

MSG Moderne Stadtgeschichte, Bd. 48/2 (2017), 133-152

DOI: 10.60684/msg.v48i2.2017210

Michael Kriest

Reichsautobahnen und Stadtplanung

MSG Moderne Stadtgeschichte

ISSN: 2941-6159 online

<https://moderne-stadtgeschichte.de>

Dieses Werk steht unter der Lizenz Creative Commons Namensnennung 4.0 International.

Bei den Abbildungen sind eingeschränkte Lizenzformen möglich, Weiternutzungsrechte sind gesondert abzuklären.

© Michael Kriest 2017



Reichsautobahnen und Stadtplanung

Abstract: Since the end of the 19th century the target to decentralize and structure the highly densified European cities became more and more dominant. The construction of roads reserved for motorized vehicles, setting in with increasing motorization since the 1920s constituted an important reinforcing factor for the car-adapted transformation of cities. For Germany this was particularly the case with the construction of the Reichsautobahn during the NS-period, which intended structural changes of the cities for ideological reasons.

The large city-oriented, often town-circling Reichsautobahn network and its feeder roads affected urban road planning. The concept of a motorway-connected efficient network of main roads with bypasses for the historical centres emerged. For the large cities we can identify the formation of an expanding traffic area in the surrounding region, that, as demonstrated in the case studies, was connected with a restructuring road networks from historical, mostly radial to radial-circular patterns. The NS-period therefore can be classified as a step in the long-term process towards progressive decentralization and functional separation in urban planning from the end of the 19th century to the realization of radical car-friendly cities after the Second World War.

Nach dem starken und überwiegend nur im Straßengrundriss gelenkten Wachstum der Städte im 19. Jahrhundert entwickelten sich bis zur Jahrhundertwende städtebauliche Reformansätze gegen die stark verdichtete und funktional gemischte Stadt. Unterdessen hatte bereits eine zunehmende funktionale Differenzierung der Städte eingesetzt mit Wohn- und Industrievierteln an den Rändern und, ökonomisch bedingt, der City im Zentrum, meist im Altstadtkern. Daraus ergaben sich Anforderungen an den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Die Mobilitätserhöhung durch die beginnende Motorisierung in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts weckte dann Erwartungen an die gewünschte Auflockerung und strukturelle Veränderung der Städte in größeren räumlichen Dimensionen. Ab Mitte der 1920er Jahre verbreiteten sich mit dem zunehmenden Kfz-Verkehr auch stadtplanerische Überlegungen, die Städte an den Autoverkehr anzupassen.¹

¹ Jörn Düwel und Niels Gutschow, Städtebau in Deutschland im 20. Jahrhundert: Ideen – Projekte – Akteure, Stuttgart 2001, S. 35-43 (Stadterweiterungen im 19. Jh.), S. 44-53 (Großstadtkritik, städtebauliche Reformversuche ab 1890), S. 56-59 (u.a. Bedeutung des Verkehrs, z.B. bereits im Berliner Städtebauwettbewerb 1910), S. 72-76 (zum Leitbild der aufgelockerten und durchgrünten Stadt); vgl. Carsten Jonas, Die Stadt und ihre Geschichte, Tübingen 2015, S. 161-169 (Fluchtlinienplanungen), S. 178-213, 239 (städtebauliche Re-

Ein bisher wenig beachteter verstärkender Faktor für die Umgestaltung der Städte im Hinblick auf den Straßenverkehr war der mit der wachsenden Motorisierung einsetzende Bau von Kraftfahrstraßen. Dieser forcierte generell die Ausrichtung auf den Straßenverkehr, vor allem aber mussten sich die Städte als wichtige Verkehrsziele mit den innerstädtischen Konsequenzen dieser neuen Verkehrswege auseinandersetzen. Eine besondere Rolle kommt dabei der in der NS-Zeit erbauten Reichsautobahn zu. Nach zahlreichen, aber nur in wenigen Fällen realisierten Autostraßenprojekten entstanden in Deutschland ab 1933 ca. 3.900 km Reichsautobahn, über 2.500 km befanden sich im Bau – damals das weltweit größte Autobahnnetz und führend in technischen Standards, zugleich ein wichtiges Propagandaelement. Zum Thema Raum-/Stadtplanung und Verkehr im Nationalsozialismus existieren bisher nur wenige Forschungen.² Im Folgenden werden die Beziehungen zwischen Reichsautobahn, Städten und städtischen Verkehrsplanungen untersucht. Den Rahmen für die innerstädtische Planungsebene bilden die Position der Städte im Netz und ihre Anbindung, die wiederum Teil der Gesamtkonzeption des Netzes waren.

Es lohnt sich, einen Blick auf die verschiedenen Autostraßenkonzepte zu werfen. Die Autostraßenplanungen in Deutschland in den 1920er Jahren beruhten aus politischen und finanziellen Gründen meist auf privatwirtschaftlicher Basis, d.h. der Rentabilität der Autostraßen für die Betreiber. Dies führte zur Planung von Strecken für stark frequentierte Verbindungen, vor allem zwischen Großstädten. Es handelte sich anfangs überwiegend um Einzelstrecken wie etwa die – nach der AVUS in Berlin – erste und als eine der wenigen überhaupt realisierte (allerdings staatlich finanzierte) Autostraße Köln-Bonn. Die Konsequenz solcher Einzelstrecken war die unmittelbare Einmündung der Autostraße in das Straßennetz der jeweiligen Städte.³

formideen, funktionale Differenzierung). – Im Zusammenhang mit der Citybildung waren bereits vor dem Ersten Weltkrieg in den Altstädten Straßendurchbrüche erfolgt, z.B. Mönckebergstraße Hamburg, 1909, oder u.a. Braubachstraße in Frankfurt, 1906.

² Diesem Artikel liegt die publizierte Dissertation des Verfassers zur Analyse des Reichsautobahnnetzes zugrunde: Michael Kriest, Die Reichsautobahn. Konzeption, räumliche Struktur und Denkmaleigenschaft eines historischen Verkehrsnetzes, Petersberg 2016. Die Arbeit untersucht im ersten, historisch-geographischen Teil die Motive für den Reichsautobahnbau und die Netzplanung im Spannungsfeld einer mehr oder weniger rationalen Wirtschaftsförderung und spezifisch NS-ideologischer Einflüsse sowie die Gestaltung. Für die Themen, Raum- und Stadtplanung und Verkehr im Nationalsozialismus dienten insbesondere die Jahrgänge der ‚Raumforschung und Raumordnung‘ und ‚Die Straße‘ als Quellen. – Einen Überblick über den gesamten Verkehrsbereich seit der Weimarer Republik gibt Christopher Kopper, Handel und Verkehr im 20. Jh., München 2002.

³ Zu den Autostraßenplanungen in der Weimarer Republik siehe beispielsweise Akten des Frankfurter Instituts für Stadtgeschichte zur Hafraba, das Hafraba-Mitteilungsblatt/Die Autobahn; zur Analyse auch Kriest, Reichsautobahn.

Die bedeutendste Autostraßenorganisation in Deutschland vor 1933 war der Hafraba e.V. mit Sitz in Frankfurt am Main, der eine Verbindung zwischen den Hafenstädten Hamburg, Bremen, Lübeck über Frankfurt nach Basel plante. Zu den Mitgliedern des Vereins zählten unter anderem die Länder und größeren Städte an der Strecke. Als innovatives straßenbautechnisches Element sollte die Hafraba nicht in die an der Strecke liegenden Städte führen, sondern dazu tangential als durchgehende Linie verlaufen. Für das Teilstück Frankfurt-Heidelberg wurde ein baureifer Entwurf erstellt. Darüber hinaus entstanden aus dem Umfeld der Hafraba bereits Autobahnnetzpläne.

Im Gegensatz zur zögerlichen Haltung der Weimarer Politik trieb Hitler nach der Machtübernahme zügig die Realisation des Reichsautobahnnetzes voran. Neben letztlich kaum realisierten rüstungspolitischen Vorstellungen standen dahinter Motive wie die Wirtschaftsförderung, Arbeitsbeschaffung, soziale und touristische Effekte mit intensiver propagandistischer Nutzung. Von vornherein waren keine einzelnen Linien, sondern ein Autobahnnetz geplant. Die Nationalsozialisten orientierten sich, auch wegen des kurzfristig beabsichtigten Baubeginns, an den Vorarbeiten der Weimarer Zeit. Der erste Spatenstich erfolgte im September 1933 an der bereits geplanten Strecke Frankfurt-Heidelberg. Aber auch grundsätzlich ließen die Ziele, etwa der Wirtschaftsförderung wegen des Mengeneffekts, eine Ausrichtung an bestehenden Verkehrsbeziehungen wie zwischen den Großstädten als vernünftig erscheinen. Der erste Netzplan der Reichsautobahn enthielt daher weitgehend die Strecken des Hafraba-Plans, erweitert um einige Diagonalverbindungen. Klar erkennbar ist die Ausrichtung an den größeren Städten.



Abb. 1: Grundnetz der Reichsautobahn Stand Juni 1934

Wie bereits bei der Hafraba waren viele Kommunen institutionell (im Rahmen der sogenannten Gezuvor-Planungsorganisation) an den Planungen beteiligt, sodass Interessen der Städte durchaus Berücksichtigung fanden.

Ein weiteres, zunehmend betontes Ziel der Reichsautobahnplanung war die sogenannte Dezentralisation der als „ungesund“ angesehenen Großstädte, die Verlagerung von Industrie und Wohnsiedlung in dünn besiedelte Regionen.⁴ Die Dezentralisation durch Reichsautobahnen ist vor allem in der Anfangszeit weniger als eigenständiges Ziel der Streckenplanung nachweisbar, als man vielmehr von einem Zusatznutzen der Städteverbindungsautobahnen für die Dezentralisation ausging.

Abgesehen von der grundsätzlichen Orientierung der Netzplanung an den Städten ergab sich der Zusammenhang von Reichsautobahn und Stadt aufgrund des modernen Planungsprinzips des in sich geschlossenen Netzes unmittelbar vor allem in zwei Aspekten: Die bis auf wenige Ausnahmen durchgehenden und abseits der Städte liegenden Autobahnen erforderten den Anschluss der Städte an die Reichsautobahn mit Zubringerstraßen sowie in das Netz integrierte Streckenverknüpfungen, die wiederum mit den Städten in Beziehung standen. Hinzu kam als mittelbarer Effekt die mit den Autobahnanschlussplanungen in Verbindung stehenden Maßnahmen der Stadtplanung.

Anschluss der Städte an die Reichsautobahn

Für die Nutzung der Reichsautobahn als Verbindung von Städten und Ballungsgebieten musste für den erwarteten starken Verkehr zwischen Stadt und tangentialen Durchgangslinien ein raumstruktureller Zusammenhang mittels Anschlüssen und Zubringern hergestellt werden. Zusätzlich zu den grundsätzlichen, netztechnischen Vorteilen vermied aus Sicht der Planer die Führung der Autobahn außerhalb des Stadtgebiets Verkehrsballungen in den Städten und unterstützte durch die Möglichkeit mehrerer Stadtanschlüsse die dezentralisierende Wirkung der Reichsautobahn – hier als Effekt im unmittelbaren städtischen Umfeld. Um die Reichsautobahn dafür optimal zu nutzen, sollte sie – zumindest laut Planung – nicht zu weit von der Stadt entfernt liegen. Für Anschlüsse waren Verkehrsquellen wie Flughäfen, Industriegebiete oder ähnliches zu berücksichtigen.⁵ Zu den Vorteilen der tangentialen Linienführung zählten auch niedrigere Baukosten und die Freihaltung von Flächen für die bauliche Entwicklung der Städte. Als Stadtzubringer dienten vor allem radiale Ausfallstraßen, häufig Reichsstraßen. Der verkehrsgerechte Ausbau dieser Zu-

⁴ Auf die nur ansatzweise erfolgte Realisierung, der neue Konzentrationsbewegungen entgegenstanden, wird hier nicht eingegangen.

⁵ Wilhelm Arntz, Die Lage der Stadt zur Autobahn, in: Die Straße 1935, 21, S. 746-750.

bringer war in erster Linie städtische Aufgabe, für die es allerdings Zuschüsse gab.⁶

Ein typisches Beispiel für mehrere Stadtanschlüsse auf Basis großer Ausfallstraßen war etwa Nürnberg mit der Bayreuther, Regensburger und Münchner Straße zur Autobahn Berlin-München. Als Ideallösung städtischer Zubringer galten anbaufreie Kraftfahrstraßen wie die beiden neuen Straßen in Düsseldorf, wo „bei reichlicher Entfernung der Stadt von der Autobahn der gesamte Kraftverkehrsstrom der Stadt auf einer nördlichen und südlichen Sammelschiene zusammengezogen [wurde], um ihn auf den anbaufreien und schienenfreien Zubringern dem großen Hauptverkehrsstrang der Reichsautobahn zuzuführen“.⁷

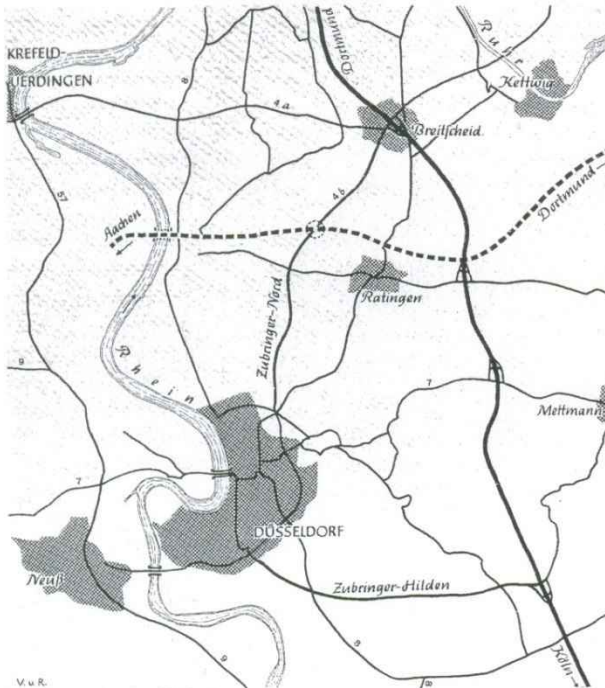


Abb. 2: Anschluss Düsseldorfs an die Reichsautobahn

sozialismus entsprochen hätte. Dazu kam es allerdings kaum. Ohnehin wies die Reichsautobahn eine durchaus heterogene Gestaltung auf. Ähnliche Lösungen

Eine – auch gestalterische – Besonderheit stellte der aus der Städteverbindung Mannheim-Heidelberg resultierende Anschluss von Mannheim als Verlängerung der Autobahn aus Richtung Heidelberg ins Stadtgebiet dar. Die geradlinige Fortsetzung im städtischen Straßennetz führte bis in die Stadtmitte zum Friedrichsplatz mit dem Wasserturm.

Die repräsentative Einfahrt ließ den Wunsch nach weiteren derartigen Anschlüssen aufkommen⁸, was sicherlich ästhetischen Vorstellungen des National-

⁶ Eduard Schönleben, Die Zubringerstraßen zu den Reichsautobahnen, in: Die Straße 1938, 13, Sonderbeilage für das Land Österreich, S. 41 f.

⁷ Robert Meyer, Der Anschluß der Stadt Düsseldorf an die Reichsautobahn, in: Die Straße 1936, 9, S. 268 f.

⁸ Fritz Todt, 1936, in: Die Straße 1936, 1, S. 2 f.

waren später nur vereinzelt an autobahnähnlichen Stichstrecken bei Städten mit Autobahnringen (s. u.) geplant.



Abb. 3: Einfahrt der Reichsautobahn in Mannheim 1937 (links im Hintergrund der Wasserturm am Friedrichsplatz)

Als recht moderne Lösung großstädtischer Verkehrsprobleme zielte ein anderer Vorschlag zum Städteanschluss auf eine Verknüpfung der Autobahn mit dem öffentlichen Nahverkehr. An den Schnittpunkten der Ring- und Radiallinien von Autobahnen bzw. autobahnähnlichen Straßen und des Schnellbahnverkehrs sollten „Gemeinschaftsbahnhöfe“ einen Übergang ermöglichen. Für den Personenverkehr entspräche das etwa dem heutigen Park und Ride.

Im Güterverkehr sollte an Umschlagstellen eine Trennung in „Fern- und Ortswagen“, d.h. kleinerer Fahrzeuge für die Innenstädte erfolgen.⁹

Auffällig ist der große Abstand mancher Städte zur Autobahn wie beispielsweise in Düsseldorf mit über zehn km.¹⁰ Er erschwerte die Nutzung der Reichsautobahn für kürzere Distanzen etwa im Tourismus oder für die nähräumliche Dezentralisation. In der Planungspraxis kam es in der Frage des Stadtanschlusses teilweise zu Konflikten zwischen den beteiligten Institutionen. So lagen für die Strecke Köln-Wuppertal-Dortmund unterschiedliche Entwürfe der Gezuvoor-Sektion Rhein-Ruhr und der Obersten Bauleitung (OBK) der Reichsautobahn Essen vor. Dem nach Auffassung der Stadt Wuppertal (Sektionsmitglied)

⁹ Gerhard Capelle (Reichsbahnoberrat), Eisenbahn und Autobahn im Nahschnellverkehr, in: Die Autobahn 1935, 1, S. 55-60; vgl. Georg Müller, Kraftverkehr und Städtebau, in: ZVDI 1934, 2, S. 33 f.

¹⁰ Robert Meyer, Der Anschluß der Stadt Düsseldorf an die Reichsautobahn, in: Die Straße 1936, 9, S. 268 f.

besseren Anschluss im Sektionsentwurf standen Vorteile bei der Bauausführung und den Kosten beim Entwurf der OBK gegenüber. Aus Sicht der OBK war nicht die Nähe zur Reichsautobahn, sondern die zügige Erreichbarkeit für den Autofahrer entscheidend, die Zubringer seien auszubauen: „Die Reichsautobahn selbst sollte man nicht aus ihrer möglichst geraden Linienführung herausnehmen und ihr auch nicht die Aufgabe übertragen, die von den Zuwegungen gelöst werden sollte“.¹¹ Die Planer wiesen daher häufig solche Forderungen der Städte zurück und lehnten ebenso Stichbahnen in die Großstädte ab.¹²

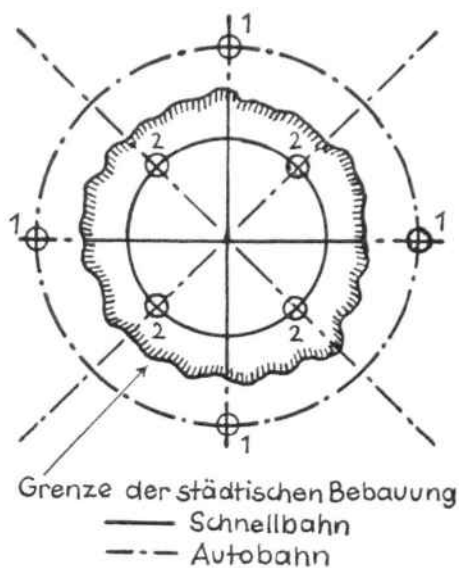


Abb. 4: Verknüpfung der Autobahn mit dem öffentlichen Nahverkehr

Insgesamt blieb, verglichen mit der verkehrstechnisch fortschrittlichen Autobahn, der Ausbau der Stadtzubringer zurück. Im weiteren Verlauf des Reichsautobahnbaus betonte man zunehmend den Vorteil direkter Innenstadt-Zubringer wie insbesondere etwa die als vorbildlich angesehene Lösung in Mannheim.¹³ Überlegungen aus dem Jahr 1944 hielten, falls ausreichend, einen Abstand der Autobahn zur Stadtmitte von drei bis fünf km für optimal und empfahlen (wohl für Großstädte) einen unmittelbaren Anschluss des städtischen Straßennetzes an die Autobahn über Autobahn-Stichstrecken.¹⁴

Die Bedenken hinsichtlich der Ballungsgefahr wurden anscheinend von bis heute maßgeblichen verkehrstechnischen Überlegungen verdrängt.

¹¹ Gezuvor Sektion Rhein-Ruhr Besprechungsprotokoll v. 1.7.1935 über die Reichsautobahn Köln-Wuppertal-Dortmund; Stellungnahme der OBK Essen, BArch R 4601/4034.

¹² Protokoll der 10. Sitzung des Verw.rats der Ges. Reichsautobahnen v. 23.1.1935, BArch R 4602/7, Bl. 209-216.

¹³ Niemeyer, Über die Neugestaltung der Städte, in: RuR 1941, 10/12, S. 531-541, hier S. 534.

¹⁴ Autobahn und Stadt [5 Mappen] v. Hans Lorenz, Mappe 5 (Nov. 1944); vgl. Mappe 1, BArch R 4601/3012.

Die geschlossene Netzstruktur der Reichsautobahn mit durchgehenden Autobahnlinien erforderte Streckenverknüpfungen. Im Reichsautobahnnetz waren die (Groß-)Städte Hauptzielpunkte. Daher lagen auch die Autobahnkreuzungen meistens in deren Nähe. Für diese stadtnahen Knoten entwickelte man netztechnische Lösungen, die nach Aussagen der Planer die Dezentralisationswirkung der Reichsautobahn optimieren sollten. Bei der Verbindung von mehr als zwei Linien war die Konzentration auf einen einzigen Kreuzungspunkt zu vermeiden, man sollte die Linien nicht einseitig zur Stadt legen, sondern „flächig auseinanderziehen“. So entstanden Tangenten in Form von Dreiecken oder sonstigen Polygonen um die Stadt. Diese stadtumfassenden Autobahnen sorgten für eine gleichmäßige Verkehrsverteilung und ermöglichten auf allen Stadtseiten eine größere Anzahl der dezentralisationsfördernden Anschlüsse. Eine Sonderform davon bildeten die Autobahnringe für einige Städte.¹⁵ Auch wenn besonders die Dezentralisationswirkung dieser Kreuzungs- bzw. Netzform betont wurde, nutzte die größere Zahl von Anschlüssen allen Verkehrsarten.

Ein Autobahnring war von vorneherein für Berlin vorgesehen, das Ruhrgebiet wurde tangential umschlossen. In Hamburg und München existierten dagegen anfangs Stichstrecken. Berlin stach durch seinen großen Autobahnring optisch aus dem Netz heraus. Der Ring „wirkte als ein bewußt geschaffenes Zentrum des Reichsautobahnnetzes“, angeblich handelte es sich aber entsprechend den genannten Prinzipien nur um die Zusammenfassung der tangentialen Autobahnlinien. Die Entfernung des Rings zum Stadtzentrum betrug 30-35 km zur Schaffung zügiger Durchgangsstrecken und wegen der zukünftigen Entwicklung Berlins. Für den Anschluss der Stadt wurden zunächst einige Stichbahnen erwogen, bei denen man allerdings Verkehrsstauungen befürchtete und stattdessen etwa 20 Anschlussstellen an noch auszubauenden Ausfallstraßen vorsah.

Mit der Neugestaltung der Reichshauptstadt im Rahmen der „Germania“-Planung wurde der Anschluss an die Reichsautobahn nochmals modifiziert. Neben den übrigen Anschlussstellen sollten die den Kern der Neugestaltungsplanung bildende, sich im Zentrum kreuzende, breite Nord-Süd- und Ost-West-Achse als sehr leistungsfähige Verkehrsstraßen, vor allem für den Verkehr in die Innenstadt, Anschluss über vier sogenannte Autobahnstützen an den Berliner Autobahnring erhalten. Dazu kam eine Autobahnverbindung zur AVUS für den Verkehr aus Süden und Westen.

¹⁵ Wilhelm Arntz, Zugänge und Knotenpunkte der Reichsautobahnen (Schluß), in: Die Autobahn 1934, 7, S. 266-268; Arntz 1935, S. 746-750.

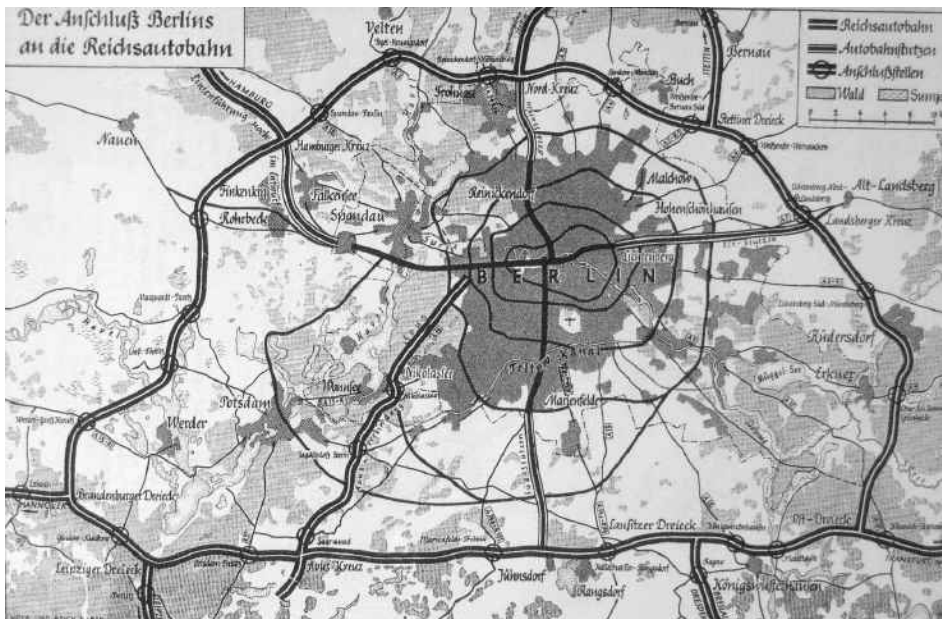


Abb. 5: Der Berliner Autobahnring mit den sogenannten Autobahnstutzen und den innerstädtischen Ringen

Die autobahnähnlichen Stichstrecken mit wenigen niveaugleichen Kreuzungen sollten am Rand der engeren Bebauung in die Achsen münden, über die Verbindung mit den geplanten Innenstadtringen den Verkehr verteilen und auch für den Anschluss neuer städtischer Siedlungsgebiete sorgen.¹⁶

Für München dagegen ging man anfangs von überwiegendem Zielverkehr, insbesondere bei der Strecke in die Alpen bzw. nach Salzburg aus. Die Autobahnen führten daher, abweichend vom sonst geltenden Tangentialprinzip, auf die Stadt zu. Wegen der mit dem Anschluss Österreichs erwarteten Zunahme des Durchgangsverkehrs sollten diese später durch einen Autobahnring verbunden werden.¹⁷

¹⁶ Carl Schnell, Die Reichshauptstadt und die Reichsautobahn, in: Die Straße 1938, 2, S. 37-40; vgl. Kölzow, Der Anschluß Berlins an die Reichsautobahnen, in: Die Autobahn 1935, 1, S. 40-42. – Wie bei vielen Planungen des „Dritten Reiches“ hatte auch dieses Konzept Vorläufer, etwa die Idee eines Tangendendreiecks um Berlin (keine Autobahn) (o. V., Berlin im Überlandverkehr. Ein Vorschlag der Arbeitsgemeinschaft Kisch-Löwitsch-Munzi (Berlin), in: Monatshefte für Baukunst und Städtebau 1932, Okt., S. 505 f.).

¹⁷ Paul Hafen, Der Reichsautobahnring um München, in: Die Straße 1938, 15, S. 489-491.

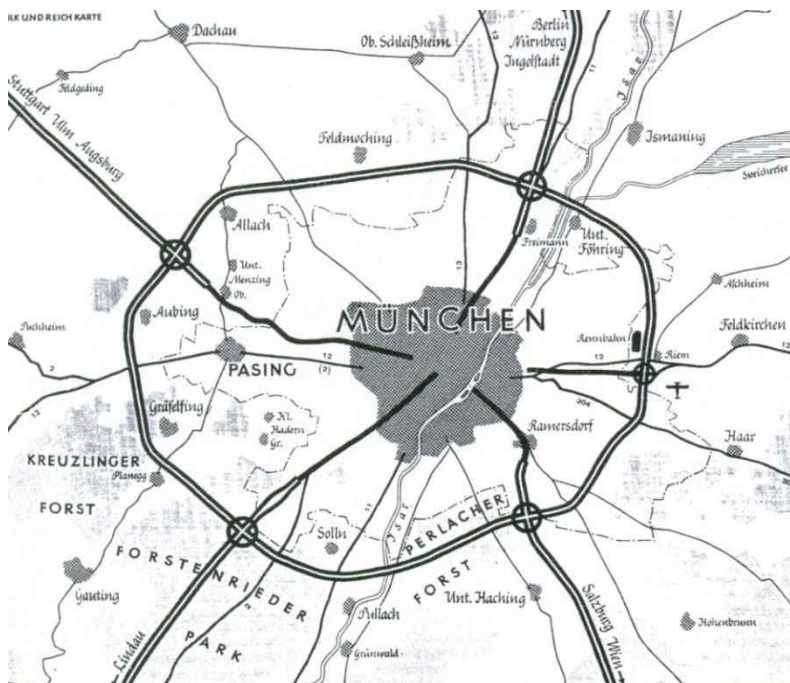


Abb.6: Der Münchner Autobahnring 1938

Auch in Hamburg waren zunächst Stichstrecken geplant.¹⁸ Im Unterschied zu anderen Städten galt Hamburg vor allem wegen des Güterverkehrs „als Welt-hafen und deutsches Einfallstor geradezu als ‚Kopfbahn‘“. Für den erwarteten zunehmenden Durchgangsverkehr von Skandinavien gen Süden wurden die Stichstrecken bereits durch eine stadtnahe Verbindungsstrecke ergänzt.¹⁹ Später sollte Hamburg ebenfalls einen vollständigen Autobahnring erhalten, unter anderem mit einer gigantischen Hängebrücke über die Elbe.²⁰

Die Planung von Autobahnring und Stichstrecken entstand in Berlin und Hamburg beziehungsweise München in umgekehrter Reihenfolge. Während in

¹⁸ Heinrich Schluckebier (Baudirektor), Der Knotenpunkt Hamburg im Netz der Reichsauto-bahnen, in: Die Autobahn 1934, 9, S. 403-408.

¹⁹ Paul Scheunemann, Die Reichsautobahn zwischen den Hansestädten, in: Die Straße 1936, 10 (Reichsautobahn Bremen-Hamburg-Lübeck), S. 298-304. – Auch bei dieser Planung reicht die Vorgeschichte in die Weimarer Zeit zurück, so hatte der Hafraba e.V. für Ham-burg eine tangentielle, aber relativ stadtnahe Führung mit Anbindung der Ausfallstraßen vorgesehen (Leo, Städte an der Hafraba. I. Hamburg, in: Hafraba Mitteilungsblatt 1930, 3, S. 1-3).

²⁰ Fritz Todt, Die Hamburger Hängebrücke über die Elbe, in: Die Straße 1938, 3, S. 68-74.

Berlin die Stichstrecken mit den Neugestaltungsplänen dem Autobahnring folgten, ergänzten in Hamburg und München die erst später geplanten Ringe die ursprünglichen Stichstrecken. Die autobahnartigen Zubringer bei diesen Städten stellten, abgesehen von Mannheim, für den Stadtanschluss eine Ausnahme dar. Die schnellere Erreichbarkeit verbesserte sicherlich die Verkehrsfunktion der Autobahn, war aber, wie gezeigt, außer in Berlin nicht der primäre Grund für die Planung.

Was die Autobahnringe betraf, ist bei genauerer Betrachtung festzustellen, dass (zumindest nach den Planungen) andere Städte von der Linienzahl und der Funktion her ohne explizite Ringform ähnlich angeschlossen waren: Am Verkehrsknotenpunkt Köln etwa schnitten sich drei Autobahnlinien. Diese wurden zu einem Autobahndreieck um die Stadt auseinandergezogen, von dem aus Zubringer und Ringstraßen dezentrale Anschlüsse der Stadt ermöglichten.²¹

Die geometrische Form der Ringe dürfte daher wohl vor allem eine Rolle als optische Hervorhebung, z.B. im Zusammenhang mit der besonderen Bedeutung von Berlin und München im NS-System, gespielt haben.

Die Reichsautobahn verlief also - teils in größerem Abstand - grundsätzlich in tangentialer Lage zu den Städten, was mehrere dezentrale Anschlüsse ermöglichte, zugleich aber Zubringer erforderte. Dieses Prinzip wurde bei den in der Nähe der Städte liegenden Netzknoten durch Auseinanderziehen der Linien zu Polygonen um die Städte weiterentwickelt. Als Sonderform davon sind die Autobahnringe für Berlin bzw. nach vorläufigen Lösungen für Hamburg und München anzusehen. Diese hatten wohl vorwiegend symbolische Gründe, da andere Städte ohne Ringform verkehrstechnisch vergleichbar angeschlossen waren. Die Planung der Stadtzubringer tendierte später, wie in Berlin, zu autobahnähnlichen Straßen.

Einfluss der Reichsautobahn auf die Stadtplanung

Auch im Nationalsozialismus galten, verbunden mit massiver Kritik an der Stadtentwicklung des 19. Jahrhunderts, die Auflockerung und „ein nach den verschiedenen Nutzungen klar gegliedertes Gebiet“, d.h. Funktionstrennung in Industrie-, Wohn- und Geschäftsviertel mit Verwaltungs- und Kultureinrichtungen im Stadtkern, als städtebauliche Ziele.²² Die Citybildung mit der Altstadt als das „wirtschaftliche, kulturelle und Geschäftszentrum“ war dabei akzeptiert.²³

²¹ Wilhelm Arntz, Der Anschluß der Stadt Köln an die Reichsautobahn, in: *Die Straße 1936*, 9, S. 265-267.

²² Neundörfer, Stadterweiterung und Stadtplanung, in: *Reichsplanung 1935*, 4, S. 104-108.

²³ o.V., Die Entwicklung der Industriestadt im Rhein-Main-Gebiet (Vortrag v. Knipping, Ers-

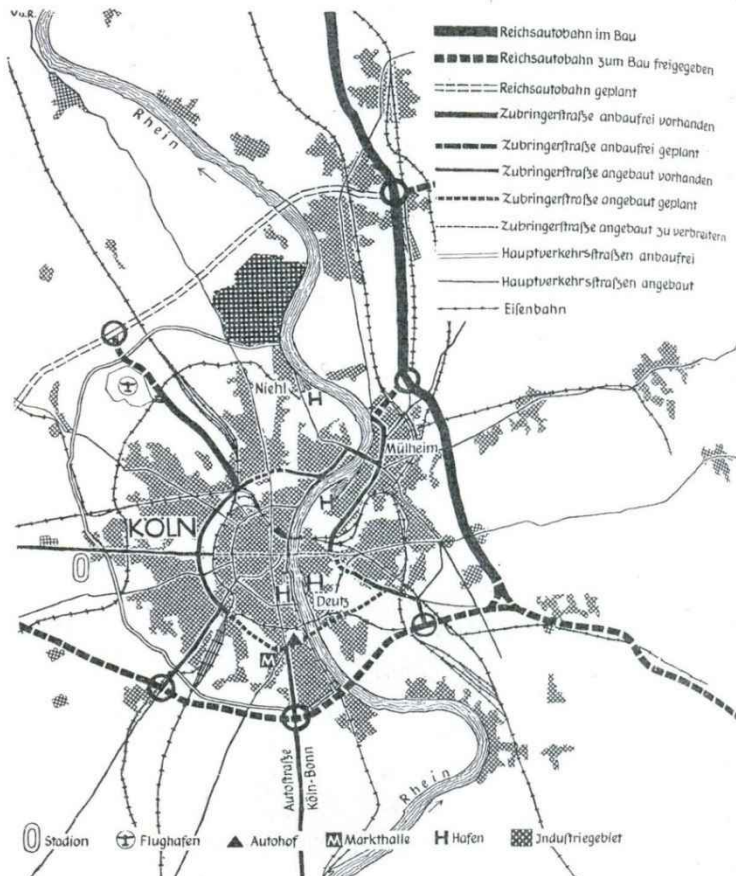


Abb. 7: Der Anschluss von Köln an die Reichsautobahn 1936

Ein Schwerpunkt des Stadtumbaus lag auf der sogenannten „Altstadtsanierung“, die städtebauliche Probleme wie schlechte Bausubstanz, ungesunde Wohnverhältnisse, steigende Verkehrsbelastung, aber auch soziale Missstände teils durch Erneuerung, teils durch flächenhaften Abriss lösen sollte.²⁴ Insgesamt entsprach die Stadtplanung im „Dritten Reich“ bei allen ideologisch bedingten Eigenheiten durchaus der zeittypischen Tendenz (CIAM, Charta von

ter Beigeordneter der Stadt Mainz, auf der Arbeitstagung der Deutschen Akademie für Städtebau, Reichs- und Landesplanung am 9.2.1939), in: RuR 1939, 7, S. 398.

²⁴ Schreiben Reichsarbeitsminister an Reichsfinanzminister v. 20.1.1934 zur Notwendigkeit von Altstadtsanierungen, BACh R 4601/1389. – Zur Altstadtsanierung in den 1920er Jahren vgl. Düwel, S. 106-108.

Athen) zur Gliederung und Auflockerung, gerade auch im Zusammenhang mit der Funktion des Kraftfahrzeugs.²⁵

Trotz teils bestehender Ablehnung der Motorisierung hatte sich bereits etwa ab Mitte der 1920er Jahre die Auffassung gebildet, dass eine Anpassung der (mit der Eisenbahn gewachsenen) Städte an den in die bestehenden Stadtstrukturen einbrechenden Autoverkehr nach amerikanischem Vorbild unvermeidlich war.²⁶ Das Kraftfahrzeug verbreitete sich in der NS-Zeit weiter. Es förderte die Auflockerung und Funktionstrennung, verursachte aber teils erhebliche Verkehrsprobleme, vor allem in den Haupteinfallsstraßen und im Stadtkern, deren Zunahme zu erwarten war. In der Motorisierungseuphorie empfand man daher „im Hinblick auf die Gestaltung idealer aufgelockerter Autostädte [...] die Mängel überkommener Stadtgebilde doppelt stark“.²⁷

Die vor den Toren der Städte liegende Reichsautobahn hatte im Zuge der allgemeinen Motorisierungsmentalität planungsrelevante Auswirkungen, auch auf kleinerer, innerstädtischer Maßstabsebene. Der Reichsautobahnbau forcierte generell die Ausrichtung auf die Bedürfnisse des Straßenverkehrs und zugleich konkret den Druck für eine bauliche Anpassung der Städte. Die Reichsautobahnplaner sahen die Autobahn als Vorleistung, der die Städte durch den „Ausbau leistungsfähiger, guter Anschlußstraßen“ wie auch der „Schaffung klarer Verkehrsverhältnisse in den Stadtkörpern selbst“ nacheifern sollten.²⁸ Sie nahmen an den Straßenausbauplänen der Städte regen Anteil, wie die Einrichtung eines Ausschusses für die Beziehung von Reichsautobahn und Stadtplanung durch den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen Todt²⁹ und die regelmäßige Befassung mit diesem Thema in der Fachliteratur zeigte. Die ringartigen Autobahnen mit ihren allseitigen Anschlussmöglichkei-

²⁵ Vgl. Werner Durth, *Architektur und Stadtplanung im Dritten Reich*, in: Michael Prinz und Rainer Zitelmann (Hrsg.), *Nationalsozialismus und Modernisierung*, Darmstadt 1994, S. 139-171; Jonas, S. 219-239.

²⁶ Burkhard Horn, *Der Motor diktiert: Einblicke in die Zusammenhänge von Verkehr und Städtebau in Deutschland seit Beginn der Automobilisierung*, Kassel 1992, z.B. S. 45: Wilhelm Arntz, *Automobil und Bebauungsplan*, in: *Technisches Gemeindeblatt* 1945, 11/12, S. 124 (5 Leitsätze): *Verkehrstrennung in Lokal- und Durchgangsverkehr außerhalb der Bebauung und „Gerüst von besonderen Bahnstraßen“*, d.h. Hierarchisierung der Straßen, ebenso innerstädtisch.

²⁷ Günter Freiherr v. Egloffstein [Präsident des DDAC, gest. 1938], *Einfluß des Kraftverkehrs auf Städtebau und Landesplanung*, in: *Die Straße* 1935, 5, S. 134-137.

²⁸ Hans Lübke, *Verkehrsverdichtung infolge zunehmender Motorisierung*, in: *Die Straße* 1935, 1, S. 13-19.

²⁹ Reiner Ruppmann, *Schrittmacher des Autobahnzeitalters. Frankfurt und das Rhein-Main-Gebiet*, Darmstadt 2011, S. 232: vermutlich Anfang 1934 gegründet, Mitglied war unter anderem der Führer der Sektion Rhein-Main und Frankfurter Stadtbaurat Niemeyer. – Der Ingenieur Fritz Todt war als Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen vor allem auch für Planung und Bau der Reichsautobahn verantwortlich.

ten schufen natürlich die Voraussetzung für Planungen einer weitergehenden Umstrukturierung als einzelne Autostraßenprojekte etwa der Weimarer Republik.

Die geforderten Verbesserungsmaßnahmen für den Straßenverkehr in den Städten bedeuteten, „das gegebene Straßennetz schrittweise dem eines idealen Autoverkehrs anzupassen“ – mit Umgehungsstraßen zur Vermeidung von Bal-lungen, dem Ausbau der Hauptverkehrsstraßen mit Beseitigung von Vorgärten und Verkleinerung der Gehsteige, Einbahnstraßensystemen – bis zur Idee eines in Gebäude mit Parkraum fließenden Verkehrs bzw. dem Bau eigener Parkga-ragen.³⁰

Dabei zeigte sich die Tendenz zu einem je nach Entwicklungsepoche diffe-renzierten Umgang mit den Stadtteilen. Gegenüber der als negativ angesehenen Stadtentwicklung des 19. Jahrhunderts galten historische Altstädte als wertvoll. Wichtiger als „die Erhaltung einzelner Bauwerke“ war aber ange-sichts der gestaltenden Denkmalpflege im „Dritten Reich“³¹ der „Schutz der Altstadtteile in ihrer Gesamtheit als Siedlungsbild“. Die Anpassung der Städte an den Straßenverkehr nach dem Motto „der Motor diktiert“, etwa mit Stra-ßendurchbrüchen, hätten in den Altstädten den Verlust von Bausubstanz und des historischen Stadtbilds zur Folge gehabt, „jeder Durchbruch zieht den nächsten nach sich“. Diese Beteuerungen waren allerdings anzuzweifeln als Ausnahmen von der Erhaltung der Altstädte gestattet waren, wenn „Elends-viertel [...] Beseitigung verlangen“. Der auch durch die Reichsautobahn zuneh-mende Verkehr erforderte jedenfalls eine entschlossene Anpassung der Städte. So wie außerhalb mit der Reichsautobahn bedurfte der Kraftverkehr ebenso in-nerhalb der Stadt eines weitmaschigen Hauptverkehrsnetzes ohne Randbebau-ung mit Radialstraßen (Zubringern) und Tangenten, möglichst innerhalb von Grünzonen. Dafür waren vor allem in den Vierteln des 19. Jahrhunderts Abrisse und Durchbrüche erforderlich. So bestand auch die Chance, „Fehlentwicklun-gen“ dieser Epoche zu korrigieren, das „planlose Häusermeer“ zu unterteilen und die Städte „organisch zu gliedern“. Dagegen sollten die historischen Alt-städte nicht zerschnitten, sondern auf Ringen umfahren werden.³² Die gegen-über früheren Phasen der Stadtentwicklung erforderliche, nun auf den Kfz-

³⁰ Egloffstein v., S. 134-137.

³¹ Susanne Fleischner, „Schöpferische Denkmalpflege“. Kulturideologie des Nationalsozia-lismus und Positionen der Denkmalpflege, Münster 1999.

³² Wilhelm Heilig, Der Kraftwagen, ein Bahnbrecher für den Umbau der Großstadt, in: Die Straße 1935, 21, S. 738-741; Wilhelm Heilig, Die Forderungen des Kraftwagens an den Städtebau, in: Die Straße 1936, 22, S. 710-712; vgl. Reinhold Niemeyer, Städtebau und Nahverkehr (=Berichte zur Raumforschung und Raumordnung (Hrsg.: Prof. Ritterbusch), Band VIII), S. 46 f.; zu Bestrebungen zum Schutz der Altstädte und der Position der Denk-malpflege s. Horn, S. 27 f.

Verkehr ausgerichtete Systematisierung und Hierarchisierung städtischer Straßennetze zeigt der schematische Vorschlag einer Gliederung in mit der Reichsautobahn verbundene Hauptverkehrsstraßen, Sammelstraßen und ruhige Wohnstraßen. Daneben gab es, wie erwähnt, Überlegungen, die Innenstädte durch „Übergangsmöglichkeiten zwischen dem Privatkraftwagen und dem Massenschnellverkehr“ vom Kfz-Verkehr zu entlasten.³³

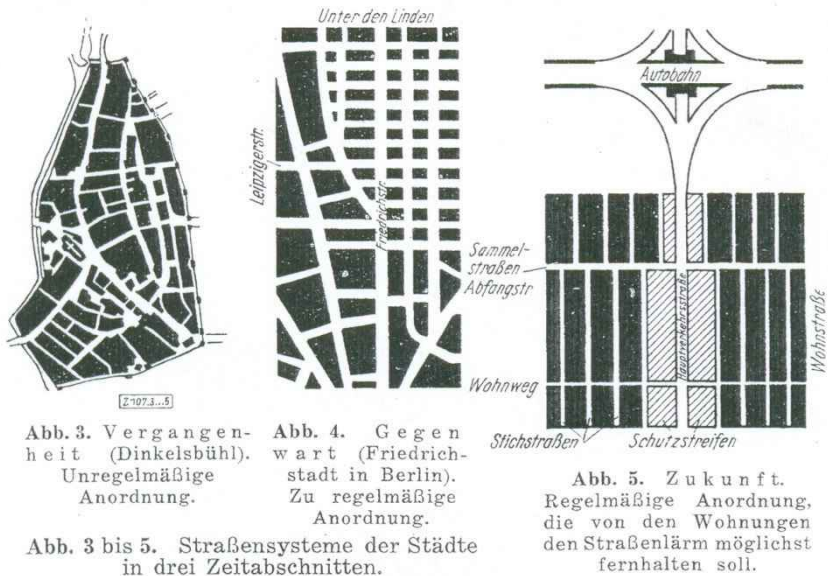


Abb. 8: Städtische Straßensysteme im Zeitvergleich 1934

Die Schaffung einer Kfz-gerechten Stadtstruktur umfasste auch den ruhenden Verkehr, d.h. Parkraum. Dieser war öffentliche Aufgabe und durch Tief- oder Hochgaragen im Stadtkern (mit Abriss von Bausubstanz) oder am Stadtrand mit Verbindung zum öffentlichen Nahverkehr zu lösen.³⁴ Die sogenannte Reichsgaragenordnung vom 17. Februar 1939 verpflichtete Bauherren bei Neubauten zur Anlage von Kfz-Stellplätzen bzw. deren Ablösung durch Geldzahlung.³⁵

³³ Georg Müller, Kraftverkehr und Städtebau, in: ZVDI 1934, 2, S. 33 f., für die 1920er Jahre: Düwel, S. 67.

³⁴ Neumann, S. 1-4.

³⁵ Christian Schneider, Stadtgründung im Dritten Reich: Wolfsburg und Salzgitter. Ideologie, Ressortpolitik, Repräsentation, München 1979, S. 18 f. – Die Verpflichtung zum Stellplatzbau galt nach dem Krieg in abgewandelter Form weiter.

Neu angelegte Städte wie das spätere Wolfsburg („Stadt des KdF-Wagens“) und Salzgitter erhielten in Verbindung mit mehreren Reichsautobahnanschlüssen von vornherein eine autogerechte Straßeninfrastruktur mit Hauptzufahrstraßen und Ringstraßen.³⁶

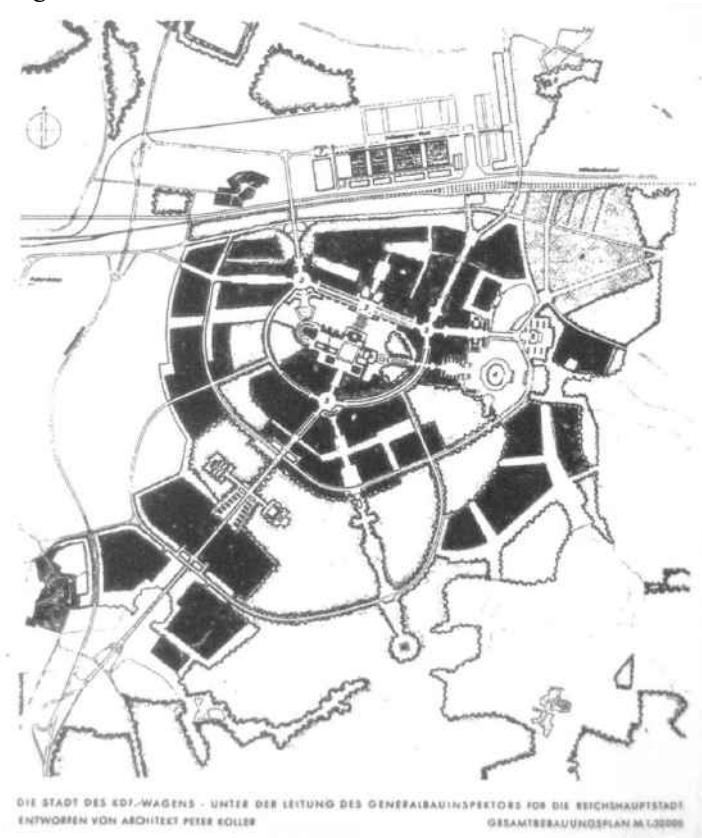


Abb. 9: Die Anbindung Wolfsburgs an die Autobahn (am linken Kartenrand in Nord-Süd-Richtung)

Noch während des Zweiten Weltkrieges begannen nach den Zerstörungen durch Luftangriffe in den Städten Wiederaufbauplanungen. Albert Speer erließ dazu im November 1943 Richtlinien, die unter anderem eine Auflockerung und verkehrsgerechte Verbreiterung der Straßen vorsahen.³⁷ Insgesamt zeichnete sich im „Dritten Reich“ eindeutig das Ziel einer auch mit radikalen Maßnahmen zu verwirklichenden autogerechten Stadt ab.

³⁶ Schneider, S. 41-43, 74-76.

³⁷ Durth, S. 166-171.

Einige Beispiele sollen die auf die Reichsautobahn ausgerichtete städtische Straßenverkehrsplanung zeigen: Die abgestimmte Planung von Reichsautobahn und Stadt in Berlin wurde bereits in Zusammenhang mit dem Berliner Autobahnring dargestellt. In Köln ermöglichte das tangential die Stadt umfassende Autobahndreieck dezentrale Anschlüsse zur Auflockerung der Stadt (vgl. Abb. 7). Die Autobahn Duisburg-Köln-Frankfurt und zunächst die West-Ost-Linie Aachen-Köln-Kassel, später auch die Nordtangente in Richtung Wuppertal, entlasteten die Innenstadt vom Nord-Süd-Durchgangsverkehr vor allem am Rheinufer. Der auf die Kernstadt zielende rechtsrheinische Verkehr aus Richtung Düsseldorf und Frankfurt wurde über die südliche Autobahntangente bzw. schräg auf den Stadtkern zulaufende, teils vierspurige, anbaufreie (Mülheim, Flughafen, Kalk-Deutz) Zubringer zu den Ringen oder in die Innenstadt geführt. Um den negativen Eindruck der „trümmerhaften Stadtteile“ von Mülheim bei der Einfahrt von Norden zu verbessern, sollte die Straße möglichst innerhalb eines Grüngürtels verlaufen. Teil des Straßenausbaus war auch die Fortsetzung des nördlichen rechtsrheinischen Zubringers bis Deutz mit dem Anschluss an die beiden innerstädtischen Rheinbrücken Hohenzollernbrücke und die heutige Deutzer Brücke, die als Teil der geplanten Ost-West-Achse besondere städtebauliche Bedeutung hatte. Weitere Überlegungen sahen zur Schonung der Altstadt Umgehungen und Untertunnelungen des Stadtkerns mit Anschlüssen an die Reichsautobahn vor.³⁸

In der Planung Nürnbergs führten die auszubauenden Autobahnzubringer bis zum Altstadttring, der ebenfalls ausgebaut werden sollte („Vorgärten müssen in die Straße einbezogen werden“). Die Altstadt selbst sollte vom Durchgangsverkehr frei bleiben.³⁹ Dieses Konzept galt als vorbildlich für die städtische Verkehrsplanung.⁴⁰

In München lag der später geplante Autobahnring relativ nahe an der Stadt, da er außer als Verbindung der einzelnen Autobahnen auch der Entlastung des Stadtverkehrs dienen sollte. Die Anschlüsse über die vier zur Stadt führenden Stichautobahnen sowie die Anschlussstelle zum neuen Flughafen und weitere Ausfallstraßen mündeten in gut ausgebaute, ins Zentrum führende Zubringerstraßen, verbunden durch Ringstraßen. Realisiert wurden der „Ost-West-Zug“ (Zubringer Salzburg), mit Verbreiterung der Rosenheimer Straße durch Abriss

³⁸ Arntz, S. 265-267. – Diese Überlegungen stammten vom damaligen Kölner Dombaumeister Guldenpfennig. – Am Deutzer Rheinufer war in der NS-Zeit ein gigantisches Gauforum für Köln geplant.

³⁹ Willy Liebel [Oberbürgermeister von Nürnberg], Die Stadt der Reichsparteitage und die Reichsautobahn, in: Die Straße 1936, 13, S. 411-414.

⁴⁰ o.V., Sonderteil, S.16, in: Die Straße 1937, 24.

von Häusern, Beseitigung von Vorgärten und einer neuen Isarbrücke, sowie eine Nord-Süd-Durchgangsstrecke entlang der Isar. Im Zusammenhang mit der Umgestaltung Münchens als sogenannter Führerstadt⁴¹ war als neuer Mittelpunkt ein Achsenkreuz westlich des bisherigen Hauptbahnhofes geplant, zugleich Mittelpunkt des Autobahnringes, der die Bebauungsgrenze bilden und in einem breiten Grüngürtel liegen sollte.⁴²

In Stuttgart sollte die Reichsautobahn im Rahmen einer Gesamtverkehrsplanung zu einer weitreichenden Neuorientierung des innerstädtischen Straßennetzes führen. Aufgrund der Stuttgarter Kessellage verlief bisher der überregionale Verkehr nach Westen (Karlsruhe) erst nach Norden, jetzt erfolgte der Anschluss über die Ausfahrt Stuttgart-West im Südwesten. In Richtung Ulm ging der Verkehrsfluss statt wie bisher durch das Neckartal nun über die Autobahn im Süden, jeweils mit teilweisem Ausbau der Zubringer. Um eine Verkehrsballung an den zum Zentrum führenden Zubringern zu vermeiden und den Durchgangsverkehr durch die Innenstadt zu verringern, waren innerhalb des Stadtgebiets anbaufreie Umgehungsstraßen über die Höhenzüge geplant.

Abb. 3. Die Zubringerstraßen mit schematischer Darstellung der Bauverbote und Sperrungen

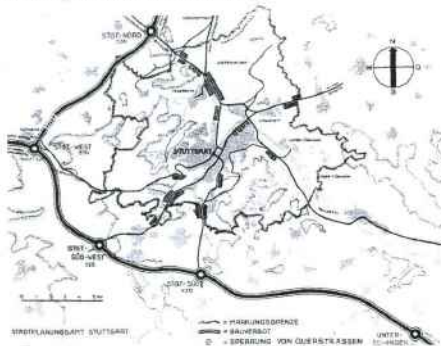


Abb. 4. Schematische Darstellung der künftigen Verkehrsverteilung

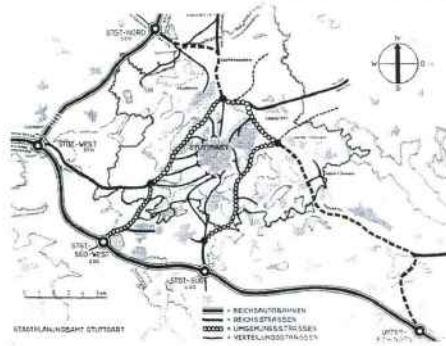


Abb. 10: Straßenplanung in Stuttgart im Zusammenhang mit dem Reichsautobahnbau 1938

Zusammen mit einer Zubringer- bzw. Verbindungsstraße im Neckartal zwischen den Autobahnen nach Heilbronn und Ulm (heutige B 10) bildeten sie einen fast geschlossenen Umgehungsring zur Verkehrsverteilung. Der Altstadtkern wurde ebenfalls von einem Ring umgeben und sollte nicht durchfahren

⁴¹ Zu den sogenannten Führerstädten, für die Hitler eine städtebauliche Umgestaltung angeordnet hatte, gehörten Berlin, Hamburg, Nürnberg, Linz und München.

⁴² Karl Fiehler, Der Anschluß Münchens an das Reichsautobahn-Netz, in: Die Straße 1935, 12, S. 450-454; Paul Hafen, Der Reichsautobahnring um München, in: Die Straße 1938, 15, S. 489-491.

werden. Als weitere Maßnahmen der Kfz-gerechten Stadtplanung waren Auflockerung der Bebauung, Straßenverbreiterungen mit Abbrüchen, Steigerung der Leistung der Zubringerstraßen durch teilweise Anbauverbote, Sperrung von Einmündungen, teilweise Trennung des Straßen- vom Straßenbahn- und Fuhrwerkverkehr sowie die Anlage von Parkplätzen vorgesehen.⁴³

Fazit

Ab Ende des 19. Jahrhunderts verbreitete sich das Ziel einer Auflockerung und Gliederung der dicht bebauten europäischen Städte. Der mit der wachsenden Motorisierung einsetzende Bau von Kraftfahrstraßen ab den 1920er Jahren stellte einen bisher wenig beachteten verstärkenden Faktor für die autogerechte Umgestaltung der Städte dar. Am Beispiel Deutschlands gilt dies insbesondere für den Bau der Reichsautobahn im NS-System, das aus ideologischen Gründen einen strukturellen Umbau der Städte beabsichtigte.

Die auf die Großstädte ausgerichtete, häufig stadtumfassend angelegte Reichsautobahn und ihre Zubringer verstärkten den Anpassungsdruck auf die Städte und beeinflussten die innerstädtische Straßenverkehrsplanung. Es entstand das Konzept eines an die Autobahn angebundenen leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßennetzes mit Umgehung der Stadtkerne. Bei den Großstädten zeichnete sich eine Ausdehnung des städtischen Verkehrsraumes in das Umland ab, die, wie in den Beispielen zu erkennen, mit einer Umstrukturierung von historischen, überwiegend radialen zu radial-ringförmigen und hierarchisierten Straßennetzen einherging. Die NS-Zeit lässt sich damit als Glied einer Kette fortschreitender Auflockerung und Funktionstrennung in der Stadtentwicklung vom Ende des 19. Jahrhunderts bis zur Verwirklichung radikal autogerechter Stadtstrukturen nach dem Zweiten Weltkrieg einordnen.

Abbildungsnachweise:

Abb. 1: Schönleben, Eduard: Der Bau der Reichsautobahnen. In: Die Straße 1934, 1 (August), S.7.

Abb. 2: Schönleben, Die Straße 1938, 13, Sonderbeilage, S.42.

Abb. 3: Reismann, Otto (hrsg. im Auftrag des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen): Deutschlands Autobahnen – Adolf Hitlers Straßen. Bayreuth 1937, S.193)

Abb. 4: Capelle 1935, 1, S.58.

⁴³ Karl Strölin [Oberbürgermeister von Stuttgart], Der Einfluß der Reichsautobahn auf die Stadtgestaltung von Stuttgart, in: Die Straße 1938, 11, S. 328-331.

Abb. 5: Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen (Hrsg.): Die Reichsautobahnen. Grundsätzliches über Gestaltung, Baudurchführung, Betrieb. Berlin 1938, S.12.

Abb. 6: Hafen, Die Straße 1938, 15, S.489.

Abb. 7: Arntz, Die Straße 1936, 9, S.266.

Abb. 8: Müller, ZVDI 1934, 2, S.34.

Abb. 9: Schneider 1979, S.75.

Abb. 10: Strölin, Die Straße 1938, 11, S.329.