug, s/w, 12 x 17 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 2046, Bild Nr. 3

b) Abzug, s/w, 17 x 12 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 2046, Bild Nr. 6

ARBEITSKRÄFTE BEIM BAU DER REICHAUTOBAHN

12 Freiwillige Arbeiter

Zum Bau der Autobahn wurden im gesamten Reichsgebiet Arbeitskräfte angeworben bzw. den Baufirmen durch die Arbeitsämter zugewiesen. Ab 1938 kamen schon aufgrund der geographischen Nähe zunehmend österreichische Arbeiter zum Einsatz

a) Juli 1938

Zusammenstellung einer durch die OBR München bei der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung, Zweigstelle Wien, in Auftrag gegebene Anzahl von Arbeitern

Hektographierte Auflistung, 21 x 29,7 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 365

b) [1939]

Die Arbeiter, die den verschiedenen Baufirmen aufgrund ihres gemeldeten Bedarfs zugewiesen wurden, kamen in Privatquartieren sowie in eigens erstellten Wohnlagern unter. Die Firma Josef Riepl aus Regensburg erstellte mehrere solcher Lager u.a. in Wörth a.d. Donau

Farbige Skizze, 67 x 26 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 1384

c) September 1939

Über die Lager wurden monatliche Berichte erstellt, in denen neben verschiedenen Angaben Daten auch auf die Stimmungslage wie hier im Falle des Lagers Barbing eingegangen wurde

Monatsbericht, 21 x 29,7 cm (Vorder- und Rückseite)

StAM, Autobahndirektion Südbayern 1384

13 Kriegsgefangene

Aufgrund der umfangreichen Bauarbeiten an zahlreichen Trassen und der Abberufung freiwilliger Arbeiter zu anderen Tätigkeiten wie Ernteeinsätzen wurden stattdessen schon ab Ende 1939 Kriegsgefangene herangezogen

a) Ende 1939 / Anfang 1940

Zusammenstellung von Kriegsgefangenenlagern mit Belegungszahl im Bereich der OBR München

Hektographierte Liste, 21 x 29,7 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 378

b) 28. Juni 1940

Die einzelnen Bauunternehmen forderten für ihre Baustellen mit eigenen Formblättern jeweils eine bestimmte Anzahl von Gefangenen bei der OBR München an wie hier die Firma Josef Wahler aus München für die Baustelle Gois bei Salzburg

21 x 29,7 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 378

c) 1. August 1940

Die Arbeit auf den Baustellen war schwer und wegen der häufig schlechten Witterung im Gebirge war eine gute, warme Bekleidung unbedingt erforderlich. Da es den belgischen Kriegsgefangenen daran oft fehlte, finden sich in den Akten wiederholt Schreiben der Arbeitskommandos mit der Forderung nach besserer Ausrüstung der Arbeiter

21 x 29,7 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 378

STRASSENBAU – BRÜCKENBAU – HOCHBAU

14 Die Autobahn München-Salzburg entlang des Chiemsees

a) 12. Oktober 1934

Anweisung der *Direktion der Reichsautobahnen* an die OBR München zum Bau einer Ufermauer (Km 80,1 bis 81,3) am südlichen Ende des Chiemsees

21 x 29,7 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 755

b) 28. November 1934

Die OBR München legt der *Direktion der Reichsautobahnen* Entwürfe zum Bau der Ufermauer vor

21 x 29,7 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 755

c) 1936

Ufermauer (Km 80,1 bis 81,3) mit Parkstreifen in Blickrichtung Westen

Glasplatte, s/w, Abzug von Digitalisat, 18 x 13 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern, (vorläufig) Holzkasten 3 Nr. 20154

d) 12. März 1936

Schreiben der OBR München an die *Bauabteilungen Kraftfahrbahnen* (BAK) Rosenheim wegen Bohrproben zur Feststellung des Steilabfalls einer Molassebank im Zuge einer Verlängerung der Ufermauer (Km 79,8–80,1) entlang des Chiemsees

21 x 29,7 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 755

e) 29. September 1934

Wegen des weichen Untergrunds versinkt ein Bagger bei Km 81,5 im Schilf

Abzug, s/w, 14 x 9,5 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 2038, Bild Nr. 26

f) 17. Oktober 1934

Wegen des weichen Untergrunds versinken Gleise bei Kilometer 86,1 im Erdreich

Abzug, s/w, 14 x 9,5 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 2038, Bild Nr. 27

15 Planungsvarianten bei der Abzweigung der Strecke München-Ingolstadt und München-Regensburg

a) 24. Mai 1937

Schreiben des *Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen* an die OBR München wegen unterschiedlicher Abzweigungsmöglichkeiten

21 x 29,7 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 988

b) 14. Juni 1937

Aktenvermerk der OBR München. Dem *Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen* wird der Ausbau einer Linie mit Einmündung bei Eschelbach a. d. Ilm vorgeschlagen. Laut Vermerk erklärte dieser sein Einverständnis

21 x 29,7 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 988

c) [1937]

Übersichtskarte, Streckenführung Km 455 bis 495

Maßstab = 1:100 000, 30 x 42 cm (ausgestellter Auszug)

StAM, Autobahndirektion Südbayern 1873

16 Die Mangfallbrücke auf der Strecke München-Salzburg bei Kilometer 30,5

a) Mai 1936

Gesamtansicht

Abzug, s/w, 23 x 16 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 2043, Bild Nr. 57

b) 14. Mai 1935

Seitenansicht mit Blick von Süden, Bauzustand Mai 1935

Abzug, s/w, 12 x 17,5 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 2041, Bild Nr. 17

c) 25. Mai 1935

Aufsicht mit Blickrichtung nach Osten, Bauzustand Mai 1935

Abzug, s/w, 12 x 16 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 2041, Bild Nr. 29

d) 23. Mai 1935

Einpassen eines Trägerteils, Arbeiter ohne Sicherung

Abzug, s/w, 17,5 x 12 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 2041, Bild Nr. 20

e) 23. Mai 1935

Einpassen eines Trägerteils, Arbeiter ohne Sicherung

Abzug, s/w, 17,5 x 12 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 2041, Bild Nr. 21

f) 23. Mai 1935

Einpassen eines Trägerteils, Arbeiter ohne Sicherung

Abzug, s/w, 17,5 x 12 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 2041, Bild Nr. 22

g) 25. Mai 1935

Nachmessen von Nietenlöchern

Abzug, s/w, 12 x 17,5 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 2041, Bild Nr. 25

h) 24. August 1935

Richtfest mit Fritz Todt als offiziellem Gast

Abzug, s/w, 12,5 x 16 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 2041, Bild Nr. 49

i) 16. April 1934

Aufriss der Mangfallbrücke mit Talquerschnitt

Pause, Maßstab = 1:200, 178 x 67 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 815

17 Die Donaubrücke auf der Strecke München-Ingolstadt bei Kilometer 458,8

a) 6. Juni 1935

Schreiben der OBR München an die Dortmunder Union Brückenbau AG über die Vergabe des Zuschlags für die Donaubrücke bei Ingolstadt

21 x 29,7 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 1090

b) [1935]

Bau der Donaubrücke

Glasplatte, s/w, Abzug von Digitalisat, 18 x 13 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern (vorläufig:) Glasplattenpositive 8,5 x 10 cm Nr. 233

18 Die Holledaubrücke auf der Strecke München-Ingolstadt bei Kilometer 480,4

a) 1938

Baustelle in Blickrichtung Süden

Glasplatte, s/w, Abzug von Digitalisat, 18 x 13 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern, (vorläufig) Glasplatten Holzkasten 32 Nr. 40318

b) 11. Oktober 1937

Schreiben der *Reichsbahndirektion München* an die OBR München wegen Überlastung des Bahnhofs Wolnzach durch den Transport von Baumaterialien mit der Reichsbahn

21 x 29,7 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 1093

c) 1937

Plan der Bruchsteinverkleidung für die Holledaubrücke

Maßstab = 1:50, Vervielfältigung, 84 x 60 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 1093

19 Die Tankstelle Ingolstadt an der Strecke Berlin-München

a) 11. Juli 1938

Schreiben des Vorstandes der Bauabteilung Geisenfeld über die Vergabe des Auftrags an das Baugeschäft Otto Abe für die Summe von 35.564,25 Reichsmark

21 x 29,7 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 1869

b) 1938

Kostensteigerung auf 59.254,01 Reichsmark laut Vertragsbuch der Bauabteilung Geisenfeld vom 1. Mai 1936 bis zum 15. November 1938

42 x 29 cm (aufgeschlagen), 356 Seiten

StAM, Autobahndirektion Südbayern 1871, hier S. 349

c) [1938]

Foto vom Bau des Tankstellengebäudes

Glasplatte, s/w, Abzug von Digitalisat, 18 x 13 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern, (vorläufig) Glasplatten Holzkasten 18
Nr. 20919

20 Das Rasthaus am Chiemsee an der Strecke München-Salzburg

a) 1938

Modell des Rasthauses am Chiemsee bei Km 87,6

Abzug, s/w, 17 x 10,3 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 2046, Bild Nr. 34

b) August 1938

Abschlussarbeiten beim Rasthaus am Chiemsee

Abzug, s/w, 17 x 10,3 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 2046, Bild Nr. 42

c) August 1938

Gastraum mit Möblierung

Abzug, s/w, 17 x 12,3 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 2046, Bild Nr. 49

21 Faltblatt „Reichsautobahn München-Landesgrenze (Salzburg)“

[1938]

Informationsbroschüre der OBR München über den Bau der 125 Kilometer langen Strecke von (München-) Ramersdorf von Km 0,0 nach Schwarzbach bis Km 125,0 mit farbiger Panora-

madarstellung des Voralpenlands, erhältlich zum Preis von 25 Reichspfennigen

59,4 x 21 cm (aufgeschlagen)

StAM, Autobahndirektion Südbayern 30

„MYTHOS REICHAUTOBAHN“

22 Ausstellung „Ein Jahr Reichsautobahn im Bild“ im Rathaus Rosenheim

29. April 1935

Zeitungsbericht aus dem Rosenheimer Tagblatt Nr. 99 und aus einer weiteren unbekanntem, undatierten Zeitung über die am 28. April 1935 eröffnete Ausstellung mit Werken des Malers Karl August Arnold (1888–1980).

30 x 47 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 29

23 Das geplante „Denkmal der Arbeit“ von Josef Thorak (1889–1952) an der Strecke München-Salzburg bei Kilometer 124,4

a) Modell

Abbildung entnommen aus: Erhard Schütz / Eckhard Gruber: Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der „Straßen des Führers“ 1933–1941, Berlin 1996, S. 63

13 x 18 cm

StAM, Amtsbücherei Fh 165

b) [um 1943]

Arbeiten an einem Modell, Detailaufnahme mit Aufsicht auf einen Torso

Abzug, s/w, 23 x 17 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 943

c) [um 1943]

Arbeiten an einem Modell, Detailaufnahme eines Holzgerüsts als Unterbau

Abzug s/w, 23 x 17 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 943

d) Februar 1940

Bockkran der Friedrich Krupp AG mit einem Zuggewicht von 75 Tonnen. Geplant war der Einsatz eines derartigen Krans zum Transport von Figuren der Großplastik

Abzug, s/w, 17,5 x 23 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 943

e) 11. November 1938

Schreiben von Josef Thorak an den *Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen* wegen Lieferung von Rohsteinen

21 x 29,7 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 1863

DIE REICHAUTOBAHN IN SÜDBAYERN – BILDER UND KARTEN

24 Die Strecke München-Ulm bei Leipheim a. d. Donau

a) (undatiert)

Abzug, s/w, 80 x 50 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 2154

b) 1937

Abzug, s/w, 44,5 x 30 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 2155

25 „Ende der Kraftfahrbahn“

22. Juli 1935

Das Ende der Reichsautobahn von Salzburg nach München bei Ramersdorf

Ausdruck eines Abzuges, s/w, in Vergrößerung, 29,7 x 21 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 2040, Bild Nr. 70

26 Das Reichsautobahnnetz

a) 1. Mai 1935

Übersichtskarte über die Planungen zur Reichsautobahn mit einem Streckennetz von 6.900 Km Ausdehnung

Abbildung entnommen aus: Franz Volk: Der Aufbau der Gesellschaft „Reichsautobahnen“. Bearbeitung nach den Unterlagen der *Direktion der Reichsautobahnen*. Leipzig 1935. S. 4.

42 x 30cm

BayHStA, Staatskanzlei 6949

b) 15. November 1939

Übersichtskarte über den Bauzustand kurz nach Entfesselung des Zweiten Weltkriegs

Pause mit farbigen Markierungen, Maßstab = 1:2.500.000, 56,5 x 50 cm

StAM, Autobahndirektion Südbayern 116

DIE ÜBERLIEFERUNG IM STAATSARCHIV MÜNCHEN

27 Findbuch zum Bestand „Autobahndirektion Südbayern“

2012

Nach Abgaben in den Jahren 1997 und 2009 von der Autobahndirektion Südbayern wurde der historisch sehr wertvolle Bestand in den Jahren von 1999 bis 2012 erschlossen. Er umfasst 2.168 Archivalieneinheiten im Umfang von über 50 Laufmetern.

StAM

Quellen und Bibliographie

Quellen

Staatsarchiv München, Autobahndirektion Südbayern

Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Staatskanzlei

Bundesarchiv, Bestand R 4601 (Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen)

Bundesarchiv, Bestand R 4602 (Reichsautobahnen Direktion)

Primärliteratur

Cigaretten / Bilderdienst (Hg.): Adolf Hitler. Bilder aus dem Leben des Führers. Altona / Bahrenfeld 1936.

Kurt Lothar Tank: Deutsche Plastik unserer Zeit. München 1942.

Volk und Reich Verlag (Hg.): Die Reichsautobahnen. Grundsätzliches über Gestaltung und Baudurchführung. Hgg. im Auftrag des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen. Berlin 1936.

Meyers Lexikon. Bd. 1 (A-Boll). Leipzig 1936⁸.

Meyers kleines Lexikon. 3 Bde. Band 3 (Niedeck-Zz). Leipzig 1934⁹.

Sekundärliteratur

Sven Bardua: „Deutschlands erstes Rasthaus wird zur Klinik“. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 11.01.2011, T. 5.

Heinz Boberach: Inventar archivalischer Quellen des NS-Staates. Die Überlieferung von Behörden und Einrichtungen des Reichs, der Länder und der NSDAP. Hg. vom Institut für Zeitgeschichte. Bd. 3/1. München u. a. 1991, hier S. 372 f (*Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen*) und S. 389 (Reichsautobahnen Direktion).

Karl-Heinz Friedrich: Der Bestand R 4601 Generalinspektor für das Deutsche [sic!] Straßenwesen. In: Mitteilungen aus dem Bundesarchiv (2007), H. 1. S. 61–66. Online unter: <http://www.bundesarchiv.de/oeffentlichkeitsarbeit/publikationen/mitteilungen/index.html.de> (24.01.2012).

Karl-Heinz Friedrich: „Tunlich geradlinig“. Die Gründung des Vereins „HAFRABA“ 1926 und der Bau der deutschen Autobahnen. In: Mitteilungen aus dem Bundesarchiv (2006), H. 2, S. 71–78. Online unter: <http://www.bundesarchiv.de/oeffentlichkeitsarbeit/publikationen/mitteilungen/index.html.de> (24.01.2012).

Roland Gabriel: Dem Auto eine Bahn. Deutsche „Nurautostraßen“ vor 1933. Köln 2010 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. H. 23).

Landratsamt Pfaffenhofen a. d. Ilm (Hg.): Die Holledaubrücke – Geschichte und Geschichten. Erarbeitet vom Arbeitskreis Dorfchronik Geisenhausen. Pfaffenhofen a. d. Ilm 2010 (Heimatkundliche Schriftreihe des Landkreises Pfaffenhofen a. d. Ilm).

Georg Pehnel: Das Unternehmen Reichsautobahn. Dessau 2003 (Die Dessauer Chronik. Sonderheft).

Charlotte Reitsam: Reichsautobahn im Spannungsfeld von Natur und Technik. Habil. TU München 2004.

Erhard Schütz / Eckhard Gruber: Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der „Straßen des Führers“ 1933–1941. Berlin 1996.

Benjamin Steininger: Raum-Maschine Reichsautobahn. Zur Dynamik eines bekannt/unbekannten Bauwerks. Berlin 2005 (Kaleidogramme Bd. 2).

Bernhard Stumpfhaus: Kulturlandschaft Autobahn. Die Fotosammlung des Landesamts für Straßenwesen Baden-Württemberg. Stuttgart 2011 (Katalog zu einer Ausstellung des Landesarchivs Baden-Württemberg, Staatsarchiv Ludwigsburg).

Richard Vahrenkamp: Die Chiemsee-Autobahn. Planungsgeschichte und Bau der Autobahn München-Salzburg 1933–1938. In: Oberbayerisches Archiv 130 (2006), S. 385–416.

Arend Vosselmann: Reichsautobahn. Schönheit, Natur, Technik. Kiel 2001.

Claudia Windisch-Hojnacki: Die Reichsautobahn. Konzeption und Bau der RAB, ihre ästhetischen Aspekte, sowie ihre Illustration in Malerei, Literatur, Fotografie und Plastik. Univ. Diss. Bonn 1989.

Wolfgang Wirth (Hg.): Die Autobahn. Von der Idee zur Wirklichkeit. Köln 2005 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen).

Thomas Zeller: Straße, Bahn, Panorama. Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland von 1930 bis 1990. Frankfurt a. M., New York 2002 (Deutsches Museum. Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung. Bd. 3).

Websites

Gesetz über die Errichtung eines *Unternehmens* „Reichsautobahnen“ vom 27. Juni 1933. <http://www.verfassungen.de/de/de33-45/autobahnen33.htm> (Farblich hervorgehobene Gesetzesänderungen, 20.01.2012)

Autobahndirektion Südbayern:
http://www.abdsb.bayern.de/wir_ueber_uns/historie.php (20.01.2012)

Veröffentlichungen des Bundesarchivs:
<http://www.bundesarchiv.de/oeffentlichkeitsarbeit/publikationen/mitteilungen/index.html.de> (24.01.2012)

Abkürzungen

BAK = Bauabteilungen Kraftfahrbahnen

OBK = Oberste Bauleitungen Kraftfahrbahnen

OBR = Oberste Bauleitung der Reichsautobahnen