



REINER RUPPMANN

Archiv für Autobahn- und Strassengeschichte

Köln

ORCID: [0009-0001-2764-0089](https://orcid.org/0009-0001-2764-0089)

DER REICHAUTOBAHNBAU IN SCHLESISIEN 1933–1943

MOTORWAY CONSTRUCTION IN SILESIA 1933–1943

BUDOWA AUTOSTRAD RZESZY NA ŚLĄSKU W LATACH 1933–1943

ABSTRACT: The Breslau Directorate-General for the Construction of Motorways in Silesia (Oberste Bauleitung Breslau für den Bau der Reichsautobahnen in Schlesien) was established in 1933, which meant that this part of the German Reich from then on was treated in this regard on par with the parts of Reich important in terms of economy and transport. The planning and construction of the motorways (Reichsautobahnen) in Silesia took part from 1934 until 1942, when all activities in this field were halted due to war. Hitler ‘ennobled’ the builders of Silesian motorways by attending the celebration on September 27, 1936 in Breslau, marking the completion of the first 1,000 km of motorways.

KEYWORDS: Reichsautobahnen, roads, Germany, Silesia

Forschungsstand

Die Literatur zu Genese und Bau der Reichsautobahnen während der Zeit der NS-Herrschaft ist überschaubar. Die erschienenen Veröffentlichungen lassen sich in zwei Gruppen zusammenfassen: Grundsätzliche und regionale Untersuchungen. Zur Kategorie „Grundsätzliche Untersuchungen“ gehören alle Publikationen, die das gesamte Geschehen im Kontext der politischen NS-Strukturen oder mit einer grundlegenden Fragestellung nach den Regeln wissenschaftlichen Arbeitens in den Blick nehmen und so einen Überblick über das großtechnische Projekt „Reichsautobahnen“ geben. Im Folgenden werden die hier zuzuordnenden Monografien stichwortartig in

chronologischer Reihenfolge vorgestellt. Die früheste Untersuchung zum Reichsautobahnbau legte der DDR-Historiker Karl Lärmer vor.¹ In der Tradition marxistischer Geschichtsforschung analysierte er die Motive des Autobahnbaus im „faschistischen“ Deutschland und die Lage der Reichsautobahnarbeiter. Die westdeutsche akademische Erforschung der Autobahngeschichte begann mit Claudia Windisch-Hojnackis Reichsautobahn-Studie, die besonders auf die Wirkungen des Geschehens im Kunst- und Literaturbetrieb abstellte.² Reiner Stommers Sammelband vereint anspruchsvolle Aufsätze, die versuchen, die Wurzeln des Mythos Reichsautobahn aufzudecken.³ Das Buch von Erhard Schütz und Eckard Gruber ist zum Standardwerk geworden. Neben der konzisen Schilderung der Geschehnisse setzt es sich auch kritisch mit bedeutsamen Aspekten des Reichsautobahnbaus auseinander.⁴

Eine jüngere Generation von Kultur- und Verkehrshistorikern löste sich vom dem bis dahin üblichen engen Nexus der Reichsautobahngeschichte mit dem ‚Dritten Reich‘, stellte neue Fragen und fand zu anderen Lösungsansätzen.⁵ Am Beispiel des Autobahnbaus in Österreich zeigt Bernd Kreuzer, wie sich Planungs- und Kulturgeschichte ineinander verschränkten.⁶ Benjamin Steininger, Schüler des Literaturwissenschaftlers und Medientheoretikers Friedrich Kittler, ergründete nach 70 Jahren das Nazi-Propagandabauwerk medientheoretisch und kommt auf diese Weise zu einer neuen Sicht auf die Gestalt der gegenwärtigen Transitlandschaft.⁷ Die Konstruktion der Kulturlandschaft durch den (Reichs)Autobahnbau ist das Forschungsthema von Thomas Zeller. In seiner Darstellung befasst er sich mit den ideologisch getriebenen Vorstellungen des NS-Regimes zur Überwindung der Ländergrenzen

¹ Karl Lärmer, *Autobahnbau in Deutschland 1933–1945. Zu den Hintergründen*, Berlin 1975.

² Claudia Windisch-Hojnacki, *Die Reichsautobahn. Konzeption und Bau der RAB, ihre ästhetischen Aspekte, sowie ihre Illustration in Malerei, Literatur, Photographie und Plastik*, (Diss.) Bonn 1989.

³ *Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reiches*, hrsg. von Rainer Stommer, Marburg 1995.

⁴ *Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der „Straßen des Führers“ 1933–1941*, hrsg. von Erhard Schütz, Eckard Gruber, Berlin 1996.

⁵ Die bisher vorgestellten Untersuchungen zur Reichsautobahngeschichte entstanden alle in der Ära des „Historikerstreits“, einer deutsche Kontroverse um die Historisierung der NS-Verbrechen und eine davon losgelöste neue Identität der Deutschen. Im Zuge seiner Forschungen zu seiner Dissertation hinterfragte Reiner Ruppmann 2008 den bis dahin beobachtbaren Zusammenhang von Autobahnbau und NS-Herrschaft, der zugunsten einer deutlich erweiterten zeitlichen und transdisziplinären Perspektive aufzulösen sei. Vgl. Reiner Ruppmann, *Das Dritte Reich dauerhaft fest im Blick? Die Notwendigkeit einer erweiterten Perspektive in der Autobahngeschichte*, „Historische Zeitschrift“, 287 (2008), 1, S. 91–105.

⁶ Bernd Kreuzer, *Tempo 130. Kultur- und Planungsgeschichte der Autobahnen in Oberösterreich*, Linz 2005.

⁷ Benjamin Steininger, *Raum-Maschine Reichsautobahn. Zur Dynamik eines bekannt/unbekannten Bauwerks*, Berlin 2005.

in Deutschland sowie der damaligen Auffassung von Umweltschutz und zeigt, wie der Raum politische Entscheidungen beeinflussen, aber auch, wie die Kulturlandschaft für parteipolitische Interessen genutzt werden kann.⁸ Charlotte Reitsams Untersuchung des Reichsautobahnbaus ist interdisziplinär angelegt. Sie beleuchtet sowohl kultur-ästhetische als auch technisch-pragmatische Aspekte der „geplanten und inszenierten Landschaft“ und arbeitet den fruchtbaren Austausch amerikanischer und deutscher Straßenbauer heraus.⁹ Das Interesse Richard Vahrenkamps an der Autobahngeschichte ist seiner Fachdisziplin als Professor für Logistik an der Universität Kassel geschuldet. Insofern blickt er mit anderen Augen auf die allmähliche Entstehung der Autobahnidee, das von 1934 bis 1943 realisierte deutsche Autobahnnetz von rund 4000 km Länge und dessen Nutzung in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Seine berechtigten kritischen Anmerkungen können als Ansätze für eine Theorie der Infrastruktur betrachtet werden.¹⁰ Reiner Ruppmanns Studie über die „Schrittmacher des Autobahnzeitalters“ scheint vom Titel her zu den regionalen Arbeiten zu gehören. Doch der Autor kombiniert Ideen- und Baugeschichte, indem er in einem Längsschnitt die negative Langzeitwirkung der 1873/74 getroffenen Entscheidung Preußens, die Verwaltung der Landstraßen zu dezentralisieren, auf diese Infrastruktur zeigt, so dass die beginnende Motorisierung in der Weimarer Republik den Druck auf den Bau von Kraftwagenstraßen (Nur-Autostraßen) massiv erhöhte. Ferner wird dargestellt, wie die Autobahnbauer im Rhein-Main-Gebiet durch die tägliche Praxis allmählich die notwendigen Bautechniken erlernten.¹¹ Die jüngste Reichsautobahn-Studie von Michael Kriest enthält einen originellen Gedanken: Dem Netz der während der NS-Herrschaft fertiggestellten Reichsautobahnen die Eigenschaft eines Kultur-Denkmal zuzuerkennen. Zweifellos stellt das innerhalb von nur sechs Jahren realisierte großtechnische Infrastruktur-Projekt eine besondere Ingenieur-Leistung dar, die – ähnlich wie ein architektonisch herausragendes Gebäude – unabhängig von den politischen Hintergründen und besonderen Begleitumständen entsprechend gewürdigt werden könnte.¹²

⁸ Thomas Zeller, *Driving Germany. The Landscape of the German Autobahn, 1930–1970*, New York–Oxford 2007 (Berghahn monographs Studies in German History, 5).

⁹ Charlotte Reitsam, *Reichsautobahn-Landschaften im Spannungsfeld von Natur und Technik*, Saarbrücken 2009.

¹⁰ Richard Vahrenkamp, *The German Autobahn 1920–1945. Hafraba Visions and Mega Projects*, Lohmar–Kön 2010.

¹¹ Reiner Ruppmann, *Schrittmacher des Autobahnzeitalters: Frankfurt und das Rhein-Main-Gebiet*, Darmstadt 2011.

¹² Michael Kriest, *Die Reichsautobahn – Konzeption, räumliche Struktur und Denkmaleigenschaft eines historischen Verkehrsnetzes*, Petersberg 2016.

Die Gruppe „regionale Untersuchungen“ weist schon in der Bezeichnung darauf hin, dass sie alle Veröffentlichungen vereint, die sich mit dem Autobahnbau in einem begrenzten Gebiet beschäftigen. Während die Qualität der grundsätzlichen Untersuchungen unbestreitbar ist, weil es sich durchweg um die Ergebnisse wissenschaftlicher Geschichtsforschung handelt, weisen die regionalen Forschungen eine große Bandbreite auf: Von wissenschaftlichen Analysen bis hin zu erzählenden Darstellungen auf dem Niveau der Hobby- und Heimatforschung. Nennenswerte wissenschaftliche Publikationen in dieser Gruppe sind: Axel Dossmanns akademische Tour d’Horizon vom Wiederaufbau der Straßen-Infrastruktur in der DDR über das Spannungsverhältnis in den Verkehrsbeziehungen zwischen den beiden deutschen Staaten in der Ära des Kalten Krieges bis hin zu den sich allmählich eröffnenden Handlungsspielräumen bei gemeinsamen Straßenbau-Projekten.¹³ Roland Gabriels ‚unendliche‘ Planungsgeschichte für den Autobahnring um München ist ein Paradebeispiel für die Interaktion zentraler und kommunaler Instanzen, die für komplexe Straßenbau-Projekte nicht immer förderlich sind.¹⁴ Hervorzuheben sind die fachlich und sachlich ausgezeichneten tschechischen Studien von Tomáš Janda und Václav Lidl zur Geschichte der sogenannten „Durchgangsautobahn“ Breslau–Brünn–Wien, die mit einem Foto-Band ergänzt wurde.¹⁵ Den Autobahnbau in Polen hat jüngst Janusz Kaliński in einer 92-seitigen Monografie dargestellt, die in Fachkreisen bisher nur wenig bekannt ist. Er beschreibt auf verständliche Weise die Probleme, Lösungen und Folgeschritte bei dieser besonderen Straßenkategorie. Karten, Pläne und weiteres Anschauungsmaterial geben den Stand der Arbeiten in den einzelnen Jahren wieder.¹⁶ In diesem Kontext sind zwei weitere polnische Studien zu erwähnen, die beide dem Autobahn- bzw. Straßenbau in Schlesien in den 1930er Jahren gewidmet sind und sich kritisch mit einigen Vorurteilen auseinandersetzen.¹⁷

¹³ Axel Dossmann, *Begrenzte Mobilität. Eine Kulturgeschichte der Autobahnen in der DDR*, Essen 2003.

¹⁴ Roland Gabriel, Wolfgang Wirth, *Mitten hindurch oder aussen herum? Die lange Planungsgeschichte des Autobahnringes München*, München 2013.

¹⁵ Tomáš Janda, Václav Lidl, *Stavby, kterým doba nepřála. Výstavba Dálnic v letech 1938–1950 na území Čech a Moravy*, Praha 2006; *eidem*, *Německá průchozí dálnice*, II. díl: *Jizní úse*, Praha 2011; *eidem*, Jan Hořeni, *70 let dálnic ve fotografii 1939–2009 (70 Years of the Motorway in Photographs 1939–2009)*, Praha 2009.

¹⁶ Janusz Kaliński, *Autostrady w Polsce czyli drogi przez mękę*, Łódź 2011.

¹⁷ Tomasz Przerwa, *Wpływ Reichswehry i Wehrmachtu na projektowanie autostrad i modernizację dróg krajowych na Śląsku w latach 30. XX w.*, [in:] *W garnizonie i na kwaterze ... Wojskowi i cywile*, red. Robert Klementowski, Marek Zawadka, Wrocław 2017, S. 145–154; *idem*, *Budowa Autostrady Rzeszy w rejonie Góry Św. Anny i plany przebudowy tamtejszej sieci drogowej (1938–1942)*, „Studia Śląskie”, 85 (2019), S. 73–82.

Die übrigen zur Kategorie der regionalen Untersuchungen gehörenden Publikationen werden hier nur aufgelistet, weil sie – mit Ausnahme von Vahrenkamps Autobahnbau in Hessen – keine wissenschaftlichen Abhandlungen sind.¹⁸

Zum Abschluss sei auf Literatur verwiesen, die sich mit den technischen Planungs-Parametern des Reichsautobahnbaus befasste. Den Auftakt machte Wolfgang Jäger mit einer ingenieurtechnischen Analyse auf der Grundlage ausgewählter Archivbestände.¹⁹ Die profunde Studie von Wolfgang Wirth zur Trassierungsgeschichte bis 1970 stellt sehr anschaulich die Entwicklung der geschwungenen, in die Landschaft eingepassten Straßenzüge hin zu mathematisch definierten Raumkörpern dar.²⁰ Ohne die unermüdliche Arbeit des Autobahn pioniers Hans Lorenz hätte sich diese moderne Straßenplanung wohl nicht durchgesetzt, wie Wolfgang Wirth in einer materialreichen Biografie herausarbeitete.²¹

Als Ergebnis dieser kurzen Präsentation der jüngeren Reichsautobahn-Literatur ist festzuhalten, dass keine dieser Publikationen spezifisch die schlesische Autobahngeschichte in den Blick nahm. Weshalb Historiker diese augenfällige Lücke in der Geschichte der Reichsautobahnen nicht entdeckt und beseitigt haben, ist eine unbeantwortete Frage.

Forschungsansatz

Wie überall in Europa sind auch in Polen Autobahnen und vierspurig ausgebaut Schnellstraßen im Verständnis heutiger motorisierter Verkehrsteilnehmer weder Teil des industriekulturellen Erbes noch ein historisch bedeutsamer sozio-ökonomischer Raum, sondern lediglich ständig verfügbare, nützliche Verkehrswege für jedermann ohne erkennbare Vergangenheit oder Identität. Allgemein

¹⁸ Britta Eichner-Ramm, *70 Jahre Autobahn Göttingen–Kassel*, Göttingen 2007; Berthold Flessa, Helmut Goller, *Die Geschichte der Autobahn 1934 bis 2000. Abschnitt Autobahndreieck Bayreuth/Kulmbach–andesgrenze Thüringen/Sachsen*, Münchberg 2000; Jens Glaßer, Thomas Buchtzik, *Bau und Geschichte der Reichsautobahn am Alaufstieg*, Arnstadt 2008; Gernot Pehnel, *Das Unternehmen Reichsautobahn – Ein Essay*, Dessau 2003; Franz Semlinger, *Die Autobahn vom Hienberg bis Nürnberg. Bau und Bedeutung bis heute*, Neunkirchen am Sand 1998; Richard Vahrenkamp, *Autobahnbau in Hessen bis 1943*, Darmstadt 2007 (Beiträge zur hessischen Wirtschaftsgeschichte 1).

¹⁹ Wolfgang F. Jäger, *Der Streckenentwurf der Reichsautobahn 1933 bis 1945*, Köln 2013 (Archiv für die Geschichte des Strassen- und Verkehrswesens, 26).

²⁰ Wolfgang Wirth, *Die Choreographie der Autostraße*, Köln 2022 (Archiv für die Geschichte des Strassen- und Verkehrswesens, 27).

²¹ *Idem*, *Gesamtkunstwerk Strasse. Die Geschichte des Autobahn pioniers Hans Lorenz*, München 2019.

herrscht die Meinung vor, es sei die Pflicht des Staates, dem motorisierten Verkehr gut ausgebaute Straßen zum uneingeschränkten Gemeingebrauch zur Verfügung zu stellen, da man ja dafür Steuern und auch Mautgebühren entrichtet. Zudem haben die meisten Autofahrer im Laufe der jüngeren Zeit einen kontinentaleuropäischen Mobilitätsraum ‚Autobahn‘ kennengelernt, in dem sie sich problemlos bewegen können und der seit Jahren der maßgebliche Transportweg für Güter und Menschen darstellt. Dirk van Laak hat diesen Sachverhalt treffend charakterisiert: „Das mag aus dem Umstand herrühren, dass Infrastrukturen überwiegend unsichtbar sind oder doch ins Unterbewusste abgeschoben werden: Einmal implementiert, halten wir sie sehr rasch für *selbstverständlich*. Allenfalls scheinen sie eine Angelegenheit der Verwaltung und dafür zuständiger Experten zu sein.“²²

Noch mehr als der Eisenbahnbau im 19. Jahrhundert beeinflusste der Bau moderner Schnellstraßen Erscheinungsbild, Struktur und Substanz des geografischen Raumes wie auch die Entwicklung von Städten und Gemeinden nachhaltig. Die Möglichkeit, Autobahnen und Schnellstraßen mit dem eigenen Auto oder mit Transportfahrzeugen nach Bedarf zu nutzen, veränderte innerhalb der letzten 60 Jahre Wirtschafts- und Siedlungsstrukturen sowie das Mobilitätsverhalten in der Gesellschaft weitaus mehr, als es die Eisenbahn im 19. Jahrhundert vermochte. Die Präsenz der tangential an Städten und Kommunen vorbeiführenden Autostraßen mit ihren zum Teil spektakulären Ingenieur-Bauwerken ist in allen Ländern West- und Mitteleuropas unübersehbar.

Die öffentliche Hand in Polen investiert seit etwa Mitte der 1990er Jahre riesige Summen in diesen staatlichen Aufgabenbereich der Daseinsvorsorge. Gemessen an der intensiven Nutzung der Autobahnen und Schnellstraßen in Polen ist jedoch ihre Geschichte im kollektiven Gedächtnis der Bevölkerung nicht verankert. Kenntnisse zu Genese und Bau der Autobahnen in den früher deutschen und heute polnischen Regionen sind kaum vorhanden, sodass Gespräche über die deutsch-polnische Autobahngeschichte zwischen vermeintlich gesichertem Wissen, Legenden und Zuschreibungen pendeln.

Zellers Befund: „Insgesamt ist die Ideengeschichte dieser Straße bislang stärker untersucht worden als die konkrete Planung und Bauausführung“²³, wurde

²² Dirk van Laak, *Infra-Strukturgeschichte*, „Geschichte und Gesellschaft“, 27 (2001), S. 367–393, hier S. 367.

²³ Thomas Zeller, *Straße, Bahn, Panorama. Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland 1930 bis 1990*, Frankfurt–New York 2002 (Beiträge zur historischen Verkehrsforschung 3), S. 43.

zum leitenden Gedanken für diesen Beitrag. Untersuchungsobjekt ist die Reichsautobahnstrecke von Forst über Breslau (Wrocław), Gleiwitz (Gliwice) bis Beuthen (Bytom). Angesichts des zentralen Stellenwerts der Autobahnen für Gütertransporte und Individual-Mobilität ist es verwunderlich, dass sich bisher in beiden Ländern weder Verkehrs- noch Wirtschaftshistoriker dezidiert für diese wichtige Autostraße interessierten. So blieb ihre Vergangenheit für lange Zeit eine Leerstelle in der deutschen Reichsautobahnforschung wie auch in der polnischen Straßengeschichte. Die hier vorgelegte Untersuchung will deshalb ohne theoretische Grundlegung die Entstehung einer bedeutenden Autobahnstrecke im heutigen Polen nachzeichnen und das seinerzeitige Baugeschehen in der damals deutschen Region Schlesien mit Original-Dokumenten und Zitaten belegen. Dazu werden Archivalien aus dem Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde sowie zeitgenössischen Publikationen, insbesondere die Fachzeitschrift „Die Strasse“, dem offiziellen Organ des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen, herangezogen.²⁴

Je mehr untermauerte Fakten zu den Straßenbau-Aktivitäten in den ehemaligen deutschen und heute polnischen Gebieten bekannt sind, desto weniger bleibt Raum, die historische Entwicklung einseitig unter militärischen Gesichtspunkten oder allein vom Ende der NS-Zeit her zu interpretieren.

1. Straßenzustand in Schlesien 1936

Um die zeitgenössische Diskussion über die Straßeninfrastruktur in Schlesien seit Mitte der 1920er Jahre zu verstehen, ist es notwendig, einen Blick auf die damalige Situation zu werfen. Preußen hatte 1875 die Verwaltung und Unterhaltung des Landstraßennetzes seinen Provinzen übertragen, weil die ganze Kraft auf den Ausbau des Eisenbahnnetzes gelegt wurde. In Niederschlesien waren seit Anfang 1924 die Kreise für die Provinzialstraßen zuständig, während Oberschlesien die Aufgabe zentralisierte und für die dortigen Provinzialstraßen mehrere Landesstraßenbauämter einrichtete. Gemeinden mit 6000 Einwohnern und mehr mussten die Ortsdurchfahrten in eigener Regie unterhalten. Deshalb erlangte seinerzeit die Diskussion um die Anbindung Schlesiens mit modernen Straßen an das Deutsche

²⁴ Ob die Original-Akten der Obersten Bauleitung Breslau (OBR) erhalten geblieben sind und in einem polnischen Staatsarchiv oder bei der zentralen polnischen Straßenbaubehörde „Generaldirektion für Landesstraßen und Autobahnen (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – GDDKiA) aufbewahrt werden, ließ sich leider nicht ermitteln. Diese Unterlagen könnten dazu beitragen, weitere Erkenntnisse zu gewinnen.

Reich große Bedeutung. Das produzierende Gewerbe strebte nach einer besseren Verbindung zu den Absatzmärkten in West- und Süddeutschland; die Tourismus-Verantwortlichen in den relevanten Bädern und Erholungsorten zwischen Bad Flinsberg (Świeradów-Zdrój) und Glatz (Kłodzko) erhofften sich einen Aufschwung für den Fremdenverkehr. Doch selbst während des Autobahnbaus befanden sich die schlesischen Straßen in einem desolaten Zustand. Am 31. März 1936 stellte sich der Straßenzustand in Schlesien wie folgt dar:

Tabelle 1. Straßenzustand in Schlesien am Stichtag 31. März 1936

Straßentyp/ Straßenlänge	Länge Gesamt (km)	Davon Ortsdurchf. (km)	Leichte Decken ²⁵ (km)	Mittel- schwere Decken ²⁶ (km)	Schwere Decken ²⁷ (km)	Altes Kopf- steinpfl. ²⁸ (km)
Niederschlesien						
Reichsstraßen ²⁹	2.064	299	1.052	465	510	37
%	100		51,0	22,5	24,7	1,8
Landstraßen I. Ordnung ³⁰	4.495	166	3.511	245	528	211
%	100		78,1	5,5	11,7	4,7
Landstraßen II. Ordnung ³¹	4.955	131	4.010	56	502	387
%	100		81,0	1,1	10,1	7,8
Summe	11.514	371	8.573	766	1.540	635
%	100		74,5	6,6	13,4	5,5
Oberschlesien						
Reichsstraßen*	809	74	329	228	213	39
%	100		40,7	28,1	26,4	4,8
Landstraßen I. Ordnung*	1.710	92	1.345	80	177	108
%	100		78,7	4,7	10,3	6,3
Landstraßen II. Ordnung*	1.473	41	1.173	13	166	121
%	100		79,6	0,9	11,3	8,2

²⁵ Leichte Decken – einfache Schotterdecken; Schotterdecken mit Oberflächenschutzschichte (klassische wassergeschlämmte Chausseen).

²⁶ Mittelschwere Decken – Teer oder Asphalt-Tränk-, Streu- oder Misch-Makadam; Teer- oder Asphaltbetondecken mit weniger als 6 cm Stärke.

²⁷ Schwere Decken – Teer- oder Asphaltbetondecken mit mehr als 6 cm Stärke; Groß-, Klein- und Kunststeinpflasterdecken; Zementbetondecken.

²⁸ Altes Kopfsteinpflaster - Kopfsteinpflaster aus unbehauenen Lese- und Fundsteinen.

²⁹ Reichsstraßen – Straßen für den Fernverkehr mit einer Fahrbahnbreite von mindestens 7,50 bis 8 m (ohne Bankette), als eigenständiges Netz und als Autobahnzubringer.

³⁰ Landstraßen I. Ordnung – Straßen für den überregionalen (Städteverbindungs-)Verkehr; Ergänzung zum Reichsstraßennetz.

³¹ Landstraßen II. Ordnung – Straßen für den regionalen und lokalen (Ortsverbindungs-)Verkehr.

Straßentyp/ Straßenlänge	Länge Gesamt (km)	Davon Ortsdurchf. (km)	Leichte Decken ²⁵ (km)	Mittel- schwere Decken ²⁶ (km)	Schwere Decken ²⁷ (km)	Altes Kopf- steinpfl. ²⁸ (km)
Summe	3.992	207	2.847	321	556	268
%	100		71,4	8,0	13,9	6,7
Gesamt	15.506	578	11.420	1.087	2.096	903
%	100		73,7	7,0	13,5	5,8

Quelle: *Länge und Ausbauzustand der deutschen Landstraßen am 31. März 1936*, in „Die Strasse“, 3 (1936), 16, S. 602–603.

Tabelle 1 hebt die schwache Straßeninfrastruktur in den beiden schlesischen Provinzen sehr deutlich hervor. Annähernd 80% der überregionalen und regionalen Landstraßen wiesen eine Schotterdecke auf, entsprachen also dem technischen Stand des Straßenbaus der Postkutschenzeit. Selbst 51% der Reichsstraßen in Niederschlesien besaßen noch diese für den Kraftfahrzeugverkehr ungeeignete, weil nicht widerstandsfähige Fahrbahnoberfläche; in Oberschlesien waren es lediglich rund 41%, weil dort wegen des Industrierverkehrs zwischen Zechen, Hütten- und Stahlwerken mehr Straßen frühzeitig mit Granitpflaster aus heimischer Produktion befestigt wurden. Nur rund 10% der Reichsstraßen in Niederschlesien und 8% in Oberschlesien hatten im März 1936 eine Fahrbahnbreite von 6,5 m und mehr, die einen gefahrlosen Gegenverkehr zuließen. Der Entwicklungsrückstand ergibt sich aus den Zahlen in den zutreffenden Spalten der Tabelle 2. In Niederschlesien lag der Anteil der Reichsstraßen mit einer geringen Straßenbreite im Durchschnitt höher als in Oberschlesien. Zusammen mit den Landstraßen I. und II. Ordnung bestand somit in beiden Provinzen ein riesiger Investitionsstau bei der Ertüchtigung der Straßen für den Kraftfahrzeugverkehr.

Tabelle 2. Straßenbreiten in Schlesien am 31. März 1936 (Werte in % der Straßenlängen)

Straßentyp/ Straßenbreite	4,5 bis unter 5,5 m	4,5 bis unter 5,5 m	5,5 bis unter 6,5 m	6,5 m und mehr
Niederschlesien				
Reichsstraßen	10,2	35,6	44,0	10,2
Landstraßen I. Ordnung	50,3	38,1	9,3	2,3
Landstraßen II. Ordnung	64,1	31,4	2,5	2,0

Straßentyp/ Straßenbreite	4,5 bis unter 5,5 m	4,5 bis unter 5,5 m	5,5 bis unter 6,5 m	6,5 m und mehr
Oberschlesien				
Reichsstraßen	17,8	16,1	58,1	8,0
Landstraßen I. Ordnung	44,9	35,5	15,0	4,6
Landstraßen II. Ordnung	50,0	44,0	4,7	1,2

Quelle: *Länge und Ausbauzustand der deutschen Landstraßen am 31. März 1936*, in „Die Strasse“, 3 (1936), 16, S. 602–604.

Diese Situation war nicht allein der Mangellage während des Ersten Weltkriegs geschuldet, sondern auch eine Folge der über Jahrzehnte hinweg chronischen Unterfinanzierung des dezentralisierten Straßenwesens im preußischen Staat. Straßenbau und -unterhaltung hatten stets nur nach Kassenlage stattgefunden. Angesichts dieser Mängel im strukturgeschwächten Schlesien nach den Ergebnissen der Versailler Verträge nimmt es nicht Wunder, dass schon während der Weimarer Zeit mit Nachdruck eine generelle Modernisierung der Straßen gefordert wurde. Nachhaltig geändert hatte sich jedoch mangels einer mit den Anforderungen wachsenden Finanzierung nichts. Deshalb war der Beginn des Reichsautobahnbaus ein starkes Signal für Wirtschaft und Bevölkerung, dass Schlesien den Anschluss an das neue Straßenverkehrsnetz des Deutschen Reiches nicht verpassen wird. Mit dem Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 26. März 1934 schuf der NS-Staat die finanziellen Grundlagen für den Aufbau eines bis dahin nicht vorhandenen Reichsstraßennetzes, das zusätzlich zu den Reichsautobahnen für den Fernverkehr vorgesehen war.³² Anfang 1935 bestimmte Fritz Todt, der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen (GI), rund 40.000 km Überlandstraßen im damaligen Deutschen Reich zu ‚Reichsstraßen‘. Diese neuen Straßenzüge setzten sich zumeist aus Teilstücken ehemaliger Provinzial- und Landstraßen I. Ordnung zusammen. Wo notwendig, füllten kleine Abschnitte von Landstraßen II. Ordnung bestehende Lücken. Wie bei den Reichsautobahnen lag die

³² Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 26. März 1934 in Kraft trat („Reichsgesetzblatt“, 1934, Teil 1, S. 243ff. vom 27. März 1934) und die dazugehörige Durchführungsverordnung vom 7. Dezember 1934 die Einzelheiten regelte („Reichsgesetzblatt“, 1934, Teil 1, S. 1237ff. vom 15. Dezember 1934). Bereits am 17. Januar 1932 waren die wichtigsten Fernverkehrsstraßen zur besseren Orientierung für den zunehmenden Kraftfahrzeugverkehr nummeriert worden. Mit der Ausführungsanweisung zur Reichsstraßen-Verkehrsordnung vom 29. September 1934 erfolgte die Einführung der heute noch zur Kennzeichnung der Bundesstraßen gültigen gelben Nummerntafeln mit schwarzer Schrift. (Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Reichsstraße_%28Deutsches_Reich%29; abgerufen am 25.04.2023).

Straßenbaulast für das Reichsstraßennetz ausschließlich beim Deutschen Reich. Die nicht als Reichsstraßen benannten Landstraßen verblieben bei den preußischen Provinzen und den übrigen deutschen Ländern bzw. bei den Städten und Gemeinden. Im März 1936 war das Reichsstraßennetz auf 41.080 km angewachsen. Schlesien hatte daran einen Anteil von 7%. Angesichts des Finanzierungsbedarfs für die Reichsautobahnen standen jedoch weiterhin keine signifikanten Investitionsmittel für den gleichzeitigen Ausbau der Reichsstraßennetzes sowie der Landstraßen I. Ordnung zur Verfügung. Die folgende Darstellung widmet sich dem Bau der auf der ganzen Länge annähernd mittig durch Schlesien führenden Reichsautobahnstrecke Forst–Breslau–Gleiwitz–Beuthen.

2. Der Reichsautobahnbau in Schlesien

2.1. Organisation

Die Oberste Bauleitung Breslau wurde am 20. Dezember 1933 als letzte der neun im Jahr 1933 gegründeten Niederlassungen der Gesellschaft „Reichsautobahnen“ eingerichtet.³³ Ihr Dienstsitz war in Breslau, Berliner Platz 20e. Im Laufe des Jahres 1934 entstanden vier Bauabteilungen in:

- Breslau, Berliner Platz 20e, zuständig für die erste Teilstrecke Liegnitz (Legnica)–Breslau, Bau-km 30,84 – 70;
- Liegnitz, Schubertstraße 20, zuständig für die zweite Teilstrecke Liegnitz–Breslau, Bau-km 0,0 – 30,84;
- Haynau (Chojnów), Gartenstraße 2, zuständig für die Teilstrecke Liegnitz–Haynau, Richtung Forst, Bau-km 0,0 – 22,0;
- Gleiwitz, Lützowstraße 2, zuständig für die Teilstrecke Gleiwitz–Beuthen, Bau-km 0,0 – 16,25.
- Es folgten am 25. April 1935 die Bauabteilung
- Bunzlau (Bolesławiec), Löwenberger Landstraße 14, zuständig für die Teilstrecke im Kreis Bunzlau Richtung Forst, Bau-km 22,0 – 53,0,

³³ Franz Volk, *Der Aufbau der Gesellschaft „Reichsautobahnen“*, Leipzig 1935, S. 36–37. Bis 1938 lautete die Bezeichnung für die verantwortlichen Stellen „Oberste Bauleitung Kraftfahrbahnen“ (OBK); die ausführenden Baubüros führten die Benennung „Bauabteilung Kraftfahrbahnen“ (BAK). Mit dem dritten Änderungsgesetz zum Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen“ vom 25. Juli 1938 wechselte der Begriff „Kraftfahrbahnen“ in allen Gesetzen und Verordnungen zu „Reichsautobahnen“. Ab diesem Zeitpunkt wurde von OBR und BAR gesprochen. Der Einfachheit halber finden sich in der hier vorgelegten Studie zum Reichsautobahnbau in Schlesien nur diese beiden Bezeichnungen.

- und am 15. Juni 1936 die Bauabteilung
- Forst, Rüdigersraße 22, zuständig für die Teilstrecke Forst–Bunzlau, Bau-km 0,0 (Grenze zur OBR Berlin) – Bau-km 68 (vor dem Görlitzer Abzweig).

Weshalb diese kleinteilige Organisation der einzelnen Baustrecken gewählt wurde, lässt sich im Nachhinein nur so interpretieren, dass die Aufträge für Erdbau, Planum, Fahrbahndecken und Brückenbau möglichst an örtliche Bau- und Zulieferbetriebe gehen sollten. Niederschlesien verfügte wegen der bedeutenden Stein- und Granitbrüche über eine sehr leistungsfähige Stein- und Zement-Industrie.

Zum besseren Verständnis des Geschehens folgt hier in numerischer Reihenfolge von Nordwest nach Südost eine Zuordnung der Baustrecken zu den Bauabteilungen, die maßgebend für Projektsteuerung und Leistungsabrechnung waren:

Baustrecke 61 Forst/Lausitz–Liegnitz: Streckenlänge 121 km, aufgeteilt auf die Bauabteilung Forst: 68 km; Bauabteilung Bunzlau: 31 km; Bauabteilung Haynau: 22 km.

Baustrecke 62 Liegnitz–Breslau: Streckenlänge 70 km, aufgeteilt auf die Bauabteilungen Liegnitz: rund 31 km und Breslau: rund 39 km.

Baustrecke 63 Breslau–Gleiwitz: Streckenlänge rund 152 km. Zunächst keine Bauabteilungen gegründet, da vorläufig nur projektiert; nach Baufreigabe (vermutlich im Herbst 1936) zuständig für die Baustrecke Breslau–Brieg (Brzeg) die Bauabteilung Brieg (rund 42 km) und ab 1938 für die Baustrecke Brieg–Gleiwitz die Bauabteilung Gleiwitz (rund 110 km)

Baustrecke 64 Gleiwitz–Beuthen: Streckenlänge 16,25 km; Bauabteilung Gleiwitz.

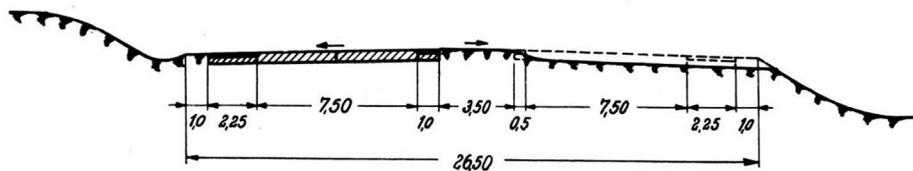
Die Regionalisierung dürfte auch der Grund gewesen sein, für die Baudurchführung mehrere 0-km zu bestimmen: bei Forst-West (Roßdorf), Haynau, Liegnitz, Breslau und Bischofstal (Ujazd) nordwestlich Gleiwitz.

2.2. Grundzüge der Planung

Für die schlesische Reichsautobahn hatte die Direktion Berlin zunächst einen einbahnigen Sonderquerschnitt von 13,5 m vorgegeben, weil ähnlich wie beim Bauvorhaben Elbing–Königsberg in Ostpreußen am Anfang nur wenig Verkehr erwartet wurde, so dass nach Ansicht der Behörde eine Fahrbahn ausgereicht hätte. Aus wirtschaftlichen Gründen fiel dann die Entscheidung, doch gleich zwei Fahrbahnen mit einer Kronenbreite von 23 m (RQ 23) vorzubereiten. Mit dieser

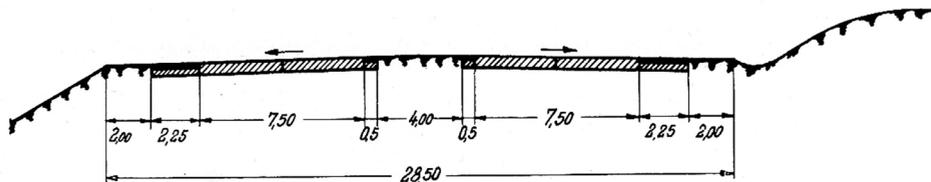
Vorgabe begann im Frühjahr 1934 die Trassierung der Strecke 62 Liegnitz–Breslau. Mitten in die angelaufenen Erd- und Grundbaurbeiten und den Bau erster Brücken bei Liegnitz kam von Fritz Todt, Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, die Anordnung, auch in Schlesien den auf anderen Autobahnbaustellen im Reich üblichen Regelquerschnitt von 24 m (RQ 24) anzuwenden, jedoch nur eine Fahrbahn herzustellen. Die Erfahrung hatte gelehrt, dass die Baukosten bei einer späteren Erweiterung des Trassenquerschnitts weitaus höher liegen als bei einer sofortigen Anlage beider Fahrbahnen. Diese Verfügung wurde 1938 mit einer weiteren Direktive auf eine Kronenbreite von nunmehr 28,5 m (RQ 28,5) geändert, um jeweils auf der rechten Fahrbahnseite eine Standspur von 2,25 m Breite zu gewinnen – wohl eine Folge der praktischen Erkenntnisse beim Betrieb der ersten längeren Autobahnabschnitte. Diese Neuerung schlug sich allerdings beim Reichsautobahnbau in Schlesien nicht mehr nieder, weil die Bauarbeiten weitestgehend abgeschlossen waren. Wo möglich reagierten die Bauabteilungen mit einer Zwischenlösung, indem sie den Mittelstreifen sowie die Innen- bzw. Außenbankette variierten und auf diese Weise einen Querschnitt von 26,5 m realisierten.³⁴

Bild 1. Besonderheit bei Reichsautobahnstrecken mit wenig Verkehr. RQ 26,5 mit nur einer ausgebauten Fahrbahn.



Quelle: „Die Strasse“, 6 (1939), 8, S. 262.

Bild 2. Der ab 1938 gültige Regelquerschnitt für Reichsautobahnen (RQ 28,5)

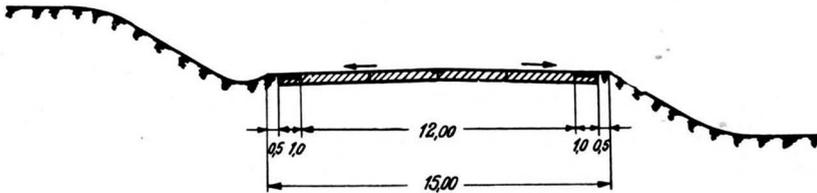


Quelle: „Die Strasse“, 6 (1939), 8, S. 262.

³⁴ Querschnitte aus: „Die Strasse“, 6 (1939), 8, S. 261–262.

Wegen der kritischen Bergbauzone im oberschlesischen Industriegebiet erhielt die Strecke 64 von vornherein eine reduzierte Kronenbreite von 15 m: zwei 6 m breite Fahrbahnen, getrennt durch einen weißen Mittelstrich, äußerer Randstreifen 1 m, Bankette je 0,50 m. Die Reichsautobahn glich hier der 1932 eröffneten Kraftfahrstraße (Provinzialstraße) Köln–Bonn.

Bild 3. Strecke 64 Gleiwitz–Beuthen: Reduzierter Querschnitt mit weißem Mittelstrich



Quelle: „Die Strasse“, 6 (1939), 8, S. 261.

2.3. Bau und Streckenfreigaben

Die Beschreibung der vier von Nordwesten nach Südosten führenden Bauabschnitte der schlesischen Reichsautobahn orientiert sich an der Nummerierung der Hauptkostenanschlüsse, obwohl die Bautätigkeit nicht in dieser Reihenfolge stattfand und Streckenfreigaben im Zeitraum von 1936 bis 1943 erfolgten.

Baustrecke 61 Forst–Liegnitz

Gleichzeitig mit dem ‚Ersten Spatenstich‘ bei Breslau am 21. März 1934 für die Baustrecke 62 Breslau–Liegnitz wurde die Baustelle für den ersten Teil der Strecke 61 von Liegnitz nach Kreibau (Krzywa) bis zur Anschlussstelle an die Reichsstraße 115 eingerichtet. Beide Strecken erhielten zwei Richtungsfahrbahnen. Das Bautempo der beteiligten mittelständischen Firmen war hoch, so dass bereits nach zweieinhalb Jahren, am 27. September 1936 der rund 35 km lange erste Teil der Strecke 61 zwischen Liegnitz und Kreibau (Anschluss der Reichsstraße 115), die Strecke 62 Liegnitz–Breslau (71 km; Anschluss der Reichsstraßen 6 und 116) sowie die Strecke 64 Gleiwitz–Hindenburg-Nord (knapp 11 km), somit insgesamt 117 km Reichsautobahn in Schlesien für den Verkehr freigegeben werden konnte. Die regionalen Autobahnbauer erfuhren eine besondere Ehrung, als Adolf Hitler

die Feier zur Verkehrsübergabe der ersten 1.000 km Reichsautobahnen bei Breslau zelebrierte.³⁵

Im Frühjahr 1936 genehmigte die Reichsautobahnen-Direktion (RAB-Direktion) Berlin den Bau des restlichen Teils der Strecke 61 zwischen Forst und Kreibau sowie den Abzweig der Baustrecke 74 nach Görlitz (Zgorzelec) bei Bunzlau. Zur Beschleunigung des Baues der Teilstrecke Forst–Kreibau begannen die Arbeiten in beiden Fahrtrichtungen. Aus technischen und Kosten-Gründen erfolgte die Trassierung für zwei Fahrbahnen. Dem entsprachen auch die Dimensionen der Brückenbauten (Über- und Unterführungen), doch wegen des vorläufig geringen Verkehrs wurde zwischen Forst und Abzweig Bunzlau zunächst nur die südliche Fahrbahn betoniert und die Brücken nur einseitig für die Befahrung hergerichtet. Die Verkehrsfreigabe des gesamten, rund 84 km langen einspurigen Abschnitts vom Autobahndreieck bei Bunzlau bis zur Anschlussstelle Forst an die Reichsstraße 122 fand am 17. Juli 1938 statt.

Im überwiegend flachen niederschlesischen Gelände bereiteten Trassierung sowie Erd- und Brückenbau keine besonderen Schwierigkeiten. Eine Besonderheit der Baustrecke 61 Forst–Liegnitz waren die langen Passagen durch lange Kiefernwälder auf den sandigen Dünenrücken und Laubwäldungen in den feuchten Niederungen.³⁶ Wegen der Ausläufer des Bober-Katzbach-Gebirges, einem dem Riesengebirge nördlich vorgelagerter Ausläufer der Sudeten, musste die Baustrecke 62 einige Steigungen von 5% überwinden. Möglicherweise deshalb erhielten die beiden Fahrbahnen ab der Anschlussstelle Liegnitz-Ost in Fahrtrichtung Breslau auf rund 6,6 km eine Decke aus Granitkleinpflaster mit Betonunterbau, die übliche Bauweise bei Reichsautobahnstrecken mit Steigung oder Gefälle. Eher ist aber anzunehmen, dass dies eine Beschäftigungs-Konzession an die nahe gelegenen heimischen Steinbrüche zwischen den Gemeinden Jauer (Jawor) und Striegau (Strzegom) an der Reichsstraße 115 war. Die beiden Fahrstreifen der restlichen Gesamtstrecke von Liegnitz bis Breslau bekamen eine 20 cm starke Betonfahrbahn mit einfacher Eisenbewehrung.³⁷

Insgesamt mussten 80 Ingenieurbauten (zumeist Überführungen von Landstraßen und Wald- bzw. Wirtschaftswegen, aber auch zahlreiche Unterführungen

³⁵ Zur minutiösen Organisation der Feier an der Anschlussstelle Breslau: Bundesarchiv (BA) Berlin, R4601/995.

³⁶ Robert Meffert, *Reichsautobahn Berlin–Dresden–Breslau*, „Die Strasse“, 6 (1939), 12, S. 384–387, hier S. 384–385.

³⁷ BA Berlin, R4602/4133, Bl. 193.

sowie sogenannte Plattendurchlässe für kleine Bäche) errichtet werden. Ferner galt es, zwischen Forst und Liegnitz mehrere im Iser- und Riesengebirge entspringende Flüsse mit Brücken von mehr als 10 m Breite zu überqueren, wie die folgende Übersicht zeigt.

Tabelle 3. Baustrecke 61 Forst–Liegnitz, Brücken >10 m Breite

Bauwerk	Bauwerk Brücken mit > 10 m l. W.	Errichtet bei Bau-km (von Süd nach Nord)	Konstruktion
416	Brücke über die Schnelle Deichsa	7,7	1 Öffnung 25,7 m und 2 Öffnungen je 20,47 m
514	Brücke über den Bober	38,8	3 Öffnungen von 52, 54 und 56 m
527	Brücke über die Queis	53,8	2 Öffnungen von je 45 m
555	Brücke über die Tschirne	70,5	1 Öffnung von 15,4 m und 2 Öffnungen von je 7,67 m
583	Brücke über die Lausitzer Neiße	108,2	5 Öffnungen von je 32,5 m, lichte Höhe 6,50 m

Quelle: BA Berlin, R4602/4134, Bl. 122–123.

Bild 4. Blick auf die fertige Baustrecke 62 Liegnitz–Breslau, Sommer 1939



Quelle: „Die Strasse“, 6 (1939), 12, S. 385

Die Grenze zwischen den beiden Obersten Bauleitungen Reichsautobahnen (OBR) Berlin und Breslau definierte den Anfangspunkt der Strecke 61 bei

Betriebs-km 115 südlich der Gemeinde Forst. Die messtechnische Bearbeitung der Richtung Breslau führende Trasse fand seit dem 28. November 1938 statt. Die Aufnahme des Teilstücks vom linken Ufer der Lausitzer Neiße bis zur Anschlussstelle Triebel erfolgte im März 1940, während das letzte Teilstück bis zur Anschlussstelle bei Noßdorf erst im August 1940 vermessen wurde.³⁸

Die 227 m lange und insgesamt 20,7 m breite Brücke über die Lausitzer Neiße, rund 15 km südlich von Forst, erhielt schon im zeitgenössischen Brückenbau eine besondere Stellung, weil ihre relativ flachen Gewölbe aus reinem Granit in Massivbauweise errichtet wurden. Die lichte Weite der fünf Gewölbe zwischen den Pfeilern maß je 32,50 m, die vier Pfeiler aus Stampfbeton wiesen eine Stärke von je 5,40 m auf. Die 1,30 m breiten und 60 cm hohen Gesims-Steine aus feingestocktem Granit dienten als Gehweg über die Brücke. Sie kragten 50 cm über den Gewölberand hinaus und erhielten eine Hohlkehle von 35 cm, in der Außenansicht ist somit nur ein 25 cm hohes glattes Granitband zu sehen. Das Oberflächenwasser der Fahrbahnen floss durch Entwässerungsschlitze, die alle 5 m in den Gesims-Steinen angeordnet waren, in Betonrinnen und von dort in zwei Auslaufstellen je Gewölbe.

Die Bauarbeiten an der südlichen Brückenhälfte begannen im Dezember 1937. Ein Jahr später wurde sie dem Verkehr übergeben. Der nördliche Brückenteil war im Juni 1939 fertiggestellt, blieb jedoch ohne Fahrbahnaufgabe. Zur Beschleunigung des Gewölbebaus hatte man das Lehrgerüst auf Rollen und auf ein Betonfundament gestellt, sodass es mit Hilfe von Bauwinden in nördlicher Richtung verschoben werden konnte. Die Gesamtkosten des Brückenbaus beliefen sich auf rund 2 Mio. Reichsmark. Die beiden Richtungsfahrbahnen wiesen je eine Breite von 7,50 m auf; der Mittelstreifen wurde auf 2,30 m reduziert, die äußeren Abschlussränder aus Granit hatten eine Breite von 1,30 m.³⁹

Die im Januar 1939 begonnenen Bauarbeiten am Abzweig der Strecke 74 Bunzlau–Görlitz von der Strecke 61 bei Lichtenwaldau (Krzyżowa) östlich von Bunzlau sind in der Literatur nur an einer Stelle belegt. Nach einer überlieferten Skizze sollte der abzweigende Verkehr von und nach Berlin über die beiden Anschlussstellen an die Reichsstraße 152 geführt werden, weil die OBR Breslau

³⁸ Zur Grenze zwischen OBR Berlin und Breslau und der messtechnischen Bearbeitung siehe die Streckenkarte in: BA Berlin, R4602/4149, Strecke 61 bis 64, Bl. 1.

³⁹ Eine ausführliche Beschreibung des Brückenprojekts gab: August Schenkelberg, *Die Reichsautobahnbrücke über die Lausitzer Neiße bei Klein-Bademeusel*, „Die Strasse“, 6 (1939), 12, S. 387–388.

und die RAB-Direktion nur einen geringen Eckverkehr in Richtung Görlitz und umgekehrt in Richtung Berlin erwarteten.⁴⁰ Bis Anfang August 1939 hatte die OBR Breslau für diese Bauarbeiten noch keinen Kostenvoranschlag vorgelegt. Mitte Oktober 1939 entschied die RAB-Direktion, dass diese Unterlage nicht dringlich sei, weil die Bauarbeiten an der Strecke wahrscheinlich eingestellt würden. Die tatsächliche Einstellung der Bauarbeiten bestätigte ein Schreiben vom 20. Mai 1940.⁴¹ Erstaunlicherweise wurde diese Anordnung Mitte Juni 1941 widerrufen. Mit Schreiben vom 23. Juni 1941 gab die RAB-Direktion den Abschnitt Görlitz–Bunzlau (Baustrecke 74) zur Fortführung der Bauarbeiten wieder frei, weil es darum ging, Arbeitsgelegenheiten für zwangsarbeitende Polen zu schaffen.⁴²

An dieser Stelle heute noch zu findende Spuren der damals ausgeführten Erdarbeiten deuten darauf hin, dass anscheinend doch eine Trompeten-Lösung mit einer engen Abbiege-Kurve für den Verkehr in Richtung Forst–Berlin ins Auge gefasst war. Ein Nachweis dieser Streckenführung anhand von Original-Archivunterlagen war nicht möglich. Die Baustrecke 61 Forst–Liegnitz endete an der Anschlussstelle 2. Klasse bei Liegnitz (Betriebs-km 245).⁴³

Der im Juli 1939 aufgestellte und am 31. Juli 1939 von der RAB-Direktion genehmigte Hauptkostenanschlag mit Gesamtausgaben in Höhe von 52,2 Mio. RM wies die Gesamtstreckenlänge der Reichsautobahn zwischen Liegnitz und Forst-West mit exakt 119,3 km + 60,3 m, also rund 120 km. Beim Bau der Strecke stellte sich jedoch heraus, dass die Kostenansätze zu niedrig kalkuliert waren, weshalb die OBR Breslau am 2. Oktober 1941 (!) einen Nachtrag über 1,564 Mio. RM ausarbeitete, den die RAB-Direktion am 8. Dezember 1941 nachträglich genehmigte.⁴⁴ Damit war der Bau dieser bereits seit 17. Juli 1938 dem Verkehr übergebene Teilstrecke der Reichsautobahn (nur die südliche Richtungsfahrbahn) auch formal abgeschlossen.

Baustrecke 62 Liegnitz–Breslau

Der Start für den Reichsautobahnbau in Schlesien erfolgte am 21. März 1934 mit dem ‚Erste Spatenstich‘ für die Baustrecke 62 Liegnitz–Breslau bei

⁴⁰ Skizze und Beschreibung im Beitrag von: Meffert, *Reichsautobahn Berlin*, S. 385–388.

⁴¹ BA Berlin, R4602/4134, Bl. 93.

⁴² BA Berlin, R4601/3007, Bl. 49.

⁴³ BA Berlin, R4602/4134, Bl. 136; R4602/4149, Streckenkarten, Bl. 6.

⁴⁴ BA Berlin, R4602/4134, Bl. 140, 143, 145.

Breslau-Hartlieb (Partynice) an der späteren Anschlussstelle Breslau; doch den Planungsbeginn hatte der GI bereits am 12. Dezember 1933 freigegeben.⁴⁵ Um für das abgelegene und wirtschaftlich darbende Schlesien ein besonderes Zeichen zu setzen, begannen die Arbeiten gleichzeitig bei Breslau in Richtung Liegnitz und bei Liegnitz in Richtung Breslau.

Dieser Baustrecke kam besondere Bedeutung zu, weil sie die Kernzone Schlesiens mit der Hauptstadt Breslau und dem Einzugsbereich des Riesengebirges mit den Städten/Landkreisen Hirschberg (Jelenia Góra) und Schweidnitz (Świdnica) sowie das Waldenburger Steinkohlerevier (Wałbrzych) und den Glatzer Kessel betraf. Da hier ein reger, nicht zuletzt touristischer Kraftfahrzeugverkehr erwartet wurde, entschied der GI, diesen Teil der schlesischen Autobahn mit zwei Richtungsfahrbahnen herzustellen. Rund 64 Fahrbahn-Kilometer erhielten eine 20 cm starke Betonfahrbahn mit einfacher Eisenbewehrung, während auf einer Länge von rund 7 km die Fahrbahndecke aus Granitkleinpflaster auf Unterbeton bestand.⁴⁶ Das sicherte den nahe der Autobahn gelegenen Steinbrüchen dringend benötigte Aufträge.

Für die Zufahrt zur Reichsautobahn wurden zwischen Liegnitz und Breslau sechs Anschlussstellen errichtet (Nennung von Nord nach Süd): Liegnitz West – 236 Betriebs-km, Liegnitz-Ost – 244 Betriebs-km, Groß Baudiß (Budziszów Wielki) – 265 Betriebs-km, Kostenblut (Kostomłoty) – 278 Betriebs-km, Kanth (Kały Wrocławskie) – 290 Betriebs-km und Breslau – 305 Betriebs-km.⁴⁷ Die Dichte der Verkehrsnetze in diesem Bereich erforderte eine Vielzahl kleinerer Ingenieurbauten und 5 Brücken mit einer lichten Weite von mehr als 10 m über Flussläufe.⁴⁸

⁴⁵ BA Berlin, R4601/1492, Bl. 4.

⁴⁶ BA Berlin, R4602/4133, Bl. 193.

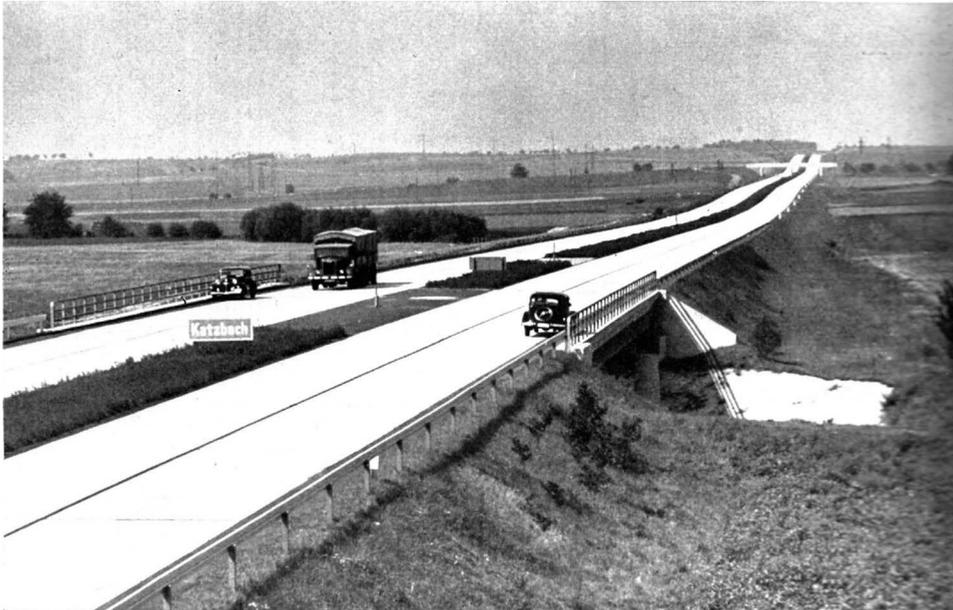
⁴⁷ Auf den 131 Kilometer vom Nullpunkt bei Breslau bis Forst-West gab es insgesamt 18 Anschlussstellen, die üblicherweise zusammen mit den Autobahnabschnitten gebaut wurden, um eine Verbindung zum nachgeordneten Netz der Reichsstraßen bzw. Landstraßen I. Ordnung herzustellen. In der Fachzeitschrift „Die Strasse“ gab es fast nie Meldungen zu neuen Anschlussstellen. Doch im ersten Juni-Heft 1938 stand zu lesen, dass am 21. Mai 1937 an der Strecke Breslau–Liegnitz–Sagan (Żagań) vier neue Anschlussstellen eröffnet wurden: Breslau, Kanth, Kostenblut, Neuhammer (Świętoszów) und Liegnitz-West. „Die Strasse“, 5 (1938), 11, S. 362.

⁴⁸ BA Berlin, R4602/4133, Bl. 193.

Tabelle 4. Baustrecke 62 Liegnitz–Breslau, Brücken mit >10 m lichte Weite

Bauwerk Nr.	Bauwerk Brücken mit >10 m lichte Weite	errichtet bei Bau-km (von Süd nach Nord)
6a	Brücke über die Katzbach	4,7
53	Flutbrücke über das Striegauer Wasser	49,9
53a	Brücke über das Striegauer Wasser	50,1
57a	Brücke über die Weistritz	57,5
57b	Weistritzflutbrücke	57,6

Quelle: *Hauptkostenanschlags für die Baustrecke 62 Liegnitz–Breslau*; BA Berlin, R4602/4133.

Bild 5. Stahlkastenbrücke mit zwei Stützen über den Katzbach

Quelle: „Die Strasse“, 6 (1939), 12, S. 385.

Der Hauptkostenanschlag vom 18. September 1937 enthielt Ausgaben in Höhe von 38,3 Mio. RM; er wurde am 29. Dezember 1937 genehmigt und zeigte mit 70,74 km die Gesamtlänge der Strecke 62.⁴⁹ Der Nachtrag Nr. 2 zu diesem Hauptkostenanschlag vom 24. September 1941, genehmigt am 12. November 1941, verlängerte die Strecke 62 um 600 m. Der Grund: Der Nullpunkt für die Betriebskilometrierung Richtung Berlin und die Baukilometrierung Richtung Gleiwitz lag in

⁴⁹ BA Berlin, R4602/4133, Bl. 1.

der Mitte der Anschlussstelle Breslau. Deshalb entschloss sich die OBR, die Bau-
strecke 62 über den Nullpunkt hinaus zu verlängern, indem ihr die ersten 250 m
der hier anschließenden Baustrecke 63 Breslau–Gleiwitz zugeschlagen wurde.⁵⁰

Für den Dienstgebrauch der RAB-Direktion und der OBR Breslau gab es
schematische Karten, die je nach neuen Gegebenheiten immer wieder berichtigt
wurden und neben Anschlussstellen auch die Lage von Rastplätzen und Tank-
stellen zeigten. Diese schematischen Pläne dienten als Vorlagen für die Erstellung
eigener Streckenkarten, die auch von den Autokarten-Verlagen für ihre Produkte
genutzt wurden. In ihnen ist nicht nur das umgebende Straßennetz und dessen
Anbindung an die Reichsautobahn dargestellt, sondern auch die genaue Anordnung
der Anschlussstellen, die Lage von Tankstellen, Hilfstankstellen, Raststätten,
Straßenmeistergehöften, Wärterhäuschen und Rastplätzen.⁵¹

Die Baustrecke 62 endete im Breslauer Bogen an der Anschlussstelle 1. Klas-
se bei Bau-km 305,0.⁵² Für die Verkehrsfreigabe am 27. September 1936 wurde an
ihrem Ende ein Provisorium errichtet, weil die Breslauer Stadtplanung mit ihren
Arbeiten für den Zubringer im Verzug war. Das grundsätzliche Konzept der Reichs-
autobahnen war darauf abgestellt, die großen Städte und Wirtschaftszentren durch
anbaufreie Schnellstraßen miteinander zu verbinden. Die Strecken führten tan-
gential an den Ballungsgebieten vorbei. Schon in den 1930er Jahren gab es dort
die größte Pkw-Dichte und einen starken Verkehr mit Lkw. Somit wurde es er-
forderlich, die innerstädtischen (Ausfall)Straßen auf den erwarteten stärkeren
Autoverkehr durch die Reichsautobahnen vorzubereiten und Zubringerstraßen von
der Stadtperipherie zu den Anschlussstellen zu bauen.

Seit Beginn des Reichsautobahnbaus trat in den Verwaltungen der Städte, die
nahe an den ersten Strecken lagen, die Frage auf, an welcher Stelle die Anbindung
an das neue Schnellstraßensystem zweckmäßig ist und wie sie zu gestalten sei. In
den meisten Fällen hatten die städtischen Dezernate für Straßenbau mit dem Bau-
tempo der Reichsautobahnen jedoch nicht Schritt gehalten, weshalb Fritz Todt,
Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, im November 1936 beklagte:
„Leider hat eine Reihe von Großstädten die Bedeutung dieser Notwendigkeit noch
nicht erkannt oder die Entwicklung kommt über aktenmäßige Erwägungen nicht

⁵⁰ BA Berlin, R4602/4133, Bl. 150.

⁵¹ BA Berlin, R4601/3059, Bl. 29. Kartenskizzen in BA Berlin, R4602/4142.

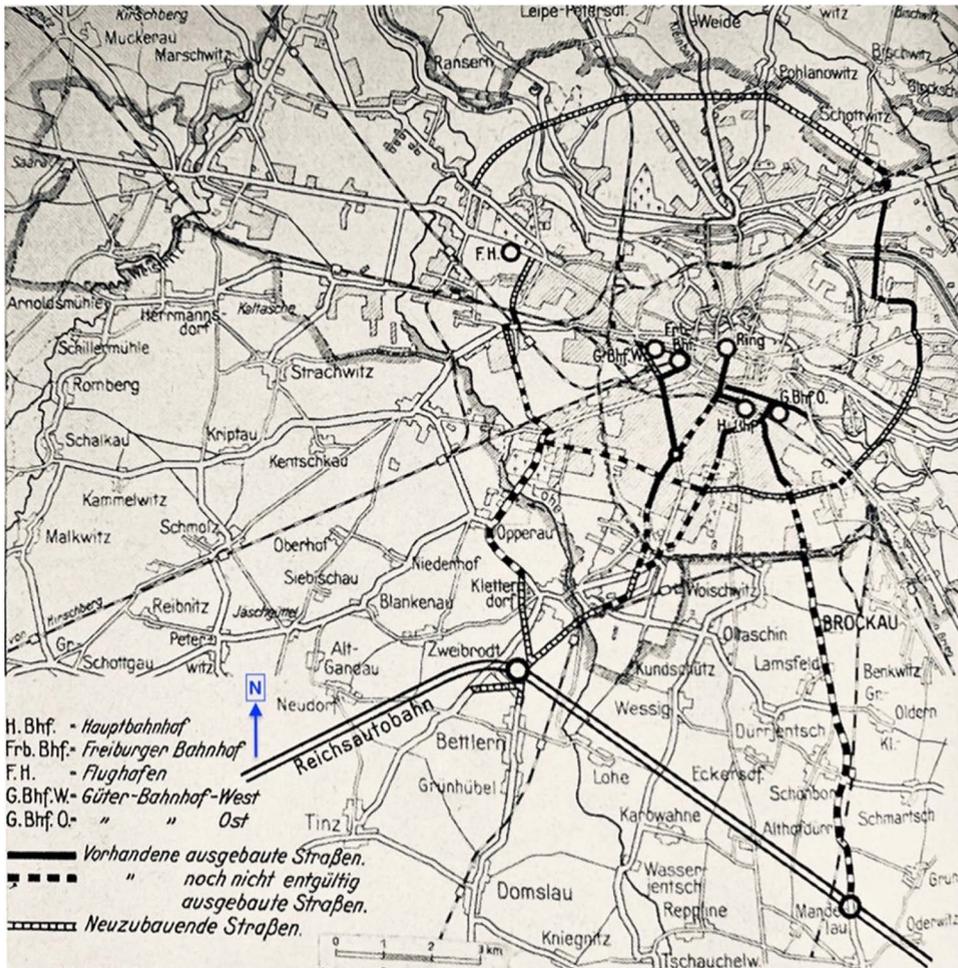
⁵² BA Berlin R4602/4149, Streckenkarten, Bl. 8.

hinaus.⁵³ Abgesehen davon, dass kommunale Planungsprozesse wegen der Berücksichtigung vieler Interessen weitaus langwieriger sind, fehlten den damals notorisch klammen Städten die notwendigen Finanzmittel, um innerstädtische Straßen entsprechend anzupassen und darüber hinaus Zubringerstraßen neu zu bauen. Zur Unterstützung der Kommunen in dieser Angelegenheit hatte Todt einen Sonderfond eingerichtet, über den er allein verfügte. Oft versuchten die Städte auch, Zubringerstraßen zu Reichsstraßen umzuwidmen, weil dann das Reich für die Straßenbaulast ab den Stadtgrenzen zuständig wurde.

Mit diesem Problem sah sich auch Breslau konfrontiert, als die Autobahn vor ihren Toren fertiggestellt und eingeweiht wurde. Ein detaillierter Beitrag der zuständigen städtischen Behörde erläuterte die Überlegungen zum geeigneten Autobahnanschluss und dessen Realisierung. Die Ausgangslage schien vorteilhaft zu sein, weil die RAB-Direktion dem Vorschlag der Obersten Bauleitung Breslau zugestimmt hatte, die Strecke 62 mit einer deutlich von der Hauptrichtung abweichenden Kurve an die Stadt heranzuführen, um den Abstand zur Stadtperipherie zu verringern.⁵⁴ In der Geschichte des Reichsautobahnbaus ist kein vergleichbarer Fall einer solch ausgeprägten Streckenanpassung an die Lage einer Großstadt bekannt. Es mag dafür verschiedene Gründe gegeben haben, doch vermutlich spielte eine große Rolle, dass Breslau im Vergleich zu anderen Großstädten im Deutschen Reich die höchste Erwerbslosenziffer aufwies, eine Folge des dramatischen Niedergangs der Industrieproduktion und des Handels nach dem Ersten Weltkrieg.

⁵³ Vorwort zu dem Beitrag von: Eduard Schönleben, *Die Zubringerstraßen zu den Reichsautobahnen*, „Die Strasse“, 3 (1936), 22, S. 707–710, hier S. 707.

⁵⁴ Siehe dazu: Günther Trauer, Bruno Jendralski, *Breslau an der Reichsautobahn*, „Die Strasse“, 3 (1936), 16, S. 510–513. Die in Breslau vermutlich noch vorhandenen Originalakten und Pläne der Stadt und der Niederschlesischen Provinzialverwaltung konnten leider für diese Betrachtung nicht herangezogen werden.

Bild 6. Reichsautobahn-Bogen der Baustrecke 62 in Richtung der Stadt Breslau

Quelle: „Die Strasse“, 3 (1936), 16, S. 510.

Alle damals realisierten Anschlussstellen sind in drei schematischen Autobahnwegweisern zu sehen, die in linearer Form alle in Schlesien für den Verkehr freigegeben Strecken mit Baukilometern, den Anschlussstellen zu den kreuzenden Reichsstraßen und die Betriebseinrichtungen zeigen.⁵⁵

Baustrecke 63 Breslau–Gleititz

Die Planungsarbeiten für die Herstellung der Baustrecke 63 Breslau–Gleititz startete 1937 am festgelegten Anschlusspunkt 250 m nach der Anschlussstelle

⁵⁵ „Die Strasse“, 6 (1939), 3, S. 96–97; 6 (1939) 4, S. 140–141; 6 (1939), 5, S. 164–165.

Breslau. Im Gegensatz zu den Baustrecken 61 Forst–Liegnitz, 62 Liegnitz–Breslau und 64 Gleiwitz–Beuthen ist für die Autobahn Breslau–Gleiwitz im Bundesarchiv kein Hauptkostenanschlag zu finden. Vermutlich wurde er nicht aufgestellt, weil der Oderübergang bei Rogau (Rogów Opolski) lange strittig war.

Wie die Tabelle 5 zeigt, setzte sich die rund 153 km lange Baustrecke 63 aus 13 Teilstrecken zusammen; das längste Stück maß 39,5 km, das kürzeste Stück nur 3,3 km. Die Genehmigungs-Daten der einzelnen Bauanträge/Kostenanschläge umfassen den Zeitraum von November 1937 bis Dezember 1940. Die am 12. April 1937 aufgestellten und am 28. Dezember 1937 genehmigten Kostenanschläge für die beiden Teilstrecken von Bau-km 132,0 bis 156,6 zeigen, dass auch frühzeitig von Gleiwitz aus in Richtung Breslau gebaut wurde (siehe die Teilprojekte 63 b + c). Möglicherweise hing das damit zusammen, dass bei Breslau und Gleiwitz eine Anschlussverwendung für die frei gewordenen Arbeitskräfte geschaffen werden musste, nachdem die Baustrecken 62 und 64 am 27. September 1936 eingeweiht wurden.

Tabelle 5. Die 13 Teilstrecken der Baustrecke 63 Breslau–Gleiwitz

Nummer Teilprojekt	von – bis km	genaue Länge km	genehmigt am	zum Bau freigegeben	Quelle Bundesarchiv
63 a	0,2 – 16,0	15,75	23.11.1937	07.08.1937	R4602/4133, Bl. 106, 240
63 d	16,0 – 28,0	12,00	30.05.1938	.	R4602/4133, Bl. 369
63 g	28,0 – 40,0	8,60	14.08.1937	18.05.1937	R4602/4133, Bl. 37
63 e	40,0 – 44,6	4,60	06.07.1938	.	R4602/4133, Bl. 395
63 f	44,6 – 53,0	8,40	05.12.1938	.	R4602/4134, Bl. 19
63 k	53,0 – 57,5	4,50	22.06.1939	12.06.1939	R4602/4134, Bl. 147
63 m	57,5 – 97,2	39,50	20.12.1940	13.12.1940	R4602/4134, Bl. 194
<i>fehlt</i>	<i>97,2 – 118,2</i>	<i>21,00</i>	.	.	
63 l	118,2 – 121,5	3,30	05.07.1940	25.05.1939	R4602/4134, Bl. 155
63 i	121,5 – 126,0	4,50	31.03.1939	08.03.1939	R4602/4134, Bl. 82
63 h	126,0 – 132,0	6,00	05.10.1938	23.09.1938	R4602/4133, Bl. 416
63 c	132,0 – 142,0	10,00	15.05.1937	.	R4602/4133, Bl. 91
63 b	142,0 – 156,6	14,60	15.05.1937	.	R4602/4133, Bl. 82
Gesamtlänge Strecke 63		152,75			

Quelle: BA Berlin, Anmerkungen neben den einzelnen Teilstrecken.

Bedauerlicherweise fehlt in den Akten der Kostenanschlag des Teilstücks westlich der Oderbrücke bis etwa zur Ortschaft Niederkirch (Dolna), nordöstlich des Annabergs (Góra Św. Anny) – Bau-km 97,2 bis 118,2. Um die Streckenführung in diesem Abschnitt wurde lange gerungen. Die OBR Breslau bevorzugte einen Oderübergang südlich der Ortschaft Groß Schimnitz (Zimnice Wielkie) und eine Trassierung nördlich des Annaberger Höhenzugs. Hingegen entwickelte der Landesplanungsverein Oberschlesien – wohl auch im Hinblick auf die Nationale Gedenkstätte am Annaberg – zwei Varianten, die beide eine Oderbrücke bei der Ortschaft Rogau bei Bau-k, 97,2 vorsahen. Die südliche Variante des Landesplanungsvereins setzte sich durch. Wann die OBR Breslau die Linienführung abgesteckt und vermessen hat, ist aus den vorliegenden Plänen nicht ersichtlich; nach den beiden in der Tabelle genannten Teilprojekten 63 l und 63 m geschah das vermutlich in den Jahren 1939/40. In einem Aktenvermerk des zuständigen Referenten für die schlesischen Autobahnen beim GI vom 25. September 1939 (Regierungsbaurat Robert Meffert) ist festgehalten, dass das 8 km lange Teilstück zwischen Gogolin und dem Steinberg (Annaberg) bis zur Festsetzung der endgültigen Linienführung bei den Baumaßnahmen zurückgestellt bleibt. Hingegen sollen für die Teilstücke Brieg–Michelau (Michałow) (Teilprojekt 63 f, Bau-km 44,6 – 53,0) und Groß Strehlitz (Strzelce Opolskie)–Bischofstal (Teilprojekte 3 i + h, Bau-km 121,5 – 132,0) die Aufträge für die Bauarbeiten zügig vergeben werden. Für das Zwischenstück zwischen Michelau und Groß Strehlitz (Teilprojekte 63 k, m + l, Bau-km 53,0 – 121,5) sollten, soweit die Trasse bereits festliegt, beschleunigt baureife Entwürfe erstellt und die landespolizeiliche Begutachtung eingeleitet werden. Bereits zu diesem Zeitpunkt wurde in Aussicht genommen, dort zur Abdeckung und seitlichen Lagerung des Mutterbodens in größerem Umfang Strafgefangene einzusetzen, was dann in der Folge auch geschah.⁵⁶

Ein Vergleich der OBR-Strecke mit der Variante des Landesplanungsvereins zeigt, wie sie realisiert werden sollte. Sie führt etwa bei Bau-km 104 südlich um die Ortschaft Gogolin herum, rückt jedoch bei Bau-km 110 näher als geplant an die Ortschaft Nieder-Ellguth (Ligota Dolna) heran, um im Sinne einer zügigen Trassierung einen möglichst großen Radius für die Heranführung an den Annaberg zu erlauben. Der Aufstieg auf den Annaberg und die bewusst in Kauf genommene Ausbuchtung der Strecke waren dem Willen aller Beteiligten geschuldet, die Gedenkstätte Annaberg für Autobahnbenutzer und Touristen leicht zugänglich zu machen.

⁵⁶ BA Berlin, R4601/996, Bl. 129.

Nach einer Aufstellung vom 30. Oktober 1941 waren auf dem Teilstück von Bau-km 57,5 bis Bau-km 126,0 folgende Anschlussstellen geplant:

Tabelle 6. Geplante Anschlussstellen im Abschnitt Löwen–Groß Strehlitz

Streckenabschnitt	Anschlussstelle	bei Bau-km	Anschluss an
Löwen (Lewin Brzeski)–Falkenberg (Niemodlin)	Löwen	63,7	Landstraße I. Ordnung
Oppeln (Opole)–Falkenberg	Oppeln	72,4	Reichsstraße 120
Oppeln–Proskau (Pruszków)	Oppeln-Süd	88,7	Reichsstraße 147
Krappitz (Krapkowice)–Groß Strehlitz	Krappitz	101,9	Landstraße I. Ordnung
Groß Walden (Zalesie Śląskie)–Groß Strehlitz	Groß Strehlitz	121,8	Landstraße I. Ordnung

Quelle: BA Berlin, R4602/4132, Bl. 3.

Im 15. Dezember 1938 wurde der Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Breslau und Brieg (die Teilprojekte 63 a, 63 d und 63 g; Länge nach den Kostenanschlägen rund 36 km) sowie die 18 km Autobahn von Gleiwitz bis zur Anschlussstelle Bischofstal (Hubenland) für den Verkehr freigegeben. Wie bei der Baustrecke 61 von Forst bis Bunzlau war auch hier wegen des erwarteten geringen Verkehrs nur die südliche Richtungsfahrbahn hergestellt worden.

In der Regel erfolgte die Baufreigabe der Teilstrecken vor der endgültigen Genehmigung der Kostenanschläge, die häufig von der RAB-Direktion aus sachlichen oder formalen Gründen zur Überarbeitung zurückgewiesen wurden. Relikte dieser Tätigkeit sind auch heute noch hin und wieder in Gestalt von Rohr- oder Plattendurchlässen sowie ehemaligen Baurampen zu finden. Viele Spuren wurden jedoch durch den Bau der polnischen Autobahn A4 beseitigt oder überformt. Die sieben fertiggestellten Pfeiler der unvollendeten Oderbrücke beim Dorf Rogów Opolski standen bis in die früheren 1970er Jahre, bevor der Abbruch stattfand.

Für die Vollendung der restlichen Strecke 63 von Brieg nach Gleiwitz war die Bauabteilung (BAR) Brieg zuständig. Nach dem Überfall des Deutschen Reiches auf Polen wurde dieser rund 92 km lange Abschnitt als kriegswichtig eingestuft.⁵⁷ Die OBR Breslau musste demnach die Fertigstellung mit Hochdruck vorantreiben. Die Arbeiten an der südlichen Fahrbahn fanden im Zwei-Schicht-Betrieb von zwei Seiten aus statt: Von Bischofstal in nordwestlicher und von Brieg

⁵⁷ BA Berlin, R4601/996, Bl. 143.

in südöstlicher Richtung. Kurz nach dem deutschen Angriff auf die Sowjetunion ordnete Todt im Interesse einer Straßenverbindung zur Ukraine für dieses Teilstück die höchste Priorität an.⁵⁸

Da viele Stamm-Arbeitskräfte der Baufirmen zur Wehrmacht bzw. zur Organisation Todt (OT) eingezogen worden waren, kamen von Herbst 1939 bis 1943 auf den Baustellen Zwangsarbeiter zum Einsatz; in erster Linie waren es polnische Juden und andere ‚Nichtdeutsche‘. Sie stammten aus dem nach Kriegsbeginn 1939 durch Reintegration der ehemaligen preußischen Gebiete Kattowitz (Katowice), Königshütte (Chorzów), Myslowitz (Mysłowice) und Tarnowitz (Tarnowskie Góry) wieder erstandenen Oberschlesien, sowie aus dem sogenannten ‚Oststreifen‘, einer annektierten und völkerrechtswidrig in das Großdeutsche Reich eingegliederten Region für Bergbau und Schwerindustrie, das Teile der polnischen Wojewodschaften Kjelzy (Kielce) bzw. Krakau (Kraków) und den Bereich um die Stadt Dombrowa (Dąbrowa Górnicza) umfasste.

Um die zwangsweise rekrutierten Arbeitskräfte nahe den Baustellen unterzubringen, wurden zwischen Brieg und Bichofstal 13 Reichsautobahn-Lager eingerichtet, wie sie sich in den vorangegangenen Jahren bereits an anderen Baustellen bewährt hatten (auch als Arbeitslager, Judenlager, zum Schluss Zwangsarbeitslager bezeichnet). Nach einem Aktenvermerk des zuständigen Referenten vom 11. September 1940 erwartete die OBR Breslau folgende Zuweisungen an Arbeitskräften für die Baustellen: 2000 Kriegsgefangene durch Sonderaktion GI (jüdische Zwangsarbeiter aus Ostpolen); etwa 750 Arbeitskräfte aus dem Strafgefangenenlager (Stalag) Sagan; etwa 250 Kriegsgefangene jüdischer Abstammung vom Stalag Görlitz und etwa 200 polnische Arbeiter aus Sosnowiec. Außerdem hoffte man, weitere 225 Arbeitskräfte aus dem Sudetengau nördlich Mährisch-Trübau (Moravská Třebová) von der Durchgangsautobahn Breslau–Brünn (Brno)–Wien abziehen zu können. Angewiesen war, die Kapazität der Lager bis zur äußersten Grenze auszunutzen.⁵⁹

Zur Fertigstellung des Planums auf der ganzen Länge noch im Jahr 1941 wurde wo möglich Handarbeit durch Baumaschinen ersetzt. Die Deckenarbeiten für das gesamte Teilstück waren für 1942 vorgesehen. Im Deckenbau-Programm 1941 waren die beiden folgenden Teilstrecken enthalten: Breslau–Gleiwitz, Anschlussstelle Brieg bis Straße nach Michelau/Löwen (Bau-km 44 – 54,6), südliche

⁵⁸ BA Berlin, R4601/999, Bl. 21.

⁵⁹ BA Berlin, R4601/996, Bl. 175.

Fahrbahn aus Beton; Breslau–Gleiwitz, Anschlussstelle Bischofstal bis Anschlussstelle Wangschütz (Nogowczyce) an die Straße Bischofstal–Groß Strehlitz (Bau-km 121 – 129), südliche Fahrbahn aus Beton.⁶⁰ Diese Termine haben sich mangels leistungsfähiger Arbeitskräfte und Baumaterial offenbar nicht halten lassen. Dennoch war die RAB-Direktion zuversichtlich, die Arbeiten würden so zügig voranschreiten, dass sie den gesamten 94 km langen Abschnitt zwischen Bau-km 44,0 und 136,0 erneut in das vorläufige Fahrbahndeckenbau-Programm für das 3. Kriegswirtschaftsjahr einstellte.⁶¹ Aus dem Reisebericht der OBR Breslau vom 29. September 1941 ist folgender Baustand an den verschiedenen Baustellen zu entnehmen, die nach Strecken-Kilometern aufgeführt wurden:

Tabelle 7. Baustand der Teilstrecke Brieg–Gleiwitz im September 1941

Bau-km	Baustand September 1941
km 57 – 58	Neiße-Strombrücke: Brunnengründung fertig, Schalung der Spannbetonbalken aufgestellt Neiße-Flutbrücke: Fundament fertig, Pfeiler teilweise hochgebracht
km 61 – 70	Planum fertig
km 70 – 85	Erdarbeiten in vollem Gang. Fertigstellung Ende des Jahres anzunehmen
km 85 – 89	Planum fertig
km 89 – 96	Planum teilweise fertig
km 97	Oderbrücke bei Rogau: Arbeiten an den Fundamenten
km 98 – 104	Planum teilweise fertig
km 104 – 117	Annabergaufstieg und Annaberg: Planum stellenweise fertig; erhöhter Geräteeinsatz soll Beschleunigung erreichen
km 117 – 122	Anschlussstelle Wangschütz: Planum fertig

Quelle: BA Berlin, R4602/4131-1, Bl. 27.

Mit dieser Übersicht liegt zum ersten Mal der tatsächliche Baustand der Baustrecke 63 im Jahr 1941 vor. Es zeigt sich, dass teilweise bereits die Voraussetzungen für den Einbau der Fahrbahndecken geschaffen waren. Damit treten an die Stelle bisheriger Vermutungen und Spekulationen die nüchternen Fakten der Archivunterlagen. Auch wenn die Aussagen in den Original-Akten immer kritisch gelesen werden müssen, weil die zuständigen Gebietsreferenten des GI oder die OBR-Leitung manche Sachverhalte aus gegebenem Anlass etwas beschönigend

⁶⁰ BA Berlin, R4602/706, Bl. 69.

⁶¹ BA Berlin, R4602/706, Bl. 72.

dargestellt haben könnten, so ist dennoch davon auszugehen, dass die Summe der Fakten in den Bundesarchiv-Akten die tatsächliche Situation wiedergeben.

Am 19. Mai 1942 notierte ein Sachbearbeiter auf dem Schreiben der OBR Breslau an den GI vom 30.10.1941: „Der Bau der Strecke Breslau–Gleiwitz ist vorläufig eingestellt. Wiedervorlage (WV) nach dem Kriege.“⁶² Wie trotz des angeordneten Baustopps das 8 km lange Autobahn-Teilstück der Strecke 63 zwischen den Anschlussstellen Bischofstal (Bau-km 138) und Wangschütz (Bau-km 130) fertiggestellt und 1942 freigegeben wurde, ist im Bundesarchiv nicht dokumentiert.

Baustrecke 64 Gleiwitz–Beuthen

Die Vorbereitungen zum Bau der Strecke 64 von Gleiwitz nach Hindenburg (Zabrze) und Beuthen im oberschlesischen Industrievier wurden ebenfalls mit dem ‚Ersten Spatenstich‘ bei Breslau am 21. März 1934 aufgenommen. Der Entwurf für die Trasse stammte von der Sektion VII der GEZUVOR – Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen, für die der Landesplanungsverein Oberschlesien e.V. (Sitz in Oppeln, Goethestraße 1) ab 1933 tätig wurde.⁶³ Ende März 1934 lagen die Pläne der OBR Breslau vor; die Baufreigabe erfolgte am 18. April 1934.⁶⁴ Doch kam es danach keineswegs zu sofortigen Auftragsvergaben, so dass sich der Oberpräsident für die Provinz Schlesien am 30. April 1934 bei der Obersten Bauleitung über diese unverständliche Verzögerung beschwerte. Anfang Juni 1934 war der Baubeginn immer noch offen. Schließlich teilte die RAB-Direktion Berlin am 18. August 1934 dem GI mit, die Arbeiten würden Ende August mit zwei Bauwerken beginnen.⁶⁵ Es handelte sich um die 10 m breite Unterführung der Toster Landstraße unter der Autobahn beim Gleiwitzer Stadtteil Vorwerk (Bauwerk Nr. 300, Bau-km 1,0), sowie um die Überführung der Tarnowitzer Landstraße über die Autobahn (Bauwerk Nr. 301, Bau-km 1,9). Für letztere war eine Mulde um 1 m aufzuschütten, bevor die 13 m breite Brücke errichtet werden konnte.⁶⁶ Das Material dazu wurde aus dem 1 km langen Einschnitt zwischen Bau-km 1,2 und 2,2 gewonnen.⁶⁷

⁶² BA Berlin, R4602/4132, Bl. 3.

⁶³ Siehe: *Die Planungsarbeiten für die Reichsautobahnen. Zweieinhalb Jahre GEZUVOR – Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen*, Berlin 1937, S. 87–92.

⁶⁴ BA Berlin, R4601/1126, Bl. 1–12.

⁶⁵ BA Berlin, R4601/1126, Bl. 12–13, 17.

⁶⁶ BA Berlin, R4601/4134, Bl. 70.

⁶⁷ BA Berlin, R4601/1126, Bl. 14.

Nach der Streckenkarte markierte Bau-km 155 das Ende der Strecke 63 und zugleich den Nullpunkt der Strecke 64. Allerdings betraf der Teilkostenanschlag 63b für die Strecke 63 einen Abschnitt von Bau-km 142,0 bis Bau-km 156,6; er hätte somit bis etwa zur Toster Landstraße gereicht. Folgerichtig ist die Anschlussstelle Gleiwitz-Hafen, die bei Bau-km 154,4 der Strecke 63 errichtet wurde, nicht im Hauptkostenanschlag für die Baustrecke 64 enthalten, sondern in dem genannten Teilkostenanschlag 63b.⁶⁸ An dieser Stelle befindet sich heute die Anschlussstelle „Portowa“ für die Schnellstraße Gleiwitz–Kattowitz (Drogowa Trasa Średnicowa) an die heutige Landesstraße 88, ehemals Strecke 64.

Unabhängig davon galt der im Kartenwerk eingezeichnete Nullpunkt für sämtliche Entfernungsmaße der Strecke 64. Der nach vielen Korrekturen erst am 3. Juli 1940 endgültig aufgestellte und am 5. August 1940 abschließend genehmigte Hauptkostenanschlag in Höhe von 15,298 Mio. RM enthielt alle Kostenpositionen von Bau-km 0,8 bis 15,8.⁶⁹ Die Entwurfsarbeiten für die Strecke 64 begannen bereits ab Anfang 1935. Sie umfassten die gesamte Länge von Bau-km 0,8 bis Bau-km 16,3 und waren in drei Abschnitte gegliedert: Bau-km 0,8 bis 6,0 (dem GI am 07.6.1935 zugeleitet); Bau-km 6,0 bis 12,0 (Entwurfsfeststellung am 25.3.1935); und Bau-km 12,0 bis 16,3 (dem GI am 26.2.1935 vorgelegt). Trotz der zeitlichen Reihenfolge der Entwürfe startete der Bau bei km 0,8 in Richtung Beuthen.

Verlauf und Querschnitt der Strecke 64 und der Bau der Anschlussstellen musste auf die vorhandene Infrastruktur des Steinkohlen-Bergbaus und der Vereinigten Oberschlesischen Hüttenwerke große Rücksicht nehmen. Allein auf dem rund 9 km langen Stück vom Nullpunkt bis zur Anschlussstelle Hindenburg-Nord gab es 13 Unterführungen für Straßen, Industriegleise und Fußwege sowie 8 Überführungen von Wegen und Schienenbahnen, ferner sechs Wasserdurchlässe. Vom Nullpunkt bis zum geplanten Autobahnende bei Beuthen waren insgesamt 37 Ingenieur-Bauwerke zu errichten, im Durchschnitt also alle 400 m eine Über- bzw. Unterführung.⁷⁰ Zwischen Bau-km 6,0 und 7,4 verlief die Fahrbahn auf einem nicht mehr genutzten Bahndamm. Von Bau-km 7,4 bis 8,7 sowie von 10,2 bis 12,0 lag die Fahrbahn direkt neben der Schnellzugstrecke Gleiwitz–Beuthen. Wie knapp der Raum für diesen Teil der Reichsautobahn bemessen war, zeigt das Bild 7: Reduzierter Querschnitt für die zwei je 6 m breiten, durch einen weißen Mittelstrich

⁶⁸ BA Berlin, R4602/4133, Bl. 89.

⁶⁹ BA Berlin, R4601/4134, Bl. 66.

⁷⁰ BA Berlin, R4602/4134, Bl. 70–73.

getrennte Fahrbahnen, begrenzt von zwei äußeren Randstreifen (Breite 1 m) und den Banketten (Breite je 0,50 m); die Packlage ist bereits für das Aufbringen der Fahrbahndecke aus Teermakadam vorbereitet. Wegen der im gesamten Streckenverlauf erwartbaren Bergsenkungen hatte das Oberbergamt Breslau bei der Planung des Streckenverlaufs ein gewichtiges Wort mitzureden.

Bild 7. Baustrecke 64 nördlich Hindenburg zwischen Bau-km 10,2 und 12,0, Blick zur Donnersmarckhütte.



Quelle: „Die Strasse“, 3 (1936), 16, S. 506.

Um die Anschlussstellen zwischen Nullpunkt und dem Endpunkt der Strecke 64 bei Bau-km 16,3 in Beuthen wurde eine ganze Weile kontrovers diskutiert. Unstrittig war nur der Bau der Anschlussstelle Gleiwitz-Ost mit Verknüpfung zur Reichsstraße 5. Sie entstand laut Hauptkostenanschlag bei Bau-km 4,8 km und erhielt eine Tankstelle in ungewöhnlicher Seitenlage, nämlich auf der Zufahrtsinsel von der Reichsstraße 5 zur Autobahn in Fahrtrichtung Breslau; zusätzlich wurde eine Wärterbude errichtet.⁷¹ Dieser Autobahnanschluss existiert noch heute in modernisierter Form östlich der Kreuzung der Landesstraße (Droga

⁷¹ BA Berlin, R4601/4134, Bl. 74.

krajowa – DK) 88 und der polnischen Autobahn (Autostrada) A1 (Danzig [Gdańsk]–Lodz [Łódź]–Gleiwitz–tschechische Grenze bei Loslau [Wodzisław Śląski]). Fraglich war jedoch, ob zwischen Gleiwitz-Ost und dem Autobahnende in Beuthen eine weitere Anschlussstelle für die Stadt Hindenburg notwendig sei. Im Schreiben an den GI vom 17. Januar 1935 griff die RAB-Direktion den Vorschlag der Stadt Hindenburg, des Landesplanungsvereins und des Oberpräsidenten in Breslau auf, am Bahnhof Ludwigsglück (Zabrze Północ) (Bau-km 9,0) eine Zu-/Abfahrt zu bauen, was der GI ablehnte; es solle bei drei Anschlussstellen bleiben.⁷²

Schlussendlich setzte sich die Einsicht durch, dass es verkehrstechnisch und wirtschaftlich sinnvoll sei, den Automobil-Verkehr zwischen den Städten Gleiwitz, Hindenburg und Beuthen von der parallel verlaufenden, jedoch überlasteten Bergwerksstraße auf die Autobahn zu verlagern. Demgemäß gab der GI seinen Widerstand gegen diesen Autobahnanschluss auf und genehmigte ihn bei Bau-km 9,0 formal am 30. November 1936, obwohl die gesamte Strecke zwischen den Anschlussstellen Gleiwitz-Hafen und Hindenburg-Nord (rund 10 km) im Zuge der Inbetriebnahme der ersten 1.000 km Reichsautobahnen bereits am 27. September 1936 dem Verkehr übergeben worden war.⁷³ Die damalige Anschlussstelle Hindenburg-Nord ist gegenwärtig weiter in Betrieb, wenngleich in einer dem heutigen Verkehr angepassten Version.

Nach der ursprünglichen Entwurfsplanung mündeten beide Anschlussstränge in die Mikulschützer Straße, die mit einer Brücke die Autobahn überquerte. Südlich der Autobahn macht diese Straße einen Bogen, der seinerzeit laut Plan begradigt werden sollte. Diese Straßenverlegung hat jedoch nie stattgefunden, wie der aktuelle Straßenplan zeigt. Deshalb hat sich die polnische Straßenverwaltung entschieden, die Anschlussstelle der DK 88 in Fahrtrichtung Beuthen ein Stück nach Westen zu verlegen und in die Moniuszki-Strasse münden zu lassen, während der für den heutigen Verkehr umgebaute Anschluss in Fahrtrichtung Gleiwitz in die Tarnopolska-Strasse mündet.

In einer Beilage der Fachzeitschrift „Die Strasse“ vom Mai 1939 wurden die oberschlesischen Anschlussstellen der befahrbaren Reichsautobahn zwischen Bischofstal und Hindenburg-Nord mit den gültigen Betriebskilometern vermerkt (von 125,0 bis 142,7). Nach Ansicht der Borsigwerke (Biskupice) lag die Anschlussstelle Hindenburg-Nord jedoch sehr ungünstig für den Werkeverkehr. Aus diesem

⁷² BA Berlin, R4601/1126, Bl. 34–35, 37–39, 40–46.

⁷³ BA Berlin, R4601/996, Bl. 89.

Grund thematisierte eine Besprechung des Beauftragten des GI mit der OBR Breslau am 25. September 1939 erstmalig der Bau einer neuen Anschlussstelle Hindenburg-Nordost-Borsigwerk 3 km östlich des bisherigen Endpunkts. Der Entwurf des GI solle als Unter- oder Überführung ausgearbeitet werden, wobei die Auffahrt Richtung Gleiwitz/Breslau zur Vermeidung von Rampenschüttungen möglichst im Gelände zu führen sei.⁷⁴ So entstand binnen weniger Wochen, Beuthen zugewandt, am Ende des Damms für die Überführung der Autobahn über die Rainstraße eine 800 m lange Zu- und Abfahrt mit engen Krümmungen entgegen der Fahrtrichtung⁷⁵, die an der DK 88 heute noch existiert. Eine Original-Zeichnung dieser im Reichsautobahnbau singulären Lösung ist in den Akten nicht enthalten. Ebenso ist aus den Akten der Grund für die Bau-Verzögerung nicht ersichtlich; die RAB-Direktion hatte nämlich bereits Mitte Mai 1938 vorgeschlagen, die Strecke 64 vom 23. Mai bis 25. Juni 1938 für den Bau der Anschlussstelle zu sperren. Bei dieser Gelegenheit sollten weitere Arbeiten erledigt werden: An der Anschlussstelle Gleiwitz-Ost war eine stark abgesenkte Krümmung auszubessern und die endgültige Schwarzdecke aufzubringen; bei Bau-km 10,4 musste ein durch Bergesenkung entstandener Quer-Riss der Fahrbahn repariert und schließlich zwischen Gleiwitz-Ost und Hindenburg-Nord der weiße Markierungsstreifen in Fahrbahnmitte aufgemalt werden.⁷⁶ Eine Karte aus dem Jahre 1940 gibt einen schematischen Überblick über die seitdem befahrbare Gesamtstrecke von Bischofstal (Betriebs-km 125,0) bis Hindenburg-Borsigwerk (Betriebs-km 156,6). Es fällt auf, dass hier die Anschlussstelle Hindenburg-Nord nicht mehr verzeichnet ist; sie hatte aus Sicht der RAB-Direktion offenbar keine Verkehrsbedeutung mehr.

Ab 6. Februar 1939 war das rund 4 km lange letzte Teilstück der Strecke 64 zwischen der Anschlussstelle Hindenburg-Borsigwerk und dem Autobahn-Ende bei Bobrek-Karf (Bobrek-Karb) in Arbeit (Bau-km 12,0 bis 16,3)⁷⁷, blieb jedoch unvollendet, obwohl die Planungen bereits seit Februar 1935 liefen und es Ende September 1939 als Dringlichkeitsstrecke eingestuft wurde.⁷⁸ Die RAB-Direktion hatte die Teilstrecke von Bau-km 14,6 bis 15,7 schon am 17.12.1937 für den Bau freigegeben.⁷⁹

⁷⁴ Aktenvermerk des zuständigen Referenten beim GI in: BA Berlin, R4601/996, Bl. 129.

⁷⁵ Bauwerk Nr. 318: BA Berlin, R4601/4134, Bl. 71.

⁷⁶ BA Berlin, R4601/996, Bl. 116–117.

⁷⁷ BA Berlin, R4602/4149, Bl. 14–15.

⁷⁸ BA Berlin, R4601/996, Bl. 129, Ziffer 2.

⁷⁹ BA Berlin, R4602/4134, Bl. 5.

In diesem Bereich lagen mehrere Steinkohlenzechen mit der dazugehörigen Infrastruktur (Werksgelände, Industriebahnen, Verkehrswege u. ä.). Sie zu überbrücken oder zu unterfahren erforderte aufwändige Ingenieurbauten und trieb die Kosten pro Bau-Kilometer in die Höhe. Die folgende Tabelle listet die Bauwerke auf, die für diesen kurzen Abschnitt im Hauptkostenanschlag sowie im Teilstrecken-Kostenanschlag 64 c für Bau-km 12,0 bis 14,2 (aufgestellt am 18. September 1937, genehmigt am 24. September 1937; Gesamtkosten 2,589 Mio. RM) verzeichnet sind:

Tabelle 8. Baustrecke 64, Bauwerke für die Teilstrecke Bau-km 12,0–14,2

Bauwerk Nr.	bei Bau-km	Bauwerksart	Breite
319	12,0 + 33,4	ÜF eingleisige Verbindungsbahn Borsigwerk–Borsigwerk-Abzweig	5,50 m
320	12,2 + 67	ÜF Reichsbahnstrecke Borsigwerk–Peiskretscham (Pyskowice) und Verlegung Überbau	13,50 m
321	12,5 + 4,1	ÜF Schmalspurbahn von Borsigwerk zur Preußengrube	4,60 m
322	12,6 + 16	UF Straße nach der Castellengrube	8,00 m
322a	19,9 + 90	ÜF Fußweg nach Bahnhof Borsigwerk	3,00 m
323	13,4 + 19	UF Gleisanschluss zur Castellengrube	4,00 m
323a	13,9 + 0,6	Schutzbrücke unter der Seilbahn der Castellengrube	0,60 m
324	14,0 + 62,31	ÜF Weg zur Castellengrube	4,50 m
325	14,6 + 66,5	ÜF Gleisanschluss Preußengrube	5,10 m
326	14,7 + 91,7	UF Schmalspurbahn von der Preußen- zur Paulus-Hohenzollern-Steinkohlengrube	4,95 m
327	15,3 + 13,5	UF des Verkehrswegs von Mechtal (Miechowice) nach Bobrek	6,00 m
328	15,3 + 63,0	Plattendurchlass für Wasserkanal	2,50 m
329	15,7 + 17,0	UF der Braustraße	6,00 m
330	15,9 + 0,8	Unterführung Radfahrweg	4,00 m

Legende: ÜF = Überführung, UF = Unterführung

Quelle: BA Berlin, R4601/4134, Bl. 71–73; R4602/4133, Bl. 256, 259–260.

Wie bereits bei anderen Teilstücken der Strecke 64 wurde auch um das Autobahnende und die Einmündung in eine städtische Straße lange gerungen. Mit Schreiben vom 26. Februar 1935 schlug die RAB-Direktion dem GI zwei Lösungen für das Autobahnende bei Beuthen vor: Variante A – Anschluss an die

Holteistraße bei Bau-km 14,5, oder Variante B – Anschluss an die Michowitzer-/Hindenburgstraße bei Bau-km 14,7. Gegen die Variante A sprach, dass in diesem Fall das Eisenbahngleis zur Preußengrube bei Bau-km 14,1 unterfahren und die Schmalspurbahn von der Preußengrube nach Karf bei Bau-km 14,7 überführt werden müsste, was Mehrkosten von 2,8 Mio. RM bedeutet hätte. Deshalb kam nur die Variante B in Frage.⁸⁰ Im Frühjahr 1936 war diese so weit ausgearbeitet, dass der Oberpräsident in Oppeln am 24. März die Planfeststellung verkündete und die Unterlagen am 17. April 1936 zur landespolizeilichen Begutachtung und Freigabe weitergeleitet werden konnten.⁸¹

Vorübergehend bestand Konsens, an der Hindenburgstraße nur eine provisorische Anschlussstelle herzustellen, weil die Strecke 64 ggf. ab der Reichsstraße 5 in Richtung Mechtal bis zu einer geplanten nördlichen Umgehungsstraße weitergeführt werden könnte. Allerdings erschwerten die dortigen Bergbauverhältnisse das Vorhaben. Zudem war nicht klar, ob eine Autobahnverbindung von Gleiwitz nach Tarnowitz und Lodz gebaut werden würde, die für diese Verbindung relevant gewesen wäre. Deshalb wurde zwischen den Entscheidern vereinbart, die schon weit fortgeschrittene vorläufige Einführung der Baustrecke 64 in die Hindenburgstraße (Reichsstraße 5) zunächst fertigzustellen und künftige Planungen von der Entwicklung des Verkehrs an dieser Stelle abhängig zu machen.⁸² Mit Schreiben vom 28. Oktober 1939 an den GI sicherte die RAB-Direktion zu, die Erdbauarbeiten für die Anschlussstelle seien im Spätherbst 1939 abgeschlossen, und bestätigte die Aussage am 21. November 1939.⁸³ Im Deckenbauprogramm 1941 waren die letzten 3,5 km von der Anschlussstelle Hindenburg-Borsigwerke bis Beuthen für den Einbau einer Schwarzdecke fest eingeplant.⁸⁴

Ein Plan vom 7. Februar 1939 zeigt, dass die Zu- und Abfahrten der Anschlussstelle Beuthen bei Bau-km 16,0 + 40 mit Einschnitten im Gelände verlaufen und niveaugleich in die Reichsstraße 5 einmünden sollten. Um die teure Unterführung der Braustraße mit einem 6 m breiten Brückenbauwerk zu sparen, wurde die Autobahn gegenüber der ursprünglichen Planung um einige Grade nach Südosten in Richtung Beuthen verschwenkt. Am Teilpunkt 15,9 war somit lediglich

⁸⁰ BA Berlin, R4601/996, Bl. 9–12.

⁸¹ BA Berlin, R4601/996, Bl. 57–61.

⁸² BA Berlin, R4601/999, Bl. 4.

⁸³ BA Berlin, R4601/996, Bl. 157–163.

⁸⁴ BA Berlin, R4602/706, Bl. 69.

ein Radfahrweg mit einer lichten Weite von 4 m unter der Autobahn hindurchzuführen.

Die Fahrbahnen der Auf- und Abfahrten waren mit 6 m Breite, seitlichen Randstreifen von je 1 m sowie Banketten von ebenfalls je 1 m geplant. Für Frühjahr 1941 war der Fahrbahndecken-Einbau vorgesehen: Auf einer 20–22 cm Packlage und einem 6–7 cm Schotterausgleich aus bituminiertem Splitt wäre eine Binderschicht von 4 cm und eine 3 cm starken Deckschicht, beide aus Asphaltbeton aufgetragen worden.⁸⁵ Anscheinend stellten die Entwürfe weder GI noch die RAB-Direktion zufrieden. Bis 1941 gab es weitere Vorschläge für eine niveaugleiche Einmündung der Strecke 64 in die Michowitzer/Hindenburg-Straße, so u. a. eine Kreisplatzlösung. Heute treffen sich an dieser Stelle die DK 88 und die DK 94 Görlitz–Korzowa (ukrainische Grenze). Für die Abwicklung des Verkehrs wurde ein ausgedehntes Kreuzungssystem angelegt.

Zusammenfassung: Die bis 1942 in Schlesien fertiggestellten Strecken

Bis Ende 1938 wurden in Schlesien 272 km Reichsautobahn dem Verkehr übergeben; im Oktober 1942 kam der Abschnitt von Bischofstal bis Wangschütz (8 km) hinzu. Die folgende Tabelle fasst die Eröffnungstermine der einzelnen Strecken chronologischer zusammen.

Tabelle 9. Übersicht der befahrbaren Reichsautobahnstrecken in Schlesien 1936–1942.

	Strecke	Baustrecken	Eröffnungs-Datum	Länge (km)
1	Liegnitz–Kreibau (Anschlussstelle [AS] an Reichsstraße 115) Regelquerschnitt mit zwei Fahrbahnen	61	27.09.1936	35
2	Liegnitz (Reichsstraße 115)–Breslau (AS an Reichsstraße 6 und 116) Regelquerschnitt mit zwei Fahrbahnen	62	27.09.1936	71
3	Gleiwitz-Hafen–Hindenburg-Nord 2 Fahrbahnen mit reduziertem Querschnitt	63/64	27.09.1936	11
4	Kreibau (Reichstraße 115)–Bunzlauer Abzweig (Strecke 74 Bunzlau–Görlitz) Regelquerschnitt mit zwei Fahrbahnen	61	27.11.1937	13

⁸⁵ BA Berlin, R4601/996, Bl. 172–174.

	Strecke	Baustrecken	Eröffnungs-Datum	Länge (km)
5	Bunzlauer Abzweig–Halbau (Howa) (AS an Reichsstraße 99)–Forst (AS an Reichsstraße 122) einschließlich Neiße-Brücke, nur südliche Fahrbahn	61	17.07.1938	85
6	Breslau (AS an Reichsstraßen 6 und 116)–Brieg, nur südliche Fahrbahn	63	15.12.1938	36
7	Gleiwitz–AS Bischofstal (Hubenland), nur südliche Fahrbahn	63	15.12.1938	18
8	Neue AS Hindenburg-Nordost-Borsigwerk am vorläufiger Endpunkt der Strecke 64; Aufassung der bisherigen AS Hindenburg-Nord 2 Fahrbahnen mit reduziertem Querschnitt	64	06.02.1939	3
9	Bischofstal–AS Wangschütz, nur südliche Fahrbahn	63	Oktober 1942	8
	Ende 1942 insgesamt befahrbar			280

Quelle: Die Angaben zu Strecken und Eröffnungsterminen wurden folgenden Quellen entnommen: Bundesarchiv Berlin, diverse Akten (siehe Zitate im Text); *Geschäftsbericht der „Reichsautobahnen“ über das 6. Geschäftsjahr 1938*, Berlin 1939; *Taschenbuch der Straßenbaustatistik*, Ausgabe 1939, hrsg. von der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen, Berlin 1939, S. 9; *Reichsautobahn-Streckenverzeichnis, Stand 1. Oktober 1939*, bearbeitet in der Kartenstelle des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen. Ergänzend: Johannes Neumann, *Schlesien und die Autobahnen*, „Die Strasse“, 3 (1936), 16, S. 503–510, hier S. 507; Eduard Schönleben, *Das Netz der Reichsautobahnen – Plan und Ausführung*, „Die Strasse“, 3 (1936), 20, S. 614–615, hier S. 614; *Reichsautobahn Forst–Breslau*, „Die Strasse“, 5 (1938), 14, S. 468.

Beginnend kurz vor dem Abzweig Bunzlau bis Breslau (119 km) wies die Baustrecke 62 zwei Richtungsfahrbahnen auf, während von Forst bis Abzweig Bunzlau, von Breslau bis Brieg und von Wangschütz bis Gleiwitz (insgesamt 147 km) nur die südliche Fahrbahn hergestellt worden war. Die Baustrecke 64 von Gleiwitz bis Hindenburg-Borsigwerk (rund 14 km) erhielt zur Querung des intensiv genutzten Industriegebietes einen atypischen Querschnitt und blieb ohne bepflanzten Mittelstreifen.

Gemessen an den in Anspruch genommenen Finanzmitteln zum Bau der Reichsautobahn in Schlesien bildete die OBR Breslau das Schlusslicht der 15 Obersten Bauleitungen im Deutschen Reich, sieht man von der OBR Königsberg (pol. Królewiec, seit 1946 Kaliningrad in Russland) ab, die in einem sehr kleinen Territorium agierte. In den vier Jahren Bautätigkeit von 1934 bis 1937 gab die OBR Breslau für die Baustrecken 90,9 Mio. RM aus, also durchschnittlich rund 22,725 Mio.

RM pro Jahr. Entsprechend dem Bauverlauf entwickelten sich die Investitionen nicht stetig, sondern zeigten von Jahr zu Jahr eine ansteigende Kurve; das meiste Geld verschlangen Erdarbeiten und Bauwerke (Brücken und sonstige Anlagen). Im Jahr 1938 wurden 34,9 Mio. RM aufgewandt, um die Autobahn möglichst fertigzustellen. Darin spiegelt sich auch eine gewisse Unwirtschaftlichkeit wider, wie sich wegen Materialengpässen und zunehmendem Arbeitsdruck auf allen RAB-Baustellen beobachten ließ. Insgesamt investierte die OBR Breslau von 1934 bis 1938 somit 125,8 Mio. RM; das entspricht jährlich 25,16 Mio. RM. Der Kilometer Reichsautobahn in Schlesien kostete rund 463.000 RM, im Vergleich zu anderen OBR mit schwierigerem Baugelände und kompletter Herstellung beider Richtungsfahrbahnen ein sehr niedriger Wert.⁸⁶

2.4. Nebenanlagen (Straßenmeistereien) und Nebenbetriebe (Tank- und Ratsanlagen)

Straßenmeisterei Liegnitz

Mit Verkehrsfreigabe einer Strecke hatte die künftig für diesen Reichsautobahn-Abschnitt zuständige Straßenmeisterei ihren Dienst aufzunehmen. Da die Errichtung der erforderlichen Hochbauten eine Zeit dauerte, waren die Meistereien bei Betriebsbeginn der Strecke in den meisten Fällen noch nicht fertiggestellt. Dennoch wurde die Arbeit in unvollständigen Einrichtungen aufgenommen, wie einem Verzeichnis aller Straßenmeistereien an den Reichsautobahnen vom 1. Juni 1939 zu entnehmen ist. Ihr Zustand wird als „behelfsmäßig in Betrieb“ bezeichnet. Das bedeutete, dass noch kein angemessenes Verwaltungsgebäude bezogen werden konnte, oder dass die Funktionsgebäude Wagenhalle, Reparaturwerkstatt und/oder Streusalz-Silos nur bedingt dem angestrebten Standard entsprachen.

Die Anschlussstelle Liegnitz liegt ungefähr in der Mitte der gesamten befahrbaren Autobahnstrecke zwischen Forst und Brieg. Seinerzeit bot sich an, dort eine große Straßenmeisterei zu errichten. Den Auftrag hatte der Berliner Architekt Petrich erhalten, der auch für die beiden Tankstellen in Kreibau und Gleiwitz verantwortlich zeichnete. Seine Entwürfe nehmen die bewährten Grundstrukturen der bereits anderwärts realisierten Straßenmeisterei-Gehöfte mit leichten Abwandlungen auf.

⁸⁶ Zahlen aus Geschäftsbericht der »Reichsautobahnen« über das Geschäftsjahr 1938 (1. Januar bis 31. Dezember 1938), Berlin 1939, S. 67.

Im Bereich der OBR Breslau wurden zwischen 1936 und 1939 neben der vorerwähnten weitere drei Straßenmeistereien (Sm) errichtet:

- Baustrecke 61 Forst–Abzweig Bunzlau: Sm Sagan
- Liegnitz–Breslau: Sm Breslau
- Baustrecke 64 Gleiwitz–Beuthen: Sm Gleiwitz

Bedauerlicherweise liegen zu den SM Sagan, Breslau und Gleiwitz keine näheren Angaben vor. In der Literatur fanden sie keinen Niederschlag, weil die Errichtung dieser Straßenmeistereien ab 1939 stattfand und sie erst im Kriegsjahr 1940 funktionsfähig ausgestattet waren.

Nach der ab 1936 sukzessiven Freigabe der fertiggestellten Baustrecken zwischen Forst und Beuthen war es notwendig, für den Reiseverkehr zügig erforderliche Betriebseinrichtungen herzustellen. Eine Übersicht von Mitte 1939 weist zum Stichtag 30. Juni 1939 insgesamt fünf Tankstellen mit Erfrischungsdienst aus:

- T 41 – Triebel (Trzebiel) im Bau,
- T 45 – Sagan, Fahrtrichtung Breslau (in Betrieb; 4 Zapfsäulen, Kraftstoffbehälter für 6000 Liter, kein Wagenheber),
- T 46 – Liegnitz, Fahrtrichtung Forst (in Betrieb; 4 Zapfsäulen, Kraftstoffbehälter für 50.000 Liter, Wagenheber),
- T 47 – Breslau, Fahrtrichtung Forst (in Betrieb; 4 Zapfsäulen, Kraftstoffbehälter für 100.000 Liter, Wagenheber),
- T 48 – Gleiwitz-Ost, Fahrtrichtung Breslau (in Betrieb, nur abgepacktes Erfrischungsangebot; 4 Zapfsäulen, Kraftstoffbehälter für 50.000 Liter, Wagenheber).⁸⁷

Vier der fünf Tankstellen lagen nördlich der Autobahn; nur die Tankstelle Sagan war an der südlichen Fahrbahn der dort bereits zweispurigen Strecke errichtet worden. Der Widerspruch zu den im oben gezeigten Anschlussstellen-Schema genannten Tankstellenanlagen, ebenfalls 1939 publiziert, lässt sich im Nachhinein nicht aufklären. Im Folgenden werden anhand der Unterlagen im Schrifttum einige Betriebseinrichtungen an der schlesischen Reichsautobahn vorgestellt.

Tankanlage Sagan

Das Gebäude zeigt sich im „klassischen (Heimatschutz-)Stil“ mit sehr steilem, auf zwei schweren, natursteinverkleideten Stützen gelagerten Krüppelwalmdach

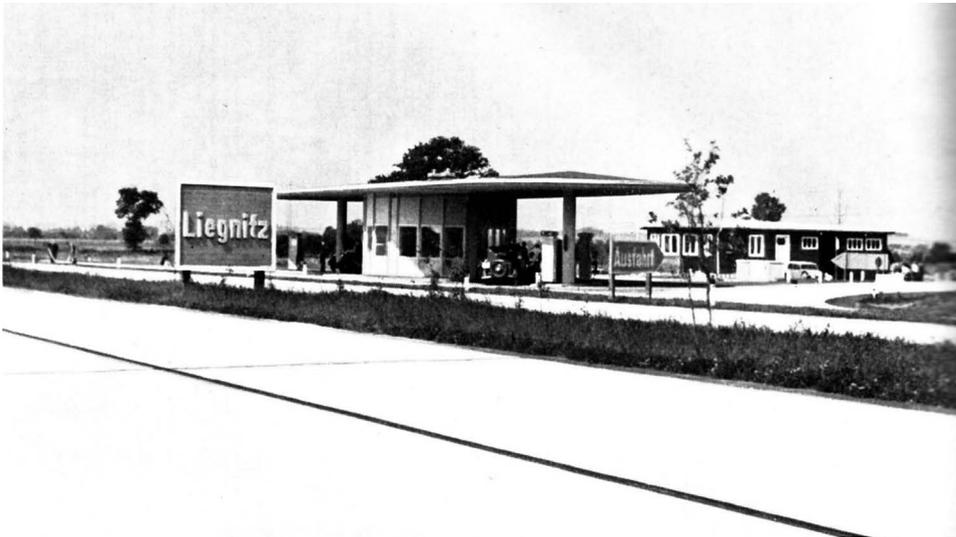
⁸⁷ „Die Strasse“, 6 (1939), 10, S. 348.

über der Zufahrt und den drei Zapfsäulen sowie seitlicher, ebenfalls überdachter Terrasse für Autoreisende. Sie entsprach dem Grundsatzentwurf für eine Betriebs-einrichtung an einer durchgehenden Strecke, die mehr Raum für Parkplätze und eventuelle Erweiterungsbauten bot als eine sogenannte „Insel-Tankanlage“ und ge-fahrlos anzufahren und zu verlassen war. Nach dem nahe gelegenen Abzweig Bunz-lau setzte sich die Autobahn als Strecke 62 mit zwei Fahrbahnen bis Breslau fort.

Tankanlage Liegnitz

Von dieser auf nordöstlicher Seite der Bau-Strecke 62 an der Anschlussstelle Liegnitz gelegenen Tankstelle gibt es nur ein Foto, aufgenommen von der Autobahn aus.⁸⁸ Es zeigt ein modernes Gebäude in typischer Insellage auf dem Dreieck der Anschlussstelle (in obiger Skizze T46). Das auf dem Mittelbau ruhende und von zwei Stützen getragene, parallel zur Autobahn auskragende Dach ist nach oben leicht ge-wölbt; es überdeckt je drei Zapfsäulen. Durch das mittig angeordnete Gebäude hatte der Tankwart einen guten Überblick über die gesamte Anlage. Der Tankwartraum bot nur wenig Platz für den Aufenthalt der Autofahrer und den Erfrischungsdienst. Rechts im Foto ist das an der Ausfahrt zu den Reichsstraßen 115/154 gelegene, pro-visorische Dienstgebäude der Straßenmeisterei oder der Autobahnpolizei zu sehen.

Bild 8. Sehr seltenes Foto der Tankstelle an der Anschlussstelle Liegnitz, Blick Rich-tung Nordosten



Quelle: *Vier Jahre Arbeit an den Straßen des Führers*, Berlin 1937, S. 71.

⁸⁸ *Vier Jahre Arbeit an den Straßen des Führers*, Berlin 1937, S. 71.

Tankanlage Gleiwitz

Die Tankanlage Gleiwitz weist eine Besonderheit auf: Sie wurde auf dem Anschluss-Dreieck der Reichsstraße 117 mit der Autobahn-Zufahrt errichtet. Die rechtwinklige Straßenanbindung und die zur Verfügung stehende Fläche an der Auffahrt boten die Möglichkeit, eine großzügige Anlage zu bauen. Über den mittig angeordneten Backsteinbau des Dienstraumes für den Tankwart kragt das von je drei Eisenbetonstützen getragene Flachdach weit aus, so dass es auf beiden Seiten der Zapfsäulen geschützte Plätze für gleichzeitig tankende Autos gibt.

Raststätte Neuhammer

Zum Schluss wird noch eine Nebenanlage vorgestellt, dies schon seinerzeit ein Kuriosum war. Dieses sogenannte „Erfrischungshäuschen“, das bisher keinen Niederschlag in der Autobahnliteratur gefunden hat, wurde an der Anschlussstelle Neuhammer (Bau-km 125) errichtet, um den Kraftfahrern nach der langen Waldstrecke zwischen Sagan und Bunzlau eine Erholungsmöglichkeit zu bieten.⁸⁹ Es lag auf der nördlichen Seite der Baustrecke 61. Möglicherweise wurde der Rastplatz auch wegen des stark zunehmenden Verkehrs zum Truppenübungsplatz Saganer Heide angelegt. Ein gleichartiges Erfrischungshäuschen stand an der Anschlussstelle Kreibitz, solange dort eine Behelfstankstelle (handbetriebene Fassungspumpe) in Betrieb war.

Schlussbetrachtung

Straßengeschichte als bedeutender Teil der Verkehrsgeschichte des 20. Jahrhunderts ist für Historiker offensichtlich kein lohnendes Untersuchungsobjekt; an deutschen Universitäten und Fachhochschulen fehlen nicht von ungefähr Lehrstühle für Transport-, Verkehrs- und Mobilitätsgeschichte. Insofern ist das Wissen über Ursprünge und Entwicklungen des modernen Straßenwesens und des Autobahnbaus allgemein gering. Die Autobahngeschichte fand in der Bundesrepublik Deutschland besondere Aufmerksamkeit, als nach dem „Historikerstreit“ die Aufarbeitung der Geschichte des ‚Dritten Reiches‘ im Allgemeinen und des Holocaust im Besonderen einsetzte. In der Folge erschienen von 1989 bis 2016 alle relevanten deutschsprachigen Monografien zum Thema Autobahngeschichte. Sie

⁸⁹ Zur Erläuterung siehe: Meffert, *Reichsautobahn Berlin–Dresden–Breslau*, S. 384–387. Das Foto des Erfrischungshäuschens wurde 1940 publiziert: Carl Lindner, *Von neuen Reichsautobahn-Rastanlagen*, „Die Strasse“, 7 (1940), 7/8, S. 138–141, hier S. 141.

konzentrierten sich vorrangig auf die Ideengeschichte bzw. spezifische Aspekte der Geschehnisse, setzten sich aber kaum mit den Einzelheiten der Planungs- und Baugeschichte auseinander.

Deshalb sind Baubeginn und Werdegang der Autobahnen im kollektiven Wissen der Bevölkerung nicht verankert, so dass Gespräche über die Autobahngeschichte zwischen vermeintlich gesichertem Wissen, Legenden und Zuschreibungen pendeln. Da die vom Verkehrsdruck diktierten Um- und Ausbaumaßnahmen zudem die ursprünglichen Fahrbahnen, Kreuzungsbauwerke, Brücken und Anschlussstellen im Laufe der letzten siebzig Jahre fast ausnahmslos überformten oder beseitigten, gibt es nur noch rudimentäre Relikte aus der Zeit des Reichsautobahnbaus. Sie aufzufinden fällt selbst Kennern der Materie oft nicht leicht. Die jahrzehntelange Trennung zwischen Ost und West durch den sogenannten ‚Eisernen Vorhang‘ hat die östlich der deutschen Grenze liegenden Autobahnen bedauerlicherweise aus dem historischen Gedächtnis verdrängt, obwohl gerade dort bis in die jüngste Zeit noch originale Streckensegmente und Baurelikte zu sehen waren, die überwiegend von Heimatforschern und Hobbyarchäologen aufgespürt und dokumentiert werden.

Inzwischen ist in Deutschland das Interesse an diesem Thema deutlich abgeflacht. Es verwundert somit nicht, dass die akademische Forschung den Reichsautobahnbau in den heute zu Polen bzw. Russland (Królewiec) gehörenden früheren deutschen Gebieten nicht in den Blick genommen hat, obwohl seinerzeit die Bauaktivitäten in Schlesien und Pommern nicht weniger intensiv waren als in den übrigen Regionen des Deutschen Reiches. Erstaunlich ist allerdings, dass sich polnische akademische Institutionen angesichts des in den letzten 25 Jahren stark ausgebauten Schnellstraßennetzes diesem Thema nicht angenommen haben

Mit der vorliegenden Studie wird das Desiderat der Reichsautobahngeschichte im früher deutschen und heutigen Schlesien erstmals ausführlich bearbeitet. Sie erzählt explizit die Planungs- und Baugeschichte der schlesischen Reichsautobahn, der zunächst aus ideologischen, nach der Besetzung Polens auch aus strategischen Gründen eine besondere Bedeutung zukam. Die hier ausgebreiteten Einzelheiten zum Baugeschehen lassen sich *cum grano salis* auf den Autobahnbau in allen anderen Regionen des Deutschen Reiches übertragen, sieht man vom Einfluss regionaler Geofaktoren ab.

Die an den Fakten orientierte Darstellung zielt darauf ab, das Geschehen der Leserschaft so anschaulich wie möglich nahe zu bringen. Wie sich zeigte, verlief

die erste Bauphase von 1933 bis zur Einweihung mehrerer Teilabschnitte am 27. September 1936 in geordneten Bahnen. In der zweiten Bauphase, als die Baustrecke 63 Breslau–Gleiwitz und die Restrecke von Hindenburg-Nord nach Beuthen fertiggestellt werden sollten, bestimmten die Kriegsvorbereitungen und der Überfall auf Polen die Bauabläufe. Materialmangel und Personalengpässe machten sich bemerkbar, Entscheidungen zur Linienführung verzögerten sich. Andererseits nahmen die teilweise spontan anmutenden Direktiven des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen bzw. der RAB-Direktion zur Streckenführung, zur Baubeschleunigung bestimmter Teilstrecken und zum Einsatz von Zwangsarbeitern deutlich zu. Bei Einstellung aller Bauaktivitäten blieb die weit fortgeschrittene Autobahntrasse zwischen Breslau und Gleiwitz in einer Länge von 94 km unvollendet. Sie wurde von der polnischen Straßenverwaltung von 1997 bis 2001 unter Verwendung der deutschen Vorarbeiten ausgebaut.

Ausblick

Während der sowjetischen Besatzungszeit entwickelten sich Wirtschaft und Verkehr in Polen nur langsam. Das planwirtschaftliche System schuf keine Anreize für die Herausbildung unternehmerischer Kräfte. Am 29. Dezember 1989, also noch vor dem Zerfall der Sowjetunion am 31. Dezember 1991, wurden in der polnischen Verfassung die Bestimmungen über die Allianz mit der Sowjetunion und den Ostblockstaaten sowie die Führungsrolle der kommunistischen Partei gestrichen. 1999 trat Polen der NATO bei, 2004 der Europäischen Union.

Ab dieser Zeit setzte ein kraftvoller Transformationsprozess von der Planwirtschaft zur Marktwirtschaft ein. Nach dem Eintritt in die Europäische Union erhielt Polen Fördermittel zum Ausbau der Straßeninfrastruktur. Sichtbares Zeichen dafür sind unter anderem die 1992 gestarteten Renovierungs-, Ausbau- und Neubauarbeiten an der früheren Reichsautobahn-Baustrecke 74 Görlitz–Bunzlau und dem Teilstück vom Dreieck Bunzlau bis Klüschau (Kleszczów) – die vormaligen Baustrecken 62 und 63. Seit dem 20. Juli 2016 ist die heutige Autostrada A4 komplett fertiggestellt. Sie ist mit 670 km derzeit die längste Autobahn Polens und verläuft von West nach Ost. Startpunkt ist die deutsch-polnische Grenze bei Ludwigsdorf/Jędrzychowice, wo die deutsche A4 Aachen–Görlitz in die polnische A4 übergeht; sie endet an der polnisch-ukrainischen Grenze bei Krakowiec. Wie bereits erwähnt, nutzten die polnischen Straßenbauer beim Aus- und Neubau der Autobahn zwischen Brieg und Wangschütz den vorbereiteten Reichsautobahn-Straßenkörper und – soweit

vorhanden und noch gut erhalten – die befestigten Bankette sowie die bereits teilweise betonierte südliche Fahrbahn.

Es ist sicherlich nicht zu weit hergeholt, wenn man die These vertritt, dass bereits die noch unvollständige Autostrada A4 dazu beigetragen hat, die Entfaltung der ab den 1990er Jahren in Polen einsetzende Massenmotorisierung zu fördern und einen stark wachsenden Wirtschaftsverkehr zu ermöglichen. Wäre die Autobahn nicht schon dagewesen, hätte sie der polnische Staat sicherlich umgehend gebaut. Der Modernisierungsprozess im polnischen Straßenwesen hat den Ausbau der ehemaligen Reichsautobahnen beschleunigt und zum Neubau wichtiger Autobahnen (Autostrady) sowie Schnellstraßen (Drogi ekspresowe) geführt. Das angestrebte Straßennetz ist aber noch nicht vollständig.

STRESZCZENIE

Wyższe Kierownictwo Budowy Autostrad na Śląsku z siedzibą we Wrocławiu (Die Oberste Bauleitung Breslau für den Bau der Reichsautobahnen in Schlesien) powstało w 1933 r. i przystąpiło do planowania oraz realizacji projektów autostradowych w tej części ówczesnych Niemiec. Prace prowadzono odcinkami na trasie Berlin–Wrocław–Górny Śląsk. Planowanie i budowa autostrad na Śląsku trwały do 1942 r., gdy wszelkie działania w tym względzie zawieszono z powodu wojny. Hitler nobilitował budowniczych śląskich autostrad, uczestnicząc w uroczystości z okazji ukończenia pierwszego odcinka autostradowego (Legnica - Wrocław) w tym regionie 27 IX 1936 r.

BIBLIOGRAFIA / REFERENCES

- Bundesarchiv Berlin, R4602/706; R4601/995–R4601/996; R4601/1126; R4601/1492; R4601/3007; R4601/3059; R4602/4131–R4602/4134; R4602/4142; R4602/4149.
- „Die Strasse“, 1936–1940.
- „Reichsgesetzblatt“, 1934.
- Die Planungsarbeiten für die Reichsautobahnen. Zweieinhalb Jahre GEZUVOR – Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen*, Berlin 1937.
- Zahlen aus Geschäftsbericht der »Reichsautobahnen« über das Geschäftsjahr 1938 (1. Januar bis 31. Dezember 1938)*, Berlin 1939.
- Vier Jahre Arbeit an den Straßen des Führers*, Berlin 1937.
- Dossmann Axel, *Begrenzte Mobilität. Eine Kulturgeschichte der Autobahnen in der DDR*, Essen 2003.
- Eichner-Ramm Britta, *70 Jahre Autobahn Göttingen–Kassel*, Göttingen 2007.

- Flessa Berthold, Goller Helmut, *Die Geschichte der Autobahn 1934 bis 2000. Abschnitt Autobahndreieck Bayreuth/Kulmbach–andesgrenze Thüringen/Sachsen*, München 2000.
- Gabriel Roland, Wirth Wolfgang, *Mitten hindurch oder aussen herum? Die lange Planungsgeschichte des Autobahnringes München*, München 2013.
- Glaßer Jens, Buchtzik Thomas, *Bau und Geschichte der Reichsautobahn am Alaufstieg*, Arnstadt 2008.
- Jäger Wolfgang F., *Der Streckenentwurf der Reichsautobahn 1933 bis 1945*, Köln 2013 (Archiv für die Geschichte des Strassen- und Verkehrswesens, 26).
- Janda Tomáš, Lidl Václav, *Stavby, kterým doba nepřála. Výstavba Dálnic v letech 1938–1950 na území Čech a Moravy*, Praha 2006.
- Janda Tomáš, Lidl Václav, *Německá průchozí dálnice*, II. díl: *Jizní úse*, Praha 2011.
- Janda Tomáš, Lidl Václav, Hoření Jan, *70 let dálnic ve fotografii 1939–2009 (70 Years of the Motorway in Photographs 1939–2009)*, Praha 2009.
- Kaliński Janusz, *Autostrady w Polsce czyli drogi przez mękę*, Łódź 2011.
- Kreuzer Bernd, *Tempo 130. Kultur- und Planungsgeschichte der Autobahnen in Oberösterreich*, Linz 2005.
- Kriest Michael, *Die Reichsautobahn – Konzeption, räumliche Struktur und Denkmaleigenschaft eines historischen Verkehrsnetzes*, Petersberg 2016.
- Laak Dirk van, *Infra-Strukturgeschichte*, „Geschichte und Gesellschaft“, 27 (2001), S. 367–393.
- Lärmer Karl, *Autobahnbau in Deutschland 1933–1945. Zu den Hintergründen*, Berlin 1975.
- Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der „Straßen des Führers“ 1933–1941*, hrsg. von Erhard Schütz, Eckhard Gruber, Berlin 1996.
- Pehnelt Gernot, *Das Unternehmen Reichsautobahn – Ein Essay*, Dessau 2003.
- Przerwa Tomasz, *Wpływ Reichswehry i Wehrmachtu na projektowanie autostrad i modernizację dróg krajowych na Śląsku w latach 30. XX w.*, [in:] *W garnizonie i na kwaterze ... Wojskowi i cywile*, red. Robert Klementowski, Marek Zawadka, Wrocław 2017, S. 145–154.
- Przerwa Tomasz, *Budowa Autostrady Rzeszy w rejonie Góry Św. Anny i plany przebudowy tamtejszej sieci drogowej (1938–1942)*, „Studia Śląskie”, 85 (2019), S. 73–82.
- Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reiches*, hrsg. von Rainer Stommer, Marburg 1995.
- Reitsam Charlotte, *Reichsautobahn-Landschaften im Spannungsfeld von Natur und Technik*, Saarbrücken 2009.
- Ruppmann Reiner, *Das Dritte Reich dauerhaft fest im Blick? Die Notwendigkeit einer erweiterten Perspektive in der Autobahngeschichte*, „Historische Zeitschrift“, 287 (2008), 1, S. 91–105.
- Ruppmann Reiner, *Schrittmacher des Autobahnzeitalters: Frankfurt und das Rhein-Main-Gebiet*, Darmstadt 2011.

- Semlinger Franz, *Die Autobahn vom Hienberg bis Nürnberg. Bau und Bedeutung bis heute*, Neunkirchen am Sand 1998.
- Steininger Benjamin, *Raum-Maschine Reichsautobahn. Zur Dynamik eines bekannt/unbekannten Bauwerks*, Berlin 2005.
- Vahrenkamp Richard, *Autobahnbau in Hessen bis 1943*, Darmstadt 2007 (Beiträge zur hessischen Wirtschaftsgeschichte 1).
- Vahrenkamp Richard, *The German Autobahn 1920–1945. Hafraba Visions and Mega Projects*, Lohmar–Kön 2010.
- Volk Franz, *Der Aufbau der Gesellschaft „Reichsautobahnen“*, Leipzig 1935.
- Windisch-Hojnacki Claudia, *Die Reichsautobahn. Konzeption und Bau der RAB, ihre ästhetischen Aspekte, sowie ihre Illustration in Malerei, Literatur, Photographie und Plastik*, (Diss.) Bonn 1989.
- Wirth Wolfgang, *Gesamtkunstwerk Strasse. Die Geschichte des Autobahnkönigers Hans Lorenz*, München 2019.
- Wirth Wolfgang, *Die Choreographie der Autostraße*, Köln 2022 (Archiv für die Geschichte des Strassen- und Verkehrswesens, 27).
- Zeller Thomas, *Driving Germany. The Landscape of the German Autobahn, 1930–1970*, New York–Oxford 2007 (Berghahn monographs Studies in German History; 5).
- Zeller Thomas, *Straße, Bahn, Panorama. Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland 1930 bis 1990*, Frankfurt–New York 2002 (Beiträge zur historischen Verkehrsforschung 3).

ZUM AUTOR

Reiner Ruppmann ist promovierter Wirtschaftswissenschaftler und schloss nach 35 Jahren Berufstätigkeit 2009 ein Studium der Geschichtswissenschaften und Romanistik in Frankfurt als Dr. phil. ab. Heute arbeitet er als freier Autor und veröffentlichte zahlreichen Schriften zur Verkehrsgeschichte und zu anderen historischen Themen. 2014 erfolgte die Gründung der Interessengemeinschaft ARCHIV FÜR AUTOBAHN- UND STRASSEN-GESCHICHTE, eine ehrenamtliche, außeruniversitäre Forschungseinrichtung, die ihre Arbeitsergebnisse für jedermann kostenlos zugänglich auf der Plattform www.strassengeschichte.de veröffentlicht. E-Mail-Adresse: ruppmann@icloud.com.