

Vom Handelsweg zur Autobahn

Die Straße im Altertum

Gesellschaftlicher Fortschritt kommt nur zustande, wenn die Menschen untereinander ihre Gedanken sowie Güter austauschen können. Dazu bedarf es geeigneter Verkehrsverbindungen, unter denen der Straße eine besondere Bedeutung zukommt.

Die Geschichte der Straße beginnt mit der Erfindung des Rades und dem Bau des geebneten und befestigten Weges. Schon zur Zeit der Babylonier um 600 v. Chr. wurden die ersten Fernstraßen befestigt. Wer von den Straßen des Altertums spricht, meint jedoch vornehmlich das weitgespannte römische Straßennetz. Es erreichte um 300 n. Chr. mit 150 000 km befestigten Straßen, von denen 86000 km Fernstraßen waren, seine größte Ausdehnung. Der Bau der römischen Straßen war für die damalige Zeit eine hervorragende technische Leistung. In den Jahrhunderten nach dem Verfall des römischen Reiches zeigten sich nur noch vereinzelt Ansätze zu derartigen Bauleistungen.

Ein neuer Aufschwung

Erst im 17. Jahrhundert gewann der Straßenbau wieder an Bedeutung. In Frankreich wurde eine neuartige Bauweise angewendet, indem dort Straßen mit einem Unterbau aus pyramidenförmigen Bruchsteinen mit einer Decke aus darüber geschütteten Steinen und Sand gebaut wurden. Im Jahre 1725 wurde die eiserne Straßenwalze erfunden, die nach 1830 als Dampfwalze eines der wichtigsten Geräte im Straßenbau wurde. Etwa gleichzeitig entwickelte man in England die Idee, die Straße durch sandeingeschlämmte Schotterlagen zu festigen, um so die Fahrbahn wetterfester zu machen. Damit waren die technischen Voraussetzungen geschaffen, um Straßen für die damaligen Verkehrsanforderungen bauen zu können.

Doch der Bau eines großen zeitgemäßen Fernstraßennetzes wurde, kaum dass damit im 19. Jahrhundert begonnen worden war, aufgehalten. Im Jahre 1820 wurde die Eisenbahnlinie Manchester-Liverpool eröffnet, und der anschließende Ausbau der Schienennetze machte die

Straße als Fernverbindung überflüssig. Allerdings nur vorerst; denn die weitere technische Entwicklung brachte für den Verkehr zu Lande die wohl wichtigsten Neuerungen. Im Jahre 1885 erfand Dunlop den Luftreifen und 1887 stellte Daimler sein Benzinautomobil der Öffentlichkeit vor. Damit begann die Epoche des schnellen Straßenverkehrs.

Die ersten Jahre des Automobilstraßenbaues

Mit der wachsenden Geschwindigkeit des Straßenverkehrs nahm auch die Beanspruchung der Straßen zu. Der nur mit Wasser eingeschlämmte Sand wurde von den Luftreifen aus den Schotterdecken herausgeschleudert. Immer größere Schlaglöcher entstanden und die Straßendecken wurden allmählich zerstört.

Daneben belästigte bei trockenem Wetter der Straßenstaub die Straßenbenutzer und Anwohner. Die Entdeckung des Schweizer Arztes Dr. Guglielminetti, mit Teer den Sand der Straßendecke zu binden, kam deshalb zur rechten Zeit. Sie war die Grundlage für die Entwicklung staubfreier Straßen. Um der Staubplage Herr zu werden, wurde fortan in zunehmendem Maße der Teer und später auch das Bitumen eingesetzt.

Doch wurden hierdurch die Tragfähigkeit und Lebensdauer der Straßendecken nicht entscheidend verbessert. Hier mussten erst noch viele Erfahrungen gesammelt werden, bis die teer- und bitumengebundenen Straßendecken den Anforderungen des Straßenverkehrs genügten. In diesem Zusammenhang war eine Erfindung der Amerikaner wichtig, die 1876 erstmals Gestein und Sand mit Bitumen mischten und so einen künstlichen Asphalt herstellten.

Bevor jedoch mit dem Bau von Automobilstraßen begonnen werden konnte, mussten noch andere technische Voraussetzungen geschaffen werden. Um Erfahrung in der Gestaltung und Bemessung von Automobilstraßen zu sammeln, wurde 1909 in Deutschland die Automobilverkehrs- und Übungsstraßen A.G. (AVUS) gegründet. Diese Gesellschaft begann 1913 in Berlin mit dem Bau einer 9,8 km langen Übungsstraße, der AVUS, die, verzögert durch den Krieg 1914-1918, erst 1921 fertig gestellt werden konnte. Die AVUS wies als erste Straße der Welt getrennte Fahrbahnen für beide Fahrtrichtungen und einen Querschnitt auf, der auch heute noch in seinen Grundzügen für den Autobahnbau angewendet wird.

In den ersten Jahrzehnten dieses Jahrhunderts nahm der motorisierte Straßenverkehr ständig zu. In dieser Zeit entstand der Gedanke, nur für das Auto zugelassene Straßen zu bauen. Schon 1921 wurde in den Niederlanden der Plan einer Automobilstraße Amsterdam - Den Haag Rotterdam diskutiert. Etwa gleichzeitig gründete man in Italien die Società Anonima Autostrada. Und auf dem Straßenkongress in Sevilla wurden 1923 bereits Empfehlungen für den Bau von Kraftwagenstraßen verkündet, die zum Teil auch heute noch die Richtlinien für den Bau von Autobahnen beeinflussen. Schließlich wurde in Italien erstmalig mit dem Bau von Automobilstraßen begonnen. Diesen Straßen fehlten jedoch noch die entscheidenden Merkmale der heutigen Autobahnen, nämlich die Richtungsfahrbahnen, zwischen denen ein Mittelstreifen liegt, und die Kreuzungsfreiheit mit anderen Straßen und Wegen.

Die Vorbereitungen zum Autobahnbau in Deutschland

Die ersten Pläne für den Bau von leistungsfähigen Kraftwagenstraßen gehen auf die 1924 gegründete Studiengesellschaft für den Automobilstraßenbau (STUFA) zurück, die im Jahre 1927 einen Plan für den Ausbau eines Fernstraßennetzes für Automobile von 22 500 km Länge vorlegte. Drei Projekte standen dabei im Vordergrund: eine Autobahn von Leipzig nach Halle, eine weitere von Berlin nach München und die Verbindung von Hamburg über Frankfurt nach Basel (HAFRABA).

Bereits ein Jahr vorher war der HAFRABA-Verein mit dem Ziel gegründet worden, die notwendigen technischen und planerischen Voraussetzungen für den Bau der HAFRABA zu schaffen. Es erwies sich als vorteilhaft für seine Arbeit, daß der damalige Vorsitzende des HAFRABA-Vereins gleichzeitig auch Vorstandsmitglied der STUFA war. Denn in nur 5 Monaten wurde der Vorentwurf für die 882 km lange HAFRABA aufgestellt.

Zunächst konnten diese vorausschauenden Pläne noch nicht verwirklicht werden. Einzig der Verwaltung der preußischen Provinz Rheinland gebührt das Verdienst, als erste öffentliche Verwaltung im Jahre 1932 in einem vorhandenen Straßennetz eine 4streifige kreuzungsfreie Kraftwagenstraße, und zwar zwischen Köln und Bonn, gebaut zu haben. In größerem Umfang wurde der Autobahnbau im Jahre darauf als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme in Angriff genommen.

Der Ausbau des Autobahnnetzes

Die Reichsautobahnen

Um die bestehenden Autobahnpläne zu verwirklichen, erließ im Jahre 1933 die damalige Reichsregierung ein Gesetz über die Errichtung des Unternehmens Reichsautobahnen. Damit hatten die langjährigen Bemühungen des HAFRABA-Vereins Erfolg. Im August 1933 wurde darüber hinaus der HAFRABA-Verein in die Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen e.V. (GEZUVOR) umgewandelt. Gleichzeitig wurde zur Koordinierung und Straffung der Straßenbauaufgaben die Stelle eines Generalinspektors für das Straßenwesen geschaffen. Ein Plan für ein zusammenhängendes Autobahnnetz von 6 000 km Länge wurde aufgestellt und verkündet. Die GEZUVOR erhielt den Auftrag, hierfür die Entwürfe auszuarbeiten.

Im September 1933 wurde dann mit dem Bau der Autobahnen, und zwar an der Teilstrecke Frankfurt/Main Darmstadt der HAFRABA begonnen. Bereits nach 1 1/2 Jahren konnte dieses Teilstück fertig gestellt werden. In dieser Zeit wurde auch das Unternehmen Reichsautobahnen als Tochtergesellschaft der Deutschen Reichsbahn ins Leben gerufen. Mit ihrer Hilfe konnte eine Bauverwaltung aufgebaut werden, die nicht nur den sofortigen Baubeginn bei Frankfurt/Main, sondern auch an weiteren 22 Stellen des geplanten Autobahnnetzes ermöglichte. Keine andere Behörde als die Reichsbahn war damals in der Lage, mit einer ausreichenden Zahl verwaltungserfahrener und fachlich gut ausgebildeter Kräfte eine so große Aufgabe erfolgreich zu übernehmen.

Als 1942 die Bauarbeiten an den Autobahnen in Auswirkung des Krieges 1939-1945 zum Erliegen kamen, waren bereits 3 860 km Autobahnen in Betrieb und weitere 2 500 km in Bau.

Der Weiterbau als Bundesautobahnen

Nach dem Kriege lösten die Besatzungsmächte das Unternehmen Reichsautobahnen auf. Zunächst übernahmen die deutschen Länder die Autobahnstrecken treuhänderisch in ihre Verwaltung. An einen Weiterbau der begonnenen Strecken war vorerst nicht zu denken; lediglich dringende Ausbesserungs- und Instandsetzungsarbeiten konnten in Gang gebracht werden.

Erst nach der Gründung der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1949 wurde der Bund durch Artikel 90 des Grundgesetzes und im Jahre 1951 durch das Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs Eigentümer der ehemaligen Reichsautobahnen, die die Bezeichnung Bundesautobahnen erhielten. Die Verwaltung, zu der neben Unterhaltung und Erneuerung der vorhandenen auch der Bau neuer Bundesautobahnen gehört, wurde den Ländern übertragen, da der Bund selbst keine eigene Straßenbauverwaltung hat. Dem Bund obliegt jedoch die Generalplanung und die Herausgabe von Richtlinien für die Bemessung und Gestaltung der Bundesautobahnen. Auch trägt er die Kosten für alle mit der Unterhaltung und dem Bau der Bundesautobahnen zusammenhängenden Aufgaben.

Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung in den 50er Jahren nahm die Motorisierung des Landverkehrs stark zu. Das steigende Einkommen machte die Erfüllung des Wunsches nach dem eigenen Auto für breite Schichten der Bevölkerung möglich. Mit der wachsenden Gütererzeugung stieg auch der Verkehr mit dem Lastkraftwagen, insbesondere über weite Entfernung. So erhöhte sich die Kraftfahrzeugzahl in der Bundesrepublik von Jahr zu Jahr. Die Zahl der Kraftfahrzeuge stieg z. B. von 1938 bis 1956 von 1,8 Millionen auf 6,9 Millionen.

Nach Beseitigung der Kriegsschäden standen zwar Autobahnen in einer Länge von insgesamt 2175 km dem Verkehr zur Verfügung, jedoch bildeten die acht betriebsbereiten Streckenabschnitte in dieser Gesamtlänge noch kein zusammenhängendes Netz. An den Stellen, an denen Lücken geblieben waren, kam es schon bald auf den zweispurigen Verbindungsstraßen des alten Landstraßennetzes zu Verkehrsbehinderungen. Der Ruf nach Schließung dieser Lücken und auch nach dem allgemeinen Weiterbau der Bundesautobahnen wurde immer lauter.

In dieser Zeit brachte das im Jahre 1953 verkündete Bundesfernstraßengesetz die für einen fortschrittlichen Fernstraßenbau erforderliche Neuregelung des Wegerechtes. In ihm ist auch festgelegt, welche Aufgaben die Bundesautobahnen im deutschen Straßennetz übernehmen sollen. Danach sollen die Bundesautobahnen (im weiteren kurz als Autobahnen bezeichnet) dem weiträumigen Verkehr dienen. Darüber hinaus sind sie für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt.

Als schließlich das Verkehrsfinanzgesetz 1955 Finanzierungsmöglichkeiten in beschränktem Umfang für die Wiederaufnahme der Bauarbeiten an den Autobahnen

brachte, konnte die dringende Beseitigung der Baulücken zwischen den vorhandenen Strecken angefasst werden.

Das erste Nachkriegsbauprogramm für neue Autobahnen lief an. Es war vorrangig darauf abgestellt, durch den Bau neuer Autobahnabschnitte die vorhandenen Strecken und Streckenteile untereinander zu verknüpfen und, soweit möglich, dadurch in den Hauptrichtungen des Verkehrs erste durchgehende Autobahnverbindungen zu schaffen. Es beinhaltete in sieben Bauvorhaben den Bau von Strecken und Streckenteilen in einer Länge von insgesamt 600 km mit einem geschätzten Kostenaufwand von 1,5 Milliarden DM.

Aus: Deutsche Autobahnen im Luftbild, Hrgs. Bundesminister für Verkehr, 1971