

Informationsblatt zum Projekt RAB

- Schon am 11. Februar kündigte Hitler auf der Automobilausstellung in Berlin den Autobahnbau als NS-Projekt erstmals an; präziser wurde er dann am 1. Mai 1933, in dem er ein Verkehrsnetz für das ganze Reich versprach, das allein für den Automobilverkehr reserviert sein soll: kreuzungsfrei, mehrspurig und mit einer eigenen Infrastruktur von Tankstellen und Raststätten. Am 27. Juni wurde das Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Gesellschaft Reichsautobahn“ erlassen. Im August lag ein Plan für ein Netz von 7.000 Kilometer vor, das später im Zeichen der Expansion bis auf 20.000 km vergrößert werden sollte, und es wurde die GEZUVOR (Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen) gegründet, die das Recht zur Enteignung und zur Erhebung von Nutzungsgebühren erhielt. Am 23. September 1933 erfolgte der erste Spatenstich für die Strecke von Frankfurt/Main nach Darmstadt - von Adolf Hitler selbst.
- Dieses Ereignis wurde propagandistisch als riesiger Erfolg der Nationalsozialisten ausgeschlachtet. Der eigentliche reichsweite Beginn liegt erst im Frühjahr 1934, als an 22 Baustellen zugleich die Arbeit aufgenommen wurde – dies trug zwar nicht dazu bei, dass man schnell einen Streckenabschnitt fertigstellen konnte, doch zeigte der Autobahnbau so an vielen Stellen im Reich, dass das Projekt präsent ist: Propaganda war von Beginn an wichtiger als praktischer Nutzen. Nach knapp zwei Jahren Bauzeit konnte am 19. Mai 1935 das erste Teilstück von 22 km Länge eingeweiht werden, im Herbst 1936 wurde der 1.000. Kilometer gefeiert, Ende 1938 der 3.000 (oftmals einspurig „fertiggestellt“). Als Ende 1941 im Zeichen des Krieges der Bau eingestellt wurde, waren insgesamt 3.819 Kilometer benutzbar.
- Lange vor Hitler gab es Autobahnplanung. In Deutschland wurde die AVUS als sog. „Nur-Autostraße“ schon 1909 geplant, ab 1912 gebaut und 1921 schließlich dem Verkehr übergeben. Auch in Italien wurde 1924 schon eine Strecke zwischen Mailand und dem Comer See eröffnet. Fast alle Länder Europas planten schon ein Netz für Autostraßen während der 20er-Jahre. Schon 1926 hat sich der HAFRABA e.V. gegründet, ein Verein, der eine Automobilstraße entlang den Städten Hamburg – Frankfurt – Basel bauen wollte; ebenso entstand ein vergleichbares Projekt namens MÜLEIBERL (München-LEipzig-BERLin). Auf diese Planungen konnte Hitler gleich nach der Machtübernahme zugreifen. Die einzige fertiggestellte Autostraße aus dieser Zeit ist die 1932 eröffnete Strecke Köln-Bonn – mithilfe von zuvor Arbeitslosen erbaut! In den zwanziger Jahren hatten die Nationalsozialisten jedoch verhindert, dass im Reichstag eine Autobahnplanung beschlossen werden konnte. Die Autobahn galt in dieser Zeit auch in der Argumentation der NSDAP vor allem als ein Luxusprojekt, das nur wenigen Privilegierten zugutekommen würde. Später kreierten die Nationalsozialisten die Legende, Hitler habe während seiner Haft in Landsberg die geniale Idee zum Autobahnbau gehabt – so konnte der einstige Verhinderter gar als Erfinder der Autobahnen gelten.
- Hierarchisch wurde das Unternehmen „Reichsautobahnen“ unter der Leitung des Generalinspektors Fritz Todt als Reichsbehörde geschaffen – zudem wurde der Posten des Generalinspektors außerhalb der eigentlichen exekutiven Organisation von Hitler selbst besetzt; die Autobahnbehörde ist somit ein frühes Beispiel dafür, wie parallele behördliche Strukturen im Nationalsozialismus geschaffen wurden.
- Von ihrem Recht, Benutzungsgebühren zu erheben, hat die GEZUVOR niemals Gebrauch gemacht; stattdessen stammt die Anschubfinanzierung in Höhe von 50 Mio RM von der Reichsbahn. Später wurde die Autobahn über Kredite der Reichsbank (ca. 600 Mio RM) und vor allem der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung (4600 Mio RM) finanziert. Letzteres konnte man damit begründen, dass durch den Autobahnbau ja die Arbeitslosigkeit verringert werden würde. Tatsächlich bezahlten aber die Beitragszahler die deutsche Autobahn. Die Einbindung der Reichsbahn ist als sehr geschickter Schachzug zu werten, da sie sich gegen das Konkurrenzverkehrsmittel bis dahin immer gesperrt hatte; gleichzeitig verfügte die Reichsbahn über die personellen Ressourcen und das Know-How an Ingenieuren, ein derartiges Projekt umgehend ins Werk zu setzen (nicht zuletzt erhoffte sich die Führung der Reichsbahn die Einstellung einer erklecklichen Zahl arbeitsloser Bahner).

