

## „Tunlich geradlinig“. Die Gründung des Vereins „HAFRABA“ 1926 und der Bau der deutschen Autobahnen

„Die Autostraße ist nur für motorbetriebene Fahrzeuge bestimmt. Sie ist ein Mittelding zwischen Eisenbahn und Landstraße“<sup>1</sup>. Diesen Satz schrieb vor 80 Jahren einer der Männer, die es wissen mussten: Professor Robert Otzen von der Technischen Hochschule Hannover, ein anerkannter und angesehener Bauingenieurwissenschaftler, fasziniert vom Straßenbau und seinen Möglichkeiten<sup>2</sup>. Schon 1924 hatte er einen viel beachteten Entwurf für einen großen Straßenbau von der Nordsee bis zu den Alpen erstellt<sup>3</sup>.

Die im Bundesarchiv vorliegenden Akten zur HAFRABA sind Handakten von Vorstandsmitglied Theodor Krebs, die 1969 dem Bundesarchiv überlassen und zunächst dem Bestand Kleine Erwerbungen (Kl.Erw.) 667, im Jahre 2006 dann aber dem Bestand R 4602 Reichsautobahnen-Direktion zugeordnet wurden. Dabei handelt es sich vor allem um Schriftwechsel mit den Vorstandsmitgliedern, Protokolle von Mitgliederversammlungen, Verwaltungsrats- und Ausschusssitzungen, mehrere Ausgaben der Zeitschrift „HAFRABA“ und „Autobahn“ sowie Schriften von Robert Otzen und Piero Puricelli. Persönliche Aufzeichnungen und ein von Krebs im Auftrage des Bundesverkehrsministers im Jahre 1961 geschriebener Beitrag zur Geschichte des Vereins sowie eine kleine Zeitungsausschnittsammlung vervollkommen die Unterlagen.

Professor Dr. Martin Kornrumpf, der im Jahre 1990 mit seinem Beitrag „HAFRABA e.V., Deutsche Autobahn - Planung 1926 - 1934“<sup>4</sup> das wohl aussagekräftigste Werk über die HAFRABA vorlegte, erwähnt in seinem Vorwort dazu keine Quellen des Bundesarchivs. Er stützt sich vor allem auf „aufschlussreiche, zum großen Teil interne, unveröffentlichte Dokumente über den HAFRABA-Verein“<sup>5</sup>, aus dem Stadtarchiv Frankfurt. Quellenstudium betrieb er, „um Lücken zu schließen“, zudem in zahlreichen Staats- und Stadtarchiven, an Universitäten und anderen Einrichtungen, wobei ihm das Hessische Hauptstaatsarchiv in Marburg den Kriegsverlust sämtlicher Akten des Oberpräsidenten der Preußischen Provinz Hessen-Nassau mitteilen musste.

Der nachstehende Beitrag stützt sich in erster Linie auf Informationen und Erkenntnisse, die beim Studium der hier vorliegenden HAFRABA-Archivalien gewonnen werden konnten. Wesent-

liche Informationslücken zu bereits vorhandenen Publikationen konnten nicht festgestellt werden. Insofern sind die wenigen im Bundesarchiv verwahrten HAFRABA-Unterlagen durchaus in der Lage, dem Forscher eine verhältnismäßig gute Quellenlage anzubieten.

### Gründung und Organisation der HAFRABA

Am Vormittag des 6. November 1926 trat in der Geschlechterstube im Rathaus von Frankfurt am Main der vorbereitende Ausschuss für die Gründung des „Vereins der Automobilstraße Hamburg - Basel“ zusammen und beschloss die Gründung des Vereins „HAFRABA“ mit der Unterbezeichnung „Verein zur Vorbereitung der Autostraße Hamburg - Frankfurt - Basel“. 1928 wurde „Hamburg“ durch „Hansestädte“ ersetzt, die Abkürzung selbst blieb bestehen.

Zur Gründungsversammlung eingeladen waren zahlreiche Vertreter der die zukünftige Strecke tangierenden Städte, Landes- und Provinzialver-



*Der geplante Streckenverlauf  
Bundesarchiv, R 4602/727*

waltungspolitiker, Vertreter von Industrie, Verkehr und Handel. Es war schlechthin die geistige Geburtsstunde der deutschen Autobahnen, denn auch an anderen Orten entstanden bereits private Autobahngesellschaften, die einzelne Autobahnverbindungen zwischen Verkehrszentren schaffen wollten<sup>6</sup>.

Erster Vorsitzender der HAFRABA<sup>7</sup> wurde der Geheime Regierungsrat Professor Robert Otzen von der Technischen Hochschule Hannover. Zweiter Vorsitzender war Oberregierungsrat Dr. Zierau von der Badischen Regierung in Karlsruhe. Zum Vorstand gehörten außerdem Oberregierungsrat Dr. Theodor Krebs von der Hessischen Regierung Darmstadt, Landesoberbaurat Becker, (Oberpräsidium und Provinzialverwaltung Kassel), Magistratsoberbaurat Uhlfelder, Frankfurt a. M. sowie Ing. Dr. Piero Puricelli, Mailand, als korrespondierendes Mitglied. Im Laufe der Zeit erweiterte sich der Vorstand noch um den Oberbürgermeister von Heidelberg, Dr. Neinhans, Reichsminister a.D. Erich Koch-Weser und kurzzeitig Dr. Ing. W. Scholz vom Reichsverband der Automobil-Industrie, Berlin. Syndikus war Rechtsanwalt Dr. Kurt Vermehren, Hamburg, Geschäftsführer Willy Hof<sup>8</sup>, Frankfurt a.M., Pressereferent Kurt Kaftan<sup>9</sup>. Kaftan war auch Redakteur der ab Oktober 1928 erschienenen Zeitschrift „Hafraba“, später „Die Autobahn“<sup>10</sup>.

Vereinszweck war laut Satzung, „im Rahmen einer Vorbereitungs-Gesellschaft alle Arbeiten zu leisten, welche in technischer, wirtschaftlicher, finanzieller, verkehrspolitischer und propagandistischer Hinsicht zur Prüfung der Durchführbarkeit und zur Vorbereitung der Ausführung der Autostraße Hamburg - Frankfurt - Basel geeignet und erforderlich“<sup>11</sup> waren. Vereinssitz war Frankfurt am Main. Anfang 1928 hatte der Verein bereits über 100 Mitglieder, größtenteils juristische Personen<sup>12</sup>.

Die von den einzelnen Mitgliedern bestimmten Vertrauensleute bildeten den Verwaltungsrat, dem außerdem die Vorstandsmitglieder und der Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt a.M., Dr. Ludwig Landmann (ab 1933 Friedrich Krebs<sup>13</sup>), der den Vorsitz führte, angehörten. Der Verwaltungsrat hatte satzungsgemäß den Vorstand bei Entscheidungen in grundsätzlichen oder wichtigen Fragen zu beraten und Arbeitsausschüsse zu bilden. Ihm gehörten circa 50 Mitglieder an<sup>14</sup>. Es gab drei Arbeitsausschüsse, in denen je ein Vorstandsmitglied den Vorsitz führte. Ende 1927 leitete den technischen Ausschuss Landesober-

baurat Becker; dem verkehrswirtschaftlichen Ausschuss stand Magistratsoberbaurat Uhlfelder vor, während der Finanzierungsausschuss Oberregierungsrat Dr. Zierau unterstand.

Die schweizerische Beteiligung wurde in erster Linie durch den Baseler Stände- und Regierungsrat Dr. Gustav Wenk vertreten, der als Mitglied des Verwaltungsrates und des verkehrswirtschaftlichen Ausschusses das Projekt mit großem persönlichen Engagement in der Schweiz propagierte<sup>15</sup>.

## Die Ausgangssituation

Durch die rasche Zunahme des Autoverkehrs nach dem Ersten Weltkrieg ergab sich für den Straßenbau die Aufgabe, sich diesen neuen Erfordernissen zu stellen. Es ging darum, zügig die Straßenverhältnisse zu verbessern und sie durch den Bau von Autobahnen den neuen Anforderungen der zunehmenden Motorisierung anzupassen. Eine zeitgenössische Statistik zeigt, dass im Jahre 1924 in Deutschland jeder 321. Einwohner einen „Kraftwagen“ besaß, während zum gleichen Zeitpunkt in Frankreich auf jeden 90., in Großbritannien auf jeden 71. und in den USA bereits auf jeden 7. Einwohner ein Auto kam. Der private deutsche Fahrzeugpark im Land verdoppelte sich in den Jahren von 1923 bis 1926 von 100.340 Autos auf 206.456<sup>16</sup>. Im Jahre 1933, nur sieben Jahre später, sind knapp 800.000 Kraftfahrzeuge in Deutschland zugelassen.

Allerdings hatte man sich schon viel früher über die Zukunft des Straßensystems Gedanken gemacht, der Bau der Berliner AVUS (Automobil-Verkehrs- und Übungs-Straße) 1921<sup>17</sup> sowie die Aktivitäten der Studiengesellschaft für Automobilstrassenbau (STUFA)<sup>18</sup> spielten dabei eine besondere Rolle, letztere insbesondere, was den Ausbau der bestehenden Landstraßen betraf<sup>19</sup>. Der Krieg und seine Folgen verhinderten jedoch bis Mitte der zwanziger Jahre eine Wiederaufnahme dieser Diskussion.

Es waren vor allem die Italiener, die eine Vorbildwirkung im Hinblick auf die Gestaltung ihrer zu dieser Zeit schon sehr modernen Autobahnen - genannt „Autostrada“ - auf Deutschland ausübten. Besonders die oberitalienischen Autostraßen (z.B. Bergamo - Mailand, Varese - Mailand) hatten es auch Otzen angetan, der in einem Reisebericht davon schwärmte: „Wer die oberitalienischen Autostraßen befahren hat, weiß erst, was Autofahren bedeutet“<sup>20</sup>. Sicher war das auch

# HAFRABA

24

Mitteilungsblatt des Hafraba e.V.

VEREIN ZUR VORBEREITUNG DER AUTOSTRASSE HANSESTÄDTE-FRANKFURT-BASEL

Das Mitteilungsblatt wird an Mitglieder, Verwaltungsrat und Ausschüsse kostenlos versandt. Abonnementpreis: 6 RM. im Jahr Einzelnummer 50 Pfg.

HERAUSGEGEBEN VON DER GESCHÄFTSSTELLE  
FRANKFURT A. M.

Tel.-Adr.: Hafrabastraße / Leerbachstr. 112 / Tel.: Zeppelin 55367

Erscheint monatlich  
Bezug durch die Post

Nachdruck nur mit  
Quellenangabe gestattet

Nummer 4

1. April 1931

4. Jahrgang

## Ein Zukunftsbild.



(Nach einem farbigen Vogelschaubild, gez. von Ph. Diehl, Frankfurt a. M.)

Hafraba-Autobahn Hansestädte—Frankfurt—Basel  
Teilstrecke Main-Neckar  
(Frankfurt a. M.—Wiesbaden—Mainz—Mannheim—Heidelberg)



der Grund dafür, dass von Anfang an der Mailänder Straßenbauingenieur Dr. Piero Puricelli als korrespondierendes Mitglied im Vorstand der HAFRABA saß. Auf Einladung von Puricelli weilte der Vorstand bereits Ende des Jahres 1926 in Mailand<sup>21</sup>.

### **Pionierleistungen für den Autobahnbau**

Man arbeitete zügig. Sehr bald nahmen die Planungen der HAFRABA Gestalt an, neben der eigentlichen Streckenführung Hansestädte - Frankfurt - Basel, die später bis nach Genua reichen sollte, wurden bereits Überlegungen über andere Strecken, so z.B. eine Strecke von Berlin über München nach Rom - mithin die Grundzüge einer Netzidee - diskutiert.

Schon 1927 stand die Linienführung für die Hauptstrecke und deren einzelne Bauabschnitte. Danach begann die Gesamtstrecke „im Norden mit der Gabel, die die drei Hansestädte Bremen, Hamburg und Lübeck gemeinschaftlich erfasst“<sup>22</sup>, auch unter Berücksichtigung einer zwanglosen Anbindung an die Seehäfen Wesermünde, Cuxhaven und Travemünde. Im weiteren Verlauf sollte die Streckenführung „tunlich geradlinig“<sup>23</sup> Richtung Süden bis Basel verlaufen. In vier Bauabschnitte mit unterschiedlichen Teilstrecken eingeteilt (Hansestädte - Hannover, Kassel, Frankfurt a.M. - Darmstadt, Karlsruhe), ergab die Gesamtlänge der ersten Autobahn in Deutschland - in nur fünf Monaten als Vorprojekt erstellt - eine Länge von 881,55 Kilometern<sup>24</sup>. Bereits im Mai 1927 wurde dieses Vorhaben auf der Internationalen Automobilausstellung in Köln der Öffentlichkeit vorgestellt.

Der technische Ausschuss der HAFRABA, der unter der Leitung des Kasseler Landesoberbauates Becker stand, befasste sich in erster Linie mit der technischen Umsetzung der vom Vorstand eingebrachten Linienführungen, seine Erkenntnisse gingen aber noch über das Einzelprojekt hinaus und können vielfach als Pionierleistungen für den Autobahnbau verstanden werden. Detailliert wurde hier über Breite der Fahrbahnen, Quergefälle, Bankette, Krümmungen, Überhöhungen, Kurvenausbau, Steigungen und Gefälle diskutiert. Gegenstand der Beratungen waren auch gründliche Erörterungen zur Fahrbahnbefestigung, wie z.B. Kleinpflaster, Beton, Walz- und Teerasphalt oder auch eine „wassergebundene Schotterdecke mit Oberflächenteerung“<sup>25</sup>.

### **Die Finanzierung**

Die Finanzierung glaubte man durch die Erhebung von Straßennutzungsgebühren sicherstellen zu können. Es gelang jedoch nicht - gewissermaßen in einem Spagat zwischen der jeweils landeshoheitlichen Zuständigkeit für die Straßen einerseits und dem (Reichs-)Gesetzgeber<sup>26</sup> andererseits - die zuständigen Genehmigungsbehörden von Zuverlässigkeit, Zweckmäßigkeit, vor allem aber von der Wirtschaftlichkeit einer Benutzungsgebühr für die Autobahnen zu überzeugen. Weltwirtschaftliche Gründe und vielfältige politische Zwänge in der Endphase der Weimarer Republik verhinderten die Bestrebungen der HAFRABA. Es gelang zwar im Mai 1930 - gegen den Widerstand von Finanz- und Verkehrsministerium, aber parteiübergreifend - zwei Initiativgesetzentwürfe bis zum 4. Juli 1930 durch die zuständigen Ausschüsse zu bringen. Die Auflösung des Reichstages<sup>27</sup> am 18. Juli verhinderte jedoch die Abstimmung darüber.

Erst in der zweiten Brüning-Regierung kam das Thema wieder auf die Tagesordnung<sup>28</sup>. Dabei ging es um eine Erweiterung des § 13 des Finanzausgleichsgesetzes. Mittels einer „Lex HAFRABA“<sup>29</sup> sollte nach Zustimmung des Reichsrates und des Verkehrsausschusses des Reichstags versucht werden, „die Autobahn unter gewissen gesetzlich festzulegenden Voraussetzungen und Bedingungen von der Anwendung des § 13 des Finanzausgleichsgesetzes ausdrücklich auszunehmen“. Das hieß hier, dass die HAFRABA (bei Übertragung dieser Befugnis auf eine Ausführungsgesellschaft) die Berechtigung zur Einnahme eines Entgeltes für die Benutzung der Autobahnen Hansestädte - Frankfurt am Main - Basel erhalten sollte<sup>30</sup>. Bei der Zugrundelegung des Satzes ging man von einem Durchschnittsbetrag von 5 Pfennig je Fahrkilometer aus und orientierte sich auch dabei an der italienischen Praxis<sup>31</sup>.

Ein Vorschlag Dr. Zieraus, die „Leitgedanken für die Finanzierung der Autobahn Hansastädte - Basel“, die sich 1930 in einem Briefwechsel zwischen Zierau und Krebs niederschlugen, beinhaltete zum Beispiel den Vorschlag, eine Förderung aus öffentlichen Mitteln, Rekrutierung inländischen Privatkapitals und Anleihen auf dem (amerikanischen) Geldmarkt sicherzustellen. Auf Anraten von Krebs jedoch sollten diese Gedanken der Öffentlichkeit vorenthalten werden, möglicherweise um schwebende Verhandlungen mit den Vertretern der Politik nicht zu gefährden<sup>32</sup>.

Im Zuge ihrer Erarbeitung von verkehrswirtschaftlichen Unterlagen<sup>33</sup> legte die HAFRABA auch Vorschläge für die Arbeitsbeschaffung für größere Mengen von Arbeitskräften vor, die im Autobahnbau und in damit zusammenhängenden, logistisch zu lösenden Aufgaben zum Einsatz kommen könnten. In einem Vortrag, den Krebs Ende 1931 vor der Hauptversammlung der HAFRABA hielt, wird davon ausgegangen, dass sich allein für das immer mehr als Hauptschwerpunkt herauskristallisierende Main-Neckargebiet „eine vielleicht 10%ige Minderung der Arbeitslosigkeit ergeben“<sup>34</sup> könnte. „Der Gesamtbau der Hafrabastraße (würde) an den Baustellen 21 Millionen Tagewerke ermöglichen, d.h. bei gestreckter Arbeit die Beschäftigung von 40.000 Arbeitern auf die Dauer von zwei Jahren bringen. Gleichzeitig würden 20.000 Arbeiter der Stein- oder sonstigen Hilfsindustrien des Straßenbaus für die gleiche Zeit volle Beschäftigung finden können“<sup>35</sup>.

Doch zum Bau einer Autobahn kam es zu diesem Zeitpunkt nicht.

### **Spaltung und das Ende der HAFRABA**

Otzens Tage in der HAFRABA waren gezählt, als er und der Vorstand sich zunehmend von ihren Grundauffassungen entfernten. Professor Otzen legte am 22. Mai 1931 das Amt des Vorsitzenden nieder und schied aus dem Vorstand aus, da seine Anträge, die bestehende HAFRABA zu liquidieren, dafür eine Organisation HAFRABA I (Main - Neckar) und eine Dachorganisation für die Projektierung eines Autobahnnetzes in Deutschland<sup>36</sup> zu gründen, von der Mehrheit der übrigen Vorstandsmitglieder nicht mitgetragen wurden<sup>37</sup>. Es kam zum Zerwürfnis zwischen Geschäftsführer Hof und Otzen, später distanzierten sich auch Krebs und Zierau von Robert Otzen. Reichsminister a.D. Erich Koch-Weser übernahm den Vorsitz<sup>38</sup>. Zu einer Zeit, wo es eigentlich darum ging, die Kräfte zu bündeln, zerfiel der Vorstand in Grüppchen mit verschiedenen Standpunkten. Geheimdiplomatie und Intrigenspiele blieben dabei nicht aus. Beredtes Beispiel dafür sind die Schriftwechsel zwischen Hof, Zierau, Krebs, Vermehren und Otzen, die in einem „Ultimatum“ von Zierau und Krebs an Otzen gipfelten. Zudem ließ Landesoberbaurat Becker erkennen, den Vorsitz im technischen Ausschuss niederlegen zu wollen<sup>39</sup>.

Offenbar auch deshalb gab es mehr als zwei Jahre kaum Bewegung in Hinsicht auf eine Ver-

wirklichung der HAFRABA-Pläne und auch keine Mitgliederversammlung. Es wurde aber an den Plänen weiter gefeilt und durch internationale Kongresse einfließende Erkenntnisse berücksichtigt<sup>40</sup>. So konnte dennoch 1932 ein erster Autobahnabschnitt zwischen Köln und Bonn eröffnet werden, auf dem man dann Erfahrungen beim praktischen Betrieb sammelte<sup>41</sup>.

Adolf Hitler war noch keine zwei Wochen Reichskanzler, als er im Kabinett den Bau von kreuzungsfreien Autofahrbahnen zur Diskussion stellte<sup>42</sup>. Schon am 11. Februar 1933 verkündete er die „Inangriffnahme und Durchführung eines großzügigen Straßenbauplanes“, mit dem einerseits ein modernes Verkehrssystem geschaffen werden und andererseits die Arbeitslosigkeit wirkungsvoll bekämpft werden sollte, erntete damit aber auch den Widerspruch von Reichsbahn-Generaldirektor Dormmüller<sup>43</sup> und Reichsfinanzminister Graf Schwerin von Krosigk<sup>44</sup>. Zielstrebig diskutierte er dennoch mit Verkehrsexperten und führenden Vertretern der Wirtschaft über die Notwendigkeit von Autobahnen. In einem Gespräch am 6. April 1933 mit HAFRABA-Geschäftsführer Willy Hof ließ er sich ausführlich über die Pläne des Vereins informieren<sup>45</sup>.

Am 27. Juni 1933 verkündete die Reichsregierung gegen den Willen der Reichsbahnvertreter die Bildung des Unternehmens „Reichsautobahnen“<sup>46</sup>, welches zunächst als ein Zweigunternehmen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (!) fungierte. Einen Tag später<sup>47</sup> ernannte Hitler den linientreuen, hochintelligenten Bauingenieur Dr. Fritz Todt zum „Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen“. Mit dem späteren „Erlass über den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen“ vom 30. November 1933 wurde Todt auch der Geschäftsbereich des Unternehmens „Reichsautobahnen“ übertragen. Im Erlass heißt es: „Für die Durchführung des Baues der Reichsautobahnen ... wird eine oberste Reichsbehörde mit dem Sitz in Berlin errichtet, deren Leiter die Amtsbezeichnung ‚Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen‘ erhält. Er wird vom Reichspräsidenten auf Vorschlag des Reichskanzlers ernannt und untersteht dem Reichskanzler“<sup>48</sup>.

Mit der Bildung des Unternehmens „Reichsautobahnen“ war klar, dass es ein Weiterbestehen der HAFRABA in der bisherigen Form nicht mehr geben konnte. Gewissermaßen in Zugzwang geraten, beschloss der Verein seine Auflösung. Nachdem in der 41. Vorstandssitzung der HAFRABA

am 17. Juli 1933 zugestimmt worden war, ihren Aufgabenkreis auf die Projektierung eines deutschen Autobahnnetzes auszudehnen, beschloss die außerordentliche Mitgliederversammlung am 17. August 1933 die Umwandlung des Vereines in „Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen e.V.“ (GEZUVOR).

Am 18. August 1933 wurde im Einvernehmen mit dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen die GEZUVOR als Nachfolgerin der HAFRABA mit der Aufgabe betraut, „alle Arbeiten technischer, wirtschaftlicher, verkehrspolitischer und propagandistischer Natur zu leisten, die dazu dienen, den Bau der Reichsautobahnen aufgrund des Reichsgesetzes vom 27. Juni 1933 vorzubereiten und zu fördern“<sup>49</sup>.

Der Vorstand der GEZUVOR setzte sich zusammen aus Willy Hof (Vorsitzender)<sup>50</sup>, den Führern der elf Sektionen (regionale Aufgabengliederung), dem Geschäftsführer und den bisherigen Vorstandsmitgliedern der HAFRABA. Um die Zusammenarbeit mit den Ministerien und vor allem mit dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen und der Gesellschaft Reichsautobahnen zu erleichtern, wurde der Vereinssitz nach Berlin verlegt. Die schon weit fortgeschrittenen Planungen und Studien der HAFRABA für ein Autobahnnetz in Deutschland wurden kurzerhand übernommen. Alles in Allem waren es siebzig Bände genauer Beschreibungen der HAFRABA, auf die die Nationalsozialisten bei der Planung der „Straßen des Führers“ später zurückgreifen sollten. Damit lagen erstmals wissenschaftlich und verkehrstechnisch fundierte Grundlagen für die Gestaltung einer funktionstüchtigen Autobahn vor<sup>51</sup>.

### Die „Straßen des Führers“

Am 23. September 1933 gab es mit großem Pomp den ersten Spatenstich für die nach HAFRABA-Plänen gebaute Teilstrecke Frankfurt-Darmstadt-Heidelberg. Die so genannten „Straßen des Führers“ waren geboren; den weiteren Bau der Autobahnen nutzte das NS-Regime geschickt zur Eigenwerbung. Von den Ideen der HAFRABA wurde da schon kaum noch geredet. Ihr verdienstvoller, wenn auch nicht unumstrittener, erster Vorsitzender Robert Otzen starb 62-jährig im Jahre 1934<sup>52</sup>.

Anfang 1935 hatte die GEZUVOR die Projektierungsarbeiten für das Grundnetz im wesentlichen beendet. Kurz danach resignierte Willy Hof und

schied als Vorsitzender aus<sup>53</sup>. Im Juli 1935 wurde die „GEZUVOR - Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen“ in die „GEZUVOR - Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsplanung und Raumordnung e.V.“ umgebildet. Die Führung ging von Generalinspektor Dr. Todt auf Reichsminister Kerrl über, der zum Vorsitzenden des Vorstandes der Gesellschaft den bisherigen stellvertretenden Vorsitzenden und Geschäftsführer des Vorstandes Blöcker<sup>54</sup> ernannte.

Mit propagandistischen Irreführungen versuchte das Regime auf unterschiedliche Art, die Leistungen der HAFRABA - einer Organisation der Weimarer Republik - zu schmälern oder ganz vergessen zu machen. Unverblümt schrieb Todt am 12. Dezember 1933 an Kurt Kaftan in einem Brief: „Die Reichsautobahnen, wie wir sie jetzt bauen, haben nicht als von der ‚HAFRABA‘ vorbereitet zu gelten, sondern einzig und allein als ‚Die Strassen Adolf Hitlers‘“ und in dem Zusammenhang an anderer Stelle an Kaftan gewandt: „... als Warnung und in der Absicht, dass Sie für Ihre schriftstellerische Tätigkeit die Einstellung finden mögen, die ich für die einzig richtige halte. H(eil) H(itler) Ihr Dr. Todt“<sup>55</sup>. Theodor Krebs indes, der diesen Brief zitierte, glaubte aber, dass Todt diese Zeilen unter den Zwängen der „unheimlichen Kräfte der parteiamtlichen Staatspropaganda und der dahinterstehenden GESTAPO“ geschrieben habe.

Streichers und Goebbels' Legendenbildung von den Visionen Hitlers während seiner Haftzeit in Landsberg, Todts Zugeständnis an eben jene Legenden wider besseren Wissens, ein gewaltiger Propagandaapparat - dies alles trug dazu bei, dass sich (zum Teil bis weit in die heutige Zeit) der Begriff Reichsautobahn auf die Formel: Hitler - Beendigung von Arbeitslosigkeit - Autobahnbau reduzierte. „Es begann die raffinierteste und verlogenste Geschichtsfälschung“ erinnerte sich Willy Hof im Jahr 1948<sup>56</sup>.

Bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges waren rund 3.300 Kilometer Autobahn befahrbar<sup>57</sup>. In den Kriegsjahren wurde der Autobahnbau so gut wie nicht fortgesetzt. Bei Kriegsende gab es etwa 3.800 km Reichsautobahnen, ein Großteil davon war stark beschädigt und nicht befahrbar. **Am 20. Juli 1962 wurde schließlich das letzte Teilstück des HAFRABA-Projektes mit einem Staatsakt an der Anschlussstelle Freiburg-Nord der Öffentlichkeit feierlich übergeben.**

Viele Pioniere des deutschen Autobahnbaues rekrutierten sich seinerzeit ohne Zweifel aus der

HAFRABA. Bei aller gesellschaftskritischen Betrachtung des politischen Umfeldes, in dem sich Beginn und Vollzug des Autobahnbaus in Deutschland in den zwanziger bis vierziger Jahren des 20. Jahrhunderts gestalteten, sollten jedoch vor allem die technischen Pionierleistungen der Projektanten, Ingenieure und Arbeiter und ihre Verdienste um die deutschen Autobahnen gewürdigt und nicht unterschätzt oder gar verdrängt werden.

Karl-Heinz Friedrich

#### Anmerkungen

- 1) Robert Otzen: Der Verkehrswert der Autostraße, Erläuterungsbericht zum Entwurf der Autostrasse. In: Die Autostrasse Hansestädte - Frankfurt - Basel, HAFRABA e.V., Frankfurt a.M., 1926.
- 2) Robert Otzen (1872-1934) war Professor für Eisenbahntechnik, gehörte dem Vorstand der STUFA (Studiengesellschaft für Automobilstrassenbau) an und war ab 1931 Präsident des Staatlichen Materialprüfungsamtes (StMPA) in Berlin- Dahlem. Der Begriff „Autobahn“ wurde erstmals von Robert Otzen verwendet, der 1929 im Rückblick auf drei Jahre HaFraBa vorschlug, statt des bislang gebräuchlichen und „unhandlichen“ Begriffs „Nur-Autostraße“ in Analogie zur Eisenbahn „Autobahn“ zu verwenden.
- 3) BArch, R 4602/728, Bl. 72.
- 4) HAFRABA e.V., Deutsche Autobahn-Planung 1926-1934 von Martin Kornrumpf. Archiv für Geschichte des Straßenwesens, hrsg. von der Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen, Kirschbaum Verlag Bonn, 1990, S.20.
- 5) ebenda, S. 12.
- 6) Natürlich wurde auch hier darum gestritten, wer denn „zuerst da war“, wie z.B. dem Vorstandssitzungsprotokoll der HAFRABA vom 28. März 1928 zu entnehmen ist. Hier behauptet der Heidelberger Bürgermeister Amberger, der den Vorstand der Nordbadischen Autostrassen Gesellschaft vertritt, dass „die Nordbadische ... früher als die HAFRABA dagewesen (sei)“ und macht dies an verschiedenen Angeboten zu den Teilstrecken Main - Neckar und Mannheim - Heidelberg fest, räumt an anderer Stelle aber ein, bereit zu sein „in der Entgeltsfrage mit der HAFRABA zusammen zu gehen“; BArch, R 4602/720, Bl. 40.
- 7) Wenn im Folgenden immer von der „HAFRABA“ die Rede ist, so ist natürlich damit der Verein „HAFRABA e.V.“ gemeint.
- 8) Willy Hof (1880 - 1956) war Unternehmer und begeisterter Autorennfahrer. Er führte zumeist in erster Linie die HAFRABA-Verhandlungen mit den Politikern; Kaftan bezeichnete ihn einmal als „den Frontkämpfer“ (in: Die Autobahn 7/1933). In Ober-Ramstadt, wo Hof 1956 starb, wird er als der „Vater der Autobahnen“ bezeichnet.
- 9) Matthias Rest (im Folgenden: Rest): Vorwort zum Bestand Kleine Erwerbungen (Kl.Erw.) 667, Koblenz 1978, unter Verwendung von Literatur von Kurt Kaftan und Karl Lärmer. Der Bestand von 10 Akteneinheiten ging in den Bestand R 4602 Reichsautobahndirektion auf.
- 10) ab dem 1.2.1935 mit dem amtlichen Blatt des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen „Die Straße“ vereinigt.
- 11) Aus der Satzung der HAFRABA, in: BArch, R 4602/721, Bl. 32.
- 12) Viele Städte schlossen sich mit ihrem Magistrat dem Verein an, viele Bürgermeister vertraten die Interessen ihrer Kommunen in der HAFRABA (z.B. Hamburg, Bremen, Lübeck, Göttingen, Frankfurt a.M., Baden-Baden, Freiburg, Mainz, Basel u.v.m.). Zu den Mitgliedern des Vereins zählten weiterhin Provinzial- und Kreisverwaltungen, Industrie- und Handelskammern, Banken (Commerzbank), Industrie (z.B. I.G. Farbenindustrie Ludwigshafen, Buderus'sche Eisenwerke Wetzlar, Portland-Cement-Fabrik Dyckerhoff & Söhne), Verkehrsverbände und -vereine, Automobilclubs und auch der Nordeutsche Lloyd und die Hamburg - Amerika-Linie waren vertreten; BArch, R 4602/721, Bl. 25 ff..
- 13) Friedrich Krebs (1894-1961) war ab 1933 Oberbürgermeister von Frankfurt am Main und von da ab gemäß § 7 der Satzung der HAFRABA Vorsitzender des Verwaltungsrates. Mehrfach versuchte er, Frankfurt den Titel „Stadt der Straßen“ zu verschaffen. Dieses Ansinnen wusste aber Todt erfolgreich zu verhindern um jede Erinnerung an den Gründungsort der HaFraBa und die immense Bedeutung dieses Vereins für die Vorarbeiten zur Autobahn zu tilgen. Nach den Bombenangriffen auf Frankfurt am 18. und 22. März 1944 veranstaltete die NSDAP unter Krebs eine Kundgebung unter dem Motto „Wir kapitulieren nie!“. Krebs wurde von den Alliierten nach seiner Flucht und anschließenden Verhaftung als minderbelastet eingestuft, so dass sein Verhalten nicht sanktioniert wurde. Noch bis 1952 in der Stadtverordnetenversammlung, anschließend Rechtsanwalt. Nicht zu verwechseln mit Vorstandsmitglied Theodor Krebs.
- 14) Rest, a.a.O.
- 15) „Die Autostraße“, Zeitschrift des Schweizerischen Autostraßen-Vereins, Nr. 6/1952, S.80. Wenk war lange Jahre Präsident des 1927 gegründeten Schweizerischen Autostraßen-Vereins SAV.
- 16) BArch, R 4602/727, Bl. 14.

- 17) Die AVUS wurde schon 1909 geplant, 1913/1921 gebaut und 1941 mit der Berliner Stadtautobahn verbunden.
- 18) Die STUFA wurde am 21. Oktober 1924 in Berlin von Vertretern der Großindustrie und der technischen Wissenschaft gegründet. Sie gab bereits 1926 einen Vorentwurf für ein Deutschland-Netz von 10.630 Kilometern Kraftfahrstraßen heraus.
- 19) Richard Vahrenkamp: Die Zentrallage Kassels. Verkehrspolitik und Autobahnbau in Nordhessen 1920 bis 2000. Erschienen in: Hildebrandt Ptak (Hrsg.): Betriebswirtschaftlicher Wandel in Deutschland, Hamburg 2006.
- 20) aus: Schrift Nr. 1 der HAFRABA: „Die Autostraße Hansstädte - Frankfurt - Basel“, in: BArch, R 4602/727, Bl. 9.
- 21) BArch, R 4602/729, Bl. 20.
- 22) aus: Schrift Nr. 4 der HAFRABA: „Die Autostraße Hansstädte - Frankfurt - Basel“, in: BArch, R 4602/727, Bl. 51.
- 23) ebenda.
- 24) ebenda.
- 25) aus: Schrift Nr. 7 der HAFRABA: „Die Autostraße Hansstädte - Frankfurt - Basel“, in: BArch, R 4602/727, Bl. 91.
- 26) Ressentiments gab es zudem genug. Immerhin sechs (!) Reichsverkehrsminister aber auch Reichsbahn und die STUFA konnte man zunächst nicht unbedingt zu den Freunden des HAFRABA-Gedankens zählen, d.A.
- 27) Im Bericht des Vorstandes auf seiner Mitgliederversammlung am 23. Mai 1933 hob Dr. Zierau in einem „Rückblick auf die ganze bisherige Tätigkeit des Vereins“ hervor: „Diese Verhandlungen (sind) oft gestört worden durch die politischen Ereignisse der letzten Jahre, besonders durch die Reichstagsauflösungen und durch öftere Regierungswechsel“. In: Protokoll über die 6. ordentliche Mitgliederversammlung der HAFRABA e.V. am 23. Mai 1933, BArch, R 4602/720, Bl. 131 ff.
- 28) BArch, R 4602/729, Bl. 46 und 52 ff. Brüning selbst stand dem HAFRABA-Projekt sehr aufgeschlossen gegenüber, d.A.
- 29) BArch, R 4602/729, Bl. 46
- 30) Eingefügt werden sollte ein § 13a, der folgenden Text zum Inhalt hatte: „Länder, Provinzen, sowie Unternehmungen, in deren Verwaltung die Länder und Provinzen zur Wahrnehmung öffentlicher Interessen vertreten sind, können für die Benutzung ausschließlich dem Kraftfahrzeugverkehr gewidmeter und für seine Bedürfnisse mit besonderen Einrichtungen versehener Wege (Autobahnen) Entgelt erheben. Dem Reich steht das Recht zu, diese als Ganzes mit allem Zubehör und allen damit verbundenen Rechten und Pflichten zu übernehmen. Für den Bau und die Unterhaltung der in Abs. 1 bezeichneten Strassen dürfen Mittel aus der Kraftfahrzeugsteuer nicht verwendet werden“. Aus einem Brief von Dr. Zierau, 2. Vorsitzender der HAFRABA, an Ministerialdirektor Dr. Hog im Preußischen Finanzministerium vom 1. Dezember 1930; BArch, R 4602/727, Bl. 159 Rückseite.
- 31) BArch, R 4602/729, Bl. 57, 58
- 32) BArch, R 4602/721, Bl. 130 ff.
- 33) Der Vorsitzende des Technischen Ausschusses, Becker, führte dazu Untersuchungen im Auftrag des Reichsinnenministeriums durch. BArch R 4602/722, Bl. 150.
- 34) BArch, R 4602/722, Bl. 150 ff.
- 35) ebenda.
- 36) In einem Brief von Otzen an Zierau vom 4. Mai 1931 kommt die zerstrittene Atmosphäre zwischen Otzen, Krebs und Zierau zum Ausdruck. Otzen wiederholt seine Vorschläge noch einmal, nicht ohne den Hinweis auf seine Hoffnung „eine Spaltung zu vermeiden“. BArch, R 4602/721 Bl. 170.
- 37) Lediglich Becker schloss sich den Auffassungen Otzens an. BArch, R 4602/720, Bl. 80.
- 38) BArch, R 4602/729, Bl. 65.
- 39) BArch, R 4602/721, Bl. 67 ff.
- 40) Das HAFRABA-Projekt. Unter Verwendung von „Die Wahrnehmung von Landschaft und der Bau von Autobahnen in Deutschland, Frankreich und Italien vor 1933“ von Ingrid Strohkark. In: „Der Straßenbau“, Jg. 1929-37 sowie „HAFRABA e.V. Deutsche Autobahn-Planung 1926-1934“ von Prof. Martin Kornrumpf, Kirschbaum Verlag Bonn, 1990. In: <http://members.a1.net/wabweb/history/hafraba.htm>.
- 41) Heute die Autobahn mit der Bezeichnung A 555. Pikant dabei: Der ehemalige Bundeskanzler Konrad Adenauer war als damaliger Oberbürgermeister von Köln zugleich Vorsitzender des Rheinischen Provinzialausschusses für Autostraßen, in dessen Planungszuständigkeit eben jene am 6. Auhust 1932 in Betrieb genommene „Kraftwagenstraße“ Köln-Bonn fiel.
- 42) Franz W. Seidler (im Folgenden: Seidler): Fritz Todt, Baumeister der Dritten Reiches, Herbig Verlagsbuchhandlung, München-Berlin, 1986, S.97.
- 43) Dorpmüller hatte bis dahin die Autobahn auch als wirtschaftliche Konkurrenz für die Stellung der seit der Inflationszeit schwer angeschlagenen Reichsbahn betrachtet.
- 44) Seidler, S. 97.
- 45) BArch, R 4602/722, Bl. 179 ff.
- 46) RGBI. II 1933, S. 509.
- 47) Seidler, S. 99.
- 48) RGBI. I 1933, S. 1057.
- 49) Aus der Satzung der GEZUVOR, hier in: BArch, R 4602/720, Bl. 143 Rückseite.
- 50) Willy Hof war auch Vorstandsmitglied der Gesellschaft Reichsautobahnen. Offenbar hatte es zwischen ihm und Zierau im August 1933 ein kurzes Gerangel um den Vorsitz in der GEZUVOR gegeben. BArch, R 4602/720 Bl. 89 ff..
- 51) Das Unternehmen Reichsautobahn, nach einem Essay von Gernodt Pehnelt, erschienen im Funk Verlag Bernhard Hein e.K. Dessau, 2003, in: <http://www.dessaugeschichte.de>
- 52) Der ehemalige Bundesverkehrsminister Hans Christoph Seebohm bezeichnete Otzen 1962 „als den eigentlichen Vater der deutschen Autobahnen und ... Begründer der HAFRABA“. Eine Auffassung, der kurz darauf Theodor Krebs in einem Brief an Seebohm vehement widersprach. BArch, R 4602/728, Bl. 72.
- 53) BArch, R43 II/1030 fol. 54 f. und R 43 II/1029 fol. 39.
- 54) Blöcker wurde gleichzeitig zu Kerrls Vertreter in der Reichsstelle für Raumordnung bestimmt.
- 55) BArch, R 4602/729, Bl. 79.
- 56) Ausstellung des Museums Ober-Ramstadt zum 50. Todestag von Willy Hof, in: <http://www.echo-online.de/kultur>.
- 57) Seidler, S. 104.