**Working Papers in the History of Mobility**

**No. 10/2006**

# Die Zentrallage Kassels
# Verkehrspolitik und Autobahnbau in Nordhessen 1920 bis 2000*)

Prof. Dr. Richard Vahrenkamp, Universität Kassel,
Fachbereich Wirtschaftswissenschaften

Phone: +49-561-8043058
Email: vahrenkamp2016@gmx.de
Web: www.vahrenkamp.org

Stand: 20. Dezember 2008

Publiziert in: Richard Vahrenkamp: Der Autobahnbau in Hessen bis 1943, Hessisches Wirtschaftsarchiv, Darmstadt 2007. Richard Vahrenkamp: Verkehrspolitik und Autobahnbau in Nordhessen 1925 bis 1955, in: Zeitschrift des Vereins für hessische Geschichte und Landeskunde, Band 114, 2009, S. 235-269.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung ..... 3
2. Die verkehrspolitische Diskussion in Kassel 1920 bis 1935 ..... 4
3. Die Planungen der Hafraba in Hessen und Kassel ..... 13
4. Das Autobahnprojekt in der NS-Zeit ..... 22
5. Der Autobahnbau in Nordhessen ..... 26
6. Buslinien auf der Autobahn ..... 42

# 1. Einleitung

Betrachtet man die geographische Lage der Stadt Kassel in der Bundesrepublik Deutschland, so fällt sogleich deren Zentrallage auf. Gefragt werden soll an dieser Stelle, welchen Nutzen Kassel daraus zog und wie in nordhessischen Verkehrskonzepten diese Zentrallage umgesetzt wurden. Diese Fragestellung lässt sich in den theoretischen Kontext der ökonomischen Geographie einordnen, die nach dem Zusammenhang von Wirtschaftswachstum und Zugang einer Region zu Absatzmärkten fragt – eine Fragestellung, auf die bereits Adam Smith am Beispiel des Wassertransports hingewiesen hatte.[1]

Der Eisenbahnbau erfolgte in Deutschland bereits Mitte des 19. Jahrhunderts und musste so den Grenzverläufen der deutschen Kleinstaaten vor 1871 genügen. Dieses führte dazu, dass Kassel nicht in die wichtigen Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen eingefügt wurde. Zwar hatte der Verkehrswissenschaftler Otto Blum bereits 1924 darauf hingewiesen, dass im Deutschen Reich der 1920er Jahre der Eisenbahnmittelpunkt von Deutschland im Raum Eisenach-Kassel liege.[2] Allerdings konnte Kassel davon wenig profitieren, da es nicht an die Hauptachsen des Eisenbahnverkehrs angeschlossen war. Man klagte häufig, Kassel sei im Eisenbahnnetz schwer erreichbar. So verlief die vorrangig genutzte Nord-Süd-Verbindung über Bebra, anstatt über Kassel. Die wichtige Verbindung zum Industriegebiet Köln-Dortmund war über die Eisenbahn ebenfalls nur schlecht erschlossen. Jahrzehntelange Bemühungen, eine Eisenbahnstrecke Kassel – Siegen – Köln zu bauen, waren immer wieder gescheitert. Die Luftlinie Kassel-Köln beträgt nur 180 Kilometer, während die Schienenwege über Arnsberg 276 und über Altenbeken 291 und über Gießen sogar 301 Kilometer lang sind. Der Standort Kassel galt daher als ein „frachtungünstiger Standort“. Der Bezug von Rohstoffen aus dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet und der Absatz der Kasseler Industrie wurden durch die schlechte Eisenbahnanbindung erschwert. War bereits die Rolle von Kassel als Residenzstadt ein Faktor, der im 19. Jahrhundert die Gründung und den Betrieb von Industrieunternehmen behindert hatte,[3] so hemmte der frachtungünstige Standort die weitere industrielle Entwicklung von Kassel.

---

[1] The Oxford Handbook of Economic Geography, herausgegeben von *Gordon L. Clark*, Oxford, Oxford Univ. Press, 2003, ferner: *Adam Smith*: The Wealth of Nations, Reprint, Bungay, Suffolk 1970, S. 122.
[2] *Otto Blum*: Eisenbahngeographie, in: *Erich Giese* u. a.: Linienführung, Berlin 1924, S. 1-96, hier S. 88.
[3] *Ingeborg Kirchner*: Die Industrielle Entwicklung der Stadt Kassel 1866 – 1914, Diss. Köln 1921.

Auch die Eisenbahnverbindung von Kassel nach Norden war schlecht erschlossen. Sie bot in den 1920er Jahren in den Tagesstunden nur einen D-Zug nach Hannover. Um Göttingen zu erreichen, musste vielfach in Eichenberg umgestiegen werden.[4] Das gleiche Hindernis wies die Südstrecke Kassel - Fulda auf, wo ein Zugwechsel in Bebra nötig war.

## 2. Die verkehrspolitische Diskussion in Kassel 1920 bis 1935

In den 1920er Jahren wurde die verkehrspolitische Diskussion in Kassel sehr stark von dem freien Stadtplaner Fritz Stück bestimmt.[5] Dieser hatte in einer Serie von 50 ganzseitigen Artikeln in der Kasseler Post unter der Überschrift „Das Groß-Kassel der Zukunft“ Vorschläge für ein Entwicklungskonzept des Großraumes Kassel vorgestellt. Der letzte Artikel erschien am 29. Januar 1928. Der Ansatz von Stück beruhte auf einem von ihm entwickelten geotechnischen Ansatz, der Kassel stufenweise in immer größere Räume einordnete und dazu führte, dass Stück den Raum Kassel im Schnittpunkt der beiden Weltachsen London-Tokio und Hamburg-Kapstadt sah. Immer wieder wies er auf die Defizite der Verkehrsanbindung von Kassel im Netz der Eisenbahn hin. Ferner plante Stück eine Panoramastraße von 23 Metern Breite rund um das Kasseler Fuldabecken mit einer Länge von 45 Kilometern Länge. Diese Straße „bringt die Grünfläche des Tales mit dem Kranz der Wälder in organische Verbindung. Sie betont und sichert auch die Kammlinien, Blickfelder und -achsen. Dieser Monumentalrahmen würde ein Bild von so überwältigender Schönheit abgeben, dass er in seiner Eigenart kaum seines Gleichen hätte“, führte Stück aus.[6] In seiner 1930 in seinem geotechnischen Verlag erschienenen Schrift „Um Kassels Zukunft“ dokumentierte Stück die Vielzahl seiner Aktivitäten um die Stadtplanung und Gebietsreform in Nordhessen. Es handelt sich dabei um Vorträge im hessischen Landesmuseum, Rundfunkvorträge und Zeitungsartikel. Unter anderem griff er die, auch heute noch aktuellen, Fragen der Tourismusförderung auf, etwa die Sababurg mit dem umgebenden Eichen-Urwald. Auch wies er auf das brachliegende Gut Beberbeck hin. Stück beklagte oft die Verkehrsarmut im Raum Kassel („Wüste Gobi“) und sagte ein starkes Wachstum der Städte Eschwege und Bebra auf Kosten von Kassel voraus.

---

[4] Winterfahrplan der Reichsbahn 1930, Kasseler Post 4.10.1930.
[5] *Folckert Lüken-Isberner*: Fritz Stück und die Stadtplanungsdiskussion im Kassel der Weimarer Republik, in: Hessisches Jahrbuch für Landesgeschichte, Bd. 40, 1990, S. 219-240, hier 237-239.
[6] Zitiert nach *Lüken-Isberner*, a.a.O., S. 226.

Stück konnte sich nicht in das soziale Gefüge von Kassel integrieren, sondern erwarb sich den Ruf eines ungeliebten Mahners. Dadurch blieben viele seiner Ansätze unbeachtet. Seine unglückliche Rolle wurde fortgeführt, als er im Jahre 1935 zum Beginn des NS-Autobahnprojektes in Nordhessen von Fritz Todt als Landschaftsanwalt berufen worden war. Auch hier stand er im Dauerkonflikt mit der Obersten Bauleitung Kassel und konnte seine Beratertätigkeit nicht adäquat ausführen. Die Beamten der Obersten Bauleitung verspotteten ihn als „Rasenanwalt“, und verwehrten ihm den Zugang zu den Baustellen, bis die Reichsautobahngesellschaft in Berlin eingreifen mußte. Schließlich verlor Stück seinen Posten als Landschaftsanwalt im Jahre 1937.[7]

Die von Stück angesprochene Verkehrsarmut in Nordhessen lässt sich in der Verkehrsstatistik von 1925 ablesen. In Kassel waren 655 Personenkraftwagen, 445 Lastkraftwagen und 620 Krafträder zugelassen.[8] Die Rückständigkeit von Kassel in der Entwicklung der Motorisierung tritt besonders im Vergleich mit der Stadt Frankfurt a.M. hervor, der an der Tabelle 1 für die beiden Perioden 1927 bis 1932 und 1932 bis 1938 vorgenommen werden kann.[9] Die Anzahl der PKW und der Busse pro 10.000 Einwohner betrug in Kassel durchweg nur gut zwei Drittel von der Frankfurts. Bei den PKW ( wie auch bei den Krafträdern ) blieb Kassel im Wachstum in der ersten Periode gegenüber Frankfurt zurück, überholte dann Frankfurt in diesem Indikator in der zweiten Periode, ohne jedoch die Motorisierungsdichte von Frankfurt zu erreichen.

---

[7] *Thomas Zeller:* Straße, Bahn, Panorama – Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland 1930 bis 1990, Diss. München, Campus Verlag, Frankfurt 2002, S. 100ff.
[8] *Armin Schmidt*: Die Verkehrsentwicklung Kassel während der letzten 100 Jahre, Diss. Göttingen 1927, S. 35.
[9] Statistische Jahrbücher für das Deutsche Reich, 1928 bis 1938.

| Jahr | Personen-kraftwagen und Busse | Personenkraft-wagen und Bus-se je 10.000 Einwohner | Krafträder | Kraftfahrzeuge insgesamt | 1 Kraftfahrzeug entfällt auf je ... Einwohner |
|---|---|---|---|---|---|
| **Frankfurt** | | | | | |
| 1927 | 4278 | 90,2 | 3655 | 9484 | 50 |
| 1932 | 7912 | 148,0 | 6411 | 16705 | 32 |
| 1938 | 18542 | 334,4 | 11226 | 34658 | 16 |
| Steigerung 1932-1938 in %: | 134,4 | | 75,1 | 107,5 | |
| Steigerung 1927-1932 in %: | 84,9 | | 75,4 | 76,1 | |
| | | | | | |
| **Kassel** | | | | | |
| 1927 | 1131 | 65,6 | 767 | 2329 | 74 |
| 1932 | 1943 | 111,5 | 1155 | 3630 | 48 |
| 1938 | 5644 | 275,4 | 2851 | 10248 | 20 |
| Steigerung 1932-1938 in %: | 190,5 | | 146,8 | 182,3 | |
| Steigerung 1927-1932 in %: | 71,8 | | 50,6 | 55,9 | |

Tabelle 1: Motorisierung in Frankfurt und Kassel zwischen 1927 und 1938

Zieht man die Eigenschaft „Residenzstadt“ heran, so geht man von der Annahme von ähnlichen Wirtschafts- und Sozialstrukturen in diesen Städten aus. Bei einem Vergleich von Residenzstädten wird ebenfalls die Rückständigkeit von Kassel in der Motorisierung deutlich.

Die Tabelle 2 gibt die Daten für die PKW-Dichte von ausgewählten Residenzstädten im Jahre 1929 wieder.[10]

| Stadt | Personenkraft-wagen je 10000 Einwohner |
|---|---|
| Braunschweig | 147,9 |
| Karlsruhe | 118,2 |
| Mannheim | 117,8 |
| Wiesbaden | 107,1 |
| Kassel | 104,7 |

Tabelle 2: PKW-Dichte in Residenzstädten im Jahre 1929

Trotz des Residenzstadtcharakters wies Kassel in den 1920er Jahren neben den Firmensitzen der Betriebe, welche in der Umgebung die Bodenschätze Kali, Eisenerz und Braun-

[10] Statistisches Jahrbuch für das Deutsache Reich1930, S. 160. Daten von Darmstadt liegen nicht vor, da Darmstadt nicht als Großstadt ( weniger als 100.000 Einwohner ) bezeichnet werden kann.

kohle[11] gewannen, einige bedeutende Industriebetriebe auf: Salzmann&Behrens (für das Militär wichtige Leinen- und Tuchfabrikation), die Papierfabrik AG, die Eisengießerei Uhlendorf in Bettenhausen, der Waggonbau (die Firmen Wegmann und Credé), die feinmechanische und optische Industrie (u.a. die Firma Breithaupt).

Im Zentrum der Kasseler verkehrsaffinen Unternehmen stand Henschel mit dem Produktspektrum Lokomotiven und Lastkraftwagen. Henschel wurde seit 1924 in der sechsten Generation von Oscar Robert Henschel geführt, galt als größter Lokomotivenproduzent auf dem europäischen Kontinent und war zugleich die wichtigste industrielle Produktionsstätte in Kassel.[12] Gottwald beschreibt die Geschäftspolitik von Oscar Robert Henschel wie folgt: „Nach dem Ersten Weltkrieg und dem Ende der Inflation war der Absatz von Lokomotiven in Deutschland schlagartig zurück gegangen. Deshalb versuchte der junge Unternehmer O. R. Henschel auf vielfältige Weise, neue Geschäftsfelder für seine Fabrik und ihre Arbeiter zu finden: Lastkraftwagen (LKW), Omnibusse, Dieselmotoren, Straßenwalzen wurden in Kassel ebenso produziert wie Dampf-Schneeschleudern und die ersten eigenen Motorlokomotiven.“ [13] Das erste Lastkraftwagen Modell wurde im Jahre 1925 in Lizenz der Schweizer Firma Brozincevic & Co gefertigt (vergl. folgende Abbildung[14]). Während zu dieser Zeit die Lastkraftwagen mit Ketten angetrieben wurden, verfügte das erste Henschelmodell bereits einen Kardanantrieb, der eine Motorbremsung ermöglichte. Im Jahre 1928 wurde der erste Henschel-LKW-Benzin-Motor mit 85 PS entwickelt, und im Jahre 1932 der erste LKW-Diesel-Motor.[15] Anfang der 1930er Jahre baute Henschel Omnibusse und LKW, die von einer kompakten Dampfmaschine mit einem ölgefeuerten Kessel angetrieben wurden. Die Dampfmaschine fertigte Henschel in Lizenz von der amerikanischen Firma Doble Steam Motors. Die dampfgetriebenen Omnibusse bewiesen besonders auf Mittelgebirgsstrecken mit starken Steigungen ihre Leistungsfähigkeit, wo sie gegenüber dieselgetriebenen Omnibussen problemlos anfahren konnten. Im Jahre 1936 wurde die

---

[11] *Friedrich Frhr. Waitz von Eschen*: Der nordhessische Braunkohlenbergbau 1578 bis 2003, in: Zeitschrift des Vereins für hessische Geschichte und Landeskunde, 110 (2005), S. 113-126.
[12] *Ingeborg Kirchner, a.a.O.*
[13] *Alfred Gottwaldt*: Neuartige Dampflokomotiven von Henschel in Kassel. Das Lebenswerk des Ingenieurs Richard Roosen. Ein Beitrag zur Industriegeschichte Nordhessens 1925-1957, Zeitschrift des Vereins für hessische Geschichte und Landeskunde, 106 (2001), S. 299. Siehe auch *Kurt Ewald*: 125 Jahre Henschel, Kassel 1935, S. 134f. Die Festschrift von Ewald ist eigentümlich technikzentriert. Betriebswirtschaftliche Daten zu Henschel, wie Umsatz oder Beschäftigung, findet man nicht.
[14] Quelle: Carl-Friedrich Baumann: 175 Jahre Henschel, Moers 1985, S.66.
[15] Ebenda, S.65.

Produktion von dampfgetriebenen Kraftwagen eingestellt, da der Betrieb der Fahrzeuge wegen des stark gestiegenen Ölpreises nicht mehr wirtschaftlich war.[16]

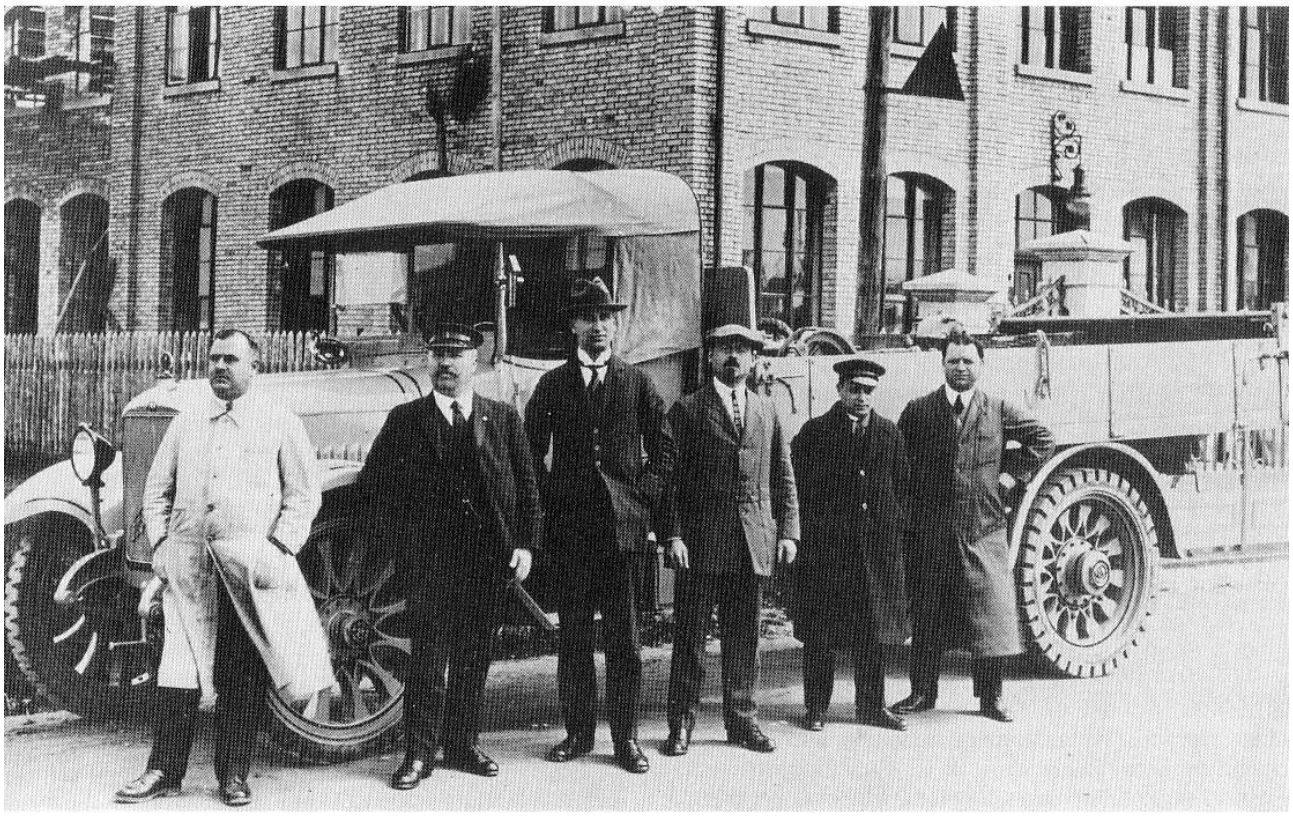

Abbildung 1: Ein Henschel LKW 1925

Ein Flugzeugwerk in Berlin ergänzte ab 1933 die Produktpalette von Henschel. Bis zum Jahre 1935 erzeugte Henschel insgesamt 4600 Lastkraftwagen. Das Unternehmen produzierte auch Schienenbusse, die auf Kleinbahnen eingesetzt wurden, so etwa auf der Kleinbahn Grifte – Gudensberg im Edertal 1931.[17] Henschel mußte aber in der Weltwirtschaftskrise 1929 – 1933 die Produktion stark einschränken. Zwar konnte das erste Krisenjahr 1930 mit einem Auftrag von 18 Schnellzuglokomotiven noch überbrückt werden, den die Reichsbahn aus einem Gesamtvolumen von 70 Neubauaufträgen Henschel in einem Notstandsprogramm zuteilte. Aber der Umsatz sank im Jahre 1932 dramatisch auf nur noch 47% des Vorjahres. Wie aus dem Geschäftsbericht von 1937 hervorgeht, erwirtschaftete das Unternehmen Henschel Mitte der 1930er Jahre die Hälfte seines Umsatzes mit dem Bau von Lastkraftwagen, die für die Aufrüstung eine große Rolle spielten und mit Motoren ausgestattet wurden, die den neuen Anforderungen einer Dauerbelastung auf der Autobahn entsprachen. Henschel baute ferner Dreiachs-Omnibusse für den Weitstrecken-

[16] Ebenda, S. 66.
[17] *Ewald*, op. cit., S. 240, S. 148.

verkehr mit 60 Sitzplätzen, einem 250 PS Motor von 12 Zylindern und einem Hochganggetriebe.[18]

Vom 23. August bis 2. September 1933 wurde eine reichsweite Sternfahrt zum Tannenberg-Denkmal in Ostpreußen anlässlich des 19. Jahrestages der Tannenbergschlacht veranstaltet. Hieran nahmen 1045 Automobile und 483 Motorräder von den NS-Formationen und den Automobilclubs aus ganz Deutschland teil. Die 500 Mitglieder umfassende Ortsgruppe Kassel des ADAC entsandte ebenfalls Teilnehmer. Die Sternfahrt wurde vom Propagandaminister Goebbels zu einem großen Medienereignis hochstilisiert und als „Ostland Treuefahrt“ vermarktet. Damit konnten zwei Ziele verknüpft werden: Die Förderung der Motorisierung, die auch an den zu dieser Fahrt angebotenen verbilligten Benzingutscheinen ablesbar, ist und zweitens die politische Propaganda. Am 27. August 1933 trat Hitler gemeinsam mit dem greisen Reichspräsidenten Hindenburg am Tannenberg-Denkmal auf, um an dessen Prestige als siegreicher Heerführer der Tannenbergschlacht von 1914 teilhaben zu können. Eine Reisegruppe vom Verkehrsverband Hessen und Waldeck unter der Führung des Kasseler Verkehrsdirektors Dr. Rehorn nahm als „Sendboten“ an dieser Reise teil. Einen der oben beschriebenen Henschel-Omnibusse, in den Farben der Post lackiert, stellte die Reichspost der Gruppe zur Verfügung. Die Abbildung.2 zeigt den mit der Ostlandparole und der Henschel-Werbung versehenen Bus.[19]

---

[18] Kasseler Post 21. Juli 1937, 15. August 1933, Verkehrstechnik, Heft 1, 1930, S.14. *Otto Krahl:* Strassen entstehen ...Henschel hilft bauen, in Henschel-Stern, Heft 2, 1936, S. 27 (Stadtmuseum Kassel). Krahl war Direktor der Henschel Werke in Kassel. Stadtmuseum Kassel.
[19] Die Autobahn, Heft 1, 1934, S. 17.

Abbildung.2: Der Henschelbus für die Ostland Treuefahrt

Die Gruppe legte insgesamt 2300 km zurück, fuhr am ersten Reisetag bis Weimar, am zweiten bis Leipzig, und erreichte am dritten nach einer zwölfstündigen Fahrt über 430 km Deutsch-Krone in Posen-Westpreußen. Die Fahrtdauer von 12 Stunden gibt einen Anhaltspunkt für die auf dieser Reise erzielte Durchschnittsgeschwindigkeit. Die Gruppe gelangte am vierten Tag über Jastrow durch den polnischen Korridor nach Allenstein in Ostpreußen, wobei ein Umweg über den Landsitz des Reichspräsidenten, Gut Neudeck, eingelegt wurde, in dem Hitler bereits eingetroffen war. Von der Reisegruppe überreichten dort drei Schwalmer Mädchen in Tracht Hitler Blumen.[20] Rückschauend meinte Direktor Krahl der Henschelwerke, der leistungsfähige Henschel-Bus habe auf seiner Ostland Treuefahrt eine große Beachtung gefunden.[21]

Der Anschluss von Kassel an das Luftverkehrsnetz war nur von kurzer Dauer. Im Jahre 1926 wurde der Linienverkehr im Flughafen Waldau, dessen Gründung auf das Jahr 1924 zurückgeht, aufgenommen.[22] Im Juli 1927 wies die Statistik der Lufthansa auf dem Flughafen Kassel 487 ankommende und 478 abfliegende Passagiere aus. Diese Zahl stieg 1928 auf 1470 ankommende und 1487 abfliegende Passagiere bei insgesamt 1574 abfliegenden Flugzeugen an.[23] In der Weltwirtschaftskrise 1929 – 1933 gingen der Stadt die Mittel für die Subventionen des Luftverkehrs aus. Es handelte sich um 231000 RM an Zuschüs-

---

[20] Kasseler Post, 15. bis 29.8.1933, 21.7.1937, S.17, Verkehrstechnik 1930, Heft 1, S. 14.
[21] *Krahl*, a.a.O.
[22] Zu den Flugversuchen im 19. Jahrhundert siehe *Robert Friderici*: Aus der Frühgeschichte des Flugwesens in Kassel und Hessen, in: Zeitschrift des Vereins für hessische Geschichte und Landeskunde, 90 (1984/85) S. 229-241.
[23] Statistisches Jahrbuch für das deutsche Reich 1929, S. 163.

sen für die Lufthansa, ferner um die Kosten der Unterhaltung des Flughafens. Die nationalen und internationalen Flugrouten (Prag, Rotterdam) wurden gestrichen. Dennoch blieb der Flughafen für große Events erhalten. So landete am 3. September 1930 erstmals ein Zeppelin in Kassel und zog die unvorstellbare Zahl von 100.000 Zuschauern an.[24] Das folgende Bild, auf dem noch die Silhouette der Stadt erkennbar ist, zeigt die Landung in Kassel-Waldau.

Abbildung 3: Landung des Zeppelins in Kassel-Waldau am 3. September 1930 (Quelle: Stadtmuseum Kassel)

[24] Hessisch Niedersächsische Allgemeine, 100 Jahre Kassel, online Version, 1924-1930, Kasseler Post vom 4.9.1930.

Das folgende Bild zeigt den Zeppelin über der Henschel-Villa in Kassel:

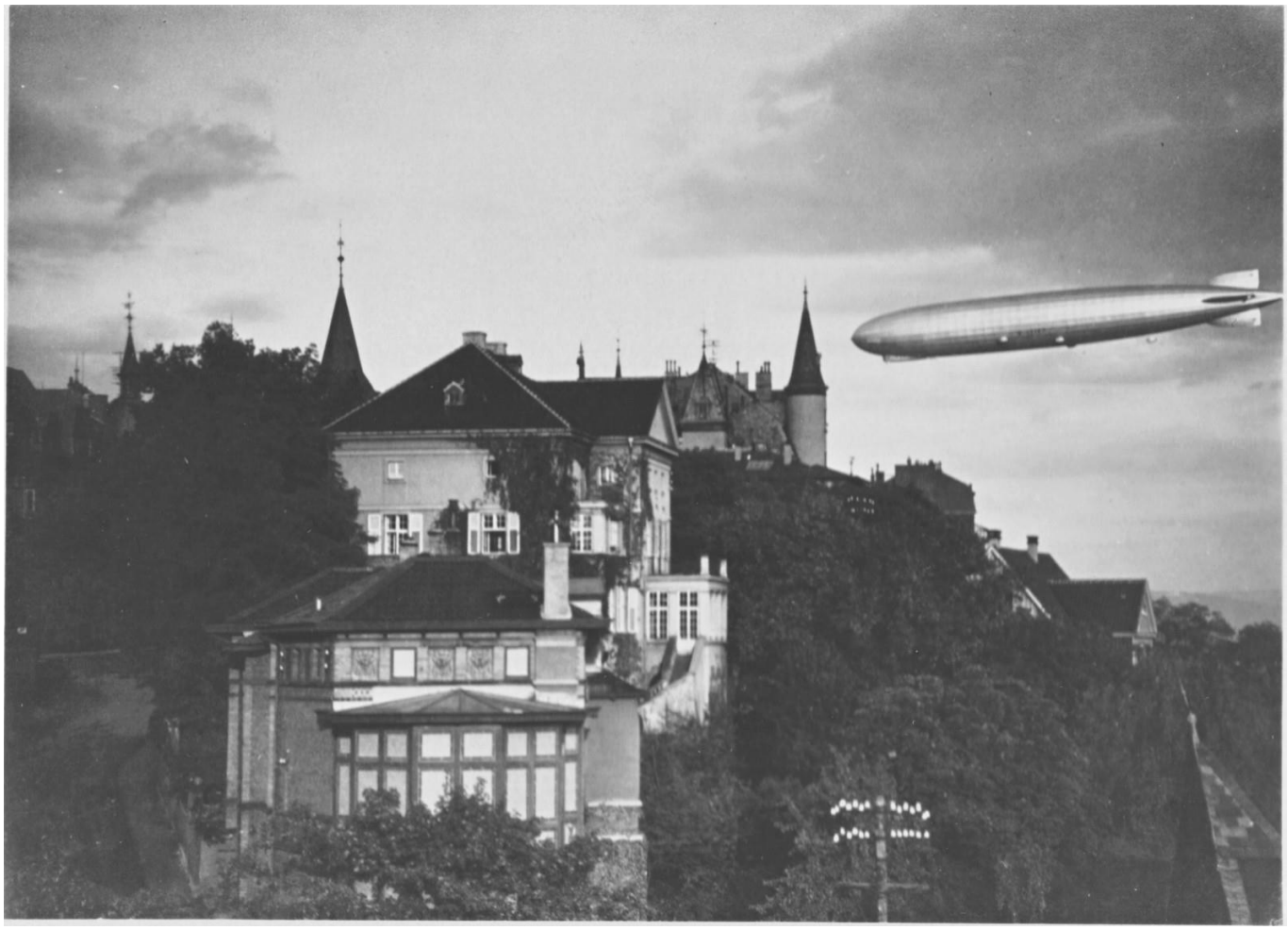

Abbildung 4: Der Zeppelin über der Henschel-Villa in Kassel am 3. September 1930 (Quelle: Stadtmuseum Kassel)

Zwar war die Zentrallage von Kassel an sich für den Flugverkehr innerhalb von Deutschland nicht günstig, da die mittleren Entfernungen zu kurz waren. Aber bevor die Autobahnen gebaut wurden und bevor schnelle Verbindungen mit der Bahn geschaffen werden konnten, war der Flugverkehr ein attraktives Angebot.

Aus Anlaß des Wesertages am 26. Oktober 1934 wurde von der Kasseler Post ein Aufsatz zum Thema „Kurhessen im mitteleuropäischen Verkehrsraum“ von Dr. Kurt Finkenwirth, Justitiar an der IHK Hannover, veröffentlicht. Der Autor ging ausführlich auf die geographischen Verhältnisse in Nordhessen ein, beschrieb dort die Probleme der Verkehrspolitik und forderte u.a. eine Vollkanalisierung der Weser bzw. Fulda bis nach Kassel. Der Autor betonte, dass die ungünstige Topographie in Nordhessen mit Hilfe der Autobahntechnologie wesentlich einfacher zu überwinden sei, als es vor 100 Jahren beim Bau der Eisen-

bahn möglich gewesen war. Er teilte mit, dass die von der Sektion Hannover-Kassel der Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen (GEZUVOR) untersuchten Autobahnlinie Köln-Kassel-Halle-Leipzig nach Diskussionen mit den beteiligten Industrie- und Handelskammern zu wirtschaftlich günstigen Ergebnissen gekommen sei. Der Autor schließt seinen Aufsatz mit der Fritz Stück folgenden Einschätzung ab, dass Kassel-Kurhessen am Kreuzungspunkt dreier hochbedeutsamer Verkehrswege Mitteleuropas liege, deren Ausbau zu Hochstraßen des Weltverkehrs „die Zukunft bringen" werde. Diese Diskussion um Verkehrswege und Kreuzungspunkte war in den 1930er Jahren weit verbreitet. So verfasste der gleiche Autor Finkenwirth eine ähnliche Studie zur Stadt Hannover.[25]

## 3. Die Planungen der Hafraba in Hessen und Kassel

Unter den Initiativen, die in den 20er Jahren eine um die Modernisierung des Strassennetzes in Deutschland zum Ziel hatten, war die Vereinigung Hafraba – „Verein zur Vorbereitung der Autostrasse Hamburg-Frankfurt-Basel" – die bedeutendste. Sie wurde am 6. November 1926 im Rathaus der Stadt Frankfurt am Main gegründet.[26] Da ihre Akteure in Kassel, Frankfurt und Darmstadt tätig waren, ist dieses Thema auch für die hessische Regionalgeschichte von besonderem Interesse. Die Abkürzung Hafraba bedeutet: Hamburg–Frankfurt–Basel (später: Hansestädte–Frankfurt–Basel) und bezeichnet das Ziel der Vereinigung: Eine Autobahnstrecke von den Häfen der Nordsee, d.h. von Hamburg, über Frankfurt, als ein bedeutender Standort des Handels in Westdeutschland, nach Süddeutschland an die Grenze der Schweiz, d.h. Basel. Von Beginn an hatte die Hafraba das Ziel, diese Autobahn bis zum italienischen Hafen Genua fortzusetzen. Die Hafraba-Linie von Hamburg nach Basel knüpfte an die – von dem als Eisenbahnpionier weithin bekannten Friedrich List im Jahre 1833 publizierte – Eisenbahnkarte an, die ebenfalls diese Strecke enthielt und machte sich so den Ruf von List zu Nutze.[27]

---

[25] *Kurt Finkenwirth*: Verkehrszentrum Hannover, in: Hannoversche Woche, 16.7.1930, S. 5-12, Historisches Museum Hannover.
[26] Tagungsbericht der 1. Verwaltungsrat-Sitzung am Donnerstag, 10. Febr. 1927, in den Räumen der Frankfurter Gesellschaft für Handel, Industrie und Wissenschaft in Frankfurt a/M, Schrift Nr. 2, Hellerdruck Frankfurt 1927.
[27] Ueber ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems, und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden, Leipzig 1833.

Wenn man die politischen und sozialen Kräfte analysiert, die in der Hafraba gebündelt wurden, kommt man zu der Schlußfolgerung, dass Einflüsse von der Bau- und Transportwirtschaft vorlagen. Diese wurden ergänzt durch die Verkehrsverwaltungen der Staaten und Städte. So kann man die Hafraba-Vereinigung als eine Mischung von privaten Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen deuten („Public-Private-Partnerschaft"). Sie hob stets hervor, eine Privatinitiative zu sein und kein Teil der Staatsverwaltung.[28]

Untersucht man die Zusammensetzung der 32 Mitglieder des Aufsichtsrates und der 6 Mitglieder des Vorstandes Hafraba, erhält man das folgende Ergebnis:[29]
Eine Gruppe der Mitglieder bestand aus:

- Führenden Beamten, sogar Bürgermeister der Stadtverwaltungen derjenigen Städte, die entlang der Route von Hamburg nach Basel liegen: Bremen, Hamburg, Hannover, Göttingen, Kassel, Gießen, Marburg, Mainz, Frankfurt, Wiesbaden, Darmstadt, Mannheim, Karlsruhe und Freiburg. Der Oberbürgermeister von Frankfurt, Dr. Landmann, spielte als Aufsichtsratssprecher eine wichtige Rolle in der Hafraba. Er stellte auch vielfach die Tagungsräume im Rathaus zur Verfügung.
- Führenden Beamte der Verkehrsministerien der Bundesstaaten entlang der Route Hamburg-Basel, wie z.B. Arthur Zierau, der den Bundesstaat Baden repräsentierte, Landesoberbaurat Kurt Becker vom Bezirksverband des Regierungsbezirks Kassel der preußischen Provinz Hessen-Nassau in Kassel und Dr. Krebs von der Verwaltung des Bundesstaats Hessen-Volksstaat in Darmstadt. Krebs war Vorsitzender der Hafraba ab 1931.
- Robert Otzen als Professor für Eisenbahntechnik von der Technischen Universität Hannover. Otzen war Vorsitzender der Hafraba bis 1931.

Die zweite Gruppe bestand aus 10 Direktoren der Bauwirtschaft und den Transportunternehmen aus der Privatwirtschaft, wie z.B. Vogel und Dykerhoff von den Portland Zementwerken in Amöneburg und Heidelberg, Milke von der Straßenbau AG in Köln und Meisenheimer von Wyass&Freytag in Frankfurt/Main. Fünf weitere Vertreter kamen von den Industrie- und Handelskammern. Der Sprecher des Aufsichtsrats war Landmann, der Bürgermeister der Stadt Frankfurt am Main. Willy Hof arbeitete als Geschäftsführer für die Hafraba-Vereinigung. Zu Ende 1929 besaß die Hafraba 125 Mitglieder, davon 12 Länder

[28] Tagungsbericht der 1. Verwaltungsrat-Sitzung, op. cit., S. 10. Zur Hafraba siehe meine Studie: Der Autobahnbau in Hessen bis 1943, Darmstadt 2007, Hessisches Wirtschaftsarchiv.

des Reiches, 13 Provinzen, 33 Städte, 50 Unternehmen und 6 Industrie- und Handelskammern.[30] Sowohl der Bezirksverband des Regierungsbezirks Kassel wie auch die Stadt Kassel waren Mitglied im Hafraba-Verein. Obwohl aufgrund der schlechten Kassenlage der Kommunen in der Weltwirtschaftskrise 1929 – 1933 die Hafraba ihre Mitgliedsbeiträge bereits drastisch gesenkt hatte, mußten dennoch aus Kostengründen die Stadt Kassel und der Bezirksverband ihre Mitgliedschaften im Jahre 1931 kündigen.[31]

Mit Wander-Ausstellungen in verschiedenen Städten wurde für das Hafraba-Projekt geworben. Im Jahre 1927 fanden Ausstellungen in Köln, Frankfurt, Hamburg und Hannover statt.[32] Ferner sind Ausstellungen im Gewerbemuseum von Basel 1927, im Landesmuseum Kassel 1928 und im Gewerbemuseum von Darmstadt 1928 nachweisbar.[33] Überraschenderweise wurde über diese Ausstellungen im Hafraba-Mitteilungsblatt nur lückenhaft berichtet. Die folgende Abbildung zeigt ein Foto von der Wander-Ausstellung in Frankfurt am Main im Juli 1927 mit einer Fotomontage einer Autobahnbrücke über die Wilhelmshöher Allee.

---

[29] Eine Liste der Mitglieder von Vorstand und Verwaltungsrat ist enthalten in Tagungsbericht der 1. Verwaltungsrat-Sitzung, op. cit.
[30] *Robert Otzen*: Drei Jahre Hafraba, in: Hafraba Mitteilungsblatt, Heft 11,1929, S. 3.
[31] SAK, Akte Städtisches Verkehrsamt 10/3.
[32] Kasseler Post vom 29.1.1928, UBK.
[33] Züricher Illustrierte Nr. 38, 1927 und Baseler Nachrichten vom 31.8.1927, beide Stadtarchiv Kassel, Akte Städtisches Verkehrsamt 10/3, Kasseler Post vom 10. 2.1928, ebenda, Hafraba Mitteilungsblatt, Heft 2, 1929, S. 7.

Abbildung 5: Hafraba Wander-Ausstellung in Frankfurt a.M. im Juli 1927[34]

Das Hafraba-Mitteilungsblatt brachte eine Serie über Portraits der Städte, die an der Hafraba-Linie liegen.[35] Hierbei handelte es sich vorwiegend um Selbstdarstellungen der jeweiligen Verkehrsämter.[36] Vorgestellt wurden die Städte Hamburg, Kassel, Darmstadt, Mannheim, Heidelberg, Mainz und Bremen. Auch Bad Nauheim, das Weltbad für Herzkrankheiten, führte aus, dass „Nur-Autostraßen" ein dringendes Bedürfnis des deutschen Fremdenverkehres seien. Der Kasseler Verkehrsdirektor, Dr. Rehorn – seit 1929 Mitglied des Verkehrswirtschaftlichen Ausschusses der Hafraba – brachte ein Portrait der Stadt Kassel, in dem er ihre Industriebetriebe und ihre Lage am Kreuzungspunkt von Verkehrswegen, die von Westfalen nach Thüringen und vom Rhein-Maingebiet nach Norddeutschland verliefen, hervorhob.[37] Er wies darauf hin, dass die Wirtschaftsstruktur von Kassel von einer Mischung aus Industrie, Handel und Tourismus geprägt sei, die der Stadt in den

[34] Wirtschaftsarchiv Darmstadt.
[35] Das Inhaltsverzeichnis des Hafraba Mitteilungsblatts ist auf meiner Web-Seite zu finden: www.ibwl.uni-kassel.de/vahrenkamp/history_mobility/history_mobility.htm.
[36] Hafraba Mitteilungsblatt, Heft 3 - Heft 8, 1930.
[37] Hafraba Mitteilungsblatt, Heft 7, 1930, S. 3.

Wirren der Nachkriegszeit eine gesunde wirtschaftliche Basis gegeben hätte. Er sprach auch die Probleme der schlechten Zuganbindung an und führte aus, dass im Jahre 1924 vorgeschlagen wurde, eine leistungsfähige Schnellzugstrecke von Köln über Kassel nach Leipzig auszubauen. Wegen der Verpflichtungen mit den Reparationslasten der Reichsbahn sei jedoch mit diesem Projekt nicht in nächster Zeit zu rechnen, ebensowenig wie die Führung des Nord-Süd-Verkehrs von Bremen über die Weser nach Kassel mit einem bauwürdigen Wasserweg zum Main und zur Donau hin (Nordsee-Schwarzes Meer-Verkehr), der nicht realisiert werden konnte.

Rehhorn wies darauf hin, dass eine Planungsstelle geschaffen worden sei, um im gesamten Fuldabecken die Stadt- und Industrieentwicklung zu koordinieren. In gleicher Weise wurden die Buslinien im Kasseler Fuldabecken durch eine Stelle koordiniert. „Dieser Planwirtschaft ist es zu verdanken, dass heute bereits ein gut organisiertes und im Bedarfsfall weiter ausbaufähiges Kraftliniennetz vorhanden ist, das sich spinnenwebartig ausbreitet und die Interessensscheibe Kassel klar abgrenzt.“ Zur Förderung des Tourismus setzte Rehorn zusammen mit dem Verkehrsverein von Hannoversch Münden den Betrieb einer Buslinie der Reichspost von Bremen über Minden nach Hannoversch Münden und Kassel durch, die 1930 ihren Betrieb aufnahm. Die Fahrtzeit betrug ca. 10 Stunden bei einem Fahrpreis zwischen der zweiten und dritten Klasse der Bahn.[38]

Rehorn stellte in seinem Portrait der Stadt Kassel auch die geplante, kuriose Autobahnbrücke über die Wilhelmshöher Allee mit einem Foto vor, das von der Schautafel der Hafraba-Wander-Ausstellung entnommen war (vergl. Abbildung 5). Die folgende Abbildung zeigt diese Fotomontage der Autobahnbrücke über die Wilhelmshöher Allee.

[38] Kasseler Neueste Nachrichten 14. 2. 1930.

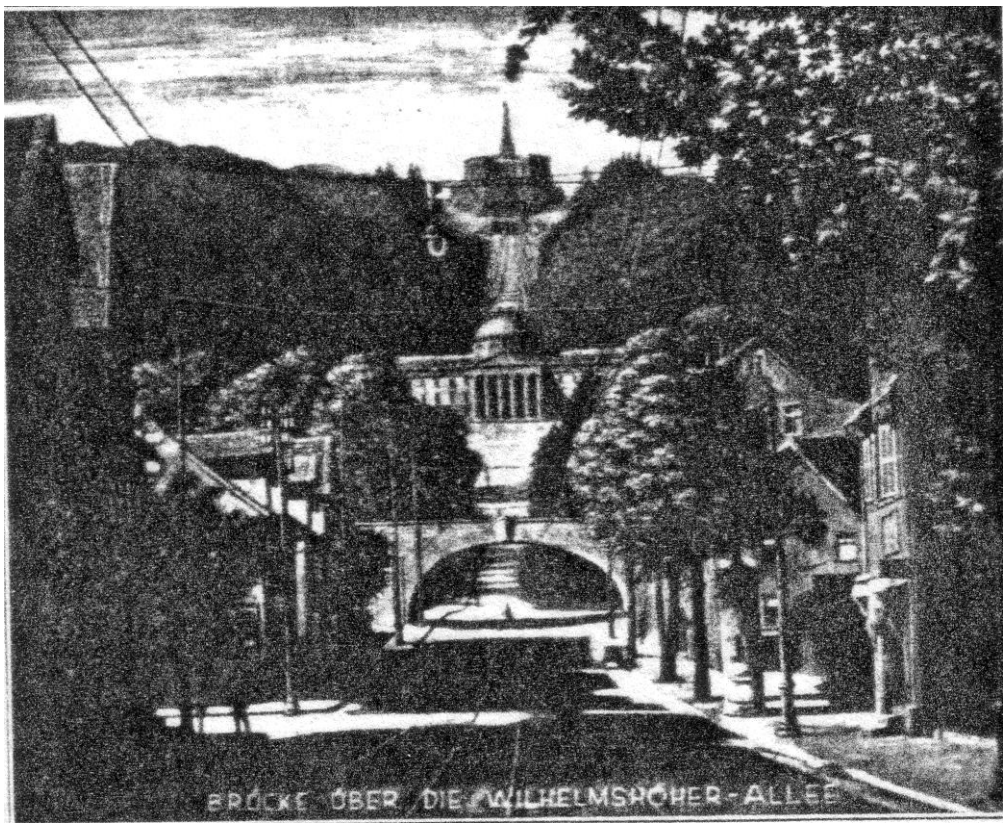


Abbildung 6: Autobahnbrücke über die Wilhelmshöher Allee

Rehorn verwies ferner auf ein von ihm verfasstes Faltblatt „West – Ost: Der große lebendige Reiseweg durchs Herz Deutschlands“ vom Rhein zur Oder.[39]

Auf der ersten Sitzung des technischen Ausschusses der Hafraba am 5. April 1927 rief ihr Sprecher Robert Otzen die Hafraba auf, kurzfristig den in Arbeit befindlichen Vorentwurf für die ca. 800km umfassende Nord-Süd-Strecke Hansestädte-Basel für die erste „Internationale Automobilausstellung“ in Köln vom 20. bis 31. Mai 1927 fertig zu stellen.[40] Dieser wurde in zunächst 45, später 53, Bänden, die jeweils 20 km Strecke im Maßstab 1:100.000 dokumentierten, vorgestellt[41] und enthielt die Abschnitte:

1) Bauabschnitt I. Hansestädte-Hannover:
   Lübeck, Travemünde, Warnemünde, Lesum, Eichede, Ahresburg, Hamburg, Stade, Carlsdorf, Soltau, Bergen, Winsen, Hannover, Sarstadt, Gronau, Alfeld, Einbeck, Nörten, Bremen, Verden, Walsrode, Hagen
2) Bauabschnitt II, Kassel:
   Göttingen, Reinhardswald, Kassel-Nord, Kassel-Süd, Fritzlar, Jesberg, Kirchhein, Marburg, Gegenentwurf Marburg

---

[39] Hafraba Mitteilungsblatt, Heft 7, 1930, S. 5f.
[40] Tagungsbericht der 1. Sitzung des Technischen Ausschusses am Dienstag, den 5. April 1927 in Frankfurt am Main, Schrift Nr. 5 - Hellerdruck Frankfurt 1927, S. 5f.
[41] *Otzen, Robert*: Die Autostraße Hansestädte-Frankfurt-Basel, Erläuterungsbericht zum Entwurf der Autostraße, Schrift Nr. 4 - Hellerdruck Frankfurt 1927, S. 4, und Mitteilungsblatt Heft 1, 1928, Kasseler Post vom 29.1.1928, UBK. Keiner der Bände des Vorentwurfs ist in den Archiven auffindbar.

3) Bauabschnitt III, Frankfurt a.M. - Darmstadt:
Gießen, Bad Nauheim, Friedberg, Frankfurt a.M., Möhrfelden, Darmstadt, Bensheim
4) Bauabschnitt IV, Karlsruhe:
Mannheim, Heidelberg, Wiesloch-Speyer, Bruchtal, Karlsruhe, Raststatt, Baden-Baden,
Bühl, Offenburg, Lehr, Emmerdingen, Freiburg, Mühlheim, Lörrach-Basel
5) Bauabschnitt West-Ost-Linie:
Frankfurt a.M., Mainz

Für die Ausarbeitung des Bauabschnitts II war Landesoberbaurat Kurt Becker aus Kassel, zugleich Vorstandsmitglied der Hafraba, verantwortlich. In diesem Linienkonzept des Erläuterungsberichts traten vierspurige Abschnitte auf, und für Abschnitte mit weniger Verkehr dreispurige, wobei die dreispurigen sich offenbar an dem italienischen Vorbild orientierten. Dazu kamen für jede Richtung ein Bankett von 1m Breite. Jede Spur sollte eine Breite von 3m aufweisen. Zur Frage der Trennung der Richtungsfahrbahnen nimmt der Erläuterungsbericht nicht Stellung. Offenbar waren keine Mittelleitplanken oder Mittelstreifen vorgesehen. Für die als voraussichtlich „verkehrsarm“ eingeschätzte Strecke Hannover-Kassel-Giessen wurde zwar eine Endausbaubreite von drei Spuren vorgesehen, von denen aber bloß vorerst zwei gebaut werden sollten.[42]

Um das moderne Verkehrskonzept der Autobahn auch in Kassel durchzusetzen, ging Landesoberbaurat Kurt Becker allerdings ziemlich ungeschickt vor. Sein Konzept legte er zunächst in Zeitungsartikeln am 31. August 1927 im Kasseler Tageblatt und am 1. September 1927 in der Kasseler Post vor. Kurt Becker wiederholte sein Konzept in seinem Vortrag am 27. Januar 1928 anlässlich der Eröffnung der Hafraba-Ausstellung im Hessischen Landesmuseum Kassel, zu der Bürgermeister Dr. Stadler 80 Repräsentanten des öffentlichen Lebens aus Kassel eingeladen hatte, darunter die Planer Stück und Klipp. Von der Hafraba erschienen Vorstandssprecher Professor Robert Otzen, das Vorstandsmitglied Kurt Becker und der Geschäftsführer Willy Hof.[43]

Kurt Becker hatte die Linienführung der Autobahn über den Kasseler Stadtteil Wilhelmshöhe führen wollen und löste damit in Kassel einen beträchtlichen Proteststurm aus. Sein Konzept sah vor, dass die Autobahn über die Prinzenquelle verlief und dann in Höhe der

[42] *Otzen*, op. cit., S. 8,15, und 1. Sitzung des Technischen Ausschusses, op. cit., S. 10.
[43] Einladungsliste zur Eröffnung der Hafraba-Ausstellung, und Kasseler Post vom 29.1.1928, SAK Akte 10/3.

Baunsbergstraße die Wilhelmshöher Allee mit einer hohen Brücke überqueren sollte. Die folgende Fotomontage gibt davon eine Veranschaulichung.[44]

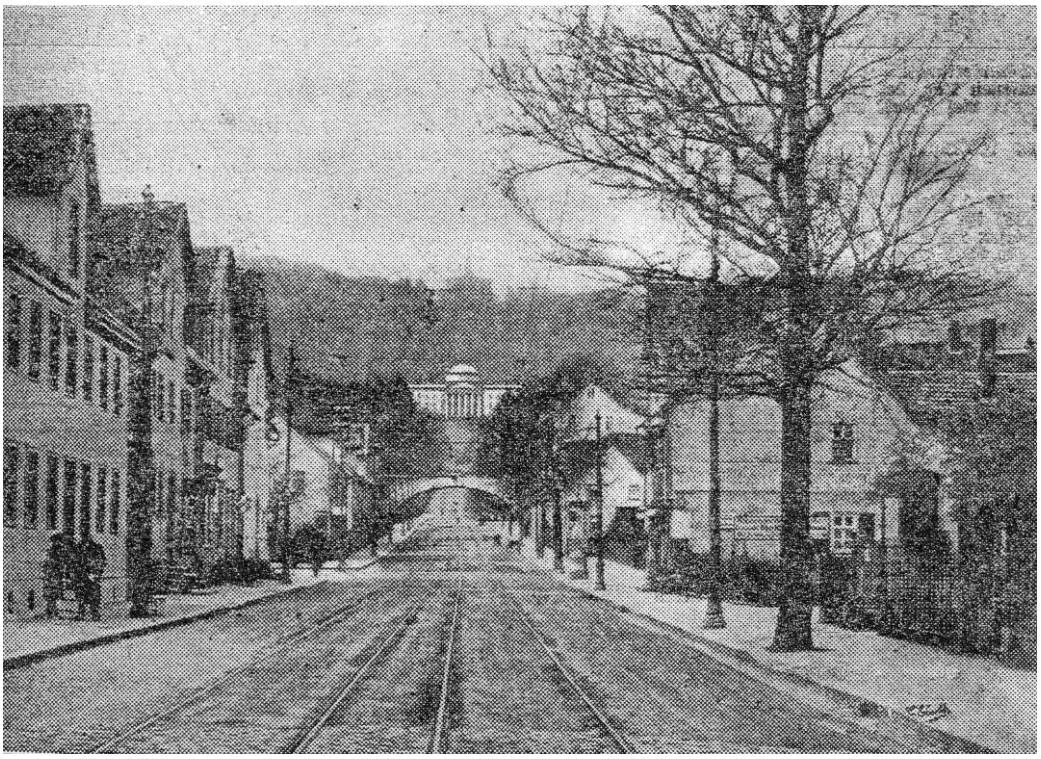

Abbildung.7: Wilhelmshöher Allee mit Autobahnbrücke

Begründet wurde dieser Ansatz u.a. mit touristischen Konzepten. Die Autofahrer sollten möglichst nahe an das Wilhelmshöher Schloss herangeführt werden, um ihnen das Schloß vor Augen zu führen und so den Fremdenverkehr in Kassel zu steigern. Kurt Becker verwies weiter auf die Erfahrungen mit den norditalienischen Autobahnen, dass der Verkehr auf einer Autobahn vollkommen geräuschlos sei und deswegen die Wohnqualität in Kassel Wilhelmshöhe nicht beeinträchtigt würde. Der Hintergrund dieser kuriosen Streckenführung der Autobahn bestand auch darin, dass diese von Göttingen herkommend bereits zwischen Vaake und Bursfelde die Weser kreuzen und dann bis 380 Meter Höhe auf den Reinhardswald aufsteigen sollte. Diese Richtung aus dem Reinhardswald führte weiter zu einer Bevorzugung der Westumgehung von Kassel, anstelle der Ostumgehung über Bettenhausen, vergl. Abbildung 5. Weitergeführt werden sollte die Hafraba-Linie über Fritzlar nach Marburg. In vielen Presseartikeln und Briefen wurde gegen dieses Konzept von der Kasseler Bürgerschaft angegangen. So protestierte der Bürgerverein Kirchditmold mit Schreiben vom 14. Oktober 1927 gegen diese Planung.[45] Völlig zu Recht erwartete man Lärm und Abgase in Wilhelmshöhe und eine Trennung des Parks Wilhelmshöhe von der

[44] Kasseler Tageblatt vom 31.8.1927.
[45] SAK, Akte 10/3.

Stadt durch eine Autobahn.[46] Da das Hafraba-Projekt mit privatem Kapital aus dem Ausland finanziert und über eine Maut refinanziert werden sollte, vermutete man, dass das internationale Kapital auf Kosten der wertvollsten Grundstücke in Wilhelmshöhe seine Rentabilität erhöhen wollte.[47]

Fritz Stück folgte in einem Beitrag in der Kasseler Post vom 6. November 1927 dem Ansatz von Kurt Becker. Die Linienführung über die Wilhelmshöhe sei gerechtfertigt und bringe einen Aufschwung des Tourismus. Während Stück seinen Ansatz vortrug, ohne die Alternativen gründlich zu prüfen, ging der Kasseler Planer Klipp anders vor. Er projektierte als Alternativ-Vorschlag eine Ostumgehung von Kassel über Bettenhausen und schlug wesentliche Elemente der Strecke Göttingen-Kassel-Homberg vor, wie sie dann in der Planung des NS-Regimes auch realisiert wurde. Ein Vorteil dieser Strecke lag darin, dass nicht auf 380 Meter Höhe angestiegen werden musste, sondern bloß auf den Lutterberg bis 320 Meter Höhe. Ein weiterer, wesentlicher Vorteil dieser Linienführung bestand in der Abkürzung der Strecke Göttingen-Kassel um 18 Kilometer.[48] Projektiert wurde bereits der Werra-Übergang bei Hannoversch Münden und eine Einbindung der Stadt Hannoversch Münden in das Projekt, die ein lebhaftes Interesse daran entwickelte. Die Strecke wurde in den Jahren 1930/1931 in Absprache mit den Städten Göttingen, Hannoversch Münden und Kassel noch einmal optimiert. Dabei wählte man eine Streckenführung, die der in den Jahren 1935 bis 1937 realisierten Streckenführung recht nahe kommt. Eine Maximalsteigung von 5% wurde angesetzt.[49]

In der Debatte der 1920er Jahre um die Zukunft des Strassensystems wurde kontrovers diskutiert, wie das bestehende Strassensystem dem rasch wachsenden Verkehr mit Kraftfahrzeugen angepaßt werden sollte. Neben den Hafrabaplänen zum Autobahnbau gab es das Konzept, die bestehenden Landstrassen auszubauen. Die Studiengesellschaft für Automobilstrassenbau (STUFA) publizierte bereits im Jahre 1926 einen Vorentwurf für ein Deutschland-Netz von Kraftfahrzeugstrassen von 10630 km Länge.[50] In diesem Netz wur-

---

[46] *Schultze*: Hafraba und Wilhelmshöhe, in: Kasseler Post 27. Januar 1928, *H. Küster:* Hafraba und Wilhelmshöhe, in: Kasseler Post vom 10. Februar 1928, SAK, Akte 10/3.
[47] *H. Küster*, a.a.O.
[48] Kasseler Post vom 3. Februar 1928, SAK, Akte 10/3.
[49] Landesoberbaurat *Kurt Becker*: Göttingen – Hann. Münden – Kassel, in: Hafraba Mitteilungsblatt Nr. 2, 1931, S. 1 – 4.
[50] *Rappaport*: Das Netz der Kraftwagenstrassen Deutschlands, in: Verkehrstechnik, Heft 18, 1926, S. 285-288 und *K. Heller*: Das Kraftwagenstrassennetz Deutschlands, in: Strassenbau und Strassenunterhaltung, Beilage der Zeitschrift Verkehrstechnik, 1928, S. 669-671 sowie *Roland Gabriel:* Deutsche Autobahnvorläufer – AVUS, Hafraba, München-Leipzig-Berlin, Leipzig-Halle, Düsseldorf-Köln-Bonn, in: *Wolfgang Wirth*: Die

de die für Hessen wichtige neue Strecke Kassel – Fritzlar – Fulda –Würzburg eingeplant, deren Variante im NS-Autobahnprojekt als Strecke Kassel-Bad Hersfeld-Fulda-Würzburg projektiert, aber nur bis Bad Hersfeld fertig gestellt wurde. Bemerkenswert sind die rationalen Planungskriterien, auf deren Grundlage die STUFA ihr Netz herleitete. Sie identifizierte Wirtschaftsräume, die landwirtschaftliche Produkte, Rohstoffe oder Industriewaren erzeugten und verknüpfte diese als Quell- und Zielgebiete mit einem Strassennetz. Ausgangspunkt ihrer Planung war also der zu erwartende Wirtschaftsverkehr von Gütern und Personen. Diese Rationalität der Planung wurde aber in der NS-Zeit vollkommen aufgegeben. Die Arbeiten der STUFA legte die Grundlage für die Reichsverkehrspolitik. Im Jahre 1930 hatte die Reichsregierung im Einvernehmen mit den Ländern einen Plan für ein Fernstrassennetz beschlossen, das den STUFA-Plan weitgehend übernahm. Insgesamt wurden 138 Fernstrassen identifiziert, diese mit den noch heute gültigen Nummern 1 bis 138 versehen und Richtlinien für deren einheitlichen Ausbau aufgestellt. Danach sollte die Regelbreite der befestigten Fahrbahn 6m betragen, und bei größerer Breite jeder zusätzliche „Verkehrsstreifen“ 2,5m. Die nutzbare Gesamtbreite einer Strasse sollte auf 8m angehoben werden, im Bergland auf 7m.[51] Die im STUFA-Plan angegebene Strecke Kassel-Fritzlar-Fulda taucht im Fernstrassennetz der Reichsregierung jedoch nicht mehr auf, statt dessen die heute als B27 bekannte Strecke Göttingen-Bebra-Fulda, die B3 Kassel-Fritzlar-Marburg und die B83 Kassel-Bebra.

## 4. Das Autobahnprojekt in der NS-Zeit

Das Thema Autobahnbau in der NS-Zeit erscheint wegen der schwachen Motorisierung in Deutschland im Jahre 1933 recht bizarr und hat immer wieder die Theoretiker zu Deutungen herausgefordert. Stommer und Philipp haben die Autobahnen als „Pyramiden des Dritten Reichs“ bezeichnet, um den Charakter des Denkmals für die NS-Bewegung hervorzuheben.[52] Mom betont den visionären Charakter des Projektes als Vorwegnahme der

---

Autobahn – Von der Idee zur Wirklichkeit, Köln 2005, S. 24-62, hier S. 30-33. Siehe auch Kasseler Tageblatt vom 5. Mai 1927, SAK, Akte 10/4.

[51] Ausbau der Fernstrassen in Deutschland, in: ADAC-Motorwelt, 1930, Heft 38, S. 27-29 sowie: Einheitliche Richtlinien für den Ausbau von Fernverkehrsstrassen, in: Strassenbau und Strassenunterhaltung, Beilage der Zeitschrift Verkehrstechnik, 1930, S. 151-153.

[52] *Reiner Stommer und Claudia Gabriele Philipp* (Hersg.): Reichsautobahnen – Pyramiden des Dritten Reiches, Marburg 1982.

Massenmotorisierung.[53] Am überzeugendsten ist es, das Autobahnprojekt in die von Wolfgang König untersuchte Politik der „Volksprodukte“ einzuordnen.[54] Obwohl die Autobahnen nicht als ein Volksprodukt bezeichnet wurden, läßt sich die Autobahnpolitik nahtlos in die Politik des NS-Regimes einfügen, mit einer staatlich gelenkten Wirtschaft unter den Bedingungen von knappen Ressourcen, knappen Devisen und eingefrorenen Löhnen den Rückstand von Deutschland bei wichtigen Indikatoren einer Konsumgesellschaft im Vergleich zur USA aufzuholen und eine „NS-Konsumgesellschaft“ zu entwickeln, indem auf verschiedenen Feldern preiswerte Infrastrukturen, Konsumgüter und Dienstleistungen als „Volksprodukte“ für die breite Masse bereit gestellt werden sollten und insofern dem sozialistischen Selbstverständnis des NS-Staates zu entsprechen. Dieser Ansatz ist von Wolfgang König aufgearbeitet worden. Er untersucht die Politikfelder:

1. Volks-Rundfunkempfänger („Volksempfänger“),
2. Volks-Fernsehempfänger,
3. Volkswohnungen,
4. Volkskühlschrank,
5. Volkswagen und
6. Tourismusangebote der Organisation „Kraft durch Freude“ ( KDF ).

Er zeigt auf, wie verschiedene Machtzentren des NS-Regimes diese Themen aufgriffen, um ihren Einfluß auszuweiten. Häufig kam es zu Spannungen zwischen verschiedenen Instanzen um die Deutungshoheit von Volksprodukten, und darüber, welchen Bedarf eine Arbeiterfamilie habe, und schließlich um Zuständigkeiten. Ferner traten Konflikte auf, wie die knappen Ressourcen Arbeitskräfte und Rohstoffe auf die Produktion der Volksprodukte verteilt oder zugunsten der Rüstung eingeschränkt werden mußten. Der Bau der Autobahnen konnte jedoch in bemerkenswerter Weise nahezu uneingeschränkt von dem Bedarf der Rüstungsproduktion bis 1938 vor sich gehen. Von einer erfolgreichen Umsetzung dieser Politikfelder kann – neben dem Autobahnbau – nur beim Volksempfänger und den Reiseangeboten des KDF die Rede sein. Die übrigen Ansätze beschränkten sich auf Modellvorhaben und bloß auf Visionen für die Zeit nach dem Krieg. Dieser visionäre Ansatz der NS-Politik einer „Konsumgesellschaft“ kennzeichnet gleichermaßen das Autobahnprojekt, das eine Infrastruktur für die Massenmotorisierung der Zukunft bereitstellen sollte. Der Krieg ab 1939 beendete aber die weitere Umsetzung aller dieser Konzepte – erstaunlicherweise mit Ausnahme des Autobahnbaus, der bis 1943, wenn auch in vermindertem Umfang, fortgesetzt wurde. Die KDF-Reisen wurden sofort gestoppt. Das Volkswagenwerk

---

[53] *Gijs Mom*: Roads without Rails – European Highway-Network Building and the Desire for Long-Range Motorized Mobility, in: Technology & Culture, no. 4, vol. 46 (2005), S. 745-772.

wurde zwar fertiggestellt, diente dann aber der Waffenproduktion. An die Stelle der Umsetzung traten Visionen, die weiter gesponnen wurden. Dieses geschah um so mehr, als man von einem siegreichen Kriegsende ausging, das durch Ausbeutung von Polen und Russland eine Zeitperiode des Ressourcenüberflusses einleiten und damit die politische und ökonomische Grundlage einer NS-Konsumgesellschaft legen werde.

Interessant ist, wie sich die Gebührenfrage für die Benutzung der Autobahn entwickelte. Zwar war im Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahngesellschaft“ vom 27. Juni 1933 in §7 festgesetzt, dass Benutzungsgebühren erhoben werden können.[55] Allerdings war in der Jubelstimmung bei der Eröffnung der ersten Strecke Frankfurt – Darmstadt und München – Holzkirchen von Gebühren nicht mehr die Rede. Eine, wenn auch bescheidene, Refinanzierung der Autobahn sollte über eine erhöhte Benzinsteuer erfolgen, die für den Fahrer weniger spürbar ist, als wenn für jede Fahrt auf der Autobahn am Wärterhäuschen einzeln bezahlt werden müßte.[56] Damit werden die Autobahnen zu einem populären „Volksprodukt“ und reihen sich in die von Wolfgang König untersuchten Felder der Volksprodukte der NS-Konsumgesellschaft ein. Bemerkenswert ist, dass die Gebührenfreiheit in die spätere Bundesrepublik trotz der äußerst knappen Finanzmittel der jungen Bundesrepublik übertragen worden ist.

Das deutsche Autobahnprojekt war zunächst ein „ideales“ Projekt des Nationalsozialismus, in dem zahlreiche Funktionen gebündelt wurden:[57]

- Es konnte auf der Grundlage der HAFRABA-Planungen sofort im Sommer 1933 mit der Strecke Frankfurt am Main – Darmstadt gestartet werden.
- Es kombinierte arbeitswirtschaftliche, konjunkturpolitische, touristische und verkehrswirtschaftliche Ziele.
- Es vermittelte die Durchsetzungskraft eines neuen Regimes und gab Raum für vielfältige Propaganda. In der Studie von Schütz und Gruber wird besonders die Propaganda-Funktion des Autobahnprojekts herausgestellt: Zur Verdrängung der

---

[54] *Wolfgang König*: Volkswagen, Volksempfänger, Volksgemeinschaft – Vom Scheitern der nationalsozialistischen Konsumgesellschaft, Paderborn 2004.
[55] Das Gesetz ist abgedruckt in: Die Autobahn, Heft 7, 1933, S. 1f.
[56] *Eduard Schönleben*, Abteilungsleiter in Todts Verwaltung, stellt die Steuererhöhungen zur Finanzierung der Autobahn in seinem Beitrag: Omnibus und Güterkraftverkehr als Kostenträger der Reichsautobahn, in: Die Strasse, Heft 13, 1937, S. 363-365 dar.
[57] Vergl. *Richard Vahrenkamp*: Autobahnbau in Hessen bis 1943, Darmstadt 2007, Hessisches Wirtschaftsarchiv sowie *Richard Vahrenkamp*: Der Autobahnbau 1933-1939 und das hessische Autobahnnetz, in: Zeitschrift des Vereins für hessische Geschichte und Landeskunde, Band 109, 2004, Verlag PH.C.W. Schmidt, Neustadt an der Aisch, S. 225-266.

Kränkungen, die das deutsche Volk durch die Niederlage im ersten Weltkrieg, den Versailler Vertrag, die Inflation und die Weltwirtschaftskrise erfahren hatte, „bedurfte es monumentaler Zeichen als Garanten von Größe, Stabilität und Dauer“, eben der bekannten Großbauwerke des NS-Regimes, unter denen das Autobahn-Projekt aber das erste war.[58]

- Auch den utopischen Charakter des Hafraba-Projekts aus den 1920er Jahren, eine einzige Autobahnstrecke von Hamburg nach Basel quer durch das Reich zu bauen, als Deutschland noch eine äußerst eine geringe PKW-Dichte aufwies, konnte Hitler für sich instrumentalisieren und das neue Ziel eines gigantischen Verkehrsnetzes aufstellen.

Die Vielzahl der Ziele, die mit dem Autobahnbau von verschiedenen Seiten in Verbindung gebracht werden konnte, machte es zu einem schillernden Projekt, das je nach Interessenslage gerechtfertigt werden konnte. Auch ist zu bedenken, dass in der NS-Zeit der demokratische Diskurs über die Sinnhaftigkeit von Großprojekte unterdrückt wurde und es daher schwer fällt, die einzelnen Ziele zu bewerten. Auch unterblieben wegen der obskuren Finanzierung des NS-Autobahnprojektes Auseinandersetzungen im Parlament um die knappen Budgetmittel, wodurch zusätzlich eine Einschätzung über den Rang verschiedener Zielgrößen erschwert wird.

In den zeitgenössischen Reportagen zum Bau der Autobahnen wurde immer wieder auf die Einbettung der Autobahn in die Landschaft hingewiesen.[59] Der enorme propagandistische Aufwand fand noch Jahrzehnte später geschichtsmächtig seinen Widerhall. Insbesondere wurde der Mythos der „grünen Autobahn“ geschaffen: Technik und Natur seien versöhnt, die Autobahn werde der Landschaft angepaßt, wodurch die massiven Engriffe des Großprojektes in die Natur bemäntelt wurden. So findet sich in der von Todt herausgegebenen Zeitschrift „Die Strasse“ kein Hinweis auf Pflanzen- oder Tierarten, wie Auerhähne oder Kammolche, die der Autobahnbau gefährdet hätte.[60] Dennoch hatte der My-

---

[58] *Erhard Schütz und Eckhard Gruber*: Mythos Reichsautobahn, Berlin 1996, 2. Auflage Berlin 2000, S. 13. *Werner Schivelbusch* macht darauf aufmerksam, dass die neoklassischen Monumentalbauten zum „internationalen Stil“ der 1930er Jahre gehörten, in: derselbe: Entfernte Verwandtschaft - Faschismus, Nationalsozialismus, New Deal 1933-1939, München 2005, S. 13.

[59] So z. B. *Ernst Reyer*: Reichsautobahn Kassel-Göttingen, in: Henschel-Stern, Heft 4, 1936, S.72-76 (Stadtmuseum Kassel). *Thomas Zeller* untersucht in seiner Studie systematisch die mit dem Bau der Autobahnen verbundenen Fragen der Landschaftsästhetik: Straße, Bahn, Panorama – Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland 1930 bis 1990, Diss. München, Campus Verlag, Frankfurt 2002.

[60] Das Inhaltsverzeichnis der Zeitschrift Die Strasse ist auf meiner Web-Seite zu finden: www.ibwl.uni-kassel.de/vahrenkamp/history_mobility/history_mobility.htm.

thos viele Theoretiker aus dem Fachgebiet Landschaftsarchitektur in späteren Jahrzehnten zu Reflexionen herausgefordert. In das Konzept der Landschaftsästhetik wurden die monumentalen Brückenbauwerke der Autobahn eingebettet, die als Symbol für die Ewigkeit gelten und so das Ansehen des „Dritten Reiches“ steigern sollten.[61]

Da von der Propaganda das Ziel gesetzt worden war, ab 1936 jährlich 1000 km Autobahn fertig zu stellen, stand das Autobahnprojekt unter sehr großem Zeitdruck. Diese Ziele wurden in den Jahren 1936 bis 1938 erreicht und zu den Terminen großartig gefeiert und auf den NS-Parteitagen in Nürnberg vom Leiter des Autobahnprojekts, Fritz Todt, verkündet. Allerdings schränkten ab Mitte 1938 die Befestigungsarbeiten an der Westgrenze die Arbeiten an der Autobahn ein, da Baukapazitäten abgezogen werden mussten. Das Bauziel von 3000 km wurde im Jahre 1938 nur mit provisorisch eingerichteten, z.T. einspurigen und nur mit Schotter bedeckten Fahrbahnen der letzten Kilometer erreicht. Von den 3000 km waren 9,8% einspurig. Im Jahre 1939 sank die Bauleistung infolge der Kriegsvorbereitungen auf 255 km ab, erholte sich aber gestützt auf den Einsatz von Zwangsarbeitern im Jahre 1940 auf 436 km. Bis zum Sommer 1943 wuchs das Netz auf insgesamt 3858 km an, davon 14,3% einspurig.[62]

## 5. Der Autobahnbau in Nordhessen

Das deutsche NS-Autobahnprojekt strahlte auch nach Nordhessen aus. Tatsächlich wurde die Projektskizze von Klipp in der NS-Planung der Autobahnstrecke Göttingen-Kassel-Bad Hersfeld umgesetzt. Eine besondere Rechtfertigung für das in der NS-Zeit geplante Autobahnnetz rings um Kassel war die äußerst schlechte Verbindung Kassels im Eisenbahnnetz der Reichsbahn.[63] So wird erklärlich, dass im eigentlich verkehrsarmen Nordhessen zuerst mit dem Bau der Autobahnstrecke Kassel – Göttingen begonnen wurde. Am 1. Mai 1934 wurde die „Oberste Bauleitung für Kraftfahrbahnen“ in Kassel in der Kronprinzenstraße ½ eingerichtet. Ihr Leiter war der Direktor der Reichsbahn Liebetrau. Die Bauleitung bestand aus 9 Dezernaten für Trassierung, Grunderwerb, Finanz- und Personalangelegenheiten, zwei bautechnische Streckendezernate. Ferner gab es hier ein Dezernat für Brückenbau, Fahrbahndecken und Bodenkunde. Die Bauarbeiten wurden auf 5 Bauabtei-

---

[61] Zur Bedeutung der Autobahnbrücken siehe *Schütz* und *Gruber* a.a.O., und *Stommer* und *Philipp* a.a.O..
[62] *Dietrich Schwell* und *Wolfgang Jäger*: Verkehrsfreigaben von Autobahnen in den Jahren 1939 bis 1945, in: Strasse und Autobahn, Heft 8, 2000, S. 478-488, hier S. 488.
[63] *Carl Ronsdorf*: Hessen und Kassel im Verkehr der Zukunft, in: Kasseler Post vom 21.10.1934, SAK, Akte 10/3.

lungen Göttingen, Hannoversch Münden, Bettenhausen, Wilhelmshöhe und Bad Hersfeld aufgeteilt. Im Jahre 1934 beschäftigte die Oberste Bauleitung 47 Beamte, 103 Angestellte und 84 Arbeiter, während in den 5 Bauabteilungen 162 Beamte, Angestellte und Arbeiter tätig waren. Die mit den Arbeiten beauftragten Unternehmen beschäftigten im Bereich der Obersten Bauleitung Kassel 3.200 Arbeitskräfte, die teilweise beim Brückenbau im Zwei- oder gar Dreischicht-Betrieb eingesetzt wurden, so beim Bau der Asbachtalbrücke bei Bad Hersfeld und der Werratalbrücke bei Hannoversch Münden.[64] Auf die Akten der Oberste Bauleitung Kassel besteht kein Zugriff mehr, da sie im Krieg vernichtet wurden.

In scharfem Kontrast zur optimistischen Autobahn-Propaganda waren die Arbeitsbedingungen an den Autobahnbaustellen zunächst in vielerlei Hinsicht menschenunwürdig.[65] Die Arbeitenden wurden dort von den Arbeitsämtern aus Hessen und später aus dem ganzen Reich hin zwangsverpflichtet und hatten aufgrund der schlechten Konjunkturlage zunächst keine Alternative, bis sich durch das Aufrüstungsprogramm ab dem Jahre 1936 die Situation auf dem Arbeitsmarkt wesentlich verbesserte. Im ersten Jahr des Projektes wurden die Löhne der Arbeitenden aus der Arbeitslosenversicherung als sogenannte Notstandsarbeiten finanziert. Sie waren dementsprechend niedrig auf dem Satz der Sozialhilfe. Allerdings stellten sich Arbeitende auf den Baustellen schlechter als Sozialhilfeempfänger, da die letzteren Zuschüsse zur Miete ihrer Heimatwohnung erhielten. Auch wurde ein bereits in der Diskussion um Notstandsarbeiten in den 1920er Jahren entwickeltes Konzept durchgesetzt, die Arbeit auf den Baustellen nur mit wenigen Maschinen durchzuführen, um möglichst vielen Arbeitslosen eine Arbeit zu bieten. Hierdurch geriet die körperliche Arbeit als Schwerstarbeit in den Bereich der Überanstrengung, zumal viele Arbeitskräfte darauf aufgrund ihrer vorhergehenden Lebensführung nicht vorbereitet gewesen waren. Die Statistiken über den hohen Krankenstand belegen die Überanstrengung. Schließlich waren die Arbeiter, häufig Hunderte Kilometer von ihren Familien getrennt, in primitiven Baracken-Lagern an der Autobahn untergebracht. Infolge der sich abzeichneten Arbeitskräfteknappheit ab 1936 wurden die Lager für die Autobahnarbeiter verbessert, um attraktivere Unterbringungsmöglichkeiten zu geben. Auffallend ist eine breite Berichterstattung in dieser Zeit über angeblich großzügig ausgestattete Lager, in die auch Postkarten zu Propagandazwecken eingesetzt wurden. So wurde zur Eröffnung der Strecke Kassel – Göttingen am 20. Juni 1937 in der Kasseler Post eine ganzseitige Reportage über das beschauliche Leben der Autobahnarbeiter an einem arbeitsfreien Sonntag im Lager Knüll

---

[64] Kasseler Post vom 1.5.1936, *Susanne Hohlmann,* op. cit., S. 42.

bei Bergshausen gebracht. Die folgende Abbildung zeigt das mit Hakenkreuzen versehene Lager Holtensen bei Göttingen auf einer Postkarte.

Abbildung 8: Propaganda-Postkarte vom Lager Holtensen bei Göttingen[66]

Um das harte Los der Lagerbewohner zu mildern, versorgte die Organisation „Kraft durch Freude“ die Autobahn-Arbeiterlager in Nordhessen mit Unterhaltungsprogrammen. Jedes Lager wurde dreimal im Monat von einer Theatergruppe bespielt.[67] Hohlmann identifiziert allein sechs Lager im Raum Bad Hersfeld, die nach 1939 in Lager für Zwangsarbeiter der Rüstungsproduktion verwandelt wurden.[68]

Einen anderen Zugang zum Autobahnprojekt als das hier gezeichnete Bild von den Arbeitsbedingungen gewinnt man mit dem Ansatz der Oral History, den Britta Eichner-Ramm verfolgt hat und jüngst vorgelegt hat.[69] Mit dem Ansatz von Oral History erhob sie biogra-

---

[65] Siehe zum Folgenden *Schütz und Gruber*, a.a.O.
[66] *Britta Eichner-Ramm*: 70 Jahre Autobahn Göttingen – Kassel, Zeitzeugen berichten Göttingen 2007, S. 27.
[67] Kraft durch Freude, Gau Kurhessen, Programm Februar 1937, S. 39.
[68] *Susanne Hohlmann:* Pfaffenwald - Sterbe- und Geburtenlager 1942-1945, Nationalsozialismus in Nordhessen Bd. 2, Kassel 1983, S. 30. Zu den Lagern im Bereich der Obersten Bauleitung Kassel siehe auch das Interview mit deren Leiter, Liebetrau, in der Kasseler Post vom 19. 6. 1937. Liebetrau nennt dort 11 Lagerstandorte.
[69] *Eichner-Ramm*, op. cit.

phischen Daten in den Dörfern längs der Autobahnstrecke Kassel – Göttingen. Sie zeigt, wie das Projekt des Autobahnbaus in die Sozialsysteme der Dörfer eindrang. Das Autobahnprojekt erschloss in den Dörfern neue Möglichkeiten des Geldverdienstes, wie zum Beispiel Transport von Baumaterial mit bespannten Fuhrwerken zur Baustelle, aber auch die Unterbringung von Arbeitern in Untermietsverhältnissen. Die Gaststätten erzielten höhere Umsätze, und die Gemeinde verzeichnete einen höheren Eingang an Biersteuern. In den Autobahnlagern waren Frauen aus den umliegenden Dörfern beschäftigt, um die Arbeiter mit Essen zu versorgen. Die Kantinen der Bauarbeiter, wie auch die abendlichen Filmvorführungen, waren für die Öffentlichkeit zugänglich. Von den Familien der Dörfer wurde der Autobahnbau als ein Event angesehen. Zur Besichtigung der Baustellen brach man gern am Wochenende auf und nahm einen Frühschoppen in einer der Kantinen. Mit den abendlichen Filmvorführungen wurde das neue Medium „Film“ erstmals in die Nähe der Dörfer gebracht. Das Autobahnprojekt als neue Verdienstquelle und als Erlebnisraum führte zu einer positiven Einschätzung des Projektes bei den beteiligten Dörfern.

Noch im November 1934 wurde mit dem Bau der Strecke Kassel – Göttingen nahe dem Kasseler Vorort Sandershausen mit einem Festakt begonnen, während in Göttingen an der Kasseler Landstraße bereits am 11. September 1934 der erste Spatenstich zum Bau der Bahn getan wurde. Mit dem Bau des Mittelstücks bei Hedemünde erst im Herbst 1935 begonnen, da zuvor die endgültige Linienführung in Folge des schwierigen Geländes zu ermitteln war. An dieser Strecke, die von drei große Brückenbauwerken, der Niestetalbrücke, der Rinderstallbrücke und der Werratalbrücke geprägt ist, waren bis zu 96 Unternehmen und in der Spitze 30.000 Arbeiter beschäftigt.

An den (geplanten und ausgeführten) gigantischen Brückenbauwerken wurde der überwältigende Geltungsanspruch des „Dritten Reiches“ deutlich: An der mit einem steilen Anstieg von 7,8% verknüpften Werratalbrücke bei Hannoversch Münden und an der Fuldabrücke bei Bergshausen mit einer Spannweite von 120m zwischen den Pfeilern nahe dem Ort Bergshausen am Südkreuz Kassel, die der Leiter der Obersten Bauleitung Kassel, Liebtrau, ein einem Zeitungsinterview anläßlich der Eröffnung der Strecke Kassel – Göttingen als das größte Brückenbauwerk des Autobahnnetzes kennzeichnete.[70]

---

[70] Kasseler Post vom 19. 6. 1937. Zum Brückenbau siehe auch meine Studie: *Richard Vahrenkamp*: Der Autobahnbau 1933-1939 und das hessische Autobahnnetz, a.a.O.

In seiner Reportage in der Werkszeitung Henschel-Stern für die Arbeiter der Kasseler Henschelwerke zeigt Ernst Reyer einige Details vom Bau der Autobahnstrecke auf.[71] So sei an zwei Stellen der Strecke auf die Einrichtung von Dämmen zur Überbrückung von Tälern verzichtet worden zu Gunsten von Brückenbauwerken, um die Sicht in reizvolle Täler zu erhalten. Dieses betrifft die Kreuzung der Autobahn über das Niestetal bei Kassel. Hier sollte dem von Kassel kommende Wanderer der Blick auf Heiligenrode erhalten bleiben. Dafür wurde ein großes Stahlbauwerk in der Länge von 160 Metern errichtet. Ferner hob er die Brücke der Rinderstallsenke hervor. Hier musste ein tiefes Tal durch eine Brücke von 30 Meter lichte Weite überspannt werden. Der herrlichen Naturumgebung wurde Rechnung getragen und ein weit größeres Bauwerk errichtet, als es technisch gesehen erforderlich war.

Als ein weiteres bemerkenswertes Brückenbauwerk spricht der Autor auch die Autobahnbrücke bei Ochshausen an, wo die Landstraße Ochshausen – Waldau, die Söhrebahn und der Wahlebach zusammen von dem hochgelegenen Bauwerk mit annähernd 40 Meter Stützweise überbrückt wird. Zum besonderen Stolz für die Henschel-Mitarbeiter vermerkte die Reportage im Henschel-Stern, dass die zahlreichen Materialzüge zur Herstellung der Fahrbahndecken von Henschel Baulokomotiven angetrieben wurden.

Die im Jahre 1937 nach nur 15 Monaten Bauzeit im Dreischicht-Betrieb mit einem Kostenaufwand von 4 Mio. RM fertiggestellte Brücke über die Werra bei Hannoversch Münden galt als eine der bedeutendsten Bauwerke der damaligen Zeit und zählte zu den größten Bauwerken der Reichsautobahn (vergl. Abbildung 17). Ihre Höhe von 60 Meter wurde nur von der oberbayrischen Mangfallbrücke mit 68 Meter Höhe und der Autobahnbrücke über die Freiberger Mulde bei Nossen in Sachsen mit sogar 71 Meter an Höhe übertroffen. Beide Brücken bleiben jedoch an Länge um etwa 100 Meter gegenüber der Werratalbrücke mit 416 Metern zurück, die damit die längste und mit dem Materialverbrauch auch die größte Reichsautobahnbrücke Deutschlands sei. In einem freien Vorwerk wurde die Fachwerkträger-Brücke mit 8 Meter Stehträgerhöhe mit zwei Hilfsstützen bei einer Pfeilerentfernung von 96 Metern vorangetrieben. Bei der Brücke handelte es sich um eine starre Gitterkonstruktion mit der Folge, dass an der außerordentlich steilen Auffahrt zum Kaufunger Wald einen Knick gab, an dem manche Lastwagen und Busse aufsaßen.

---

[71] *Ernst Reyer*: Reichsautobahn Kassel-Göttingen, in: Henschel-Stern, Heft 4, 1936, S.72-76. Stadtmuseum

Die mit dem Bau von Brücken beabsichtigte Monumentalität war nur von kurzer Dauer. Denn im Jahre 1945 sprengten in den letzten Kriegstagen ironischerweise deutsche Truppen allein auf dem Gebiet der späteren Bundesrepublik 517 Autobahnbrücken,[72] um den Vormarsch der alliierten Truppen zu erschweren, und unterbrachen damit das Autobahnnetz in massiver Weise, was nicht zuletzt zur schweren Krise der deutschen Transportwirtschaft in den Jahren 1945 bis 1948 führte und die Versorgung von Wirtschaftsbetrieben und Bevölkerung drastisch beschnitt.

Am 5. April 1945, als die amerikanischen Truppen bereits Kassel eingenommen hatten und in Richtung Göttingen marschierten, wurde die Werratalbrücke von deutschen Kommandos gesprengt. An der zerstörten Brücke gab es zahlreiche Tragödien mit Todesstürzen in die Tiefe, als die Autobahn vor der Brücke ungenügend abgesichert war. Die gesprengte Autobahn-Brücke ließ für den Nord-Süd-Verkehr als einzigen Werraübergang nur die im Jahre 1402 erbaute Altstadtbrücke in Hannoversch Münden übrig, über die sich der Verkehr Göttingen – Kassel bis zur Fertigstellung des Neubaus der Autobahn-Brücke im Jahre 1952 quälen musste. Die Abbildung 9 zeigt ein Foto aus dem Jahre 1952 von der Verkehrssituation.[73]

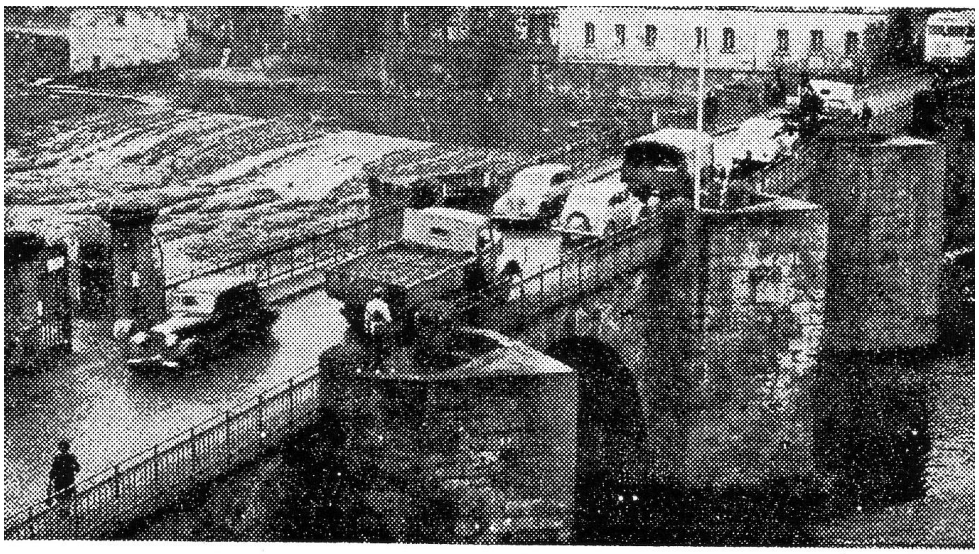

Abbildung 9: Der Nord-Südverkehr über die Altstadtbrücke von Hannoversch Münden im Jahre 1952

Kassel.

[72] Bundesminister für Verkehr (Hersg.): Die Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland 1949 – 1953, Dortmund 1953, S. 87.

[73] Foto aus Die Welt vom 9.4.1952, Stadtarchiv Hannover.

1950 wurde mit dem Aufbau der Pfeiler der Werratal-Autobahnbrücke wieder begonnen und im August 1952 wurde die erste Brückenhälfte fertig. Die Kosten für den Wiederaufbau beliefen sich auf rund 6 Millionen DM. Für die Trümmerräumung der Autobahnbrücke über die Werra bei Hedemünden stellte die Firma Philipp Holzmann dem Straßenbauamt Nordheim im August 1950 eine Schlussrechnung von 112.000 DM. Nun hatte die Werratalbrücke eine Wannenform und passte sich besser an die steilen Hänge an, als die erste Brücke.

Die Eröffnung der Strecke Kassel – Göttingen am 21. Juni 1937 begann mit einem großartig inszenierten Festakt an der Auffahrt Kassel-Ost bei Heiligenrode, wo eigens eine Tribüne für die Gäste aufgebaut worden war. In seiner Ansprache merkte der Leiter der Oberste Bauleitung Kassel, Liebtrau, an, dass mit der neuen Autobahn die Fahrtzeit vom Friedrichsplatz in Kassel zum Rathaus in Göttingen auf 40 Minuten geschrumpft sei. Gauleiter Weinrich hob in seiner Ansprache hervor, dass sich das Los der Autobahnarbeiter durch zahlreiche Vergünstigen gebessert habe: Entfernungs- und Trennungsgelder und durch Engagement der NS-Wohlfahrt ein tägliches warmes Mittagessen. Ferner erhielten die Arbeiter nun Arbeitsschuhe und Arbeitskleidung gestellt, was im Umkehrschluss bedeutet, dass diese Ausrüstung zuvor von den Arbeitern selbst beschafft werden mußte.[74] Versammelt waren die Spitzen aus Militär und Verwaltung, so auch der Oberpräsident Prinz Philipp von Hessen. Darauf fuhr ein Corso mit 500 Fahrzeugen auf der 38 km langen, neuen Bahn nach Göttingen. An der Fahrt nahm auch der unten abgebildete Henschel Dampfwagen – der Endpunkt der Dampfantriebstechnologie für Strassenfahrzeuge im 20. Jahrhundert – der Reichsbahn teil.

[74] Kasseler Post 21. Juni 1937.

Abbildung 10: Eröffnungsfahrt mit Henschel Dampfwagen[75]

Die Strecke war gesäumt von den Bewohnern der umliegenden Dörfer als Zuschauer (vergl. Abbildung 10 ). An der festlich geschmückten Göttinger Auffahrt an der Kasseler Landstraße, wo am 11. September 1934 der erste Spatenstich zum Bau der Bahn getan wurde, befand sich ebenfalls ein Rednerpult für die Ansprachen. Nach der Rückfahrt von Göttingen bildete eine Kameradschaftsfeier in einem Festzelt auf dem Kasseler Friedrichsplatz den Abschluss des Eröffnungsfestes. Die Parteizeitung des NS-Gaus Kurhessen ordnete dieses Ereignis zwischen die „Heerschauen“ der NS-Bewegung, den 6. Hessentag der NSDAP in Kassel und den Reichskriegertag des Kyffhäuserbundes in Kassel, ein und verband auf diese Weise das Autobahnprojekt mit den aggressiven Intentionen des NS-Regimes.[76]

An der Auffahrt Kassel-Ost wurde kurz nach Eröffnung der Strecke am 18. August 1937 eine Autobahntankstelle eingerichtet. Auffallend sind die wechselnden Bezeichnungen für die Auffahrt Kassel-Ost. Sie wurde auch als „Autobahn-Bahnhof Bettenhausen Ost“ bezeichnet.[77]

Die Bauarbeiten an der Linie Kassel – Homberg begannen erst im Sommer 1935. In der Festschrift zur 600 Jahr Feier der Gemeinde Guxhagen im Jahre 1952 wird der Bau der Autobahnbrücke über die Fulda ausführlich beschrieben. Die Abbildung 11 zeigt ein Foto von der Fuldabrücke bei Guxhagen aus der Zeit nach 1937 aus der Festschrift. Die Brücke

---

[75] Foto aus Henschel-Hefte, Nr. 13, August 1937, S. 92. Henschel Museum Kassel.
[76] Kurhessische Landeszeitung vom 19./20. Juni 1937 und Kasseler Post vom 21. 6.1937.
[77] Kasseler Post 21.6.1937.

wurde in den letzten Kriegstagen gesprengt und war bis 1952 nur einspurig wieder aufgebaut worden.[78]

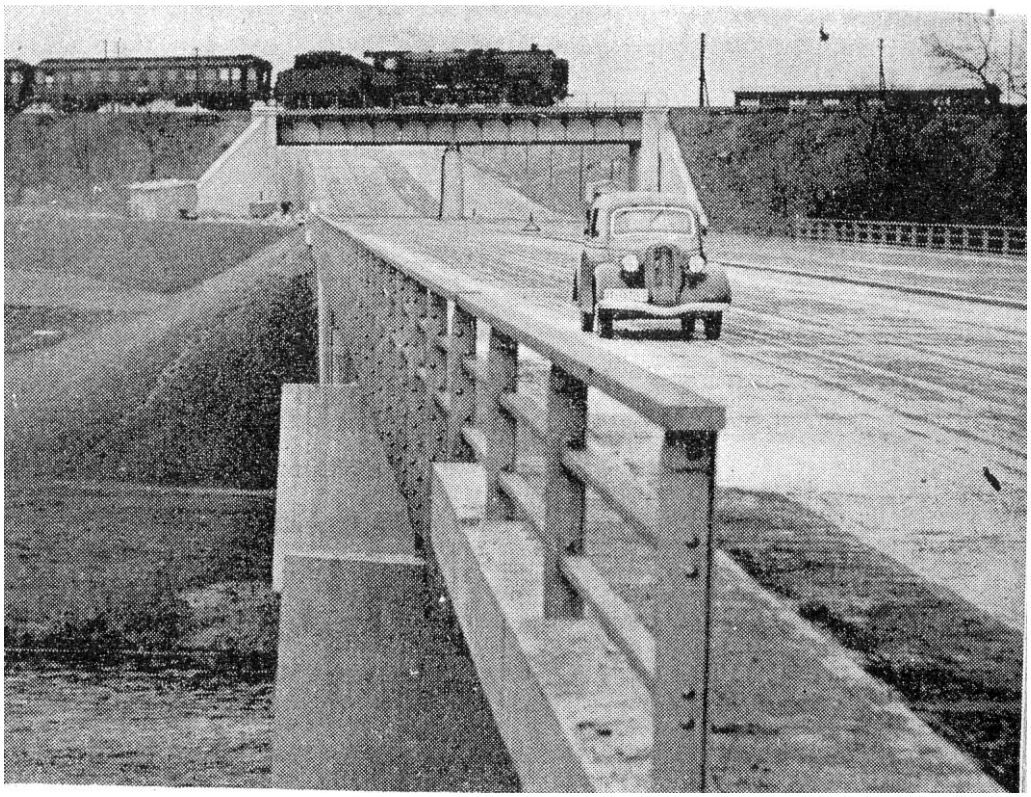

Abbildung 11: Autobahnbrücke bei Guxhagen

Die Eröffnung der Strecke Kassel – Homberg am 17. Dezember 1937 wurde in die reichsweit sechs gleichzeitigen Eröffnungsfestakte zur Feier der Fertigstellung der ersten 2000km Autobahn eingebunden. Der Leiter des Autobahnprojektes, Fritz Todt, hielt am Berliner Ring bei Erkner/Grünheide eine Festrede, die vom Rundfunk übertragen wurde. So konnte die Oberste Bauleitung Kassel bei ihrem Festakt an der Tankstelle Kassel Ost zunächst der Rede Todts am Radio zuhören.[79]

Die Autobahn hatte zweifellos einen utopischen Charakter, da die damalige Verkehrsdichte in Deutschland im Vergleich zu anderen europäischen Ländern sehr gering war. Zusätzlich wurde Nordhessen noch als besonders verkehrsarm eingeschätzt. Die Bilder aus der damaligen Zeit zeigen daher Autobahnstrecken, die keinen oder nur wenig Verkehr aufweisen. Zur Herstellung von Propaganda-Bildern über die Autobahn musste ein Verkehr

[78] *Adam, Werner*: Entstehung und Bau der Reichsautobahn, in: Festschrift 600 Jahr Feier Guxhagen, Guxhagen 1952, S. 65-71, hier S. 69.
[79] Kasseler Post 18.12.1937.

besonders arrangiert werden. Die folgende Abbildung zeigt die Autobahn ohne Autos bei Guxhagen.[80]

Die Tabelle 3 gibt die Eröffnungstermine für ausgewählte Autobahnteilstücke an[81] und zeigt auf, wie durch den Autobahnbau seit 1933 zunächst benachbarte Städte verbunden wurden: Frankfurt mit Darmstadt, Mannheim mit Heidelberg, Leipzig mit Halle, Kassel mit Göttingen sowie Köln mit Düsseldorf. Ferner wurde die Chiemsee-Autobahn gebaut, die Naherholungsziele für die Münchener Bevölkerung erschloß, wenngleich diese Autobahn offiziell, die Fernverbindung betonend, als Strecke München – Salzburg bezeichnet wurde.[82] Auffällig ist, in welch kurzer Zeit die Strecke Frankfurt – Mannheim fertig gestellt wurde, vor allem im Vergleich zu der mit 38 km deutlich kürzeren Strecke Kassel – Göttingen, die eine niedrige Priorität in der Umsetzung aufwies und fast zwei Jahre später beendet wurde.

| **Strecke** | **Länge km** | **Zeitpunkt der Eröffnung** |
|---|---|---|
| Frankfurt a.M. – Darmstadt | 22,0 | 19. Mai 1935 |
| München – Holzkirchen | 25,0 | 29. Juni 1935 |
| Darmstadt – Mannheim-Heidelberg | 61,0 | 3. Oktober 1935 |
| Holzkirchen – Weyarn | 7,0 | 11. Januar 1936 |
| Leipzig – Halle | 26,5 | 25. April 1936 |

Tabelle 3: Eröffnungen von Teilstrecken im Reich und auf der Hafraba-Linie

[80] Fünf Jahre Arbeit an den Straßen Adolf Hitlers, Berlin 1938, S. 58.
[81] Statistisches Jahrbuch, 1936, S. 198.
[82] *Richard Vahrenkamp*: Die Chiemsee-Autobahn. Planungsgeschichte und Bau der Autobahn München – Salzburg 1933-1938, Oberbayerisches Archiv, Bd. 130, 2006, S. 385-416.

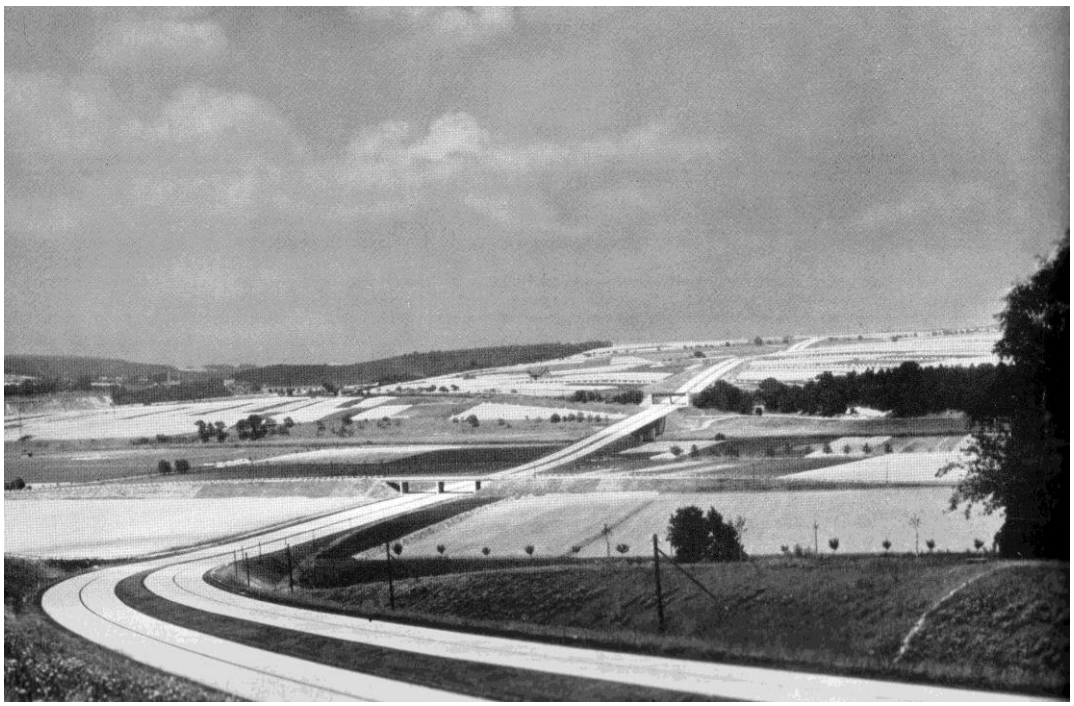

Abbildung.12: Autobahn ohne Autos bei Guxhagen

Die folgende Abbildung zeigt ein Propaganda-Foto mit dem Blick von Südkreuz Kassel auf Kassel.

Abbildung 13: Blick vom Südkreuz auf Kassel (Propaganda-Foto).[83]

[83] Fünf Jahre Arbeit an den Straßen Adolf Hitlers, Berlin 1938, S. 57.

Das Autobahnprojekt stand wegen der geänderten wirtschaftlichen Prioritäten in der Kriegszeit erheblich unter Druck, vollständig eingestellt zu werden. Das Projekt band knappe Arbeitskräfte und verbrauchte knappe Rohstoffe, wie Stahl und Zement, ohne einen Beitrag zur militärischen Stärkung von Deutschland zu leisten. Daher sollte das Autobahnprojekt im deutlichen Unterschied zum Zeitraum vor 1940, wo Eröffnungen spektakulär gefeiert wurden, möglichst unauffällig, ja sogar unter Ausschaltung der Presse, weitergeführt werden. So wurde z. B. an der Linie Kassel – Hannover im Krieg zwar weitergebaut. Aber als am 3. August 1942 die 13km lange, provisorisch fertiggestellte Strecke Göttingen – Nörten für den Verkehr freigegeben wurde, ordnete der Landrat des Kreises Göttingen an, auf eine öffentliche Bekanntgabe der Freigabe abzusehen und auch die Presse zu nicht informieren.[84] Infolge von neuen Prioritätensetzung im Krieg wurden die Baustellen der Linie Kassel – Eisenach aufgelassen, wofür die isoliert stehende Autobahnbrücke im Wald bei Vollmarshausen bei Kassel Zeugnis gibt, und dafür die Strecke Bad Hersfeld – Eisenach, noch im 5. Kriegsjahr, am 1. Juli 1943 provisorisch fertiggestellt.[85] Die folgende Abbildung zeigt die Autobahnbrücke bei Vollmarshausen.

[84] *Schwell und Jäger*, a.a.O., S.479.
[85] Daten zur Bauleistung nach *Dietrich Schwell* und *Wolfgang Jäger*, a.a.O., S. 485f.

Abbildung 14: Autobahnbrücke im Wald bei Vollmarshausen (private Aufnahme im Jahre 2006)

Der Autobahnbau wurde bis 1943 mit Zwangsarbeitern, die unter härtesten Bedingungen leben mussten, weitergeführt.[86] Rudolf Herz und Reinhard Matz stellten eine Beziehung zwischen dem Autobahnbau mit Zwangsarbeitern und dem Holocaust her, als sie im Jahre 2001 vorschlugen, bei Kassel einen Kilometer Autobahnstrecke mit Steinen zu pflastern, um den mit auf 30km/h reduzierter Geschwindigkeit darüber fahrenden Autofahrern eine Erinnerung an die Opfer zu geben.[87] Die folgende Abbildung zeigt eine Fotomontage des geplanten Projektes.

[86] *Zeller,* a.a.O., S. 64. *Susanne Hohlmann,* a.a.O..
[87] *Rudolf Herz und Reinhard Matz*: Zwei Entwürfe zum Holocaust-Denkmal, Nürnberg 2001, S. 46.

Abbildung 15: Entwurf für ein Holocaust-Denkmal bei Kassel von Rudolf Herz und Reinhard Matz

Erst als sich die militärische Lage nach der Invasion der Alliierten im Juni 1944 dramatisch zuspitzte, wurde die Reichsautobahngesellschaft „auf Grund des Führererlasses über den totalen Kriegseinsatz vom 27. Juli 1944“ vollständig aufgelöst.[88] Als sich in den letzten Kriegsjahren der Treibstoffmangel verstärkte, kam der motorisierte Verkehr auf den Autobahnen vollständig zum Erliegen, und die nicht-motorisierten Verkehre eroberten die Autobahn, wie Fußgänger, Radfahrer und bespannte Fuhrwerke. Bereits im Jahre 1942 sprach der Göttinger Landrat von „mißbräuchlicher Benutzung.“ Die folgende Abbildung zeigt zwei Radfahrer auf der Autobahn bei Dahlenrode im Jahre 1945.[89]

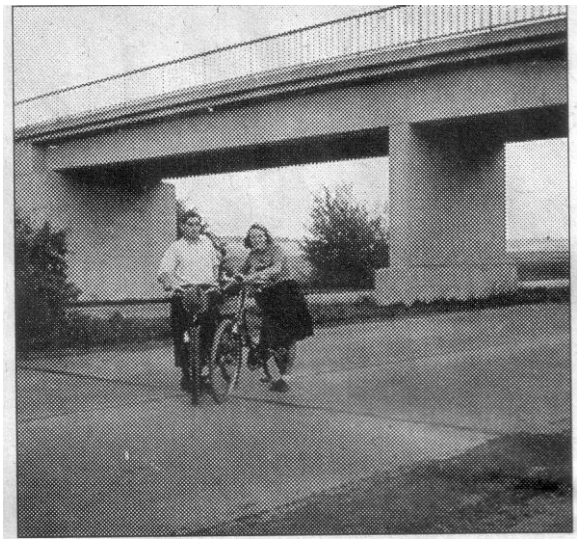

Abbildung 16: Radfahrer auf der Autobahn 1945

[88] Bundesarchiv Berlin R2/25018.

Als ein besonderer Aspekt der Propaganda ist die Einbeziehung der Kunst in das Autobahnprojekt zu diskutieren. Überraschend ist der große Umfang, in dem Todt die Kunst für seine Zwecke instrumentalisierte. Wie Windisch-Hojnacki und Lang/Stommer nachweisen, hat Todt zahlreiche Maler beauftragt, die Bauarbeiten im Gesamtnetz der Autobahnen fortlaufend zu dokumentieren.[90] Zum Teil entstand eine „Autobahn-Malerei" in Serie. Der Maler Fritz schuf 116 Tonzeichnungen, Huber ca. 200 Blätter mit Aquarellen. Auch der von Todt engagierte Autobahnmaler Ernst Vollbehr hat zahlreiche Werke hergestellt, so z.B. ein Bild vom Bau Werrabrücke bei Hannoversch Münden, siehe Abbildung 17. Vollbehr war ein Kriegskamerad von Todt im Ersten Weltkrieg und hat dort bereits Kriegsbilder gemalt. Er war im Jahre 1933 von Todt angestellt worden, um den Bau der Autobahnen als Maler zu verfolgen.[91] Später schuf er Bilder von den Befestigungen an der Grenze zu Frankreich und vom Zweiten Weltkrieg. Vollbehr verstand das Autobahnprojekt als eine Schlacht wie in einem Krieg, wie er in der Einleitung seines Buches vermerkte.[92] Von den 40 gemalten Bildern, die als Vierfarbendruck in seinem Buch reproduziert sind, behandeln 31 das Thema „Brücken" in leuchtenden Farben (vergl. folgende Abbildung). Im deutlichen Unterschied zu seinem Thema „Arbeitsschlacht" weisen seine Bilder keine, oder nur winzig abgebildete, Arbeiter auf. Windisch-Hojnacki interpretiert diese Leere dahingehend, dass dadurch das technische Bauwerk stärker betont werde. Sein Buch schien sehr populär zu sein, da es im Jahre 1938 mit 50.000 Exemplaren in der zweiten Auflage gedruckt wurde. Daran, dass Todt systematisch zahlreiche Künstler in das Autobahnprojekt einbezogen hat, wird deutlich, dass er das Autobahnprojekt auch als eine großartig angelegte Propaganda-Inszenierung des „Dritten Reiches" begriff. Die Wanderausstellung „Die Strassen Adolf Hitlers in der Kunst" zeigte die Aquarelle und Grafiken von Ernst Vollbehr in vielen Städten. Auch der Kunstverein Kassel zeigte im Oktober 1937 diese Ausstellung, die ebenfalls im Juni 1937 im Welfenschloss von Hannoversch Münden zu sehen war.[93]

.

---

[89] Foto aus Eichner-Ramm, op. cit., S. 48.
[90] *Claudia Windisch-Hojnacki:* Die Reichsautobahn – Konzeption und Bau der RAB, ihre ästhetischen Aspekte, sowie ihre Illustration in Malerei, Literatur, Fotographie und Plastik, Diss. Universität Bonn, 1989. *Lang, K. und R. Stommer*: Deutsche Künstler – an die Front des Strassenbaues! – Eine Fallstudie zur nationalsozialistischen Bildgattung „Autobahnmalerei", in: *R. Stommer und Claudia Gabriele Philipp* (Hersg.): Reichsautobahnen – Pyramiden des Dritten Reiches, Marburg 1982.
[91] Zu Vollbehr siehe: *Lang/Stommer*, op. cit., S. 97. Windisch-Hojnacki, op. cit., interpretiert auf S. 217-222 das Werk von Vollbehr.
[92] *Ernst Vollbehr*: Arbeitsschlacht – Fünf Jahre Malfahrten auf den Bauplätzen der „Strassen Adolf Hitlers", Berlin, 2. Auflage 1938.

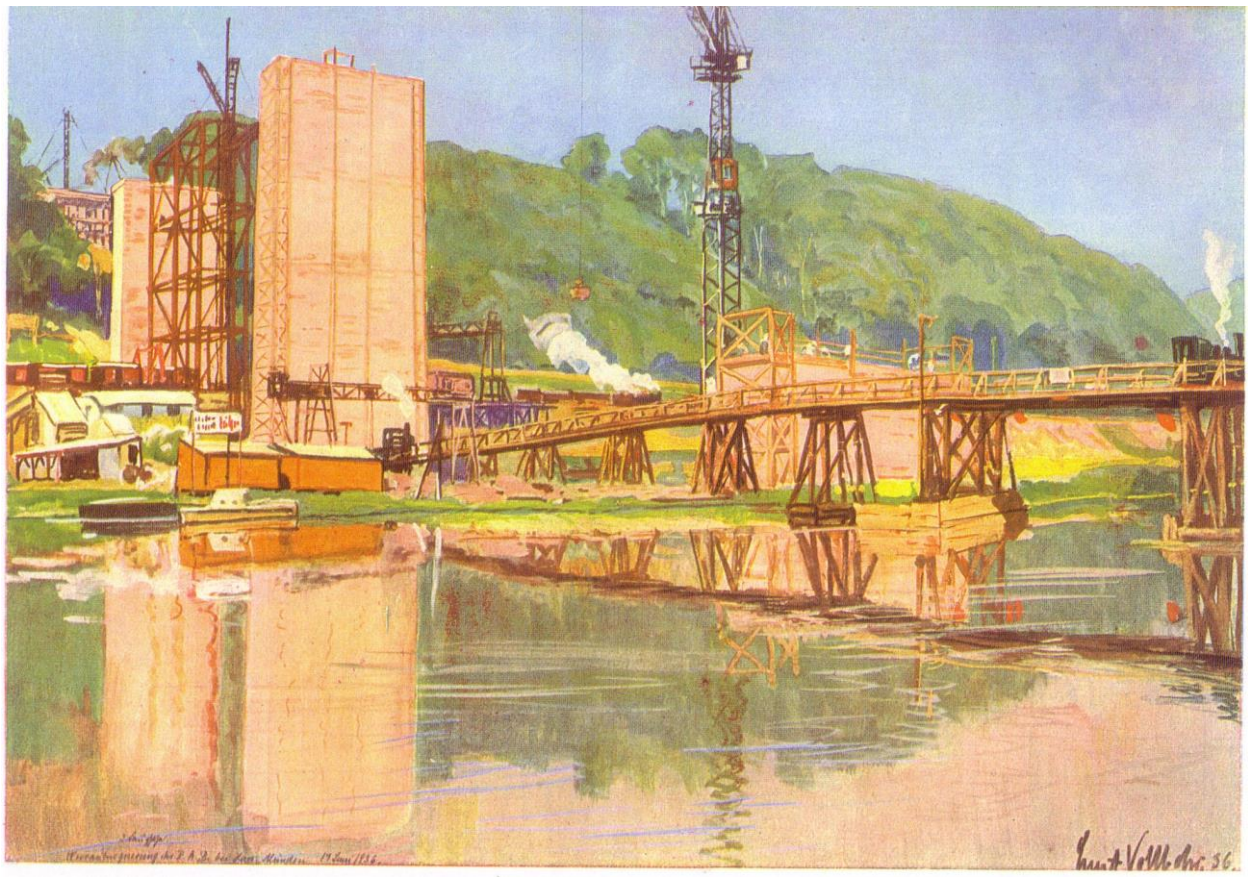

Abbildung 17: Bau der Autobahnbrücke bei Hannoversch Münden, aus: *Ernst Vollbehr*: Arbeitsschlacht – Fünf Jahre Malfahrten auf den Bauplätzen der „Strassen Adolf Hitlers“

[93] Kasseler Post vom 6.10.1937, Göttinger Tageblatt 15.5.2007.

## 6. Buslinien auf der Autobahn

Als Teile des Autobahnnetzwerkes in den Jahren 1935 bis 1938 fertiggestellt worden waren, konnte beobachtet werden, dass Buslinien auf den neuen Autobahnabschnitten unmittelbar nach der Verkehrsübergabe eingerichtet wurden. Die Buslinien wurden von der Reichsbahngesellschaft betrieben.[94] Sie war zugleich die Muttergesellschaft der Betriebsgesellschaft der Autobahn, der Reichsautobahngesellschaft, so dass die Reichsbahngesellschaft Verantwortung dafür übernahm, den dringend benötigten Verkehr auf der Autobahn zu erzeugen. Als weiteres Ziel der Buslinien wurde die Förderung des Tourismus mit der Erschließung neuer Reisegebiete genannt. Drittens dienten die Buslinien der Propaganda, da nun „Volksgenossen" ohne ein eigenes Auto die Autobahn befahren und bewundern konnten. Das Recht, Buslinien auf der Autobahn zu betreiben, erhielt nach einem Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 30. April 1936 exklusiv die Deutsche Reichsbahn.[95] Nach einer Statistik von Liederley betrieben im Jahre 1936 neben der Reichsbahn die Deutsche Reichspost 3.900 Busse im Linienverkehr auf Landstrassen, die kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Betriebe 3497 und die privaten Unternehmen lediglich 540.[96] Damit wurden Privatunternehmer von einem neuen attraktiven Segment der langfristig wachsenden Serviceökonomie ausgeschlossen. Diese Betrachtung fügt sich ein in die Wirtschaftspolitik der NS-Zeit, welche die ökonomischen Aktivitäten des Small-Business-Sektors zugunsten der Rüstungsproduktion in Großbetrieben konsequent beschnitten hatte.[97] Die Dominanz der staatlichen Unternehmen Post und Bahn auf dem

---

[94] Eine Übersicht über die Schnellbusverkehre der Reichsbahn auf der Autobahn und über die eingesetzten Bustypen gibt *Volkhard Stern*: Der Autobahn-Schnellverkehr, Freiburg 2007. Stern verortet aber fehlerhaft den Bau der Reichsautobahnen als ein Projekt der Reichsbahn.

[95] *Otto Liederley*: Reichsautobahnen und Kraftomnibusverkehr, in: Die Strasse, Heft 11, 1937, S. 295. Bereits im Jahre 1933 warf Doll, Leiter der Obersten Bauleitung München, in einem Brief an die Reichsbahndirektion München vom 11.12. die Frage auf, ob die Reichsbahn den Busbetrieb auf den neuentstehenden Autobahnen übernehmen sollte, siehe Bayerisches Staatsarchiv, München, Autobahndirektion Süd, Band 248. Auch auf den oberitalienischen Autobahnen wurde der Busbetrieb von der eigens dazu gegründeten Gesellschaft Autostradale betrieben, siehe *Uhlfelder, H.*: Die oberitalienischen Autobahnen, in: Hafraba Mitteilungsblatt, Heft 7, 1930, S. 9-14, hier S. 9. Im Bundesarchiv Berlin ist die Einrichtung der Buslinien auf der Reichsautobahn in den Akten des Reichsverkehrsministeriums R5/8290 bis R5/8295 dokumentiert.

[96] *Otto Liederley, a.a.O.*

[97] *Herbst, Ludolf*: Der Totale Krieg und die Ordnung der Wirtschaft, Stuttgart 1985, S.153-160. *Heinrich Winkler*: Der entbehrliche Stand – Zur Mittelstandspolitik des „Dritten Reiches", in: Derselbe: Liberalismus und Antiliberalismus: Studien zur politischen Sozialgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts, Göttingen, 1979, S. 110-144. Zur Benachteiligung der Fahrlehrer siehe *Dorothee Hochstetter*: Motorisierung und Volksgemeinschaft, München 2005, S. 355-372. Zu den Reisebüros siehe *Wolfgang König:* Nazi Visions of Mass Tourism, in: *Laurent Tissot* (Hersg.): Development of a Tourist Industry, Neuchatel 2003, S. 261-268.

Markt für Buslinien unterscheidet sich deutlich von der Verkehrspolitik in den USA, wo in den 1920er und 1930er Jahren Busliniennetze von Privatunternehmen betrieben wurden.[98]

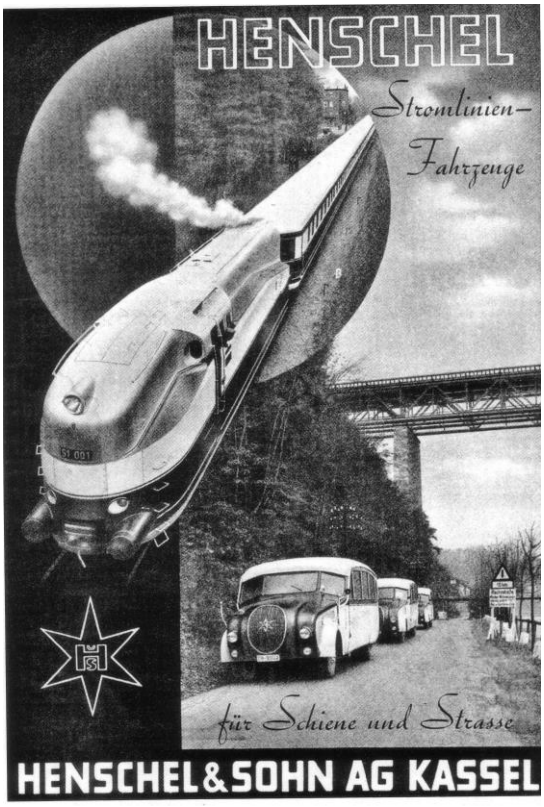


Abbildung 18: Henschelreklame für Stromlinienfahrzeuge[99]

Als am 20. Juni 1937 die Strecke Kassel-Göttingen eröffnet wurde, wurde zwar eine Busverbindung von Kassel nach Göttingen angekündigt, die aber erst im Winterfahrplan ab dem 2. Oktober 1937 ihren Betrieb aufnahm. Nach einer Meldung der Kasseler Post sollten hierfür stromlinienförmige Schnellbusse eingesetzt werden, wie sie auch auf der Autobahnlinie Frankfurt-Darmstadt fuhren.[100] Die obige Abbildung zeigt die stromlinienförmigen Busse der Firma Henschel mit dem Aufbau von Credé (Typ 38 S3N), unter der Werratal-Autobahnbrücke plaziert. Die Stromlinienform fügt sich in die Debatte um Rationalisierung, Kraft und Schnelligkeit der 1920er Jahre ein.[101] Täglich pendelten zwei dieser Henschel-Busse zwischen den jeweiligen Hauptbahnhöfen von Kassel und Göttingen. In Kassel gab

---

[98] *Magaret Walsh*: Making Connections. The Long Distance Bus Industry in the United States, Aldershot 2000.
[99] Stern, op. cit., S. 42.
[100] Kasseler Post 10.6.1937 und Die Autobahn, Heft 19, 1934: Auf der Autobahn Frankfurt-Darmstadt fuhren Busse vom Typ Opel mit Ludewigaufbau.
[101] *Peter Borscheid*: Die Tempomacher: Die Rationalisierungsbewegung und die Beschleunigung des Lebens in den Weimarer Jahren, in: Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, Bd. 41, 1996, S. 125-138.

es zwei Abfahrten: eine Abfahrt um 9.00 Uhr morgens und die zweite Abfahrt um 20.50 Uhr, die jeweils über den Altmarkt als zusätzliche Haltestelle führten. Die Fahrzeit betrug eine Stunde und war damit konkurrenzfähig gegenüber der Eisenbahnverbindung.[102] Für die Strecke Kassel-Göttingen benötigte ein Personenzug eine Stunde und 37 Minuten.[103]Die folgende Abbildung zeigt einen Henschel-Bus auf der Werratal-Autobahnbrücke. Einer Anregung der Kasseler Post folgend, wurden sonntags verbilligte Fahrkarten für die Strecke Kassel – Göttingen ausgegeben, um Ausflüglern Gelegenheit zu geben, die neue Strecke kennenzulernen.[104]

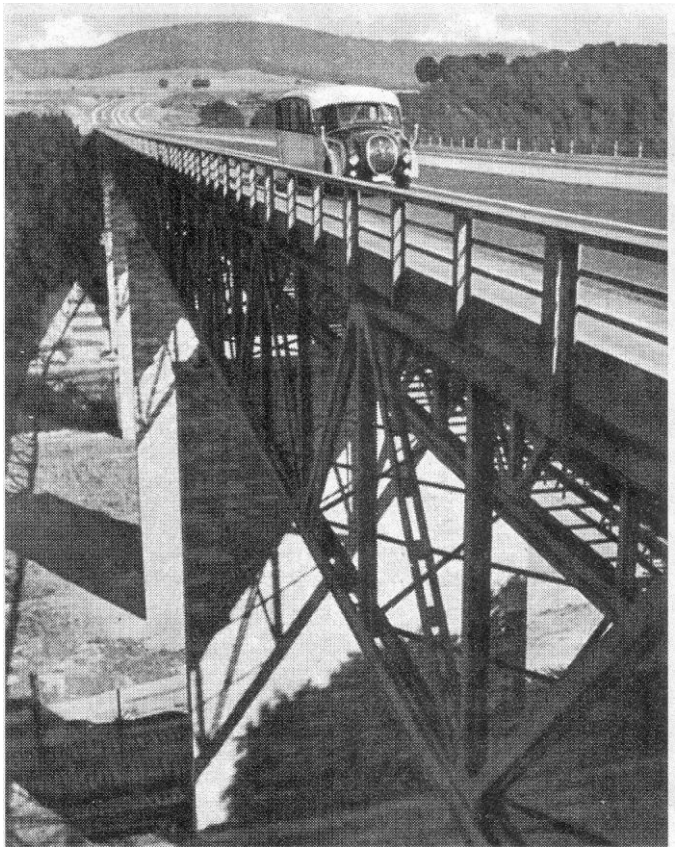

Abbildung 19: Ein Henschel-Bus auf der Werratal-Autobahnbrücke[105]

Die Busroute Kassel – Frankfurt am Main von Hauptbahnhof zu Hauptbahnhof wurde am 4. Dezember 1938 eröffnet, einen Tag nachdem die ganze Strecke Kassel-Frankfurt am Main freigegeben worden war. Eingesetzt wurden zwei Buspaare mit einem Henschel-Bus und einem Mercedes-Bus. Abfahrt in Kassel war um 9.00 Uhr am Hauptbahnhof. Die Fahrt nach Frankfurt dauerte bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 95km/h 2 Stunden und

---

[102] *Deker*: Schnellreiseomnibusse auf der Reichsautobahn Kassel – Göttingen, in: Henschel Hefte, Nr. 14, Februar 1938, S. 6-8, Henschel Museum Kassel.
[103] Kursbuch der Reichsbahn 1939.
[104] Kasseler Post 26.7.1937.

50 Minuten und war vergleichbar mit der Dauer einer Zugreise mit dem Eilzug. Auch der Ticketpreis der Busreise entsprach dem Preis einer Eilzugkarte. In einer Reportage über eine Busfahrt im Januar 1939 in der NS-Partei-Presse Kurhessische Landeszeitung betonte der Reporter besonders die touristischen Highlights dieser Route, wie z.B. das Schloss Neuenstein und die Anpassung der Strecke an die Landschaft.

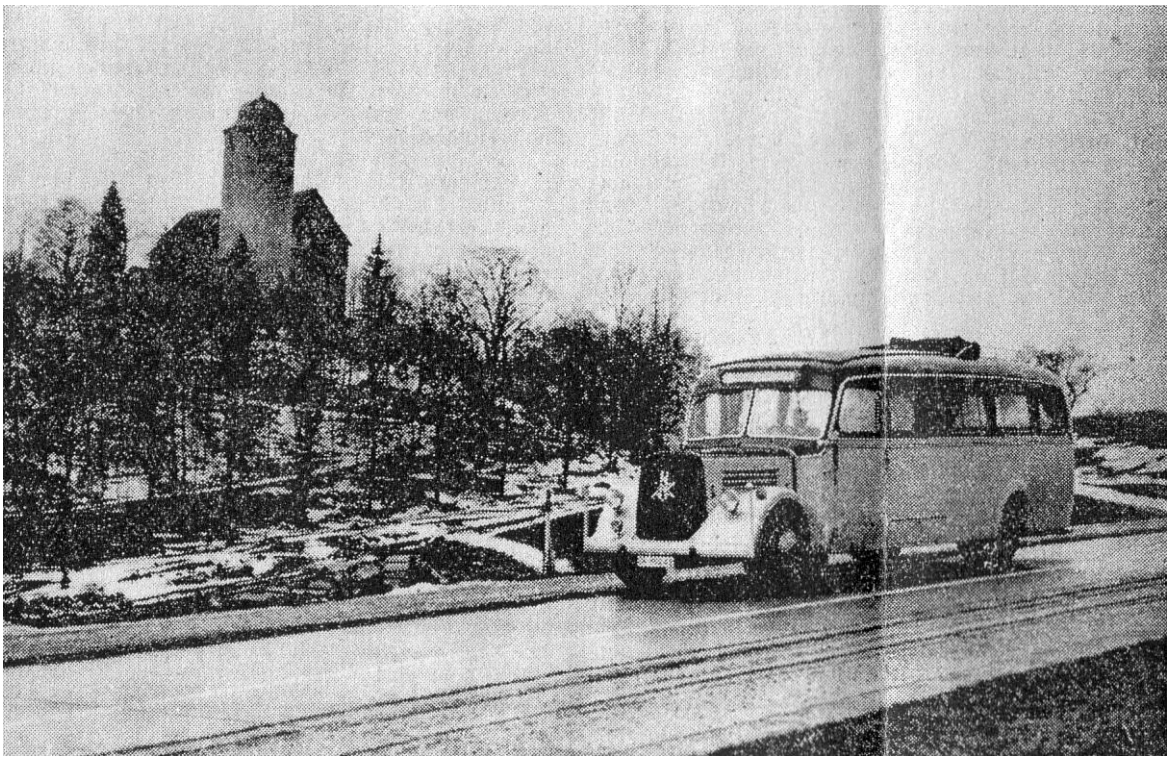

Abbildung 20: Ein Henschel-Bus vor dem Schloss Neuenstein

Die obige Abbildung zeigt den Henschel-Bus vor dem Schloss Neuenstein.[106] Hervorgehoben wurde, dass mit einer Busfahrt die Landschaft näher an den Reisenden herantritt als dies bei einer Zugfahrt der Fall ist. Die folgende Abbildung zeigt ein Bild dieser Reportage, wie der Mercedes-Bus im Januar 1939 auf der leeren Autobahn fährt.[107]

---

[105] Foto aus Henschel-Hefte, Nr. 14, Februar 1938, S. 6. Henschel Museum Kassel.
[106] *Rolf Mengel*: Die schnellen Riesen der Reichsautobahn, in: Kurhessische Landeszeitung, 14. Januar 1939, S.3.
[107] A.a.O.

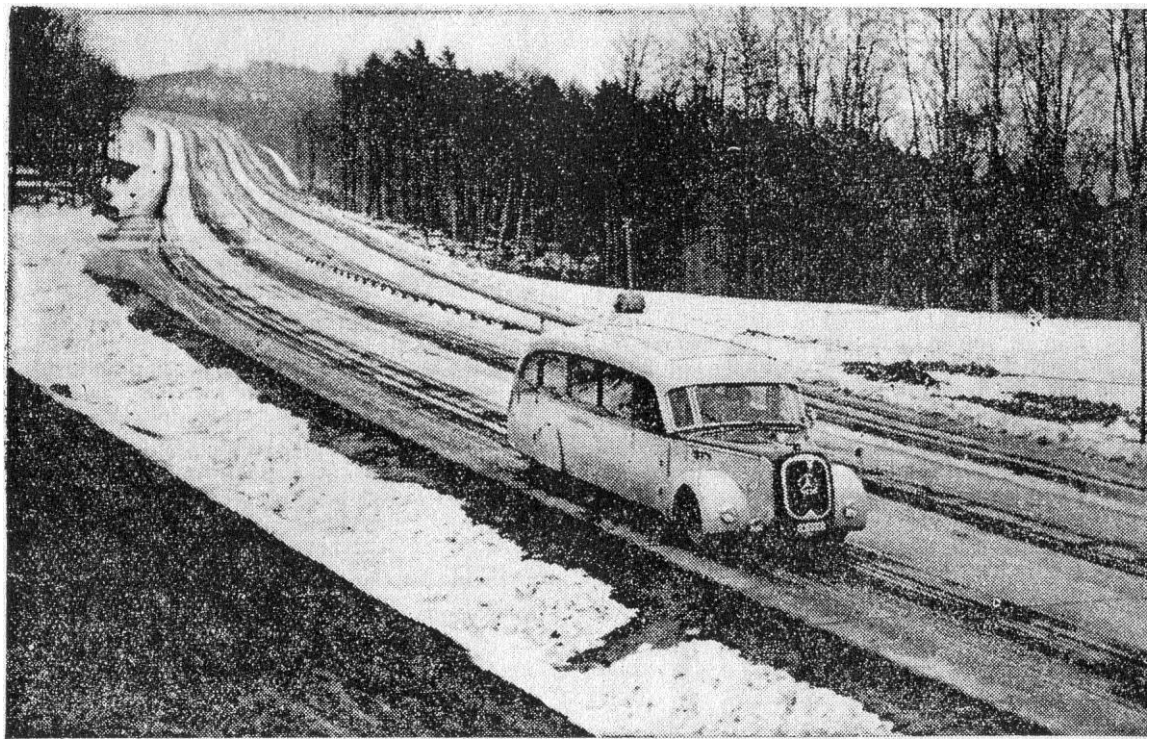

Abbildung 21: Ein Mercedes-Autobus auf der verkehrsarmen Strecke Kassel – Frankfurt

Das Netz der Schnellbusse auf der Reichsautobahn wurde sukzessiver erweitert. Von Frankfurt a.M. fuhren 1937 täglich drei Buspaare die Strecke Bad Homburg – Bad Nauheim – Friedberg, 14 Buspaare nach Darmstadt, fünf Buspaare die Strecke Mannheim – Karlsruhe – Pforzheim – Stuttgart, drei Buspaare die Strecke Darmstadt – Heidelberg und sieben Buspaare die Strecke Mannheim – Heidelberg.[108]

Allerdings sah sich die Deutsche Reichsbahn gezwungen, den Busbetrieb auf den Autobahnen einschränken, um wirtschaftliche Ressourcen zu sparen, die vorrangig in die Aufrüstung des Vierjahresplanes fließen sollten.[109] Hier traten deutliche Widersprüche zwischen dem Konzept einer NS-Konsumgesellschaft und der Aufrüstung zu Tage.

[108] Fahrplan ab 15.2.1937, Magistratsakten MA 6289, ISG.
[109] Schreiben der Reichsbahn, Direktion Frankfurt am Main an den Oberbürgermeister zu Frankfurt vom 12.2.1937, ebenda.

## Abkürzungen:

ADAC: Allgemeiner Automobilclub Deutschland

DIHT: Deutscher Industrie- und Handelstag

GEZUVOR: Gesellschaft zur Vorbereitung des Reichsautobahnbaus e.V.

HAFRABA: Verein zur Vorbereitung der Autostraße Hansestädte-Frankfurt-Basel

IHK: Industrie- und Handelskammer

ISG: Institut für Stadtgeschichte Frankfurt am Main

Kfz: Kraftfahrzeug

Lkw: Lastkraftwagen

NS: nationalsozialistisch

PKW: Personenkraftwagen

SAK: Stadtarchiv Kassel

UBK: Universitätsbibliothek Kassel, Hessischer Lesesaal