universität wien

# Dissertation

Titel der Dissertation

## Schnelle Straßen braucht das Land. Planung und Umsetzung der Autobahnen in Österreich seit den Zwanziger Jahren, gezeigt am Beispiel Oberösterreich


Verfasser

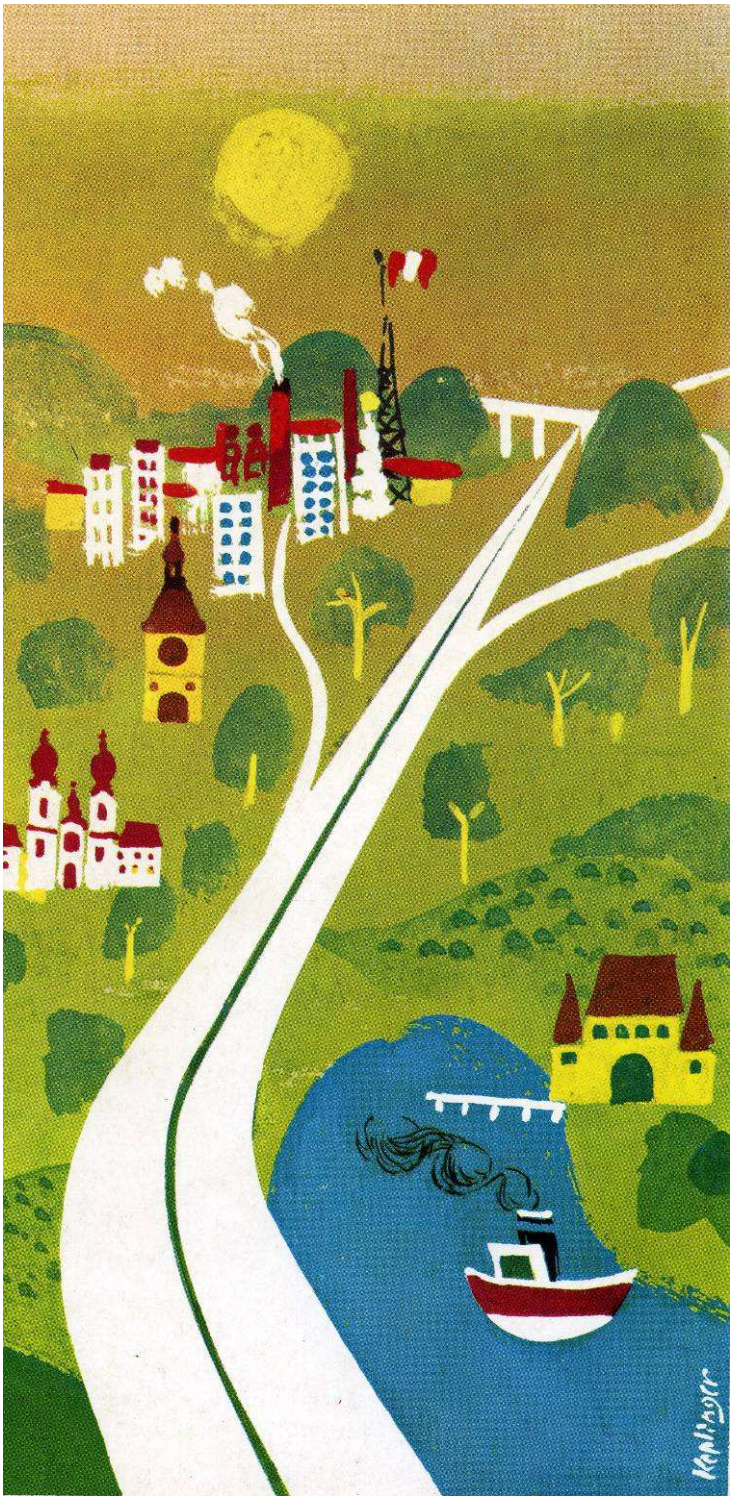
Mag. phil. Dipl.-Ing. Bernd Kreuzer


angestrebter akademischer Grad

Doktor der Philosophie (Dr. phil.)

Linz, im Juli 2007

| | |
|---|---|
| Matrikelnummer: | 8800112 |
| Studienkennzahl lt. Studienblatt: | A 092 312 |
| Dissertationsgebiet lt.Studienblatt: | Geschichte (312) |
| Betreuer: | o.Univ.-Prof. Dr. Roman Sandgruber |



Klischee Hans Keplinger, Folder „Die Autobahn in Oberösterreich“, ca. 1970

# INHALT


**1 Einleitung ..... 10**

**2 Vorbilder ..... 16**

2.1 USA: *Parkways*, *Freeways* und *Interstates* ..... 17

*2.2* Italien: von der *autostrada* Mailand-Oberitalienische Seen zur *autocamionale* ..... 24

2.3 Deutschland: von der AVUS zur Reichsautobahn ..... 34

2.3.1 Die AVUS ..... 34

2.3.2 Frühe Autobahnprojekte ..... 37

2.3.3 Die HAFRABA ..... 38

2.3.4 Die Anfänge der Reichsautobahnen ..... 43

**3 Projekte (bis 1938) ..... 52**

3.1 Die Autostraße Wien-Semmering ..... 52

3.2 Die Transkontinentalstraße London - Istanbul ..... 55

3.3 Fernstraßen oder Autobahnen, Ausbau oder Neubau? ..... 57

3.4 Erste Entwürfe für ein Fernstraßen- und Autobahnnetz ..... 62

**4 Baubeginn (1938 - 1942) ..... 74**

4.1 Vom Spatenstich zur Einstellung der Bauarbeiten ..... 74

4.2 Die Planung der einzelnen Autobahnstrecken ..... 97

4.2.1 Autobahn Salzburg - Linz - Wien und Zubringer Linz ..... 97

4.2.2 Autobahn Passau – Linz und Zubringer Wels ..... 100

4.2.3 Autobahn Wels – Liezen ..... 102

4.2.4 Autobahn Linz/Ebelsberg - Budweis ..... 106

4.3 Die Reichsautobahnbrücken ..... 106

4.4 Reichsautobahn und Landschaft ..... 120

4.5 Kunst und Ästhetik der Reichsautobahnen ..... 134

4.6 Planung und Trassierung ..... 140

4.7 Baustellen und Bauarbeiter ..... 148

**5 Vermeintlicher Stillstand (1942 - 1952) ..... 156**
5.1 Vom Dritten Reich zur Zweiten Republik ..... 156
5.2 Bestandsaufnahme 1945 ..... 157
5.3 Von der „OBR Linz in Liquidierung“ zur Autobahnverwaltung ..... 162
5.4 Weichenstellungen für den Weiterbau ..... 165
5.5 Braucht Österreich Autobahnen? ..... 172

**6 Realisierung (1953 - 2004) ..... 176**
6.1 Die Anfänge (1953 – 1954) ..... 176
6.1.1 Auftakt und Hintergründe ..... 176
6.1.2 Die Autobahn-Studiengesellschaft m.b.H. ..... 179
6.1.3 Eigentumsfrage und „öffentliche Verwaltung“ ..... 181
6.1.4 Finanzierungsfragen ..... 182
6.2 Planungs- und Baugeschichte seit 1954 im Überblick ..... 183
6.2.1 Autobahn - Euphorie (1954 – ca. 1985) ..... 184
6.2.2 Widerstände und Lückenschluss (seit ca. 1985) ..... 190

**7 Planungs- und Baugeschichte der Autobahnen in Oberösterreich 194**
7.1 A1 Westautobahn ..... 194
7.1.1 Entscheidung für den Weiterbau ..... 194
7.1.2 Bauphasen und Eröffnungen ..... 197
7.1.3 Geologische Probleme am Mondseehang ..... 204
7.1.4 Warum war die Westautobahn vergleichsweise so schnell fertig? ..... 210
7.1.5 Generalsanierung und Ertüchtigung ..... 212
7.2 A7 Mühlkreisautobahn ..... 213
7.2.1 Überblick ..... 213
7.2.2 Der „Zubringer Linz“ ..... 215
7.2.3 Vom Linzer Schnellstraßenring zur Stadtautobahn ..... 219
7.2.4 Autobahn oder Schnellstraße nach Wullowitz? ..... 235
7.3 A 8 Innkreisautobahn ..... 240
7.3.1 Vorgeschichte ..... 240
7.3.2 Trassenvorsorge in den 1960ern ..... 241
7.3.3 Die Realisierung ..... 243
7.3.4 Problem Welser Westspange ..... 253
7.4 A 9 Pyhrnautobahn ..... 261
7.4.1 Erste Planungen ..... 261

7.4.2 Planungen und Widerstände ..... 263
7.4.3 Der Lainbergtunnel ..... 275
7.4.4 Die Tunnelkette Klaus ..... 275
7.4.5 Der Lückenschluss: Inzersdorf - Schön ..... 277
7.4.6 Die Pyhrn Autobahn Aktiengesellschaft (PAG) und die ursprüngliche „Gesellschaftsstrecke“ ..... 278
7.5 A 25 Welser Autobahn ..... 284
7.6 A 26 Linzer Autobahn ..... 287
7.7 Nicht realisierte Projekte ..... 290
7.7.1 Die Voralpen-Autobahn ..... 290
7.7.2 Schnellstraßen ..... 292

**8 Technischer Wandel im Autobahnbau ..... 296**
8.1 Planung und Trassierungsgrundlagen ..... 296
8.1.1 Das Planungsverfahren ..... 296
8.1.2 Trassierungsgrundlagen ..... 299
8.2 Erdbau und Oberbau ..... 304
8.3 Brückenbau ..... 309
8.4 Nebenanlagen ..... 315
8.4.1 Tankstellen, Raststationen und Parkplätze ..... 315
8.4.2 Autobahnmeistereien ..... 320
8.5 Baufirmen und –arbeiter ..... 322

**9 Rund um die Autobahn ..... 326**
9.1 Finanzierung und Kosten ..... 326
9.2 Betrieb und Unterhaltung ..... 332
9.3 Politik, Verwaltung und Organisation ..... 333
9.3.1 Die Autobahnverwaltung in der Oö. Landesbaudirektion ..... 333
9.3.2 Die Bundesstraßenverwaltung ..... 334
9.3.3 Von der Pyhrn Autobahn AG zur ÖSAG ..... 334
9.4 Verkehrsregelung ..... 336
9.5 Verkehrssicherheit ..... 339
9.5.1 Das Unfallgeschehen auf Autobahnen ..... 339
9.5.2 Verkehrssicherheitseinrichtungen und -maßnahmen ..... 340
9.6 Die Verkehrsentwicklung auf Autobahnen seit 1958 ..... 344
9.7 Auswirkungen auf Raum und Umwelt ..... 350

**10 Schlussbemerkungen und Ausblick ..... 354**

**11 Anhang ..... 356**
11.1 Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen ..... 356
11.2 Verzeichnis der Abbildungen ..... 357
11.3 Verzeichnis der Tabellen ..... 363

**12 Quellen- und Literaturverzeichnis ..... 364**
Archivmaterial ..... 364
Statistiken ..... 365
Geschäftsberichte, Rechnungsabschlüsse u.ä. ..... 366
Periodika ..... 366
Literatur ..... 367

Zusammenfassung
Summary
Lebenslauf

# Danksagung

Wie bei wissenschaftlichen Arbeiten üblich, haben viele Personen zum Entstehen dieser Arbeit beigetragen.

Mein Dank gilt dem ehemaligen Leiter der Abteilung Autobahn des Amtes der Oö. Landesregierung, Dipl.-Ing. Martin Wögerer, für die vorbehaltlose Öffnung des Archivs der Autobahnverwaltung. Seine Mitarbeiter gaben mir darüber hinaus bereitwillig Auskunft und unterstützten mich in meinen Recherchen.

Landeshauptmannstellvertreter Landesrat Franz Hiesl danke ich für die Ermöglichung eines Forschungsaufenthaltes im Bundesarchiv Berlin. Ohne das Berliner Archivmaterial hätte die Geschichte der Autobahnen während des Nationalsozialismus kaum rekonstruiert werden können.

Für wertvolle Hinweise, Einblick in ihre Manuskripte und die Überlassung von Bildmaterial habe ich Prof. Dr. Claudio Pavese (Università degli Studi di Milano), Dipl.-Ing. Alexander Thewalt (Markkleeberg, BRD) und Ing. Walter Brummer (Sattledt) zu danken.

Nicht zuletzt sei auch den Fotografen Hans Kosina und Roswitha Schimpl vom Landespressedienst und den Damen und Herren in den benutzten Archiven für ihre Hilfe gedankt.

Den Teilnehmern der von der Gesellschaft für Unternehmensgeschichte, Arbeitskreis Verkehrsgeschichte, organisierten und von der STRABAG geförderten Tagung „Geschichte der Straße. Bau, Nutzung, Raumerschließung von Fernstraßen“ in Köln im Mai 2006, in deren Rahmen ich meine Arbeit vorstellen konnte, danke ich für die Diskussion und hilfreiche Anregungen.

Wertvolle Hinweise bekam ich überdies auch im Rahmen der an den Universitäten Wien und Linz abgehaltenen Dissertantenseminare bzw. –kolloquien, bei denen ich ebenfalls meine Arbeit zur Diskussion stellen konnte.

O.Univ.-Prof. Dr. Roman Sandgruber und ao.Univ.-Prof. Dr. Peter Eigner danke ich schließlich für ihre hilfreiche und überaus entgegenkommende Betreuung.

# 1 Einleitung

Das rund 1680 km umfassende Autobahnnetz ist neben der Bahn eines der bedeutendsten Verkehrsinfrastruktursysteme Österreichs. Rund 300 km dieses Netzes entfallen auf Oberösterreich, also etwas weniger als ein Fünftel (17,9 %), und damit - bezogen auf die Fläche und Einwohnerzahl dieses Bundeslandes - ein leicht überproportionaler Anteil.[1] Auf den österreichischen Autobahnen (und Schnellstraßen) werden jährlich rund 24 Millionen Kfz-km gefahren, das ist gemessen an der Länge der Autobahnnetzes ein überproportional hoher Anteil an den gesamten Fahrleistungen im motorisierten Individualverkehr.[2]

Diese enorme aktuelle Bedeutung im österreichischen Verkehrswesen spiegelt sich jedoch nur unzulänglich in dem Interesse wider, das Historiker bislang diesem Infrastrukturnetz, seiner Geschichte und seinen Wirkungen entgegen gebracht haben.[3] Georg Rigeles vor knapp einem Jahrzehnt geäußerte Feststellung, die Geschichtswissenschaft habe „sich bis jetzt nicht in dem Maß für Straßen interessiert, das ihrer eminenten wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bedeutung entsprechen würde“, gilt also nach wie vor ohne große Einschränkungen.[4]

Abgesehen von einigen eher als hagiographisch einzuordnenden Arbeiten zur Geschichte einzelner Straßenzüge, die sich zudem nur allzu oft in technische Details versteigen oder aber kaum nachvollziehbare Informationen bieten,[5] steht bislang keine einzige, wissenschaftlichen Ansprüchen genügende Arbeit zur Geschichte der Autobahn in Österreich oder in einem Bundesland zur Verfügung. Dies ist umso verwunderlicher als die Autobahn nicht nur die Verkehrsbeziehungen und Erreichbarkeitsverhältnisse grundlegend veränderte und damit mannigfaltige Veränderungen über den engeren Verkehrsbereich hinaus induzierte, sondern auch tiefgreifende Transformationsprozesse in

---

[1] Statistik Straße und Verkehr. Jänner 2007, hg. v. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien 2007, S. 4, 6.

[2] Geschäftsbericht ASFINAG 2005, Wien 2006, S. 2.

[3] siehe dazu die annotierte Bibliographie zur österreichischen Verkehrsgeschichte: Kreuzer Bernd, Transport History in Austria: A literature survey, in: Merger Michèle/Polino Marie-Noëlle (Hg.), COST 340. Towards a European Intermodal Transport Network. Lessons from History. A Critical Bibliography, Paris 2004, Association pour l’histoire des chemins de fer en France (AHICF), S. 1-13. – Lackner Helmut/ Luxbacher Günther/ Hannesschläger Christian, Technikgeschichte in Österreich. Eine bibliographische und museale Bestandsaufnahme, Wien/München 1996.

[4] Rigele Georg, Straßenbau im 20. Jahrhundert. Schlaglichter auf offenes Terrain, in: Historicum, Sommer 1998, S. 18-23, hier 18. – Ähnlich: Barker T.C., Slow progress: forty years of motoring research, in: Walsh Margret (Hg.), Motor Transport, Aldershot 1997, S. 1-24 (Studies in Transport History). – vgl. auch Mom Gijs, What kind of transport history did we get? Half a century of JTH [Journal of Transport History] and the future of the field, in: The Journal of Transport History, 24.2003, no. 2, S. 121-138.

[5] z.B. Müller Peter, Straße durch den Bosruck. Pyhrn Autobahn AG, Wien u.a. 1983. - Bublik Edgar, Die Autobahn der grünen Wälder. Graz – Wels. Chronik einer Straße, Graz 2003.

Wirtschaft und Gesellschaft wenn nicht auslöste, so doch verstärkte, und stark in die Wirtschafts-, Sozial-, Finanz-, Technik- und Umweltgeschichte hinein spielte. Auch der Widerstreit zwischen Zentralismus und Föderalismus in der Zweiten Republik ließe sich schön anhand der Geschichte des Autobahnbaus darstellen.

Bei genauerer Betrachtung gilt diese triste Bestandsaufnahme aber nicht nur für die Geschichte der Autobahn, sondern für den gesamten Straßenverkehr, ja, mehr noch, freilich in eingeschränktem Ausmass, für den Verkehr und seine Geschichte überhaupt. Die Verkehrsgeschichte hat sich - im Gegensatz etwa zur Umweltgeschichte - hierzulande wie auch anderswo kaum als eigenständiger Wissenschafts- und Forschungszweig etablieren können, auch wenn hie und da im letzten Jahrzehnt sehr vielversprechende Ansätze einer neuen Verkehrsgeschichte auszumachen sind. Der einzige universitäre Lehrstuhl für Verkehrsgeschichte in Europa wurde bislang an der Universität York eingerichtet und hat seinen Schwerpunkt in der Eisenbahngeschichte.

Eben auf die Geschichte der Eisenbahn, jenes für das 19. Jahrhundert revolutionierenden Verkehrsmittels, konzentriert sich nach wie vor das (geringe) Forschungs- und Erkenntnisinteresse der Historiker wie etwa die älteren Arbeiten des im Österreichischen Staatsarchiv tätigen Archivars Paul Mechtler, die in der Zeitschrift „Österreich in Geschichte und Literatur“ erschienene Artikelserie Hermann Möckers zu den Eisenbahnen in den österreichischen Bundesländern, die Studien Nikolaus Reisingers zu Franz Riepl und den Anfängen der Eisenbahn in Österreich und schließlich die Arbeiten vor allem Peter Staudachers und Günter Dinhobls der letzten Jahre belegen.[6] Staudachers Forschungsschwerpunkt lag zwar in der Eisenbahngeschichte, er beschäftigte sich aber auch mit dem Straßenverkehr.[7]

---

[6] vgl. z.B. Staudacher Peter, Euphorie-Stagnation-Pragmatismus. Streiflichter auf die Geschichte der Elektrifizierung der österreichischen Eisenbahnen vom Ende des Ersten Weltkriegs bis zum Staatsvertrag, in: Plitzner Klaus (Hg.), Technik-Politik-Identität. Funktionalisierung von Technik für die Ausbildung regionaler, sozialer und nationaler Selbstbilder in Österreich, Stuttgart 1995, S. 149-170. - ders., Die „Geschichte der Eisenbahnen der oesterreichisch-ungarischen Monarchie“. Realität, Verzerrung und Fiktion am Beispiel eines Gedächtnisortes österreichischer Transportgeschichte, in: ÖGL 40.1996, H. 1, S. 25-36. – Dinhobl Günter, Culturpflug und Zauberberg. Gedanken zu Naturbeherrschung und Verkehrstechnologien, in: Stocker Karl/ Hwaletz Otto/ Rollig Stella, Verkehr. Steirische Landesausstellung 1999 Knittelfeld, Graz 1999, S. 238-252. - ders., Die Semmeringerbahn, Wien 2003. – ders., „… die Cultur wird gehoben und verbreitet“. Eisenbahnbau und Geopolitik in „Kakanien“, in: Hàrs Endre et al. (Hg.), Zentren, Peripherien und kollektive Identitäten in Österreich-Ungarn, Tübingen/Basel 2006, S. 79-96. - ders., System Eisenbahn – Eisenbahn als System. Gedanken zur Strukturierung der Eisenbahn, in: Kuisle Anita (Hg.), Kohle und Dampf. Oberösterreichische Landesausstellung Ampflwang 2006, Linz 2006, S. 189-201. - ders./Kos Wolfgang (Hg.), Großer Bahnhof. Wien und die weite Welt, Katalog zur 332. Sonderausstellung des Wien Museums, Wien 2006.

[7] Schmid Georg/Staudacher Peter/Lindenbaum Hans, Bewegung und Beharrung. Transport und Transportsysteme in Österreich 1918-1938: Eisenbahn, Automobil, Tramway, Wien 1994. – Staudacher Peter, Der Wiederaufbau der Transportsysteme in Österreich 1945-1955. Eisenbahn und Straße während der ersten zehn Jahre der Zweiten Republik, in: Jahrbuch der Universität Salzburg 1991-1993, S. 167-190. - sowie jüngst: ders., Eine Republik auf Rädern. Infrastruktur- und Verkehrspolitik in Österreich als Spannungsfeld zwischen Bund und Ländern seit 1945. [Teil 1:]: 1945-1980: Not der Nachkriegsjahre, Ideal und Wirklichkeit, in: Dachs Herbert (Hg.); Der Bund und die Länder. Über Dominanz, Kooperation und Konflikte im

Die beiden vorbildhaften Arbeiten Georg Rigeles zur Großglockner Hochalpenstraße und zur Wiener Höhenstraße, beide aus Rigeles Wiener Dissertation hervorgegangen, führten hingegen kaum zu einer vertieften Beschäftigung mit der österreichischen Straßengeschichte, zumal sich der Autor in der Folge eher der Wirtschaftsgeschichte zuwandte. Was an mehr oder weniger wissenschaftlicher Literatur zur Geschichte des Straßenverkehrs zur Verfügung steht, lässt sich zumindest für Oberösterreich fast an den Fingern einer Hand abzählen.[8] Für die anderen Bundesländer, vielleicht mit Ausnahme Tirols, sieht es nicht besser aus.[9]

Etwas zufriedenstellender sieht die Bilanz aus, wenn man die gesamtstaatliche Ebene betrachtet. Neben der populärwissenschaftlichen, aber dennoch brauchbaren Automobilgeschichte Sepers[10] seien hier nur die Arbeiten von Iring Grailer,[11] Heinrich Warmuth,[12] Georg Schmid/Peter Staudacher/Hans

---

österreichischen Bundesstaat, Wien u.a. 2003, S. 337-359 (Geschichte der österreichischen Bundesländer seit 1945, 6).

[8] zu nennen sind hier vor allem: Bayer Franz Ludwig, Die räumliche Entwicklung des oberösterreichischen Verkehrsnetzes unter dem Einfluß politisch-geographischer Faktoren seit dem Ende des 1. Weltkrieges, Hausarbeit am Institut für Geographie, Universität Salzburg 1972. - Zur Geschichte des Motorverkehrs in Oberösterreich, Linz 1965 (Schriftenreihe des Institutes für Landeskunde von Oberösterreich, 18). – populärwissenschaftlich: Pisecky Franz, 75 Jahre OÖAMTC 1904-1979. Oberösterreich von der Pionierzeit des Automobilismus bis zur Vollmotorisierung, hg. v. OÖ Automobil-, Motorrad- und Touring-Club, Linz 1979, sowie die Arbeiten des Verfassers (siehe Literaturverzeichnis).

[9] ohne Anspruch auf Vollständigkeit: Burgenland: Magedler Gustav, Die Entwicklung der burgenländischen Verkehrsinfrastruktur seit 1921, Diplomarbeit WU Wien 1975. - Tschida Alois, Straßenwesen und Verkehrsunternehmungen in Burgenland (1921-1980), Diplomarbeit WU 1981. - Niederösterreich: Kreuzer Bernd/Dinhobl Günter, Verkehr im Land um Wien: in: Eminger Stefan/Langthaler Ernst/Melichar Peter (Hg.), Niederösterreich im 20. Jahrhundert, Bd. 2: Wirtschaft und Gesellschaft (in Vorb. für 2008). - Salzburg: Salzburger Automobil- und Motorradgeschichte, hg. v. Salzburger Automobil-, Motorrad- und Touring-Club, Salzburg/München 1997. - Tirol: Hundert Jahre Tiroler Verkehrsentwicklung 1858-1958, Innsbruck 1961 (Tiroler Wirtschaftsstrudien, 10). – Feist Leo, Vom Saumpfad zur Tiroler Autobahn, hg. v. Amt der Tiroler Landesregierung, Innsbruck 1980. – Zwanowetz Georg, Das Straßenwesen Tirols seit der Eröffnung der Eisenbahn Innsbruck-Kufstein (1858), Innsbruck 1986 (Tiroler Wirtschaftsstudien, 11). - Meixner Wolfgang, „Brücken nach dem Süden“. 50 Jahre Debatten über den Brennerverkehr, in: Brandstätter Klaus/Hörmann Julia (Hg), Tirol-Österreich-Italien. Festschrift für Josef Riedmann zum 65. Geburtstag, Innsbruck 2005, S. 469-482 (Schlern-Schriften, 330). Wolfgang Meixner bereitet derzeit eine Habilitation an der Universität Innsbruck zu strategischen und finanziellen Aspekten der Geschichte der Autobahn in Österreich nach 1945 vor. – Vorarlberg: Gamon Karl, Verkehrsgeschichte des Walgaues, Feldkirch 1988 (Schriftenreihe der Rheticus-Gesellschaft, 22). - Wien: neben Rigeles Arbeit zur Wiener Höhenstraße vor allem: Angelmahr Helmut, Die Überwindung wachsender Distanzen, in: Chaloupek Günther et al., Wien. Wirtschaftsgeschichte 1740-1938, Teil 2: Dienstleistungen, Wien 1991, S. 847-908. - Békési Sándor, Die befahrbare Stadt. Über Mobilität, Verkehr und Stadtentwicklung in Wien 1850-2000, in: Pro civitate Austriae, N.F. 9 (2004), S. 3-46, sowie die Beiträge des Ausstellungskataloges des Technischen Museums Wien: Spurwechsel. Wien lernt Auto fahren, Wien 2006.

[10] Seper Hans, Damals als die Pferde scheuten. Die Geschichte der österreichischen Kraftfahrt, Wien 1968. Neuauflage unter dem Titel: Österreichische Automobilgeschichte 1815 bis heute, Wien 1986.

[11] Grailer Iring, Das österreichische Verkehrswesen im Wandel eines Jahrhunderts, in: Mayer Hans (Hg.), Hundert Jahre österreichischer Wirtschaftsentwicklung 1848-1948, Wien 1949, S. 518-576.

Lindenbaum, Peter Staudacher/Hans Lindenbaum,[13] Thomas Stockmayer[14] und des Verfassers[15] genannt.

Dennoch bestehen etwa im Vergleich zu Deutschland und der Schweiz gewaltige Defizite. Abgesehen von der gerade in jüngster Zeit wieder rasch zunehmenden Literatur zu den deutschen Reichsautobahnen, vor allem den Arbeiten von Schütz/Gruber und Zeller, möchte ich hier nur auf die vom Deutschen Museum München herausgegebene Reihe der „Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung“ verweisen. Eine ganze Reihe von Historikern beschäftigt sich in Deutschland mit verkehrsgeschichtlichen Fragestellungen und hier wiederum unter anderem auch mit dem (motorisierten) Straßenverkehr. Lässt sich diese intensivere Beschäftigung im Falle Deutschlands noch verschiedentlich mit der im Vergleich zu Österreich anderen (besseren?) Forschungssituation in einem großen Land argumentieren, so fällt dies für die Schweiz, aus der ebenfalls eine Fülle sauber gearbeiteter und methodisch innovativer Studien vorliegt, ungleich schwieriger. Ich möchte hier stellvertretend für viele andere nur auf die Arbeiten Hans-Ueli Schiedts und Christoph Maria Merkis verweisen.[16]

Diese nur äußerst ungenügende Aufarbeitung eines nicht unbedeutenden Themas und eine allfällige Einordnung des Geschehens in Österreich in einen größeren (mittel-)europäischen Kontext bildeten einen ersten Impetus für die Wahl dieses Themas. Darüber hinaus galt es, einige in der Öffentlichkeit seit langem kursierende Ansichten zur Geschichte der Autobahn zu verifizieren bzw. falsifizieren und sich aufdrängende Fragen zu beantworten. Konkret richtete sich das Erkenntnisinteresse darauf, auch für Österreich zu belegen, dass die Autobahnen nicht, wie noch immer mitunter zu hören ist, auf Hitler zurückgehen, sondern dass es auch hierzulande durchaus Vorläufer, Vorarbeiten und Vorbilder gab, auf die das NS-Regime zurückgreifen konnte.

Zum anderen soll mit dieser Arbeit der Versuch unternommen werden, offene Froschungsfragen zu beantworten, die da lauten: Warum dachte man im überaus schwach motorisierten Österreich der Zwanziger und Dreißiger Jahre an den Bau von Autobahnen? Warum konnte nach dem Anschluss Österreichs so schnell mit dem Bau begonnen werden? Was wurde wirklich während der NS-Zeit gebaut? Warum und auf welcher Grundlage wurde der Bau 1954 wieder aufgenommen? Gab es überhaupt eine Notwendigkeit für den Bau von

---

[12] Warmuth Heinrich, Eisenbahn, Automobil und Flugzeug als Konkurrenten in der Ersten Republik, in: Gutkas Karl/Bruckmüller Ernst (Hg.); Verkehrswege und Eisenbahnen, Wien 1989, S. 135-156 (Schriften des Instituts für Österreichkunde, 53).

[13] Siehe oben, Fußnote 7.

[14] Stockmayer Thomas, Bahn-Straße-Schiff. Verkehrsgeschichte Österreichs seit 1945, Diplomarbeit Univ. Wien 1993.

[15] Kreuzer Bernd, National Road Networks in the 1930s – the Case of Austria’s Roads, in: Mom Gijs / Tissot Laurent (Hg.), Road History. Planning, Building and Use, Neuchâtel 2007, S. 99-116.

[16] Siehe die einschlägigen Einträge in der internationalen Verkehrsbibliographie: Merger Michèle/Polino Marie-Noëlle (Hg.), COST 340. Towards a European Intermodal Transport Network. Lessons from History. A Critical Bibliography, Paris 2004, Association pour l’histoire des chemins de fer en France (AHICF).

Autobahnen in Österreich? Wie wandelte sich das Image der Autobahn? Welche Unterschiede lassen sich zwischen der Konzeption der Reichsautobahn und dem „österreichischen“ Autobahnbau nach 1954 feststellen?

Bei der Beantwortung dieser Fragen stand jedoch immer die Zielsetzung im Hintergrund, keine allgemeine Geschichte der Autobahn zu schreiben, sondern aufzuzeigen, wie in Technikerkreisen nach ausländischen Vorbildern die Vorstellung vom Bau eines Straßennetzes, das ausschließlich einem schnellen motorisierten Verkehr dienen sollte, heranreifte und allmählich in die Realität umgesetzt wurde. Der Schwerpunkt der Arbeit liegt dabei auf der Zeit bis zur Wiederaufnahme des Autobahnbaus 1954, da bis dahin die wesentlichen Entscheidungen fielen. Die Zweite Republik führte im Wesentlichen, um es etwas überspitzt zu formulieren, nur die Planungen der Nazionalsozialisten aus. Die Ausführungen zur Realisierung seit 1954 haben daher teils dokumentarischen Charakter. Diese Arbeit stellt die aktualisierte, u.a. anhand der Rezensionen überarbeitete und geringfügig erweiterte Fassung meines im Jahre 2005 im Verlag Rudolf Trauner, Linz, erschienenen Buches „Tempo 130. Kultur- und Planungsgeschichte der Autobahnen in Oberösterreich“ dar.

Der Bebilderung kommt dabei insofern eine besondere Rolle zu, als die Abbildungen den Text nicht nur ergänzen und veranschaulichen sollen, sondern auch als eigene Quellen zu Wort kommen und als solche analysiert werden sollen. Die Bildquellen stellen daher ein eigenes Element der Analyse dar. Entsprechend der zeitlichen Schwerpunktsetzung wurde versucht, die Bebilderung für das Geschehen bis 1954 zu verdichten.

Methodisch beruht die Arbeit neben der Berücksichtigung der Primär- und Sekundärliteratur vor allem auf der Auswertung der im Archiv der Autobahnverwaltung des Landes Oberösterreich vorhandenen Unterlagen. Ergänzend dazu wurden vor allem die entsprechenden Akten der Behörde des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen im Bundesarchiv Berlin – Lichterfelde gesichtet. Archivmaterial aus den Beständen des Oberösterreichischen Landesarchivs und des Österreichischen Staatsarchivs sowie Artikel aus zeitgenössischen technischen Fachzeitschriften und Zeitungen runden das Bild ab.

# 2 Vorbilder

Der Long Island Motor Parkway nahe New York, die Berliner AVUS und die italienischen *autostrade* stehen am Anfang der Autobahnidee. Doch dabei handelt es sich nur um jene Straßen, die tatsächlich gebaut wurden. Vorschläge und Projekte für nur dem Automobil vorbehaltene Straßen („Nur-Autostraßen“) gab es viele. Bereits 1901, als das Automobil selbst noch in den Kinderschuhen steckte, sah der englische Literat H. G. Wells den Bau von Autobahnen voraus. In den Niederlanden, um nur ein Beispiel von vielen zu nennen, befasste man sich bereits 1921 – also noch vor ähnlichen Bestrebungen in Deutschland und etwa zeitgleich mit Puricelli in Italien – mit dem Projekt einer Autobahn Amsterdam-Den Haag-Rotterdam und 1927 wurde auch eine entsprechende Lobby – die *Nederlandsche Vereeniging voor Auto-Snelwegen* (NEVAS) – gegründet, doch bei der Realisierung hinkte man der Entwicklung in anderen Ländern hinterher.[17]

Es gehört somit zumindest auf den ersten Blick zu den Kuriosa der Verkehrsgeschichte, dass in Europa gerade die beiden vergleichsweise schwach motorisierten Länder Deutschland und Italien mit dem Bau eines Autobahnnetzes begannen. Für die Zeitgenossen hingegen stellte die geringe Motorisierung keinen Widerspruch zu den Autobahnplänen dar. Für sie war der schlechte Zustand der bestehenden Landstraßen Grund genug, um über völlig neue, den Bedürfnissen der Automobilfahrer nach Schnelligkeit und Sicherheit des Verkehrs angepasste Straßen nachzudenken, um „dem Automobil Bahn zu brechen“, wie es so oft hieß. Dabei wurde eine Autobahn, Autostraße, Nur-Kraftwagenstraße oder wie auch immer sie bezeichnet wurde, als „dem Kraftwagen vorbehaltene“ und nur gegen eine Benutzungsgebühr (Maut) befahrbare Fernverkehrstraße definiert. Nicht nur auf den italienischen *autostrade* und den amerikanischen *parkways* wurde eine Maut eingehoben, auch für die AVUS und die deutschen Reichsautobahnen war eine Benutzungsgebühr vorgesehen. Der entsprechende Passus im Reichsautobahngesetz 1933 wurde erst 1936 gestrichen.

Wie so oft bei technischen Innovationen und eben auch bei der Erfindung der Autobahn am Beginn des 20. Jahrhunderts lässt sich im Nachhinein kaum mehr eindeutig sagen, wer als Erfinder zu gelten hat, wann das erste Mal war, zumal gerade in den diktatorischen Regimen Deutschlands und Italiens die Tatsachen durch die Propaganda stark verschleiert oder überhaupt auf den Kopf gestellt wurden. Während in Italien Piero Puricelli zum „Erfinder“ der Autobahnen gemacht wurde, indem man frühere Vorschläge einfach unter den Tisch fallen ließ, so propagierte man in Deutschland Adolf Hitler selbst als „Erfinder“, bezeichnete die Autobahnen als die „Straßen Adolf Hitlers“, wohl wissend, dass die Nationalsozialisten einfach die bestehenden Pläne des HAFRABA-Vereins, die sie selbst lange blockiert hatten, übernahmen.

---

[17] Kaftan Kurt, Der Kampf um die Autobahnen. Geschichte und Entwicklung des Autobahngedankens in Deutschland von 1907-1935 unter Berücksichtigung ähnlicher Pläne und Bestrebungen im übrigen Europa, Berlin 1955, S.181-182.

Die Entscheidung, welche Straße sich als erste Autobahn bezeichnen darf, hängt auch von den Kriterien ab, die man anlegt. Erfüllte die Straße alle Kriterien, die (heute) eine Autobahn ausmachen, oder doch nur einige davon? Heute gilt eine Straße gemeinhin dann als Autobahn, wenn sie besondere Anschlussstellen für die Zu- und Abfahrt, richtungsgetrennte Fahrbahnen und keine höhengleichen Kreuzungen mit anderen Verkehrswegen aufweist und darüber hinaus nur von Kraftfahrzeugen benutzt werden darf.

Die ersten Autobahnen oder autobahnähnlichen Anlagen waren zweifellos eine Spielwiese reicher Automobilbesitzer, von Reichen gebaut und ausschließlich für die Reichen bestimmt. Mit dem Bau eigener, dem Automobil vorbehaltener Straßen verbanden die Errichter angesichts des oft erbärmlichen Zustandes der Straßen die Absicht, vollkommen neue, für den Autoverkehr konzipierte Straßen zu schaffen, auf denen sie unbeeinträchtigt vom übrigen Verkehr ihrem Vergnügen, dem Autofahren, frönen könnten, oder aber, wie im Fall des Long Island Motor Parkway, um rascher zwischen ländlichem Wohnort und städtischem Arbeitsort pendeln zu können. Bei allen drei frühen Autobahnen handelte es sich daher um gebührenpflichtige Privatstraßen.

## 2.1 USA: *Parkways*, *Freeways* und *Interstates*

Von vielen wird der Long Island Motor Parkway auf der östlich von New York liegenden Insel Long Island als die erste Autobahn der Welt angesehen. Ursprünglich vom Industriellen William K. Vanderbilt auf einem Privatgrundstück als Rennstrecke für den Vanderbilt Challenge Cup errichtet, bestand der Parkway anfangs aus einer einzigen asphaltierten Fahrbahn, die 10 m breit und 10 km lang war.[18]

1908, nachdem am Rand der Fahrbahn stehende Zuseher bei einem Rennen getötet worden waren, begann durch eine eigens gegründete Gesellschaft der Ausbau zu einer rund 45 Meilen langen und 16, später 22 Fuß breiten Asphalt- und Stahlbetonstraße zwischen Flushing am Stadtrand von New York bis zum Lake Ronkonkoma in der Mitte der langgestrecken Insel.[19] Hier, am Endpunkt, ließ Vanderbilt ein Luxushotel errichten. Gegen eine Benützungsgebühr wurde der ursprünglich nur für Privatautos zugelassene Parkway der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und alsbald als *the motorist's paradise* bezeichnet.[20]

Die Arbeiten waren von einer Gruppe von Millionären und Autofreaks rund um Vanderbilt getragen worden, die gegen Zahlung von mindestens $ 800.000,-

---

[18] Lay Maxwell G., Die Geschichte der Straße. Vom Trampelpfad zur Autobahn, Frankfurt/New York 1994 (EA New Brunswick, NJ 1992), S. 255. – Patton Phil, Open Road. A Celebration of the American Highway, New York 1986, S. 42.

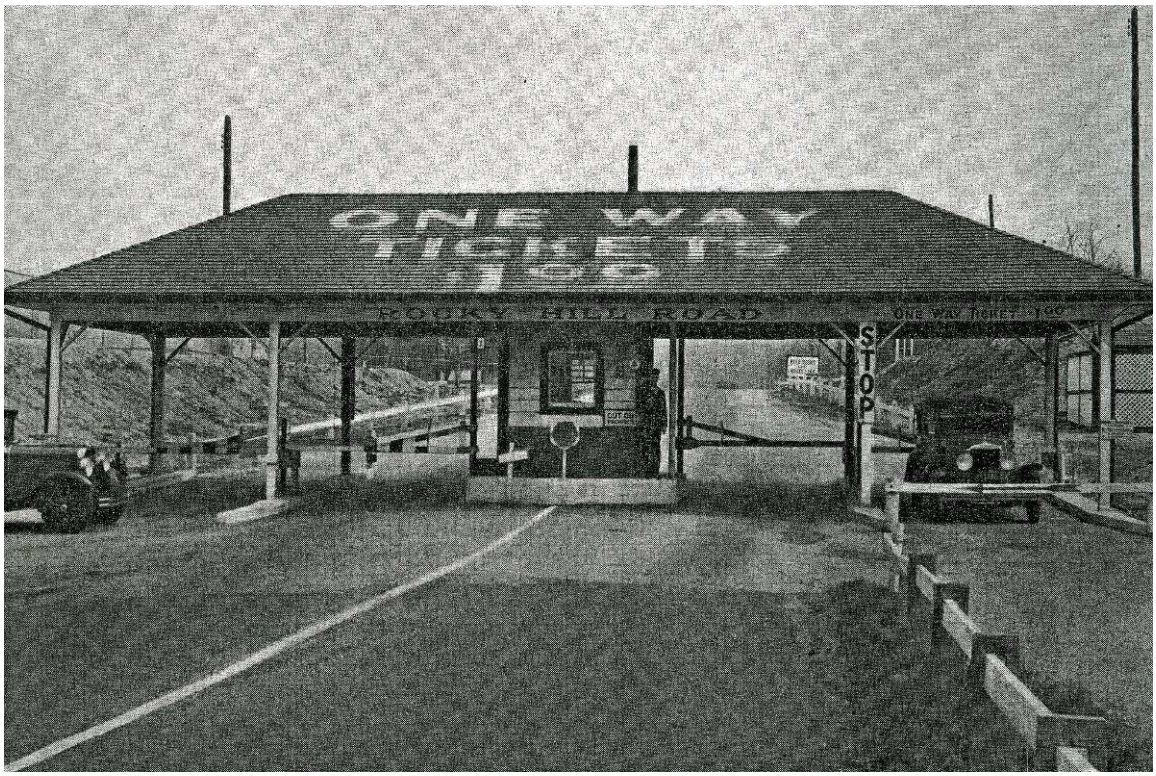
[19] 1 Meile = 1,609 km, 1 Fuß = 0,3048m

[20] Wagner Fred J., Long Island's Motor Parkway, in: House Beautiful, August 1914, S. XIV, zit. n.: McShane Clay, Down the Asphalt Path. The Automobile and the American City, New York 1994, S. 221, Anm. 62. – vgl. Miller Robert, The Long Island Motor Parkway: Prelude to Robert Moses, in: Kreig Joanne P. (Hg.), Robert Moses: Single-Minded Genius, Interlaken/New York 1989, 152-158.

Anteile an der Gesellschaft erhielten. Da die Baugesellschaft kein Enteignungsrecht besaß, mussten die benötigten Grundstücke durch Kauf und Pacht erworben werden. Bis 1910 war der Ausbau im wesentlichen abgeschlossen, obwohl die Arbeiten noch lange weitergingen. Während im westlichen Abschnitt andere Hautverkehrsstraßen durch Brücken oder Unterführungen planfrei gekreuzt werden, gab es im östlichen, verkehrsärmeren Abschnitt einige plangleiche Kreuzungen mit anderen Straßen.

Der Long Island Motor Parkway war somit die erste öffentliche Straße mit Überführungen, um Kreuzungen zu vermeiden, und die erste, die überhöhte Kurven besaß.[21] Sie war jedoch kein finanzieller Erfolg, unter anderem auch wegen ihrer engen Kurven. Zudem verlor die Straße durch den zunehmenden öffentlichen Straßenbau stark an Attraktivität, sodass die Mautgebühren kontinuierlich gesenkt werden mussten, um konkurrenzfähig zu bleiben. Bis 1938 blieb sie aber dennoch als Mautstraße in Betrieb, auch weil die Eigentümer doch noch auf Renditen aus ihren Investitionen hofften.[22] Zum Verkehrsaufkommen auf dieser Straße liegen keine Daten vor; es war Teil der Geschäftspolitik der Gesellschaft, keine Zahlen zu veröffentlichen.[23]

**Abb. 1: Mautstation am Long Island Motor Parkway**



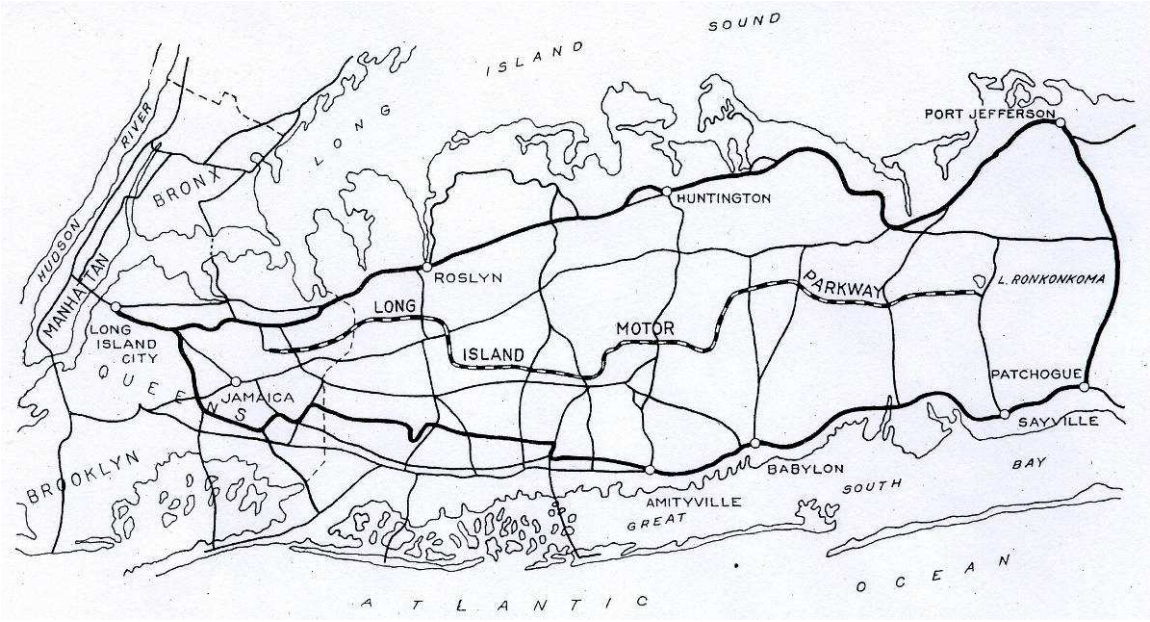

Quelle: Public Roads, 12.1931/32, no. 1, S. 5.

[21] Vgl. McShane, Asphalt, 221.

[22] Lay nennt das Jahr 1937. Die Long Island Motor Parkway Page Website, http://berliner-ultrasonics.home.att.net/limtrpwy.html, nennt Ostersonntag, 17.4.1938, als Schließungstag.

[23] Kelly H. H., Toll Roads. A Study of the History and Present Status of Toll Roads in the United States and Other Countries, in: Public Roads. A Journal of Highway Research, 12.1931/32, no. 1 (March 1931), S. 1-10, hier 5.

**Abb. 2: Plan des Long Island Motor Parkway**




Quelle: Public Roads, 12.1931/32, no. 1, S 4.

Der Begriff *Parkway* war indes keine Erfindung des 20. Jahrhunderts, sondern viel älter und wurde ursprünglich für Straßen mit breiten, grasbewachsenen Mittelstreifen verwendet.[24] Aber erst die beiden Pioniere der Landschaftsarchitektur, Frederick Law Olmsted und Calvert Vaux, machten das Konzept mit der Anlage des Central Park in New York 1858 populär. Hier wurden nach einem Entwurf Olmsteds die vier Querstraßen mit dem Hauptverkehr unter die Oberfläche verlegt und der örtliche Verkehr auf Brücken darüber geleitet, denn Olmsted hatte erkannt, wie optisch bestimmend Straßen für die Landschaft sein können. Angeregt von Baron Haussmanns Umbau von Paris und dem von Olmsted bewunderten Wegesystem im Pariser Bois de Boulogne entstanden dann in den 1860er und 1870er Jahren im New Yorker Stadtteil Brooklyn der Eastern Parkway, der erste Parkway mit sechs Fahrbahnen, und der Ocean Parkway.[25]

Grundprinzip des Parkways war die Einbindung der Straße in die Landschaft und die Trennung von Fußgänger- und Fahrverkehr, damals eben noch mittels Kutschen, durch die Anlage mehrerer Fahrbahnen. Eine breite mittlere Fahrbahn sollte die Fahrtrichtungen deutlich voneinander abgrenzen. Damit wurden sie auch zum Vorbild für die deutschen Reichsautobahnen wie Charlotte Reitsam belegt.[26] Olmsted freilich sah in den Parkways ein Mittel dazu, mehr Land für die Anlage von Parks zur Verfügung zu haben, indem er

[24] vgl. Giedion Sigfried, Raum-Zeit-Architektur. Die Entstehung einer neuen Tradition, Basel u.a. 2000 (EA 1941), S. 489ff.

[25] Jackson Kenneth T. (Hg.), The Encyclopedia of New York City, New York/New Haven/London1995, S. 356 bzw. 860.

[26] Reitsam Charlotte, Die Landschaften der RAB. Raumgestaltung durch Bepflanzung, in: Wirth Wolfgang (Hg.), Die Autobahn. Von der Idee zur Wirklichkeit, Vorträge der gleichnamigen Tagung im Straßenmuseum Germersheim 2004, Köln 2005, S. 89-116.

für die Verkehrsanbindung sorgte. Tatsächlich handelte es sich bei den Parkways um nichts anderes als langgezogene Parks, meist Stadtparks, mit einer (Auto-)Straße mittendrin, die für Vergnügungs- und Ausflugsfahrten diente und dabei oft das Stadtzentrum mit den Vororten verband.

Der erste städtische Parkway, auf dem der öffentliche Verkehr mit Kraftfahrzeugen zugelassen war, wurde 1907-25 im heutigen New Yorker Stadtteil Bronx, entlang des Bronx River, angelegt, um den stark verschmutzten Fluss und dessen Tal zu sanieren und „*to provide a parked driveway outlet for New York City's hundreds of thousands of pleasure cars.*"[27] Nach dem Fluss erhielt der Parkway seinen Namen: Bronx River Parkway.[28] Es war eine Straße, die zu einer Spritztour, zum beschaulichen „Erfahren" der Landschaft einladen sollte. Die Trassierung der Straße entsprach diesem Ziel und die erlaubte Höchstgeschwindigkeit betrug daher lediglich 25 Meilen pro Stunde.[29]

Durch die rasche Motorisierung und den technischen Fortschritt der Automobile während der 20er Jahre entsprach der Bronx River Parkway alsbald nicht mehr den Anforderungen. Die vierspurige Fahrbahn maß nur 40 Fuß Breite, es gab keine Mitteltrennung und keine Pannenstreifen. Die Kurven waren zu scharf und wiesen keine Überhöhungen auf.[30]

**Abb. 3: Bronx River Parkway, 2003**

Quelle: Foto Alexander Thewalt, Markkleeberg, BRD

[27] Parkway Act 1907, zit. n.: http://home.att.net/~berliner-ultrasonics/limpwy10.html#bronxriv (Dezember 2004).

[28] Patton, Open Road, 69.

[29] rund 40 km/h, 1 Meile = 1,609 km.

[30] 40 Fuß entsprechen rund 12 m (1 Fuß = 0,3048m) http://www.nycroads.com/roads/bronx-river (Dezember 2004).

Der Bronx River Parkway wurde nichtsdestotrotz zum Vorbild zahlreicher weiterer Parkways in und um New York, zunächst vor allem in Westchester County nördlich von Manhattan.[31] Am bekanntesten ist wahrscheinlich der Taconic Parkway (1940-1950) in Verlängerung des Bronx River Parkways, das Ideal einer in die Landschaft eingebundenen Ausflugsstraße.

Um die Brückenbauwerke und die Betriebsgebäude wie zum Beispiel die Tankstellen der parkartigen Umgebung möglichst gut anzupassen, wurden sie mit Natursteinen verkleidet, ja selbst Stahlträger wurden verblendet, eine auffallende Parallele zu den deutschen Reichsautobahnen. Die Parkways banden Ausflugsziele wie Golfplätze und Badestrände an die Stadt an und die Einnahmen aus diesen Einrichtungen wiederum deckten die Betriebskosten der Parkways.[32]

**Abb. 4: Taconic Parkway, 2003**

Quelle: Foto Alexander Thewalt, Markkleeberg, BRD

Die Verkehrsbelastung in den amerikanischen Ballungsgebieten, allen voran in New York und Chicago, hatte bereits in den 1920er Jahren Ausmaße erreicht, wie sie Europas Städte erst im Zuge der Massenmotorisierung der sechziger Jahre kennen lernen sollten. 1921 waren in den USA 10,5 Millionen Kraftfahrzeuge zugelassen, 1925 beinahe doppelt so viele und 1937 bereits über 30 Millionen.[33] 1910 kreierte die *Saturday Evening Post* den Begriff des *traffic jam*, des „Verkehrsstaus“, und der damals populäre Reiseschriftsteller Edward Hungerford berichtete 1913, die New Yorker Fifth Avenue und

[31] McShane, Asphalt, 222.

[32] Vgl. Thewalt Alexander, Projekte der Autobahnfrühzeit im Ausland. Beispiele aus Italien und den USA, in: Wirth Wolfgang (Hg.), Die Autobahn. Von der Idee zur Wirklichkeit, Köln 2005, S. 63-76. Ich danke Dipl.-Ing. Alexander Thewalt für die Überlassung von Bildern.

[33] The Statistical History of the United States. From Colonial Times to the Present, New York 1976, S. 716.

Chicagos Geschäftszentrum, der Loop, seien während der *rush hour* hoffnungslos verstopft.[34] Tatsächlich hatte sich der Verkehr in der Fifth Avenue seit 1885 beinahe verzehnfacht – auch weil die Straßenbahn aufgelassen worden war und sich die Fifth Avenue dem Autofahrer nunmehr als breite, gerade Rennstrecke geradezu anbot. 8.605 Fahrzeuge wurden 1913 täglich gezählt.[35]

Robert Moses, New Yorks berühmter Stadt- und Verkehrsplaner und späterer Erbauer der New Yorker Stadtautobahnen, dehnte das Parkway-Netz als Mitglied der Long Island Parkway Commission von 1924 bis 1963 schließlich auf Long Island aus. Er baute seine Parkways allerdings schon für den gut situierten, automobilbesitzenden Mittelstand. Wo vorher einsame Strände waren, brachten wenige Jahre später gut ausgebaute und in die Landschaft eingebettete Parkways die New Yorker Mittelkasse in Massen an voll erschlossene Strandbäder wie den 1929 eröffneten Jones Beach.[36]

Immer wieder wird dabei darauf hingewiesen, dass Moses bei seinen frühen Planungen die Überführungen seiner Parkways - bewusst oder unbewusst - so niedrig bauen ließ, damit die hauptsächlich von den unteren Schichten benutzten Autobusse die Parkways zwangsläufig nicht benutzen konnten, die Nichtautobesitzer also ausgeschlossen waren.[37] In der Tat hatte Moses die Zustimmung zum Bau einer Bahnlinie nach Jones Beach verweigert, wollte er doch kein zweites Coney Island, das er wegen dessen Kommerzialisierung und Überfüllung verabscheute. Doch jede dritte Familie in New York besaß inzwischen ein Auto und für sie erfüllte sich der Traum von Mobilität, Modernität und Freizeit.

Während der Weltwirtschaftskrise wurden Parkways von der Bundesregierung als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme errichtet. Der erste war der 1932 eröffnete, 24 km lange Abschnitt des George Washington Memorial Parkway (auch Mount Vernon Parkway) von Washington, D.C. nach Mount Vernon zum Wohnhaus des ersten Präsidenten der USA, George Washington, entlang des Potomac. Auch dieser Parkway hat planfreie und plangleiche Kreuzungen, richtungsgetrennte Abschnitte und nicht richtungsgetrennte.[38] Etwa gleichzeitig entstand in New York der Henry Hudson Parkway, der die Westseite von Manhattan hinunterführte.

Im Gegensatz zu den an schönen Aussichten und Erholungszwecken orientierten Parkways, die nur für Privatfahrzeuge zugelassen waren, von Lastautos und jeglichem gewerblichen Verkehr hingegen nicht benutzt werden

---

[34] Hungerford Edward, The personality of American Cities, New York 1913, zit. n.: McShane, Asphalt, 193, Anm. 65.

[35] McShane, Asphalt, 190, 193.

[36] Vgl. Burns Ric/Sanders James, New York. Die illustrierte Geschichte von 1609 bis heute, München 2002 (EA New York 1999), S. 412.

[37] Lay, Straße, 256. – Patton, Open Road, 70. – allgemein zu Robert Moses: Caro Robert A., The Power Broker. Robert Moses and the Fall of New York, New York 1989 (EA 1974).

[38] Neumann E./Heeb A., Die Straße zum Mount Vernon, in: Die Bautechnik 1932, S. 491 f.

durften, entstanden in den dreißiger Jahren die *Freeways*.[39] Sie sollten für ein rasches Vorwärtskommen des Güter- und Gewerbeverkehrs sorgen. Bekanntestes Beispiel ist der Pasadena Freeway, eine sechs Kilometer lange, 1940 eröffnete Stadtautobahn zwischen der Innenstadt von Los Angeles und dem Vorort Pasadena, die innerhalb kürzester Zeit zu einer drastischen Erhöhung der Grundstückspreise in Pasadena führte.

**Abb. 5: Georg Washington Memorial Parkway, 2003**

Quelle: Foto Alexander Thewalt, Markkleeberg, BRD

Waren diese ersten Autobahnen oder autobahnähnlichen Straßen auf die Großstädte und deren Umland beschränkt, so wurden mit zunehmendem Fernverkehr auch die ersten Überlandautobahnen geschaffen. Der 270 km lange Pennsylvania Turnpike von Harrisburg nach Pittsburgh (1938-1940) und der 1942 eröffnete Merrit Parkway zwischen New York und Hartford, Connecticut waren die ersten Fernautobahnen der USA. Der im Art Déco Stil aufwändig gestaltete Merrit Parkway steht heute sogar auf seiner gesamten Länge unter Denkmalschutz.[40]

Der nach dem Vorbild der deutschen Reichsautobahnen geplante Pennsylvania Turnpike wurde zum Ausgangspunkt eines die ganzen USA umfassenden Netzes von Autobahnen, den *Interstates*. Der Plan eines nationalen Fernstraßennetzes, mit dem sich Roosevelt schon 1937 getragen hatte und das

[39] vgl. Brown Jeffrey, A Tale of Two Visions: Harland Bartholomew, Robert Moses, and the Development of the American Freeway, Vortrag TRB 2003 Annual Meeting, Draft Los Angeles 2002.

[40] Radde Bruce, The Merritt Parkway, New Haven/London 1993.

auch 1944 vom *National Interregional Highway Committee* gefordert worden war, musste aber vorerst zurückgestellt werden. Erst 1956 konnten die gesetzlichen Grundlagen, der *Federal Aid Highway Act* und der *Highway Revenue Act*, verabschiedet werden.[41]

## *2.2* Italien: von der *autostrada* Mailand-Oberitalienische Seen zur *autocamionale*

Etwa zur gleichen Zeit, als William Vanderbilt daran ging, seinen Long Island Motor Parkway zu errichten, lancierte der italienische Ingenieur Giuseppe Spera die Idee einer Autostraße ("autovia") Rom-Gaeta-Neapel, einer *strada per uso esclusivo automobili*, also zur ausschließlichen Benutzung durch Automobile.[42] Nach den Plänen Speras sollte diese Autostraße bereits viele Elemente einer Autobahn aufweisen: eine (für damalige Verhältnisse) beachtliche Breite von 8 m, großzügige Kurven, minimale Steigungen etc. Vielleicht war Spera von einem kurz zuvor erschienenen Artikel über den bevorstehenden Bau einer Autostraße London-Brighton dazu angeregt worden. Jedenfalls war die Idee einer nur Automobilen vorbehaltenen Straße zu diesem Zeitpunkt bereits nichts Neues mehr.[43]

Auch in Norditalien gab es Vorläufer zu Puricelli, die später geflissentlich verschwiegen wurden. Der Mailänder Ingenieur Enrico Belloni schlug bereits Ende 1921 oder Anfang 1922 eine *autostrada* Mailand-Venedig vor, die im Gegensatz zu Puricellis späteren Planungen die Städte nicht berühren, sondern die Poebene direttissima durchqueren sollte, ein im übrigen unrealistischer Plan. Etwa ein Jahr später entwarf Belloni überdies auch eine *autostrada* Livorno-Ancona, die um mehr als 100 km kürzer als die Eisenbahnverbindung zwischen den beiden Städten sein sollte.[44]

Italien zählte zu Beginn der Zwanziger Jahre im Vergleich mit den führenden europäischen Ländern zu den am schwächsten motorisierten. 1920 kamen auf ein Kraftfahrzeug 760 Einwohner, 1925 waren es nur noch 335. Aber 1929 entfielen auf einen Kraftwagen immer noch 218 Einwohner, während in Spanien 144, in Deutschland 111, in Frankreich 38 und in England nur 35 Einwohner auf

---

[41] vgl. Seely Bruce, Visions of American Highways, 1900-1980, in: Dienel Hans Liudger/Trischler Helmuth (Hg.), Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der Frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert, Frankfurt/New York 1997, S. 260-279 (Beiträge zur historischen Verkehrsforschung, 1).

[42] Spera Giuseppe, L'autovia (strada per uso esclusivo automobili) Roma-Terracina-Gaeta-Napoli, Roma 1906. – abgedruckt auch in: Bollettino della Società degli Ingegneri ed Architetti Italiani 1906, Nr. 39/40 und 41/42.

[43] Strade speciali per gli automobili in Inghilterra, in: Bollettino della Società degli Ingegneri ed Architetti Italiani 1906, Nr. 5., zit. n.: Bortolotti Lando, Origine e primordi della rete autostradale in Italia, 1922-1933, in: Storia urbana 59 (1992), S. 35-69, hier 39.

[44] Bortolotti, Origine, 52.

ein Kraftfahrzeug kamen.[45] Natürlich war die Motorisierung in den Städten, vor allem in den oberitalienischen wie Mailand, Turin und Genua, höher als im Landesschnitt. In Mailand kamen immerhin nur 48 Einwohner auf ein Auto.

1922, nach eigenen Angaben bereits 1919, entwarf nun der Mailänder Unternehmer und Ingenieur Piero Puricelli eine von Mailand zu den oberitalienischen Seen führende Autobahn mit drei Ästen: einer nach Sesto Calende am Südende des Lago Maggiore, einer nach Varese und ein dritter nach Como am gleichnamigen See.

Warum gerade diese Strecken? Zum einen bot die Industriestadt Mailand mit ihrer vergleichsweise hohen Motorisierung, die dichtbevölkerte Poebene und das nahe Ausflugsgebiet der oberitalienischen Seen ein großes Potenzial für künftige Nutzer der Autobahn. Mehr als ein Viertel aller in Italien zugelassenen Fahrzeuge waren in der Lombardei angemeldet und Puricelli rechnete mit täglich durchschnittlich 2000 Fahrten auf seiner Autobahn. Zum anderen trachtete man, eine gute Straßenverbindung von der Schweiz her zu bauen, um den Tourismus anzukurbeln. Überlegungen zum Abbau der hohen Arbeitslosigkeit durch Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen im Straßenbau kamen hinzu.

Puricelli war seit 1917 Alleineigentümer einer Straßenbaufirma in Familienbesitz, die 1922 innerhalb von knapp drei Monaten die Rennstrecke in Monza geplant und gebaut hatte und für diese Leistung Lob von vielen Seiten erhielt. Puricelli reiste damals auch in die USA, um Geräte und Maschinen für seine Baufirma einzukaufen und lernte dabei die amerikanischen Straßen schätzen.[46]

Benito Mussolini, damals Herausgeber der faschistischen Zeitung *Il popolo d'Italia*, die ihren Sitz in Mailand hatte, unterstützte Puricellis Projekt ebenso wie der Touring Club Italiano.[47] Nur wenige Wochen nach der Machtübernahme durch die Faschisten wurde Puricelli am 13. November 1922 offiziell vom nunmehrigen Ministerpräsidenten Mussolini empfangen und konnte ihm sein Projekt einer *autostrada Milano-Laghi* (Mailand-Oberitalienische Seen) vorstellen. Mussolini gab seine Zustimmung. Noch im November 1922 wurde die *Società anonima autostrade* mit Sitz in Mailand gegründet und dieser Gesellschaft am 1. Dezember 1922 durch eine Vereinbarung mit dem Ministerium für öffentliche Arbeiten (*Ministero dei lavori pubblici*) der Bau und Betrieb der zu errichtenden *autostrade* übertragen.[48] An der Spitze der

---

[45] Uhlfelder H., Die oberitalienischen Autobahnen, in: HAFRABA-Mitteilungsblatt 1930, Nr. 6, S. 9-15, hier 11.

[46] zu Puricelli: Bortolotti, Origine, 43-47. – Jelmoni Francesco Aimone, Piero Puricelli, in: 1924 – 1935. Le Autostrade della prima generazione, hg. v. Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso, o. J. [1984], S. 20-23. – Galleni Annabella, Un imprenditore milanese tra le due guerre: Piero Puricelli, 1883-1951, Diss. Università Statale Milano 1993. – dies. (Hg.), Strade, autostrade e fascismo: un memoriale di Piero Puricelli (1940), in: Imprese e storia 19 (gennaio-giugno 1999), S. 47-82.

[47] Agnati Adriano, Il ruolo del Touring Club Italiano, in: 1924 – 1935. Le Autostrade della prima generazione, hg. v. Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso, o. J. [1984], S. 24-25.

[48] Aquaviva Bruno, La prima legislazione autostradale, in: 1924 – 1935. Le Autostrade della prima generazione, hg. v. Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso, o. J. [1984], S. 26-30.

Gesellschaft stand Puricelli. Da die Arbeiten in der Folge als „im allgemeinen Interesse liegend“ deklariert wurden, erhielt die Gesellschaft überdies das Recht, Enteignungen vorzunehmen.

Die Bauarbeiten an der *autostrada* Milano-Laghi begannen Ende März 1923 und bereits eineinhalb Jahre später, am 21.9.1924, konnte der erste, über 50 km lange Abschnitt zwischen Mailand und Varese im Beisein des italienischen Königs dem Verkehr übergeben werden.[49] Die beiden anderen Abschnitte folgten 1925. Damit standen die ersten 86 km Autobahn zur Verfügung.

**Abb. 6: *Autostrada* Mailand-Oberitalienische Seen: Einfahrt in Mailand**

Quelle: Die Straße 1939, H. 14, S. 455.

Ebenfalls 1925 schlug Puricelli ein das ganze Land umfassendes Autobahnnetz und die Gründung einer staatlichen Straßenbau- und -verwaltungsgesellschaft vor und konnte das Ministerium für öffentliche Arbeiten für seine Pläne gewinnen. Die *Azienda Autonoma Statale della Strada* (AA.SS) entstand. Aus ihr ging später die noch heute bestehende *Azienda Nazionale Autonoma delle Strade* (ANAS) hervor.

[49] Autostrada Milano-Laghi (inaugurazione), in: 1924-1935. Le Autostrade della prima generazione, hg. v. Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso, o. J. [1984], S. 31-33. - Thomas Zeller, Straße, Bahn, Panorama, Frankfurt 2002, S. 46 irrt, wenn er die erste italienische Autobahn bei Turin sieht. - Vgl. Die Automobilstrasse von Mailand an die oberitalienischen Seen, in: Schweizerische Zeitschrift für Strassenwesen 1924, Nr. 24, S. 291-296.

**Abb. 7: Die *autostrada* Mailand-Oberitalienische Seen und Mailand-Bergamo, 1927**

Quelle: Uhlfelder H., Die oberitalienischen Autobahnen, in: HAFRABA-Mitteilungsblatt 1930, Nr. 6, S. 9.

**Abb. 8: Die *autostrada* Milano-Laghi, Modellbild**

Quelle: Puricelli Piero, Le Autostrade e la Milano-Laghi, Milano-Roma 1925, o.S., entnommen aus: Mattia Sergio, La costruzione dell'autostrada Milano-Laghi, in: Selvafolta Ornella/Castellano Aldo (Hg.), Costruire in Lombardia 1880-1980. Rete e infrastrutture territoriali, Mailand 1984, S. 175-206, Abb. 214.

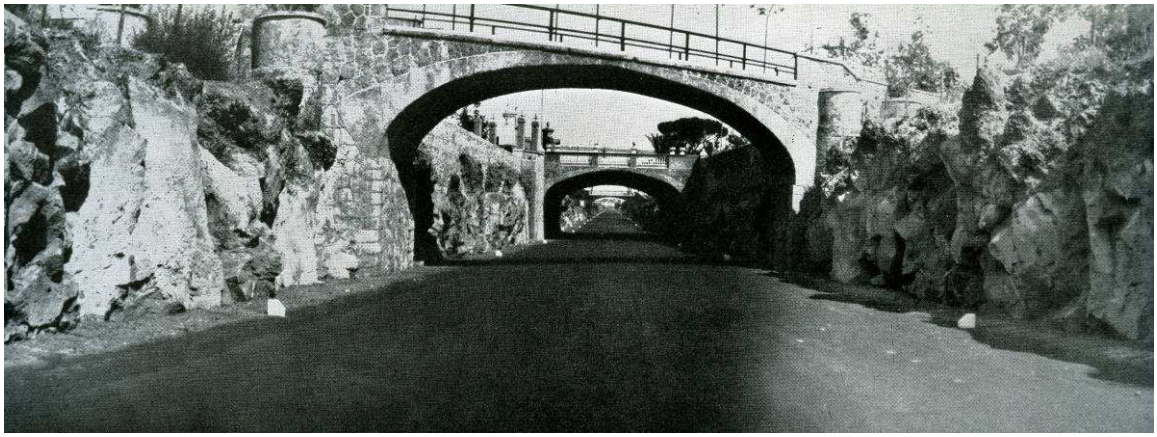
**Abb. 9: Das italienische Autobahnnetz nach Piero Puricelli (1925), Stand 1935**

Quelle: Oerley Leopold, Das Fernstraßenproblem Europas und seine Lösung für Länder geringerer Bevölkerungsdichte, Wien 1936, S. 12.

Noch im gleichen Jahr wurde der Bau einer Autobahn von Mailand nach Bergamo in Angriff genommen und 1927 eröffnet. Hier hatte sich die Stadt Bergamo sehr für die Autobahn eingesetzt, da sie abseits der Haupteisenbahnlinien lag und eine gute Verbindung zur lombardischen Metropole wünschte. Weitere Abschnitte, alle von Puricelli beeinflusst und von Bau- und Betriebsgesellschaften in seinem Dunstkreis geplant und errichtet, folgten in den Jahren bis 1933: Neapel-Pompeji (1927-29), Bergamo-Brescia

(1929-31)[50], Turin-Mailand (1929-32)[51], Florenz-Viareggio (1928-32)[52] und Padua-Mestre bzw. Venedig (1930-33).[53]

**Abb. 10: Die *autostrada* Neapel-Pompeji**



Quelle: Die Straße 1939, H. 14, S. 456.

Die einzige Ausnahme bildete die *autovia* Rom-Ostia, die von der Stadt Rom errichtet und dann der AA.SS unterstellt wurde. Sie war als einzige mautfrei zu befahren. Sie band das Gelände der Weltausstellung 1942 (EUR 42), das Seebad von Ostia und den Flughafen von Ostia an die Hauptstadt an.

Die einzelnen Abschnitte in Oberitalien sollten zu einer durchgehenden Verbindung zwischen Turin und Triest bzw. Fiume (Rijeka) ausgebaut werden, die bezeichnenderweise unter dem Namen *Pedemontana* („am Fuße der Berge“) firmierte.[54] Bereits früh wurde auf die schönen Ausblicke auf die Landschaft, die diese „Voralpen-Autobahn“ gewährte, hingewiesen: „*Ein besonders angenehmer Vorzug der Autobahn Brescia-Bergamo ist die Aussicht auf die äußerst schöne und abwechslungsreiche Landschaft, die man fast auf der ganzen Strecke genießt ...*“[55] Auch dies kann als ein Vorgriff auf die Konzeption der deutschen Reichsautobahnen verstanden werden.

[50] Alberti Giuseppe, Die neue Autobahn Brescia-Bergamo, in: HAFRABA Mitteilungsblatt 1931, Nr. 10, S. 4-6.

[51] Moraglio Massimo, L’autostrada Torino-Milano (1923-1933): i progetti e la costruzione, in: Storia urbana 86 (1999), S. 103-121.

[52] De Luca Giuseppe, La costruzione della rete autostradale italiana: L’Autostrada Firenze-mare, 1927-1940, in: Storia urbana 59 (1992), S. 71-126. - Bortolotti Lando / De Luca Giuseppe, Fascismo e autostrade. Un caso di sintesi: la Firenze-mare, Mailand 1994.

[53] Zorzi Elio, Die Autobahn Venedig-Padua, in: Die Autobahn 1933, Nr. 6, S. 6.

[54] Vgl. Ein neues Teilstück der „Pedemontana“. Die Autobahn Padua-Venedig, in: Die Autobahn 1933, Nr. 12, S. 20-21.

[55] Alberti, Autobahn Brescia-Bergamo, S. 5.

**Abb. 11: Einfahrt und Wärterhaus an der *autostrada* Florenz-Viareggio**

Quelle: Die Straße 1939, H. 14, S. 456.

Diese Autobahnen hatten offensichtlich – den Fotos nach zu urteilen – keine richtungsgetrennten Fahrbahnen. Sie wiesen eine Breite von nur 10m inklusive Bankett auf und verliefen über weite Strecken schnurgerade – die Erfüllung des Traums der italienischen Futuristen![56] Der gesamte Abschnitt zwischen Padua und Mestre bestand aus einer einzigen Gerade mit 24 km Länge![57] In Colognola bei Bergamo entstand zur Verknüpfung der Autobahnen nach Mailand und Brescia - erstmals in Europa - ein riesiger Verteilerkreis mit einem Durchmesser von 100 m, der auf amerikanische Vorbilder zurückgriff und vermutlich seinerseits beispielgebend für die Verteilerkreise der deutschen Reichsautobahnen wurde.[58]

Einen Kontrapunkt zu diesen Autobahnen setzte die staatlich finanzierte „Lastkraftwagenbahn“ von Genua nach Serravalle, die sogenannte

[56] Baumgarth Christa, Geschichte des Futurismus, Reinbek 1966, S. 112. - Strohkark Ingrid, Die Wahrnehmung von „Landschaft“ und der Bau von Autobahnen in Deutschland, Frankreich und Italien vor 1933, Diss. Hochschule der Künste Berlin 2001, S. 122.

[57] Vgl. Strohkark, „Landschaft“ und Autobahnen, S. 116f.

[58] Alberti, Autobahn Brescia-Bergamo, S. 4. – Bosco Roberto, Die italienischen Autobahnen, in: Die Straße 1939, H. 14, S. 454-459, hier 458.

*autocamionale* über den Ligurischen Appennin in die Poebene.[59] Sie wurde der italienischen Propaganda gemäß vom *Duce* selbst angeregt.

**Abb. 12: Die *autocamionale* Genua-Serravalle, 2002**

Quelle: Foto Alexander Thewalt, Markkleeberg, BRD

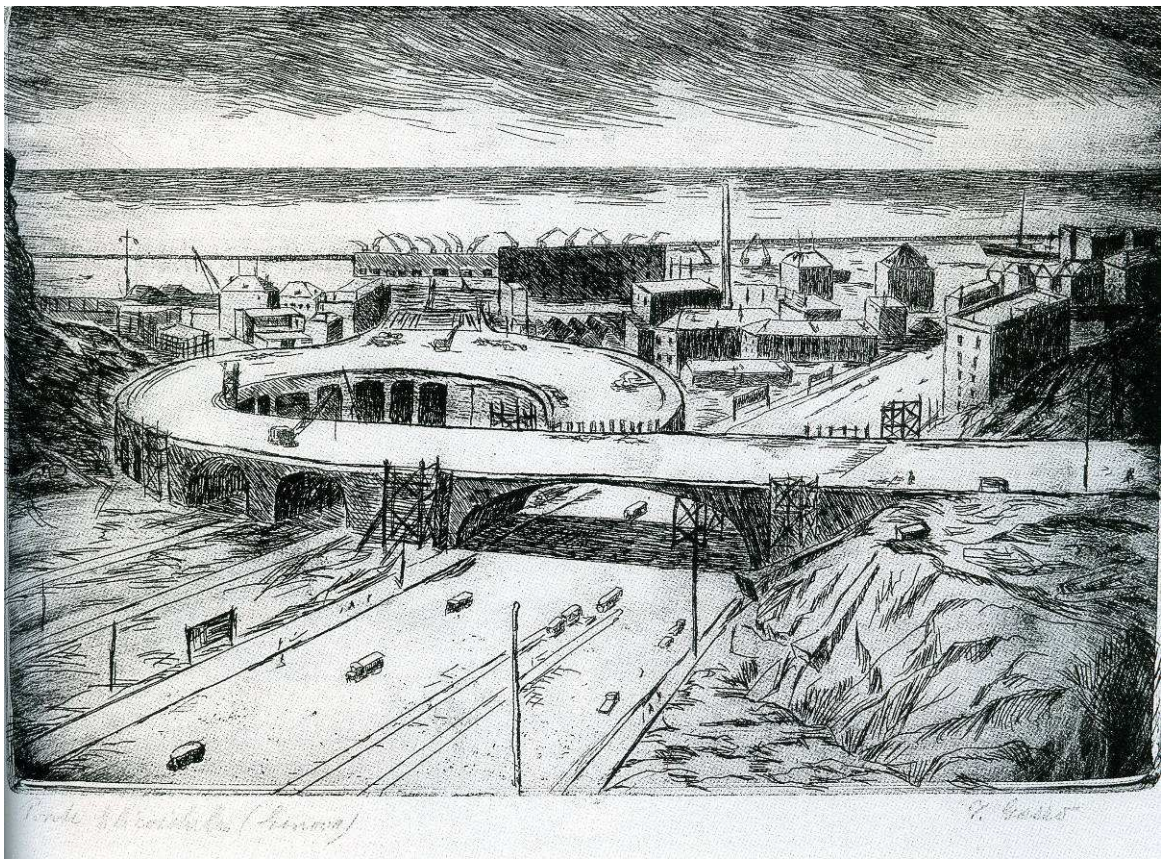
1932 beschloß der Staat, den wichtigen Seehafen Genua besser an die Industriezentren Mailand und Turin anzubinden, da die bestehenden Straßen- und Eisenbahnverbindungen im Güterverkehr an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt waren. Lange wurde der Bau einer neuen Eisenbahnverbindung geplant, doch das faschistische Regime entschied sich schließlich für eine Straßenverbindung, die auf den Lastwagenverkehr ausgerichtet war. Als Güterverkehrsstraße kann sie mit den amerikanischen *freeways* verglichen werden.

Die 1932 begonnene und im Oktober 1935 fertig gestellte *autocamionale* hatte ihren Ausgangspunkt unmittelbar am Genueser Hafen, wo sich ein großer Park- und Rangierplatz mit Betriebsgebäuden befand. Alleine für diesen fünf Hektar großen Platz mussten 1,1 Millionen m³ Kalkstein abgetragen werden. Die gewaltigen Höhenunterschiede im Hafen wurden durch eine Rampenlösung

[59] Aus der Fülle an Artikeln in den zeitgenössischen Fachzeitschriften: L'"Autocamionale" Genova-Milano-Torino, in: Le Strade 1932, Nr. 7, S. 177-194. – Vandone Italo, Die Arbeiten an der Autobahn Genua-Serravalle, in: Die Autobahn 1934, Nr. 3, S. 94-98. – Silvestri Armando, L'Autostrade Gênes-Vallée du Pô, in: La Technique des Travaux, mars 1936, S. 133-142. - Kaftan Kurt Gustav, Die „Autocamionale", in: Der Straßenbau 1937, Nr. 16, S. 199-201. - Aus heutiger Sicht: Da Rios Giovanni/Rinelli Savino, Autocamionale Genova-Valle del Po, in: 1924 – 1935. Le Autostrade della prima generazione, hg. v. Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso, o. J. [1984], S. 120-137.

überwunden. Auch der Bau über den Appennin war aufwändig und teuer. Die 50 km lange Strecke überwindet mit relativ kleinen Kurvenradien und zwei Tunnel den Ligurischen Appennin und sollte sich bei Serravalle in zwei Äste nach Turin und Mailand aufteilen. Diese Fortsetzung in die beiden Industriestädte wurde jedoch erst nach dem Krieg gebaut.

**Abb. 13: Autocamionale Genua-Serravalle, Rampe vom Autobahnhof zum Hafenviertel von Genua, 1938**



Quelle: Ponte elicoidale (Genova), Radierung von Teresa Gazzo, 1938, Istituto Nazionale per la Grafica / Calcografia, Inv. Nr. 17968/7793.

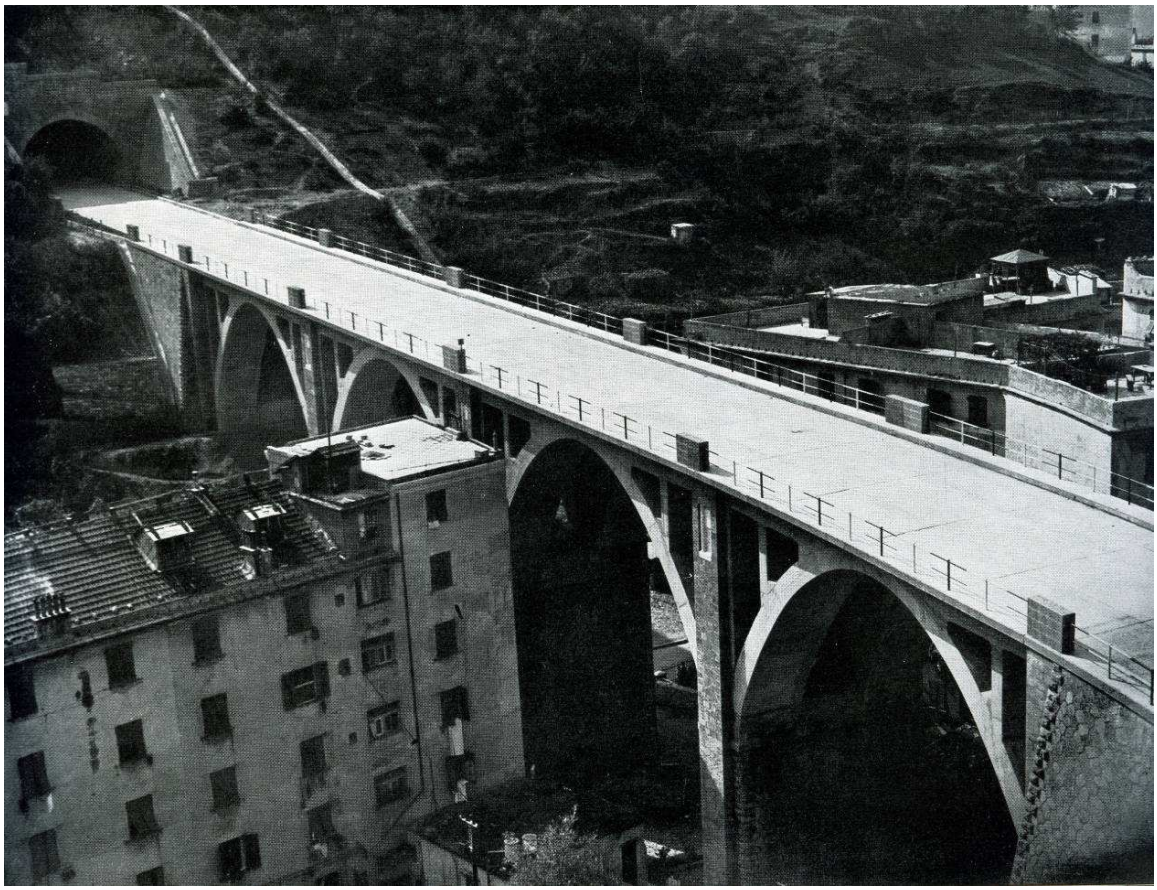
Puricellis Autobahnen war kein finanzieller Erfolg beschieden.[60] Die Verkehrsfrequenzen und damit die Mauteinnahmen – die Höhe der Maut war nach Motorstärken gestaffelt – entwickelten sich unbefriedigend und stiegen nur langsam.[61] Puricellis Firmen verschuldeten sich trotz neuer Aufträge immer tiefer, sodass der Staat schließlich vorzeitig von seinem Recht Gebrauch machte, die auf 50 Jahre vergebene Konzession einzuziehen und die

[60] Ausführlich dazu: Pavese Claudio, The making of the Italian motorway network (1924-1974), in: TST. Revista de Historia. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, no. 10 (2006), S. 96-121. Ich danke Prof. Claudio Pavese, Università degli Studi di Milano, für die Möglichkeit zur Einsichtnahme in sein Manuskript (urspr. Proceedings of COST 340 conference “Towards a European Intermodal Transport network: Lessons from History”, Lissabon 2002).

[61] vgl. La circolazione lungo le autostrade „Milano-Laghi“ negli anni 1926-27-28, in: Le Strade 1929, S. 114-117.

Autobahngesellschaften zu übernehmen. Nur die a*utostrada* Turin-Mailand wurde gut angenommen und blieb daher eigenständig.[62]

**Abb. 14: *Autocamionale* Genua-Serravalle**



Quelle: Die Straße 1939, H. 14, S. 458.

Mit der Fertiggstellung der *autocamionale* 1935 kam der Autobahnbau in Italien zwar vorerst zum Erliegen, doch die Vorbildwirkung, die dieses erste, wenn auch sehr rudimentäre Autobahnnetz Europas mit einer Länge von rund 510 km seit den frühen zwanziger Jahren gehabt hatte, war immens.[63]

[62] Eine Autobahn in Betrieb. Benutzung und Verkehrsnormen der Autobahn Turin-Mailand, in: Die Autobahn 1933, Nr. 2, S. 4.

[63] Vgl. Moraglio Massimo, Per una storia delle autostrade italiane: il periodo tra le due guerre mondiali, in: Storia urbana 100 (2002), S. 11-25, hier 25.

## 2.3 Deutschland: von der AVUS zur Reichsautobahn

### 2.3.1 Die AVUS

Der zumindest in Europa bekannteste Vorläufer der späteren Autobahnen ist zweifellos die Berliner „Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße“, kurz AVUS.[64] Bereits 1903 berichtete die Allgemeine Automobil-Zeitung, dass im Grunewald bei Berlin eine dem ausschließlichen Gebrauch von Kraftfahrzeugen vorbehaltene Straße geplant sei. Zwar wurde aus diesem Projekt vorerst nichts, aber das Vorhaben wurde weiter verfolgt.

Wer stand hinter dieser Idee einer Nur-Autostraße? Es waren wie auch in den USA und in Italien einflussreiche und wohlhabende Industrielle vor allem der aufstrebenden Automobilindustrie, Automobilfreaks wie Prinz Heinrich, der jüngere Bruder Kaiser Wilhelms II.,[65] und der Kaiserliche Automobil-Club. Ihr Bestreben war es, eine Straße zur Verfügung zu haben, auf der nur Kraftfahrzeuge fahren durften und der Verkehr ohne Gefahr durch Fußgänger, Radfahrer und Fuhrwerke fließen konnte. Die Industrie wünschte eine Straße als Teststrecke zur Erprobung ihrer Fahrzeuge und Motoren. Nicht zuletzt suchte man eine für die Abhaltung von Automobilrennen nach dem Vorbild von Indianapolis geeignete Strecke. Vorschläge für solche Strecken gab es im Taunus bei Frankfurt, im Elsaß, bei Aachen und in Schlesien. Letztendlich setzte sich aber Berlin durch.

1909 fand in den Räumen des Kaiserlichen Automobil-Clubs in Berlin die Gründung der „Automobil-Verkehrs- und Uebungsstraße G.m.b.H.“ statt und 1911 fand sich auch ein geeignetes Gelände, und zwar im Grunewald zwischen dem Berliner Westen und Potsdam. Hier kam hinzu, dass durch den Bau einer neuen Straße eine Entlastung der bestehenden, stark befahrenen Verbindung zwischen Berlin und den südwestlich gelegenen Orten Nikolassee, Wannsee und Potsdam zu erwarten war. Finanzierungsprobleme führten zunächst zu einer Redimensionierung des ursprünglichen Projektes: die Breite der Fahrspuren wurde von 6 auf 4 m und die Länge der Strecke von rund 17 auf 10 km verringert. Schließlich durchlief das Projekt die Behördenverfahren. Die

---

[64] ausführlich dazu: Heimann Gideon, Von der Avus zur Reichsautobahn, in: Die Reise nach Berlin, Ausstellungskatalog, hg. v. d. Berliner Festspiele GmbH im Auftrag des Senats von Berlin zur 750-Jahr-Feier Berlins 1987, Berlin 1987, S. 116-127, bes. 116-121. Die folgenden Ausführungen stützen sich hauptsächlich auf diesen Beitrag sowie auf Kaftan, Kampf, S. 24-33. - Engel Helmut, Das Auto, Geburt eines Phänomens – eine Berliner Geschichte, Berlin 2000, S. 16-17 und 81-85, und Ziegler Volker, Il progetto autostradale tedesco fra città e territorio, 1925-1955, in: Storia urbana 100 (2002), S. 85-119, hier 86-87. – siehe auch Kitschigin Richard, Rennen, Reifen und Rekorde. Die Avus Story, Stuttgart 1972. – Die Bauwerke und Kunstdenkmäler von Berlin, Bd. 2.2 Stadt und Bezirk Charlottenburg, Berlin 1961, S. 232-234. – Neumann, Die erste Autobahn in Deutschland-die Avus, in: Die Autostraße 1952, H. 1.

[65] vgl. König Wolfgang, Wilhelm II. und die Moderne. Der Kaiser und die technisch-industrielle Welt, Paderborn u.a. 2007, S. 216.

preußische Eisenbahnverwaltung stellte das Gelände sogar kostenlos zur Verfügung.

Am 14. Juni 1913 wurde die GmbH in eine Aktiengesellschaft übergeführt und mit dem Bau begonnen. Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges waren einige Teilstrecken sogar bereits geteert, doch verhinderte der Krieg die Fertigstellung. 1918 war an einen Weiterbau zunächst nicht zu denken und als sich die Lage wieder zu normalisieren begann, stieg der Industrielle Hugo Stinnes Anfang 1921 in die Gesellschaft ein. Noch im gleichen Jahr konnte die AVUS fertiggestellt und am 24. und 25. September 1921 mit einem Rennen eröffnet werden.[66]

Vom 1. Oktober 1921 an durften sich auch private Fahrer gegen eine exorbitant hohe Gebühr dem Geschwindigkeitsrausch hingeben. 8000 Fahrten wurden allein im Oktober gezählt, in den Sommermonaten der darauffolgenden Jahre stiegen die Benutzerzahlen auf bis zu 13.000 an. Bedenkt man, dass 1922 gerade 10.068 Personenkraftwagen in Berlin zugelassen waren, davon aber nur 6.907 für gewerbliche oder private Zwecke (der Rest für Behörden und im öffentlichen Fuhrwesen), so lässt sich leicht erahnen, dass der Andrang aus Berlin und dem näheren und weiteren Umland gewaltig gewesen sein muss.[67] Auch Piero Puricelli soll die Avus studiert haben.

[66] Bredtschneider, Die Grunewald-Automobilstraße bei Berlin, in: Verkehrstechnik 1922, H. 6, S. 65-68. Darin auch Hinweise auf zeitgenössische Zeitschriftenartikel.

[67] Statistisches Taschenbuch der Stadt Berlin 1924, hg. v. Statistischen Amt der Stadt Berlin 1924, S. 52.

**Abb. 15: Die AVUS, September 1929**

Quelle: Foto Willy Pragher, Staatsarchiv Freiburg

Der 2 mal 10 km lange Rundkurs, der aus zwei langen Geraden bestand, entsprach den Anforderungen an eine moderne Autostraße: nur für Automobile zugelassen, kreuzungsfrei, mit richtungsgetrennten Fahrbahnen, getrennt durch einen breiten begrünten Mittelstreifen, mit überhöhten Kurven und modernen Fahrbahndecken. Damit war der Prototyp für die spätere Autobahn geschaffen, auch wenn der Einfluss der italienischen *autostrade* auf die weitere Entwicklung wesentlich höher eingeschätzt werden muss.

Neben den Rennen wurde die Avus aber zu einer Teststrecke für die Automobil- und Baustoffindustrie. Letztere testete hier – besonders nach 1926, als Untersuchungen im Zuge eines tödlichen Unfalls ergaben, dass die Strecke wegen des schlechten Zustandes des Belags nicht mehr für Rennbewerbe geeignet war - neue Materialien und Bauweisen. Überhaupt war die AVUS bald nach ihrer Eröffnung im Hinblick auf Autorennen bereits wieder veraltet. Der wellige Untergrund ließ die Wagen mit 200 km/h in die Luft fliegen und aus der Bahn schleudern.[68] 1938 wurde die AVUS als Zubringer zum Berliner Autobahnring in das Netz der Reichsautobahnen eingebunden.

[68] Vgl. Borscheid Peter, Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung, Frankfurt/New York 2004, S. 202.

**Abb. 16: Die AVUS-Nordschleife mit der stark überhöhten Kurve an einem Renntag in den dreißiger Jahren**

Quelle: Die Straße 1939, H. 4, S. 101.

## 2.3.2 Frühe Autobahnprojekte

In den frühen zwanziger Jahren drangen zahlreiche Projekte für den Bau von Autobahnen oder autobahnähnlichen Straßen in Deutschland an die Öffentlichkeit.[69]

Bereits 1924 kam es zu einer Zusammenarbeit zwischen Piero Puricelli und dem Münchner Bauunternehmer Anton Woerner, als die beiden ein Projekt für eine Autostraße München-Starnberger See (1926) ausarbeiteten, mit dem Ziel, ein nahe der Großstadt München gelegenes, landschaftlich attraktives Ausflugsgebiet verkehrstechnisch zu erschließen – die Parallelen zur Autobahn Mailand-Oberitalienische Seen liegen auf der Hand. Puricelli wird bezeichnenderweise auch als unermüdlicher und nicht ganz uneigennütziger Prediger des Autobahngedankens in ganz Europa beschrieben, denn natürlich ging es auch darum, entsprechende Aufträge für die beiden Baufirmen, die Puricelli Strade e Cave und Sager & Woerner, zu lukrieren.

Um die Attraktivität des Projektes noch zu erhöhen, war das Projekt – mit einer Verlängerung nach Garmisch-Partenkirchen und Mittenwald – als Teilstück

[69] ausführlich dazu Kaftan, Kampf, 34ff.

einer „Autofernstraße Berlin-Leipzig-München-Rom“ gedacht (1927).[70] Dieses deutsch-italienische Gemeinschaftsprojekt wurde überdies auf dem Internationalen Straßenkongress 1926 in Mailand, der sich auch mit Automobilstraßen befasste, ausgezeichnet. In den dreißiger Jahren, als Fritz Todt, ehemaliger Mitarbeiter bei Sager & Woerner, bereits zum Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen avanciert war, wurde dieses Projekt als Verbindung zwischen den Hauptstädten der „Achsenmächte“, wiederum mit Puricelli als Partner, weiter verfolgt.[71]

Das Projekt einer Autobahnverbindung München-Leipzig-Berlin wurde auch separat unter dem Kurznahmen „MüLeiBerl“ – nach den Anfangsbuchstaben der beteiligten Städte - vorangetrieben. Daneben gab es noch Projekte für München-Passau, Leipzig-Halle (die sogenannte „LEHA“), für Mannheim-Heidelberg, betrieben von der „Nordbadischen Autostraßengesellschaft“, für Köln-Aachen, Düsseldorf-Köln-Bonn, Hannover-Braunschweig und andere mehr.[72]

1924 wurde ebenfalls auf private Initiative von Ingenieuren, Städtebauern und Straßenexperten und mit Unterstützung durch Industrielle, Baufirmen und Automobillobbies die *Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau* (Stufa) gegründet, um die Zusammenhänge zwischen Automobil und Straße zu untersuchen. Dazu gehörte auch die Planung eines ganz Deutschland umfassenden Fernstraßennetzes. Ein entsprechender Vorschlag wurde von der Stufa im Dezember 1927 vorgelegt.[73] Sie sprach sich aber gegen den Bau von Autobahnen aus und für den Ausbau des bestehenden Straßennetzes. Nach der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten wurde die Stufa im Dezember 1934 in die Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e.V. umgewandelt und besteht als solche im Wesentlichen bis heute.[74]

### 2.3.3 Die HAFRABA

Das ehrgeizigste Vorhaben jener Zeit betraf jedoch die Idee einer Nord-Süd-Autobahnverbindung quer durch Deutschland, von Hamburg über Frankfurt am

---

[70] Autofernstraße Berlin-Leipzig-München-Rom. Bericht von der Autofernstrassen-Tagung Leipzig 11.1.1927, hg. v. Rats-Verkehrsamt Leipzig, Leipzig 1927 (Leipziger Verkehr und Verkehrspolitik. Schriftenreihe des Rats-Verkehrsamtes Leipzig, 3).

[71] ausführlich dazu: Bortolotti Lando, Fra politica, propaganda e affari: l’autostrada Roma-Berlino, 1927-1942, in: Storia urbana 81 (1997), S. 47-79. - vgl. den einschlägigen Bestand im Bundesarchiv Berlin, R 46.01, 1112 und 1069.

[72] Kaftan, Kurt, Von der Autobahn zum Weltautobahnverkehr, in: Die Welt im Fortschritt. Gemeinverständliche Bücher des Wissens und Forschens der Gegenwart, Bd. 1, Berlin 1935, S. 69-146, hier 74-77. - Ziegler, Progetto, 98-100.

[73] Vgl. Rappaport, Das Netz der Kraftwagenstraßen Deutschlands, in: Verkehrstechnik 1926, H. 17, S. 285-288. Siehe auch die zahlreichen Beiträge in der Stufa-eigenen Zeitschrift „Mitteilungen der Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau“.

[74] Ziegler, Progetto, 98-100. – Böhringer Alfred, Rückschau und Ausblick, in: Straßenforschung. 50 Jahre Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen 1924-1974, Bonn-Bad Godesberg 1974, S. 11-32, hier 18-26. – Kaftan, Kampf, 18-24.

Main nach Basel, im damaligen Abkürzungsfieber kurz „HaFraBa“ genannt nach den Anfangsbuchstaben der beteiligten Städte.[75]

Die Idee dazu war von privater Seite ausgegangen: Willy Hof, Generaldirektor der Deutschen Handels-Gesellschaft in Frankfurt, Autofetischist und Rennfahrer, soll, nachdem er 1922 das Autorennen von Baden-Baden gewonnen hatte, im Überschwang ausgerufen haben: „*Reißt doch die Schienenstränge aus den Bahndämmen und baut Autostraßen darauf*“[76] und engagierte sich seitdem intensiv für den Bau von Autobahnen in Deutschland. Dabei fand er in dem Frankfurter Baubeamten Hermann Uhlfelder einen Gleichgesinnten. Gemeinsam besichtigten sie die neuen oberitalienischen Autobahnen und stellten den Kontakt zu Piero Puricelli her.

Die Autobahnpläne verdichteten sich, als es gelang, maßgebende Politker, die badische Regierung, zahlreiche Städte, Industrie- und Handelskammern, Straßenbaufirmen und -experten wie Professor Robert Otzen von der TH Hannover für das Projekt zu gewinnen. Uhlfelder arbeitete einen Entwurf für eine „Autostraße Hamburg-Frankfurt-Basel“ als Gesprächsgrundlage aus und schon am 6. November 1926 wurde daraufhin der Verein HAFRABA e.V. in Frankfurt gegründet. Zum Geschäftsführer wurde Willy Hof bestimmt.

Nachdem der Vorstand einer Einladung Puricellis nach Italien gefolgt war - Puricelli wurde korrespondierendes Mitglied des Vorstands - und die zu diesem Zeitpunkt fertig gestellten Abschnitte der *autostrada* besichtigt hatte, nahm der Technische Ausschuss seine Arbeit auf und legte innerhalb von nur fünf Monaten ein Vorprojekt für die immerhin knapp 900 km lange Strecke vor.

Ab 1927 wurden wegen der ablehnenden Haltung Hamburgs die Städte Bremen und Lübeck in die Planung einbezogen und der Vereinsname stand seither für „Hansestädte-Frankfurt-Basel“. Auch nach Süden wurden Verlängerungen in die Schweiz und weiter nach Mailand und Genua geplant.

Ab 1928 gab der Verein eine eigene Zeitschrift, das „HAFRABA-Mitteilungsblatt“, heraus, die später in „Die Autobahn“ umbenannt wurde, und versuchte, durch Ausstellungen und Vorträge in der Öffentlichkeit für die Ideen des Vereins zu werben.

Der Verkehrswirtschaftliche Ausschuss nahm sich wirtschaftlicher Fragen an, die mit dem Projekt in engem Zusammenhang standen. So musste durch Verkehrszählungen erst eine Datengrundlage geschaffen werden, um die künftige Fahrzeugfrequenz abschätzen zu können. Diese wiederum war wesentlich für die Finanzierung von Bau und Betrieb der künftigen Autobahn, denn eine Finanzierung schien wegen der zunächst ablehnenden Haltung der Regierungsstellen nur durch die Einhebung von Benutzungsgebühren möglich.

---

[75] Sehr ausführlich zur HAFRABA: Kornrumpf Martin, HAFRABA e.V. Deutsche Autobahn-Planung 1926-1934, Bonn 1990 (Archiv für die Geschichte des Straßenwesens, 7) sowie Krebs Theodor, HAFRABA. Die Geschichte des Ringens um die „utopische“ Idee der Autobahn, in: HAFRABA. Bundesautobahn Hansestädte-Frankfurt-Basel. Rückblick auf 30 Jahre Autobahnbau, hg. v. Bundesminister für Verkehr, Abt. Straßenbau, Wiesbaden 1962, S. 13-41.

[76] zit. n.: Schütz Erhard/Gruber Eckhard, Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der „Straßen des Führers“ 1933-1941, Berlin 1996, S. 29.

**Abb. 17: Die Linienführung der Hafraba mit der Verlängerung nach Mailand und Genua**

Quelle: Otzen Robert, Die Autostraße Hansestädte-Frankfurt-Basel. Zweck und Ziele des Vereins „Hafraba“, Frankfurt o.J. (Hafraba-Schrift, 1), S. 7.

Genau an diesem Punkt aber sollte die Umsetzung während der gesamten Weimarer Republik scheitern, denn eben die Einhebung von Benutzungsgebühren auf öffentlichen Straßen war durch das Finanzausgleichsgesetz untersagt und das zuständige Reichsver-

kehrsministerium war zu keiner Ausnahmegenehmigung bereit. Dennoch gab es bereits ein Vorbild: die 20 km lange „Kraftwagenbahn“ Köln-Bonn, 1929-32 von der preußischen Rheinprovinz unter anderem auf Anregung des Kölner Oberbürgermeisters Konrad Adenauer als lokale Entlastungsstraße und einzige Autobahn Deutschlands vor 1933 errichtet.[77] Straßenbau war nach der Weimarer Verfassung Ländersache und fiel in Preußen in die Kompetenz der Provinzen. Durch diese rechtliche Lage war der Bau erst möglich geworden.

Die Strategie des HAFRABA-Vereins ging nun ab 1927 dahin, eine Teilstrecke bis zur Baureife zu planen, um so die Realitätsnähe der Planungen unter Beweis zu stellen. Dabei handelte es sich um den Abschnitt Frankfurt-Darmstadt-Heidelberg. Über dieses kurze Teilstück wollte man den Einstieg in den Autobahnbau erreichen. Doch ein im Juli 1930 im Reichstag eingebrachter Antrag auf Änderung des Finanzausgleichsgesetzes scheiterte an der Auflösung des Parlaments kurz danach. Ein weiterer Antrag Anfang 1931 stieß auf den Widerstand von NSDAP und KPD und kam daher nicht zur Abstimmung. Als darüber hinaus die Regierung Brüning gestürzt wurde, verlor der Verein seinen wichtigsten Fürsprecher in der Politik.

Widerstand kam aber nicht nur von manchen Parteien, auch die Reichsbahn, der Reichsverband der Automobilindustrie und der Automobil-Club von Deutschland äußerten aus verschiedensten Gründen Bedenken. Zwar erhielt das HAFRABA-Projekt Auftrieb durch die beiden Internationalen Autobahn-Tagungen 1931 und 1932 in Genf und Mailand,[78] aber andererseits stieg während der Weltwirtschaftskrise der Rechtfertigungsdruck für das von vielen Seiten als Luxus empfundene Projekt eines Autobahnnetzes stark an. Nicht nur für den Nationalökonom Werner Sombart waren Autobahnen „*Straßen für den Lebensgenuß reicher Leute*“.[79] Tatsächlich war ja Deutschland eines der am schwächsten motorisierten Industrieländer Europas und die Arbeitslosenzahlen schnellten während der Wirtschaftskrise in ungeahnte Höhen. Dabei wies der HAFRABA-Verein durchaus auf die Beschäftigungseffekte eines allfälligen Autobahnbaus hin. In fast allen bis 1933 veröffentlichten Arbeits-beschaffungsprogrammen waren ja Vorschläge zum Bau von Autobahnen enthalten.

Jedenfalls blieben die Planungen der HAFRABA bis zum Ende der Weimarer Republik auf dem Papier bestehen. Das allerdings gründlich. Denn im Laufe der Jahre waren äußerst umfassende und detaillierte Planungen erstellt worden. Die Geländeverhältnisse waren erfasst worden, Fahrbahnprofile- und breiten festgelegt, Kurvenradien und Steigungen durchgespielt worden. Auch die Auf-

---

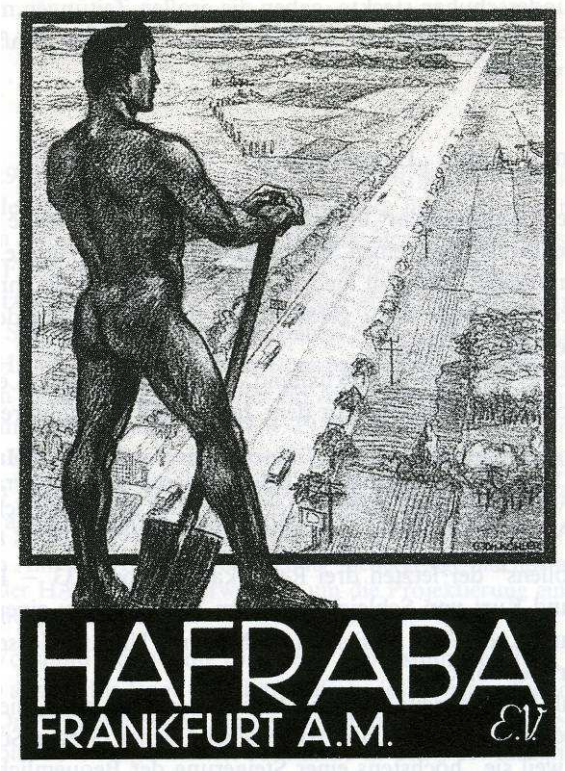
[77] Fehlemann, Die plankreuzungsfreie Kraftwagenstraße Köln-Bonn, in: Verkehrstechnik 1932, Beilage „Straßenbau und Straßenunterhaltung“, Nr. 17, S. 495-499.

[78] Zur Rolle der beiden ersten Autobahnkongresse siehe: Bortolotti Lando, I congressi autostradali internazionali del 1931 e 1932 e le prime proposte di un sistema autostradale europeo, in: Storia urbana 75 (1996), S. 5-27. – Heckmann-Strohkark Ingrid, Der Traum von einer europäischen Gemeinschaft. Die Internationalen Autobahnkongresse 1931 und 1932, in: Heller Martin/Volk Andreas (Hg.), Die Schweizer Atuobahn, Ausstellungskatalog Museum für Gestaltung Zürich, Zürich 1999, S. 32-45. – vgl. Strohkark, Wahrnehmung von „Landschaft“ und Autobahnen, S. 106ff.

[79] Die Straße 1939, S. 243, zit. n.: Ludwig Karl-Heinz, Technik und Ingenieure im Dritten Reich, Düsseldorf 1974, S. 303. – vgl. Zeller, Straße, Bahn, Panorama, S. 48 – Schütz/Gruber, S. 31.

und Abfahrten und Kreuzungen hatte man gründlichst untersucht und brauchbare Lösungen gefunden, darunter den Verteilerkreis und das Kleeblatt für die niveaufreie Kreuzung zweier Autobahnlinien. Der Schweizer Schlosserlehrling Willy Sarbach hatte die Kleeblattlösung 1927 entworfen, angeregt durch den Besuch einer HAFRABA-Ausstellung in Basel. Was sich – zumindest in der Theorie – als die beste Lösung herausgestellt hatte, wurde daraufhin in technischen Richtlinien niedergeschrieben.

**Abb. 18: Titelseite des Mitgliedsbuchs des HAFRABA-Vereins und gleichzeitig Werbe-Plakat für die Vereinsziele**




Quelle: Kaftan Kurt, Der Kampf um die Autobahnen, Berlin 1955, S. 79.

Insgesamt 70 Bände mit detaillierten, baureifen Projektunterlagen, Kostenberechnungen und allgemeine technische Richtlinien für den Autobahnbau lagen 1932 vor, als die Nationalsozialisten an die Macht kamen. Sie brauchten sich nur zu bedienen.[80] Erst diese gewaltigen Vorarbeiten des HAFRABA-Vereins ermöglichten den raschen Baubeginn an den Reichsautobahnen bereits im September 1933, nur wenige Monate nach der Machtübernahme.

[80] vgl. BA Berlin, R 46.01, 3092, 1263

### 2.3.4 Die Anfänge der Reichsautobahnen

Auf der Automobilausstellung in Berlin bezeichnete der neue Reichskanzler Adolf Hitler am 18. Februar 1933 die Förderung der Motorisierung als ein Ziel seiner Politik und betonte die Notwendigkeit, „*dem Kraftverkehr die für ihn erforderlichen Automobilstraßen zu geben*.“[81] Hitler und seine NSDAP waren über die Autobahnpläne der HAFRABA wohl informiert; die NSDAP hatte wie alle anderen Parteien auch die Projektunterlagen der HAFRABA im Zuge der Lobbytätigkeit Willy Hofs routinemäßig erhalten.

Es kam zwar noch zu mehreren Besprechungen Hitlers mit Hof im April, Mai und Juni 1933, bei denen sich Hitler über die HAFRABA-Planungen informiert zeigte und diese gegen den Widerstand seiner Berater verteidigte,[82] doch geriet die HAFRABA selbst und mit ihr Willy Hof zusehends auf das politische Abstellgleis. Denn parallel zu den Besprechungen mit Hof liefen bereits die Vorarbeiten zum Reichsautobahngesetz und zur Vereinheitlichung der Straßenbaukompetenzen in der Hand des neu zu schaffenden Postens eines Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen, dem auch der Bau der Autobahnen obliegen sollte.

Der HAFRABA-Verein wurde am 18. August 1933 in die „Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen e.V.“ (GEZUVOR) umgewandelt.[83] Sie erhielt vom neu ernannten Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr. Fritz Todt, die Aufgabe, die Planung der Autobahnen im ganzen Reichsgebiet voranzutreiben. Diesen Auftrag erfüllte sie zwar, noch dazu ohne Kosten für den Generalinspekktor, doch die Vorarbeiten und die Rolle der HAFRABA beim Bau der deutschen Reichsautobahnen wurden nun immer mehr an den Rand gedrängt, heruntergespielt, schließlich von der Propaganda konsequent negiert und damit aus dem kollektiven Bewusstsein verbannt. Der Mythos der Reichsautobahnen als der „Straßen Adolf Hitlers“ war dabei, geschaffen zu werden. Diesem Mythos zufolge war Hitler bereits während seiner Festungshaft in Landsberg die Idee zu einem reichsweiten Autobahnnetz gekommen. Die Reichsautobahnen stellten ein überaus probates Mittel zur positiven Inszenierung und Selbstdarstellung des “neuen“ national-sozialistischen Deutschland dar. Noch heute werden die Autobahnen oft als eine der wenigen „positiven Seiten“ des Hitler-Regimes aufgefasst. Für die HAFRABA war da kein Platz mehr.

Fritz Todt, Straßenbauingenieur bei der Münchner Straßenbaufirma Sager & Woerner und frühes NSDAP-Mitglied, hatte sich neben seiner Tätigkeit als Straßenbauexperte in Unterorganisationen der Partei vor allem durch seine Denkschrift „Straßenbau und Straßenverwaltung“, den nach der Farbe des

---

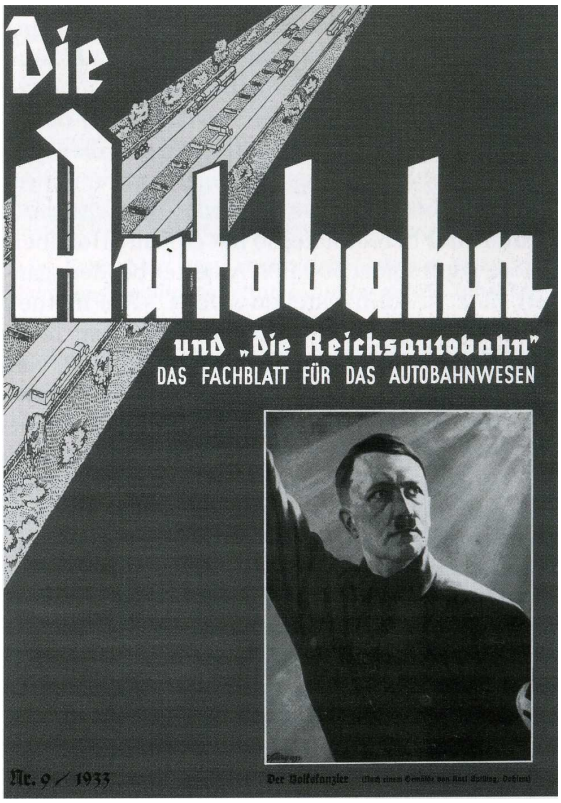
[81] zit. n.: Krebs Theodor, HAFRABA. Die Geschichte des Ringens um die „utopische“ Idee der Autobahn, in: HAFRABA. Bundesautobahn Hansestädte-Frankfurt-Basel. Rückblick auf 30 Jahre Autobahnbau, hg. v. Bundesminister für Verkehr, Abt. Straßenbau, Wiesbaden 1962, S. 13-41, hier 29.

[82] Repgen Konrad (Hg.), Akten der Reichskanzlei. Regierung Hitler 1933-1938. Teil I: 1933/34, Bd. 2, Dokumente Nr. 91, 92, 133, 153.

[83] Vgl. Die Planungsarbeiten für die Reichsautobahnen. Zweieinhalb Jahre GEZUVOR, Berlin 1937.

Einbandes so genannten „Braunen Bericht“, für diese Aufgabe empfohlen und gegen den wirtschaftspolitischen Chefideologen Gottfried Feder durchgesetzt.[84] Im Status einer Obersten Reichsbehörde war Todt als Generalinspektor den Ministern gleichrangig und direkt Hitler unterstellt. Dadurch verfügte er über umfassende Kompetenzen.[85]

**Abb. 19: Titelblatt der Zeitschrift „Die Autobahn“, September 1933**




Quelle: Die Autobahn, September 1933.

Am 27. Juni 1933 wurde mit dem „Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens Reichsautobahnen“ die juristische Grundlage geschaffen.[86] Am 25. August 1933 wurde die „Gesellschaft Reichsautobahnen“ als Teil der Deutschen Reichsbahn gegründet.[87] Diese Konstruktion hatte mehrere Vorteile: Von der Reichsbahn übernahm die neue Gesellschaft nicht nur zahlreiche Ingenieure, sondern sie ersparte sich auch den Aufbau eigener

[84] „Brauner Bericht“: BA Berlin, R46.01, 3001a. - Schütz/Gruber, Mythos Reichsautobahn, S. 16ff. - Zeller, Straße, Bahn, Panorama, 52ff.

[85] grundlegend: Todt Fritz, Der Straßenbau im nationalsozialistischen Staat, in: Lammers Hans-Heinrich/Pfundtner Hans (Hg.), Grundlagen, Aufbau und Wirtschaftsordnung des nationalsozialistischen Staates, 3. Bd., H. 57, Berlin/Wien o.J. [1942]. - Fünf Jahre Arbeit an den Straßen Adolf Hitlers, Berlin 1938. - Die Reichsautobahnen. Grundsätzliches über Gestaltung, Baudurchführung und Betrieb, hg. im Auftrag des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen, Berlin 2. erw. und erg. Aufl. 1938.

[86] RGBl. II 1933, Nr. 28 vom 30.6.1933.

[87] Volk Franz, Der Aufbau der Gesellschaft „Reichsautobahnen“, Leipzig 1935.

Verwaltungsstrukturen. Am wichtigsten aber war, dass die Angst der Reichsbahn vor einer Konkurrenz durch die Autobahn damit vorerst gebannt war. Das Straßenwesen und der Straßenbau wurden 1934 ebenfalls vereinheitlicht und dem Reich unterstellt.[88] Seit dem gleichen Jahr gab Todt als populäres Propagandablatt die Zeitschrift „Die Straße“ heraus.

Die Durchführung des Autobahnbaus vor Ort erfolgte durch zunächst 15 „Oberste Bauleitungen“.[89] Das von Todt 1933 verkündete Grundnetz sollte ursprünglich 6.900 km umfassen und wurde später, vor allem mit der Eingliederung Österreichs und des Sudetenlandes, kräftig erweitert. Dank der umfangreichen Vorarbeiten der HAFRABA konnte Hitler bereits am 27. September 1933 den Spatenstich für die Strecke Frankfurt-Darmstadt-Heidelberg tätigen und am 21. März 1934 eröffnete er in Unterhaching bei München die „Arbeitsschlacht“, weil an 22 Baustellen gleichzeitig mit den Arbeiten begonnen wurde.

**Abb. 20: Hitler und der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr. Fritz Todt**

Quelle: Die Straße 1939, H. 8, S. 249.

[88] Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung, RGBl. I 1934, Nr. 34, S. 243.

[89] bis 1937 lautete die offizielle Bezeichnung „Oberste Bauleitung für Kraftfahrbahnen“ (OBK), dann, ab Dezember 1937 „Oberste Bauleitung der Reichsautobahnen“ (OBR)

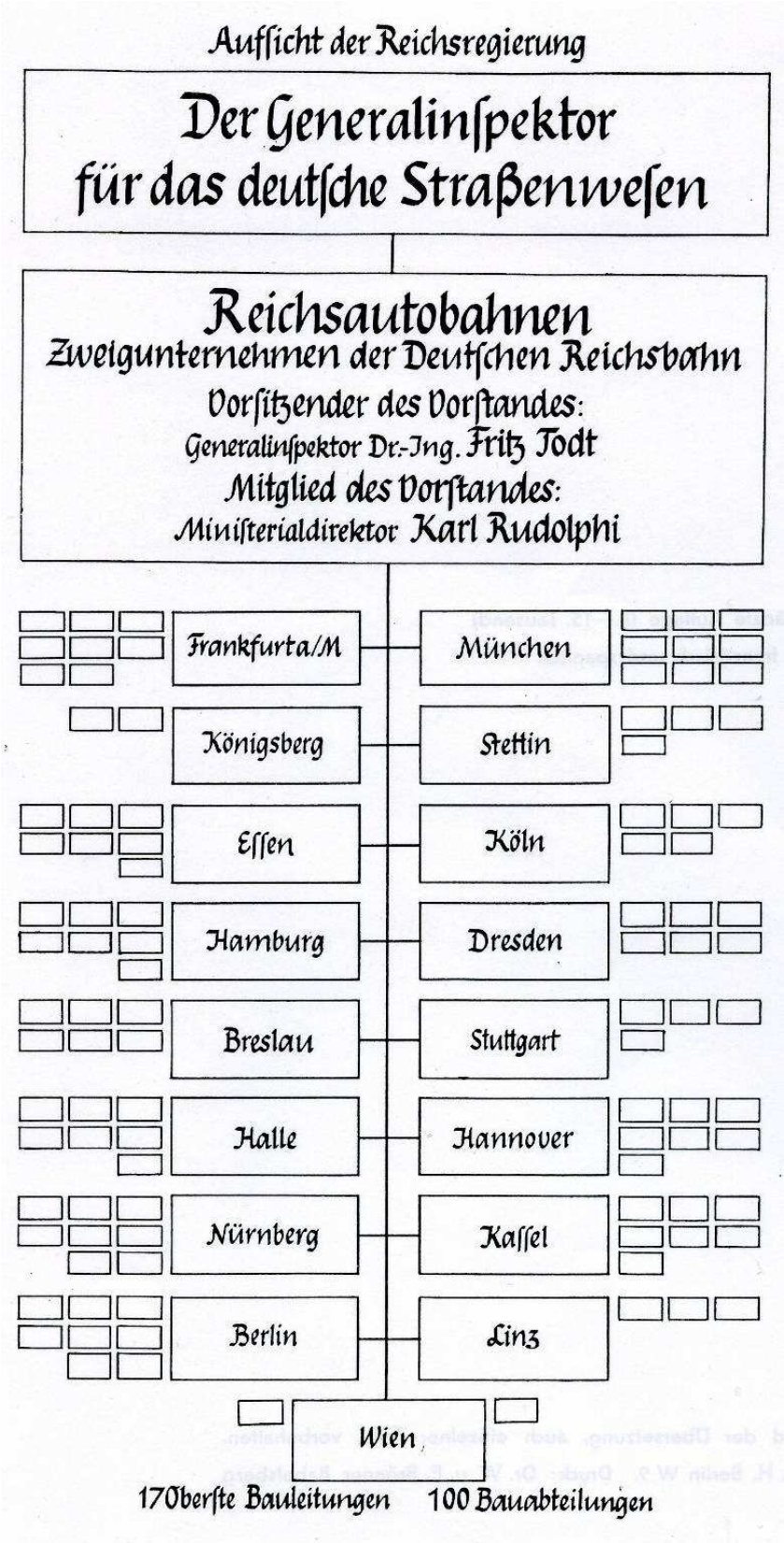
**Abb. 21: Fritz Todt, Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen**

Quelle: Die Straße 1942, H.3/4, Titelblatt

Im Gegensatz zur Propaganda spielte der Autobahnbau aber keine große Rolle beim Abbau der Arbeitslosenzahlen, obwohl anfangs bewusst auch bei den schweren Erdarbeiten auf den Einsatz von Maschinen verzichtet wurde. Vielmehr sorgte die anlaufende Rüstungskonjunktur für ein rasches Verschwinden der Arbeitslosigkeit. Finanziert wurde der Bau der Reichsautobahnen zunächst über kurzfristige Wechselkredite, dann zum überwiegenden Teil aus Mitteln der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und der Arbeitslosenversicherung, der Rest aus dem regulären Haushalt des Reiches. Auch diese Art der Finanzierung war bereits vor 1933 vorgeschlagen worden. Das Reich saß zuletzt auf einem Schuldenberg von über viereinhalb Milliarden Mark, dessen Tilgung nur der verlorende Krieg ersparte. Bis Kriegsende wurden ungefähr 6,5 Milliarden Reichsmark investiert. Ein Kilometer Autobahn kostete durchschnittlich 900.000 RM, nach Hartmannsgruber sogar 1,1 Milliarden RM, mehr als das Dreifache der ursprünglichen Kalkulation von 1933. [90]

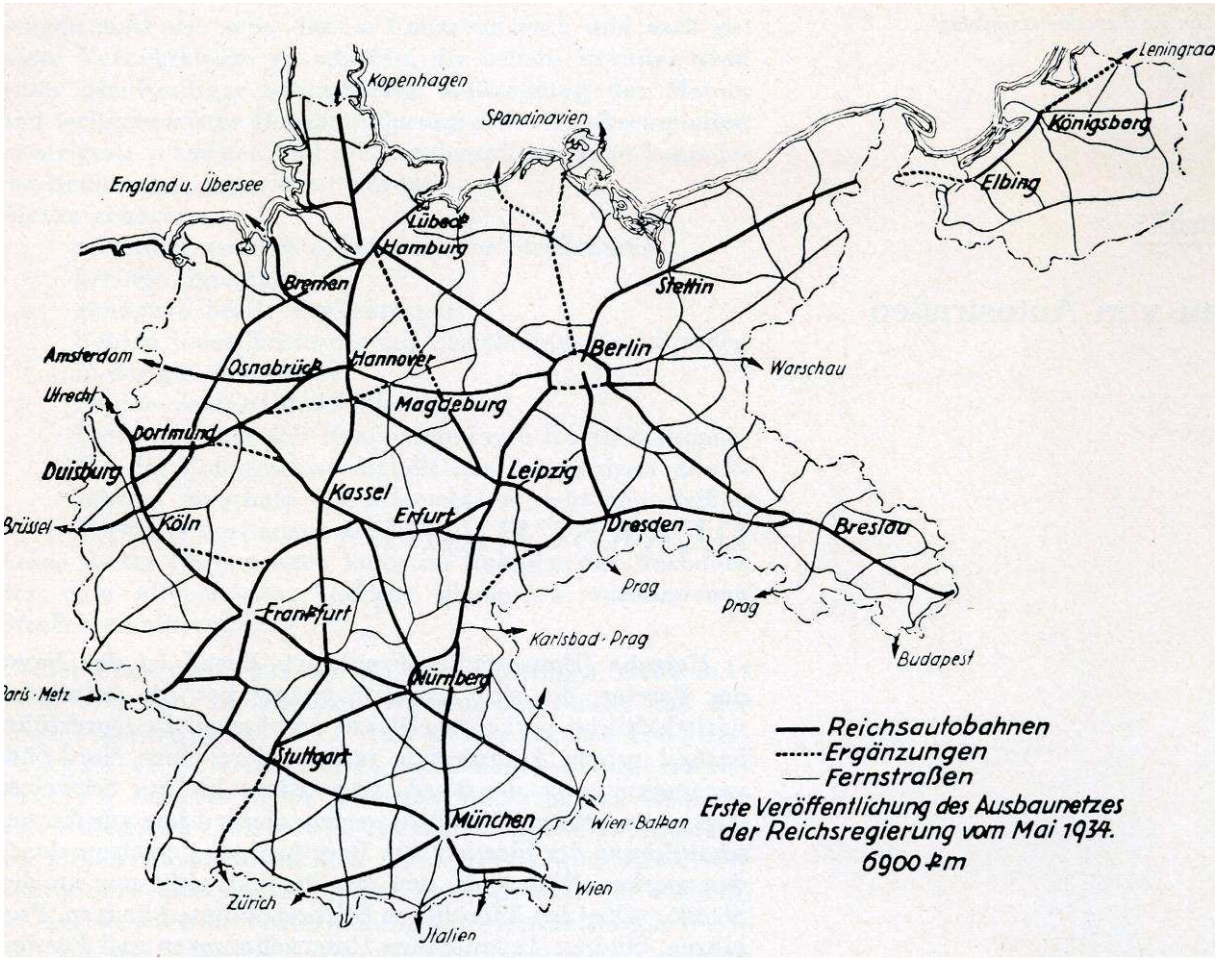
[90] zur Finanzierung der Reichsautobahnen siehe jüngst: Hartmannsgruber Friedrich, „...ungeachtet der noch ungeklärten Finanzierung". Finanzplanung und Kapitalbeschaffung für den Bau der Reichsautobahnen 1933-1945, in: Historische Zeitschrift 278 (2004), H. 3, S. 625-681, hier 681.

**Abb. 22: Organigramm der Gesellschaft Reichsautobahnen, 1938**




Quelle: Die Reichsautobahnen. Grundsätzliches über Gestaltung, Baudurchführung und Betrieb, hg. im Auftrag des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen, Berlin 2. erw. und erg. Aufl. 1938, S. 5.

**Abb. 23: Das Grundnetz der Reichsautobahnen, 1934**

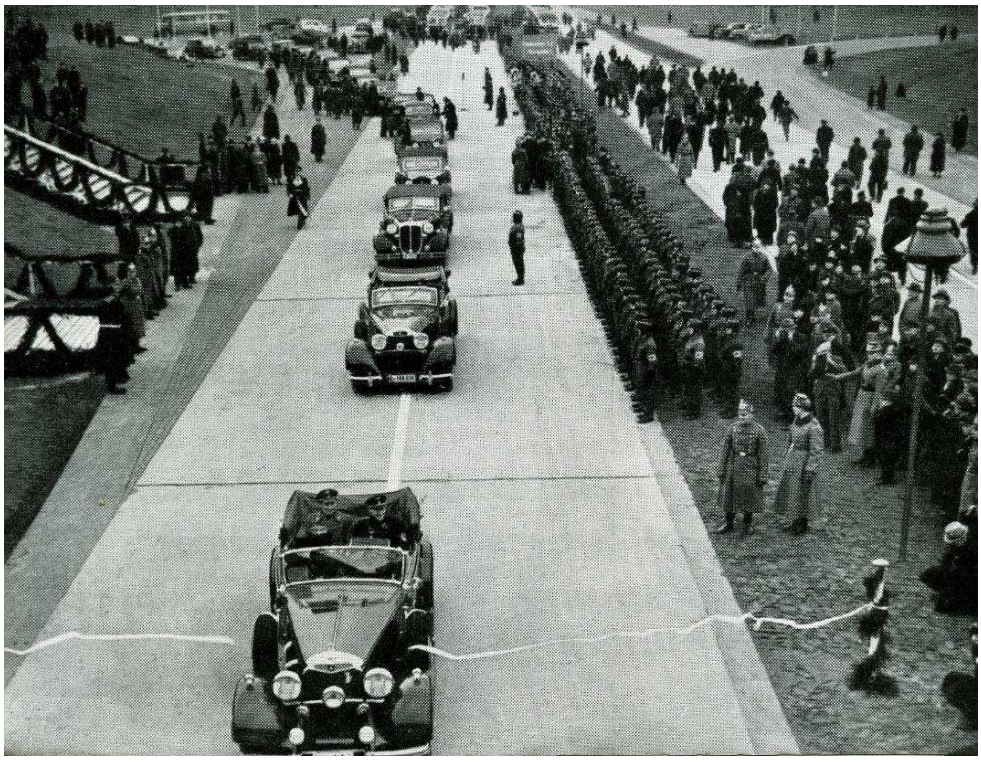



Quelle: Krebs Theodor, HAFRABA. Die Geschichte des Ringens um die „utopische“ Idee der Autobahn, in: HAFRABA. Bundesautobahn Hansestädte-Frankfurt-Basel. Rückblick auf 30 Jahre Autobahnbau, hg. v. Bundesminister für Verkehr, Abt. Straßenbau, Wiesbaden 1962, S. 31.

**Abb. 24: Eröffnungsfahrt Hitlers über den ersten Autobahnabschnitt, Mai 1935**

Quelle: Die Straße 1935

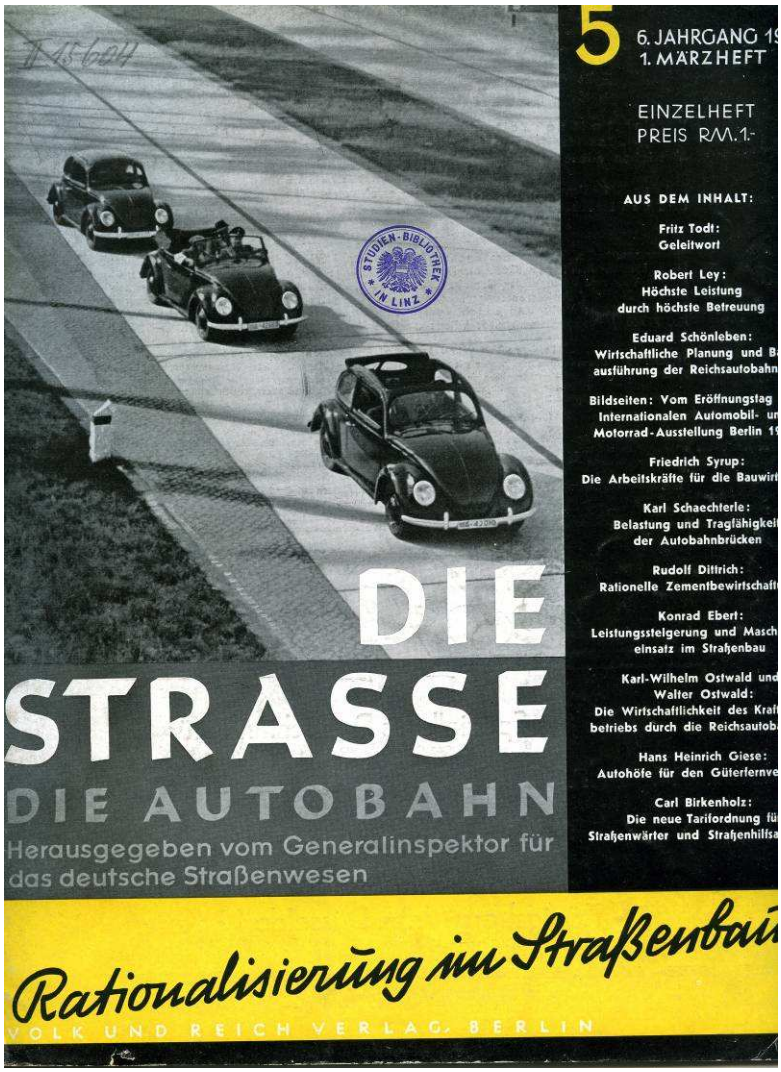
**Abb. 25: Feier zur Eröffnung des 3000. Reichsautobahnkilometer bei Berlin, Dezember 1938**



Quelle: Die Straße 1939, H. 1, S. 12.

Jedes Jahr sollten 1.000 km fertig gestellt werden. Bis zum Kriegsbeginn konnte dieses Ziel auch eingehalten werden. Am 19. Mai 1935 eröffnete Hitler das erste Teilstück der Reichsautobahn, Frankfurt-Darmstadt. Jeweils kurz vor Weihnachten 1937 und 1938 wurde der zweitausendste und dreitausendste Kilometer gefeiert. In der Regel mussten 1942 alle Bauarbeiten eingestellt werden. Insgesamt 3.892,8 Kilometer waren bis dahin fertig gestellt worden.[91]

**Abb. 26: Versprechungen für die Zukunft: mit dem KdF-Wagen auf der Reichsautobahn, Titelblatt der Zeitschrift „Die Straße“, März 1938**




Quelle: Die Straße 1938, H. 5, Titelblatt.

[91] Schwell Dietrich /Jäger Wolfgang, Verkehrsfreigaben von Autobahnen in den Jahren 1939 bis 1945, in: Straße + Autobahn 2000, H. 8, S. 478-488.

# 3 Projekte (bis 1938)

## 3.1 Die Autostraße Wien-Semmering

Der erste Entwurf für eine österreichische Autobahn stammt aus dem Jahr 1926 und war stark vom Vorbild der italienischen *autostrade* beeinflusst. Die Proponenten zeigten sich – offenbar aus eigener Anschauung – zutiefst beeindruckt vom italienischen Beispiel: „*Wer je auf den neuen „Autostraßen" von Mailand zu den oberitalienischen Seen gefahren ist, hat folgendes tief empfunden: Zuerst die restlose Erfüllung aller Erfordernisse eines idealen Verkehrsweges: profunde Straßen großer Breiten mit staubfreier Decke, großzügige gerade Linienführung ohne Durchquerung von Ortschaften, ausschließlich vorbehalten den Kraftwagen, keine Niveaukreuzungen, kurz die Möglichkeit, den intensivsten Verkehr bei völliger Sicherheit im schnellsten Tempo abzuwickeln*."[92]

Anhand des Mailänder Vorbildes entwickelten die Zivilingenieure Franz Gaudernak und Bernhard Merth das Projekt einer Autostraße Wien-Semmering.[93] "*Für Österreich kommt in allererster Linie die Strecke Wien-Semmering in Betracht, eine Linie, deren Ausbau zur „Autostraße" den Fremdenverkehr gewiß sehr fördern wird, die ihn aber nicht zur Voraussetzung hat, da Wien selbst und das zu durchquerende Industriegebiet den Verkehr ausreichend alimentieren*." Da die Errichtung aus privaten Mitteln gedacht war, die man durch die Einhebung von Benutzungsgebühren zu refinanzieren gedachte, hatten sich Gaudernak und Merth auch Gedanken zur Akzeptanz und Benutzungshäufigkeit der neuen Straße gemacht: „*So wie Mailand mit seinen Seen, so wird Wien mit dem Industrieland und mit seinem Semmering- und Raxgebiet direkt verbunden werden. Der Vergleich ergibt in vielen Punkten eine Übereinstimmung der Verhältnisse, wobei zu beachten ist, dass Wien um rund 1,2 Millionen mehr Einwohner hat als Mailand. Schon die vorläufige Durchrechnung nach der Zahl der in Betracht kommenden Motorfahrzeuge ergab ein durchaus günstiges Bild*."[94] Tatsächlich handelte es sich bei der Verbindung zwischen Wien und Wiener Neustadt um eine der am stärksten befahrenen Straßen Österreichs. Bei der ersten Verkehrszählung 1926 verzeichnete man bei Traiskirchen eine Gesamtbelastung von 3770 Tonnen innerhalb von 24 Stunden, dies entsprach etwa 1400 Fahrzeugen.[95] Bei der

---

[92] Merth Bernhard, Das Projekt einer Autostraße Wien-Semmering, in: ZÖIAV 1926, H. 47/48, S. 463-465, hier 463.

[93] Entwürfe vom September 1926 befinden sich im Bundesarchiv Berlin, R 46.01, 1107.

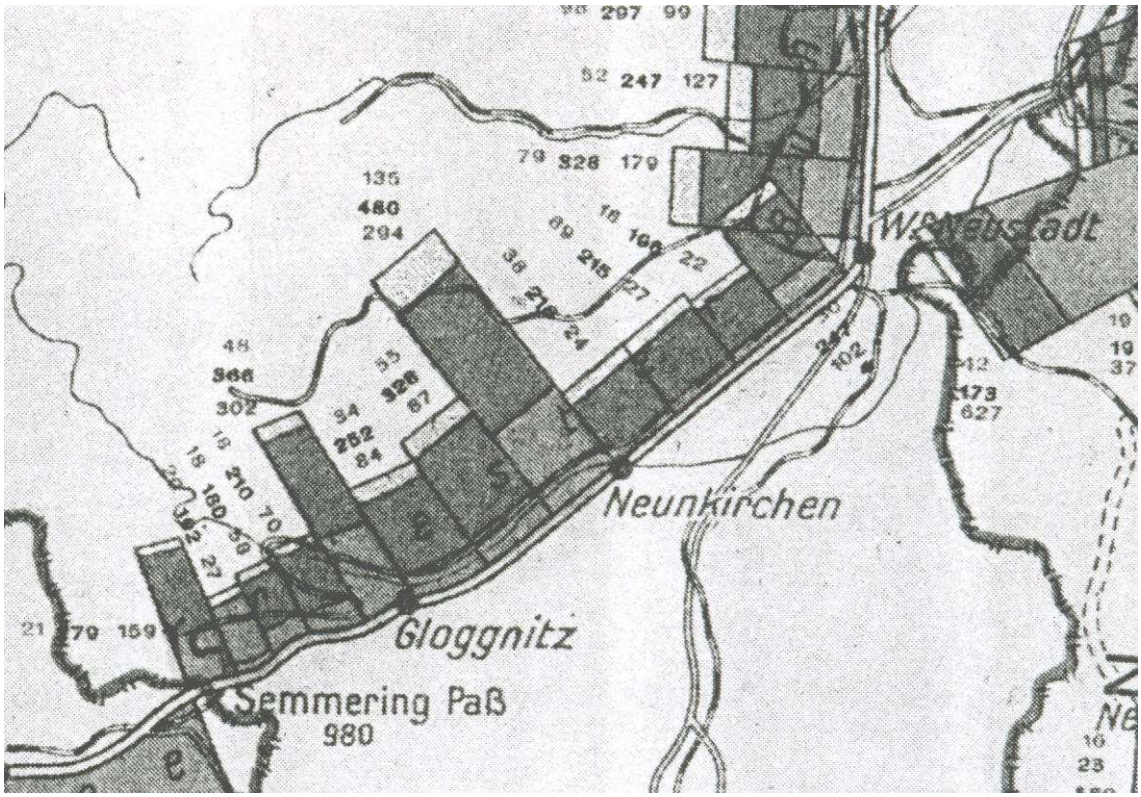
[94] Merth, Autostraße, S. 463.

[95] Schneider Gustav, Die Verkehrszählungen auf den österreichischen Bundesstraßen, in: ZÖIAV 1927, H. 49/50, S. 445-449, hier 449. - Verkehrsbelastungen wurden damals vor allem in Tonnen angegeben, weil dies die Grundlage für die Wahl und Bemessung der Straßendecken war. Die Anzahl der Fahrzeuge selbst war hingegen von geringerer Bedeutung und Aussagekraft für die Verkehrsingenieure.

zweiten Zählung 1928/29 lag die Triester Straße mit 8400 Tonnen Belastung gleich hinter der Linzer Bundesstraße bei Hütteldorf mit 13.500 Tonnen und der Kagraner Bundesstraße mit 9984 Tonnen an dritter Stelle. Dies entsprach etwa einer Anzahl von 3200 Fahrzeugen in 24 Stunden.[96] Der Verkehr hatte sich also binnen zweier Jahre verdoppelt. Nicht umsonst war hier auch einer der ersten Radwege angelegt worden, um die Straße frei von Radfahrern zu bekommen und den Autos Platz zu machen.

**Abb. 27: Verkehrsbelastungen im Raum Wr. Neustadt - Semmering, 1926**

Die erste Zahl gibt die Anzahl der Lastkraftwagen, die zweite die Personenkraftwagen und Motorräder, die dritte die bespannten Fahrzeuge an.




Quelle: ZÖIAV 1927, H.49/50, S. 445.

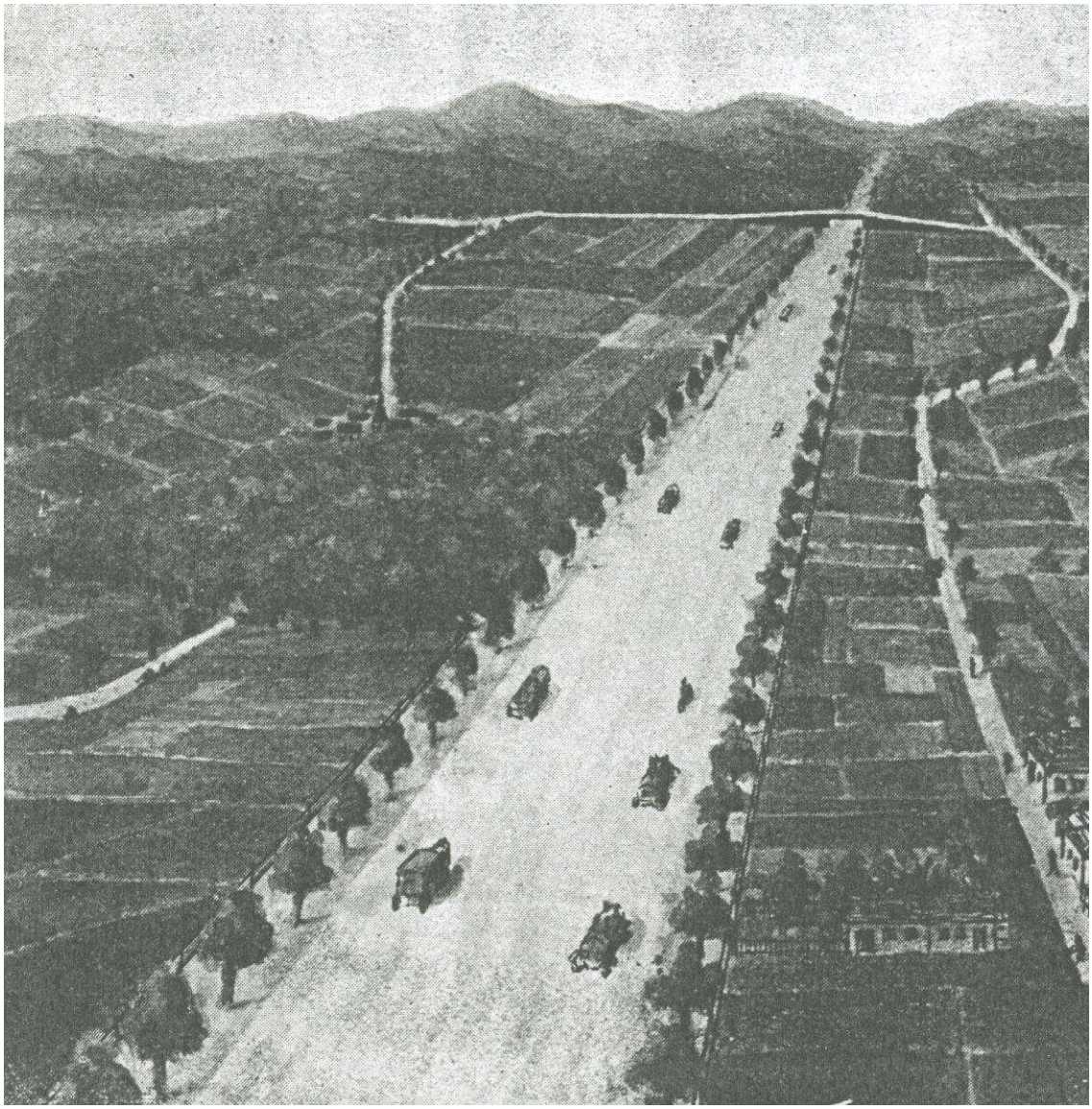
Als Ausgangspunkt der 65 km langen Strecke wurde ein Punkt nahe des Reumannplatzes im 10. Wiener Bezirk wegen der guten Anbindung an das Stadtzentrum angenommen. Brücken, Dämme und teils tiefe Einschnitte wie am Wienerberg sollten eine lange Gerade bis Sollenau nördlich von Wiener Neustadt und von dort nochmals bis Neunkirchen erlauben. Nur das letzte Stück bis Gloggnitz musste sich der Topographie stärker anpassen. Es wurde „*bei der Ermittlung der Trasse getrachtet, besonders allen jenen Ortschaften*

[96] Franz Karl, Verkehrszählung 1928/29 auf den österreichischen Bundesstraßen, in: Wlassics Hanns (Hg.), Jahrbuch für das Straßenwesen in Österreich 1931, Wels 1931, S. 107-119, hier 113. – allgemein zu Verkehrszählungen: Kreuzer Bernd, Verkehrszählungen auf Österreichs Straßen zwischen den Weltkriegen und ihr Beitrag zur Verkehrsgeschichte, in: Blätter für Technikgeschichte 60 (1998), S. 43-62.

*auszuweichen, deren Bewohner über die Belästigungen durch den starken Autoverkehr ständig klagen und deren Durchfahrt für die Kraftfahrzeuge wegen der oft engen und gewundenen Passagen eine ständige Gefahr darstellt*."[97] Anschlussstellen waren nur bei Wiener Neudorf, Traiskirchen, Wiener Neustadt und Neunkirchen vorgesehen.

### Abb. 28: Projekt einer Autostraße Wien-Semmering, 1926

Die Ähnlichkeit der Darstellung mit jener der *autostrada* Mailand – oberitalienische Seen ist verblüffend.



Quelle: ZÖIAV 1926, H. 47/48, S. 464.

„*Die gerade Linienführung und der Sicherheitsdienst auf der Straße, die nur von Autos benutzt wird*" gestatten „*die Entfaltung der vollen Geschwindigkeit des Wagens, so dass die 65 km bis Gloggnitz leicht und mühelos in ¾ Stunden und*

[97] Merth, Autostraße, S. 463.

*weniger zurückgelegt werden können*.“ Offenbar entprach also die „volle Geschwindigkeit eines Wagens“ ungefähr 90 km/h, für damalige Verhälntisse gewiss ein „Höllentempo“.

Auch über die Auswirkungen waren sich die Autoren des Projekts durchaus im Klaren: „*Dadurch wird das Alpengebiet viel näher an Wien herangerückt und ohne von der Fahrt ermüdet zu sein, kann sich der Fahrer ab Gloggnitz den Naturschönheiten widmen [...] Daß sich auch für den Lastautotransport, der schon jetzt sehr stark ist, ganz neue Perspektiven eröffnen, braucht nicht erst erwähnt zu werden*.“[98]

Die Frage einer Automobilstraße Wien – Semmering wurde daraufhin, auch angesichts der Zunahme des Automobilverkehrs infolge der Eröffnung der Raxbahn, im Jänner 1927 im Niederösterreichischen Landtag eingehend behandelt – allerdings ohne das Projekt Merths und Gaudernaks namentlich zu nennen.[99] Es ist freilich gut vorstellbar, dass es auch noch andere aktuelle Projekte gab. Jedenfalls richtete die Niederösterreichische Landesregierung daraufhin eine Note an das Bundesministerium für Handel und Verkehr, in der der Bau einer Autostraße zum Semmering mit der Zunahme des Verkehrs, der Staubplage und den Arbeitsmarkteffekten argumentiert wurde. Das Bundesministerium jedoch hielt in seinem Antwortschreiben den Bau eigener „Kraftwagenbahnen“ für nicht gerechtfertigt und meinte mit konkretem Bezug auf das Projekt Merths und Gaudernaks, dass das Ministerium keine Stellungnahme dazu abgeben könne, solange der in Aussicht gestellte technische und finanzielle Bericht nicht vorliege. Der Niederösterreichische Landtag nahm dies zur Kenntnis und damit dürfte die Angelegenheit denn auch vorerst erledigt gewesen sein.[100]

Wir wissen nicht, was aus diesem Projekt geworden ist und warum es nicht weiter verfolgt wurde, aber es zeigt bereits sehr deutlich, in welche Richtung die Entwicklung in den folgenden Jahren gehen sollte.

## 3.2 Die Transkontinentalstraße London - Istanbul

Weiters hatte das Projekt einer Transkontinentalstraße (auch „Transeuropastraße“) von London nach Istanbul und von dort weiter bis nach Indien einen nicht unerheblichen Einfluss auf die österreichischen Straßenbaupläne, da ihr Verlauf auf österreichischem Gebiet in die Planungen einbezogen werden sollte. Die Idee zu einer solchen „internationalen Auto-Schnellstraße zum Orient“ tauchte zum ersten Mal auf der Münchner Tagung

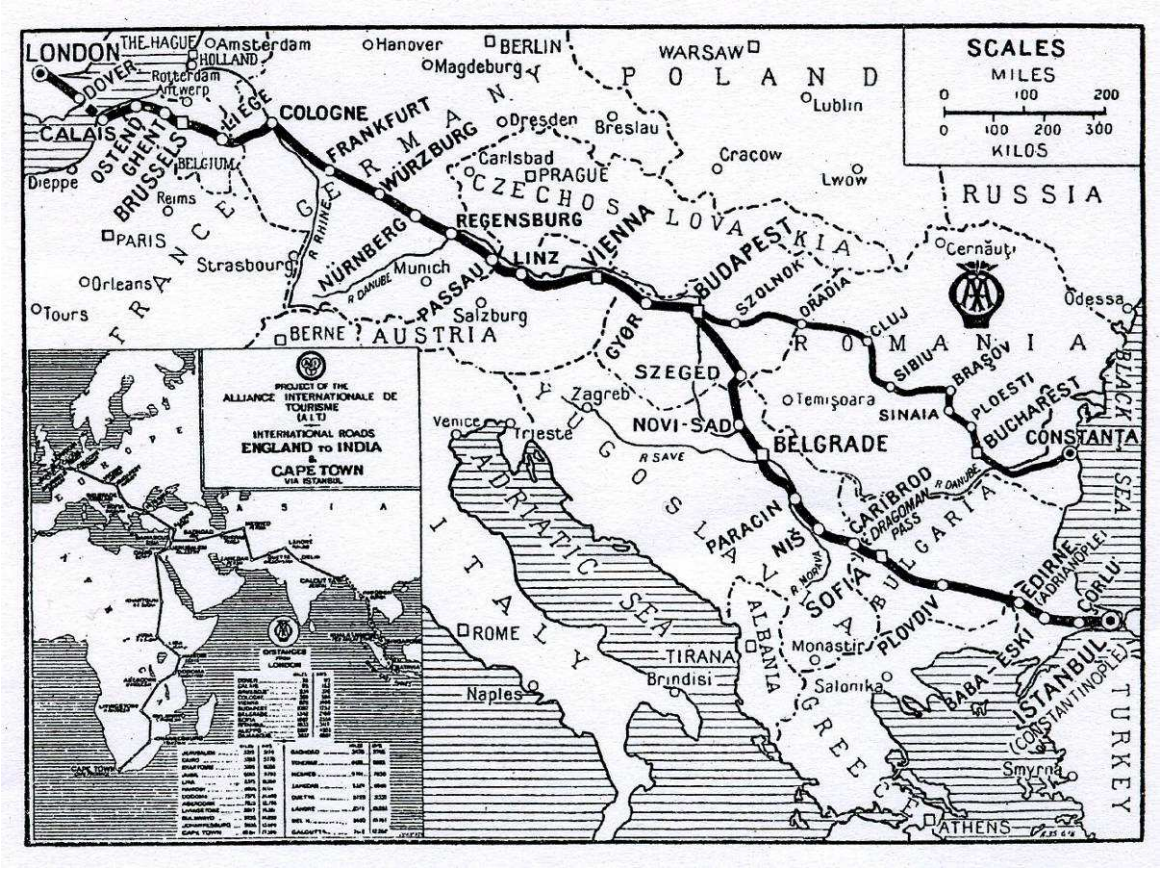
[98] Merth, Autostraße, S. 465.

[99] Stenographisches Protokoll der 14. Sitzung der VIII. Session der 1. Wahlperiode des Landtages von Niederösterreich, 31.1.1927.

[100] Stenographische Protokolle des Landtages von Niederöstererich, II. Session, II. Wahlperiode, 11. Sitzung vom 20.3.1928, S. 259-260.

der „Alliance Internationale de Tourisme“ (A.I.T.) 1930 auf.[101] Der Beschluss, eine solche “*grosszuegige Strassenverbindung zwischen den hauptsächlichen Laendern Europas und der Tuerkei herzustellen*“, fiel dann auf der Jahresversammlung 1930 in Istanbul.[102] Diese Straße sollte nicht durch einen vollständigen Neubau und keineswegs durch eine Autobahn, sondern vielmehr durch den Ausbau vorhandener Strecken geschaffen werden, „*daß die Fahrbequemlichkeit und Verkehrssicherheit möglichst erhöht und die Durchschnittsgeschwindigkeit um 50 % gesteigert werden kann*.“ Bei einer künftigen durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit von 75 km/h bräuchte man für die 3.000 km lange Strecke von Calais bis Istanbul nur mehr 40 statt 60 Stunden, so die Argumentation.[103]

**Abb. 29: Plan der Transkontinentalstraße, 1935**




Quelle: Zeitschrift des Internationalen Ständigen Verbandes der Straßenkongresse, 24.1935, Nr. 102, S. 407.

[101] vgl. Badenoch Alec, Touring between War and Peace: Symbolizing the Transcontinental Motorway 1930-1950, Eindhoven 2005 (Transnational Infrastructures of Europe, Working document, no. 13).

[102] Cooke Stenson, Die große transeuropäische Strecke London-Istanbul, in: Zeitschrift des Internationalen Ständigen Verbandes der Straßenkongresse 1934, Nr. 94, S. 145-146 (Auszug aus: Roads and Road Construction, Juli 1934).

[103] Österreichische Autobus-Zeitung 1930, Nr. 19.

Mit der Zeit kristallisierte sich eine Trassierung der Transkontinentalstraße von Passau über Linz und St. Pölten nach Wien und zur ungarischen Grenze heraus. Somit betraf dieses Projekt die Bundesländer Oberösterreich, Niederösterreich, Wien und das Burgenland. Im oberösterreichischen Abschnitt war jedoch der Verlauf der Trasse zwischen Passau und Linz noch nicht entschieden. Sie sollte entweder über Eferding und Wels nach Linz führen oder aber zur Gänze im Donautal verlaufen und dadurch auch als Fremdenverkehrsstraße dienen. Vor allem die Stadt Linz erwartete sich vom Ausbau dieser Straße Impulse für Wirtschaft und Tourismus.[104] Als „Nibelungenstraße" genoss dieses Projekt anhaltende Aktualität, da die im Donautal gelegenen Gemeinden wiederholt eine adäquate Straßenanbindung forderten.[105]

Auf der Budapester Konferenz im September 1934 schließlich verpflichteten sich die teilnehmenden Länder, darunter Österreich, ihren Anteil an der Transkontinentalstraße gemäß den vereinbarten Grundsätzen und technischen Parametern auszubauen.[106] Österreich verfügte zwar im Abschnitt von St.Pölten bis zur ungarischen Grenze über eine gerade erst ausgebaute Straße, doch zwischen Passau und Linz waren die Landstraßen noch „*in ziemlich mittelmaessigem Zustand*".[107] Deutschland erfüllte seine in Budapest eingegangenen Verpflichtungen schließlich durch den Bau der Reichsautobahnlinie Aachen-Passau und nach dem Anschluss mit deren Verlängerung.[108]

## 3.3 Fernstraßen oder Autobahnen, Ausbau oder Neubau?

Dass Österreich Fernverkehrsstraßen benötigte, darüber war man sich im Klaren, denn, so argumentierte man, das bestehende Straßennetz entstamme einer Zeit, in welcher es noch keinen Kraftfahrzeugverkehr gab. Es entspreche daher nicht den Anforderungen eines neuzeitlichen Schnell- und Fernverkehrs. Die meisten „Kulturstaaten" wären daher bestrebt, das bestehende Straßennetz durch ein weitmaschiges Netz von Fernstraßen zu ergänzen, das auch geeignet

---

[104] Aus der Fülle an zeitgenössischen Presseberichten: Der Landweg nach Indien. Die Nibelungenstraße im mitteleuropäischen Verkehrsproblem, in: Tages-Post (Abendblatt), 19.2.1931, S. 1. – ausführlich dazu siehe: Rauscher Ludwig, Die Nibelungenstraße. Sammlung von Aufsätzen, Linz 1936 (ungedruckt), AStL, H 1826/50.

[105] OÖLA, Autonome Landesverwaltung, Straßenbauakte 1927-1938: „Nibelungenstraße".

[106] Le Gavrian P., Die Konferenz über die Transeuropastraße « London-Istanbul » vom 10. bis 14. September in Budapest, in: Zeitschrift des Internationalen Ständigen Verbandes der Straßenkongresse 1935, Nr. 102, S. 405-414. – vgl. Bericht über die Trans-Europastraße „London-Istanbul", in: Der Straßenbau 1936, H.5, S. 84. – Strada transcontinentale Londra-Istanbul, in: Le Strade 1935, S. 660-661.

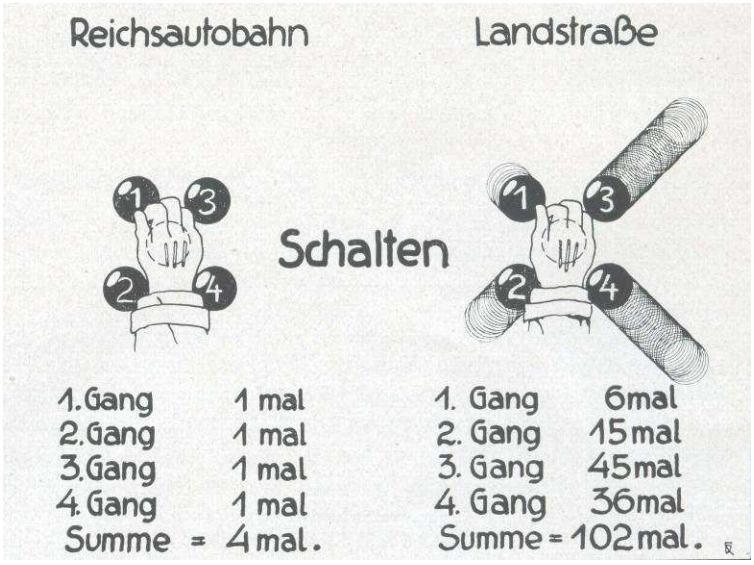
[107] Cooke, S. 146.

[108] Hoffmann Rudolf, Reichsautobahn Aachen-Wien, in: Die Straße 1938, S. 230-231.

wäre, „*dem Kraftfahrzeug die volle Entfaltung aller ihm innewohnenden wirtschaftlichen Vorteile zu ermöglichen*“.[109]

Die wirtschaftlichen Vorteile waren also neben touristischen Überlegungen ausschlaggebend für den Ausbau der Straßen. Mit Hilfe der Statistik versuchte man mit nahezu schon lächerlicher Akribie zu belegen, wieviele Kupplungs- und Schaltvorgänge durch bessere, breitere und vor allem höhere Geschwindigkeiten erlaubende Fernstraßen vermieden werden könnten, um wie vieles geringer die Reifenabnützung und der Benzinverbrauch wäre, wie viele Überholvorgänge weniger vonnöten wären und besonders, wie viel Zeit eingespart werden könnte. Genau dieselbe Argumentation diente ja auch zur Rechtfertigung der Reichsautobahnen.[110]

**Abb. 30: Ergebnisse der Vergleichsfahrt Reichsautobahn – Reichsstraße: Anzahl der Schaltvorgänge, 1937**




Quelle: Ostwald Walter (Bearb.), Die Wirtschaftlichkeit von Autobahnen. Ergebnisse der Vergleichsfahrten auf Reichsautobahn und Reichsstraße, Berlin 1938, S.16. (Schriftenreihe der „Straße“, 10).

In Österreich galt es jedoch vorerst, die Frage der Ausbaunorm der künftigen Fernverkehrsstraßen zu klären. Manche Fachleute wie der Vertreter des Ministeriums und oberster Straßenbauchef Karl Reichenvater waren der Ansicht, der Ausbau der Bundesstraßen in ihrem derzeitigen Verlauf, allerdings verbunden mit der Anlage von Ortsumfahrungen, werde den künftigen Verkehrsanforderungen vollauf genügen. Ein großer Teil des Hauptstraßennetzes war ja in den letzten Jahren mit erheblichem Aufwand „neuzeitlich ausgebaut“ worden.

---

[109] Sighartner Alfred, Generelles Studium der österreichischen Fernstraßenfrage, Linz 1937, S. 5.

[110] Ostwald Walter (Bearb.), Die Wirtschaftlichkeit von Autobahnen. Ergebnisse der Vergleichsfahrten auf Reichsautobahn und Reichsstraße, Berlin 1938 (Schriftenreihe der „Straße“, 10). – vgl. die einschlägigen Berichte in: Die Straße 1937, Heft 10, 16 und 24.

Auch darüber, ob die Fernstraßen zwei oder drei Fahrspuren (sogenannte „Neunmeterfahrbahn“) aufweisen sollten, gingen die Meinungen auseinander. Die dritte Fahrspur nach französischem Vorbild sollte dem Verkehr beider Richtungen dienen und galt sozusagen als Sparversion einer Autobahn. Andere wiederum, darunter Franz Wiesinger, meinten, der Bau von Nur-Autostraßen bzw. von Autobahnen mit einer vollkommen neuen Trasse und Linienführung sei zielführender.

**Tabelle 1: Motorisierungsgrad: Anzahl der Einwohner pro Kraftwagen, 1931 und 1937**

| Land | 1931 | 1937 |
|---|---|---|
| Österreich | 189[111] | 134 |
| davon Oberösterreich | 343[112] | 202 |
| Deutsches Reich | 94 | 47 |
| Schweiz | 50 | 46 |
| Italien | 140 | 105 |
| Ungarn | 519 | 482 |
| Tschechoslowakei | 197 | 139 |
| Frankreich | 25 | 19 |
| Großbritannien | 33 | 21 |
| USA | 4,6 | 4,5 |

Anm. Unter „Kraftwagen“ werden PKW und LKW verstanden. Deutschland 1931 ohne Saargebiet. Daten für Großbritannien vom September 1936, für Österreich vom 30.9.1937, für die Schweiz vom 30.9.1936, für die Tschechoslowakei vom 30.6.1936, für Ungarn vom 28.2.1937.

Quellen: Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1932, Internationale Übersichten, S. 78. - Statistik der Kraftfahrzeuge in Österreich nach dem Stande vom 30.September 1937, Wien 1938, S. 12, 31.

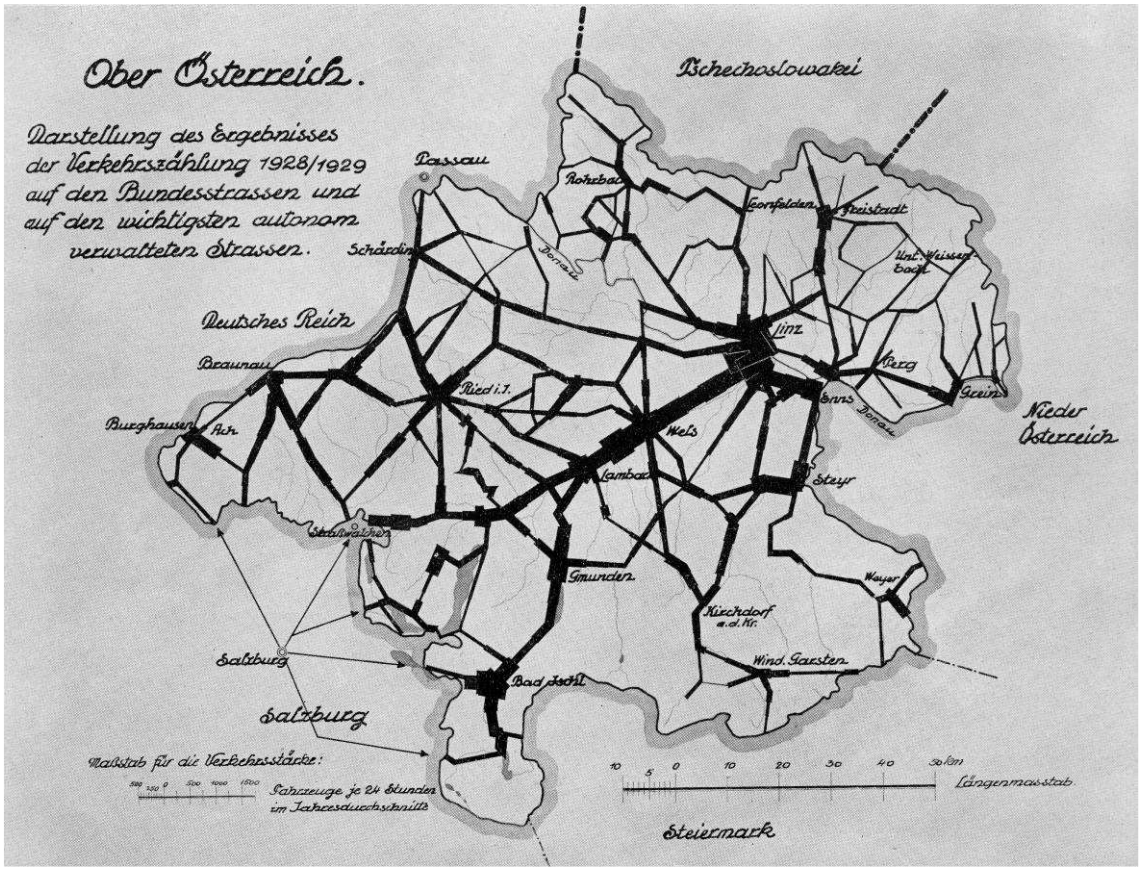
Ob für Österreich mit seiner gegenüber Deutschland geringen Motorisierung und seinem geringen Verkehrsaufkommen der Bau von Autobahnen überhaupt

[111] Gemessen an der für 30.6.1930 berechneten durchschnittlichen Bevölkerung, Statistisches Handbuch für die Republik Österreich, 12. Jg. 1931, Wien 1931, S. 3. Diese Zahl liegt um rund 180.000 Einwohner höher als die Daten der Volkszählung 1923. – vgl. Rigele Georg, Die Wiener Höhenstraße. Autos, Landschaft und Politik in den dreißiger Jahren, Wien 1993, S. 51-57. – Kreuzer Bernd, National Road Networks in the 1930s – the Case of Austria’s Roads, in: Mom Gijs/Tissot Laurent (hg.), Road History. Planning, Building and Use, Neuchâtel 2007, S. 99-116.

[112] Zur Bevölkerungszahl siehe vorhergehende Fußnote. Anzahl der Kraftwagen aus: Statistik der Kraftfahrzeuge in Österreich nach dem Stande vom 31.Dezember 1931, Wien 1932, S. 7. - vgl. Kreuzer Bernd, Verkehr und Straße in Oberösterreich 1918-1938, Diplomarbeit Univ. Wien 1997, S. 10-13.

sinnvoll sei, darüber wurde voerst wenig diskutiert.[113] Erst 1936 kam eine Debatte darüber in Gang. Geht man von heutigen Richtwerten aus, so muss die Antwort auf diese Frage negativ ausfallen. Auch damals äußerte der oberösterreichische Landesoberbaurat Ing. Sighartner Bedenken ob der Rentabilität von Nur-Autostraßen. In Italien etwa wurde die Bau- und Betriebs-AG für die Errichtung und Unterhaltung der oberitalienischen Kraftwagenstraßen aufgrund finanzieller Probleme vom Staat übernommen und auch in Deutschland, so Sighartner 1933, sei der für die Deckung der Instandhaltungs- und Betriebskosten erforderliche Tagesverkehr von 1.120 Fahrzeugen nur auf sehr wenigen Straßen gegeben.[114]

**Abb. 31: Verkehrsaufkommen auf Bundesstraßen und wichtigen autonomen Straßen Oberösterreichs nach den Ergebnissen der Verkehrszählung 1928/29**




Quelle: Sighartner Alfred, Generelles Studium der Fernstraßenfrage in Oberösterreich, Linz 1937, Abb. 9

Interessanterweise kamen auch die Teilnehmer der Autostraßentagung im März 1933 in Leipzig zum gleichen Ergebnis wie Sighartner. Einer der führenden

[113] vgl. Wlassics Hanns, Warum Autobahnen in Österreich?, in: Die Straße in Österreich 1937, Nr. 1-2, S. 2-8.

[114] Sighartner Alfred, Landstraßen - Fernstraßen - Nurautostraßen, in: Das Straßenwesen, Nr. 9/1933, S. 3-6, hier 4.

Straßenbaufachleute des vornazistischen Deutschland, der sächsische Ministerialrat Dr. Ing. Artur Speck, meinte in seinem Schlusswort: „*Eine verkehrstechnische Notwendigkeit für große Fernstraßenzüge oder Autobahnen ist noch keinesfalls gegeben, weil ein durchgehender Fernverkehr auf den deutschen Landstraßen, wie die Verkehrszählungen gezeigt haben, vorerst nicht besteht*.“[115] Georg Halter, Professor für Landstraßenbau und Eisenbahnwesen an der Technischen Hochschule München, stellte die Notwendigkeit der Reichsautobahnen in mehreren Denkschriften überhaupt in Frage, indem er die von Todt und der Propaganda hervorgebrachten Argumente für die Reichsautobahn eines nach dem anderen zerpflückte. Er erhielt in der Folge von Todt quasi einen Maulkorb verpasst.[116]

Im Jahre 1928 übernahm der Verband der österreichischen Straßengesellschaften die Aufgabe, aus dem bestehenden Straßennetz die wichtigsten und somit ausbauwürdigsten Straßen auszuwählen. Das Ergebnis dieser im Einvernehmen mit den Ländergesellschaften erfolgten Arbeiten war eine sogenannte „Straßenausbaukarte“, kurz „Verbandskarte“.[117] Diese Verbandskarte, in die 3.840 km Bundesstraßen und 10.060 km autonom verwaltete Straßen einbezogen waren, umfaßte rund 20 % des gesamten Straßennetzes.

Die ausgewählten Straßen wurden sodann in drei Kategorien eingeteilt:

1. Straßen für den Fernverkehr
2. Straßen für den Durchgangsverkehr von Land zu Land oder in einem Land selbst
3. Straßen für den örtlichen, jedoch für die Allgemeinheit wichtigen Wirtschaftsverkehr.

Durch diese Einteilung war erstmals in Österreich der Begriff und der Verlauf der Fernstraßen in konkreter Form festgelegt worden. Sie umfaßten 2.253 km oder rund 3,3 % des gesamten Straßennetzes.[118]

---

[115] Sighartner, Landstraßen, S. 4-5, hier 3. - ders., Das Straßenwesen Oberösterreichs, Linz 1946, S. 27-28 (Schriftenreihe der OÖ Landesbaudirektion, 2).

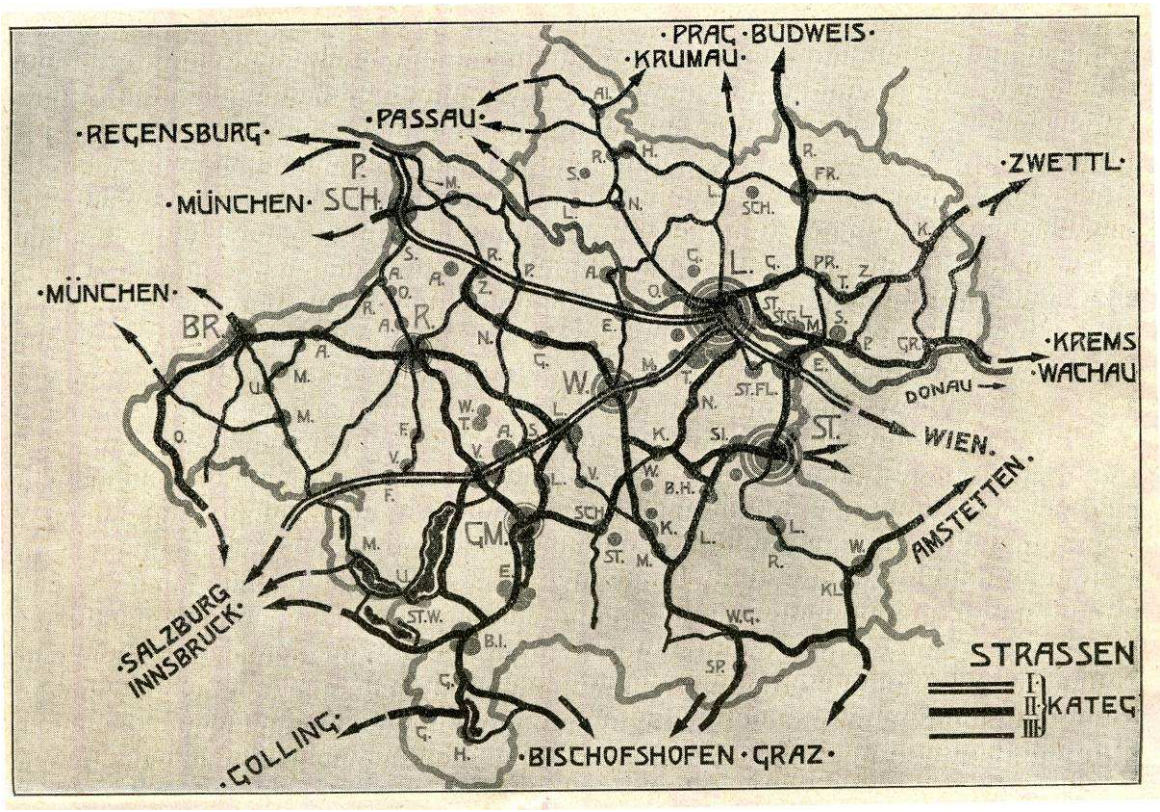
[116] BA Berlin, R 46.01, 1307. – Schütz/Gruber, Mythos Reichsautobahn, S. 20-22. – siehe auch BA Berlin R164, 296.

[117] Sighartner Alfred, Einiges über die Straßenausbaukarte des Verbandes österreichischer Straßengesellschaften, in: Das Straßenwesen 1929, Nr.10, S. 16-21.

vgl. auch: Sighartner Alfred, Das österreichische Straßenausbauprogramm und die Gesichtspunkte für die Einreihung der Straßen in dasselbe, in: Wlassics Hanns (Hg.), Jahrbuch für das Straßenwesen in Österreich 1931, Wels 1931, S. 83-95.

[118] Sighartner, Straßenwesen Oberösterreichs, S. 37.

**Abb. 32: Straßenausbaukarte des Verbands der österreichischen Straßengesellschaften, ca. 1928**




Quelle: Sighartner Alfred, Das Straßennetz Oberösterreichs, hg. v. d. Gesellschaft für Straßenwesen in Oberösterreich, o.O. o.J. [1930], Abb. 9.

## 3.4 Erste Entwürfe für ein Fernstraßen- und Autobahnnetz

In den dreißiger Jahren regte sich durch das Vorbild zunächst der italienischen, dann auch der deutschen Autobahnen das Interesse an solchen „Nurautostraßen“ auch in Österreich. Planungen und Entwürfe kamen eher von Einzelpersonen, meist Technikern, denn von den einschlägigen Institutionen und zuständigen Behörden.[119] 1930 propagierte der Sekretär des Oberösterreichischen Automobilklubs, Franz Lochmann, den Bau einer Fernstraße entlang der Donau - "Nibelungenstraße" genannt - und erregte

[119] wie so oft ist der Blick von außen der klarste, daher bietet - neben Rieser Otmar, Autobahnen und Fernstraßen in Österreich, in: ZÖIAV, 1938, Nr. 13-14, S. 83-87 - eine schweizerische Straßenbauzeitschrift den besten Überblick über die bis zum Anschluß erfolgten Planungen: Fernverkehrsstrassenprojekte im heutigen Deutsch-Oesterreich, in: Strasse und Verkehr. Schweizerische Zeitschrift für den Strassenbau, den Strassenverkehr und verwandte Gebiete 1938, S. 178-180.

damit auch entsprechende Aufmerksamkeit.[120] Im Grunde handelte es sich aber lediglich um eine Variante der Transkontinentalstraße.

Der Welser Spediteur Franz Wiesinger, gleichzeitig Geschäftsführer des Verkehrsverbandes für das Hausruck- und Innviertel, beschäftigte sich ebenfalls wiederholt mit Verkehrsfragen und schlug 1936 den Bau einer Fernverkehrsstraße von Schärding über Grieskirchen und Nettingsdorf Richtung Wien vor.[121]

Der Dornbirner Bauingenieur Johann Luger stellte im September 1937 auf dem 10. Österreichischen Straßentag in Bregenz eine Fernverkehrsstraße im Vorarlberger Rheintal vor.[122] Eine Autostraße Vorarlberg-Schweiz, genauer gesagt eine Straße zwischen Dornbirn und St. Margarethen, propagierte der Vorarlberger Automobilclub unter Ingenieur Spinka.

Der gebürtige Innsbrucker Ingenieur Helmuth Thurner schließlich, seit 1935 bei der Reichsautobahn in Nürnberg, beschäftigte sich mit dem Tiroler Abschnitt einer Autobahnverbindung Berlin-Rom.[123]

Der erste in Fachkreisen und in der Öffentlichkeit beachtete Entwurf eines gesamteuropäischen Fernstraßennetzes wurde vom „Erfinder“ der italienischen *autostrade*, dem Mailänder Senator Ing. Piero Puricelli, im Jahre 1932 erstellt. Er sah ein Autobahnnetz in der Gesamtlänge von über 37.000 km vor, wovon 1.260 km oder 3,4 % auf Österreich entfielen. Für Oberösterreich von Bedeutung war die West-Ost-Verbindung von Le Havre über Paris, München, Salzburg, Linz, Wien und weiter nach Budapest und Istanbul.[124]

Den ersten Entwurf eines rein österreichischen Fernstraßennetzes legte Ing. Dr. Leopold Oerley, Ordinarius für Straßenbau an der Technischen Hochschule Wien, im Jahre 1936 vor.[125] Bei diesem Entwurf handelte es sich allerdings um keine reinen Autobahnen im Sinne von „Nur-Autostraßen“. Vielmehr sah er ein Netz von Fernstraßen mit einer Länge von insgesamt 1.750 km vor, das an die Autobahn- und Fernstraßennetze der Nachbarländer

---

[120] Lochmann Franz, Die Nibelungen-Autostraße. Eine Privatstraße für den Fernautoverkehr längs der Donau über Linz, in: Linzer Volksblatt, 15.2.1930 (Nr. 38), S. 2-3 und ders., Die Nibelungenstraße. Eine Fernautostraße über Linz, in: Linzer Volksblatt, 20.2.1930 (Nr. 42), S. 7-8. – vgl. Eine Donauufer-Autostraße Passau-Linz, in: Österreichische Autobus-Zeitung 1930, Nr. 5. – Die transeuropäische Autostraße, in: Österreichische Autobus-Zeitung 1931, Nr. 3, S. 11. - vgl. Rauscher Ludwig, Die Nibelungenstraße. Sammlung von Aufsätzen, Linz 1936 (ungedruckt), AStL, H 1826/50.

[121] Wiesinger Franz, Österreichs Hauptaufgaben im Straßenwesen, Wels 1936. – Ders., Autobahnen in Oesterreich, in: Reichspost, 10.2.1938, S. 7. – Oesterreichs Fernstraßen-problem, in: Welser Anzeiger, 23.10.1937, S. 10-11. – BA Berlin, R 46.01, 1068.

[122] Luger Johann Martin, Aufgaben und Ausgestaltung des Vorarlberger Straßennetzes, in: 10. Österreichischer Straßentag in Bregenz, 11. und 12. September 1937, hg. v. Verband der öster-reichischen Straßengesellschaften, Wien 1937, S. 7-15.

[123] Thurner Helmuth, Die Alpendurchquerung einer Autobahn zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Italien, in: Die Straße 1937, S. 728-733. – BA Berlin R 46.01, 1112, 1069, 787.

[124] Jonasz L., Ein europäisches Autobahnen-Netz, in: Verkehrstechnik 1934, H. 7, S. 188.

[125] Oerley Leopold, Das Fernstraßenproblem Europas und seine Lösung für Länder geringerer Bevölkerungsdichte, Wien 1936.

anschloss. Oberösterreich sollte dabei von mehreren Linien durchzogen werden:

1. Passau - Linz - Wien (im Zuge der Transkontinentalstraße London - Istanbul)
2. (München) - Salzburg - Bad Ischl - Graz - (Belgrad)
3. (Prag - Budweis) - Freistadt - Linz
4. Salzburg - Linz

Eine Nord-Süd-Verbindung von Linz über den Pyhrnpaß nach Graz fehlte in diesem Entwurf.

**Abb. 33: Leopold Oerley, Professor für Straßenbau an der TH Wien, 1937**

Quelle: Die Straße 1937, S. 27.

Im gleichen Jahr legte Gustav Kaftan, Pressereferent des HAFRABA-Vereins, in seiner Studie „Europa braucht Autobahnen“ einen weiteren Entwurf für ein europäisches Autobahnnetz vor.[126] Er ging dabei von dem Gedanken aus, nationale Fernstraßennetze zu entwerfen und diese sodann zu einem Gesamtnetz zu verknüpfen. Sein Entwurf sah eine Gesamtlänge von knapp 65.000 km Autobahnen vor, davon 1.500 km auf österreichischem Gebiet.

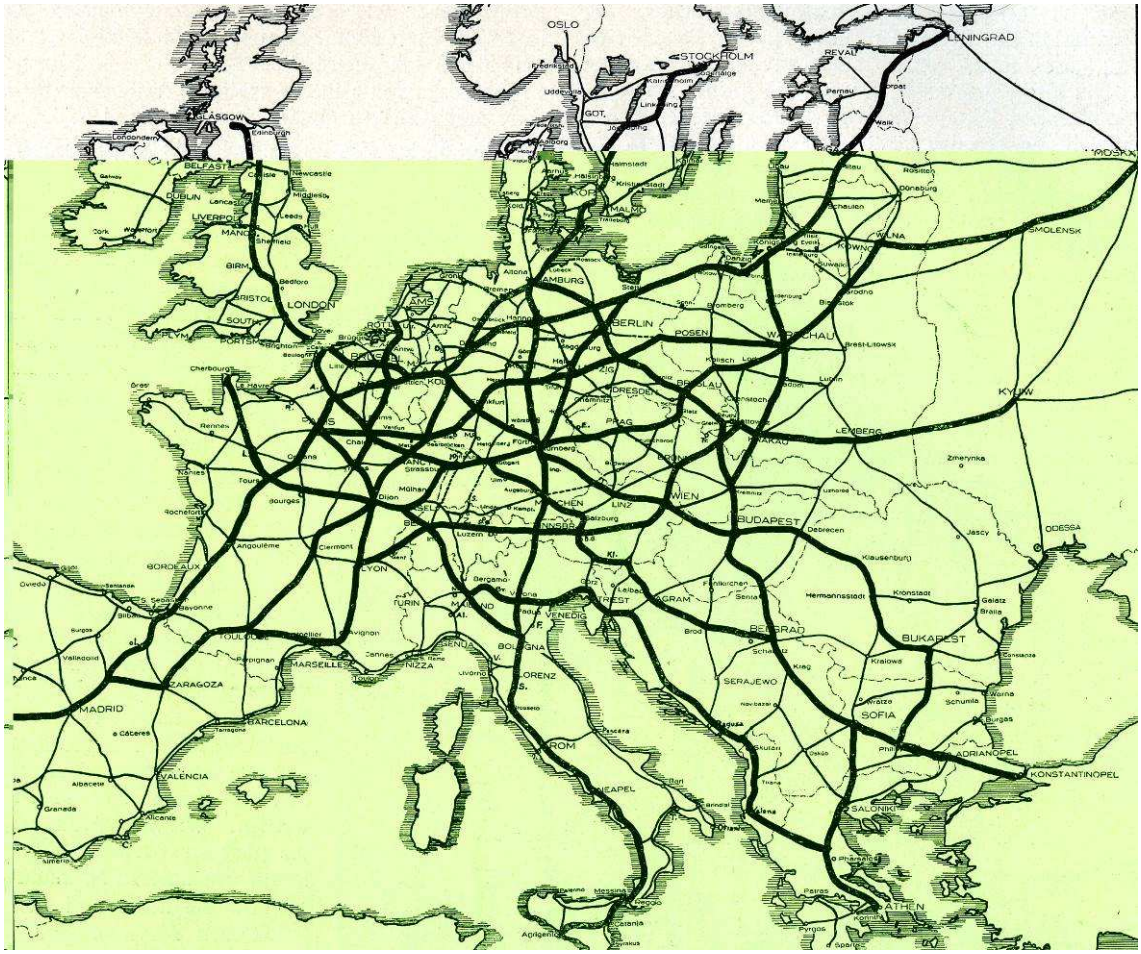
Drei Linien verlaufen durch Oberösterreich:

1. Passau - Linz - Wien (Transkontinentalstraße)
2. Salzburg - Linz - Brünn
3. Prag - Budweis - Linz

[126] Kaftan Gustav, Europa braucht Autobahnen, Berlin 1936.

Auch Kaftans Entwurf sah keine Weiterführung der Linie von Prag über Linz hinaus in die Steiermark vor, dafür jedoch die heute etwas eigenartig anmutende Verbindung von Linz nach Brünn durch das Waldviertel.

**Abb. 34: Hauptlinien eines europäischen Autobahnnetzes nach einem Entwurf Gustav Kaftans, 1936**



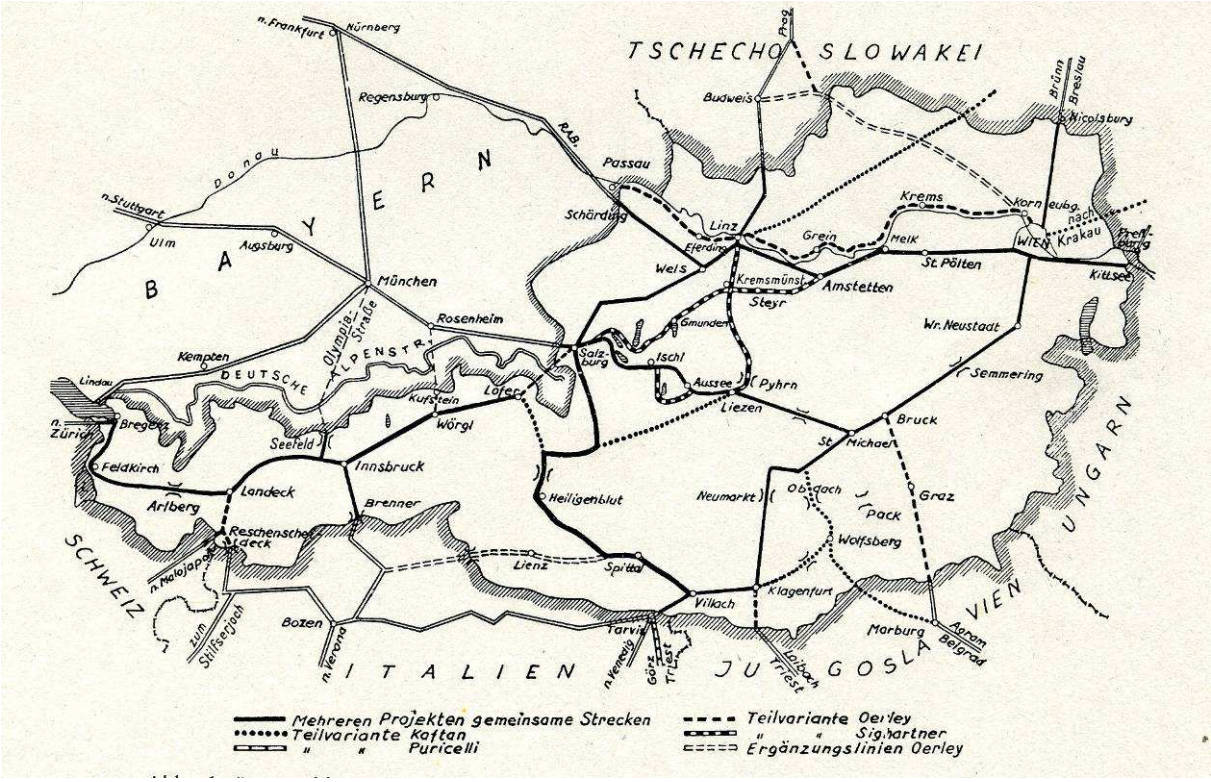

Quelle: Der Straßenbau 1937, S. 46. Vgl. Kaftan Kurt Gustav, Europa braucht Autobahnen. Autostrades en Europe. Motor Roads in Europe, Berlin 1936, Kartenbeilage.

Allen drei bis 1936 erstellten Entwürfen war somit lediglich die Linie Salzburg - Linz - Wien gemeinsam. Sie war unumstritten.

Der Entwurf Oerleys und das allgemeine Interesse an der Fernstraßenfrage bewogen den damaligen Vorstand der Straßenbauabteilung im Bundesministerium für Handel und Verkehr, Ministerialrat Ing. Karl Reichenvater, im Frühjahr 1936 erstmals zu diesem Problem Stellung zu nehmen. Er hielt es aus finanziellen Erwägungen im Gegensatz zu Oerley für unmöglich, das bestehende Straßennetz auszubauen und gleichzeitig auch den Bau von Fernstraßen in Angriff zu nehmen: „*Derartige Investitionen für doch verhältnismäßig wenig fernreisende Kraftfahrer, also nicht für Autotouristen, zu machen, halte ich vom wirtschaftlichen Standpunkt nicht für gerechtfertigt. [...] Daß die Straße einen durchgehenden namhaften Lastentransport, der vornehmlich durch die Industrie gespeist wird, übernimmt, dürfte auch kaum in Frage kommen [...]“.* Die Kapazität der neuzeitlich ausgebauten Bundesstraßen

sei noch lange nicht erschöpft. Allerdings erachtete er es sehr wohl als sinnvoll, die Fernstraßenfrage unter einheitlicher Leitung des Ministeriums und mit Hilfe des Baudienstes der Landeshauptmannschaften, in Oberösterreich somit des Landesbauamtes, zu studieren.[127] Die Antwort Oerleys folgte auf den Fuß, indem er Reichenvaters Argumente zu entkräften versuchte und auf der Planung von Fernstraßen mit 9 m Breite „*in absehbarer Zeit*“ beharrte.[128]

**Abb. 35: Die Entwürfe Puricelli, Oerley und Kaftan im Vergleich**




Quelle: Rieser Otmar, Autobahnen und Fernstraßen in Österreich, in: ZÖIAV, 1938, Nr. 13-14, S. 83 – 87.

Oerley starb bald darauf unerwartet, sodass die Vertreter eines Baus von Autobahnen ihren Wortführer verloren und die Diskussion etwas einschlief. Überraschenderweise äußerte sich aber Reichenvater im Mai 1937 erneut zu dieser Frage und ging auch auf die herrschenden Meinungsverschiedenheiten ein. Dabei kündigte er abschließend kryptisch an: „*Die österreichische Bundesstraßenverwaltung wird sich, ungeachtet der*

[127] Reichenvater Karl, Zur Frage des Baues von Fernstraßen in Österreich, in: Das Straßenwesen, 1936, Nr. 4, S. 37-40, hier 38. - Sighartner Alfred, Das Straßenwesen Oberösterreichs, Linz 1946, S. 38-39 (Schriftenreihe der OÖ Landesbaudirektion, 2).

[128] Örley Leopold, Zur Frage des Baues von Fernstraßen in Österreich, in: Das Straßenwesen 1936, H. 5, S. 51-53. – die Schreibweise des Familiennamens variiert in den Quellen zwischen „Oerley“ und „Örley“.

*Meinungsverschiedenheiten dieser Gruppen, bereits in der nächsten Zeit mit dem Problem „Autobahnen" befassen*."[129]

Franz Wiesinger sprach sich nun aber für die Nurautobahn für eine Kronenbreite von 20m aus, also wesentlich breiter als Oerley und Sighartner vorgeschlagen hatten. „*Neunmeter-Strassen sind für reine Gebirgsgegenden, die man gewöhnlich beschaulich und nicht in höchstem Tempo durchfährt, überflüssig breit und zu teuer, für eine internationale Autobahn aber zu schmal*."[130] Mit diesem Querschnitt von 20m sollte seiner Ansicht nach der österreichische Anteil an der Transkontinentalstraße von Schärding bis zur ungarischen Grenze, die Verbindung derselben mit Salzburg „*auf der kürzesten Linie*" und der österreichische Abschnitt der Autobahn Berlin-Rom nach den Plänen Puricellis ausgebaut werden. Für den oberösterreichischen Abschnitt der Transkontinentalstraße hielt er sich an Sighartners Planungen.[131]

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang der Kontakt Wiesingers mit der Behörde des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen. Anfang 1937 hatte Wiesinger zwei Exemplare seiner Denkschrift **„**Österreichs Hauptaufgaben im Straßenwesen" an Todt gesandt und Anfang März auch die Berliner Behörde aufgesucht, um Informationen über den Planungsstand der Autobahn Regensburg-Wien auf deutschem Gebiet zu erhalten. Dabei gab er sich zwar als Privatmann aus, erklärte aber gleichzeitig, im Einverständnis, wenn nicht sogar im Auftrag des oberösterreichischen Landesstatthalters Heinrich Wenninger in der Regierung Gleißner zu kommen. Darüber hinaus bot Wiesinger seine Dienste für eine Geländebesichtigung und seine Kontakte an. Die anscheinend sofort veranlasste Überprüfung der Zuverlässigkeit und politischen Gesinnung Wiesingers ergab, dass „*Wiesinger zuverlässig und einwandfrei national gesinnt ist*."[132] Daraufhin nahm ein Mitarbeiter der Generalinspektion Kontakt mit Wiesinger auf und plante eine gemeinsame Bereisung der möglichen Trassen in Oberösterreich. Aus den erhaltenen Unterlagen geht klar hervor, dass man Wiesinger so lange als möglich hinzuhalten trachtete, um von seinen Beziehungen zu profitieren. Als sich allerdings durch die Vortragsreise Todts in Österreich im Frühjahr 1937 und vor allem durch die Einbindung Arthur Seyss-Inquarts in den Staatsrat Ende Juni 1937 dann bessere Kontakte ergaben, wurde Wiesinger schnell uninteressant für die Deutschen. „*Nachdem nunmehr die Verhältnisse etwas anders geworden sind, braucht dieser Beziehung zu Herrn Wiesinger wohl nicht mehr diese Bedeutung zugemessen werden*", schrieb Schönleben am 28.6.1937 an den Leiter der OBR München, Paul Hafen, fügt aber hinzu, „*Auf der anderen Seite ist es jedoch nützlich, auch einen Privatmann an der Hand zu haben, der*

---

[129] Reichenvater Karl, Autobahnen auch in Oesterreich?, in: Neues Wiener Journal, 11.5.1937, S. 2.

[130] zit. n.: Fernverkehrsstrassenprojekte im heutigen Deutsch-Oesterreich, in: Strasse und Verkehr. Schweizerische Zeitschrift für den Strassenbau, den Strassenverkehr und verwandte Gebiete 1938, S. 178-180, hier 179.

[131] Ebda., S.180.

[132] Aktenvermerk Eduard Schönleben, 18.3.1937, BA Berlin, R 46.01, 1068

*vielleicht eher über gewisse Dinge Auskunft geben kann, als amtliche Stellen, so dass ich die Verbindung mit ihm nicht abbrechen möchte*“.[133]

Nicht ganz klar erscheint die Stellung des nachmaligen Landesplaners, Dipl.-Ing. August Schmöller. Er stand als früher Anhänger des Nationalsozialismus bereits seit längerem, vermutlich seit einem Vortrag Todts 1936 in Linz, in Kontakt mit diesem, ja beide verband ein nahezu freundschaftliches Verhältnis zueinander. Schmöller hatte eigenen Angaben zufolge während der illegalen Zeit auch die Funktion eines „Sonderbeauftragten für Raumordnung“ innerhalb der Gauleitung Oberösterreich inne. Dabei beschäftigte er sich auch sehr intensiv mit der künftigen Linienführung der Reichsautobahnen in Österreich und brüstete sich später damit, seine damaligen Vorschläge seien vom Generalinspektor übernommen worden.

**Abb. 36: August Schmöller**

Quelle: OÖLA, Personalakt August Schmöller

So schrieb er im Mai 1937 an Todt: „*Anlässlich Ihrer Vortragsreise nach Oesterreich gestatte ich mir Ihnen eine Arbeit über die Frage der österreichischen Autostrassen zu übersenden*.“[134] Es handelte sich dabei um eine Denkschrift mit dem Titel „Die natürlichen Hauptstrassen Oesterreichs“, die nicht erhalten ist. Schmöller dürfte diese Denkschrift jedoch im Winter 1937/38 oder im Frühjahr 1938 nochmals überarbeitet haben, denn in einem weiteren, undatierten Schriftstück, das sich indirekt auf den Anschluss bezieht, gibt er an: „*Das Autobahnnetz ist im Wesentlichen beibehalten. Lediglich ist die Linienführung im Einzelnen etwas abgeändert gegenüber der in „Die natürlichen*

[133] Schönleben an Hafen, 28.6.1937, BA Berlin, R 46.01, 1068.

[134] Schmöller an Todt, 16.4.1937, Nachlass August Schmöller im Besitz von DI Dr. Rupert Schmöller, Leoben – Bad-Mitterndorf.

*Hauptstrassen Oesterreichs". Maßgebend für diese Aenderungen war die persönliche Befahrung der wichtigsten Linien der Reichsautobahnen im Laufe des Sommers 1937 und der dort gewonnenen Eindrücke*". Schmöller dürfte dabei sehr schnell das Konzept der Reichsautobahnen, das auf ein regelrechtes „Erfahren" der deutschen Landschaft ausgerichtet war, erfasst haben, denn er rückte die Trasse der Autobahn Salzburg-Linz-Wien weiter nach Süden zum Alpenrand, um den Charakter der Strecke München-Landesgrenze beizubehalten. Dadurch sollte die Autobahn, „*immer auf den Höhenrücken verlaufend, den Blick auf die Alpen frei geben und ungefähr parallel zu diesen verlaufen. Die Trasse rückt auch näher an die Zufahrten in das Salzkammergut heran [...] Von einzelnen Punkten, die schon im Volksmunde bezeichnende Namen haben, wie etwa „Baum mitten in der Welt", sind umfassende Blicke über ganz Oberösterreich möglich. [...] Die Erschliessung dieser Eindrücke wäre für den Autofahrer tatsächlich Neuland*."[135] Interessant ist ferner, dass Schmöller die Strecken Salzburg-Linz-Wien und Passau-Graz als die vordringlichsten erachtete, während ihm Wien-Klagenfurt weniger dringlich erschien, zumal er mit einem Bedeutungsverlust Wiens, der ja tatsächlich eintrat, rechnete.

Die Behauptung Schmöllers, die spätere Linienführung gehe auf seine Vorschläge zurück, lässt sich nicht mehr nachprüfen, da nur ein einziger Netzentwurf Schmöllers, vermutlich aus dem Jahr 1937, vorhanden ist. Dieser weist allerdings einige Abweichungen von den später geplanten Trassen auf, so etwa im Salzkammergut, im Süden von Linz und vor allem in Bezug auf die Linienführung in der Steiermark.[136]

Etwa gleichzeitig dürfte der Geschäftsführer der Vianova Straßenbau AG, Dipl.-Ing. Rudolf Ganter-Ullmann, im Einvernehmen mit Todt bereits an der Vortrassierung der Reichsautobahnen in Österreich gearbeitet haben. Doch über seine Entwürfe wissen wir überhaupt nichts.

Im Frühjahr 1937, als Fritz Todt unter anderem in Linz und Wien einen Vortrag über die deutschen Reichsautobahnen hielt[137] und damit zahlreiche Reaktionen, genauer gesagt Trassenentwürfe und Vorschläge von Privaten, auslöste, beauftragte daher die oberösterreichische Landesregierung auf Antrag des Referenten für das autonome Straßenwesen Oberösterreichs, Landesrat Felix Kern, den Landesoberbaurat im Landesbauamt, Ing. Alfred Sighartner, mit der Erstellung einer Studie zum Problem der Fernstraßenfrage in Oberösterreich

Oberösterreich war somit das erste Bundesland, das in dieser Sache einen ersten konkreteren Schritt setzte. Dies hatte verschiedene Gründe. Zum einen galt es, zeitgerecht Antworten auf die Frage des weiteren Ausbaus des bestehenden Straßennetzes zu finden und Siedlungstätigkeit und Verkehrsplanung im Sinne der Landesplanung aufeinander abzustimmen. Andererseits eignete sich der Straßenbau durch seine unmittelbaren

---

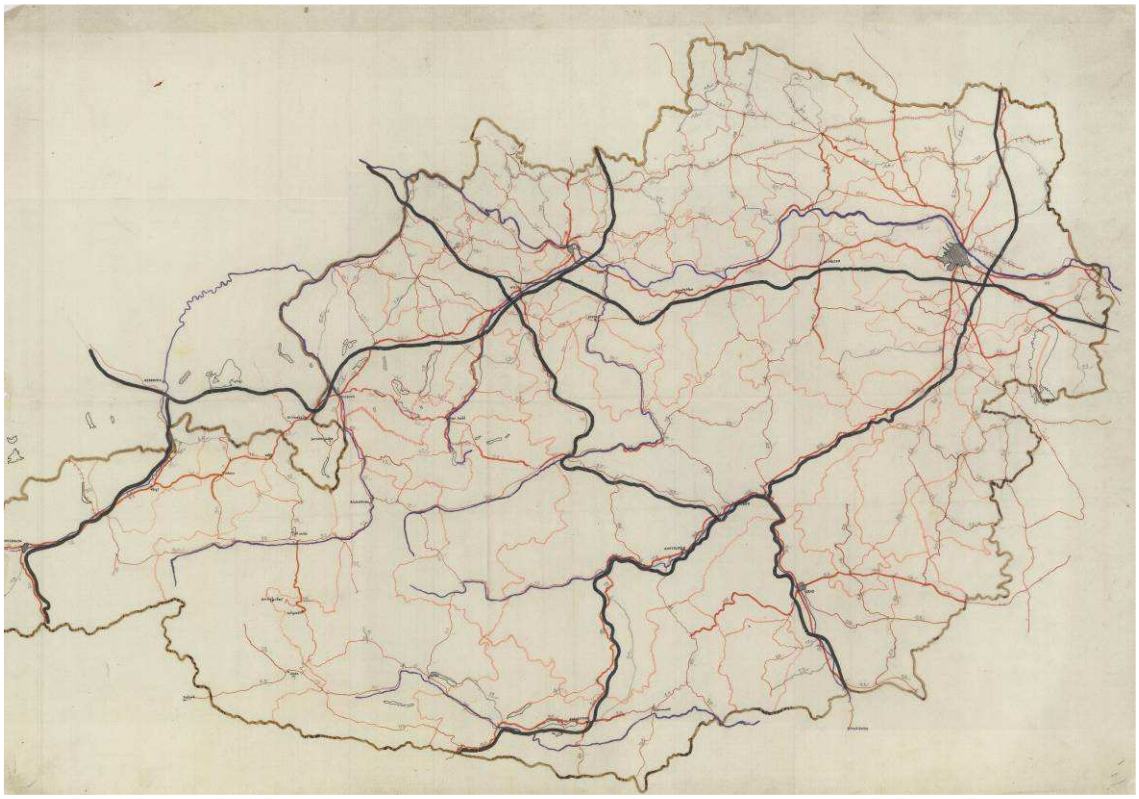
[135] Undatierte, vermutlich Anfang 1938 entstandene Denkschrift im Besitz von DI Dr. Rupert Schmöller, Leoben – Bad-Mitterndorf.

[136] Zu Schmöller siehe Kreuzer Bernd, Raumordnung und Verkehrsplanung im Gau Oberdonau, in: Reichsgau Oberdonau. Aspekte 1, hg. v. Oberösterreichischen Landesarchiv, Linz 2004, S. 9-70, hier 22-24. – vgl. Ehrende Berufung eines Welsers, in: Welser Zeitung, 29.4.1938, S. 14.

[137] Vortrag des Generalinspektors Dr. Todt, in: Das Straßenwesen 1937, S. 58.

Auswirkungen auf die Beschäftigungslage sehr dazu, die massive Arbeitslosigkeit zu bekämpfen. Das Vorbild der deutschen Reichsautobahnen, die sich durch den Wegfall der Arbeitslosenzahlungen angeblich zum Teil selbst finanzierten, wirkte hier natürlich stark.[138] Der unmittelbare Anlass jedoch, die Fernstraßenfrage zu klären, war der Bau der deutschen Fernstraßen in Richtung österreichischer Grenze, für die ein Anschluss - in welcher Form auch immer - geschaffen werden musste, um die erwarteten Verkehrsströme aufzunehmen.[139]

**Abb. 37: Entwurf August Schmöllers für ein Autobahnnetz in Österreich, 1937**



Quelle: Nachlass August Schmöller im Besitz von DI Dr. Rupert Schmöller, Leoben – Bad-Mitterndorf

Im Vordergrund standen hier vor allem die deutschen Reichsautobahnen, von denen eine Linie von Frankfurt über Nürnberg nach Passau und die andere von München über Rosenheim nach Salzburg verlief. Neben diesen großen Bauvorhaben spielten auch die deutsche Ostmarkstraße von Hof nach Passau und die deutsche Alpenstraße von Lindau nach Berchtesgaden eine Rolle. Aber auch auf tschechoslowakischem Gebiet wurde der Straßenzug Prag - Budweis Richtung Freistadt ausgebaut, sodass sich für die Landesregierung dringender

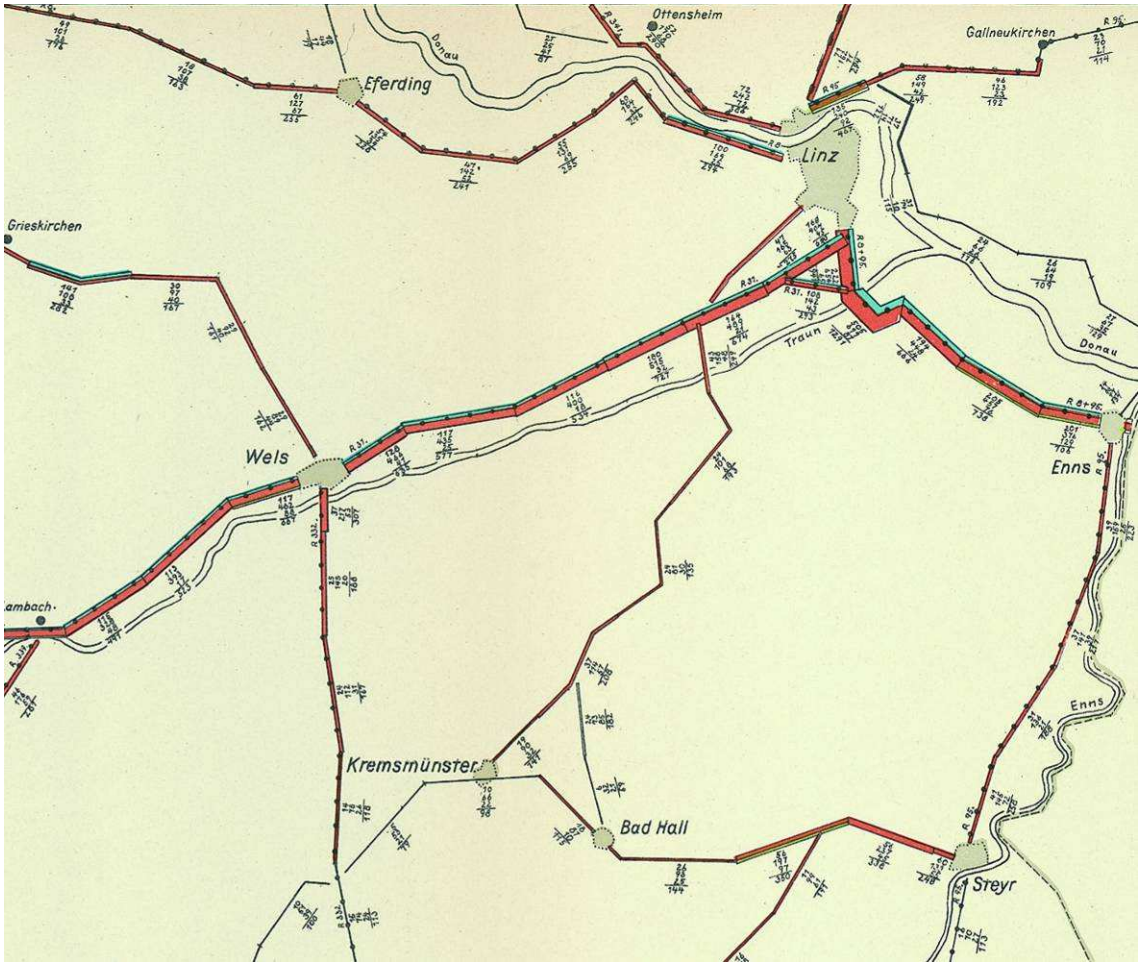
[138] in Wahrheit war der Beschäftigungseffekt durch die Reichsautobahnen vergleichsweise gering und durch die Propaganda geschönt, wie neuere Forschungen belegen.

[139] Sighartner Alfred, Folgerung für Österreich aus dem Bau der Reichsautobahn München-Salzburg- I. Wirtschaftlicher Teil, in: Das Straßenwesen 1934, H. 6, S. 63-66. - Kosetschek Leopold, Folgerung für Österreich aus dem Bau der Reichsautobahn München-Salzburg- II. Technischer Teil, in: Das Straßenwesen 1934, H. 7, S. 75-78.

Handlungsbedarf ergab. Die Sorge, Österreich könnte vom internationalen Verkehr umfahren werden und dadurch sowohl wirtschaftlich ins Abseits geraten, als auch durch ausbleibende Touristen Schaden erleiden, war weit verbreitet.

Freilich stellt sich die Frage, inwieweit die Klärung der Fernstraßenfrage in die Kompetenz der Landesregierung fiel, da es sich bei den in Österreich zu errichtenden Fernstraßen doch mit größter Wahrscheinlichkeit um Bundesstraßen handeln würde.

**Abb. 38: Verkehrsaufkommen im oberösterreichischen Zentralraum nach den Ergebnissen der Verkehrszählung 1937/38**




Die Zahlen geben die Anzahl der Fahrzeuge innerhalb von 24 Stunden an, blau: Lastkraftwagen, Lieferwagen und Omnibusse, rot: Personenkraftwagen und Krafträder, grün: bespannte Fahrzeuge.

Quelle: Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen (Hg.), Der Kraftverkehr auf Reichsautobahnen, Reichs- und Landstraßen, Berlin 1939, Tafel XXIII.

Sighartner legte die Ergebnisse seiner Studie jedenfalls im September 1937 vor. Er sah fünf Fernstraßen durch das Gebiet Oberösterreichs vor:

1. die West-Ost-Linie Passau - Linz - Wien als Fortsetzung der deutschen Reichsautobahn Frankfurt - Nürnberg - Passau und als Teil der Trans-kontinentalstraße London - Istanbul

2. die Donau- oder Nibelungenstraße Passau - Engelhartszell - Eferding - Linz - Strudengau - Wachau - Wien, die vor allem dem Fremdenverkehr dienen sollte. Im Strudengau sollte für die Anlage dieser Straße die Lokalbahnstrecke aufgelassen werden.

3. die Fernstraße Salzburg - Gmunden - Steyr - Amstetten als Fortsetzung der deutschen Reichsautobahn München - Salzburg und der deutschen Alpenstraße. Sie hat auch die Funktion einer Fremdenverkehrsstraße für das Salzkammergut. Unter dem Namen „Voralpenstraße“ war dieses Projekt wiederholt in der Öffentlichkeit diskutiert worden.[140]

4. die „Wirtschaftsstraße“ Salzburg - Bad Ischl - Bad Aussee - Graz dient dem Fernverkehr aus dem süddeutschen Raum Richtung Südosteuropa, dem Wirtschaftsverkehr zwischen Salzburg und Graz sowie dem Fremdenverkehr des inneren Salzkammergutes, vor allem auch als Zufahrt zur geplanten Dachsteinhöhlenstraße. Der Abschnitt Salzburg - Bad Ischl sollte unter Umständen auf der aufzulassenden Trasse der Salzkammergut-Lokalbahn verlaufen.

5. die Nord-Süd-Verbindung Prag - Freistadt - Linz - Pyhrnpaß - Graz[141]

Für Sighartner kam hinsichtlich der Fernstraße Passau - Linz eine Trassenführung im Donautal nicht in Frage, da das Gelände den Bau einer Autobahn dort nur unter extrem hohen Kosten zulasse. Daher fand für ihn die deutsche Reichsautobahn ihre Fortsetzung südlich der Donau entlang der Bahnlinie Passau - Wels. Dadurch sollten die Wirtschaftszentren Wels und Linz verkehrsmäßig gut miteinander verknüpft werden. Darin war er sich auch mit Franz Wiesinger, der gleichzeitig eine Studienfahrt über die deutschen Reichsautobahnen unternommen hatte, einig.

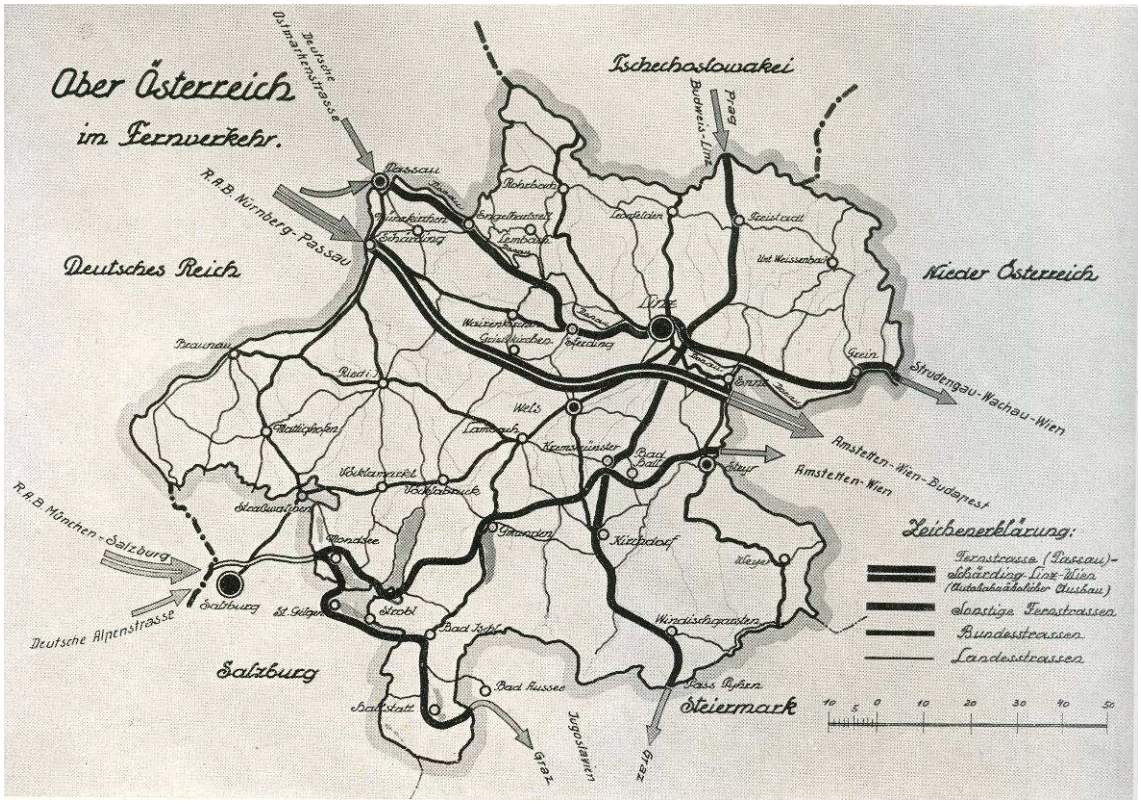
Hinsichtlich der Ausbaunorm sprach sich Sighartner bei der Linie Passau - Linz - Wien für eine der deutschen Reichsautobahn entsprechende Breite mit je zwei Richtungsfahrbahnen aus, während die anderen Straßen mehr als zwei Fahrspuren ohne Trennung der Richtungsbahnen aufweisen sollten. Den vielfach schwierigen Geländeverhältnissen entspräche seiner Meinung nach zumeist eine 9 m breite Dreispurstraße, die jedoch aus Gründen der Verkehrssicherheit umstritten sei.

---

[140] OÖLA, Straßenbauakte, „Voralpenstraße“.

[141] Sighartner Alfred, Generelles Studium der österreichischen Fernstraßenfrage für das Gebiet des Bundeslandes Oberösterreich, Linz 1937. – allgemein zur Verkehrsentwicklung in Oberösterreich vor dem Anschluß: Kreuzer Bernd, Verkehr und Straße in Oberösterreich 1918 – 1938, Diplomarbeit Univ. Wien 1997. - Kutschera Richard, Der Motorverkehr in Oberösterreich 1898-1938, in: Zur Geschichte des Motorverkehrs in Oberösterreich, Linz 1965, S. 23-50 (Schriftenreihe des Instituts für Landeskunde von Oberösterreich, 18).

**Abb. 39: Trassenvorschlag Alfred Sighartners, 1937**




Quelle: Sighartner Alfred, Generelles Studium der österreichischen Fernstraßenfrage für das Gebiet des Bundeslandes Oberösterreich, Linz 1937, Abb. 1.

Den zahlreichen Planungen und Studien folgten jedoch keine weiteren Schritte zu deren Konkretisierung. Was nach damaliger Einschätzung fehlte, war eine nach deutschem Vorbild organisierte zentrale Stelle, die mit der Planung und dem Bau von Fernstraßen betraut war. Eine am 23. Februar 1938 in Wien abgehaltene Versammlung der Ingenieurkammer für Wien, Niederösterreich und das Burgenland beschloss einstimmig, mit einer entsprechenden Bitte an den Bundeskanzler, den Handelsminister und den Staatssekretär für Angelegenheiten der Industrie heranzutreten.[142] Die politischen Ereignisse im März 1938 brachten aber einen grundlegenden Wandel.

[142] Fernverkehrsstrassenprojekte im heutigen Deutsch-Oesterreich, in: Strasse und Verkehr. Schweizerische Zeitschrift für den Strassenbau, den Strassenverkehr und verwandte Gebiete 1938, S. 178-180, hier 178.

# 4 Baubeginn (1938 - 1942)

## 4.1 Vom Spatenstich zur Einstellung der Bauarbeiten

Mit dem Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich stand in Fachkreisen, aber auch in der Öffentlichkeit außer Zweifel, dass das Netz der Reichsautobahnen auch auf Österreich ausgedehnt werde. Allerdings konzentrierte sich das Interesse eher auf die Strecke Passau – Linz – Wien als Teil der „Transkontinentalstraße“ von London nach Istanbul, weil sich Österreich kurz zuvor auf einer internationalen Konferenz in Budapest dazu verpflichtet hatte, das österreichische Teilstück auszubauen.[143]

Andererseits hatte der „Völkische Beobachter“ schon im Juli 1933, noch vor dem Spatenstich für das deutsche Reichsautobahnnetz, einen Plan mit einer schematischen Darstellung des künftigen deutschen Autobahnnetzes veröffentlicht, und in diesem Plan war auch eine Fortführung der deutschen Reichsautobahn auf österreichischem Gebiet nach Salzburg und weiter über Linz nach Wien angedeutet.[144] Dies nur als ein Beispiel von vielen dafür, dass der grobe Verlauf hochrangiger Straßen in Österreich weitgehend „common sense“ war. Es war ja nur allzu logisch, ein künftiges Fernverkehrs- oder Autobahnnetz an den Landeshauptstädten auszurichten.

Der österreichische Minister für Handel und Verkehr, Dr. Fischböck, erklärte bei seiner Amtsübernahme: „*Die Reichsautobahnen, die Straßen Adolf Hitlers, werden auch durch unser Land, unser deutsches Land führen. Wenn alle diese Pläne zur Verwirklichung kommen, wird auch bei uns die Arbeitslosigkeit restlos verschwinden*.“[145] Damit war auch ganz klar zum Ausdruck gebracht, was man sich in Österreich von den deutschen Reichsautobahnen erhoffte: Arbeit. Verkehrstechnische Überlegungen und Erwartungen rangierten dagegen weit hinten.

Nun ging es Schlag auf Schlag. Am 20. März, nur acht Tage nach dem Einmarsch deutscher Truppen in Österreich, wurde die erste Bauabteilung in Linz eingerichtet. Mit 25. März 1938 wurde das Reichsautobahnrecht in Österreich eingeführt.[146] Am 26. März verkündete Göring in seiner berühmten Rede am Wiener Nordwestbahnhof das „Aufbauprogramm“ für Österreich, das

---

[143] W. F., Autobahnen in Oesterreich, in: Linzer Volksblatt, 19.2.1938, S. 9. – Holter, Internationale Konferenz in Budapest betreffend die transkontinentale Straße London – Stambul, in: Das Straßenwesen 1936, H. 12, S. 133-135.

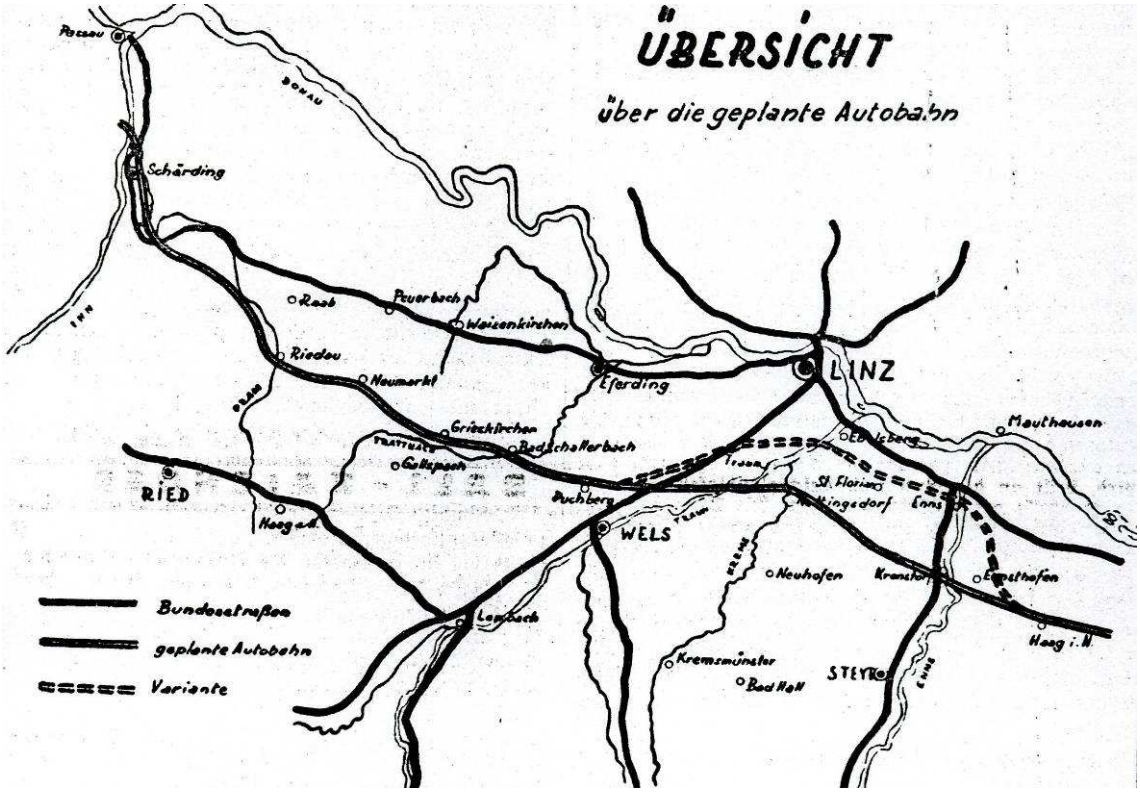
[144] Der erste Schritt zu einem internationalen Autostraßennetz, in: Völkischer Beobachter (Norddeutsche Ausgabe), 22.7.1933, S. 1.

[145] zit. n.: Naumann Josef, Österreichs Eingliederung in das Reich und seine Fernstraßenprobleme, in: Die Betonstraße, Nr. 4/1938, S. 64.

[146] RGBl. I, S. 308 bzw. GBl. f. d. Land Österreich, Nr. 40/1938.

unter anderem den Bau von 1100 km Reichsautobahnen vorsah.[147] Und am 7. April folgte der Spatenstich am Walserberg.

**Abb. 40: Vor dem Anschluss im „Linzer Volksblatt“ veröffentlichte Linienführung, Februar 1938**




Quelle: Plandarstellung Gustav Höllhuber, Linzer Volksblatt, 19.2.1938, S. 9.

Die Umsetzung der Pläne ging also aus heutiger Sicht verblüffend rasch vor sich. „*Es werden nun dank des dem Nationalsozialismus eigenen Systems schnell entscheidender und zugleich voll verantwortlicher Männer auch in Österreich Autobahnen und Fernstraßen mit der der Bewegung innewohnenden Schwungkraft geschaffen werden*“, begeisterte sich ein Techniker in der April-Nummer der Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines.[148]

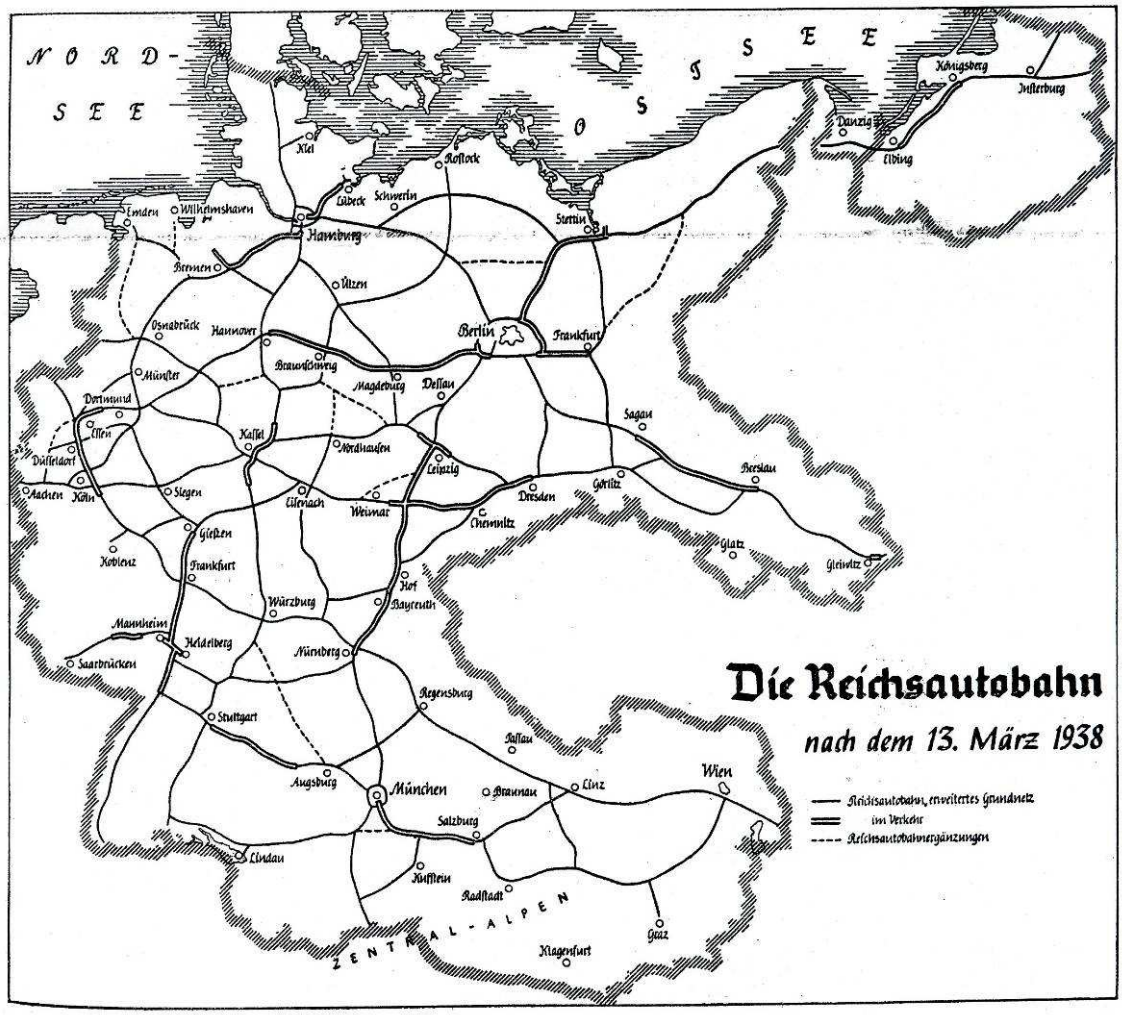
Wie war es möglich, wird immer wieder gefragt, dass so rasch nach dem Anschluss bereits die Bauarbeiten beginnen konnten? Betrachtet man die heute im Straßenbau üblichen langen Planungszeiten von mehreren Jahren, so erscheint diese Frage in der Tat überaus berechtigt. Innerhalb eines Monats konnte man kaum die Planung für ein Netz von 1100 km Autobahnen erstellen. Die Linienführung musste also zumindest in groben Zügen bereits vor dem Einmarsch festgestanden sein. Und Todt gab das auf dem Reichsparteitag der

[147] Die Verkündigung des Aufbauprogramms für Österreich durch Generalfeldmarschall Hermann Göring, in: Die Straße 1938, S. 224.

[148] Rieser Otmar, Autobahnen und Fernstraßen in Österreich, in: ZÖIAV, Nr. 13-14/1938, S. 83.

NSDAP in Nürnberg 1938 auch mehr oder weniger zu, als er sagte: „*Dank der Tatsache, daß wir auf diese Aufgabe nicht ganz unvorbereitet waren, konnte der Führer schon am 7. April bei Salzburg den ersten Spatenstich [...] vollziehen*.“[149]

**Abb. 41: Das geplante Reichsautobahnnetz, Stand März 1938**



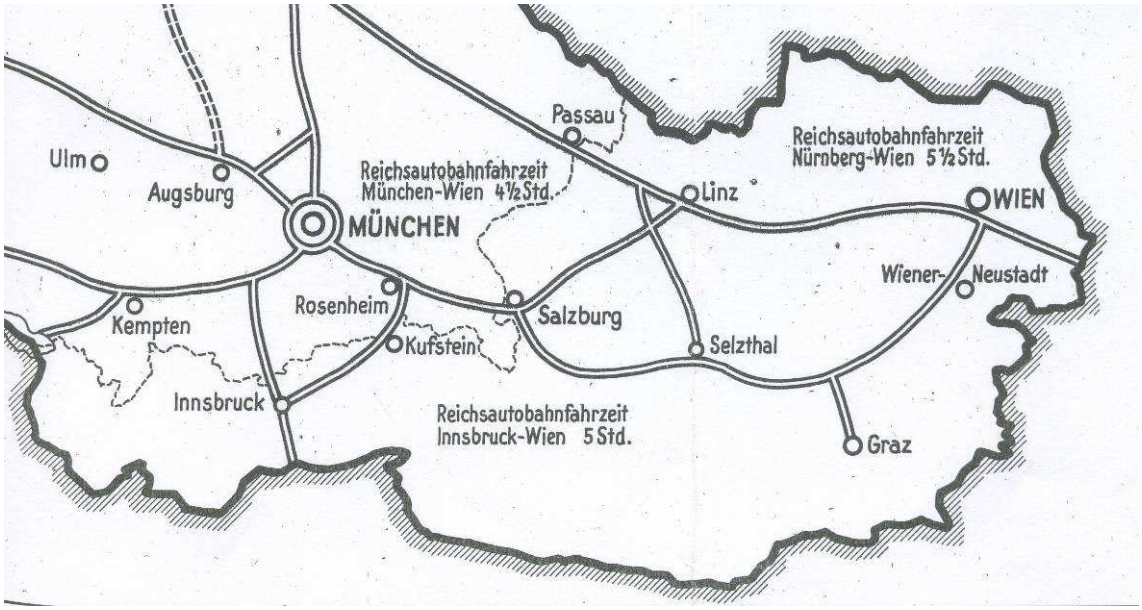

Quelle: Deutsche Technik 1938, H. 3, S. 167.

Die hin und wieder vertretene These, wonach als Touristen getarnte Techniker der "Reichsautobahnen" schon 1937 Erkundungen durchgeführt hätten und deshalb die Bauarbeiten so rasch aufgenommen werden konnten, muss als eher unglaubwürdig abgetan und kann aus den Quellen nicht belegt werden.[150] Dennoch steckt ein wahrer Kern in dieser Behauptung.

[149] Todt Fritz, Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen berichtet auf dem Parteitag Großdeutschlands über die Straßen des Führers als Schrittmacher der Wirtschaft, in: Die Straße 1938, H. 19, S. 600-601. - Lärmer Karl, Autobahnbau in Deutschland 1933 bis 1945. Zu den Hintergründen, Berlin-Ost 1975, S. 100 (Forschungen zur Wirtschaftsgeschichte, 6).

[150] Schütz/Gruber, Mythos Reichsautobahn, S. 64.

**Abb. 42: Das geplante Reichsautobahnnetz in der Ostmark mit Angabe der künftigen Fahrzeiten, 1938**




Quelle: Rundschau Deutscher Technik. Wochenzeitung des Nationalsozialistischen Bundes Deutscher Technik 1938, Nr. 14, S. 1.

Wenn Todt am 26.7.1937 an Eduard Schönleben schrieb: „*Wir müssen nunmehr die Planung einer RAB Salzburg – Linz – Wien und Passau – Linz in Angriff nehmen. Pläne müssen soweit getrieben werden, dass wir über die generelle Lage wenigstens bis Lienz [sic] im klaren sind. Bitte Vorschläge. Vielleicht reisen Sie einmal auf Urlaub nach dort? Bearbeitung bei uns im Hause nur durch Reichsdeutsche oder ganz zuverlässige Ausländer*“, so dürfte dies zwar kaum allzu wörtlich gemeint gewesen sein.[151]. Es zählte gewiss nicht zu Schönlebens Aufgaben als rechte Hand Todts, im Urlaub als Tourist getarnt eine Grobtrassierung vorzunehmen. Todt nannte überdies auch einen Namen, wer da weiterhelfen könnte, mit der kurzen Notiz: *Bauer (Vianova)*: gemeint war Dipl.-Ing. Julius Bauer, seit 1936 Generaldirektor der Strabag in München, der zu Todt – vermutlich seit dessen Münchner Zeit bei Sager & Woerner - und den entscheidenden Stellen des Nationalsozialismus in Berlin hervorragende Beziehungen unterhielt.[152] Die Strabag war überdies Mehrheitsaktionär der Vianova Straßenbau AG Wien, die unter anderem die Gaisbergstraße in Salzburg gebaut hatte.[153] Es war daher ein leichtes, fähige und zuverlässige österreichische Techniker für solch eine Aufgabe zu gewinnnen. Tatsächlich war mit dem Geschäftsführer der Vianova Straßenbau AG Wien, Dipl.-Ing. Rudolf Ganter-Ullmann, der richtige Mann gefunden.[154] Todt selbst schrieb am

[151] BA Berlin, R46.01, 1111, f. 37. - Lärmer, Autobahnbau, S. 100.

[152] Pohl Manfred, Die Strabag 1923 bis 1998, München/Zürich 1998, S. 197.

[153] Pohl, Strabag, S. 96.

[154] BA Berlin, R 46.01, 1089 sowie 1111, f.73, 90. – Ganter-Ullmann scheint übrigens erstmals 1937 in Bregenz als Mitarbeiter der Vianova Straßenbau AG, München als Teilnehmer am Österreichischen Straßentag auf.

26.Oktober 1938 an Dipl.-Ing. Rudolf Ganter-Ullmann: „*Ich habe dem Führer gemeldet, dass Sie der österreichische Ingenieur sind, der als Erster verbotenerweise in Österreich für uns die Pläne der Reichsautobahn von Salzburg nach Wien aufgestellt hat... Auch ich möchte die Gelegenheit benutzen, Ihnen nochmals für die Vorarbeit zu danken, die Sie in früheren Jahren für die Erkundung der Autobahn Salzburg – Wien geleistet haben. Ihre Vorarbeit war die erste Voraussetzung für die rasche Inangriffnahme der Bauarbeiten in Ihrer österreichischen Heimat*.“[155]

Darüber hinaus lagen Todt bereits zahlreiche Trassenvorschläge und Untersuchungen vor allem von Österreichern vor, die auch teils in ständigem Kontakt mit ihm standen. Auslösendes Moment dafür war unter anderem offensichtlich Todts Vortragsreise durch Österreich im Frühjahr 1937 gewesen.[156] Neben Hanns Wlassics, Franz Wiesinger, Dipl.-Ing. Rudolf Ganter-Ullmann und Dipl.-Ing. August Schmöller ist hier auch der Wiener Wirtschaftsgeograph Dr. Walter Strzygowski zu nennen, der sich bereits früh mit Fragen der Raumordnung und Verkehrsplanung, nach dem Krieg auch mit der Führung der Autobahnen, beschäftigte.[157]

So schrieb etwa der Architekt und spätere Landesplaner von Oberdonau, August Schmöller, im Februar 1938 an Todt: „*Neben allen anderen Aufgaben müssen nun auch die „Straßen Adolf Hitlers“ hier Wirklichkeit werden, so wie wir es im Juli 1937 in Berlin besprochen haben*.“[158] Umgekehrt informierte Todt Ende März 1938 den Landeshauptmann von Tirol: „*Mit Herrn Dr. Fischböck besteht über diese Fragen* [gemeint ist der Autobahnbau, Anm. d. V.] *bereits seit 2 Jahren enge und regelmässige Verbindung.*“[159] Vorschläge für ein mittel- oder gesamteuropäisches Autobahnnetz, das auch Österreich berücksichtigte, kamen jedoch auch aus Deutschland, Italien und Frankreich.[160]

Offiziell übte sich Todt natürlich in Zurückhaltung, um diplomatische Verwicklungen zu vermeiden. Dem Fremdenverkehrsverein Kammer ließ Todt im Oktober 1937 auf dessen Anfrage zum Bau von Fernstraßen und Autobahnen im Salzkammergut hin ausrichten, dass es sich um eine innerösterreichische Angelegenheit handle und er von einer Stellungnahme

---

[155] BA Berlin, R46.01, 1091. – vgl. Lärmer, Autobahnbau, S. 101.

[156] Vortrag des Generalinspektors Dr. Todt, in: Das Straßenwesen 1937, H. 5, S. 58.

[157] BA Berlin, R 46.01, 1111. – vgl. Strzygowski Walter, Zur Zukunft des Verkehrsnetzes der Ostmark, in: Raumforschung und Raumordung 1939, S. 234-240. - Zu Strzygowski: Jülg Felix / Staudacher Christian, Gedanken und Visionen eines Raumordners und Geographen. Walter Strzygowski zum 80. Geburtstag, Wien 1989 (Wiener Geographische Schriften, 61).

[158] BA Berlin, R46.01, 144, f. 124. – Lärmer, Autobahnbau, S. 100.

[159] BA Berlin R46.01, 1111, f. 62, 87. – Fischböck war österreichischer Minister für Handel und Verkehr.

[160] Vgl. Golder, Der Weiterausbau der Hafraba-Idee, HAFRABA. Mitteilungsblatt des Hafraba e.V. 1930, Nr. 2, S.1-2. – Sighartner Alfred, Zur Frage eines europäischen Transkontinental-Straßennetzes, in: Das Straßenwesen 1934, H. 8, S. 81-83 und H. 9, S. 96-97. - siehe auch die zahlreichen Arbeiten Kurt Kaftans, unter anderem: Europa braucht Autobahnen, Berlin 1936; zusammenfassend: Kaftan Kurt, Der Kampf um die Autobahnen, Berlin 1955. - Bortolotti Lando, I congressi autostradali internazionali del 1931 e 1932 e le prime proposte di un sistema autostradale europeo, in: Storia urbana 75 (1996), S. 5-26.

absehen müsse."[161] Gleichzeitig schrieb er aber im Sommer 1937 an Hitlers Sonderbevollmächtigten in Wien, Franz von Papen: „*Es wäre für uns schon interessant, gelegentlich ohne jede Presseveröffentlichung mit denjenigen Herren zusammenzukommen, die sich wirklich für eine derartige Arbeit interessieren und sich aktiv einzusetzen bereit sind*."[162] Tatsächlich führte er „vertrauliche Besprechungen" und „zwanglose Gespräche" mit österreichischen Staatsbürgern über den Bau von Reichsautobahnen in Österreich.

Höchstwahrscheinlich bestand bereits lange vor dem Anschluss eine Planungsgruppe innerhalb der OBR München, die die Linienführung der Reichsautobahnen in Österreich untersuchen sollte und zu diesem Zweck vielleicht den einen oder anderen Mitarbeiter ins Nachbarland schickte. Todt nannte den Leiter der dortigen OBR, Paul Hafen, als lokalen Ansprechpartner für die Österreicher. Auch die Planung der Reichsautobahnen im Sudetenland lief ja ähnlich ab.

Die Fäden liefen alle in Todts Generalinspektion in Berlin bei Eduard Schönleben beziehungsweise Fritz Todt selbst zusammen. Gegenüber dem österreichischen Verkehrsminister Hans Fischböck gab Todt am 15. März 1938 an: „*In meiner Dienststelle sind die verschiedenen Pläne hierüber, die in Österreich oder in Deutschland untersucht wurden, bekannt*". Seine Behörde habe sich etwas großräumiger Gedanken über die Linienführung in Österreich gemacht und es bestehe die Möglichkeit, mit dem Weiterbau der Reichsautobahnen an der Grenze am Tage nach der Volksabstimmung, also am 11. April, zu beginnen.[163] Tatsächlich sollte der Weiterbau noch 4 Tage früher beginnen.

Durch diesen raschen Baubeginn gleichsam über Nacht, nur kurz nach den ersten (offiziellen) Ankündigungen, konnte in der Öffentlichkeit wie beabsichtigt erfolgreich das Bild eines im Vergleich zum Ständestaat dynamischen und zupackenden Nationalsozialismus vermittelt werden. Parallel dazu waren ja auch die im „Sofortprogramm für den Straßenbau in Österreich" vorgesehenen Arbeiten zur Staubfreimachung zahlreicher Straßen, vor allem in den Fremdenverkehrsgebieten, und die Beseitigung von Engstellen im Straßennetz in Angriff genommen worden.

Wie schon 1933, beim Spatenstich zum ersten Reichsautobahnteilstück bei Frankfurt, und auch später im Sudetenland sollte die allgemeine Unkenntnis über die Vorarbeiten das hohe Bautempo als umso größere Leistung des neuen Regimes erscheinen lassen.[164] Natürlich hatte man dabei auch die bevorstehende Abstimmung zum Anschluss im Visier. Vor allem die an der Sozialdemokratie orientierten Arbeiter versuchte man für den Nationalsozialismus zu gewinnen, indem man den Willen der neuen

---

[161] Todt an Fremdenvereinsverein Kammer, 29.10.1937, BA Berlin, R46.01, 1111, f. 46. – vgl. Oberösterreichischer Gebirgsbote, Folge 42, 14.10.1937, S. 9.

[162] BA Berlin, R46.01, 1111, f. 23.

[163] BA Berlin, R46.01, 1111.

[164] Schütz/Gruber, Mythos Reichsautobahn, S. 64.

Machthaber dokumentierte, die Arbeitslosigkeit zu beseitigen.[165] Auf Flugblättern zur Abstimmung hieß es: "*Ein Netz von über 10.000 Kilometer Reichsautobahnen soll die deutschen Gaue miteinander verbinden als Symbol und Garant für die deutsche Einheit. [...] Deutsches Volk, erkenne die gewaltige Leistung an, die durch diese Zahlen bestätigt wird! Bekenne Dich zu Deinem Führer und seinem Werk! Am 10. April Dein Ja dem Führer!"*[166]

Auch in den Tageszeitungen wurde auf ähnliche Weise Stimmung gemacht. So erschien etwa im „Welser Anzeiger" kurz vor der Abstimmung ein Bild der Reichsautobahn mit dem Text „*Das Reichsautobahnnetz ist das größte Bauwerk aller Zeiten; die Welt beneidet uns darum. Deutsches Volk, sei stolz auf dieses Werk des Führers! Gib ihm am 10. April dein Ja*."[167] In großen Werbeanzeigen wurde „*Sofort Arbeit für 25.000!*" versprochen. „*15.000 Arbeiter werden auf der Baustrecke selbst eingesetzt und weitere 10.000 Volksgenossen zur Arbeit in den Nebenindustriezweigen, Steinbrüchen, Lieferwerken usw., in Dienst gestellt werden*."[168] Dass diese Zahlen vollmundige Ankündigungen blieben, die in keinem Verhältnis zur Realität standen, wurde von der Propaganda erfolgreich überspielt, so dass sich bis heute mancherorts die damals weit verbreitete Ansicht halten konnte, die hohe Arbeitslosigkeit sei durch den Autobahnbau beseitigt worden.

Dies war jedoch nur ein Teil der gewaltigen Propagandamaschinerie, die nun anlief, um den „Mythos der Reichsautobahnen" auch in Österreich zu verbreiten. In Wien konnte man nur zwei Tage nach Görings Nordwestbahnhofrede in der Secession die Propagandaausstellung „Die Straßen Adolf Hitlers" besichtigen. Sie wurde vom Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr. Fritz Todt, am 28. März 1938 eröffnet.[169] In seiner Eröffnungsrede verkündete Todt nun ein gegenüber Görings Rede konkretisiertes Bauprogramm für die Erweiterung des Reichsautobahnnetzes in Österreich. Göring hatte in seiner Rede am Nordwestbahnhof den Bau der Linien Salzburg – Linz – Wien, Passau – Linz und Wien – Radstadt – Salzburg mit einem Abstecher nach Graz bekanntgegeben.[170]

Nun gab Todt den Bau folgender Strecken bekannt:

- Salzburg bzw. Schärding – Linz – Wien mit Anschluss nach Budapest

---

[165] vgl. Rathkolb Oliver, Über den Einfluß nationalsozialistischer Foto- und Filmpropaganda auf Arbeiter/Arbeiterinnen in der „Ostmark" 1938/1939, in: Ardelt Rudolf G./Hautmann Hans (Hg.), Arbeiterschaft und Nationalsozialismus in Österreich, Wien/Zürich 1990, S. 419-439, hier 426.

[166] Deutschland-Bericht der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (Sopade), 5.1938 (ND Frankfurt 1980), S. 400ff, zit. n.: Schütz/Gruber, Mythos Reichsautobahn, S. 44.

[167] Welser Anzeiger, 2.4.1938, S. 10.

[168] „Sofort Arbeit für 25.000!", in: Welser Zeitung, 1.4.1938.

[169] Reichsautobahn-Ausstellung in der Wiener Secession, in: Die Straße 1938, S. 224. – Ein Maler erlebt die Reichsautobahn, in: Völkischer Beobachter (Wiener Ausgabe), 8.11.1940, S. 6.

[170] Keesings Archiv 1938, 3488, erwähnt die Linie Wels – Liezen nicht, die publizierten Pläne enthalten diese Strecke aber sehr wohl, ebenso wie die Strecken in Tirol. - Verkehrs- und Straßenausbau in Österreich, in: Verkehrstechnik 1938, H. 8, S. 203. - vgl. Slapnicka Harry, Oberösterreich - als es Oberdonau" hieß (1938-1945), Linz 1978, S. 116. - Schausberger Norbert, Rüstung in Österreich 1938-1945, Wien 1970, Anlage 1, S. 186-187. – Hagspiel Hermann, Die Ostmark. Österreich im Großdeutschen Reich 1938 bis 1945, Wien 1995,S. 53.

- Wien – Wr. Neustadt – Radstadt – Salzburg mit „Stichbahn“ nach Graz
- Inntallinie Kufstein – Schwaz – Innsbruck mit Anschluss an die Reichsautobahn München – Salzburg bei Rosenheim
- Linz bzw. Wels – Liezen
- Mittenwald – Innsbruck – Brenner als Teil der Strecke Berlin - Rom[171]

Bemerkenswert ist, dass den veröffentlichten Plänen zufolge die Strecke von Wien nach Radstadt offenbar über den Semmering und durch das Mürztal verlaufen sollte. Erst später tauchten Pläne auf, in denen der Verlauf weiter östlich, dem Alpenrand entlang, ähnlich der heutigen Südautobahn, eingetragen war.

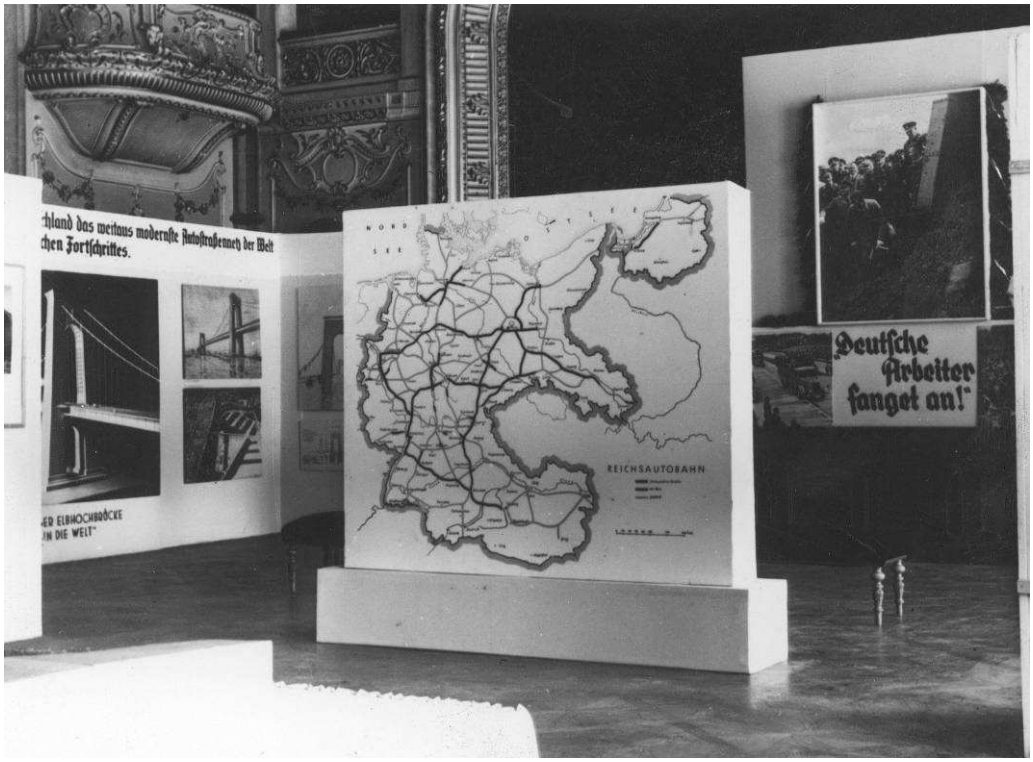
Gleich nach Wien war die Ausstellung für wenige Tage, vom 30. März bis zum 2. April, auch im Linzer Kaufmännischen Vereinshaus zu sehen. Graz, Eisenstadt und Klagenfurt waren weitere Stationen. Warum Salzburg, Innsbruck und Bregenz nicht in den „Genuss“ dieser Ausstellung kamen? Vielleicht, weil sich weitere Stationen vor dem Spatenstich am Walserberg zeitlich nicht ausgegangen wären und im Westen Österreichs ohnehin mit einer höheren Zustimmung zum Anschluss gerechnet wurde.

**Abb. 43: Ankündigung der Ausstellung „Die Straßen Adolf Hitlers“ im Kaufmännischen Vereinshaus in Linz, 30.März - 2.April 1938**

Quelle: Die Straße 1938, S. 259.

[171] Reichsautobahnen in Österreich. „Sofortprogramm“ im Landstraßenbau, in: Deutsche Technik 1938, S. 166.

**Abb. 44: Schautafeln in der Ausstellung „Die Straßen Adolf Hitlers“ im Kaufmännischen Vereinshaus in Linz, März/April 1938**




Quelle: Foto Robert Stenzel, Archiv der Stadt Linz, Fotosammlung Stenzel, St-11587.

**Abb. 45: Generalinspektor Todt und Minister Fischböck in der Ausstellung „Die Straßen Adolf Hitlers“ in der Wiener Secession, März 1938**

Quelle: Die Straße 1938, S. 259.

Als am 12. März 1938 die deutsche Wehrmacht in Österreich einmarschierte, folgten unmittelbar auf die deutschen Truppen die Ingenieure und Techniker der OBR München, um die Vortrassierung der Reichsautobahnstrecke Salzburg – Wien in Angriff zu nehmen. Parallel dazu machte sich Todt noch im März 1938 durch Befahrungen und auch Befliegungen persönlich ein Bild von der möglichen Linienführung zwischen Salzburg und Melk. Er nutzte dabei das ihm aus seiner Praxis als Fliegerbeobachter und Lichtbildauswerter im Ersten Weltkrieg vertraute Flugzeug zur Bestimmung der Trasse.[172] So schreibt Todt etwa im Jänner 1941 an Karl Heinrich Waggerl: „*Über Wagrain bin ich im letzten Herbst einmal geflogen, als ich mir die Gegend als Straßenbauer von oben herunter anschauen mußte*.“[173] Tatsächlich stellte die Bestimmung der Linienführung durch Befliegung eine angesichts der oft noch unzureichenden Kartengrundlagen eine durchaus zweckmäßige und überaus moderne Arbeitsweise dar und und sollte als weiterer Aspekt in der vieldiskutierten Frage nach der Modernität des Nationalsozialismus betrachtet werden.[174] Man darf dabei aber nicht übersehen, dass damals eine generelle Euphorie und Begeisterung für das Fliegen und das Flugzeug als dem modernsten Verkehrsmittel weit verbreitet war. Leni Riefenstahls Inszenierung von Hitlers Ankunft im Flugzeug beim Nürnberger Reichsparteitag in ihrem Film „Triumph des Willens“ mag paradigmatisch dafür stehen.[175]

Bereits am 7. April 1938 vollzog Adolf Hitler den propagandistisch perfekt inszenierten Spatenstich zum Bau der Reichsautobahn auf dem Walserberg bei Salzburg.[176] „*Die Reichsautobahn werde nun nicht mehr vor Salzburg halt machen, sondern das ganze neue Reichsland bis dorthin durchziehen, wo die wahre Grenze des deutschen Volkes und des Deutschen Reiches sei*“, betonte

---

[172] Notiz Fischer an Bormann vom 23.3.1938, Institut für Zeitgeschichte, Akten der Parteikanzlei 12404291, zit. n. Seidler Franz, Fritz Todt. Baumeister des Dritten Reiches, Schnellbach 2002 (Erstausgabe München 1986), S. 104, 114. – vgl. Leonhardt Fritz, Baumeister in einer umwälzenden Zeit. Erinnerungen, Stuttgart 1984, S. 68.

[173] Korespondenzen Karl Heinrich Waggerl, H. 876, 11.1.1941, Waggerl-Archiv Wagrain, zit. n.: Müller Karl, Karl Heinrich Waggerl. Eine Biographie mit Bildern, Texten und Dokumenten, Salzburg/Wien 1997, S. 241.

[174] Vgl. Prinz Michael/Zitelmann Rainer (Hg.), Nationalsozialismus und Modernisierung, Darmstadt 1994. – Rabinbach Anson, Nationalsozialismus und Moderne. Zur Technik-Interpretation im Dritten Reich, in: Emmerich Wolfgang / Wege Carl (Hg.), Der Technikdiskurs in der Hitler-Stalin-Ära, Stuttgart/Weimar 1995, S. 94-113. - Kopper Christopher, Modernität oder Scheinmodernität nationalsozialistischer Herrschaft. Das Beispiel der Verkehrspolitik, in: Jansen Christian et al. (Hg.), Von der Aufgabe der Freiheit. Politische Verantwortung und bürgerliche Gesellschaft im 19. und 20. Jahrhundert. Festschrift für Hans Mommsen, Berlin 1995, S. 399-411. – Hagspiel, Ostmark, S. 280f - Bavaj Riccardo, Die Ambivalenz der Moderne im Nationalsozialismus. Eine Bilanz der Forschung, München 2003.

[175] Vgl. Brockhaus Gudrun, Schauder und Idylle. Faschismus als Erlebnisangebot, München 1997, S. 99. - vgl. Fritzsche Peter, A Nation of Flyers: German Aviation and the Popular Imagination, Cambridge/London 1992.

[176] Unseres Führers erster Spatenstich im heimgekehrten Österreich, in: Die Straße in Deutschösterreich, Nr. 3/1938, S. 48. - Der 1.Spatenstich an der Reichsautobahn Salzburg – Linz –Wien, in: Das Straßenwesen 1938, H. 5, S. 49-50.

Reichsstatthalter Dr. Seyß-Inquart.[177] Der Spatenstich symbolisierte also zugleich den Herrschaftsanspruch des Reiches über Österreich.[178]

**Abb. 46: Fritz Todt am Steuer eines Flugzeugs während einer Dienstreise**

Quelle: Schönleben Eduard, Fritz Todt. Der Mensch, der Ingenieur, der Nationalsozialist, Oldenburg 1943, S. 15.

Binnen drei Jahren sollte die Reichsautobahn von Salzburg bis Wien fertiggestellt sein, so Hitlers Vorgabe vor rund 15.000 Arbeitern. Wie im „Altreich" bestand großer Druck auf die Obersten Bauleitungen, die Leistungsvorgaben zu erfüllen. „*Sie, Herr Generalinspektor, sind mir verantwortlich dafür, daß nicht nur heute begonnen, sondern daß binnen drei Jahren diese erste große Strecke vollendet sein wird. Ihr, meine Arbeitskameraden, werdet dabei helfen ....*", verkündete Hitler in seiner Eröffnungsrede und warf daraufhin unter den Heil-Rufen der Anwesenden Schaufel um Schaufel in den ersten Kippwagen.[179] Die am bisherigen Endpunkt der Reichsautobahn bei Piding geplanten beiden 70 m hohen Türme als symbolisches Eingangstor zum Deutschen Reich sollten nunmehr 300 km weiter östlich an der ungarischen Grenze errichtet werden.

[177] zit. n.: Der 1.Spatenstich an der Reichsautobahn Salzburg – Linz – Wien, in: Das Straßenwesen 1938, H. 5, S. 49.

[178] vgl. Schütz/Gruber, Mythos Reichsautobahn, S. 62.

[179] Der 1. Spatenstich, S. 50. - Schütz/Gruber, Mythos Reichsautobahn, S. 63.

**Abb. 47: Die von Albert Speer geplante monumentale Einfahrt der Autobahn bei Salzburg**

Quelle: Kunst im Dritten Reich 1938, Folge 2.

Jedes Jahr sollten im gesamten Reich 1000 km eröffnet werden. Der auf den Leitern der Obersten Bauleitungen wie auch auf jeden einzelnen Mitarbeiter lastende Zeitdruck geht aus einem Aktenvermerk des Leiters der OBR Linz, Hermann Rukwied, an alle Mitarbeiter vom 9.November 1938 deutlich hervor: „*Das Ziel kann nur erreicht werden, wenn vom jüngsten Zeichner bis zum BAR-Vorstand und Dezernenten ein geschlossener Wille herrscht: Niemals vergebliche oder Doppel-Arbeit! Für jede Arbeit nehme sich jeder feste Fristen vor oder lasse sich diese nennen! [...] Wir erreichen das Ziel bestimmt nicht, wenn nur hastend darauf losgearbeitet wird [...] Alle 10 Tage muß ein Los* [gemeint ist die Vergabe eines Bauloses, Anm. d. V.] *hinaus, die Sonderpläne und Brückenentwürfe müssen Schritt halten. [...] Ich appelliere an das*

*Pflichtgefühl und den Stolz aller, das vorgeschriebene Ziel von 3 Jahren für die Strecke Salzburg-Wien in unserem Teil zu erreichen.*[180]

**Abb. 48: Demonstration der 1933-1938 geleisteten Arbeit an den Reichsautobahnen:**

Ein KdF-Wagen braust mit 100 km/h über die Reichsautobahn und benötigt für die Fahrt über die bisher fertiggestellten Abschnitte 30 Stunden. Das erste Modell des KdF-Wagens wurde im September 1938 vorgestellt. Ausgeliefert wurde jedoch kein einziges.

Quelle: Die Straße 1938, S. 767.

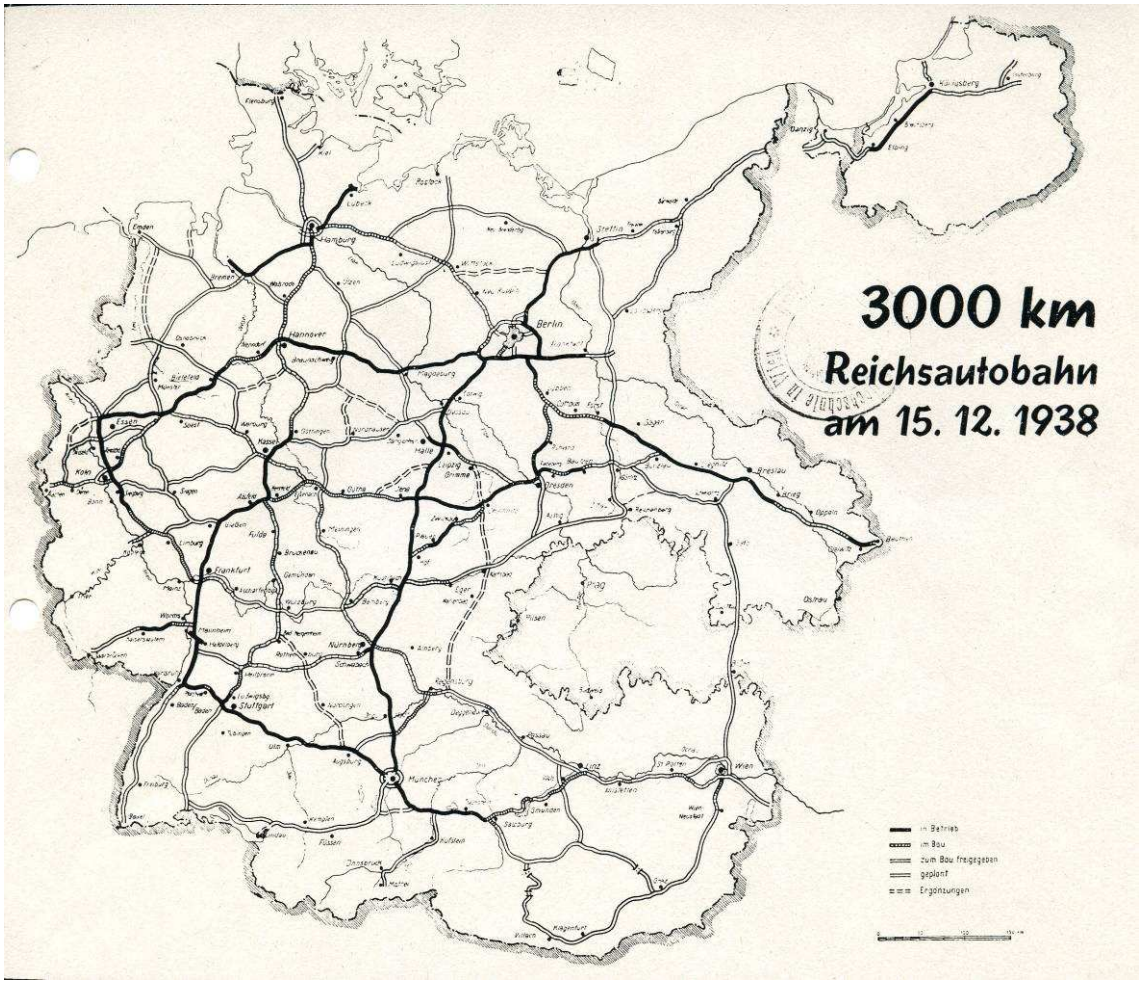
Angesichts bald eintretender Material- und Arbeitskräftemängel musste der von Hitler für die Strecke Salzburg – Wien gewünschte Fertigstellungstermin, der 8. April 1941, jedoch auf den Herbst 1942 verschoben werden.[181] Im Endeffekt war er nicht zu halten.[182] Ebenso unvollendet wie die Autobahn blieb übrigens auch ein monumentales Denkmal Josef Thoraks zur Erinnerung an eben diesen Spatenstich (siehe unten).

[180] Aktenvemerk Leiter OBR Linz an die Herrn Dezernenten, alle BAR des Bezirks, alle Büro-Vertreter, alle Ingenieure und Expedienten, 9.11.1938, gez. Rukwied, AAA.

[181] RAB-Direktion an OBR Linz, 8.3.1941, gez. Koester, sowie Bauprogram der Reichsautobahnen für das 3. Kriegswirtschaftsjahr, Anlage zum Schreiben des GI an die OBR und die Bauleitungen Danzig und Straßburg, 14.8.1941, S. 2, gez. Todt, BA Berlin R 46.01, 3007.

[182] BA Berlin, R 46.01, 1208.

**Abb. 49: Das geplante Reichsautobahnnetz in der Ostmark, Stand Dezember 1938**




Quelle: Die Betonstraße, Dezember 1938, Titelseite.

**Abb. 50: Spatenausgabe durch Fritz Todt für die Eröffnung der Bauarbeiten am Walserberg, 7. April 1938**

Quelle: Die Straße 1938, S. 228.

**Abb. 51: Adolf Hitler schreitet zum Rednerpult, Walserberg 7.April 1938**

Quelle: Die Straße 1938, S. 228.

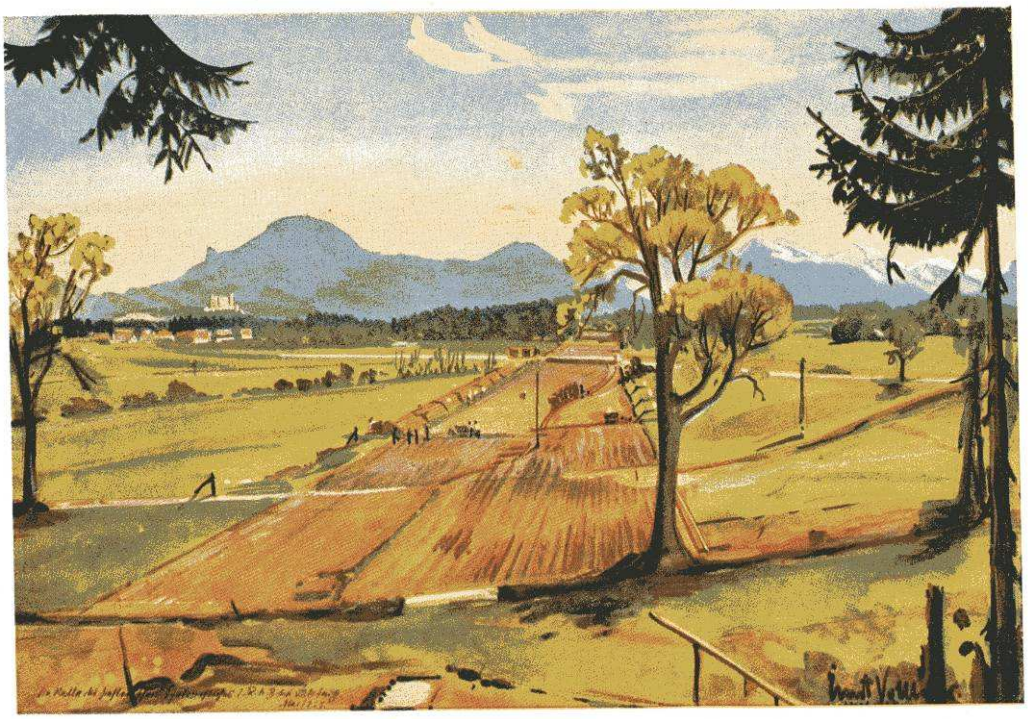
**Abb. 52: “Der Führer begrüßt am Walserberg bei Salzburg die Arbeiter der Ostmark”, 7.4.1938**

Quelle: Die Straße 1938, H. 8, S. 250.

**Abb. 53: Der “Führer” beim ersten Spatenstich zur Reichsautobahn am Walserberg, April 1938**

Quelle: Die Straße 1938, Titelblatt 2.Aprilheft

**Abb. 54: Ernst Vollbehr, Walserberg, Aquarell, 1938**



40. Bauabſchnitt München—Salzburg. Die Stelle des hiſtoriſchen Spatenſtiches (7. April 1938) durch unſeren Führer bei Walſenberg (Salzburg)

Quelle: Vollbehr Ernst, Arbeitsschlacht. 5 Jahre Malfahrten auf den Bauplätzen der Straßen Adolf Hitlers, Berlin 1939.

Bei der Planung der Reichsautobahnlinien waren offiziellen Angaben zufolge drei Forderungen zu erfüllen: 1. die Anbindung aller Gaue an das Altreich bei gleichzeitiger Umorientierung des bisher auf Wien ausgerichteten Verkehrsnetzes, 2. die Anbindung der Reichsautobahn an die Fernverkehrsnetze der neuen Nachbarländer Italien, Jugoslawien und Ungarn und 3. die Verbesserung der innerösterreichischen Verkehrsverhältnisse, insbesondere durch die Schaffung wintersicherer Verbindungen über den Alpenhauptkamm.[183]

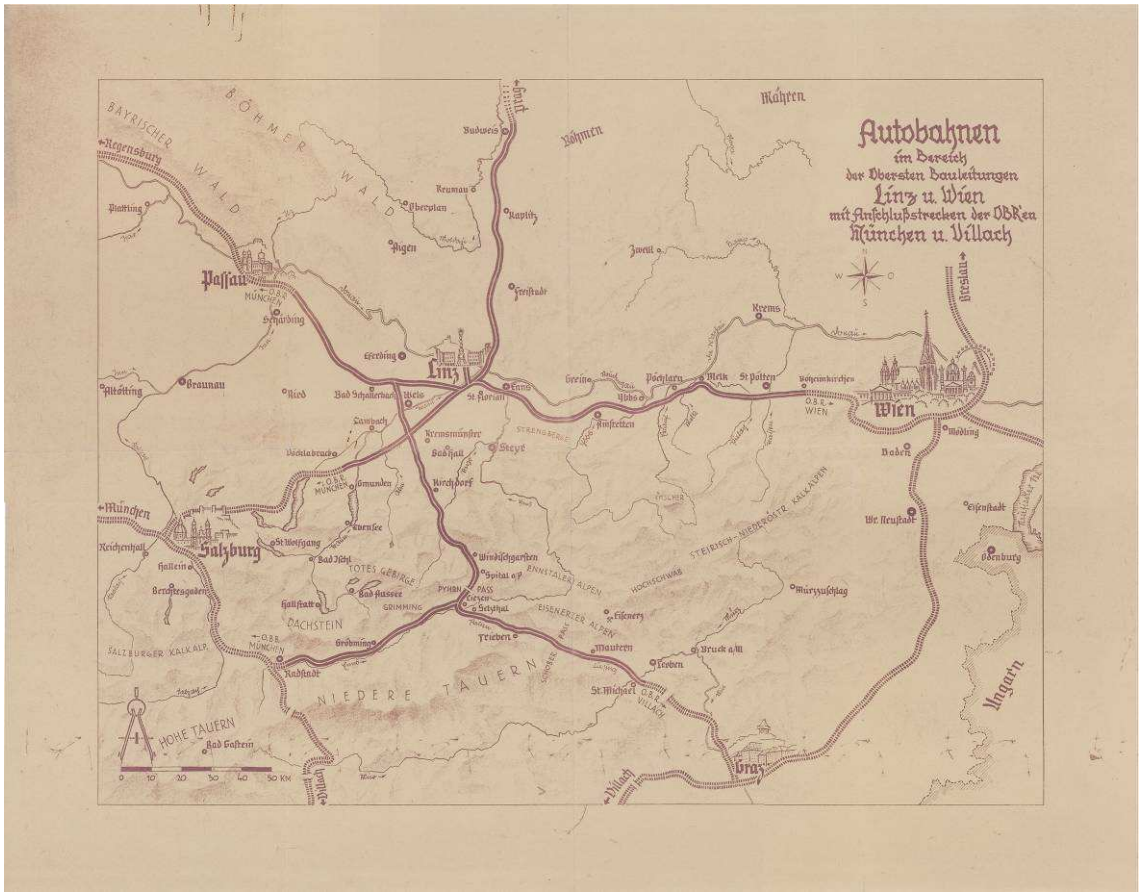
Am 20.5.1938 wurde die Oberste Bauleitung der Reichsautobahn (OBR) Linz eingerichtet, zunächst nur als Bauabteilung der OBR München.[184] Sie war zuständig für die Autobahn Salzburg – Wien von der Aurachbrücke bei Regau bis Böheimkirchen (NÖ), für die Strecken Passau – Linz, Linz – Budweis und Wels – Liezen bzw. St. Michael. Dazu kamen noch die beiden Zubringer Linz und Wels (heutige Welser Westspange). Leiter der OBR Linz war zunächst für

[183] Die Reichsautobahn im Land Österreich, in: Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen (Hg.), Fünf Jahre Arbeit an den Straßen Adolf Hitlers, Berlin 1938, S. 10-11, hier 10.

[184] Bauabteilung Linz der Reichsautobahn, in: Die Straße 1938, S. 224. – Unsere Autobahnen in Bau. Die Oberste Bauleitung in Linz, in: Tages-Post, 5.5.1938, S. 3. – Oberste Bauleitung der Reichsautobahnen, in: Tages-Post, 3.6.1938.

kurze Zeit der Leiter der Bauabteilung Würzburg, Baurat Seywald, dann der gebürtige Württemberger Hermann Rukwied, der zuvor bei der OBR Halle tätig war und dem später auch die Leitung der OBR Wien übertragen wurde.[185]

**Abb. 55: Der Zuständigkeitsbereich der OBR Linz**




Quelle: AAA. Vgl. Oberdonau. Querschnitt durch Kultur-Schaffen im Heimatgau des Führers, 1.1941, Folge 4, S. 19.

Eine weitere Oberste Bauleitung wurde gleichzeitig in Wien eingerichtet. Die zunächst der OBR München unterstehende Planungsstelle Villach, zuständig für die Vorbereitung der Strecken Salzburg – Liezen, Salzburg – Klagenfurt, Klagenfurt – Graz und Graz – Liezen, wurde erst Anfang 1939 in den Rang einer Obersten Bauleitung erhoben. Der Zuständigkeitsbereich der bereits seit längerem bestehenden OBR München reichte weit nach Österreich herein: auf der „Westautobahn“ bis Aurachkirchen, in Tirol bis Innsbruck bzw. Matrei und Brenner.[186]

Zur Bearbeitung und Koordination vor Ort wurden noch im Frühjahr 1938 der OBR Linz unterstehende Bauabteilungen der Reichsautobahn (BAR) in Wels, Linz, Amstetten, St. Pölten, Eferding, später auch noch in Liezen eingerichtet.

[185] Rukwied Hermann, Erinnerungen eines Ingenieurs aus den Jahren 1906 bis 1945, Stuttgart 1969.

[186] BA Berlin, R 46.01, 1089 und 788.

Im Bereich der OBR München wurden Bauabteilungen in Salzburg und Seewalchen bzw. Kammer-Schörfling eingerichtet.[187] Man ersieht bereits daraus die Prioritätenreihung der einzelnen Strecken. Eine Quelle führt auch eine Bauabteilung in Neumarkt im Mühlviertel für die Strecke Linz-Budweis an, dabei handelte es sich aber mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit um einen Vorgriff auf die Zukunft.[188] Noch heute haben alle Bauwerke (Brücken, Durchlässe) eine Kurzbezeichnung entsprechend dem Anfangsbuchstaben der jeweiligen Bauabteilung, in deren Baubereich sie sich befanden, zum Beispiel L24 (BAR Linz) oder S121 (Bauabteilung Salzburg).

Die ersten Bauarbeiten wurden in Eberstalzell aufgenommen, aber bereits im Juli 1938 meldete die OBR Linz an den Generalinspektor: „*Die Arbeiterfrage gerät in ein schwieriges Stadium. Sämtliche Erwerbslose sind bereits in Arbeit mit Ausnahme der Wiener Arbeiter*.“[189]

Im Dezember 1938, als der dreitausendste Kilometer vollendet und das Sudetenland angeschlossen war, wurde das geplante Reichsautobahnnetz überarbeitet und den neuen politischen Gegebenheiten angepasst, sprich erweitert. Das für Österreich geplante Netz erhöhte sich von 1.100 auf rund 1.422 Kilometer. Neu hinzugekommen waren die Strecke Salzburg – Klagenfurt – Graz, die teils exterritoriale Durchgangsautobahn Wien – Brünn – Breslau durch das neu geschaffene Protektorat (Böhmen, Mähren) und die Nordwestumfahrung Wiens. Die Verbindung Linz/Ebelsberg – Budweis dürfte dann 1939 in das Bauprogramm aufgenommen worden sein.

Zum ersten Jahrestag des Spatenstichs am 7. April 1939 warf das Parteiblatt der NSDAP Oberdonau, die„Volksstimme“, einen verheißungsvollen Blick in die Zukunft: „*Wenige Jahre nur wird es noch dauern, dann ist das Wort des Führers in die Tat umgesetzt [...] Und die einfachen Arbeiter aus Steyr, die im vorigen Jahr Ende März mit 25 Autobussen zum erstenmal bei Heidelberg die Straßen des Führers kennenlernten und dabei ausriefen: „Diese Reichsautobahn ist ja ein Wunderwerk!“, können dann selbst in ihrem eigenen KdF-Wagen über die Autobahnen ihrer Heimat fahren, hinaus in das ganze große Deutschland*.“[190]

Die Wirklichkeit sah anders aus. Im Wochenbericht der OBR Linz an den Generalinspektor vom 15.4.1939 heißt es etwa trotz eines bisherigen Personalhöchststandes von rund 7.900 Mann: „*Der Arbeitermangel ist nach wie vor katastrophal. Allein bei der BAR Linz fehlen 2000 Mann. Die Unternehmer stehen mit ihren Geräten herum und können nichts arbeiten. Vielfach fehlen überhaupt die Leute, um die Geräte aus den Güterwagen auszuladen. Von den angekündigten 3600 Tschechen [...] ist noch niemand eingetroffen. Wir stehen*

[187] Geschäftsbericht der „Reichsautobahnen“ über das 6. Geschäftsjahr 1938, Berlin 1939, S. 19.

[188] Die Reichsautobahnen. Grundsätzliches über Gestaltung, Baudurchführung und Betrieb, hg. im Auftrag des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen, Berlin 2. erw. und erg. Aufl. 1938, S. 5.

[189] Wochenbericht OBR Linz an GI, 18.7.1938, AAA.

[190] 18.000 bauen die Ostmark-Autobahnen, in: Volksstimme, 7.4.1939.

*dauernd in Verbindung mit den Arbeitsämtern und mit dem Landesarbeitsamt Wien*.“[191]

Wegen des zunehmenden Mangels an Bauarbeitern, besonders aber an Facharbeitern, ordnete Rukwied Ende Mai 1939 an, die Arbeitsverpflichteten vorläufig nur noch an die Bauabteilungen Wels und Linz zuzuweisen, um „*wenigstens die Strecke Gmunden-Linz (Enns) bis Ende nächsten Jahres fertigzubringen*.“[192]

Spätestens mit Kriegsbeginn wurde aber der Mangel an Baumaterial und Arbeitskräften noch deutlicher. Ständig musste um die Zuteilung von Baustoffkontingenten, Baugeräten und Arbeitern, aber auch von Fremdarbeitern und Kriegsgefangenen gerungen werden.[193] Der Arbeiterstand verringerte sich Anfang September 1939 schlagartig um 424 Mann auf 10.379 und ging in der Folge bis Anfang Dezember 1939 kontinuierlich auf rund 7.400 zurück.[194] Bis November 1939 hatte die OBR Linz rund 1100 Arbeiter für Rüstungsbauten abgegeben, davon allein 750 für den Fliegerhorst Hörsching.[195]

Aus Berlin erging mit Kriegsbeginn der Befehl, bestimmte Autobahnbaustellen überhaupt still zu legen, um den Forderungen nach beschleunigtem Ausbau an den Grenzen des Reiches nachkommen zu können. Die Bautätigkeit verlagerte sich daher vom Inneren des Reiches an den Rand. Fast drei Viertel aller Autobahnbaustellen im Deutschen Reich wurden still gelegt. Im Reich sollten nur noch Restarbeiten durchgeführt werden, um Lücken an wichtigen Strecken zu schließen und Umgehungsstraßen von Großstädten fertig zu stellen. Die Strecke Salzburg – Linz – Wien und die Durchgangsautobahn Breslau – Wien zählten nun zu den solcherart bevorzugten Linien. Der Abschnitt von Enns bis „Melk-Ost“ wurde dabei zwar als „nicht dringlich“ klassifiziert, da aber dort derart wenig Arbeiter eingesetzt waren, sodass durch eine Stilllegung kaum Arbeitskräfte frei geworden wären, ließ man auch in diesem Abschnitt die Bauarbeiten vorerst weiter laufen. Hohe Priorität kam auch der Strecke Salzburg – Villach – Klagenfurt als wintersicherer Verbindung in den Südosten zu.[196]

Mit dem Westfeldzug gegen Frankreich im Mai 1940 wurden die Arbeiten zunächst überhaupt eingestellt und erst im August wieder aufgenommen.[197] „*Die stillgelegten Lose sind schleunigst wieder in Gang zu bringen, bei den gekündigten Losen ist der alte Vertrag wieder in Kraft zu setzen oder es ist neu*

---

[191] Wochenbericht 11.-15.4.1939 der OBR Linz an GI, BA Berlin, R 46.01, 1092, f. 229.

[192] Leiter OBR Linz an alle BAR des Bezirkes, 30.5.1939, gez. Rukwied, AAA.

[193] vgl. die erhaltenen Wochenberichte der OBR Linz an die Generalinspektion für den Zeitraum von Ende Juni 1938 bis Anfang Dezember 1939, BA Berlin. R 46.01, 1092 (Juli 1938-Mai 1939), siehe auch BA Berlin, R 46.01, 1208 und AAA (Juni 1938-Dezember 1939).

[194] Wochenbericht 26.8.-2.9.1939 der OBR Linz an GI, 2.9.1939, AAA.

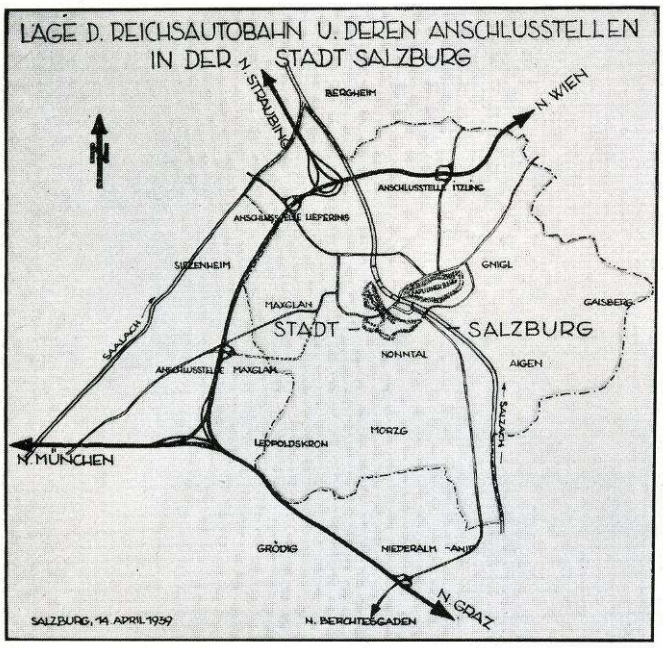
[195] Wochenbericht 6.11.-11.11.1939 der OBR Linz an GI, 11.11.1939, AAA.

[196] RAB-Direktion an Oberkommando des Heeres, 25.2.1941, gez. Koester, BA Berlin, R 46.01, 3007 (ehem. R65 I/7). – Windisch-Hojnacki, Reichsautobahn, S. 54, Anm. 84.

[197] BA Berlin, NS 26, 1188.

*zu vergeben*“, gab Rukwied die Devise an seine Mitarbeiter aus.[198] Der Weiterbau bereits begonnener Abschnitte gestaltete sich aber sehr schwierig, da infolge des Kriegseinsatzes immer mehr Arbeitskräfte abgezogen werden mussten. Immerhin konnten am 13. September 1941 die ersten beiden Autobahnabschnitte im Raum Salzburg für den Verkehr freigegeben werden: von der Behelfs-Anschlussstelle Schwarzbach etwa 700 m westlich der Grenze am Walserberg bis Salzburg-Mitte sowie vom Knoten Salzburg bis Salzburg-Süd (Anif).[199]

**Abb. 56: Der bis 1941 fertig gestellte Autobahnring um Salzburg**




Quelle: Die Straße 1939, H. 9, S. 63.

Leider nur war die Zahl derer, die die neue Straße benutzen konnten und durften, mittlerweile stark gesunken. Auch bisher schon war ja das von der Propaganda so viel gepriesene „Erfahren“ der Reichsautobahn mit dem Automobil entgegen den Ankündigungen nur wenigen Begüterten oder Privilegierten vorbehalten geblieben. Vermutlich erlebten mehr Menschen die Reichsautobahn durch eine Fahrt mit dem Autobus, oft im Rahmen der Organisation „Kraft-durch-Freude“.[200] Der Traum von der ersten Fahrt mit einem KdF-Wagen musste ja ohnehin Wunschtraum bleiben.

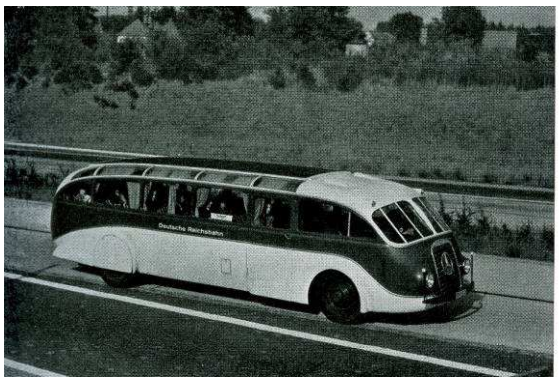
---

[198] Leiter OBR Linz an die Herrn Dezernenten, Hilfsarbeiter, alle Büros der OBR, Vermessungsamt und BAR Wels, Linz, Amstetten und St.Pölten betreffend Wiederaufnahme der Bauarbeiten, 9.8.1940, AAA.

[199] Vgl. Schwell Dietrich/Jäger Wolfgang, Verkehrsfreigaben von Autobahnen in den Jahren 1939 bis 1945, in: Straße + Autobahn 2000, H. 8, S. 478-488, hier 484.

[200] Ausführlich dazu: Huss Wolfgang/Schenk Wolf, Omnibusgeschichte, Teil 2: Die Entwicklung ab 1924, München 1986, S. 132-134. - zur KdF-Organisation siehe: Wolfhard Buchholz, Die nationalsozialistische Gemeinschaft „Kraft durch Freude“. Freizeitgestaltung und Arbeiterschaft im Dritten Reich, Diss. München 1976. - Keitz Christine, Reisen als Leitbild. Die Entstehung des modernen Massentourismus in Deutschland, München 1997. - Beiträge zum Rahmenthema

**Abb. 57: Reichsbahn-Omnibusse auf der Reichsautobahn**



Die Straße 1939, H. 9, S. 289

Propaganda und Realität klafften wie so oft im "Dritten Reich" weit auseinander. Nur wenige Tage nach Kriegsbeginn war die Benutzung von Kraftfahrzeugen drastisch eingeschränkt und wenig später die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Reichsautobahnen von 100 auf 80 km/h für PKW und Krafträder bzw. 60 km/h für Lastkraftwagen und Omnibusse herabgesetzt worden.[201] Juden wurde das Fahren überhaupt untersagt. Mit 1.Jänner 1940 traten weitere Einschränkungen im Straßengüterfernverkehr in Kraft. [202] Ferner mussten Kraftfahrzeuge mit Wehrmacht-Tarnscheinwerfern ausgerüstet werden.[203]

Nach den Vorgaben der Machthaber sollten im Durchschnitt nur ca. 15 % aller zugelassenen Kraftfahrzeuge „bewinkelt" werden, also Ausnahmegenehmigungen zur weiteren Benutzung erhalten. Als nach außen hin sichtbares Zeichen der Ausnahmegenehmigung musste ein roter Winkel vorne am Fahrzeug befestigt werden. Ziel war eine Reduktion des Personenverkehrs zugunsten des Güterverkehrs, um wertvollen Treibstoff zu sparen. Lastkraftwagen sollten deshalb in der Regel den begehrten roten Winkel erhalten.[204] Tatsächlich waren nach etwas mehr als einem halben Jahr im Gau Oberdonau noch immer 32,8 % aller Personenkraftwagen und 27,7 % aller einspurigen Krafttfahrzeuge „bewinkelt", ein vor allem im Vergleich zum Altreich hoher Wert.[205] Mit dem Hinweis auf die ohnehin im Vergleich zum

---

„Freizeit in der modernen Massen- und Konsumgesellschaft". In: Archiv für Sozialgeschichte 33.1993 sowie jüngst Baranowski Shelley, Strength through Joy: Mass Tourism and Consumerism in the Third Reich, Cambridge 2004.

[201] Verordnung zur Änderung der Verordnung über das Verhalten im Straßenverkehr (Straßenverkehrs-Ordnung) vom 3.10.1939, RGBl. 1939 I, S. 1988. Diese Verordnung trat mit 4.10.1939 in Kraft.

[202] Verordnung zur Einschränkung des Güterverkehrs mit Kraftfahrzeugen vom 6.12.1939, RGBl. 1939 I, S. 2140-2411. – Ausführungsbestimmungen dazu: RGBl. 1939 I, S. 2436f

[203] Verordnung über die Ausrüstung der Kraftfahrzeuge mit Wehrmacht-Tarnscheinwerfern vom 30.12.1939, RGBl. 1940 I, S. 171.

[204] Verordnung über die Weiterbenutzung von Kraftfahrzeugen vom 6.9.1939, RGBl. I 1939, S. 1698. – Reichsverkehrsblatt Nr. 54 vom 28.10.1939, Zahl 228. - vgl. Der „Rote Winkel" an Kraftfahrzeugen. Drosselung des deutschen Kraftwagenparks auf 15 Prozent des Vorkriegsbestandes, in: Volksstimme, 31.10.1939, S. 5.

[205] Zahl der bewinkelten Krafträder und Personenkraftwagen am 30. Juni 1940 im Verhältnis zum Bestand vom 1.Junli 1939, in: Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1941/42,

Altreich geringe Motorisierung, die zahlreichen „wehrwirtschaftlichen Bauten“ und die Bedürfnisse der Landärzte versuchte man dies zu rechtfertigen.

Viele Kraftfahrzeuge waren darüber hinaus von der Wehrmacht requiriert worden, andere konnten wegen Benzinmangels nicht in Betrieb genommen werden. Ab August 1943 war es Radfahrern erlaubt, die Reichsautobahn zu benutzen, so auch den Salzburger Ring.[206]

**Abb. 58: Die Reichsautobahn bei Salzburg als Promenade und Radweg, 1943**

Quelle: Privataufnahme, Archiv der Stadt Salzburg, Fotosammlung

Ende 1941, Anfang 1942 wurden schließlich alle Bauarbeiten eingestellt. Bis dahin konnten in Österreich nur die zwei zuvor genannten kurzen Teilstücke bei Salzburg mit einer Gesamtlänge von 16,8 km fertiggestellt werden. Aber ein nicht unbeträchtlicher Teil der Erdarbeiten und auch der Brückenbauwerke an der heutigen West-, Tauern- und Wiener Außenringautobahn war bereits weitgehend fertig – so weit, dass die Zweite Republik nicht daran vorbei gehen konnte.[207]

---

Berlin 1942, S. 260. vgl. Landeshauptmann von Oberdonau an den Herrn Reichsverteidigungskommissar, 4.3.1940, ÖStA/AdR, Bürckel-Materie 2605/10, Kt. 178.

[206] Waitzbauer Harald, Der Autobahnbau in Salzburg 1938 bis 1941, in: Salzburger Automobil- und Motorradgeschichte, hg. v. Salzburger Automobil-, Motorrad- und Touring Club, Salzburg 1997, S. 111-113, hier S. 113.

[207] Technischer Bericht über die Autobahnen in Oberösterreich, OBR Linz, verfasst von Chefingenieur W.S. Neyer, Mai 1945, AAA. - Emmerich Tàlos und Fritz Weber, Der wirtschaftliche „Anschluß“ und die „sozialen Segnungen“ des Nationalsozialismus, in: Wien

## 4.2 Die Planung der einzelnen Autobahnstrecken

### 4.2.1 Autobahn Salzburg - Linz - Wien und Zubringer Linz

Die Linienführung der Strecke von Salzburg nach Linz lag angesichts der zahlreichen publizierten Überlegungen und Studien bereits mehr oder weniger „in der Luft". So hatten zum Beispiel der Welser Straßenbauexperte Hanns Wlassics, langjähriger Herausgeber des „Jahrbuchs für das Straßenwesen in Österreich", ebenso wie der Welser Spediteur Franz Wiesinger, der spätere Landesplaner August Schmöller, Rudolf Ganter-Ullmann und einige andere ihre Vorschläge direkt an den Generalinspektor übermittelt[208] oder standen mit ihm in Kontakt, sodass dieser über alle notwendigen Informationen und Untersuchungen verfügte.

Noch offene Teilstrecken wurden im Zuge von Bereisungen durch den Generalinspektor, den Leiter der OBR München, Paul Hafen, und August Schmöller im Frühjahr 1938 festgelegt. Schmöller schreibt dazu ein Jahr später, als er vom Reichsstatthalter in Österreich als Planungsbehörde aufgefordert wird, eine Stellungnahme aus raumordnerischer Sicht zu den geplanten Reichsautobahnlinien abzugeben: „*Die Linienführungen der Reichsautobahn (RAB) im Bereiche des Gaues Oberdonau wurden ummittelbar nach der Machtübernahme am 13. März 1938 festgelegt. Generalinspektor Dr. Fritz Todt war persönlich in kurzen Abständen in Oberdonau anwesend und hat bereits 8 Tage nach der Machtergreifung einvernehmlich mit mir die Linienführungen erörtert und teilweise befahren*." Nicht wenig Stolz schwingt mit, wenn er angibt, dass die Linienführung grundsätzlich unter Berücksichtigung von Vorschlägen erfolgte, die er, Schmöller, während der Verbotszeit dem Generalinspektor überreicht habe. Und zur Trassenwahl selber: „*Von den beiden bestehenden Möglichkeiten, die RAB ungefähr dem Verlaufe der Westbahn anzugleichen oder sie südlich über das Alpenvorland zu führen, wurde die zweite Linienführung gewählt. Es liegt ihr der Gedanke zugrunde, den Charakter einer Voralpenverkehrslinie wie sie die Linie München-Salzburg ist, in gleicher Weise bei uns weiterzuführen. Die Linie zeichnet sich [durch] hervorragende Ausblicke auf die Alpenkette aus. [...] Auf der Höhe bei Oberaschau* [zwischen Mondsee und Attersee, Anm. d. V.] *bietet sich ein einmaliger Blick auf den Attersee und den diesen im Osten umgebenden Gebirge. [...] Östlich von Wels gelangt sie gegen den Ort Nettingsdorf, von wo aus der Blick über das ganze Linzer-Becken frei ist.*"[209]

Die Wahl der Linienführung im Salzkammergut erweist sich somit als geradezu archetypisch für die Reichsautobahn und ihre Konzeption. Vor allem die

---

1938, Ausstellungskatalog des Historischen Museums der Stadt Wien, Wien 1988, S. 311-327, vermitteln insofern ein verzerrtes Bild der Wirklichkeit, wenn sie lapidarisch meinen, dass der Autobahnbau „über ein kleines Teilstück bei Salzburg und einige Brückenpfeiler im Wienerwald nicht hinauskam" (S. 316) – zum Fertigstellungsgrad siehe Kapitel 5.2 „Bestandsaufnahme 1945".

[208] BA Berlin, R 46.01, 1111. Siehe oben

[209] Schmöller an Reichsstatthalter in Österreich als Planungsbehörde, 22.6.1939, AAA.

Führung über Mondsee, Attersee und am Nordrand des Seengebietes entlang anstatt über Straßwalchen und Vöcklabruck bedurfte offensichtlich keiner Diskussion. Die Förderung des Fremdenverkehrs durch eine hochrangige Verkehrsanbindung des Salzkammergutes und der Blick in das Gebirge und auf die Seenlandschaft hatten Vorrang (siehe Kapitel 4.4 „Reichsautobahn und Landschaft“).

Selbst die mögliche Meidung der Strecke durch den Schwerverkehr im Winter – die Trasse wurde als nicht „wintersicher“ angesehen – und dessen Ausweichen auf die Reichs- bzw. Bundesstraße bei Vöcklabruck wurde bereits vorausgesehen, aber bewusst in Kauf genommen. Die Anbindung an die Bundesstraße sei eben dementsprechend gut auszubauen, so der Kommentar der rechten Hand Todts, Eduard Schönleben.[210]

Dabei folgt heute nur noch ein Teil der Westautobahn der ursprünglichen Trassenführung im Salzkammergut.[211] Nach den RAB-Plänen sollte die Autobahn nicht nur am Nordhang des Mondsees entlang wie auch heute verlaufen, sondern - über die sogenannte Limbergtrasse – auch am Westhang des Attersees entlang führen und bei St. Georgen wieder in die heutige Trasse einschwenken. Dr. Todt machte seine Zustimmung zu dieser Trasse am Westhang allerdings davon abhängig, dass die seiner Meinung nach störende ÖKA - Hochspannungsleitung Annaberg - Timelkam, die gerade erst bewilligt worden war und nun in Angriff genommen wurde, verlegt werde. Zahlreiche Begehungen, Besprechungen und Verhandlungen und schließlich die Verlegung der Leitung in das parallel führende Tal von Oberwang waren die Folge. Diese Episode zeigt sehr deutlich, mit welcher Vehemenz Todt gegen eine „Verschandelung“ seiner Trasse kämpfte.

Nicht nur mit Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, auch mit geologischen Problemen hatten die Planer und Ausführenden in diesem Bereich bereits damals zu kämpfen, und zwar so sehr, dass etwa der Geologe eine Verlegung der Trasse nach Norden außerhalb des Seengebietes empfahl.[212]

Medienberichten von Ende April 1938 zufolge war es dem Landesplaner August Schmöller gelungen, im Interesse der Stadt Wels eine näher bei der Stadt liegende Trasse durchzusetzen. Ursprünglich hätte die Autobahn weiter südlich durch den Schacherwald bei Kremsmünster führen sollen.[213]

Zur Auffahrt auf die Autobahn waren die Anschlussstellen Mondsee-Ort, Mondsee-Mitte (heute Raststation Mondsee), Attersee (heute St. Georgen), Seewalchen, Gmunden-West (heute Regau), Gmunden-Ost (heute Steyrermühl), Vorchdorf-Almtal, Wels-Süd (heute Sattledt), Bad Hall (bei Allhaming), Linz (Ansfelden), St.Florian und Enns vorgesehen.

---

[210] BA Berlin, R 46.01, 1089 und 285.

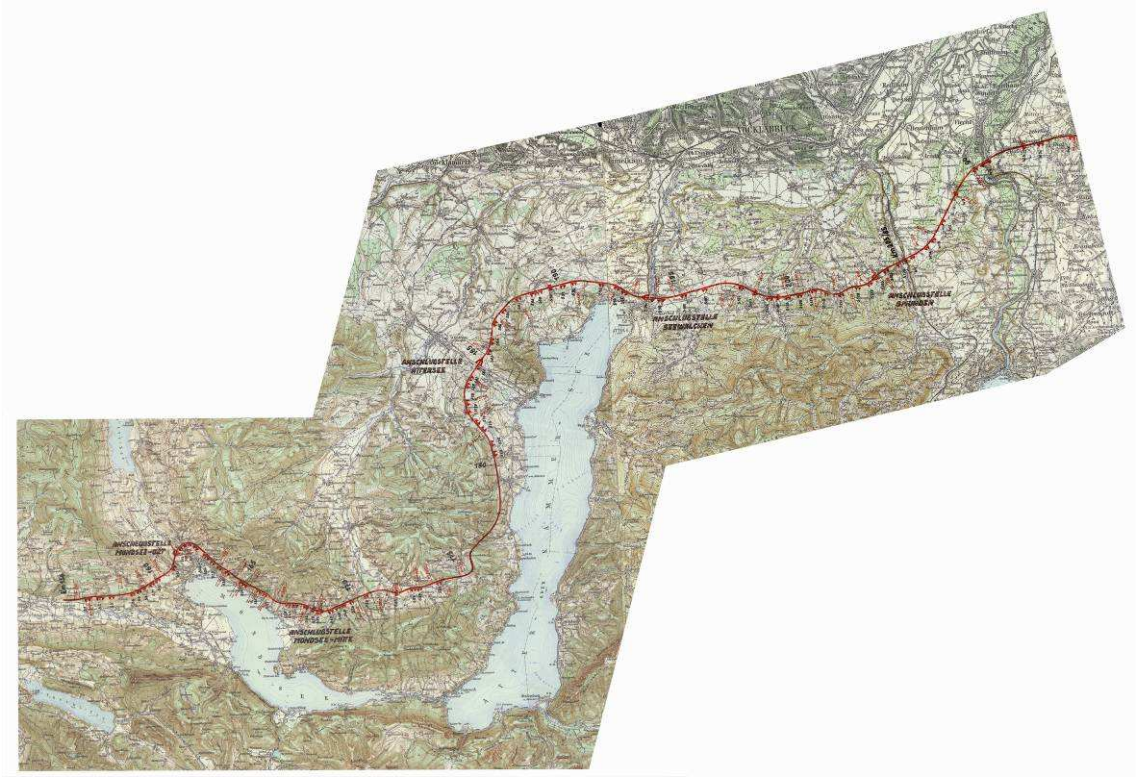
[211] das Gerücht, wonach die RAB-Trasse verlegt werden musste, um nicht ein Jagdgebiet Hermann Görings zu durchschneiden, konnte bislang durch das Quellenmaterial nicht belegt, aber auch nicht widerlegt werden. Es ist durchaus denkbar, dass eine diesbezügliche Intervention Görings nur mündlich erfolgte.

[212] BA Berlin, R 46.01, 1092, f. 46, 47.

[213] Die Verkehrsbedeutung des Planungsraumes Linz-Wels-Steyr, in: Welser Zeitung 29.4.1938, S. 11.

Als Kuriosum am Rande ist zu erwähnen, dass der 1939 anlässlich des Anschlusses Österreichs in einer überarbeiteten Auflage erschienene Baedecker Autoführer für das Deutsche Reich bereits alle Anschlussstellen im Verlauf der Autobahn Salzburg – Wien anführte, als ob sie schon in Betrieb wären, obwohl ja die Fertigstellung frühestens 1941 zu erwarten war.[214]

**Abb. 59: Trassenführung der Reichsautobahn im Salzkammergut**



Quelle: AAA

Für den Zubringer Linz von der Reichsautobahn zum neuen Linzer Bahnhof und für die nach den Vorstellungen des „Führers“ neu zu errichtende Prachtstraße dienten die Zubringer des Berliner Reichsautobahnringes als Vorbild. Diese „*geradezu überdimensionale Straße*“ war in einer Breite von zunächst 105 m, dann von 65 m, mit Fuß- und Radwegen und einem 10 m breiten Grünstreifen in der Mitte, geplant.[215] Sie sollte „*zu einer der modernsten Straßen ganz Deutschlands ausgestaltet werden. Sie wird von einer Reihe von Hochhäusern modernster Bauart, die auch Geschäfte und Büroräume enthalten, eingesäumt sein [...]*“[216] Bis zur Kreuzung mit der Salzburger Straße sollte der Zubringer als Autobahn ausgebaut werden, um dort den Schwerverkehr über die Neue Welt in die Wiener Reichsstraße und den „Inneren Ring“ und in die „Äußere

[214] Steinheil Oskar (Bearb.), Baedekers Autoführer: Deutsches Reich (Großdeutschland). Offizieller Führer des Deutschen Automobil-Clubs, Leipzig 2. Aufl. 1939, S. 71-73.

[215] Tages-Post, 10.6.1938. – vgl. BA Berlin, R 46.01, 1931, 1092, 1094.

[216] Tages-Post, 10.6.1938.

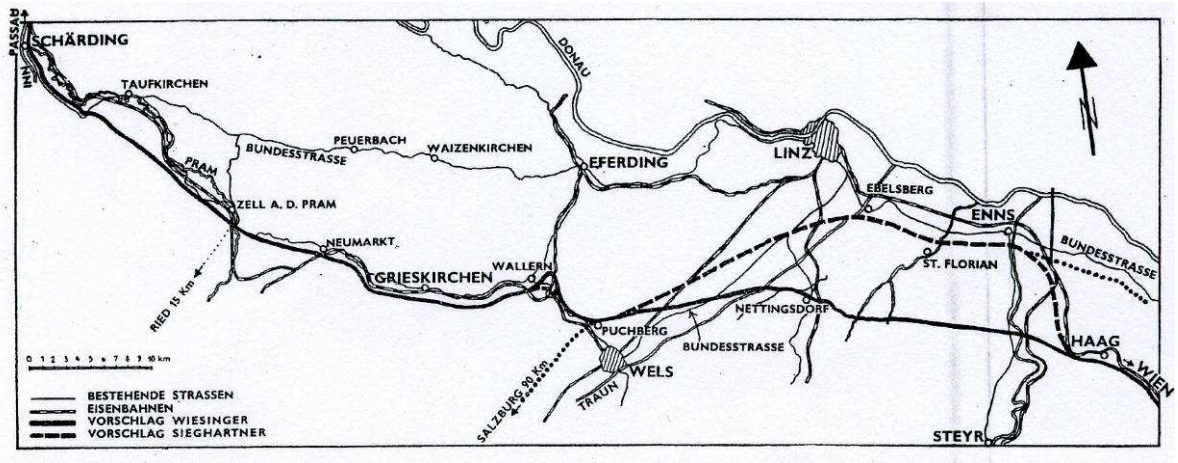
Ringstraße“ abzulenken.[217] Ein 2,4 km langer Abschnitt wurde provisorisch ausgebaut und in Betrieb genommen.

### 4.2.2 Autobahn Passau – Linz und Zubringer Wels

Die Überlegungen zu einem Fernstraßen- oder Autobahnnetz in Österreich vor dem Anschluss hatten wie erwähnt auch die Strecke Passau - Linz - Wien miteinbezogen und gingen auf Pläne für eine sogenannte „Transkontinentalstraße“ von London nach Istanbul zurück. So hatte Alfred Sighartner 1937 wegen der Geländeverhältnisse eine Linienführung parallel zur Bahnlinie Passau - Wels vorgeschlagen und auch Franz Wiesinger sah in der Linie Schärding – Riedau – Neumarkt – Grieskirchen – Wallern (dies entspricht ungefähr der heutigen B 137 Innviertler Bundesstraße) die optimale Trasse für eine Fernstraße.

Bei der Fortsetzung von Wels Richtung Linz und Wien schieden sich die Geister. Wiesinger bevorzugte eine gestreckte Linienführung über Nettingsdorf und Kronstorf nach Haag (NÖ), im Abstand von etwa 12 km südlich von Linz. Haag galt dabei als Zwangspunkt, denn nördlich des Ortes lagen die Strengberge, die bereits beim Bau der Westbahn zu einem Abschwenken nach Süden gezwungen hatten. Sighartner hingegen schlug zwischen Wels und Haag einen Bogen nach Norden vor, um die Straße näher an Linz heranzurücken.[218]

**Abb. 60: Trassenvarianten für die Fernstraße Passau – Linz – Wien von Franz Wiesinger und Alfred Sighartner, um 1937**




Quelle: Verkehrstechnik 1938, H. 9, S. 224.

[217] Schmuckenschläger Franz, Die Neugestaltung der Stadt Linz in den Jahren 1938-1945 („Schmuckenschläger-Bericht“), f. 18, Archiv der Stadt Linz, NS-Zeit, Sch. B21. - Sarlay, Hitlers Linz, Bl. 178.

[218] Neumann E., Die Fernstraße London – Istanbul. Die Vorschläge für das deutsch-österreichische Teilstück, in: Straßenbau und Straßenverkehr. Straßenbauteil der „Verkehrstechnik“ 1938, H. 9., S. 223-225, hier 225.

Franz Wiesinger suchte bereits im Jänner 1937 den Kontakt mit der Behörde des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen, weil er die von Prof. Leopold Oerley vorgeschlagene Linienführung im Donautal verhindern wollte, und bot sich als ortskundiger Verkehrsexperte mit guten Verbindungen zur Oberösterreichischen Landesregierung an.[219] Ende April 1937 fand dann eine zwanglose Besprechung zwischen Todt und Funktionären der Oberösterreichischen Straßengesellschaft in Linz statt.[220]

Etwa zu dieser Zeit befasste sich die OBR München mit der Planung der Reichsautobahn im österreichischen Grenzgebiet und arbeitete eine Trasse im Raum Passau aus. Um die Frage zu klären, wo ein geeigneter Grenzübergang zu errichten wäre, der eine Weiterführung der Reichsautobahn in Österreich erlauben würde, war für August 1937 eine Besprechung in Passau anberaumt, an der Eduard Schönleben als Vertreter des Generalinspektors, Karl Reichenvater vom österreichischen Bundesministerium für Handel und Verkehr, Alfred Sighartner vom oberösterreichischen Landesbauamt und Franz Wiesinger teilnehmen sollten.

Bereits Anfang April 1938 war die Trasse bei Neubau mit gelben Fähnchen ausgesteckt und die Lokalpresse meldete, die Trasse „*wird der entsprechen, wie sie in der ganzen Zeit über von den Welser Vorkämpfern für Autobahnen in Oesterreich propagiert wurde*.“[221] Ob mit den „Vorkämpfern“ Wlassics, Wiesinger und/oder auch Schmöller gemeint war, bleibt dabei unklar. Ende Mai richtete sich die Bauabteilung Eferding mit rund 20 Angestellten in angemieteten Räumlichkeiten ein und nahm die Arbeit auf.[222] Auf Interventionen des nunmehrigen Landesplaners August Schmöller hin dürfte die Trasse der Autobahn insofern abgeändert worden sein, als sie nicht wie ursprünglich vorgesehen die Welser Heide diagonal von Nordwest nach Südost durchschneiden, sondern an deren Nordrand entlang verlaufen sollte.[223]

Die späteren Planungen der OBR Linz sahen, ausgehend von der Innbrücke südlich von Passau, eine von den Vorschlägen Sighartners und Wiesingers abweichende Linienführung im hügeligen Gelände zwischen dem Donautal und der Bahnlinie Passau – Wels vor, nämlich über Schardenberg, Münzkirchen, St. Willibald, Pötting, Grieskirchen, Schallerbach, Wallern, Holzhausen und Neubau nach Nettingsdorf. Dort sollte die Einbindung in die Autobahnstrecke Salzburg – Wien erfolgen.[224]

Bei Wallern sollte ein Autobahnknoten entstehen, von dem aus nach Süden der Zubringer Wels nach Sattledt (die heutige Welser Westspange), und nach Norden die Reichsstraße nach Eferding oder – was einige Zeit diskutiert wurde – die Reichsautobahn nach Budweis wegführen sollte. Die Form des

---

[219] BA Berlin, R46.01, 1068.

[220] BA Berlin, R46.01, 1111.

[221] Welser Zeitung, 8.4.1938, S. 16.

[222] Die Autobahn Schärding-Linz, in: Tages-Post, 31.5.1938.

[223] Die Verkehrsbedeutung des Planungsraumes Linz-Wels-Steyr, in: Welser Zeitung 29.4.1938, S. 11.

[224] BA Berlin, R46.01, 4139.

Autobahnknotens war ebenfalls umstritten, letztlich fiel aber die Entscheidung für ein Kleeblatt.

Der Zubringer Wels wies bereits etwa die gleiche Linienführung wie heute auf. Es stellte sich aber die Frage der Ausbaunorm, denn ursprünglich war ein schmälerer Querschnitt vorgesehen. 1940 entschied man sich dann im Zuge einer Besprechung auf der Plassenburg doch für eine Ausführung im Regelquerschnitt mit 28,50m Kronenbreite.[225]

Der Rest eines Brückenobjektes des Welser Zubringers hat sich an der Straße von Sattledt nach Lambach erhalten, da die Trasse etwas verschwenkt wurde.

### 4.2.3 Autobahn Wels – Liezen

Bei den Planungsarbeiten an der Linie Wels – Liezen ergaben sich erhebliche technische Schwierigkeiten aufgrund der Topographie, sodass umfangreiche Vermessungsarbeiten, Geländeaufnahmen und geologische Untersuchungen vonnöten waren, um eine geeignete Linienführung ausfindig zu machen. Noch 1938 hatte Todt ja bei der Straßenverbindung zwischen Oberösterreich und der Steiermark lediglich von einer dreispurigen Straße über den Pyhrnpaß gesprochen.[226] Dabei war von Anfang an klar, dass ohne eine Anzahl von Tunnel keine befriedigende Lösung zu erreichen wäre.

Ein im Februar 1939 ausgearbeiteter Plan zeigt das Ergebnis dieser ersten Planungen. Die Trasse folgt von der „Kreuzungsstelle Sattledt“ (Voralpenkreuz) ausgehend zunächst ungefähr der heutigen Pyhrnautobahn bis auf die Höhe von Kirchdorf. Zwischen Kirchdorf und Micheldorf („Anschlußstelle Kirchdorf“) wechselt die RAB auf die rechte Talseite. Es folgt der 500 m lange Klaustunnel gegenüber dem Ort Klaus und der abermalige Wechsel auf die linke Talseite, der 400 m lange Baderkogeltunnel und die „Anschlußstelle Hinterstoder“ beim Eingang zum Stodertal.

Hier teilt sich die RAB in zwei Varianten, eine Variante („Teichllinie“) am linken Teichltalhang über St. Pankraz nach Windischgarsten, und eine zweite Variante („Stoderlinie“, auch „Tambergaulinie“), die weit ins Stodertal hineinführt und über Vorderstoder und den 400 m langen Roßleithen–Tunnel beim Gleinkersee wieder in die Teichllinie einbindet. Von hier weg steigt die Trasse am Hang des Warschenecks mit einer langen Galerie und einem 2,1 km langen Tunnel kontinuierlich zum Pyhrnpaß an. Es folgt ein 600 m langer Scheiteltunnel in 950 m Seehöhe und der Abstieg parallel zur Bundesstraße nach Liezen. Umfangreiche Vergleiche bezüglich der Kosten, der Länge, der Höhe, der Steigungen etc. wurden angestellt, um Entscheidungsgrundlagen zur Verfügung zu haben.

Weitere Varianten vom Juni bzw. Dezember 1939 zeigen eine wesentliche Erhöhung der Tunnelstrecken (neun Tunnel mit einer Gesamtlänge von 9750 m

---

[225] Niederschrift Leiter OBR Linz, 2.9.1940, über eine Besprechung auf der Plassenburg am 30.8.1940, betreffend Linienänderung im Raume Linz-Eferding-Budweis, AAA.

[226] Die Salzburger Tagung der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen, in: Das Straßenwesen 1938, H. 5, S. 50.

auf 73 km bis Liezen)![227] So schreibt Rukwied Anfang 1940 von einem 700m langen Scheiteltunnel.[228]

**Abb. 61: Trassenvarianten zwischen Klaus und Liezen, 1939**

Quelle: AAA

[227] OÖLA, Karten- und Plänesammlung, IV 22+23.

[228] Rukwied Hermann, Reichsautobahnen in der Ostmark, in: Die Straße 1940, H. 1, S. 14.

Die Linie über das Stodertal wurde vor allem von Gauleiter Eigruber bevorzugt, der das Stodertal erschließen und dem Autofahrer einen Blick auf Hinterstoder und die Prielgruppe bieten wollte, traf aber auf große geologische Probleme, sodass die Vermesser und Geologen sich vehement für die Teichllinie aussprachen. Die Planer vermerkten nach einer Bereisung mit dem Fahrrad (!) im Mai 1940: „*Die ungeheuren Schwierigkeiten der Stoderlinie [...] stehen in keinem Verhältnis zu den landschaftlichen Vorteilen, die damit erreicht werden sollen [...] Mit einem Bruchteil der Baukosten könnte man die jetzige Strasse von Kniewas nach Hinterstoder bezw. Vorderstoder zu einer prächtigen Alpenstraße ausbauen. Es ist daher unbedingt die Teichllinie vorzuziehen*."[229]

Da die zu erwartenden Probleme beim Bau, die höheren Bau- und Erhaltungskosten, die längere Bauzeit und die unter Umständen nicht gegebene Wintersicherheit gegen die Trasse durch das Stodertal und am Warscheneckhang sprachen, ließen sich auch die politisch Verantwortlichen, allen voran der Kreisleiter von Kirchdorf und mit ihm der Gauleiter, von den Vorteilen der Tallinie im Teichltal überzeugen, die nicht weniger große landschaftliche Reize bot. Unterstützung kam auch von der Behörde des Generalinspektors und dem Landschaftsanwalt, Prof. Alwin Seifert.

Im weiteren Verlauf der Planungsarbeiten wurde im gebirgigen Teil der Strecke eine höhenversetzte Staffelung der Fahrbahnen vorgesehen. Kurz vor dem Scheiteltunnel war auch die Anlage einer „Rastalm" auf 850m Höhe geplant, die den Autofahrern einen herrlichen Blick in die Gebirgswelt geboten hätte. Gleichzeitig hätte man für die anfallenden Erdmassen aus dem Tunnelaushub eine gute Verwendung gefunden, da das Gelände für die Rastalm ja erst hätte angeschüttet werden müssen.[230]

Für den nun 2,5 km langen Tunnel unter dem Bosruck wurden bis 1941 verschiedene Vorarbeiten durchgeführt (Bohrungen, geologische Untersuchungen, Berechnung der Lüftungsanlage).

Die Ostmark entwickelte sich durch die Planungen für Bosruck-, Gleinalm- und Tauerntunnel zu einem Zentrum für Tunnelbau der Reichsautobahnen. Bislang gab es ja - vielleicht mit Ausnahme des Reichsautobahn-Tunnels zwischen Stuttgart und Heilbronn - kaum Erfahrungen im Bau von breiten und gleichzeitig steigungsarmen Schnellverkehrsstraßen in Tunnellage, noch dazu im Hochgebirge.[231] Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen richtete daher noch 1941 bei der OBR Villach eine eigene „Tunnelbauforschungsstelle" ein und betraute sie mit der grundsätzlichen Behandlung der Querschnittsbemessung und der Belüftung von Tunneln für das Gesamtgebiet der Reichsautobahnen. In Tunnelfragen sollten sich alle Obersten Bauleitungen künftig an die OBR Villach wenden.[232]

---

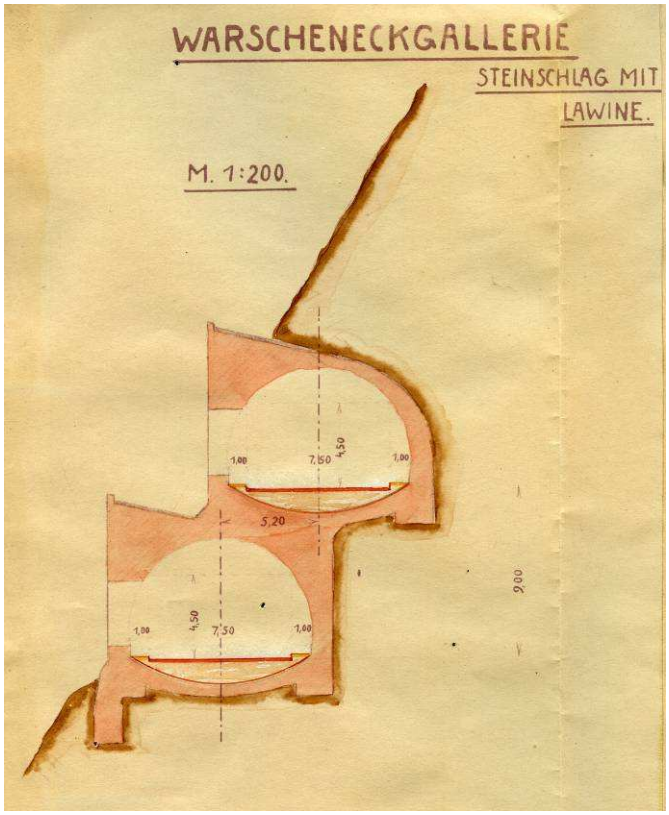
[229] Entwurf Schreiben an OBR Linz, Mai 1940, Unterschrift unleserlich, AAA. – zur Geschichte der Stodertalstraße und ihrer Bedeutung für den Fremdenverkehr der Zwischenkriegszeit: Kreuzer Bernd, Verkehr und Straße in Oberösterreich 1918 – 1938, Diplomarbeit Univ. Wien 1997, S. 153-155.

[230] Rukwied, Reichsautobahnen in der Ostmark, S. 14.

[231] Vgl. Kaftan Kurt, Der Autobahntunnel, in: Der Straßenbau 1936, H. 15, S. 228-231.

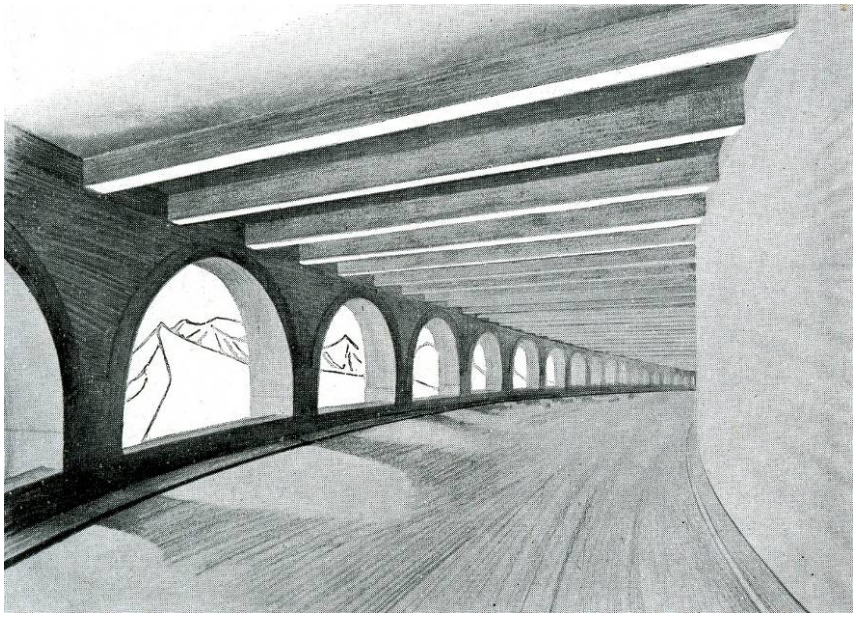
[232] Eine Tunnelbauforschungsstelle für die Reichsautobahnen in Kärnten errichtet, in: Der Straßenbau 1941, H. 9, S. 116.

**Abb. 62: Variantenentwurf für die Warscheneckgalerie mit höhengestaffelter Fahrbahn, Querschnitt, Februar 1939**




Quelle: AAA

**Abb. 63: Entwurf für eine Hanggalerie als Teil einer zweigeschossigen Anordnung der Fahrtrichtungen in den Tauern im Zuge der RAB Salzburg – Klagenfurt, Innenansicht 1940**



Quelle: Die Straße 1940, H. 1/2, S. 18.

### 4.2.4 Autobahn Linz/Ebelsberg - Budweis

Diese Reichsautobahnstrecke wurde am wenigsten intensiv und erst nach der Angliederung des Sudetenlandes bearbeitet. Die Planungen vom Juni 1940 sahen eine Abzweigung von der Autobahn Salzburg – Wien bei Ebelsberg vor. Von dort sollte die Reichsautobahn am Weikerlsee vorbei mit einer großen Brücke die Donau queren und durch das Reichenbachtal Richtung Gallneukirchen, weiter über den Raum Alberndorf – Ottenschlag – Schenkenfelden – Reichenthal – Stiftung zur Moldau und weiter Richtung Budweis führen.

Auch für diese Strecke gab es mehrere Varianten. Diskutiert wurde unter anderem eine viel weiter westliche Linienführung, die von der Kreuzungsstelle Wallern der Autobahn Passau – Linz ausgehen und über Schönering, Ottensheim und Gramastetten nach Schenkenfelden führen sollte. Vor allem wegen der starken Höhendifferenzen und dem Zusammentreffen von Reichsautobahn- und Eisenbahnbrücke[233] auf engstem Raum in Ottensheim wurde diese Variante allerdings wieder verworfen.[234]

Soweit bekannt wurden an dieser Strecke keine Bauarbeiten aufgenommen.

## 4.3 Die Reichsautobahnbrücken

Bedingt durch die Konzeption der Autobahnen als steigungsarme, kreuzungsfreie und vierspurige Straße für den Schnellverkehr rechnete man im Schnitt alle 800-1000m mit einer Brücke. Durch das Anschütten von Dämmen, die Anlage von Einschnitten und den Bau von Brücken musste die günstigste Linienführung der Reichsautobahn ermittelt werden. Alle anderen Verkehrswege und alle Versorgungsleitungen, Flüsse, Täler etc. müssen durch Über- oder Unterführungen planfrei gekreuzt werden, was umfangreiche Arbeiten erfordert. Aufgrund der hohen Zahl an erforderlichen Brückenbauten und wegen des Zeitdrucks bildeten sich mit der Zeit gewisse Brückennormen heraus.

Die Brückenbauten der Reichsautobahn nahmen einen besonderen Stellenwert innerhalb des Projektes „Reichsautobahn“ ein.[235] Ihnen kamen als Symbol und Höhepunkt der Reichsautobahnen mehrere Aufgaben zu: zum einen sollten sie die historische Größe der geleisteten Arbeit veranschaulichen und den

---

[233] die Mühlkreisbahn sollte im Bereich zwischen Linz und Ottensheim verlegt werden, und zwar mit einer neuen Linienführung über Ottensheim – Wilhering – Mühlbachtal – Leonding – neuer Hauptbahnhof Linz. Dazu wäre eine neue Eisenbahnbrücke bei Ottensheim erforderlich gewesen.

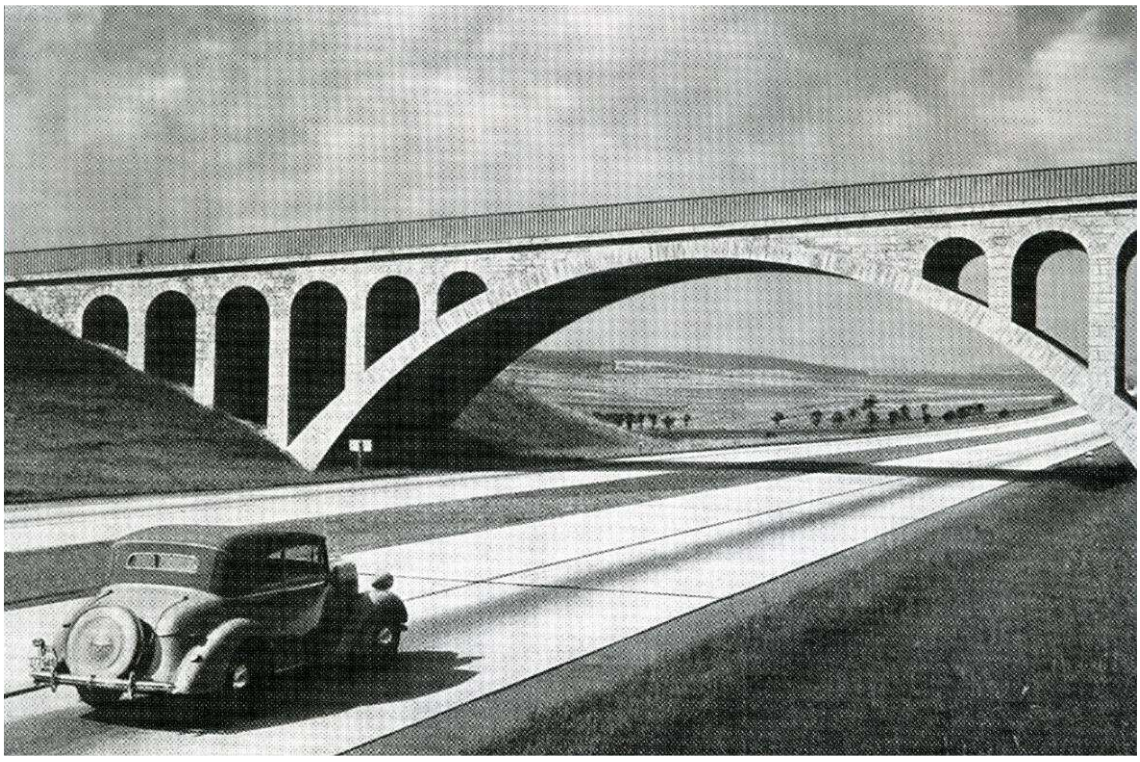
[234] Niederschrift über eine Besprechung auf der Plassenburg am 30.8.1940, gez. Rukwied, BA Berlin, R46.01, 4139.

[235] ausführlich dazu: Windisch-Hojnacki, Reichsautobahn, S. 122-191. – Stommer, Pyramiden, S. 49-76. - Schütz / Gruber, Mythos Reichsautobahn, S. 94-103.

monumentalen Charakter der „Straßen Adolf Hitlers“ untermauern.[236] Zwischen 1933 und 1941 wurden insgesamt etwa 9000 Autobahnbrücken jeder Art errichtet. Von den 6,5 Milliarden Reichsmark Gesamtkosten der Reichsautobahn wurden etwa 2 Milliarden allein für den Brückenbau aufgewendet. Die Brücken symbolisierten daher auch die technische und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit sowie das neue nationale Selbstbewusstsein des unter den Nationalsozialisten wiedererstarkten Deutschland. Sie standen folglich auch im Mittelpunkt der großen Propagandaausstellungen wie „Gebt mir vier Jahre Zeit“ (1937) und „Schaffendes Volk“ (1937).[237]

Überdies sollten die Brücken die Grenzen und Eigenarten der verschiedenen „Stammesgebiete“ des „Dritten Reiches“ verdeutlichen. Besonders anschaulich wird dies im sogenannten „Tor von Thüringen“, einer in Muschelkalkstein ausgeführten Brücke bei Eisenberg, an der Grenze zwischen Sachsen und Thüringen, am Übergang vom Flachland ins hügelige Mittelgebirge.[238]

**Abb. 64: Das „Tor von Thüringen“ bei Eisenberg, nach Entwürfen von Karl Schaechterle, O. Jüngling und Friedrich Tamms, 1939**



Quelle: Die Baukunst. Beilage zu „Die Kunst im Dritten Reich“, August 1939, S.329.

Nicht zuletzt standen die Brücken für ein neues Verhältnis von Mensch, Technik und Natur. Im Gegensatz zur überwundenen „liberalistischen“ Wirtschaftspolitik sollten sich Ausführung und Gestaltung der Reichsautobahnbrücken nicht allein

[236] Schütz / Gruber, Mythos Reichsautobahn, S. 94.

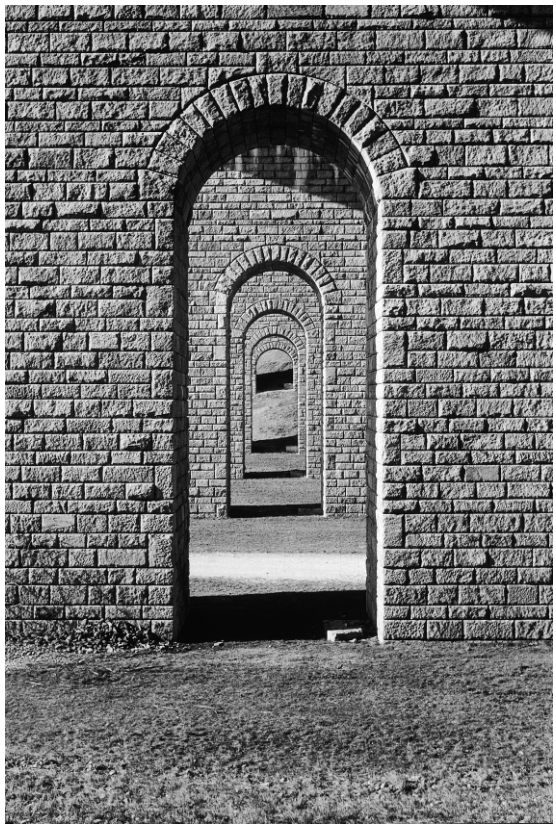
[237] Stommer, Pyramiden, S. 49.

[238] Schütz / Gruber, Mythos Reichsautobahn, S. 100.

an ökonomischen Gesichtspunkten orientieren, sondern vor allem an Fragen der Schönheit und der Harmonie von Technik und Natur. Demnach war auch nicht von einer technischen, sondern vielmehr von einer kulturellen Aufgabe, vor die sich die deutschen Ingenieure und Architekten gestellt sahen, die Rede.

In diesem Sinne plante man zur Verdeutlichung des imperialen Geltungsanspruches monumentale Bogenbrücken aus Naturstein, die bewusst Assoziationen mit römischen Viadukten auslösen sollten, denn die Brücken des „Tausendjährigen Reiches“ sollten für die Ewigkeit gebaut werden. Dies hatte zudem den Vorteil, dass man Stahl und Eisen sparte und stattdessen in der Rüstungsindustrie verwenden konnte. Hermann Rukwied argumentierte: „*In einem Hügel- und Bergland, das durch seine romantische Schönheit berühmt ist, versteht es sich von selbst, die Brücken in Naturstein zu bauen oder wenigstens damit zu verkleiden*.“[239] Demzufolge sollte in der Gegend des Traunsees Konglomeratgestein (Nagelfluh) und zwischen dem Salzkammergut und dem Wienerwald Granit verwendet werden, abgelöst durch Sandstein aus dem Wienerwald und Kalkstein aus dem Donautal. Durch den Einsatz von Häftlingen in den Steinbrüchen der Autobahn oder der SS, wie etwa Mauthausen, konnte der Baupreis niedrig gehalten werden.[240]

**Abb. 65: In Granitstein gemauerte Gewölbereihe der Eberstalzeller Brücke, Aufnahme 1953**



Quelle: Foto Landespressedienst, B5/137/26

[239] Rukwied Hermann, Reichsautobahnen in der Ostmark, in: Die Straße 1940, H. 1, S. 15.

[240] Schütz / Gruber, Mythos Reichsautobahn, S. 97. – Stommer, Pyramiden, S. 56.

Bewusst verzichtete man bei der Wahl der Konstruktionsart auf jene Formen, die typisch für den Ingenieurbau des 19. und frühen 20. Jahrhunderts waren, denn die nationalsozialistische Technik sollte sich deutlich von jener des „liberalistischen Zeitalters“ abheben. Fachwerk- und Stabbogenbrücken, wie sie im Eisenbahnbau verwendet wurden, kamen daher nicht zum Einsatz, obwohl sie wirtschaftlicher gewesen wären.[241]

Allerdings dominierten die Natursteinbrücken nicht von Anfang an. Im Gegenteil, bis 1936 überwogen sogar sachlich-moderne Brückenkonstruktionen auf unverkleideten Betonpfeilern. Noch 1934 hatte Paul Bonatz, der die Architektur der Reichsautobahnbrücken wie auch der Raststätten und Nebenanlagen nachhaltig prägte,[242] folgende Forderungen an die Brücken der Reichsautobahnen gestellt: „*so wenig auffallend wie möglich, so wenig Masse wie möglich und so viel Durchsicht und Überblick wie möglich*“.[243]

Die Abkehr von diesen funktionalistischen Prinzipien war allmählich erfolgt. Ausschlaggebend für diese Trendumkehr waren vor allem die Autarkiebestrebungen im Rahmen des Vierjahresplanes und die damit zusammenhängende Rohstoffbewirtschaftung. Zement, Eisen und Stahl, aber auch Holz wurden kontingentiert und zunehmend der Rüstungswirtschaft vorbehalten.[244] Seit dem Auftreten schwerer Baumängel bei einem geschweißten Talübergang im Jahr 1938 war der Stahlbau darüber hinaus diskreditiert. Konstruktionsbedingt hatten Stahlbrücken von nun an nur noch bei großen Stützweiten Vorrang. Konsequent wandte man sich von den Leichtbauweisen in Stahl ab und bevorzugte bei den Stahlbrücken immer größere und momumentalere Pfeiler in massiver Ausführung. Über den Umweg einer volkstümlicheren Architektursprache wich die angestrebte Versöhnung von Natur und Technik einer Herrschaft der Technik über die Natur.

Die 1937 zur idealen Autobahnbrücke erkorene Natursteinbrücke stieß jedoch rasch an ihre Grenzen. Zwar konnte der Stahl- und Zementverbrauch gesenkt werden, aber der kostenintensive Einsatz von Arbeitskräften, die weitgehend handwerkliche Erstellung und die lange Bauzeit brachten große wirtschaftliche Nachteile, vor allem hohe Baukosten, mit sich, die zu rechtfertigen man sich schwer tat.

---

[241] Schütz / Gruber, Mythos Reichsautobahn, S. 101.

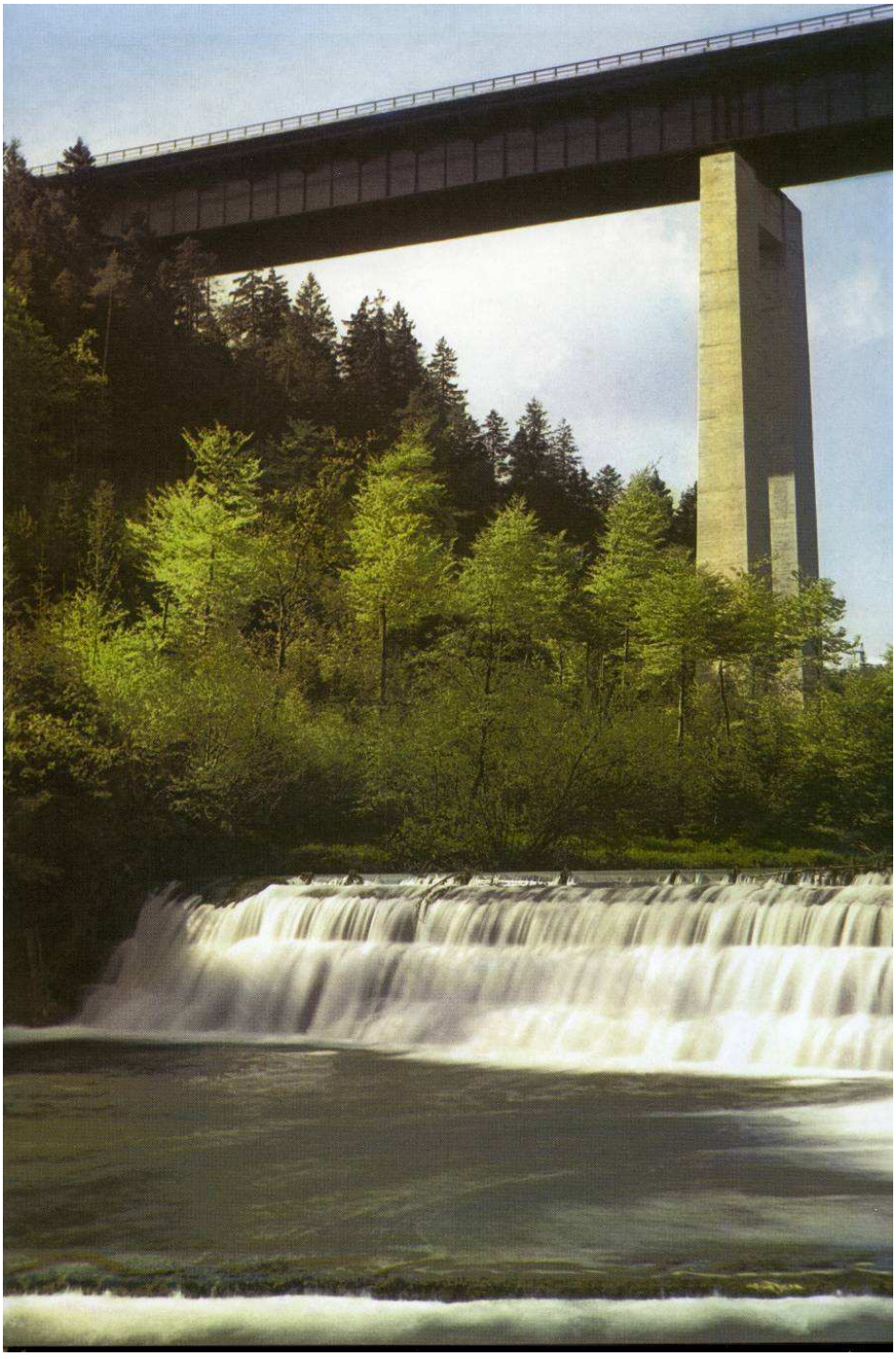
[242] Vgl. Frank Hartmut, Bridges: Paul Bonatz’s search for a contemporary monumental style, in: Brandon Taylor/ van der Will Wilfried (Hg.), The Nazification of Art, Music, Architecture and Film in the Third Reich, Winchester 1990, S. 144-157. – allgemein zu Bonatz: Bongartz Norbert et al. (Hg.), Paul Bonatz 1877-1956, Stuttgart 1977 (Stuttgarter Beiträge, 13)

[243] Bonatz Paul, Die Form der Brücken der Reichsautobahn, in: Die Straße 1934, H. 1, S. 14.

[244] Vgl. Schaechterle Karl, Rationalisierung im Brückenbau. Stahleinsparung bei Reichsautobahnbrücken, in: Die Straße 1940, S. 62-63.

## Abb. 66: Die Mangfallbrücke an der Strecke München-Salzburg, ca. 1943

Die Mangfallbrücke war die erste große Autobahnbrücke und als sogenannte Stahlvollwandbalkenbrücke viel beachtetes Vorbild für zahlreiche andere Großbrücken. Errichtet 1934-36, gesprengt 1945. Man beachte die unverkleideten Betonpfeiler.



Quelle: Harz Hermann, Das Erlebnis der Reichsautobahn, ein Bildwerk, München 1943.

**Abb. 67: Reichsautobahn-Hängebrücke über den Rhein bei Köln-Rodenkirchen, zu ihrer Bauzeit die größte Hängebrücke Europas, 1941**

Errichtet 1938-1941 nach Entwürfen von Karl Schaechterle, Fritz Leonhardt und Paul Bonatz, 1945 zerstört und 1952-1954 originalgetreu rekonstruiert.

Quelle: Die Kunst im Dritten Reich, März 1942, S. 58.

Die allgemeine Bevorzugung des Natursteins für die NS-Architektur führte darüber hinaus schnell zu Lieferengpässen. Schätzungen von Experten zufolge hätten alle europäischen Steinbrüche zusammen den Bedarf für die geplanten Bauwerke nicht decken können. Geradezu typisch für das Bauen im „Dritten Reich“ war, dass bei Brückenpfeilern der Kern aus Stampfbeton lediglich mit Naturstein verblendet wurde, um das gewünschte Aussehen zu vermitteln, so etwa bei der Aitertal- und der Almtalbrücke. Die Natursteinbrücke wurde daher nach Stommer rasch zu einer „leeren Architekturfloskel“: konstruktiv

ausgehöhlt, entsprach nur noch die äußere Fassade den nationalsozialistischen Gestaltungsprinzipien.[245]

**Abb. 68: Betonierte Widerlager der Aurachbrücke, im Hintergrund ein bereits natursteinverkleideter Pfeiler, Aufnahme 1953**

Quelle: Foto Landespressedienst, B5/138/17.

Auch erste Versuche mit Spannbetonbrücken, wie sie heute das Bild der Autobahnen bestimmen, wurden bereits unternommen. 1940 wurde die erste kleinere Spannbetonbrücke über die Reichsautobahn erstellt[246] und nach 1941 mit dem Bau einer Brücke über die Warthe in Posen mit einer Spannweite von 80m begonnen. Sie hätte vielleicht den Durchbruch für diese neue Konstruktionsmethode gebracht, doch der Krieg verhinderte die weitere Entwicklung.

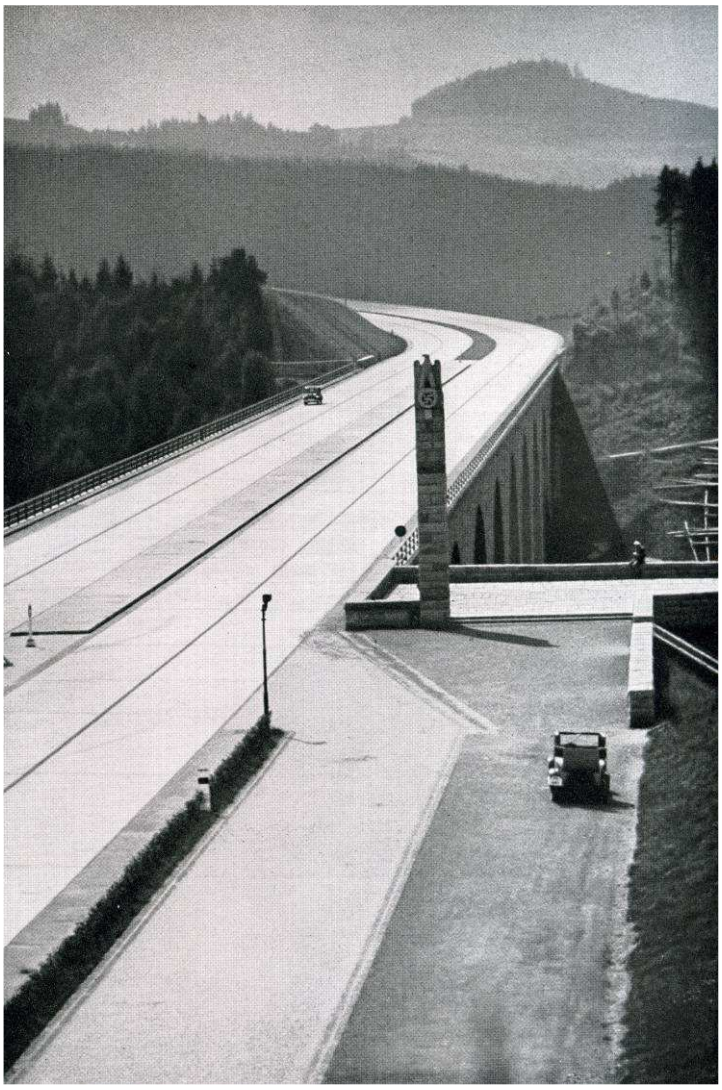
Der Verzicht auf hochaufragende Formen im Brückenbau hatte nun aber zur Folge, dass man die großen Talübergänge von der Fahrbahn aus gar nicht mehr bemerkte, weil sie nahtlos in die Landschaft eingebettet waren. „*Nahtlos*“, so schrieb Walter Dirks 1938 in der „Frankfurter Zeitung“ von einer Fahrt über die Werratalbrücke, „*ist die Brücke in die Bahn eingesetzt, sie will ja und soll ja das Tal überwinden, verschwinden machen. Wer nicht Bescheid weiß und langsam fährt und sich aufrichtet, merkt kaum, dass er einen Fluß überfährt. Keine dröhnenden Metallmassen und keine aufragenden Bogen erinnern ihn*

[245] Stommer, Pyramiden, S. 72.

[246] Erste Brücke aus Spannbeton über die Reichsautobahn, in: Die Bauzeitung 1938, S. 179.

*daran.*“[247] Die Ästhetik der Großbrücken richtete sich daher primär an den abseits stehenden Betrachter und die Bewohner der Landschaft. Diese waren jedoch in der Regel nicht allzu zahlreich, sodass die Brücken ohne die beabsichtigte Wirkung bleiben mussten. Kam einer Brücke ein besonderer Rang zu, so waren daher besondere architektonische Mittel erforderlich, um die Aufmerksamkeit des Lenkers auf sie zu ziehen: monumentale Brückenpfeiler über den Widerlagern, Stelen, Plastiken etc. Parkplatzanlagen, Aussichtsplattformen und entsprechend situierte Rasthausanlagen boten Aussicht auf die symbolträchtigen Bauwerke.

**Abb. 69: Saalebrücke bei Jena mit Aussichtsplatz und Stele mit Reichsadler und Hakenkreuz**



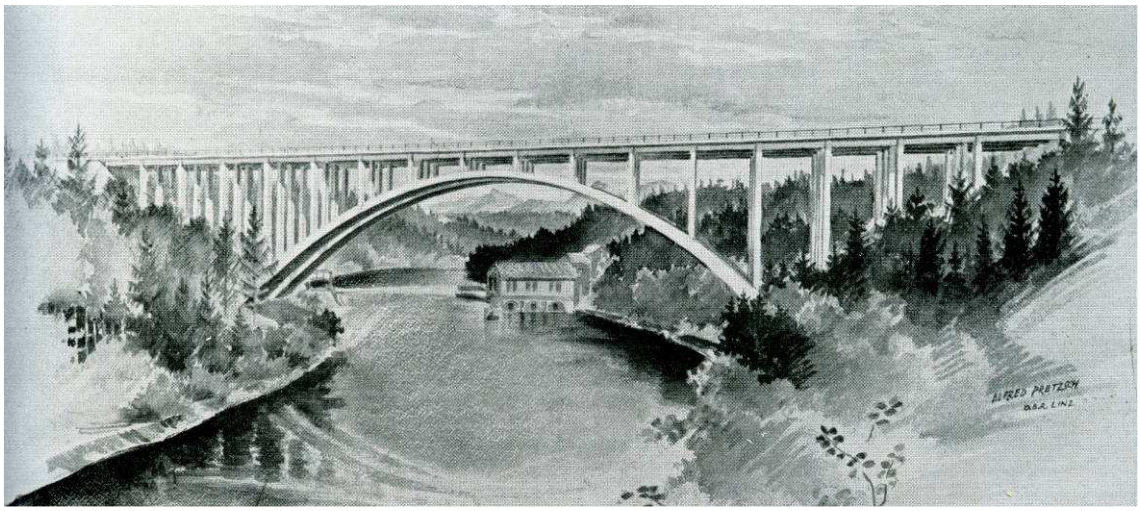
Quelle: Foto Lendvai-Dircksen, Reichsautobahn. Mensch und Werk, Bayreuth o.J. [1942], o.S.

Im Gau Oberdonau waren mehrere große Brücken geplant: eine Brücke über über die Zeller Ache, eine Hangbogenbrücke am Mondsee, die Ager-, Aurach-,

[247] Frankfurter Zeitung, 11.12.1938, zit. n. Schütz / Gruber, Mythos Reichsautobahn, S. 101.

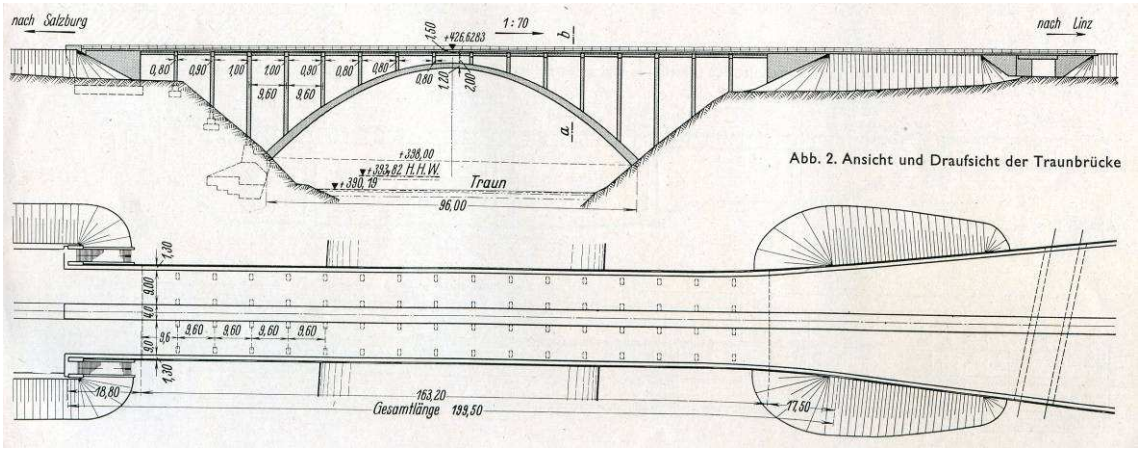
und Steyrermühlbrücke über die Traun, die Almtal-, Eberstalzeller, Aitertal- und Ennsbrücke.[248] Trotz der Vielfalt an Konstruktionsarten kann man von einem auf Österreich übertragenen Baukastensystem sprechen.[249] Nur etwa 3 % aller Brückenobjekte waren aber solche Großbrücken. Der große Rest waren Überführungen und Durchlässe mit teils sehr geringen Ausmaßen und Spannweiten.

**Abb. 70: Brücke über die Traun bei Steyrermühl, Zeichnung der OBR Linz ca. 1939**




Quelle: Die Straße 1939, S. 255.

**Abb. 71: Brücke über die Traun bei Steyrermühl: Grund- und Aufriss, ca. 1939**

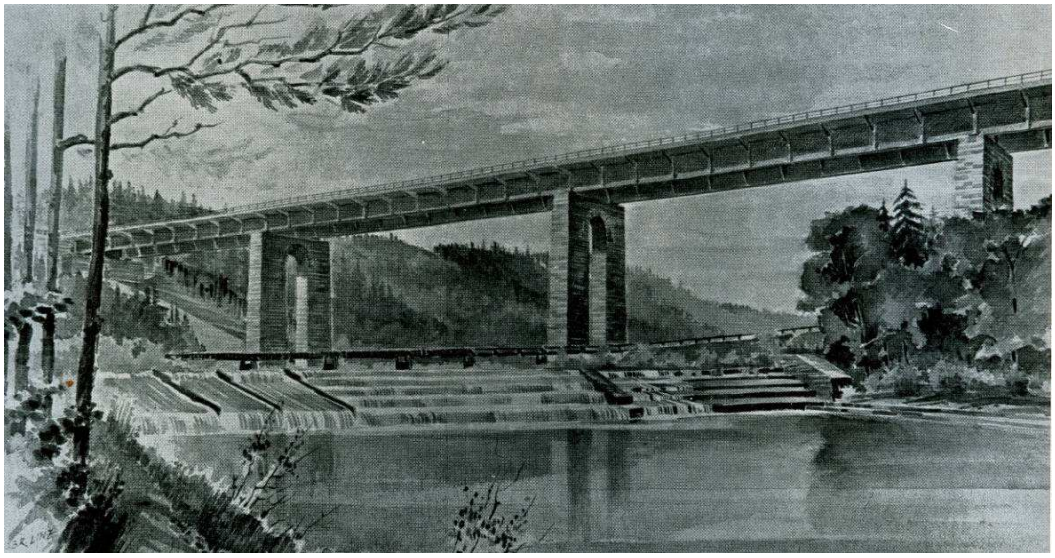



Quelle: Die Straße 1939, S. 255.

[248] Rukwied Hermann, Die Reichsautobahnen im Gau Oberdonau, in: Oberdonau. Querschnitt durch Kultur-Schaffen im Heimatgau des Führers, 1.1941, Folge 4, S. 17-19. - Schaechterle Karl, Reichsautobahnbrücken in der Ostmark, in: Die Straße 1939, S. 255-259. – Reichsautobahnbrücken in Oberdonau, in: Volksstimme, 9.5.1939.

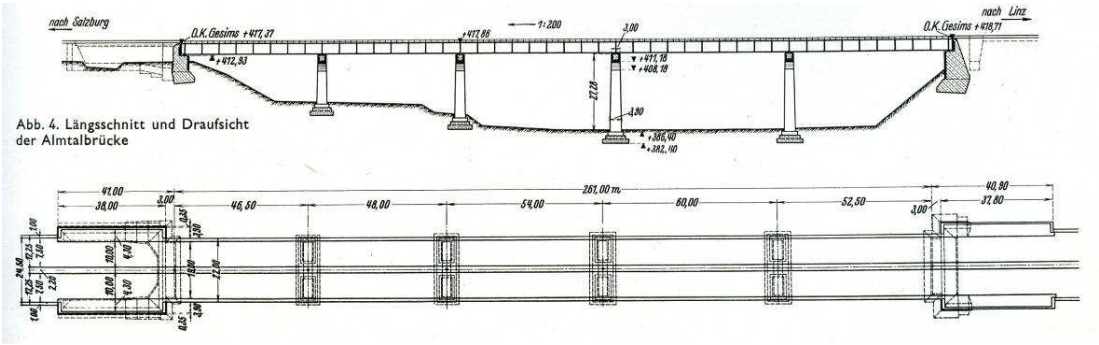
[249] Für Hinweise dazu danke ich Walter Brummer, Sattledt.

## Abb. 72: Almtalbrücke, Zeichnung der OBR Linz ca. 1939



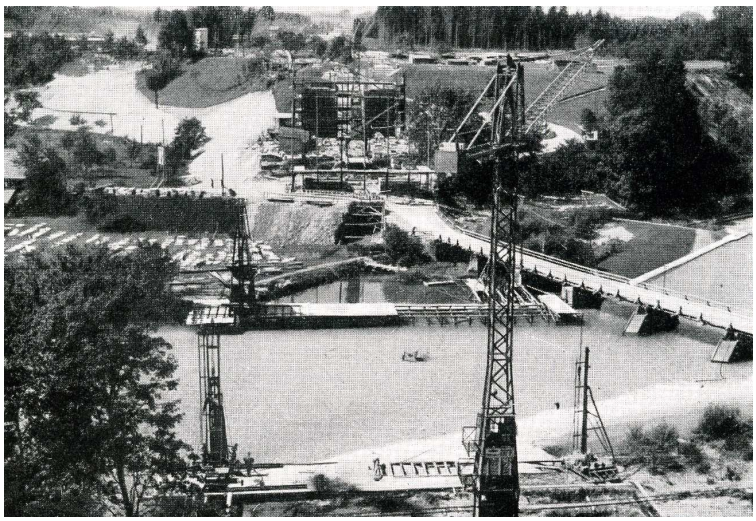
Quelle: Die Straße 1939, S. 256.

## Abb. 73: Almtalbrücke, Grund- und Aufriss, Zeichnung der OBR Linz ca. 1939



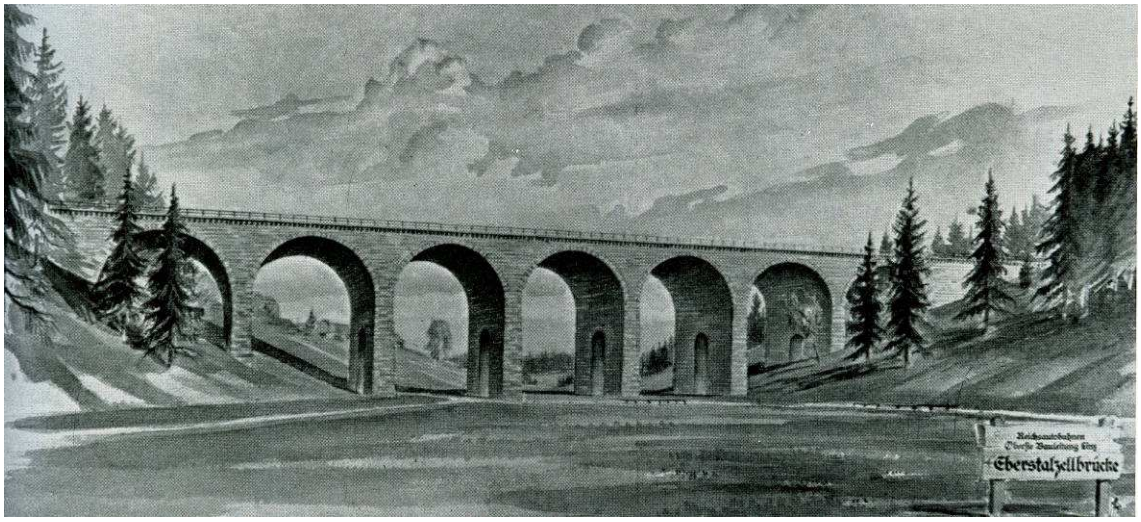

Quelle: Die Straße 1939, S. 256.

## Abb. 74: Bau der Almtalbrücke, ca. 1940



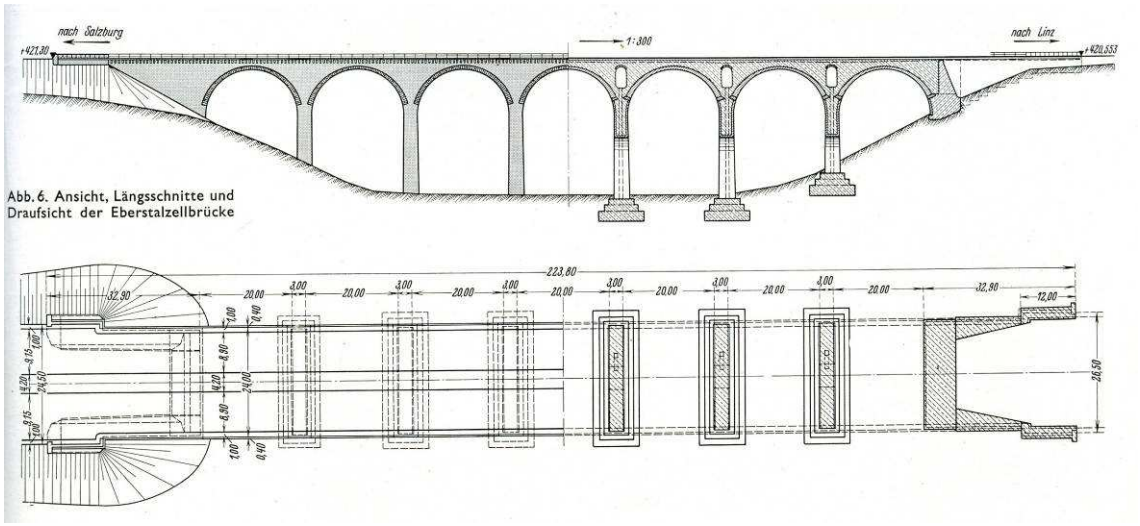
Quelle: Die Straße 1940, H.1/2, o. S.

**Abb. 75: Eberstalzeller Brücke, Zeichnung der OBR Linz ca. 1939**



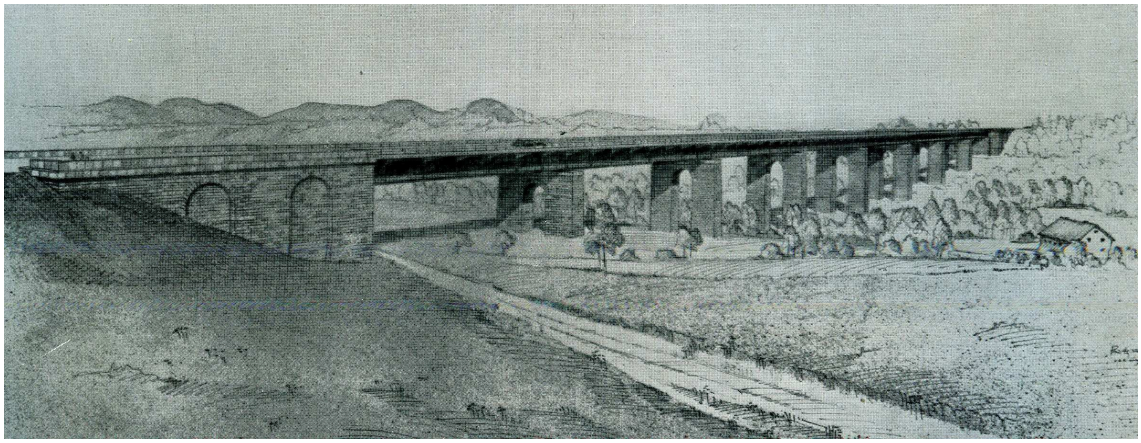

Quelle: Die Straße 1939, S. 257.

**Abb. 76: Eberstalzeller Brücke, Grund- und Aufriss, ca. 1939**



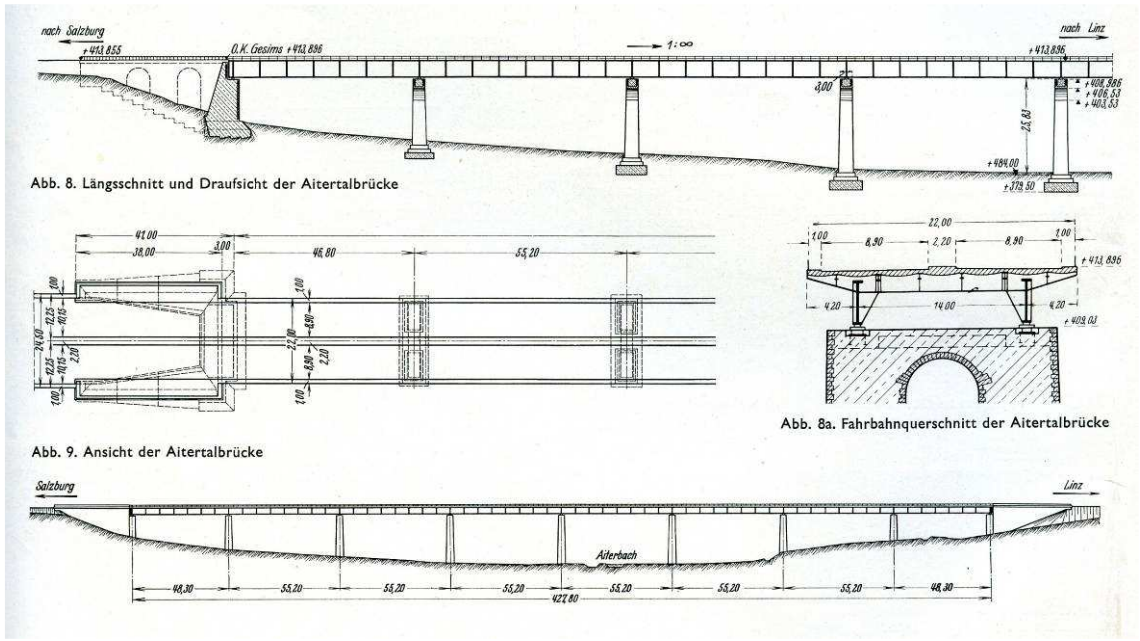

Quelle: Die Straße 1939, S. 257.

## Abb. 77: Aitertalbrücke, Zeichnung der OBR Linz, ca. 1939



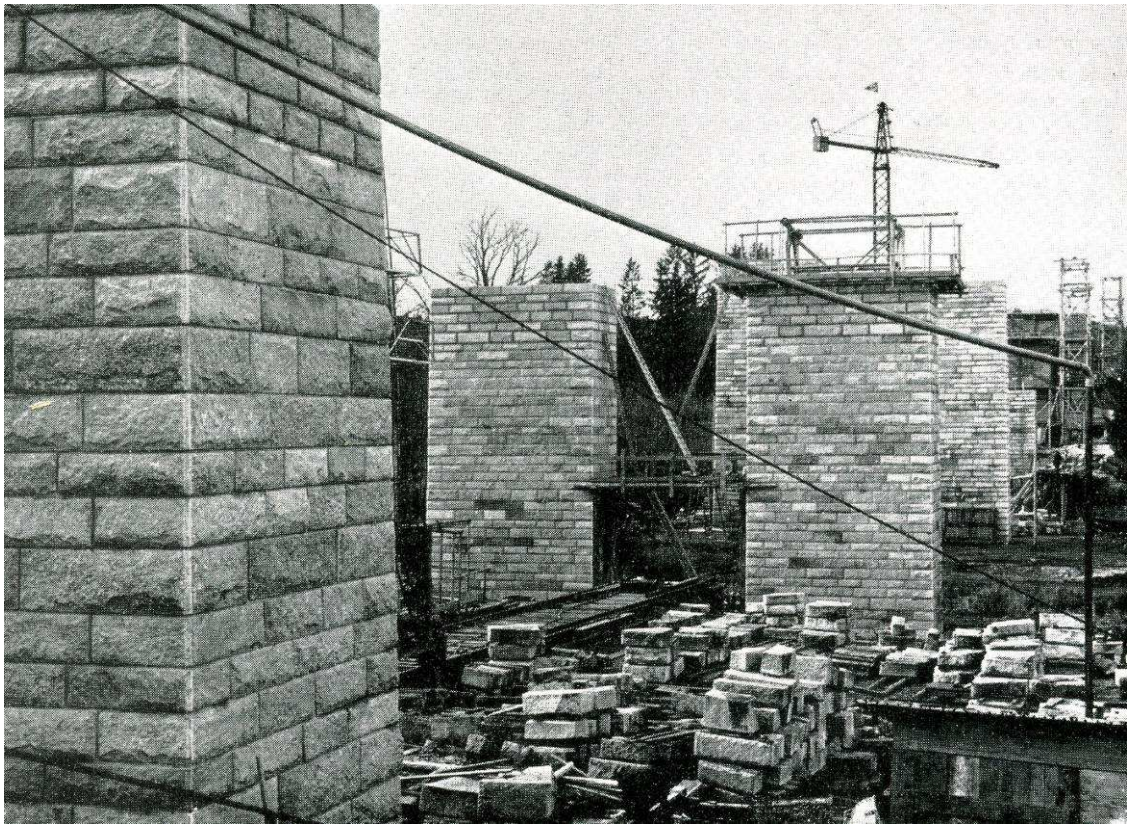
Quelle: Die Straße 1939, S. 258.

## Abb. 78: Aitertalbrücke, Grund- und Aufriss, ca. 1939



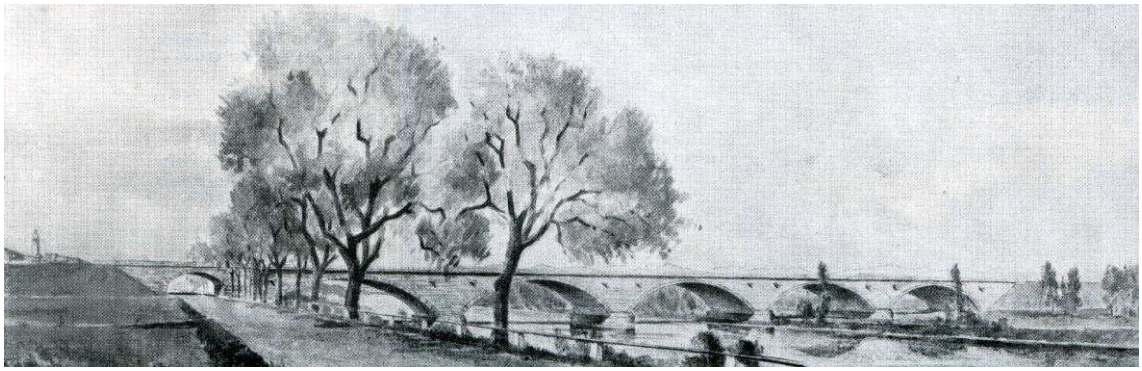

Quelle: Die Straße 1939, S. 258.

**Abb. 79: Brückenbau, vermutlich Aitertalbrücke, 1940**



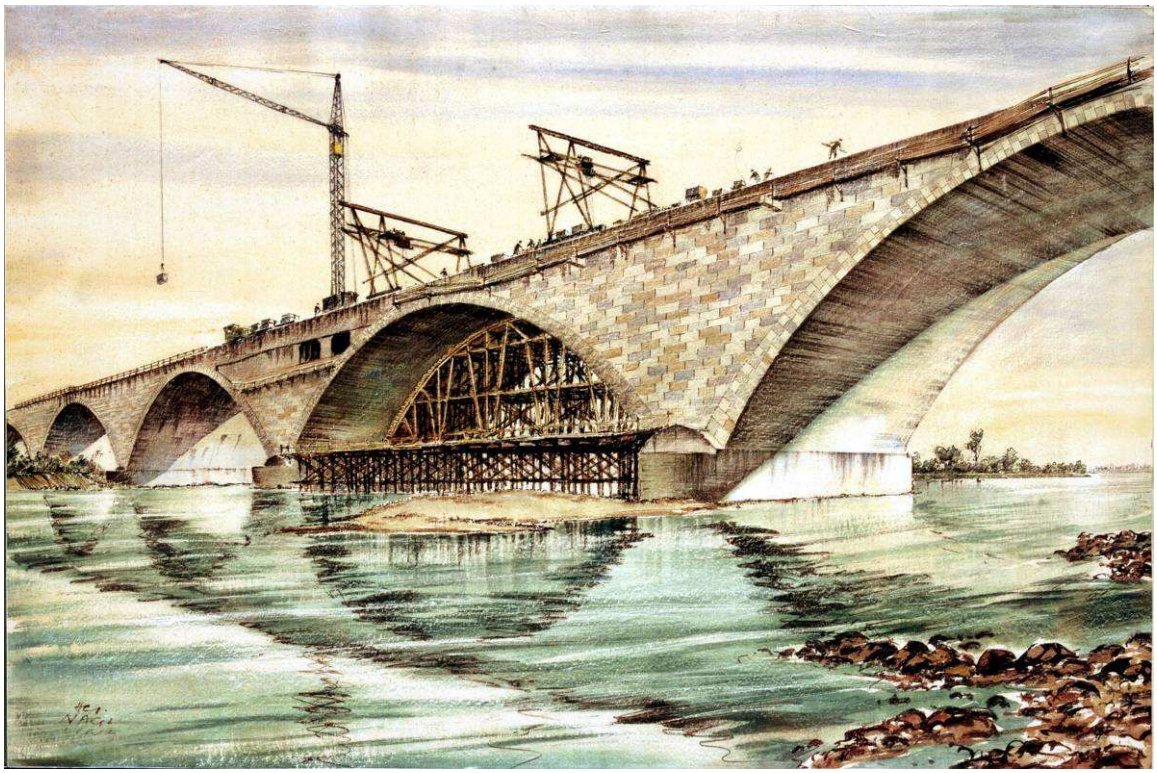
Quelle: Die Straße 1940, S. 14

**Abb. 80: Ennsbrücke, Zeichnung OBR Linz, ca. 1939**



Quelle: Rukwied H., Die Reichsautobahnen im Gau Oberdonau, in: Oberdonau. Querschnitt durch Kultur-Schaffen im Heimatgau des Führers, 1.1941, Folge 4, S. 17.

**Abb. 81: Bauarbeiten an der Ennsbrücke, Gemälde von Hans Gösta Nagl, 1940**



Quelle: Amt der Oö. Landesregierung, Abt. Autobahn (Repro Landespressedienst, AKO15112)

Da im Straßenbau in der Regel mit dem Bau der Kunstobjekte begonnen wird, waren die Arbeiten an den Brücken bei Einstellung der Arbeiten am weitesten fortgeschritten. Die mehr oder weniger fertigen Objekte standen nun etwas unvermittelt in der Landschaft.

**Tabelle 2: Großbrücken an der Autobahn Salzburg – Wien in „Oberdonau“**

| Brücke | Konstruktionsart und Charakteristika | Länge in m | Spannweite in m |
|---|---|---|---|
| Aurachbrücke | Blechträgerbrücke, betonierte Pfeiler mit Natursteinverkleidung | 489 | 66 + 4 x 72 + 66 |
| Steyrermühlbrücke | Stahlbetonbogenbrücke mit aufgeständerter Fahrbahn | 300 | 110 (Stützweite des Bogens) |
| Almtalbrücke | Blechträgerbrücke, betonierte Pfeiler mit Granitverkleidung | 342 | 2 x 48 + 54 + 60 + 54 |
| Eberstalzeller Brücke | Bogenbrücke, in Granitstein gemauerte Pfeiler | 239 | 7 x 20 |
| Aitertalbrücke | Blechträgerbrücke, betonierte Pfeiler mit Granitverkleidung | 507 | 48 + 6 x 55 + 48 |
| Ennsbrücke | Bogenbrücke, betonierte Pfeiler mit Natursteinverkleidung, massive Brückenbögen aus Naturstein | 321 | 12 + 47 + 46 + 45 + 44 + 42 |

## 4.4 Reichsautobahn und Landschaft

„*Was in der Zeit des nationalsozialistischen Reiches an Werken der Technik entsteht, muß in der äußeren Form der Gesinnung unserer Zeit entsprechen. [...] Jedes Werk steht in Nachbarschaft und Umgebung und muß entsprechend gestaltet werden. Dabei wird in Österreich, dem Alpenlande mit seiner herrlichen Landschaft, ein besonderes Augenmerk darauf zu richten sein, dass technische Maßnahmen in freier Landschaft, wie Straßenbauten, Brückenbauten, Wasserbauarbeiten usw. in Harmonie mit Landschaft und Natur durchgeführt werden. Es ist möglich, selbst die großzügigsten Straßenbauten so zu entwerfen und auszuführen, dass sie die Landschaft nicht beeinträchtigen, sondern ihr angepaßt sind, dass sie die Räume der Natur nicht zerstören, sondern die Schönheiten der Landschaften erschließen und verstärken.*“ Mit diesen Worten erläuterte Todt die Aufgaben der deutschen Techniker kurz nach dem Anschluss.[250] Mehr noch, denn „*dem deutschen Straßenbau*“, so Todt auf der Salzburger Tagung der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen im Frühjahr 1938, sei „*durch den Anschluß vom Führer die riesige Aufgabe gestellt, das österreichische Land so dem Straßenverkehr zu erschließen, dass es das schönste Reiseland Europas werde*.“[251]

Damit war eigentlich alles gesagt. Mehr noch als bei den bestehenden Reichsautobahnlinien sollte in Österreich die optimale Einbindung in die Landschaft zum obersten Prinzip bei der Planung und Ausführung erhoben werden. Zschokke weist allerdings darauf hin, dass der Wunsch nach Einbindung von Straßenbauten in die Landschaft kein deutsches Phänomen war, da auch Franz Wallack beim Bau der Großglockner Hochalpenstraße, Erich Leischner bei der Wiener Höhenstraße oder Rudolf Walther beim Bau der Sustenstraße in der Schweiz ähnliche Gestaltungsprinzipien verfolgten.[252] Aber die Nationalsozialisten sprangen auf den Zug auf und nützen diesen Trend propagandistisch aus.[253] Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass einer Pressemeldung zufolge die Reichsautobahn in der „Ostmark“ breiter ausgeführt werden solle, um auf den sonst nur einen Meter breiten Randstreifen das Parken zu ermöglichen. „*Auf diese Weise können die Kraftfahrer die Naturschönheiten in Ruhe genießen*.“[254]

---

[250] Todt Fritz, Leistungen und Aufgaben der Technik im Lande Österreich, in: Deutsche Technik. Technopolitische Zeitschrift, Mai 1938, S. 209.

[251] Rentsch, Die Salzburger Tagung der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen, in: Das Straßenwesen 1938, H. 5, S. 50.

[252] Vgl. Rigele Georg, Die Wiener Höhenstraße. Autos, Landschaft und Politik in den dreißiger Jahren, Wien 1993. – ders., Die Großglockner-Hochalpenstraße. Zur Geschichte eines österreichischen Monuments, Wien 1998. – Zschokke Walter, Die Strasse in der vergessenen Landschaft. Der Sustenpass, Zürich 1997.

[253] Zschokke Walter, Von Schönheit wird nie gesprochen. Alwin Seifert: Vorreiter der landschaftlichen Einbindung von Strassenbauten, in: Werk, Bauen + Wohnen 2000, H. 1/2, S. 42-46, hier 46. Zschokke irrt allerdings zweimal, wenn er meint, „Die ersten Autobahnen Europas werden in Hitlers Deutschland gebaut“ (S. 42) und „Nachdem bei Kriegsbeginn 1939 der Reichsautobahnbau eingestellt worden war ...“ (S. 42). Beides entspricht nicht den Tatsachen.

[254] Reichsautobahnen in der Ostmark breiter als im Altreich, in: Tages-Post, 17.8.1938.

**Abb. 82: Heuernte an der Reichsautobahn: scheinbare Harmonie von modernem Verkehrsweg und traditioneller bäuerlicher Arbeitswelt, ca. 1943**

Der Verzicht auf Straßengräben und steile Böschungen sollte zu einem fließenderen Übergang von der Straße zur Landschaft beitragen. Mittelstreifenbegrünungen als Blendschutz waren noch nicht üblich. Auch bei der landwirtschaftlichen Nutzung bis an den Rand der Straße, manchmal sogar unter Benutzung eines Teiles davon, hatte man keine Berührungsängste: von Emissionen wusste man kaum etwas und der Verkehr war meist spärlich.

Quelle: Harz Hermann, Das Erlebnis der Reichsautobahn, ein Bildwerk, München 1943.

Der Anspruch an die „Straßen Adolf Hitlers“ war jedenfalls ein hoher.[255] Bereits 1934 hatte Todt seine Ziele folgendermaßen formuliert: „*Wir werden dafür sorgen, dass die Reichsautobahnen nicht nur die schnellsten, sichersten und modernsten, sondern auch die schönsten Straßen der Welt werden*.“[256] Und der Reichsschulungswalter des Nationalsozialistischen Bundes Deutscher Technik (NSBDT) auf der Plassenburg bei Kulmbach, Emil Maier-Dorn, brachte es 1938 auf den Punkt: "*Nicht die kürzeste, sondern die* edelste *Verbindung zweier Punkte heißt es zu schaffen*."[257]

Tatsächlich wurden die sich in die Landschaft einfügenden „schwingenden Bahnen“ dank der unermüdlichen Propaganda, die alle Lebensbereiche erfasste, zu einem Markenzeichen der deutschen Reichsautobahnen, die sie von den anderen Autobahnnetzen – mit Ausnahme der US-amerikanischen *Parkways* - nur allzu deutlich unterscheiden ließen.

Dieses Bild der Reichsautobahnen hatte jedoch nur bedingt und erst verhältnismäßig spät mit der Realität zu tun, denn die „schwingenden Bahnen“ setzten sich erst allmählich durch. Erst als eine kriegsbedingte Verlangsamung bei der Planung und Realisierung der Reichsautobahnen eintrat, kam es zu einer Nachdenkpause, in deren Folge Todts Generaldirektion geschwungene Trassen als landschaftlich angemessen erkärte. Der Einfluss der Landschaftsanwälte dürfte dabei aber weitaus geringer gewesen sein als bisher angenommen.[258] In gewissem Sinne war diese Anpassung des Straßenbaus an die Landschaft auch eine späte Reaktion auf die Trassierung der ersten

---

[255] Die Literatur dazu ist gerade in jüngster Zeit enorm angewachsen: Stommer, Pyramiden, 180-182. – Nietfeld Annette, Reichsautobahn und Landschaftspflege. Landschaftspflege im Nationalsozialismus am Beispiel der Reichsautobahnen, Diplomarbeit TU Berlin 1985 (Werkstattberichte des Instituts für Landschaftsökonomie der TU Berlin, H. 13). - Windisch-Hojnacki, Reichsautobahn, S. 58-73. – Rollins William H., Whose Landscape? Technology, Fascism, and Environmentalism on the National Socialist Autobahn, in: Annals of the Association of American Geographers, vol. 85 (1995), no. 3, S. 494-520. - Schütz/Gruber, Mythos Reichsautobahn, S. 122-135. – Klenke Dietmar, Autobahnbau und Naturschutz in Deutschland. Eine Liaison von Nationalpolitik, Landschaftspflege und Motorisierungsvision bis zur ökologischen Wende der siebziger Jahre, in: Frese Matthias/Prinz Michael (Hg.), Politische Zäsuren und gesellschaftlicher Wandel im 20. Jahrhundert. Regionale und vergleichende Perspektiven, Paderborn 1996, S. 465-498 (Forschungen zur Regionalgeschichte, 18). - Zeller Thomas, Landschaften des Verkehrs. Autobahnen im Nationalsozialismus und Hochgeschwindigkeitsstrecken für die Bahn in der Bundesrepublik, in: Technikgeschichte 1997, Nr. 4, S. 323-340. - Zeller Thomas, Straße, Bahn, Panorama. Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland von 1930 bis 1990, Frankfurt / New York 2002. - Zeller Thomas, Consuming Landscapes. The View from the Road in Germany and the United States, 1910-1995, in: Bulletin of the German Historical Institute Washington, D.C., Spring 2003, S. 117-126. – Reitsam Charlotte, Die Landschaften der RAB. Raumgestaltung durch Bepflanzung, in: Wirth Wolfgang (Hg.), Die Autobahn. Von der Idee zur Wirklichkeit, Vorträge der gleichnamigen Tagung im Straßenmuseum Germersheim 2004, FGSV-Verlag, Köln 2005, S. 89-116. - für die Zeit vor 1933: Strohkark Ingrid, Die Wahrnehmung von „Landschaft“ und der Bau von Autobahnen in Deutschland, Frankreich und Italien vor 1933, Diss. Hochschule der Künste Berlin 2001.

[256] Todt Fritz, Reichsautobahnen, ein Symbol, in: Der Straßenbau 1934, Nr. 11, S. 138. – vgl. Windisch-Hojnacki, Reichsautobahn, S. 57, Anm. 142.

[257] Maier-Dorn Emil, Die kulturelle Bedeutung der Reichsautobahn, in: Die Straße 1938, H. 23, S. 736–738, hier 737. – vgl. Schütz/Gruber, Mythos Reichsautobahn, S. 125.

[258] Zeller, Seifert, S.306.

Autobahnstrecken, die sich durch kilometerlange Geraden ausgezeichnet hatten.

Bemerkenswerte Parallelen ergeben sich hier zur Gestaltung städtischer Straßen: hier tobte die Diskussion um gerade oder gekrümmte Straßen und deren Vor- und Nachteile. Als Wortführer der geraden Straßen und damit eines modernen, am Automobil orientierten Städtebaus trat Le Corbusier auf, während die traditionelle, gekrümmte, verwinkelte Straße – von Le Corbusier verächtlich als „Straße der Esel“ bezeichnet - von Anhängern Camillo Sittes verteidigt wurde.

Jahrhundertelang waren die Straßen mit wenigen Ausnahmen schmale, kurvige Bahnen gewesen. Als nun nach dem Ersten Weltkrieg eine zunehmende Zahl von Kraftfahrzeugen über Straßen zu sausen versuchte, die nicht für eine solche Geschwindigkeit und Beanspruchung gebaut waren, erwiesen sich die vielen Kurven natürlich als Hindernisse. Sie zwangen zum Bremsen und stellten Gefahrenstellen ersten Ranges dar. Jede längere Gerade war da willkommen, weil man schneller und – so nahm man an – auch sicherer fahren konnte. Kurven waren daher ein notwendiges Übel, die Gerade der Wunschtraum.

Als nun die ersten Planungen für Nur-Autostraßen einsetzten, sah man folgerichtig möglichst lange Geraden von bis zur fünf Kilometer Länge vor. Dazu kam, dass die Gesellschaft „Reichsautobahnen“ als Unternehmen der Deutschen Reichsbahn auf deren Ingenieure zurückgriff. Diese aber trassierten natürlich so wie sie es für die Eisenbahn gewohnt waren: mit langen Geraden und möglichst wenigen dazwischen geschalteten Kurven und kurzen Übergangsbögen. Nicht zu Unrecht wurde diese geometrische Verkehrswegeplanung mit dem Lineal denn auch als „Geometrisierung der Landschaft“ bezeichet.

Todt aber wollte etwas anderes. „*Die Linienführung muß jedoch für das Automobil anders gestaltet werden wie für die Eisenbahn. Eisenbahn ist Massentransportmittel (auch für Masse Mensch). Kraftfahrbahn ist individuelles Transportmittel. Die Eisenbahn ist meist Fremdkörper in der Landschaft. Kraftfahrbahn ist und bleibt Straße, Straße ist Bestandteil der Landschaft. Deutsche Landschaft ist charaktervoll. Deutschen Charakter muß auch die Kraftfahrbahn erhalten*“, meinte er 1934 bei der Präsentation des Autobahnnetzes im Jänner 1934. Und weiter forderte er, „*daß keine ‚Eisenbahndämme mit Straßendecken’, keine langweiligen Rennstrecken entstehen, sondern daß die Reichsautobahnen Einblick in die deutsche Landschaft gewähren*.“[259]

Dessen ungeachtet übernahm man vorerst, um rasch einen Erfolg vorweisen zu können, die Planungen des HAFRABA-Vereins und begann mit jenen Abschnitten, die von der HAFRABA bereits bis ins Detail ausgearbeitet worden waren. Heftige Kritik dagegen kam von den von Todt selbst eingesetzten Landschaftsanwälten, allen voran von Alwin Seifert, dem späteren

[259] Todt am 18.1.1934, BA Berlin R43 II, 403, zit. n.: Hölz Christoph, Verkehrsbauten, in: Nerdinger Winfried (Hg.), Bauen im Nationalsozialismus. Bayern 1933-1945, Ausstellungskatalog Architekturmuseum der TU München und Münchner Stadtmuseum, München 1993, S. 54-97, hier 56. – vgl. Zeller, Straße, S. 145.

„Reichslandschaftsanwalt“.[260] Die Gerade war ihm ein Gräuel, sie sei der Landschaft nicht angemessen, argumentierte er. Die Eintönigkeit der Gerade führe zur Ermüdung des Fahrers und die Gefahr tödlicher Unfälle sei deshalb auf kurvenarmen Strecken groß. Seifert schlug daher eine Linienführung mit weit schwingenden Kurven vor.

**Abb. 83: Fehltrassierung der ersten Jahre: zu kurze Bogenlängen zwischen langen Geraden sehen wie Knicke aus**

Quelle: Koester Hugo, Erfahrungen beim Trassieren von Reichsautobahnen, in: Trassierungsgrundlagen der Reichsautobahnen, Berlin 1943, S. 19.

[260] zu Seifert: Gröning Gert/Wolschke-Bulmahn Joachim, Grüne Biographien. Biographisches Handbuch zur Landschaftsarchitektur des 20. Jahrhunderts in Deutschland, Berlin 1997, S. 361-363. - Falter Reinhard, Widerstandskämpfer oder Nutznießer? Der „Reichslandschaftsanwalt“ Alwin Seifert als Beispiel für ein ambivalentes Verhältnis zum Nationalsozialismus, in: Die Drei 1997, H. 11, S. 1074-1082. – Reitsam Charlotte, Alwin Seifert, in: Garten + Landschaft 1998, H. 3, S. 34-37. – mit Fehlern behaftet: Zschokke Walter, Von Schönheit wird nie gesprochen. Alwin Seifert: Vorreiter der landschaftlichen Einbindung von Strassenbauten, in: Werk, Bauen + Wohnen 2000, H. 1/2, S. 42-46. – Zeller Thomas, „Ganz Deutschland sein Garten“: Alwin Seifert und die Landschaft des Nationalsozialismus, in: Radkau Joachim/Uekötter Frank (Hg.), Naturschutz im Nationalsozialismus, Frankfurt/New York 2003, S. 273-307. – Seifert selbst verfasste vor allem zwei Bücher, die allerdings mit Vorsicht zu lesen sind: Seifert Alwin, Im Zeitalter des Lebendigen, Planegg 1940, und: Ein Leben für die Landschaft, Düsseldorf-Köln 1962; darin geht Seifert auch auf die Trassierung der Reichsautobahn im Wienerwald ein (S. 139 f).

**Abb. 84: „Idyllisches Picknick an der Reichsautobahn“ in Harmonie von Natur und Technik, wie sie die Propaganda vorgab, 1940**

Quelle: Die Straße 1940, S. 446

Jeder Obersten Bauleitung war zwar ein Landschaftsanwalt zugeteilt, doch ihre Stellung war sehr prekär, ihr Einfluss entgegen der bisher vorwiegenden Einschätzung eher gering wie Thomas Zeller jüngst aufzeigte.[261] Ständig standen sie mit den Bauingenieuren in Konflikt wegen der Linienführung und Bepflanzung der Autobahnen und mussten angesichts des ungeheuren Zeitdrucks darum kämpfen, überhaupt gehört zu werden. Die Reichautobahnbeamten ihrerseits zeigten meist wenig Lust, die ohnehin ständig steigenden Kosten des Autobahnbaus durch aus ihrer Sicht unnötige Bepflanzungen und Beraterhonorare zusätzlich in die Höhe zu treiben.[262] Für die landschaftlichen Belange des Reichsautobahnbaus in Österreich dürfte neben dem Wiener Landschaftsanwalt Hans Kern auch Seifert selbst zuständig gewesen sein, da von ihm mehrere Stellungnahmen aus verschiedenen Gauen erhalten sind, unter anderem zur Linienführung in den Strengbergen bei Amstetten, im Wienerwald, an der Pyhrnstrecke und in Tirol.

[261] Zeller, Straße, Bahn, Panorama.

[262] Zeller, Seifert, 279-280.

Todt wollte vorerst keine Änderungen, verhielt sich aber widersprüchlich. Wohl erging 1935 eine Verfügung, in der ausgeprägt geradlinige Strecken als unerwünscht, als ermüdend bezeichnet wurden, andererseits wurde deren maximale Länge aber mit vier Kilometern (!) festgelegt. Die Diskusssion verlagerte sich in der Folge auf die Frage der Verkehrssicherheit. Diese war aber lange umstritten. Niemand vermochte zu diesem Zeitpunkt beweisen, dass eine gerade Stecke sicherer sei als eine geschwungene oder umgekehrt. Währenddessen gaben die neuen Trassierungsgrundsätze nicht mehr maximale Längen für die Gerade vor, sondern Mindesthalbmesser für die Kreisbögen, abhängig von der Topographie.

Endgültig setzte sich die geschwungene Linienführung erst ab 1939 durch, nachdem erstmals von den Ingenieuren selbst Zweifel an der ästhetischen Wirkung der langen Geraden geäußert worden waren. Bis dahin waren aber bereits mehr als 3.000 Kilometer Reichsautobahnen gebaut worden. Die Gründe für den Umschwung lagen in der größeren landschaftsästhetischen Wirkung und dem Auftreten unerwartet vieler schwerer Unfälle. Zugleich bot die durch den Westfeldzug bedingte Einschränkung der Planungen und Bauarbeiten den Ingenieuren eine willkommene Gelegenheit, die bisherigen praktischen Erfahrungen in die Planung zukünftiger Strecken einfließen zu lassen. Die Einsicht, dass ein Fahren mit stetigem Richtungswechsel ein angenehmeres Fahrerlebnis bot als eine lange Gerade, setzte sich durch.[263] Damit kam auch dem Übergangsbogen, der ein ruckfreies Befahren der Kurven ermöglichen sollte, erhöhte Bedeutung zu. Bezeichnend ist allerdings, dass dies offenbar nur für Deutschland galt. Todt meinte, er könne sich nicht vorstellen, „*daß wir uns viel Mühe geben sollten*“, im eroberten Polen die “*Reste einer landschaftlichen Schönheit*“ zu pflegen.[264] Dort sollte man vielmehr den militärischen Charakter der Straße stärker betonen. Ähnliches galt für Belgien.

Dank der intensiven Propaganda wurden die vermeintlich ideologiefreien landschaftsästhetischen Qualitäten der deutschen Reichsautobahn noch lange nach dem Krieg auf der Habenseite des „Dritten Reiches“ verbucht. Erst die neuere Forschung konnte überzeugend herausarbeiten, dass die ideologischen Vorgaben nicht isoliert von den wirtschaftlichen Zwecken betrachtet werden können. Gerade das - besonders von Fritz Todt vorangetriebene - Bestreben nach einer gesamtheitlichen Planung und ästhetisch ansprechenden Lösungen machte das Wesen der deutschen Reichsautobahnen aus.

Viele der an der Konzeption und Ausführung der Reichsautobahnen Beteiligten kamen aus der Jugendbewegung, waren wie Seifert und Todt auch Mitglied des völkischen „Wandervogel“, und hatten damit das gemeinsame Ziel einer „Wiedergesundung“ des modernen Menschen durch die Natur. Erhard Schütz bezeichnet die Autobahnen folgerichtig als völkisches Gesamtkunstwerk, als *das* Prestigeprojekt eines Sonderweges der „Deutschen Technik“. Das viel propagierte Autowandern auf den neuen „Straßen Adolf Hitlers“ sei folglich nur die motorisierte Fortsetzung des „Wandervogel“. [265]

---

[263] Vgl. Seifert Alwin, Gedanken zur Linienführung der Reichsautobahnen, in: Die Straße 1941, S. 130-132.

[264] Rede Todts, BA Berlin, NS 26, 1188, S. 8. – vgl. Zeller, Straße, 156.

[265] Schütz/Gruber, Mythos Reichsautobahn, S. 124, 127.

Diese Einbindung in die Landschaft war keineswegs ideologiefrei. Den Hintergrund bildete, wie Rainer Stommer ausführt, die Blut-und-Boden-Ideologie des Nationalsozialismus. Von der Planung eines Streckenabschnittes über die Bepflanzung, die Gestaltung der Böschungen, die Architektur der Bauwerke bis hin zum beabsichtigten Passieren historischer Sehenswürdigkeiten: alles diente dem Zweck, Landschaft im Sinne von Heimat, Vaterland und Geschichte zu erschließen und dem Autofahrer nahe zu bringen.[266] Aufschlussreich sind Eduard Schönlebens Äußerungen: „*Wo immer sich die Gelegenheit bietet, ist der Verlauf der Autobahn auf irgendeinen wichtigen Blickpunkt ausgerichtet, sei es auf eine Kirche, eine Bergspitze am Horizont, eine Burg oder eine würdige Baumgruppe, die unter Umständen zur Belebung des Blickfeldes eigens mit Aufwand erheblicher Mittel sorgsam gepflanzt wird*.“[267]

Die Autobahn wurde daher streckenweise so trassiert, dass historische Sehenswürdigkeiten bequem vom Auto aus „konsumiert“ werden konnten: der Dom von Limburg an der Lahn, die Wartburg bei Eisenach oder auf der Strecke Salzburg – Linz – Wien das Stift Melk. In Österreich kam aber wie erwähnt den landschaftlichen Schönheiten eine größere Bedeutung zu. Besonders bei Strecken, die vorwiegend dem Erholungsverkehr dienten, nahm man sogar erhebliche Umwege in Kauf, um dem Fahrer beeindruckende Blicke auf die Landschaft zu ermöglichen.[268]

Als Paradebeispiel wird hier immer wieder die Linienführung über den Irschenberg auf der Strecke München – Salzburg angeführt. Es war die erste Strecke, die neu zu trassieren war. Hier gab es keine Pläne, auf die man zurückgreifen konnte. Todt selbst übernahm die Trassierung. „*Mit ein paar Ingenieur- und Schifreunden fuhr der neue Generalinspektor das Alpenvorland ab, bevor diese Entscheidung reifte. Der Irschenberg bot den Schlüssel für die Lösung*.“[269] Die Trasse weicht um 20 km von der geraden Verbindung über Wasserburg ab und zwingt zur Bewältigung einer Steigungsstrecke von 6 %, allein wegen des Blicks auf die Alpenkette! „*Auf einer Länge von 3 km (km 42.45) genießt man von dieser Höhe einen umfassenden Gebirgsrundblick*.“ Danach folgt der Abstieg in die Ebene. Dabei ermöglichte jedoch ein leichter Gegenanstieg „*die landschaftliche Überraschung der ganzen Strecke*“, nämlich den „*unerwarteten Tiefblick auf den Chiemsee*.“[270] Dort bot sich dann Gelegenheit für Rast und Erholung. Nicht von ungefähr sollte gerade hier eine Reichsautobahn-Raststätte entstehen. Nun diente sie den Leitern der Obersten Bauleitungen als Anschauungsbeispiel und Vorbild. „*Keine andere Linie gab die*

[266] Stommer, Pyramiden, S. 180-181.

[267] Schönleben Eduard, Planen und Gestalten, in: Die Baukunst. Die Kunst im Dritten Reich August 1939, S. 330-332. – vgl. Stommer, Pyramiden, S. 181.

[268] vgl. Stommer, Pyramiden, S. 181.

[269] Schönleben Eduard, Der Irschenberg, in: Die Baukunst. Die Kunst im Deutschen Reich, Januar 1942, S. 61.

[270] Todt Fritz, Der landschaftliche Charakter der Autobahn München-Landesgrenze, in: Die Straße 1935, H. 2, S. 67f. – vgl. Zeller, Straße, S. 159-161.

*Möglichkeit, das landschaftliche Erlebnis der Strecke mit solcher Abwechslung und Steigerung zu komponieren wie hier*."[271]

**Abb. 85: „Aufstieg zum Irschenberg", Gemälde von Wolf Panizza**

Quelle: Die Straßen Adolf Hitlers in der Kunst, Breslau 1936, Bild 317

Hier war also ganz bewusst und offensichtlich erfolgreich versucht worden, eine erlebnisreiche Fahrt für die Benutzer der Reichsautobahn zu inszenieren, den „visuellen Konsum" der Landschaft zu ermöglichen. Die Schwierigkeit bestand dabei darin, dass der Benutzer, der Fahrer, ja nicht wie bisher in seiner Position verharrte wie etwa auf einer Aussichtsterrasse, sondern im Gegenteil sich mit relativ hoher Geschwindigkeit in seinem Fahrzeug vorwärts bewegte. Aus diesem Grund war es auch so bedeutsam, dass das Panorama der Alpenkette über eine Länge von drei Kilometern im Blickfeld des Fahrers blieb und die Autobahn auf eine Länge von vier Kilometern den Chiemsee entlang führte. Nur so, durch dauerhafte Visualisierung, waren „automobilistische Blicke" möglich, nur so konnte der gewünschte Eindruck erzielt werden.[272] Zeller meint denn auch, dass es sich dabei um eine konsumorientierte Neuausrichtung des Blicks im 20. Jahrhundert handelt.[273]

---

[271] Schönleben, Irschenberg, S. 61. – vgl. Zeller, Straße, S. 160, allerdings fehlerhaft zitiert.

[272] Burckhardt Martin, Metamorphosen von Raum und Zeit. Eine Geschichte der Wahrnehmung, Frankfurt/New York 1994, S. 192. - vgl. Schivelbusch Wolfgang, Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, Frankfurt 1989 (Erstausgabe München 1977).

[273] Zeller, Straße, S. 163.

Erfunden hatten die Reichsautobahnplaner diese visuelle Landschaftsaneignung freilich nicht. Vielmehr hatten sie ein Charakteristikum der US-amerikanischen *Parkways* übernommen, die ausschließlich dem Freizeitverkehr dienten und von Lastkraftwagen nicht benutzt werden durften. Das propagierte „Autowandern" implizierte ja überhaupt ein geringes Verkehrsaufkommen, denn die stete Aufmerksamkeit des Fahrers für das Verkehrsgeschehen war offensichtlich nicht unbedingt erforderlich. Im Vordergrund stand somit die bürgerliche Vergnügungsfahrt, und nicht die zweckorientierte Fortbewegung.[274] Die Umwege und hohen Steigungen verdeutlichen dieses Konzept.

Selbstredend war die Strecke über den Irschenberg nicht die einzige, an der ein solches Panorama inszeniert wurde. Natürlich versuchte man auch bei der Trassierung der Autobahnen in Österreich, ähnliche Effekte zu erzielen. Dabei geriet man jedoch rasch in Zielkonflikte mit der Verkehrssicherheit. Und mit der Sicherheit auf den Reichsautobahnen stand es ohnehin nicht zum Besten. Vor allem die hohen Geschwindigkeiten, das sprichwörtliche Rasen, war Ursache für viele Unfälle. „*Auf der Autobahn kriegt man zunächst das Rasen. Das ist menschlich. Man gibt Gas, was das Fahrzeug hergibt.*"[275] Vielfach hielten auch die Fahrzeuge den neuen Anforderungen schlicht und einfach nicht stand, waren nicht „autobahnfest", sodass etwa bei Dauervollgas die Zylinder platzten.[276]

„Autobahnfestigkeit" und „Autobahngeschwindigkeit" wurden daher rasch zu werbewirksamen Sujets der Autoindustrie.[277] Hitler persönlich sah sich veranlasst, dem von den Nazis selbst geförderten Geschwindigkeitskult und der Raserei Einhalt zu gebieten: „*Höchstleistungen und Schnelligkeiten unserer Wagen werden im allgemeinen durch unsere Rennwagen und ihre Fahrer [...] nachgewiesen und benötigen nicht der Bestätigung durch mehr oder weniger große dilettantische Fahrer*."[278] Propagiert wurde stattdessen nun das „Autowandern", das zur Kunst erhoben wurde.

---

[274] Vgl. Zeller, Straße, S. 151.

[275] Ostwald Walter, Kleine Anleitung zur Fahrt auf der Reichsautobahn, in: Die Straße 1938, S. 274, zit. n.: Schütz/Gruber, Mythos Reichsautobahn, S. 151.

[276] Vgl. Hödl Rudolf, Mein Leben. Vierzig Jahre Gendarmeriedienst bei der „Österreichischen Bundesgendarmerie", Zweites Buch, o.O., o.J., S. 36.

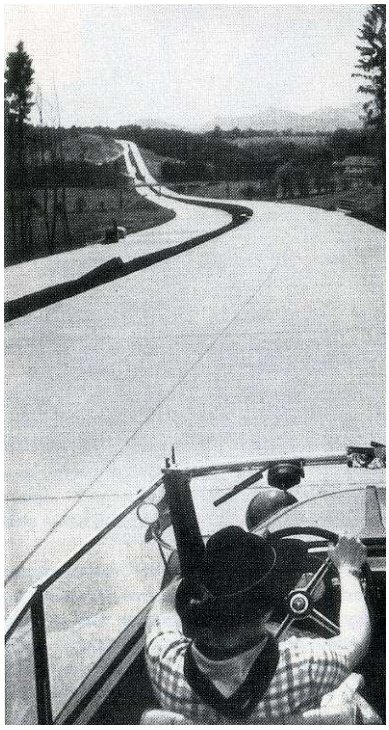
[277] Ostwald Karl Wilhelm, Der Einfluß der Reichsautobahn auf die Entwicklung der Kraftfahrzeuge, in: Die Straße 1938, H. 7, S. 212. - Vgl.Schütz/Gruber, Mythos Reichsautobahn, S. 149.

[278] Adolf Hitler: Rede auf der Internationalen Automobil- und Motorradaustellung in Berlin am 17.2.1939, in: Deutsche Kraftfahrt vereint mit Motorwelt 1939, S. 14. – vgl. Schütz/Gruber, Mythos Reichsautobahn, S. 149.

**Abb. 86: Werbung für den „autobahnfesten“ Mercedes-Benz, 1939**

Quelle: Die Straße 1939, H. 9, S. 5

**Abb. 87: Autowandern**



Quelle: Die Straße 1936, S. 335.

**Abb. 88: “Fröhliches Rasten auf der Kaffeeterrasse”, Rasthaus Chiemsee, 1938**

Quelle: Die Straße 1938, S. 604.

**Abb. 89: Rast auf einem Parkplatz, 1936**

Quelle: Die Straße 1936, S. 345.

Die im Sinne des Landschaftskonsums gewählten Trassen waren zum einen wegen ihrer Höhe oder Exponiertheit nicht mehr ausreichend wintersicher, zum anderen führten die hohen Steigungen zu erheblichen Schwierigkeiten für den Güterverkehr. Nicht wenige Strecken in Deutschland mussten aus diesem Grund nach dem Krieg umgebaut oder neu trassiert werden.

So bedeutete etwa die Trassierung der Strecke Salzburg – Linz entlang des Mondsees und Attersees einen gewaltigen Umweg und Mehraufwand gegenüber einer Linienführung über Straßwalchen. Darüber hinaus wies diese Strecke nicht unbedeutende Steigungen auf und war deshalb auch nicht in dem Maße wintersicher wie die kürzere Verbindung in der Ebene. Todt wog in diesem Fall jedoch ausdrücklich Verkehrssicherheit und Landschaftserlebnis

gegeneinander ab. Bei einer Befliegung der Trasse hatte er feststellen müssen, dass durch das nahe Heranrücken der Autobahn an die Berge der Verkehrswert der Trasse während der Wintermonate sehr stark herabgemindert werde.[279] Dennoch gab Todt der Panoramasicht auf die Berge und die Seen den Vorzug. „*Wir haben uns entschlossen, den Grundsatz unbedingter Wintersicherheit dem Wunsche, möglichst viel von den Salzkammergut-Seen zu sehen, unterzuordnen*."[280] Vielleicht deutete dieses „Wir" bereits darauf hin, dass es nicht Todts Entscheidung allein gewesen war, die Trasse so nahe an das Gebirge heranzuführen, denn nur einen Monat zuvor hatte er in diesem Zusammenhang vermerkt: „*Besonders ungünstig wirkt sich die von mir schon früher beanstandete Verbeulung der Strecke östlich des Attersees in Richtung auf den Traunsee zu aus. Die Linie verliert ihre Zügigkeit und außerdem verläuft die Linie so nahe am aufsteigenden Gebirge, dass man in das Gebiet vermehrter Niederschläge gerät, die durch den Gebirgsstau hervorgerufen werden. Die beabsichtigte nähere Anfahrt nach Gmunden hätte viel besser und zweckmäßiger durch einen Ausbau der entsprechenden Reichs- oder Staatsstraße erfolgen können*."[281] Diese indirekte Kritik verwundert ein wenig, denn dem Generalinspektor stand das Recht zu, die Linienführung zu entscheiden. Gegen wen richtete sich also diese Kritik, da Todts frühere Einwände offensichtlich übergangen worden waren? Zwar ist bekannt, dass Hitler selbst mitunter in die Linienführung eingriff, wie etwa im Fall des Irschenbergs, doch war eine derart offen vorgetragene Kritik Todts an Hitler undenkbar. Bleibt also nur die Reichsbahn-Direktion, an die Todts Schreiben ja gerichtet war. In diesem Falle erhielte das Image Todts als durchsetzungsfähiger Techniker einen kräftigen Kratzer.

Offen blieb zunächst auch die Linienführung zwischen Mondsee und Attersee. Hier bot eine Trassenvariante einen Blick auf das Dachsteinmassiv, allerdings wieder um den Preis einer starken Steigung und einer im Planerjargon so genannten „verlorenen" Höhe. Die Linienführung am Nordufer des Mondsees und am Westufer des Attersees entlang war bekannt anfällig für Nebel und führte zudem durch geologisch sehr instabile Zonen am Westufer des Attersees.

Abgesehen von der erwähnten Trassierung mit Blick auf Stift Melk[282] ist natürlich der Traunsteinblick zu erwähnen. Zweimal, bei Sattledt und bei Allhaming, fährt man direkt auf den Traunstein zu.[283] Ein weiteres, allerdings nicht realisiertes Beispiel ist die geplante Stoderlinie der Reichsautobahnstrecke Wels – Liezen über Vorderstoder. Auch hier war man

---

[279] Todt an Reichsautobahn-Direktion und die Obersten Bauleitungen Wien, Linz, München, 3.4.1939, BA Berlin R46.01, 1092, f. 211 sowie NS 26, 1187.

[280] Todt an OBR München, 9.5.1939, BA Berlin NS 26, 1187. – vgl. Zeller, Straße, S. 165. – Ludwig,Technik, S. 342. – Todt Fritz, Reichsautobahn Salzburg-Linz-Wien, in: Die Straße 1938, H. 5, S. 408-410.

[281] Todt an Reichsautobahn-Direktion und die Obersten Bauleitungen Wien, Linz, München, 3.4.1939, BA Berlin R46.01, 1092, f. 212.

[282] Vgl. BA Berlin, R 46.01, 1089 und 287.

[283] Vgl. Brummer Walter/Oberegger Elmar, Die Straßen, in: Heimatbuch Sattledt, Sattledt 2000, S. 226-244, hier 233.

anfänglich gewillt, einen großen Umweg über das Stodertal in Kauf zu nehmen, nur um einen – allerdings grandiosen – Blick auf das Tote Gebirge zu gewähren. In diesem Fall gab man aber letztendlich doch der Tallinie im Teichltal den Vorzug. Auch durch den Abstieg vom Wienerwald in das Wiener Becken bei Gießhübel sollten „*Landschaftsbilder seltener Schönheit*“ erschlossen werden.[284]

**Abb. 90: Das Konzept der Reichsautobahnplanung: geradewegs auf den Traunstein zu, ca. 1965**

Quelle: Foto Seidel

Die Massenmotorisierung nach dem Zweiten Weltkrieg und die höheren Fahrgeschwindigkeiten führten diese am Konsum der Landschaft orientierte Konzeption der Reichsautobahnen rasch ad absurdum. Der dichte Verkehr und die hohe Geschwindigkeit erlauben den Blick auf Berge und Seen höchstens für Bruchteile von Sekunden, entsprechend niedrige oder transparente Lärmschutzwände vorausgesetzt. Frühe Kritiker wie Georg Halter würden sich somit im Nachhinein bestätigt fühlen. Wenn wir also heute auf der Westautobahn fahren, so benutzen wir sie entgegen ihrer ursprünglichen Konzeption und dürfen uns nicht wundern, wenn sie unseren Anforderungen an ein zweckbestimmtes Reisen nicht (mehr) genügt.

[284] Die Reichsautobahn im Land Österreich, in: Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen (Hg.), Fünf Jahre Arbeit an den Straßen Adolf Hitlers, Berlin 1938, S. 10-11, hier 10.

## 4.5 Kunst und Ästhetik der Reichsautobahnen

Zahlreiche bekannte österreichische Architekten und Künstler beteiligten sich am nationalsozialistischen Vorzeigeprojekt „Reichsautobahnen“, sei es aus Überzeugung, Opportunismus oder schlicht und einfach, weil sie für jeden Auftrag dankbar waren. Denjenigen, die das Land nicht verlassen wollten oder konnten, blieb ja kaum etwas anderes übrig, als sich in irgendeiner Weise mit den neuen Machthabern zu arrangieren. Albert Speers viel zitiertes, sein eigenes Handeln rechtfertigendes Diktum „*Wir waren zu jung, um nein zu sagen*“ mag bezeichnend für die Lage sein, in der sich viele Freischaffende damals, nach Jahren der wirtschaftlichen Krise und mit der verlockenden Aussicht auf Verwirklichung so mancher Ideen, die zuvor unrealistisch waren, befanden.

Schon seit 1935 lief im NS-Staat parallel zum Straßenbau das Propagandaprojekt „Deutsche Künstler - an die Front des Straßenbaues!“[285] Das Ziel war eine Ästhetisierung der technischen Errungenschaften, die Schaffung einer Aufbruchsstimmung und die Propagierung der Reichsautobahn als geniale Leistung des Nationalsozialismus.[286]

Pläne für die Autobahnbrücken bei Eberstalzell und über das Aiterbachtal, für Autobahn-Tankstellen in „Gmunden-West“ (Steyrermühl) und Linz-Oed stammen vom Architekten der Linzer Tabakfabrik, Alexander Popp.[287] Als

---

[285] Stommer Rainer (Hg.), Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reiches, Marburg 1982, S. 91ff.

[286] zu Kunst und Ästhetik der Reichsautobahnen: Uslular-Thiele Christina, Autobahnen, in: Kunst im 3. Reich. Dokumente der Unterwerfung, Ausstellungskatalog Frankfurter Kunstverein, Frankfurt 1974, S. 68 – 85. - Windisch-Hojnacki Claudia, Die Reichsautobahn. Konzeption und Bau der RAB, ihre ästhetischen Aspekte, sowie ihre Illustration in Malerei, Literatur, Fotografie und Plastik, Diss. Univ. Bonn 1989. – dies., Die Ästhetik der Autobahn, in: Wirth Wolfgang (Hg.), Die Autobahn. Von der Idee zur Wirklichkeit, Vorträge der gleichnamigen Tagung im Straßenmuseum Germersheim 2004, FGSV-Verlag, Köln 2005 (in Vorbereitung). – Stommer, Pyramiden. – Schütz Erhard, „Jene blaßgrauen Bänder“. Die Reichsautobahn in Literatur und anderen Medien des „Dritten Reiches“, in: Internationales Archiv für Sozialgeschichte der Literatur, 18.1993, H. 2, S. 76-120. - Gruber/Schütz, Mythos Reichsautobahn. – Brockhaus Gudrun, Schaudern und Idylle. Faschismus als Erlebnisangebot, München 1997, S. 68-117. - allgemein zur Kunst im Nationalsozialismus aus der Fülle an Literatur: Brenner Hildegard, Die Kunstpolitik des Nationalsozialismus, Reinbek 1963. - Kunst im 3. Reich. Dokumente der Unterwerfung, Ausstellungskatalog Frankfurter Kunstverein, Frankfurt 1974. - Müller-Mehlis Reinhard, Die Kunst im Dritten Reich, München 3. Aufl. 1981 (EA 1976). - Backes Klaus, Hitler und die bildenden Künste. Kulturverständnis und Kulturpolitik im Dritten Reich, Köln 1988. - Brandon Taylor/ van der Will Wilfried (Hg.), The Nazification of Art, Music, Architecture and Film in the Third Reich, Winchester 1990. – Adam Peter, Kunst im Dritten Reich, Hamburg 1992. - Petsch Joachim, Kunst im Dritten Reich. Architektur, Plastik, Malerei, Alltagsästhetik, Köln 3. Aufl. 1994. - Reichel Peter, Der schöne Schein des Dritten Reiches. Faszination und Gewalt des Faschismus, München 1996. – Ehalt Hubert Christian (Hg.), Inszenierung der Gewalt. Kunst und Alltagskultur im Nationalsozialismus, Frankfurt u.a. 1996, sowie jüngst: Sarkowicz Hans (Hg.), Hitlers Künstler. Die Kultur im Dienst des Nationalsozialismus, Frankfurt/Leipzig 2004.

[287] Wochenbericht der OBR Linz an GI, 9.7.1938, AAA. - Architekt Alexander Popp (1891 – 1947), Ausstellungskatalog Stadtmuseum Linz-Nordico, Linz 1991, S. 31. – Lackner Helmut, Architekt Alexander Popp (1891 – 1947), in: Kunstjahrbuch der Stadt Linz 1990/91, hg. v.

Präsident der Wiener Secession hatte er auch die Ausstellung „Die Straßen Adolf Hitlers“ mitorganisiert. Allerdings dürften seine Entwürfe zumindest nicht von Anfang an den Erwartungen Todts entsprochen haben.[288]

Mauriz Balzarek, Vertreter des Linzer Jugendstils, dessen Sohn kurzzeitig bei der OBR Linz beschäftigt war, entwarf Wohn- und Bürogebäude für die Reichsautobahnen am Linzer Froschberg und in Wels.[289] Der gebürtige Linzer Architekt und spätere Rektor der Wiener Akademie für angewandte Kunst, Max Fellerer, gewann gemeinsam mit Eugen Wörle den 1. Preis beim Wettbewerb für eine Autobahn-Raststätte bei Melk und entwarf ein weiteres großes Rasthaus im Wienerwald bei Hochstraß. Beide Entwürfe blieben auf dem Papier bestehen.[290]

**Abb. 91: Siegerprojekt für die Reichautobahn-Raststätte bei Melk, Entwurf Max Fellerer, 1941**

Quelle: Die Straße 1941, S. 103.

Ebenfalls im Rahmen eines – allerdings auf ostmärkische Architekten beschränkten – Wettbewerbes zur architektonischen Gestaltung eines monumentalen Verteilerkreises am Südrand Wiens zur Einbindung der Reichsautobahn in die Triesterstraße entwarfen Siegfried Theiss, Hans Jaksch und Werner Theiss 1941/42 eine innenbeleuchtete 70 m hohe Säule für die Mitte des Verteilerkreises, die auch bei Nacht einen markanten Endpunkt der Autobahn bilden sollte, und errangen einen Preis damit.[291]

---

Stadtmuseum Linz, Wien/München 1991, S. 93-115. - Darüber hinaus beteiligte sich Popp auch am Wettbewerb für die Autobahn-Raststätte Melk-Pöchlarn.

[288] Todt an Staatssekretär Mühlmann, Wien, 3.3.1939, BA Berlin, NS 26/1187.

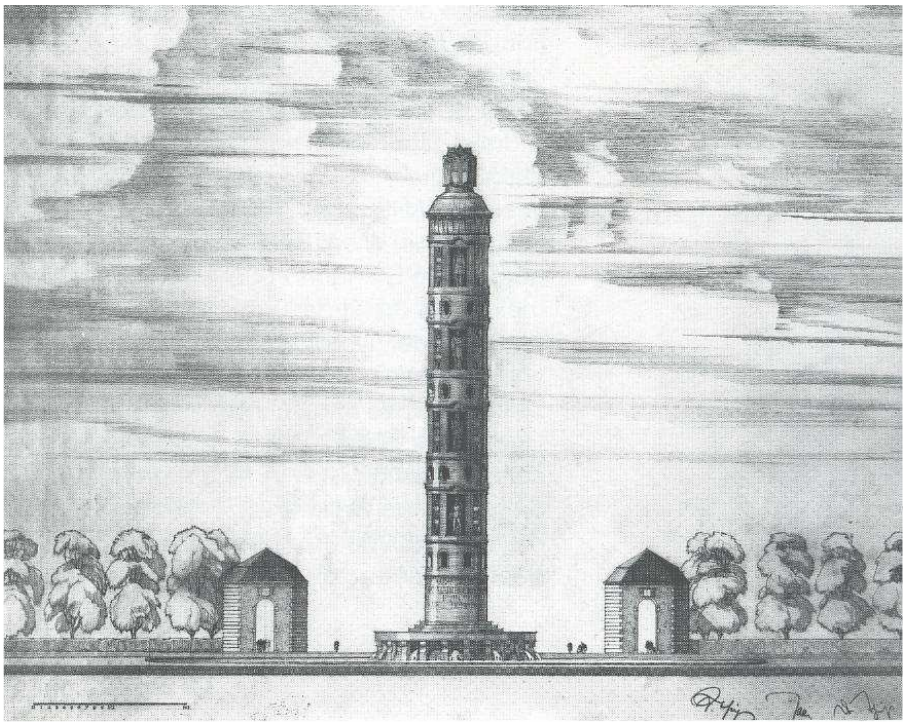
[289] Der Architekt Mauriz Balzarek 1872 – 1945. Jugendstil und Sachlichkeit in Linz, Ausstellungskatalog Stadtmuseum Linz-Nordico, Linz 1972, Inventar-Nr. 233 und 250. – Scheutz Johann Karl, Der Architekt Mauriz Robert Balzarek (1872 – 1945), Diss. TU Graz 1991, S. 188, 241-243.

[290] Hoffmann Oskar, Wettbewerb für die Raststätte und die Tankanlage bei Melk-Pöchlarn, in: Die Straße 1941, S. 102-105. – Bauen an der Reichsautobahn. Einige Gedanken, angeregt durch einen Wettbewerb, in: Monatshefte für Baukunst und Städtebau 1941, H. 5, S. 137-144. – zu Fellerer: Holzmeister Clemens, Max Fellerer zum Gedenken, in: ZÖIAV 102.1957, H. 11/12, S. 147. – allgemein: Max Fellerer, Ausstellungskatalog Österreichische Gesellschaft für Architektur, Wien 1967. – Pozzetto Marco, Die Schule Otto Wagners 1894 – 1912, Wien 1980, S. 220-221.

[291] Schwalm-Theiss Georg, Theiss & Jaksch. Architekten 1907 – 1961, Wien 1986, S. 107, 155, 156. – ders., Abhängigkeit und Verführbarkeit. Die Architekten Theiss und Jaksch 1907 – 1961, in: Tabor Jan (Hg.), Kunst und Diktatur. Architektur, Bildhauerei und Malerei in Österreich, Deutschland, Italien und der Sowjetunion 1922-1956, Ausstellungskatalog Künstlerhaus Wien 1994, Bd. 1, Baden 1994, S. 318-325, hier 321. - Tabor Jan, „..und sie folgten ihm.

Der bereits früh vom Auto begeisterte Heimatdichter Karl Heinrich Waggerl schrieb auf Einladung Todts, den er bei der Tagung der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen im April 1938 in Salzburg kennengelernt hatte, eine Erzählung über die Reichsautobahnen, in denen er Todts Reichsautobahnen über den Klee lobte und das Autowandern als neue Freizeitaktivität propagierte.[292] Die Realität blieb dabei allerdings weitgehend ausgeklammert: während der Pfingstverkehr auf den Reichsautobahnen den alljährlichen Höhepunkt des Verkehrsaufkommens darstellte und etwa 1939 am Stadtrand von München bei Ramersdorf rund 50.000 Fahrzeuge innerhalb von 4 Tagen gezählt wurden, so kommt in Waggerls Pfingstidylle neben dem eigenen (kriegsbedingt ?) nur ein einziges anderes Auto vor.[293]

**Abb. 92: Wettbewerbsentwurf Theiss/Jaksch für einen Verteilerkreis der Reichsautobahn in Wien-Triesterstraße, 1941**



Quelle: Tabor Jan (Hg.), Kunst und Diktatur. Architektur, Bildhauerei und Malerei in Österreich, Deutschland, Italien und der Sowjetunion 1922-1956, Ausstellungskatalog Künstlerhaus Wien 1994, Bd. 1, Baden 1994, S. 321.

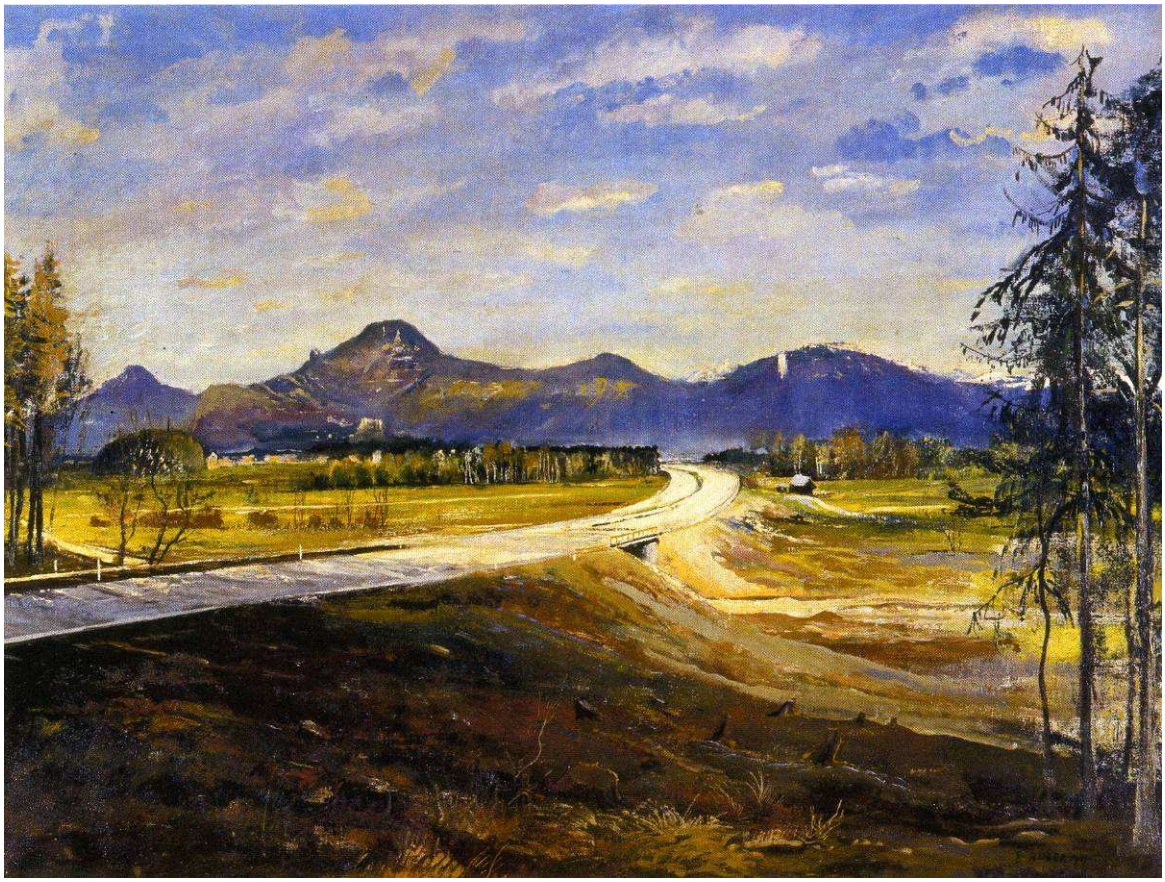
---

Österreichische Künstler und Architekten nach dem „Anschluß“ 1938. Eine Reportage, in: Wien 1938, Ausstellungskatalog Historisches Museum der Stadt Wien, Wien 1988, S. 398-430, hier 426. – vgl. BA Berlin, R 46.01, 1096.

[292] Waggerl Karl Heinrich, Pfingstidyll an der Reichsautobahn, Potsdam 1941 (Schriftenreihe der Presseabteilung des Reichsministers Dr. Todt, 14), in einer Auflage von nur 100 Stück auf handgeschöpften Bütten hergestellt. –- Müller Karl, Karl Heinrich Waggerl. Eine Biographie mit Bildern, Texten und Dokumenten, Salzburg/Wien 1997, S. 239-243. - Schernthaner Peter, Karl Heinrich Waggerls „Pfingstidyll an der Reichsautobahn“. Die „Straßen des Führers“ und ein Schulneubau in Wagrain, in: Salzburg-Archiv. Schriftenreihe des Vereines „Freunde der Salzburger Geschichte“ 23 (1997), S. 173-190.

[293] Hoffmann Rudolf, Der Kraftverkehr zu Pfingsten, in: Die Straße 1939, H. 12, S. 379. – Waggerl, Pfingstidylle, S. 30. – Schütz, Bänder, S. 106.

**Abb. 93: Ernst Huber, Autobahn bei Salzburg, Öl auf Leinwand, 1941**



Quelle: Kaltenegger Ruth (Hg.), Auftakt. Nachschrift zur Ausstellung Sommer 2001, Katalog Museum Zinkenbacher Malerkolonie, St. Gilgen, 2. üb. Aufl. 2003, S. 23. Privatbesitz

In der gleichen Publikationsreihe Todts erschien übrigens auch Josef Weinhebers nicht weniger lobhudelnde „Ode an die Strassen Hitlers“.[294] Der wiederum mit Waggerl eng befreundete Maler Ernst Huber, der auch Waggerls „Pfingstidyll“ illustrierte, hielt als einer von mehreren Malern im Auftrag Todts im ganzen Reich die Bauarbeiten mit Pinsel und Farbe fest.[295] Das Autobahnbild

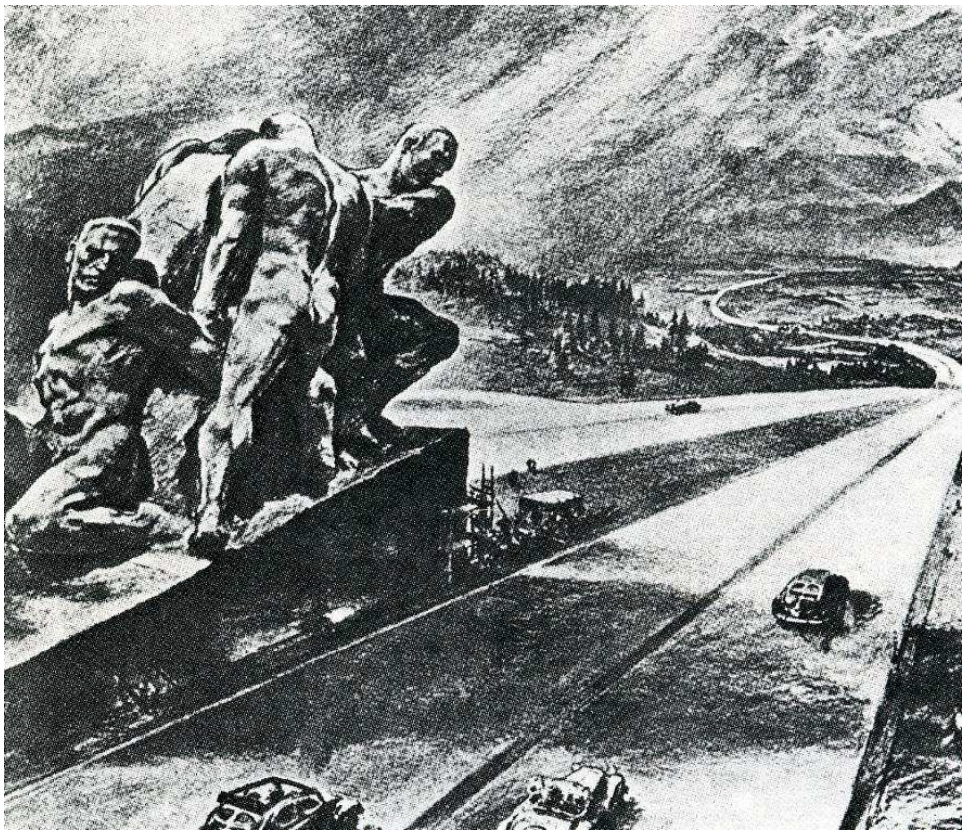
[294] Weinheber Josef, Ode an die Strassen Adolf Hitlers, in: ders., Blut und Stahl. Drei Oden, Potsdam 1941 (Schriftenreihe der Presseabteilung des Reichsministers Dr. Todt, 4).

[295] Ein Maler erlebt die Reichsautobahn. Aquarelle von Ernst Huber, Ausstellung des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen im Künstlerhaus Wien, 7.-24.11.1940. – Künstler Gustav, Ein Maler erlebt die Reichsautobahn. Ernst Hubers Aquarelle im Künstlerhaus, in: Wiener Neueste Nachrichten, 7.11.1940. – von Bohn Heinrich, Die große Straße. Ein Maler erlebt die Reichsautobahn, in: Die Straße 1940, S. 462-464. - Fischer Wolfgang Georg, Ein Maler erlebt die Reichsautobahn. Der Wiener Landschaftsmaler Ernst Huber als Propagandakünstler, in: Tabor Jan (Hg.), Kunst und Diktatur. Architektur, Bildhauerei und Malerei in Österreich, Deutschland, Italien und der Sowjetunion 1922 – 1956, Ausstellungskatalog Künstlerhaus Wien 1994, 2 Bände, Baden 1994, S. 366-369. – Kornhofer Elisabeth, Der Maler Ernst Huber, in: Ellmer Michael (Hg.), Chronik Wagrain, Bd. 1, Salzburg 1993, S. 372-375. - Windisch-Hojnacki, Reichsautobahn, S. 205. - allgemein zu Ernst Huber: Grimschitz Bruno, Ernst Huber, Salzburg 1960. - Schmidt Regine, Ernst Huber (1895-1960), Ausstellungskatalog Österreichische Galerie, Wien 1984 (Wechselausstellungen, 99). – Huber Birgit, Ernst Huber 1885-1960. Leben und Werk, Diplomarbeit Univ. Wien 2000. Grimschitz, Schmidt und Huber gehen auf die Autobahnbilder Hubers allerdings nur am Rande ein.

war eine aus Propagandagründen künstlich geschaffene Bildgattung, die eine kurze Blüte erlebte.

Nicht zu vergessen schließlich der Bildhauer Josef Thorak, der neben Arno Breker als Begründer des plastischen Stils der NS-Kunst gilt. Sein überdimensioniertes, 17 m hohes „Denkmal der Arbeit an der Reichsautobahn“ zur Erinnerung an den Spatenstich am Walserberg blieb allerdings unvollendet.[296]

**Abb. 94: Entwurf für ein Autobahndenkmal bei Salzburg von Josef Thorak**

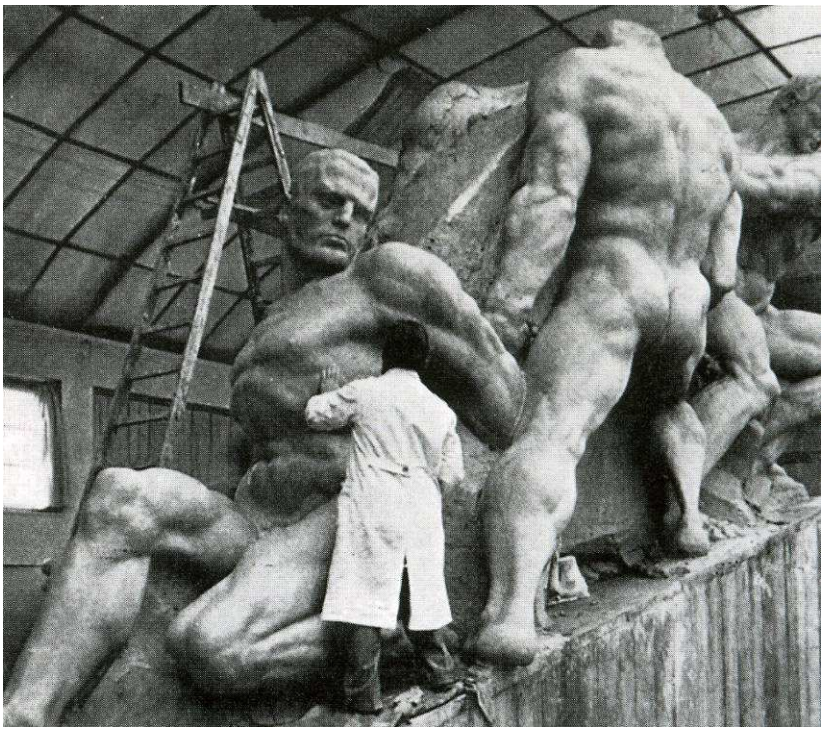


Quelle: Die Kunst im Dritten Reich. Dokumente der Unterwerfung, Ausstellungskatalog Frankfurter Kunstverein, Frankfurt 1974, S. 179.

[296] Tank Kurt Lothar, Plastik unserer Zeit, München 1942. – Schütz/Gruber, Mythos Reichsautobahn, S. 63. – Hölz, Verkehrsbauten, S. 93. - zu Thorak allgemein: Neumann Hermann, Der Bildhauer Josef Thorak (1889-1952), Diss. TU München 1992.

## Abb. 95: Josef Thorak bei der Arbeit an seinem Entwurf für ein Autobahndenkmal

Das Denkmal selbst sollte in dreifacher Größe an der Stelle des Spatenstiches am Walserberg errichtet werden.



Quelle: Tank Kurt Lothar, Plastik unserer Zeit, München 1942.

## Abb. 96: Fritz Todt, Baldur von Schirach und Ernst Huber bei der Ausstellung „Ein Maler erlebt die Reichsautobahn“, Wien, November 1940

Quelle: Die Straße 1940, H. 23/24, S. 540

Die enge Verflechtung österreichischer Künstler mit dem nationalsozialistischen Regime wird schon durch diese wenigen Beispiele nur allzu offensichtlich. Aber auch die den Ständestaat und die Nazizeit überdauernde Kontinuität in der beruflichen Tätigkeit tritt in einigen Biographien deutlich zutage. Das Engagement so mancher Künstler für den Nationalsozialismus tat der Karriere nach 1945 offenbar überhaupt keinen Abbruch, ja vielleicht sogar im Gegenteil, denn vielerorts behaupteten sich ja nach dem Krieg - auch dank einer nur ungenügenden und halbherzigen Entnazifizierung - die alten Seilschaften und Eliten.[297] Nicht nur in der Verwaltung und in der Technik also, sondern auch in der Kunst wie in so vielen anderen Bereichen bestand somit eine lange Kontinuität, wie sie Werner Durth eindrucksvoll für die deutsche Architektenschaft herausarbeitete.[298] Es waren in vielen Fällen dieselben Personen, die – mitunter nach einer kurzen „Zwangspause“ - zwar nicht mehr ganz an der Spitze standen, aber doch an entscheidenden Stellen saßen, ob vor oder nach 1945. In manchen Tätigkeitsfeldern konnte und wollte man eben beim Wiederaufbau offenbar einfach nicht auf ihre Kompetenz, Expertenmeinung und Erfahrung verzichten, wie belastet sie auch immer waren. Der Wiederaufbau hatte Vorrang vor der Moral.[299]

## 4.6 Planung und Trassierung

Der Autobahnbau, nicht nur der deutsche, sondern auch vor ihm bereits der italienische, setzte auch in einer anderen Hinsicht neue Maßstäbe in der Verkehrswegeplanung. Jahrhundertelang waren neue Verkehrswege von den Städten ausgegangen, hatten dort ihren Ausgangs- und Endpunkt, meist auf einem repräsentativen Platz, gehabt und hatten auch dazwischen immer zumindest in die bedeutenderen Städte hinein und durch sie hindurch geführt.

Die Eisenbahn mit ihren höheren Geschwindigkeiten und ihren neuen Anforderungen an die Linienführung hatte hier erstmals eine Umkehr in der Planung bewirkt. Nicht nur, dass die Bahnhöfe in der Regel weit außerhalb des bebauten Stadtgebietes lagen und erst an das städtische Verkehrsnetz angeschlossen werden mussten. Auch auf freier Strecke vollzog sich ein Paradigmenwechsel. Es war nicht mehr selbstverständlich, dass ein jeder Ort Anschluss an das neue Verkehrsmittel erhielt. Lag der Ort ungünstig zur

---

[297] Zur Entnazifizierung: Stiefel Dieter, Entnazifizierung in Österreich, Wien 1981. – Meissl Sebastian/Mulley Klaus-Dieter/Rathkolb Oliver (Hg.), Verdrängte Schuld, verfehlte Sühne. Entnazifizierung in Österreich 1945-1955, München 1986. – Schuster Walter, Die Entnazifizierung des Magistrates Linz, in: Mayerhofer Fritz / Schuster Walter (Hg.), Entnazifizierung und Wiederaufbau in Linz, hg. v. Archiv der Stadt Linz, Linz 1996, S. 87-206 (=Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 1995). - Schuster Walter / Weber Wolfgang (Hg.), Entnazifizierung im regionalen Vergleich, hg. v. Archiv der Stadt Linz, Linz 2004 (=Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 2002).

[298] Durth Werner, Deutsche Architekten. Biographische Verflechtungen 1900 – 1970, München 1992 (Erstausgabe 1986).

[299] Vgl. Frei Norbert (Hg.), Karrieren im Zwielicht. Hitlers Eliten nach 1945, Frankfurt/New York 2002. – Ich diente nur der Technik. Sieben Karrieren zwischen 1940 und 1950, Berlin 1995 (Schriftenreihe des Museums für Verkehr und Technik Berlin, 13).

geplanten und von den Ingenieuren als optimal erachteten Trasse, so wurde er vielfach einfach links liegen gelassen. Der Bahnhof wurde dann eben kilometerweit abseits des Ortes errichtet. Der Eisenbahnanschluss aber war mitunter ausschlaggebend für die weitere Entwicklung und Prosperität des Ortes. So verlor etwa der Mühlviertler Markt Haslach seine vorrangige Stellung an das nahe gelegene Rohrbach,[300] während mehr oder weniger zufällig entstandene Eisenbahnknoten wie Attnang-Puchheim, St. Valentin oder Schwarzach-St.Veit einen Aufschwung erfuhren.[301]

Die in der Regel als Fernverbindungen konzipierten Autobahnen trieben diese Entwicklung noch weiter. Selbst große Städte wurden nun nur noch tangential erschlossen.[302] Eigens errichtete Zubringerstraßen oder vorhandene, aber für diesen Zweck ausgebaute Straßenzüge sorgten für die Anbindung an das städtische Straßennetz. Nur noch in wenigen Fällen führte die Autobahn direkt in das Stadtgebiet hinein und ging am Stadtrand in eine Ausfallstraße über. Schon die ersten Planungen des HAFRABA-Vereins für eine „Nur-Kraftwagenstraße“ gingen davon aus, die Wirtschafts- und Ballungsräume nur peripher zu berühren, ansonsten aber eine siedlungsferne Trasse zu suchen. Im Gegenzug sah die Reichsautobahnplanung weitläufig um die Stadt herumführende Autobahnringe um Berlin, München und zum Teil auch für Wien vor.[303] In Salzburg ergab sich ein halber Autobahnring eher zufällig durch die Topographie und weniger aus verkehrstechnischen Gründen. Das Verkehrsaufkommen wäre in Salzburg einfach zu gering gewesen, um einen Autobahnring zu rechtfertigen. Für andere Städte wie Linz war ein eigener Zubringerast der Reichsautobahn vorgesehen.

Die Gründe dafür waren vielfältig. Zum einen lag diese neue Linienführung im Konzept der Autobahn selbst begründet. Die Autobahn sollte dem Fernverkehr zwischen Großstädten, Ballungsräumen und Regionen dienen, nicht aber in der Regel dem lokalen Verkehr. Daher war es auch nicht wesentlich, untergeordnete Zentren direkt anzubinden. Der Reisende sollte ohne Behinderungen durch den Lokal- oder Stadtverkehr vorwärtskommen und lieber die deutsche Landschaft durchfahren. Inwieweit dabei auch die in der NS-Ideologie begründete „Großstadtfeindschaft“ eine Rolle spielte, wäre eine interessante Fragestellung.

Dass es bis 1938 kaum einen nennenswerten Fernverkehr auf den deutschen Reichsautobahnen gab, wohl aber ein fallweise für die damaligen Verhältnisse sehr starkes Verkehrsaufkommen in und um die Großstädte, tat dem Konzept

---

[300] vgl. Stelzer Nikolaus, Haslach und Rohrbach als konkurrierende Zentralorte. Beiträge zum Vergleich ihrer zentralen Bedeutung von den Anfängen bis zum 1. Weltkrieg, Diplomarbeit Univ. Linz 1990.

[301] Lindinger Gerhard, Eisenbahnsiedlungen, Salzburg 1979 (Schriftenreihe des Landespressebüros, Salzburg-Dokumentationen, 42).

[302] Kaftan Kurt, Die Verbindung deutscher Großstädte mit den Reichsautobahnen, in: Der Straßenbau 1937, H. 21, S. 288-292, Fortsetzungen in H. 22, S. 309-313, H. 23, S. 328-331 und H. 24, S. 341-345.

[303] vgl. Reichsautobahn-Gürtel rund um Wien, in: Völkischer Beobachter (Wiener Ausgabe), 21.8.1938, S. 2.

keinen Abbruch.[304] Daher hätte gerade im Umfeld der Großstädte ein reeller und dringlicher Bedarf nach leistungsfähigen Verkehrsverbindungen bestanden.[305] Erst das mit jeder Verkehrsfreigabe attraktivere Angebot der Autobahnen schuf die Voraussetzungen für das Entstehen eines Fernverkehrs. Die deutschen Reichsautobahnen stellten somit den Idealtypus einer klassischen Angebotsplanung dar.

**Abb. 97: Der Autobahnanschluss als Standortvorteil und Werbesujet: das Beispiel Hamburg**

Die Straße 1939, H. 1, S. 20.

[304] Hoffmann Rudolf, Der Kraftverkehr auf Reichsautobahnen, Reichs- und Landstraßen, in: Verkehrstechnik 1939, H. 6, S. 143-144. – Der Kraftverkehr auf Reichsautobahnen, Reichs- und Landesstraßen im Dritten Reich, hg. v. Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Berlin 1939, bes. S. 152-158.

[305] vgl. Vahrenkamp Richard, Der Autobahnbau 1933 bis 1939 und das hessische Autobahnnetz, Kassel 2003, S.9 (Arbeitspapier zur Logistik, Nr. 36/2001).

Erst das Angebot rief die Nachfrage hervor. Damit entstand die kuriose Situation, dass das schwach motorisierte Deutschland im Begriff war, sich ein hervorragendes und angesichts seiner schwachen Motorisierung völlig überdimensioniertes Straßennetz für den Fernverkehr zuzulegen, dessen es aus verkehrstechnischer Sicht gar nicht bedurfte, während im Gegensatz dazu die hoch motorisierten USA erst 1944 die Errichtung der *Interstates* beschlossen.[306] „*Deutschland hat die Autobahnen, aber wir Amerikaner haben den Verkehr*“, bekannte neidisch ein amerikanischer Straßenbauer ein, nachdem er 1938 die deutschen Autobahnen besichtigt hatte.[307]

Bemerkenswert sind übrigens auch die Feststellungen des jungen John F. Kennedy nach einer Fahrt auf den deutschen Reichsautobahnen (1937): *„[Wir fuhren] auf einer der neuen Autobahnen, die die besten Straßen der Welt sind. In Deutschland allerdings [sind sie] wirklich unnötig, weil der Verkehr gering ist, aber sie würden in den Vereinigten Staaten großartig sein, weil es keine Geschwindigkeitsbegrenzung gibt.“*[308]

Eine wesentliche Rolle für die periphere Linienführung spielten auch die Kosten. Der Bau von derart breiten Straßen wie den Autobahnen im Umfeld von Städten erwies sich rasch als sehr kostspielig und aufwändig, da viele Straßen, Eisenbahnlinien und Versorgungsleitungen zu unter- oder überführen waren. Dies erforderte neben einer sorgfältigen Planung die Errichtung zahlreicher Brückenbauwerke und umfangreiche Erdbewegungen. Zudem war der Grundbesitz im städtischen Raum in der Regel kleinteiliger strukturiert und daher der Grunderwerb komplizierter abzuwickeln. Fernab von den Siedlungen in bislang weitgehend unberührten und unerschlossenen Wald- und Hügellandschaften war dies um ein vielfaches einfacher und günstiger. Der traditionelle Verkehrswegebau hatte diese Räume ja gerade deshalb gemieden, weil Steigungen, Schluchten und Flüsse kaum zu meisternde Hindernisse geboten hatten.[309]

Erst die technische Entwicklung machte eine solche Linienführung möglich: leistungsfähige Erdbaumaschinen, neue Techniken des Brückenbaus und vor allem die gesteigerte Leistungsfähigkeit der Automobile, denen die Steigungen

---

[306] Rose Mark, Interstate: Express Highway Politics, 1914-1956, Lawrence 1979 – ders., Interstate: Express Highway Politics, 1939 – 1989, Knoxville 1990. - Seely Bruce E., Building the American Highway System. Engineers as Policy Makers, Philadelphia 1987. - Patton Phil, Open Road. A Celebration of the American Highway, New York 1986.

[307] “Germany has the roads while we have the traffic”: Association Officials Comment on European Highway Transportation from Personal Observations, in: American Highways 18 (January 1939), S. 14-19, hier 17, zit. n.: Seely Bruce E., Der amerikanische Blick auf die deutschen Autobahnen. Deutsche und amerikanische Autobahnbauer 1930-1965, in: Werkstatt Geschichte 21 (Themenheft „Netzwerk Autobahn“, 1998), S. 11-28, hier 24. – vgl. Seely Bruce, Visions of American Highways, 1900-1980, in: Dienel Hans Liudger/Trischler Helmuth (Hg.), Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der Frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert, Frankfurt/New York 1997, S. 260-279, hier 269 (Beiträge zur historischen Verkehrsforschung, 1).

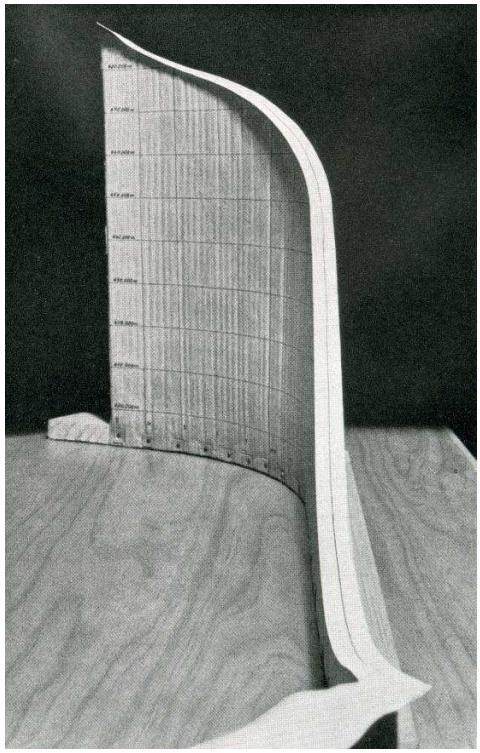
[308] Kennedy John F., Wilde Jugend, Frankfurt 1993, S. 236. – vgl. Schütz/Gruber, Mythos Reichsautobahn, S. 6.

[309] Vgl. Stommer, Pyramiden, S. 53-54.

immer weniger anhaben konnten, auch wenn die Klagen über die technischen Unzulänglichkeiten noch häufig waren.[310]

Als das deutsche Reichsautobahnnetz auf Österreich ausgedehnt werden sollte, hatte sich auch bereits eine gewisse Routine bei der Anwendung technischer Parameter im Autobahnbau breit gemacht, wiewohl es natürlich immer wieder neue Richtlinien gab wie das Beispiel der geschwungenen Linienführung zeigt. Aber etwa bei der Ausgestaltung der Anschlussstellen stand nun ein gewisses Spektrum an möglichen Formen, die sich bewährt hatten, zur Auswahl. Auch das Kleeblatt als verkehrstechnisch günstige Form der Kreuzung und Verknüpfung zweier Autobahnlinien hatte sich etabliert und kam etwa beim heutigen „Voralpenkreuz“ bei Sattledt zu Anwendung. Verteilerkreise wie der geplante an der Triesterstraße in Wien waren zuvor schon für Hamburg, Heidelberg und Köln vorgesehen. Der heutige Verteilerkreis Favoriten in Wien könnte auf dieses Vorbild zurückgehen. Die Anbindung des Zubringers Linz an die Strecke Salzburg – Wien erfolgte mittels eines sogenannten „Mannheimer Dreiecks“, eine Form der Verknüpfung, die bereits der HAFRABA-Verein 1930 konzipiert hatte.[311]

**Abb. 98: Gradientenmodell zur räumlichen Darstellung eines Trassenentwurfs, um 1942**

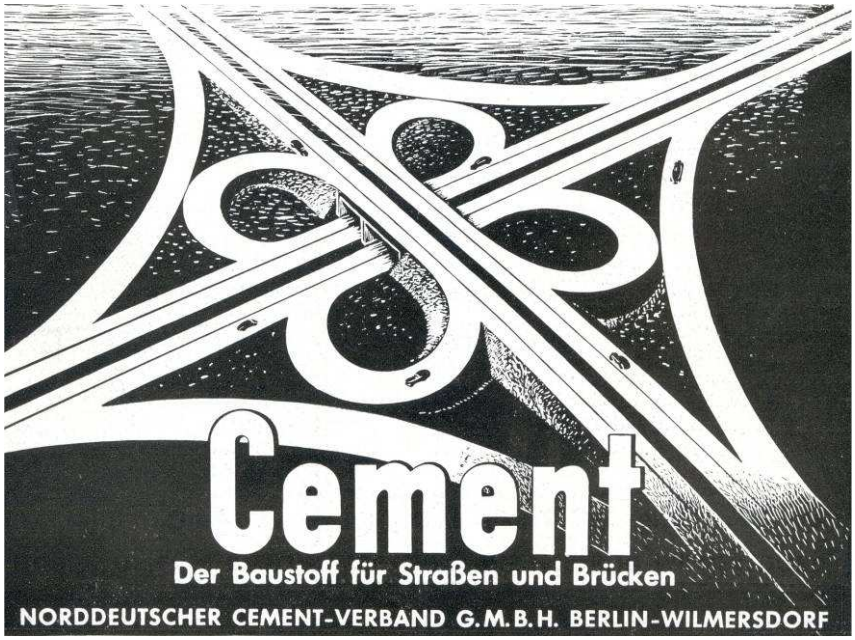


Quelle: Lorenz Hans, Gradientenmodelle, in: Trassierungsgrundlagen der Reichsautobahnen, Berlin 1943, S. 107 (Schriftenreihe der „Straße“, 28)

[310] Siehe dazu die Tagebuchnotizen Victor Klemperers: Klemperer Victor, Ich will Zeugnis ablegen bis zum letzten. Tagebücher 1933-1945, 2 Bände, Berlin 1995.

[311] Elsaesser, Städte an den Hafrabastraßen, III. Mannheim, in: HAFRABA-Mitteilungsblatt 1930, Nr. 3, S. 7-9, hier 9.

**Abb. 99: Ein Autobahn-Kleeblatt als Teil einer Reklame für Zement als Baustoff, 1940**




Quelle: Der Straßenbau 1940

Die langfristigen Auswirkungen auch der nur begonnenen Arbeiten waren bereits enorm. Abgesehen davon, dass in der Bevölkerung massiv der Wunsch nach eigener, individueller Mobilität geweckt wurde, waren auch die Auswirkungen auf die Raumstruktur vielfältig. Besonders augenfällig wird dies im Raum südlich von Linz rund um Ansfelden, Haid und Traun. Die Reichsautobahnplanungen schufen hier durch das Zusammentreffen mehrerer Linien – aus Passau, Salzburg, Linz und Wien – einen Standort mit außerordentlich guter Verkehrsanbindung. Dieser Vorteil wurde natürlich erst nach und nach, mit der Realisierung der jeweiligen Strecken schlagend, doch den Keim dazu legten die RAB-Planungen. Zudem war mit der Errichtung des Lagers Haid unbewusst der Grundstein für die spätere Siedlung gelegt, die den Gemeindehauptort bald überflügeln sollte.

Trassierungsgrundsätze für die Reichsautobahnen wurden erstmals in der „Vorläufigen Bauanweisung Nr. 3“ von 1934 festgelegt und sahen unter anderem einen Regelquerschnitt mit 24,00 m Kronenbreite vor. Ab Jänner 1939 galt der auf 28,50 m verbreiterte Regelquerschnitt, der in den Trassierungsgrundsätzen 1942 verankert wurde und den in Österreich geplanten Reichsautobahnen zugrunde gelegt wurde. Auch Übergangsbogen waren bereits vorgesehen.[312]

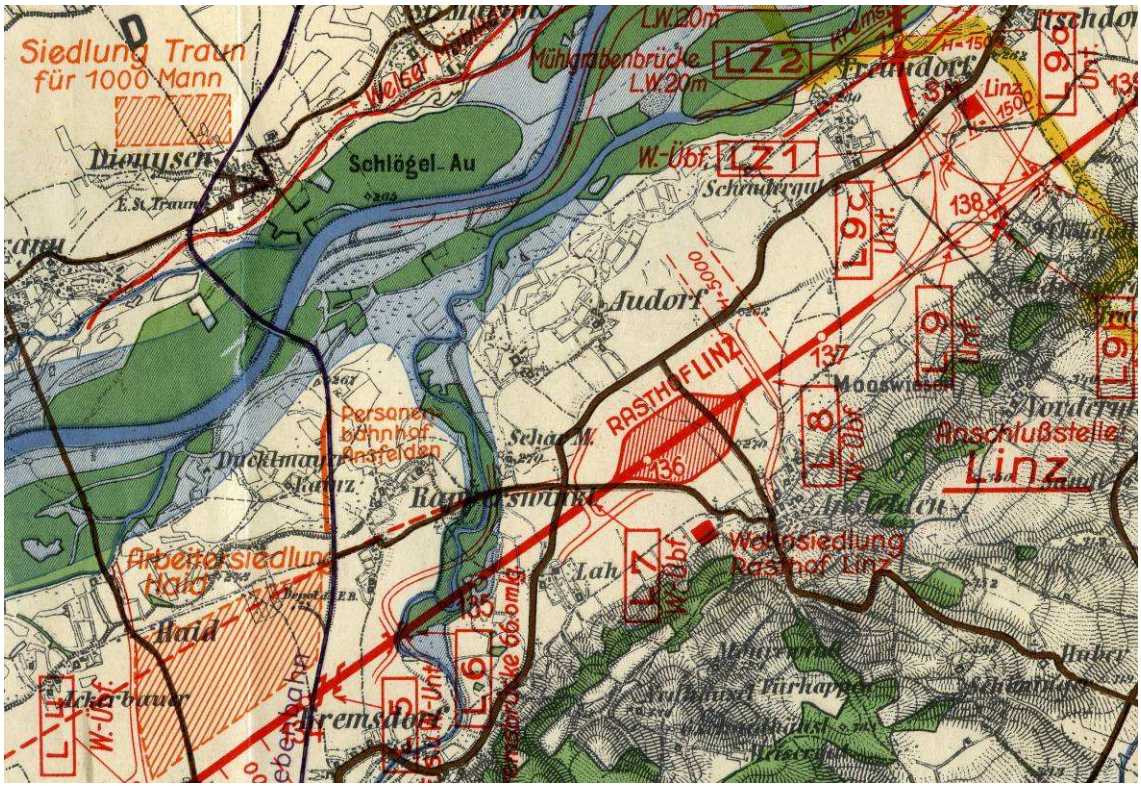
Lag die Trasse der geplanten Reichsautobahnstrecke in Grundzügen fest, wurde sie mit gelben Fähnchen in der Landschaft ausgesteckt und sogenannte Wegerechtsverhandlungen durchgeführt. Dabei wurden alle Behörden, Ämter, Dienststellen, Interessenvertretungen, Parteiformationen der NSDAP und die betroffenen Privatpersonen gehört und die Lage aller unter- und überführten

[312] BA Berlin, R 46.01, 3093.

Straßen, Wege und Bahnen, deren Ausbauklasse und die künftigen Erhaltungspflichten festgelegt. Daraufhin konnte das Bauwerksverzeichnis für den betreffenden Abschnitt erstellt und das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden.

**Abb. 100: Die Veränderung des Raumes südlich von Linz durch die Reichsautobahn**

Die dicke, diagonal von links unten nach rechts oben geradlinig verlaufende (rote) Linie zeigt den geplanten Verlauf der Reichsautobahn an. Rechts oben die Einbindung des Zubringers Linz bei Freindorf, in der Bildmitte der Rasthof Linz, heute Raststation Ansfelden, und links unten schraffiert das Areal des Lagers Haid auf einem Plan der OBR Linz, undatiert.




Quelle: AAA

Dieses „Planfeststellungsverfahren“ war vom Eisenbahnbau übernommen worden. Es war dies ein Behördenverfahren, das in einem Bauwerksverzeichnis die Baustrecke beschrieb und nach Anhörung aller Behörden, Ämter, Dienststellen, Interessenvertretungen, Parteiformationen der NSDAP und der betroffenen Privatpersonen mit der Klausel „landespolizeilich begutachtet und keine Bedenken“ rechtsgültig abgeschlossen wurde.

Das Verfahren beinhaltete auch die wasserrechtliche Genehmigung. Dies hatte für den Weiterbau nach 1945 entscheidende Vorteile, da das nunmehr zuständige Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft als oberste Wasserrechtsbehörde 1956 bzw. 1961 aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung das Planfeststellungsverfahren anerkannte, wenn alle berührten Interessen erfasst und keine größeren Änderungen am bewilligten Reichsautobahnprojekt vorgenommen worden waren. Die

„landespolizeiliche Genehmigung“ ersetzte somit eine wasserrechtliche Bewilligung nach der neuen Rechtslage. [313]

### Abb. 101: Wegeverhandlung bei Enns, 1938

Über den Plan gebeugt mit Autokappe der Leiter der OBR Linz, Hermann Rukwied.

Quelle: Rukwied Hermann, Erinnerungen eines Ingenieurs aus den Jahren 1906 bis 1945, Stuttgart 1969, Tafel VII.

Enteignungen für den Bau der Reichsautobahnen basierten auf dem österreichischen Bundesstraßengesetz 1921 bzw. auf dem im Reichsautobahngesetz verankerten Recht auf Enteignungen. Dieses wiederum orientierte sich am Enteignungsrecht der Eisenbahnen (Reichsbahngesetz 1924).

Wie ging nun die Oberste Bauleitung bei der Festlegung der Trasse vor? War die Planung geprägt von einer eher rücksichtslosen Durchsetzung einer einmal gewählten Trasse gegenüber allfälligen Widerstand und war der rechtliche Rahmen daher nur äußerliches Blendwerk, wie man dies in einem diktatorischen Regime wohl zu Recht erwarten würde? Oder kann die Vorgangsweise im Gegenteil als korrekt, rational begründet und rechtlich abgesichert, soweit dies eben überhaupt während des Nationalsozialismus behauptet werden kann, charakterisiert werden?

Die Antwort auf diese Fragen kann nicht eindeutig ausfallen. Eine Beurteilung der Vorgangsweise der OBR Linz fällt sehr ambivalent aus, denn es gab Extremfälle auf beiden Seiten.

Zum Beispiel offenbart die Trassierung der Pyhrnstrecke bei Micheldorf einen trotz gesetzlicher Regelungen nicht allzu zimperlichen Umgang mit Widerständen. Ja, Widerstand kam nicht einmal in Ansätzen auf. Der

[313] vgl. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft an das Amt der Salzburger Landesregierung, gez, Knapitsch, 20.7.1956, AAA.

Micheldorfer Friedhof sollte von der Reichsautobahn in der Mitte durchfahren werden und von dem 10 m hohen Dammkörper fast völlig bedeckt werden. Eine Verlegung des Friedhofes sei daher notwendig, so Rukwied bei der Wegeverhandlung. Seltsamerweise hielten alle Beteiligten dies laut Niederschrift für richtig und stimmten zu: die Vertreter des Natur- und Denkmalschutzes, der Bürgermeister und selbst der katholische Pfarrer![314] Offener oder versteckter Druck, Einschüchterungen oder bloß vorauseilender Gehorsam sorgten dafür, dass sich Widerstand nicht einmal in Ansätzen regte. Wer sollte es schon wagen, gegen „die Straßen des Führers" Einwände zu erheben, noch dazu, wenn es „nur" um den Besitz der katholischen Kirche ging?

Andererseits belegen die Quellen durchaus auch die Rücksichtnahme auf den baulichen Bestand. So unterschied Rukwied sehr wohl zwischen erhaltenswürdigen Gebäuden und solchen, deren Abriss seiner Meinung nach keinerlei Verlust für den Charakter und das Wesen der Landschaft bedeuten würde. Dabei gibt er auch Empfehlungen ab, wie die jeweiligen Gebäude durch bestimmte Veränderungen wieder ein für die Gegend typisches Aussehen erhalten könnten, wie „Verschandelungen" beseitigt werden sollten. Freilich war Rukwied Ingenieur und kein Architekt oder Kunsthistoriker, war also kaum geschult in Fragen des Denkmalschutzes. Zudem waren seine Beurteilungen keineswegs frei vom Gedankengut des Nationalsozialismus.

## 4.7 Baustellen und Bauarbeiter

Zur Unterbringung der Bauarbeiter wurden verstreut entlang der Strecke zahlreiche RAB-Lager errichtet. Das größte Lager entstand 1941 in Haid, das Teil des sogenannten „10.000 Mann-Lagers" für die Neugestaltung von Linz war und zur Keimzelle des späteren Ortes wurde. Die hier untergebrachten Arbeiter – anfangs 1200 italienische Arbeiter - sollten unter anderem beim Bau des Zubringers Linz eingesetzt werden. Mit der Einstellung der Arbeiten an der Reichsautobahn Anfang 1942 wurden die Arbeiter einer anderen Verwendung – die Angaben dazu sind widersprüchlich - zugeführt.[315]

Generell wurde von den Verantwortlichen die landschaftlich reizvolle Lage und gute Einrichtung der ostmärkischen Reichsautobahnlager hervorgehoben, besonders jenes in Plain bei Salzburg. „*So fanden die österreichischen Reichsautobahner, soweit sie in den Lagern wohnten, eine Wohnstatt, die oft besser war, als die, die sie zu Hause hatten*", vermerkte Todts Sozialreferent Anfang 1940 vielleicht etwas übertrieben.[316] „*Eine kleine, schmucke Baracke mit*

[314] Verhandlungsniederschrift für die Teilstrecke km 21,0 – 24,0 der Reichsautobahnstrecke Sattledt – Liezen, 12.12.1939, AAA

[315] Fuchshuber Josef, Ansfelden einst und jetzt, Bd. 2, Ansfelden 1987, S. 189, 255. – vgl. Lütgenau Stefan/Schröck Alexander, Zwangsarbeit in der österreichischen Bauindustrie. Die Teerag-Asdag AG 1938-1945, Innsbruck 2003, S. 73.

[316] Birkenholz Carl, Die Betreuung der Staßenbauarbeiter in der Ostmark, in: Die Straße 1940, S. 24.

*großen Fenstern an der Südseite zeigt uns, daß die Reichsautobahnen dafür sorgen, daß die Arbeiter gesund und schön untergebracht sind. Hier wurde radikal mit jenen unsozialen Zuständen gebrochen, die man bisher zumeist an derartigen Baustellen vorfand*“, meldete in gewohnt euphorisch-jubelndem Stil die „Welser Zeitung“ über die Unterkunft der Arbeiter an einer der ersten Baustellen bei Eberstalzell.[317] Tatsächlich bot die Baracke einen optisch ansprechenden Eindruck. Die Erinnerungen eines Arbeiters an ein bayerisches Arbeitslager im Mai 1937 fallen ebenso überaus positiv aus.[318] Generell hatten sich Unterbringung, Ausstattung und Betreuung der Arbeiter seit dem Beginn der Reichsautobahnarbeiten 1933 erheblich gebessert. Als Antwort auf die miserablen Unterkünfte und die trostlose Stimmung in den Lagern, die zu Lagerkoller und Raufereien geführt hatten, waren 1934 sogenannte „Musterlager“ entwickelt worden.

Es hatte aber auch andere Probleme zu meistern gegeben. Nicht nur musste bei der Verpflegung “*auf die Geschmacksrichtung der Ostmärker in besonderem Maße Rücksicht genommen werden, so daß ausnahmslos aus dem Lande stammende Köche für die Bereitung der Lagerkost bestellt wurden*“,[319] auch die Entlohnung stellte sich als schwierig heraus, da erst eigene Streckentarife ausgearbeitet werden mussten.

Selbstredend war die “Betreuung“ und Kontrolle der Arbeiter lückenlos. Sozialbeauftragte überwachten wie im Altreich die Betreuungsmaßnahmen der einzelnen Bauunternehmen, die ja die Lager betrieben, und die Gestaltung der Feierabende erfolgte in Zusammenarbeit mit der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“. Die „Gemeinschaft“ stand stets im Vordergrund: „*Das schönste Erlebnis im Jahre 1938 für die Bauarbeiter in der Ostmark war die aus dem vorbildlichen Unternehmerlager Funke & Co. in Plain bei Salzburg als Reichssendung übertragene Weihnachtsfeier der Bauarbeiter, die sinnfällig die Verbundenheit aller Bauarbeiter in Großdeutschland zum Ausdruck brachte*.“[320]

Bis in die jüngste Vergangenheit und mitunter noch heute hört man, dass der rasche Rückgang der hohen Arbeitslosigkeit auf den Beginn der Arbeiten an den Reichsautobahnen zurückzuführen und daher zu den positiven Seiten der Naziherrschaft zu zählen sei. Diese zum Teil weit verbreitete Meinung geht auf die überaus erfolgreiche Mythenbildung durch die nationalsozialistische Propaganda zurück und wurde von der Forschung bereits vor geraumer Zeit als Irrglaube identifiziert. Tatsächlich spielte der Autobahnbau keine entscheidende Rolle als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme. Vielmehr hatte die zeitlich mit dem Autobahnbau zusammenfallende Rüstungskonjunktur die Arbeitslosen gleichsam aufgesaugt. Die höchste Zahl an Beschäftigten, die je erreicht wurde, stammt aus dem Jahr 1936. Damals waren etwas mehr als 124.000 Arbeitskräfte im Autobahnbau und ungefähr noch mal soviele in der Zulieferindustrie beschäftigt. Todt hatte 1932 in seiner Denkschrift eine viermal so hohe Zahl berechnet. Im Bereich der Obersten Bauleitung Linz wurde der

---

[317] Baubeginn der Reichsautobahn bei Eberstallzell [sic], in: Welser Zeitung, 10.6.1938.

[318] Shand James D., The Reichsautobahn: Symbol for the Third Reich, in: Journal of Contemporary History 19 (1984), S. 189-200, hier 193.

[319] Birkenholz, Betreuung, 24.

[320] ebda., 24.

Höchststand vor Ausbruch des Krieges Ende August, Anfang September 1939 mit rund 10.800 Arbeitern erreicht. Zu diesem Zeitpunkt war der Arbeitsmarkt allerdings schon lange vom wachsenden Arbeitskräftebedarf der Rüstungsindustrie leergefegt.

**Abb. 102: RAB-Lager Harhagen bei Sattledt**

Quelle: Walter Brummer, Sattledt

Unmittelbar nach dem Anschluss wurden viele österreichische Arbeitslose verschiedenen Reichsautobahnbaustellen im Altreich zugewiesen, da dort seit 1936 wegen der beinahe erreichten Vollbeschäftigung bereits ein spürbarer Arbeitskräftemangel zu verzeichnen war. Viele kehrten jedoch bald wieder zurück, als auch hierzulande die (Rüstungs-)Konjunktur ansprang. So ließ sich etwa der gelernte Bäcker Johann Deyer 1938 zum Autobahnbau nach Sachsen vermittelt, um nicht den Entzug des Arbeitslosengeldes zu riskieren, kehrte aber bereits im Oktober wieder zurück, um einer Einberufung zum Reichsarbeitsdienst Folge zu leisten.[321] 1939 bestanden in der Ostmark 61 Reichsautobahnlager. 18.000 Arbeiter waren auf einer Strecke von 290 km

[321] Dokumentation lebensgeschichtlicher Aufzeichnungen, Institut für Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Universität Wien.

Länge beschäftigt.[322] Ihre Zahl sollte bis zum Sommer 1939 auf 22.000 steigen.[323]

Die Anzahl der im Bereich der OBR Linz beschäftigen Arbeiter stieg rasch von 275 Ende Juni 1938 auf über 5.300 knapp vor Weihnachten. Mitte Jänner 1939 fing man mit 1136 Arbeitern wieder an. Der Zahl der Arbeiter stieg rasch an und erreichte unmittelbar vor Kriegsausbruch Ende August 1939 einen Höchststand von über 10.800 Mann. Dabei hätte man aber noch weitaus mehr Arbeiter benötigt, wie die Wochenberichte belegen (siehe oben). Die Beschäftigtenzahlen gingen daraufhin wegen der Einberufungen zur Wehrmacht, vor allem aber wegen der Abgabe von Arbeitern für Rüstungsarbeiten stark zurück. Ende November 1939 kamen die ersten 100 Kriegsgefangenen. Der letzte erhaltene Wochenbericht datiert vom 9.12.1939. Zu diesem Zeitpunkt waren im Bereich der OBR Linz 1100 „Stammarbeiter", 4283 zugewiesene Deutsche, 1846 Ausländer (Tschechen und Slowaken), 100 Kriegsgefangene und 15 Zivilgefangene, zusammen 7344 Mann eingesetzt.[324] Nachrichten über die Anzahl der eingesetzten Arbeiter haben wir erst wieder zwei Jahre später: 1941 waren allein in Oberdonau in 30 Lagern 8000 Bauarbeiter untergebracht. 45 Bagger, 150 Lokomotiven und 2000 Kippwagen auf 170 km Feldbahngleisen standen im Einsatz.[325]

Zu den anfangs mehr oder weniger freiwilligen Reichsautobahnarbeitern kamen infolge des steigenden Arbeitskräftemangels zunehmend Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene. Seit 1937 waren verstärkt Straf- und Justizgefangene im deutschen Straßenbau eingesetzt worden. Für die Arbeit auf den Reichsautobahnbaustellen kamen sie jedoch aus mehreren Gründen nicht in Frage: zum einen sollte Hitlers Renommierprojekt nicht in ein schiefes Licht geraten, zum anderen war das Problem der Separierung von den übrigen Arbeitern zu lösen, da man Solidaritätsaktionen befürchtete. Noch im Juni 1939 war der Einsatz von Juden beim Autobahnbau – trotz gravierendstem Arbeitskräftemangel – für Todt nicht mit dem Ansehen der „Straßen Adolf Hitlers" vereinbar. Gegen die Beschäftigung in den Steinbrüchen und Kieswerken der Reichsautobahnen hatte er allerdings keine Einwände.[326]

Mit Kriegsbeginn sollte sich dies rasch ändern. Fremdarbeiter und Kriegsgefangene wurden nun vermehrt für den Autobahnbau herangezogen. Ende 1940 wurden erstmals sogar jüdische Zwangsarbeiter auf der Strecke Frankfurt an der Oder – Posen eingesetzt. Die Reichsautobahnbehörde war für diesen Zwangseinsatz tausender polnischer Juden bis Mitte 1942 verantwortlich, schuf ein eigenes Arbeitslagersystem und entwarf eigene antijüdische Regelungen. Bemerkenswert ist dabei vor allem, dass für den Bau

---

[322] 18.000 bauen die Ostmark-Autobahnen, in: Volksstimme, 7.4.1939. – Eine Überprüfung dieser Zahlen konnte nicht erfolgen, die Angabe erscheint aber angesichts der für den Bereich der OBR Linz verfügbaren Zahlen plausibel.

[323] Ein Jahr Reichsautobahnen in der Ostmark, in: Verkehrstechnische Woche 1939, S. 187.

[324] Wochenbericht 4.12.-9.12.1939 der OBR Linz an GI, 9.12.1939, AAA.

[325] Rukwied Hermann, Die Reichsautobahnen im Gau Oberdonau, in: Oberdonau. Querschnitt durch das Kultur-Schaffen im Heimatgau des Führers, 1941, Folge 4, S. 17-19.

[326] RAB-Direkton an Oberste Bauleitungen der Reichsautobahn, 13.3.1939, BA Berlin, R46.01, 1200, f. 323. - Schütz/Gruber, Mythos Reichsautobahn, S. 84, 86.

der als kriegswichtig eingestuften Verbindung Frankfurt/Oder – Posen ideologische Maximen wie die Vertreibung aller Juden ohne viel Federlesens von der NS-Führung wie vom Reichssicherheitshauptamt über Bord geworfen wurden.[327]

Die Zufriedenheit mit den Fremdarbeitern hielt sich allerdings vielerorts in Grenzen. „*Linz berichtet, dass die eingesetzten polnischen Arbeiter durchweg unterernährt und schlecht gekleidet gewesen seien, dass ihre Arbeitsfreude sehr zu wünschen übrig gelassen habe. Leistungen konnten nur bei strenger Aufsicht erziehlt werden*.“[328]

Die Vergabe der Bauarbeiten erfolgte zumindest anfangs bevorzugt an „ostmärkische“ Unternehmen. Diese erwiesen sich jedoch oft als zu wenig leistungsfähig, vor allem was deren Maschinenpark betraf, so dass doch relativ viele Baufirmen aus dem Altreich zum Zug kamen. Um die Termine einhalten zu können, ermächtigte Todt die Leiter der Obersten Bauleitungen wiederholt, „*gegebenenfalls die Lose freihändig zu vergeben, zu Preisen, die von der OBR für angemessen gehalten werden*.“[329] Die Baustellen selbst waren geprägt vom Gleisbaubetrieb und einem zunehmenden Einsatz schwerer Erdbaumaschinen und sonstiger Baugeräte.

[327] Gruner Wolf, Juden bauen die “Straßen des Führers“. Zwangsarbeit und Zwangsarbeitslager für nichtdeutsche Juden im Altreich 1940 bis 1943/44, in: Zeitschrift für Geschichtswissenschaft 1996, H. 9, S. 789-808, hier 799.

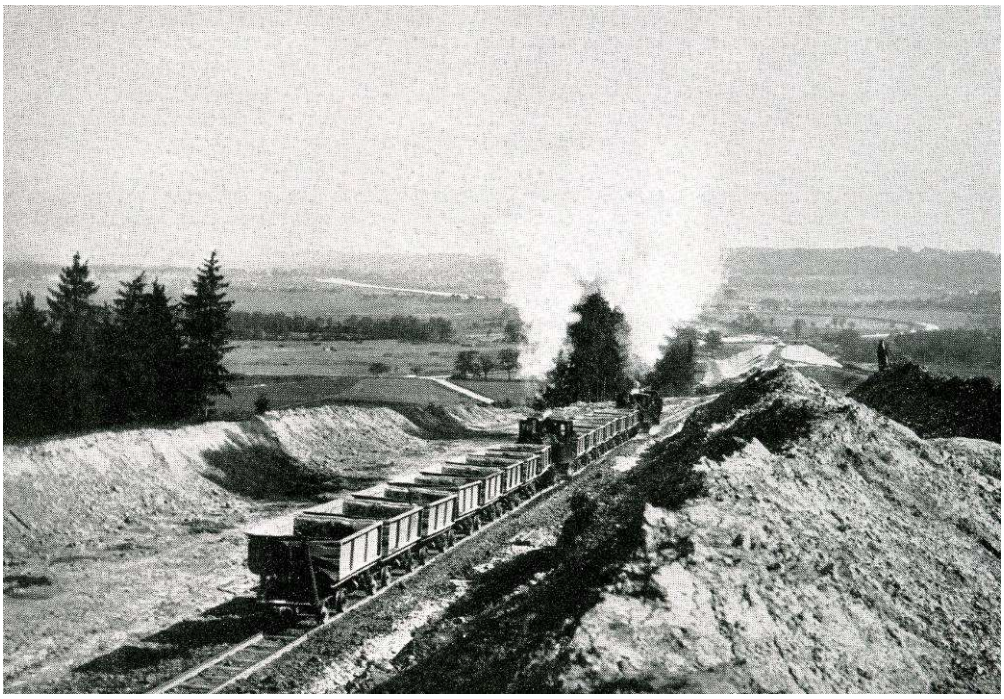
[328] Leuze Matthias, Der Kriegseinsatz der Reichsautobahnen. Herbst 1939, Sommer 1940, S. 13, 14 (Werkschriftenreihe der Presseabteilung des Reichsministers Dr. Todt, 3), zit. n.: Schütz/Gruber, Mythos Reichsautobahn, S. 86, Anm. 54.

[329] GI an Baudirektor Hafen, OBR München, 7.7.1938, AAA.

**Abb. 103: Reklamefoto für eine moderne Motorwalze der Firma Henschel, 1939**

Quelle: Die Straße 1939, Vorsatz S. 2.

**Abb. 104: Gleisbaubetrieb bei Gmunden**



Quelle: Die Straße 1940, S. 13

## Der Bau der Reichsautobahn: das Beipiel Vorchdorf

Angesichts der sonst eher schlechten Quellenlage haben wir durch die Aufzeichnungen und Recherchen Rudolf Schwarzelmüllers Ende der 50er Jahre vergleichsweise gute Kenntnis von den lokalen Verhältnissen beim Bau der Reichsautobahn in Vorchdorf.[330] Aus ihnen geht unter anderem hervor, welche Bedeutung die Gemeindevertretung bereits damals einer eigenen Anschlussstelle an die Autobahn beimaß. Aber auch die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen, die Zahl der eingesetzten Arbeiter und technische Details des Reichsautobahnbaus im Raum Vorchdorf können herausgelesen werden.

Das Bemühen um eine eigene Anschlussstelle setzte ein, als sich im Zuge der Vermessungsarbeiten für den Bau der Reichsautobahn im Mai 1938 zeigte, dass die Trasse etwas außerhalb des Ortes zu liegen käme. Große Unruhe lösten Informationen des Bürgermeisters aus, denen zufolge Vorchdorf keine Auffahrt zur Autobahn erhalten sollte.

Den Erinnerungen eines Zeitzeugen zufolge soll sich ein Lokalaugenschein mit Vertretern der Gemeinde, der Ortsparteileitung und der OBR Linz folgendermaßen zugetragen haben: Hermann Rukwied, Leiter der OBR Linz, schien es eilig zu haben und unterbrach die Ausführungen des Vorchdorfer Bürgermeisters Rudolf Peterbauer mit den Worten. „*Ich weiß schon, Sie wollen hier ein schöne Bogenbrücke, die kann ich aber nicht bewilligen, kommt zu teuer, hab' ich schon für Eberstalzell zugesagt. Sie bekommen eine Blechträgerbrücke. Ist auch ganz schön. Fahren wir weiter; hier soll ja auch eine Ausfahrt gebaut werden.*" An der vorgesehenen Stelle angekommen, unterstrich Peterbauer die Bedeutung der Ausfahrt für den Ort und den regionalen Fremdenverkehr. Da meinte Rukwied: "*Gut, Herr Bürgermeister, da unten beim Fluß haben Sie nachgegeben, jetzt gebe ich nach: Sie sollen die Ausfahrt haben*."[331] Ob sich die Angelegenheit genau so zugetragen hat, kann kaum mehr überprüft werden. Anzunehmen ist jedenfalls, dass die Entscheidung für eine Anschlussstelle ohnehin bereits längst gefallen war, da Angelegenheiten von solcher Tragweite und mit so großen finanziellen Auswirkungen in der Regel in Berlin entschieden wurden, wenn auch auf Grundlage der Unterlagen der örtlichen Obersten Bauleitung, und nicht vor Ort aus dem Bauch heraus.

Die Kölner Firma Hauck, der die Baulose 4 und 4b zugewiesen worden waren, beschäftigte auf dieser 4,6 km langen Strecke im Vollbetrieb 400 Arbeiter. Im Sommer 1941 setzte die Kölner Firma Krutwig die Bauarbeiten nach dem Baustopp infolge des Frankreichfeldzuges fort. Der Maschinen- und Geräteeinsatz war bereits beachtlich: zwei Dampfbagger, 2 Dieselraupenbagger, ein Dieselraupenstampfer, 80 Kastenkipper, 15 Dampfloks

---

[330] Schwarzelmüller Rudolf, Vorchdorf. Ein Heimatbuch für Schule und Haus, Vorchdorf 1959, S. 357-361. Schwarzelmüller seinerseits stützte sich auf Mitteilungen eines ehemaligen Mitarbeiters der OBR Linz, Ing. Falkensammer, sowie auf solche von Ingenieuren der beteiligen Straßenbaufirmen. Quellenkritik kannte Schwarzelmüller freilich noch keine, er dürfte die Informationen ungefragt übernommen haben.

[331] Hörtenhuber Josef, Vorchdorf, ein Dorf auf dem Wege zum Markt, in: Vorchdorf. Festschrift zur Markterhebung, hg.v.d. Marktgemeinde Vorchdorf, Vorchdorf o.J. [1983], S. 38.

und 40 Muldenkipper. Die Belegschaft betrug bis zur Stilllegung des Autobahnbaus am 15.12.1941 70 bis 80 deutsche Arbeiter, etwa 50 Ausländer und 50 Kriegsgefangene. Zur Unterbringung der Arbeitskräfte wurden die Lager Almtal und Ursprung errichtet und in Mühlthal entstand eine eigene Kiesaufbereitung mit Waschanlage.

Das größte Bauwerk im Bereich des Bauloses 4 war die Laudachbrücke. Sie wurde von der Wiener Firma Rella & Co ausgeführt. Diese beschäftigte während der Bauzeit durchschnittlich 30 Einheimische, 30 Ausländer und etwa 80 Kriegsgefangene. Auch die Almbrücke, die wegen ihrer Größe ein eigenes Baulos bildete, wurde von Rella & Co errichtet. Hier waren neuerlich durchschnittlich 40 bis 50 Einheimische und 50 bis 80 Kriegsgefangene eingesetzt. Ein einheimischer Hilfsarbeiter und ein polnischer Kriegsgefangener verunglückten auf dieser Baustelle.

Die daran anschließenden Baulose 5 und 5a wurden seit Herbst 1938 von der Universale Hoch- und Tiefbau AG, Wien, betreut.[332] In beiden Losen zusammen standen 90 bis 100 deutsche und ausländische Arbeiter sowie rund 200 Kriegsgefangene im Einsatz. Hier musste auch ein Bauernhof, das Hainbauergut in Schart, eingelöst werden. Im gesamten Gemeindegebiet wurden 1939 vier weitere Häuser abgetragen, um Platz für die Reichsautobahn zu machen. Welche Schicksale sich mit diesen Gebäudeablösen verbanden, muss leider im Dunkeln bleiben.

Rechnet man die Beschäftigtenzahlen zusammen, so zeigt sich, dass im Bereich der Gemeinde Vorchdorf durchschnittlich etwa 300 in- und ausländische Arbeiter und etwa 400 Kriegsgefangene im Einsatz waren – gemessen an der Wohnbevölkerung von etwa 4000 Personen eine hohe Zahl. „*Der Gaststättenbetrieb, die Zahl der Kinobesucher sowie das übrige Leben und Treiben in unserem Dorfe nahmen dadurch einen nie geahnten Umfang an*.“[333] Die letzten Arbeiter verließen am 18. Jänner 1943 die Baustelle.

[332] Vgl. 50 Jahre Universale Hoch- und Tiefbau Aktiengesellschaft 1916 – 1966, Wien 1966.

[333] Schwarzelmüller, Vorchdorf, S. 357.

# 5 Vermeintlicher Stillstand (1942 - 1952)

## 5.1 Vom Dritten Reich zur Zweiten Republik

Über die Zeit von der Einstellung der Bauarbeiten 1941/42 bis zum Kriegsende im Mai 1945 sind wir hinsichtlich der Autobahn äußerst schlecht informiert. Weder das Archivmaterial noch etwa die Erinnerungen des Leiters der OBR Linz, Hermann Rukwied, geben Auskunft über diese Jahre. Fest steht, dass die Bauarbeiten ruhten. Ob dies auch für die Planungs- und Trassierungsarbeiten gilt, kann nur gemutmaßt werden. Jedenfalls erschienen noch 1943 in der Schriftenreihe der „Straße“ die aufgrund der bisherigen Erfahrungen überarbeiteten Trassierungsgrundsätze für die Reichsautobahnen.[334]

Auch über den Verbleib des Personals der Obersten Bauleitung in Linz und über etwaige Einberufungen von Ingenieuren und Zeichnern zur Wehrmacht können kaum Aussagen getroffen werden. Hermann Rukwied vermerkt in seinen „Erinnerungen“ lediglich: „*Am Samstag, den 5.Mai 1945, fuhren amerikanische Panzer über den Bauernberg in Linz, wo wir wohnten, zur Kaserne. Voraus ging ein kurzes Artilleriegefecht auf der anderen Donauseite, bei dem wir Zuschauer waren. Im Herbst reisten wir in Güterzügen in die Heimat zurück*.“[335]

Die Bürostrukturen dürften jedoch trotz der Bombentreffer im Bürogebäude zumindest rudimentär noch vorhanden gewesen sein, da im August 1945 vier Mitarbeiter der ehemaligen OBR als deren Vertreter beim Leiter des Landesbauamtes Alfred Sighartner vorsprachen.[336]

Erst mit dem jähen und chaotischen Ende des Dritten Reichs und dem Einmarsch der Amerikaner setzen die schriftlichen Aufzeichnungen wieder verstärkt ein. Nachdem am 5. Mai 1945 die Amerikaner in Linz einmarschiert waren, wurden die Bediensteten aufgefordert, zunächst an ihre Dienstplätze zurückzukehren. Schon wenige Tage darauf, als sich mit der Ernennung von Dr. Eigl zum Landeshauptmann von Oberösterreich eine Normalisierung der politischen Situation abzuzeichnen begann und ein Ansprechpartner zur Verfügung stand, besuchten die drei Mitarbeiter der OBR Linz Oberregierungsrat Hirsch, Oberinspektor Bayr und Inspektor Weber unaufgefordert den neuen Landeshauptmann und legten ihm einen von

---

[334] Lorenz Hans (Bearb.), Trassierungsgrundlagen der Reichsautobahnen, Berlin 1943 (Schriftenreihe der „Straße“, Heft 28).

[335] Rukwied war gebürtiger Schwabe und kehrte nun offensichtlich gemeinsam mit anderen Ingenieuren, die aus dem „Altreich“ stammten, nach Deutschland zurück. Rukwied, Erinnerungen, 93.

[336] undatierter, anonymer Aktenvermerk, AAA.

Chefingenieur Wilhelm S. Neyer verfassten Bericht über die Autobahnen in Oberösterreich in einer deutschen und englischen Fassung vor.

## 5.2 Bestandsaufnahme 1945

In diesem Bericht gab Neyer auf wenigen Seiten einen kurzen Überblick über die projektierten Linien, deren Baufortschritt und aktuellen Bauzustand sowie über die bereits aufgewendeten Kosten, offenbar in der Absicht, Stimmung für einen Weiterbau zu machen.[337] Rukwied, der ja eigenen Angaben zufolge Linz erst im Herbst den Rücken kehrte, hielt sich hier offenbar entweder im Hintergrund, da er - wie er annehmen musste – als ehemaliger Leiter mit Nachteilen zu rechnen hatte. So wurde etwa sein Kollege bei der Obersten Bauleitung München, Paul Hafen, bei Kriegsende von den Amerikanern verhaftet, allerdings bald darauf wieder freigelassen.[338] Es ist daher durchaus möglich, dass Rukwied zu diesem Zeitpunkt gar nicht in der Lage war, seine Mitarbeiter zu begleiten, da er interniert war (unter Umständen im amerikanischen Lager Glasenbach bei Salzburg).

Wie sah nun die Bilanz im Mai 1945 aus? Von den vorgesehenen rund 304 km Reichsautobahnen in Oberösterreich waren im Mai 1945:

| | | |
|---|---|---|
| im Bau | Salzburg – Linz - Wien | 116 km |
| im Entwurf fertiggestellt | Linz – Passau | 78 km |
| noch nicht entworfen | Linz – Budweis | 45 km |
| | Wels – Liezen – Graz | 65 km |

Genauere Angaben machte Neyer zur Strecke Salzburg – Linz – Wien: von dem in Oberösterreich liegenden Streckenabschnitt mit einer Gesamtlänge von 116,217 km waren 109,805 km projektiert und bereits im Bau begriffen.

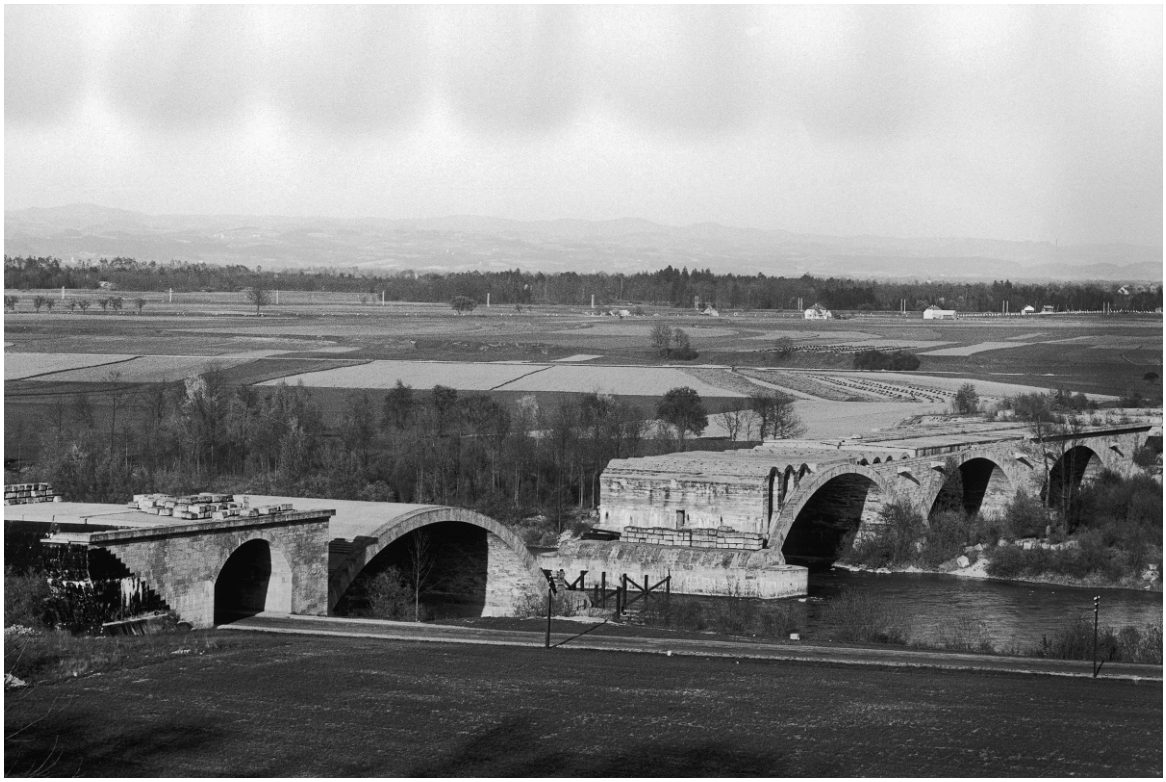
Als Zubringerstraßen waren vorgesehen der Zubringer Wels mit einer Gesamtlänge von 23,200 km, davon projektiert und im Bau 10,500 km, sowie der Zubringer Linz mit einer Gesamtlänge von 6,500 km, wobei die gesamte Strecke projektiert und im Bau war. 2,400 km waren provisorisch ausgebaut und in Betrieb.

---

[337] W.S. Neyer, Technischer Bericht über die Autobahnen in Oberösterreich. OBR Linz, Mai 1945, AAA.

[338] 50 Jahre Autobahnbau in Nordbayern, hg. v. d. Autobahndirektion Nordbayern, Nürnberg 1984, S. 14.

**Abb. 105: Ennsbrücke, 1953**



Quelle: Foto Landespressedienst, B5/145/10

**Abb. 106: Weitgehend fertiggestellte Unterführung bei Hasenufer, 1954**

Quelle: Foto Landespressedienst, B6/248/16

**Abb. 107: Trasse im Allhaminger Wald, 1955**

Quelle: Foto Landespressedienst, B6/253/12A

**Abb. 108: Die zu 80% fertiggestellte Eberstalzeller Brücke, 1953**

Quelle: Foto Landespressedienst, B5/145/3

**Abb. 109: Pfeiler der Almbrücke bei Vorchdorf, 1953**

Quelle: Foto Landespressedienst, B5/137/32

**Abb. 110: Unterführungsbauwerk bei Aurachkirchen, 1953**

Quelle: Foto Landespressedienst, B5/138/21

Zum Bauzustand bzw. Fertigstellungsgrad der Strecke Salzburg - Wien in Oberösterreich gibt Neyer folgendes an:

**Tabelle 3: Fertigstellungsgrad der Strecke Salzburg- Wien in Oberösterreich, Mai 1945**

| | Hauptstrecke | Zubringerstrecken |
|---|---|---|
| Erd- und Felsarbeiten | 46,2 % | 20 % |
| Brücken | 45,4 % | 15 % |
| Fahrbahndecken | 0,0 % | 0 % |

Quelle: Neyer W. S., Technischer Bericht über die Autobahnen in Oberösterreich, Mai 1945, AAA

Bis 1945 waren RM 129.852.000 für die Strecken Salzburg – Wien[339] und weitere RM 1.778.000 für Vermessungsarbeiten, Bodenuntersuchungen und sonstige Vorarbeiten für die anderen Strecken aufgewendet worden, zusammen also RM 131.630.000. Davon entfiel der Löwenanteil, RM 118.228.000, auf Aufwendungen für reine Bauleistungen, weitere RM 3.600.000 für Grunderwerb, rund RM 5.539.000 für die Errichtung von Wohn- und Verwaltungsgebäuden und der Rest auf das Baustofflager.[340]

Dr. Eigl hatte zu dem ihm vorgelegten Bericht angeblich nur folgendes zu sagen: „Da gibt's viel zu liquidieren!"[341] Doch dazu kam es (noch) nicht.

Zunächst forderte Anfang Juni der für wirtschaftliche Fragen in Oberösterreich zuständige amerikanische Offizier der Alliierten Militärregierung von Oberösterreich, Oberstleutnant John F. Laboon, die OBR Linz zur genauen Berichterstattung über die Organisation der Autobahnen im allgemeinen und über den Bauzustand der Strecken im Bereich der OBR Linz im besonderen auf. Die Verhandlungen mit den Amerikanern führte für die OBR Linz der ehemalige Brückendezernent Ing. Neyer, der aufgrund seines langjährigen Aufenthalts in China perfekt Englisch sprach.

Das Ergebnis dieser wochenlangen Verhandlungen war ein ausführlicher Bericht Laboons über seinen unmittelbaren Vorgesetzten, Oberst Russel A. Snook, an General Reinhardt. Der Bericht ging in der Folge auch an Oberst Collis H. Holladay, der zum Stab General McClarks in Wien gehörte und für Verkehrsfragen zuständig war (Chief Transportation Division der U.S. Allied Commission Austria).

[339] Summe der Streckenanteile der OBR Linz und OBR München.

[340] Neyer, Technischer Bericht, S. 2-4.

[341] undatierter, anonymer Aktenvermerk, AAA.

## 5.3 Von der „OBR Linz in Liquidierung“ zur Autobahnverwaltung

Mittlerweile wurde in der OBR Linz der Dienstbetrieb wieder aufgenommen. Das Liegenschaftsbüro etwa hatte mit den Aufräumungsarbeiten nach einem nächtlichen Einbruch Anfang Mai alle Hände voll zu tun und war davon abgesehen damit beschäftigt, die Angelegenheiten zu ordnen; dazu zählte auch die Übernahme und Ordnung des von der OBR München übermittelten Aktenmaterials der Strecke Aurachkirchen bis Landesgrenze Salzburg, die ja von München aus bearbeitet worden war.[342]

Ende Juli ging es nun Schlag auf Schlag: am 24. Juli 1945 erteilte Oberst Snook in Reaktion auf den Bericht der OBR Linz den Ausführungsbefehl Nr. 25 an die Landesregierung von Oberösterreich, mit dem die Landesregierung unverzüglich eine geeignete Kontrolle zum physischen und rechtlichen Schutz der fertiggestellten und im Bau begriffenen Objekte der ehemaligen Reichsautobahn und anderer staatlicher Unternehmen (z.B. der Kraftwerke) einzurichten hatte.[343]

Nur zwei Tage später beauftragte Oberstleutnant John Laboon die OBR Linz mit der Feststellung des beweglichen und unbeweglichen Eigentums und Sicherstellung desselben, sowie mit der Feststellung des Bauzustandes der Autobahnen innerhalb der amerikanisch besetzten Zone, da beabsichtigt war, die Autobahnen unter österreichischer Kontrolle neu zu organisieren.

Tatsächlich erließ die Oö. Landesregierung Anfang August einen neuen Organisationsplan der Landeshauptmannschaft, dem zufolge die ehemalige OBR Linz nun als Referat 38 „Autobahnen“ dem Landesbauamt der Oberösterreichischen Landeshauptmannschaft eingegliedert werden sollte.[344]

Diese Vorgangsweise war jedoch augenscheinlich weder mit dem Leiter des Landesbauamtes, Alfred Sighartner, noch - viel schwerwiegender - mit der Alliierten Militärregierung von Oberösterreich abgestimmt. Prompt bezeichnete Laboons Nachfolger, Hauptmann Walter Turansky, dieses Vorgehen der Oö. Landesregierung in einem Schreiben an Oberst Snook als Verstoß gegen den erwähnten Ausführungsbefehl No. 25 der Alliierten Militärregierung und unterrichtete davon Oberst Holladay in Wien.[345]

Das Hauptquartier der Alliierten Streitkräfte für Österreich in Wien gab daraufhin der Alliierten Militärregierung in Oberösterreich am 20.9.1945 die Anweisung, dass die Autobahnen in Österreich im allgemeinen, die Oberste Bauleitung in Linz im besonderen, „*vorläufig im Zustande der Unantastbarkeit*“, wie bereits mit Befehl No. 25 angeordnet, verbleiben sollten. Die Verordnung im Amtsblatt war demzufolge hinfällig.

---

[342] undatierter Bericht des Liegenschaftsbüros über seine Tätigkeit seit Mai 1945 an die OBR Linz, AAA.

[343] Ausführungsbefehl No. 25 der Militärregierung U.S. Streitkräfte Österreich, APO 400, Det. E1I3, 24.7.1945, gez. Russel A. Snook, AAA.

[344] Oberösterreichisches Amtsblatt 1945, Folge 5, 10.8.1945, S. 34 u. 36.

[345] undatierter, anonymer Aktenvermerk, AAA.

Die deutschen Rechtsvorschriften über die Autobahnen wurden für den Bereich der Republik Österreich im August 1945 aufgehoben;[346] die OBR Linz sollte in der Folge liquidiert werden. Dies fiel in die Zuständigkeit der Abteilung Vermögenskontrolle der Militärregierung in Oberösterreich. In Wien betraute das Staatsamt für öffentliche Bauten, Übergangswirtschaft und Wiederaufbau, das die Liquidierung aller Einrichtungen des Deutschen Reiches in Österreich vornahm, mit Zustimmung der Alliierten aufgrund des Behördenüberleitungsgesetzes 1945[347] Dr. Hermann Withalm als „Liquidator für die Einrichtungen des Deutsches Reiches in der Republik Österreich“ mit der Liquidierung der Reichsautobahn.[348]

Da jedoch an die Stelle der reichsdeutschen noch keine österreichischen Rechtsvorschriften über die Autobahnen traten und damit de facto ein ex lege-Zustand eintrat, sah sich die Oö. Landesregierung unter anderem im November 1946 veranlasst, einen Erlass betreffend des Anbaus an die Autobahn herauszugeben, demzufolge alle Neu-, Zu- oder Umbauten, die der baubehördlichen Bewilligung unterliegen und sich innerhalb einer Entfernung von 100 m von der Autobahntrasse (gemessen von der Autobahnachse) befinden, vor Baubeginn der Oö. Landesregierung als Landesstraßenverwaltung anzuzeigen seien.[349] Damit sollte die Errichtung von das Landschaftsbild beeinträchtigenden oder dem Weiterbau hinderlichen Bauwerken verhindert werden. In der Praxis war diesem Erlass jedoch nur geringer Erfolg beschieden.[350]

Damit wurde auch die Klärung der Eigentumsverhältnisse an den ehemaligen Reichsautobahnen dringend. So betrachtete zwar die amerikanische und britische Besatzungsmacht die Reichsautobahnen als österreichisches Eigentum,[351] die sowjetische hingegen als deutsches Eigentum,[352] was zu umfangreichen Verzögerungen und Verhandlungen führte, als es Anfang der fünfziger Jahre um einen Weiterbau der Autobahnen ging. Jedenfalls wurden die Reichsautobahnen vorerst unter alliierte Kontrolle gestellt und die Republik Österreich fungierte lediglich als treuhändige Verwalterin des ehemaligen Reichsautobahnvermögens in Österreich, nicht aber als Eigentümerin. Es durften daher durch die Autobahnverwaltung keine Grundan- oder -verkäufe getätigt und keine Veränderungen im Grundbuch vorgenommen werden – mit anderen Worten: keine Änderung der Substanz des Autobahnvermögens.

---

[346] Kundmachung vom 29.8.1945, StGBl. Nr. 141/1945.

[347] BGBl. Nr. 94 vom 20.7.1945.

[348] Präsidialerinnerung des Staatsamts für öffentliche Bauten, Übergangswirtschaft und Wiederaufbau betreffend die Liquidierung der OBR Wien der Reichsautobahnen, gez. Chavanne, 2.10.1945, AAA.

[349] Amtliche Linzer Zeitung, 22.11.1946.

[350] Richtlinien betreffend Anlagen und Vermögen der ehem. Reichsautobahnen, 12.7.1949, AAA.

[351] z.B. Schreiben des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau an den Landeshauptmann von Oberösterreich, gez. Seidl, 13.3.1948, AAA.

[352] vgl. Sowjetanspruch auf Autobahn, in: Österreichische Freiheit, 18.9.1947.

Mittlerweile musste der Personalstand der „OBR Linz in Liquidierung“ - wie sie nun genannt wurde - innerhalb eines Jahres von 489 auf 66 Mitarbeiter im Frühjahr 1946 und später sogar noch weiter bis auf 6 eingeschränkt werden.[353] Denn vorerst war ja nicht unbedingt mit einer Wiederaufnahme der Bauarbeiten zu rechnen, obwohl ein Mitarbeiter 1946 vermerkte, dass gelegentliche Äußerungen der Militärregierung dahingehend gedeutet werden mussten, dass mit einer Fortsetzung des Autobahnbaus in welcher Form auch immer zu rechnen sei. Ein gewisser Stock an erfahrenen Technikern und Verwaltungsleuten wurde daher weiter beschäftigt. [354]

Die verbliebenen Angestellten wurden für die Instandsetzung der zerbombten Büroräume, die Sicherstellung und Ergänzung des vorhandenen wie auch zum Teil ausgelagerten und teilweise zerstörten oder verloren gegangenen Aktenmaterials eingesetzt. Weiter war die Erfassung und Sicherung des beweglichen Autobahnvermögens wie der verschiedenen Materiallager, der Prüf- und sonstigen Instrumente, aber auch einiger Kraftfahrzeuge, die Absicherung der vorhandenen Kredite, die Sichtung der Grundverwaltungsakte und Klärung der Grundbesitzrechte etc. notwendig.

Unter anderem wurde die gesamte Autobahnstrecke in Aufsichtsbezirke eingeteilt und zum Schutz vor (weiteren) Plünderungen überwacht; das in Eferding, Wels, Vorchdorf, Bad Hall, Haid und Enns ausgelagerte Geräte- und Büromaterial wurde soweit nicht geplündert, sichergestellt und nach Linz gebracht. Auch für die zahlreichen seinerzeit zur Unterbringung der Bediensteten errichteten Wohnhäuser musste gesorgt werden.[355] Sie hatten durch Fliegerangriffe zum Teil beträchtlichen Schaden erlitten und mussten nun instand gesetzt werden. Zudem war ein Teil der Wohnungen von den Besatzungstruppen in Beschlag genommen worden. Das Bürogebäude auf dem Bahnhofsvorplatz war zu zwei Dritteln zerstört.

Diese Arbeiten wurden im Einvernehmen mit dem eingesetzten Liquidator und dem Referat 38 „Autobahnen“ im Landesbauamt durchgeführt. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass die OBR im Auftrag der Militärregierung von Oberösterreich und der technischen Abteilung des Alliierten Rates in Wien eine Kostenermittlung für die Fertigstellung sämtlicher geplanten Autobahnstrecken in Österreich auszuarbeiten hatte. Dafür musste natürlich die gesamte Strecke begangen und der aktuelle Bauzustand erhoben werden. Es gab also tatsächlich von Anfang an Überlegungen zu einer Fortsetzung des Autobahnbaus.

Ende 1947 waren die Liquidierungsarbeiten der ehemaligen Reichsautobahnen soweit fortgeschritten, dass die „Oberste Bauleitung in Liquidierung“ mit 31.12.1947 aufgelöst wurde. Die Geschäfte wurden ab 1.1.1948 durch die Abteilung für Straßenwesen im Amt der Oö. Landesregierung (Landesbauamt, heute Landesbaudirektion) übernommen, wobei das Personal der OBR

---

[353] von den ursprünglich 489 Beschäftigten schieden 1945/46 insgesamt 48 aus politischen Gründen, 127 wegen fremder Staatsbürgerschaft und 248 durch Kündigung aus.

[354] anonymer Tätigkeitsbericht vom 15.4.1946, AAA.

[355] insgesamt waren in Linz, Eferding, Enns, Traun, Wels, Amstetten, St. Pölten und Liezen 85 Wohnhäuser mit 215 Wohnungen errichtet worden.

vorläufig ebenfalls übernommen werden sollte.[356] Die Aufgabe des „Liquidators der Einrichtungen des Deutschen Reiches in der Republik Österreich“, zuletzt wahrgenommen durch Min.Rat Dr. Troll, war somit erfüllt.[357] Mit der Eingliederung in das oberösterreichische Landesbauamt bzw. in die mittelbare Bundesverwaltung (Bundesstraßenverwaltung des BMHuW) erfolgte die Finanzierung nicht mehr aus Eigenmitteln, sondern durch Bereitstellung der erforderlichen Mittel aus dem ordentlichen Budget.

**Abb. 111: Wohnbauten der Reichsautobahnen in Linz, Froschberg, 1950**

Quelle: Foto Landespressedienst, B5/38/31

## 5.4 Weichenstellungen für den Weiterbau

„*Was wird aus den Reichsautobahnen?*“ fragten die Oberösterreichischen Nachrichten bereits im November 1945 und setzten sich überaus kritisch mit dem nationalsozialistischen Prestigeprojekt und den gigantischen Investitionen und Mittel, die bisher in den Bau der Reichsautobahnen geflossen waren, auseinander. „*Nun aber steht die Reichsautobahn da und wir müssen uns mit ihr abfinden [...] Österreich ist ein Reiseland und besonders Oberösterreich wird*

[356] Schreiben des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau an das Amt der Landesregierung für Oberösterreich, 23.12.1947, AAA.

[357] Schreiben des Liquidators der Einrichtungen des Deutschen Reiches in der Republik Österreich an die Oberste Bauleitung Linz i.L. der Reichsautobahnen, gez. Troll, 9.12.1947, AAA.

*das Reiseland der Zukunft sein. Etwa 75 Millionen sind notwendig, um die oberösterreichische Trasse auszubauen*“, so der Bericht weiter, um schließlich zum Schluss zu kommen: „*Lassen wir sie verfallen und brauchen wir Milliarden Arbeitsstunden, um die Bauwerke wegzuschaffen, oder stecken wir ein Milliarde Arbeitsstunden hinein und haben eine Straße, die für uns wichtig, brauchbar, ja, man darf es ruhig sagen, eine Lebensader darstellt*.“ [358]

Es ist dies eine der ersten (öffentlichen) Stimmen für einen Weiterbau des Autobahntorsos und die Argumentationslinie sollte sich kaum mehr ändern: die Gegenüberstellung von bereits investiertem Volksvermögen und noch erforderlichem Aufwand für die Fertigstellung im Vergleich zur Alternative einer Entfernung der vorhandenen Bausubstanz ließ zwangsläufig - vor allem in Hinblick auf den Fremdenverkehr als wesentliche Einnahmequelle - einen Weiterbau als volkswirtschaftlich bessere Lösung erscheinen.

Die Autobahn wurde nicht zu Unrecht als „Hauptheranbringerin“ von Fremden bezeichnet.[359] Ähnliches wurde aus Kärnten berichtet: auch hier wurden Stimmen laut, die für einen Weiterbau der bereits begonnenen Autobahn als wintersichere Verbindung über den Alpenhauptkamm im Dienste des Fremdenverkehrs eintraten.[360]

Als es acht Jahre später ernst wurde mit dem Weiterbau, kam lediglich noch das Argument der Arbeitsbeschaffung hinzu. Die darnieder liegende Bauwirtschaft wartete bereits auf Großaufträge.[361]

Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass selbst aus Sicht der Landwirtschaft für einen Weiterbau der Autobahnen plädiert wurde, was auf den ersten Blick paradox anmutet. Der Autor eines Zeitungsartikels, über dessen Hintergrund wir nichts wissen, argumentiert etwa, dass Tausende von Kubikmetern Mutterboden seinerzeit verlagert wurden und „*nun liegen ganze Gebirge dieses so wertvollen „Rohstoffes“ auf Feldern und Wiesen, den ohnedies knappen Anbauraum noch beengend*.“ Weiter kritisiert er, dass bei Vorchdorf, Steyrermühl und Sattledt riesige Flächen von bis zu 4 Hektar brachlägen, da sie zur Lagerung von Kies und Baumaterial gedacht gewesen wären. Auf diesen Flächen, wo der Mutterboden entfernt worden sei, „*wachse nun aber kein Halm mehr*“, und dies in einer Zeit, in der massive Probleme in der Lebensmittelversorgung bestanden: die Ernte 1945 war schlecht gewesen, der Winter 1945/46 ein Hungerwinter. Im Frühjahr 1947 wurde Österreich noch immer als eines der am schlechtesten versorgten Länder Europas eingestuft.[362] Überdies, so der Autor weiter, würden die halbfertigen Erschließungswege, Über- und Unterführungen entlang der Autobahntrasse massive Behinderungen

---

[358] Was wird aus den Reichsautobahnen?, in: Oberösterreichische Nachrichten, 14.11.1945. vgl. auch: Naumann Josef, Das Problem der Autobahnen, in: ZÖIAV 1946, H. 19/20, S. 157-158.

[359] Das Salzkammergut an erster Stelle, in: Salzkammergut-Zeitung, 9.3.1947 (Nr. 10).

[360] R.H.L., Die Autobahnen in Kärnten, in: OÖN 8.7.1946.

[361] Finanzsorgen des Baugewerbes, in: OÖN 15.12.1945.

[362] Sandgruber Roman, Die Landwirtschaft in der Wirtschaft – Menschen, Maschinen, Märkte, in: Bruckmüller Ernst et al. (Hg.), Geschichte der österreichischen Land- und Forstwirtschaft im 20. Jahrhundert. Politik – Gesellschaft – Wirtschaft, Wien 2002, S. 360.

der Landwirte darstellen, so dass für den Autor der Schluss nahe lag: „*Wenn es gilt, den Hebel zur Ausdehnung unserer Ernährungsbasis anzusetzen, dann denkt doch an die Autobahn! Nie und nimmer kann eine Lösung dieses Problems im Verfall dieses unvollendeten Bauwerks liegen, sondern lediglich die rascheste Wiederaufnahme der Arbeit, die schnellstmögliche Fertigstellung der Autobahn bringt hier Abhilfe und Gewinn!*“ [363]

In den folgenden Monaten brachten die Medien immer wieder Meldungen über eine mögliche Fertigstellung der bereits halbfertigen Autobahn zwischen Salzburg und Wien. Dabei ging es immer wieder um das Problem der Eigentumsverhältnisse und des Baustoffmangels.[364] Wie erwähnt betrachtete die sowjetische Besatzungsmacht im Gegensatz zu den Westmächten die Reichsautobahnen als „Deutsches Eigentum“. Auf der Potsdamer Drei-Mächte-Konferenz 1945 war zwischen den USA, Großbritannien und der UdSSR Einigkeit darüber erzielt worden, dass die Sowjetunion als Entschädigung für die vom deutschen Eroberungsfeldzug in Russland angerichteten Verwüstungen Deutsches Eigentum als Wiedergutmachung in ihrer Zone requirieren durfte. Es war der Sowjetunion also ausdrücklich gestattet worden, durch die Beschlagnahme und den Abtransport von Anlagen und Sachwerten aus der von der UdSSR besetzten Zone auch im östlichen Teil Österreichs Reparationsforderungen einzulösen.[365] Folgerichtig verlangte die Sowjetunion daher für die Ablöse ihrer Rechte an den Reichsautobahnen einen in US-Dollar zahlbaren Ablösebetrag, den Österreich vorerst nicht zu zahlen bereit war. Es blieb nun nichts anderes übrig, als die endgültige Klärung der Besitzverhältnisse und den Abschluss des Staatsvertrages abzuwarten.[366]

Ein weiteres Problem stellte wie erwähnt der Mangel an Baustoffen dar. „*[...] für einen Kilometer Straßendecke benötigt man 13.000 t Material. Darunter 1500 t Zement. Die Strecke ist 310 Kilometer lang. Es wären als für den Bau 4 ½ Millionen Tonnen Zement erforderlich, ein Baustoff, der Oesterreich an allen Ecken und Enden für die allerdringlichsten Vorhaben fehlt*“, rechnete die „Welt am Montag“ 1947 den interessierten Lesern vor.[367] Auch an freien Arbeitskräften und modernen Straßenbaumaschinen fehlte es so sehr, dass an einen Weiterbau in den unmittelbaren Nachkriegsjahren kaum zu denken war.

---

[363] Pilz Reinhold, Autobahn und Landwirtschaft, in: Stadt- und Landbote, 2.8.1946.

[364] z.B. Was geschieht mit den Autobahnen? in: Die Wirtschaftswoche, 4.5.1946 (Nr. 14). - Wir bekommen doch noch Autobahnen, in: Linzer Volksblatt, 4.1.1947 (Nr. 3). - Arbeit an den österreichischen Straßen, in: Die Presse, 12.4.1947. - Kilometerlanges „Deutsches Eigentum“, in: Linzer Volksblatt, 16.9.1947 (Nr. 214).

[365] vgl. Hofbauer Hannes, Westwärts. Österreichs Wirtschaft im Wiederaufbau, Wien 1992, S. 30.

[366] Kilometerlanges „Deutsches Eigentum“, in: Linzer Volksblatt, 16.9.1947 (Nr. 214). Um eine etwas voreilige Information handelte es sich bei jener Zeitungsmeldung vom 4.1.1947, in der berichtet wird, dass die Verhandlungen soweit gediehen seien, „*daß mit der unmittelbar bevorstehenden Übergabe an den österreichischen Staat gerechnet werden kann*“ und noch im Laufe desselben Jahres mit der Fortsetzung der Bauarbeiten begonnen werden solle. (Wir bekommen doch noch Autobahnen, in: Linzer Volksblatt, 4.1.1947) Denn aufgrund des Gegensatzes zwischen den Westmächten und der Sowjetunion kam bei den Londoner Verhandlungen keine Einigung über den Inhalt des Staatsvertrages, und damit auch über das „Deutsche Eigentum“ zustande.

[367] Was geschieht mit der Autobahn? in: Welt am Montag, Nr. 77, 1947.

Dennoch war es bereits damals in Politikerkreisen völlig klar, dass zumindest manche Autobahnlinien früher oder später – wenn auch vielleicht in einfacherer Ausführung – errichtet werden müssten. So vertrat etwa Landesbaureferent Felix Kern folgende Meinung zu den Autobahnen: „*Deren Eigentum ist noch nicht festgestellt. Wenn sie aber Österreich zugesprochen werden, können wir sie jedenfalls nicht im gegenwärtigen Zustand belassen und wir dürfen sie auch nicht verfallen lassen, sondern werden als Fremdenverkehrsland gewisse Linien derselben früher oder später ausbauen*.“ [368]

Auch Sektionschef Dipl.-Ing. Rudolf Schober vom Bundesministerium für Handel und Verkehr deutete im April 1947 ähnliches an: „*Österreich hat zweifellos ein Interesse daran, vor allem die Westost-Linie dieses Fernstraßentorsos von Salzburg über Linz nach Wien bis zur Bundesgrenze gegen Ungarn fertigzustellen und sich hiemit in die transkontinentale Route London – Istanbul einzubauen. Eine Abtragung der zahlreichen Objekte und Erdschüttungen [...] kommt kaum in Frage [...] Eine österreichischen Maßstäben und Bedürfnissen angepasste Fertigstellung dieser Fernstraßen erscheint vielmehr trotz der hohen Investitionen wirtschaftlich gerechtfertigt. Solange hier die Eigentumsverhältnisse jedoch nicht endgültig geklärt sind, muß sich die Bundesstraßenverwaltung in dieser wichtigen Frage auf planende Überlegungen beschränken*.“[369]

Die Abteilung für Straßen- und Brückenbau des Ministeriums bezog 1947 die Fertigstellung der Autobahnen jedenfalls bereits in ihre Aufstellung eines 10-Jahres-Planes ein und im Mai 1947 berichtete das „Echo der Heimat“, es haben bereits seit längerer Zeit in der Bundesstraßenverwaltung eingehende Vorbesprechungen über den Ausbau der Autostraßen statt gefunden. Fest stehe, „*dass derselbe unmittelbar nach Klärung der Frage des deutschen Eigentums begonnen werden wird. Fürs erste kommt überhaupt nur der Ausbau der West-Ost-Linie in Betracht, da die anderen seinerzeit vorgesehenen Autostraßen nur strategischen Zwecken dienen sollten*.“[370] Die österreichischen Autobahnen würden wohl etwas schmäler gebaut werden, aber selbstverständlich einen modernen Straßenhilfsdienst sowie „*periodisch wiederkehrende Tank- und Reparaturstellen*“ aufweisen.

Ende April 1948 meldeten die OÖ. Nachrichten, das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau habe in einem Arbeitsprogramm den Ausbau der österreichischen Strecke der Reichsautobahn angeordnet.[371]

Im Juni 1949 legte das Land Oberösterreich eine detaillierte Kostenermittlung samt Lage- und Höhenplänen für die Fertigstellung der Autobahnen im Bundesland auf der Grundlage der RAB-Planungen vor, und zwar nicht nur für die Strecke Salzburg – Linz – Wien, sondern auch für das übrige ursprünglich

---

[368] Neuordnung in der Landesverwaltung Oberösterreichs, in: OÖN 23.5.1946 (Nr. 119). Zu Felix Kern siehe Winetzhammer Hans, Felix Kern. Bauernbunddirektor und Landeshauptmann-Stellvertreter, in: Oberösterreicher. Lebensbilder zur Geschichte Oberösterreichs, Bd. 3, hg. v. OÖ. Landesarchiv, Linz 1984, S. 165-180.

[369] Schober Rudolf, Arbeit an den österreichischen Straßen, in: Die Presse, 12.4.1947.

[370] Bundesstraßen um 2 Milliarden Schilling, in: Echo der Heimat 1947, Folge 22 (29.5.1947), S. 2.

[371] Ausbau der Autobahnen, in: OÖN 29.4.1948 (Nr. 101).

geplante Netz, allerdings seltsamerweise ohne der Pyhrnstrecke (Passau – Sattledt, Ebelsberg – Wullowitz und Wallern – Nettingsdorf).

Die folgende Tabelle gibt zusammengefasst diese Kostenaufstellung aus dem Jahr 1949 wieder. Sie ergab einen geschätzten Aufwand von rund 840 Mio. Schilling für die Fertigstellung der Westautobahn in Oberösterreich und die für damalige Verhältnisse unvorstellbare Summe von rund 1,8 Milliarden Schilling für das gesamte Netz im Bundesland.

Diese Aufstellung zeigt aber auch sehr deutlich bereits die zu erwartenden Schwierigkeiten beim Bau der Autobahn im Abschnitt zwischen Mondsee und St. Georgen mit exorbitant hohen geschätzten Kosten je Kilometer Neubaustrecke von 1,9 Mio Reichsmark, dem Drei- bis Vierfachen des für die Strecke Sattledt – Enns oder für den Zubringer Linz geschätzten Wertes. Nur für den kurzen Abschnitt Ebelsberg – Steyregg der Autobahn ins Mühlviertel wurden vor allem aufgrund der zu errichtenden Donaubrücke ähnlich hohe Kosten je Kilometer geschätzt.

## Tabelle 4: Kostenschätzung für die Fertigstellung der Autobahnen, Juni 1949, in RM

| Autobahnstrecke | | Passau - Sattledt | | Landesgrenze Salzburg - Enns | | | | | Ebelsberg - Wullowitz | | Wallern – Nettingsdorf (Ersatzstrecke) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Abschnitt | | Passau - Grieskirchen | Grieskirchen - Sattledt | Landesgrenze Salzburg – Mondsee | Mondsee – Abtstorf bei St. Georgen | Abtstorf bei St.Georgen – Sattledt | Sattledt - Enns | Zubringer Linz | Ebelsberg - Steyregg | Steyregg – Wullowitz (Variante mit 2 Fahrspuren)* | |
| Gesamtlänge in km | | 44,918 | 33,782 | 4,632 | 20,350 | 48,175 | 43,060 | 4,279 | 7,300 | 45,700 | 21.000 |
| Straßen | Neubau | 38.630.000 | 28.376.800 | 3.242.400 | 38.665.000 | - | - | - | 13.300.000 | 17.003.000 | 17.640.000 |
| | Umbau bzw. Fertigstellung | - | - | - | - | 27.941.000 | 22.391.200 | 2.781.400 | - | - | - |
| Beseitigung niveaugleicher Kreuzungen | | 9.180.000 | 6.630.000 | 1.330.000 | 5.250.000 | 6.730.000 | 3.320.000 | 420.000 | 500.000 | 11.000.000 | 4.860.000 |
| Beseitigung von Wegkreuzungen mit Anschlußstelle | | 3.600.000 | 3.300.000 | 800.000 | 800.000 | 2.400.000 | 3.300.000 | 600.000 | 600.000 | 1.750.000 | 900.000 |
| Brücken | Neubau | 19.562.000 | 8.293.000 | 1.241.000 | 6.972.000 | 2.407.000 | 4.905.000 | 2.600.000 | 3.650.000 | 13.000.000 | 3.900.000 |
| | Umbau bzw. Fertigstellung | - | 206.000 | - | 855.000 | 2.540.000 | 4.394.000 | 1.590.000 | - | - | - |
| Außerordentliche Herstellungen (Großbrücken, Tunnel) | | 8.903.000 | 5.300.000 (u.a. Traunbrücke) | 4.200.000 Ölgraben- und Zeller Ache-Brücke | 11.100.000 (u.a. Steinerbach-brücke | 14.330.000 (Ager-, Aurach-, Alm-, Eberstallzeller und Aitertalbrücke | 2.580.000 (Krems- und Ennsbrücke) | 4.000.000 (Traunbrücke) | 15.950.000 (u.a. Donaubrücke | 4.923.000 (u.a. Tunnel) | 1.800.000 (Traunbrücke) |
| Gesamtkosten | | 79.675.000 | 52.105.800 | 10.813.400 | 63.642.000 | 59.248.000 | 40.890.200 | 11.991.400 | 34.000.000 | 47.676.000 | 29.100.000 |
| Kosten je km | | 1.773.800 | 1.542.400 | 2.334.500 | 3.127.400 | 1.229.800 | 949.600 | 2.802.400 | 4.657.500 | 1.043.200 | 1.385.700 |

* es wurde auch eine Variante mit 3 Fahrspuren und entsprechendem Mehraufwand berechnet.

Quelle: Land Oberösterreich, Kostenermittlung für die Fertigstellung der Autobahnen, Juni 1949, AAA.

Bereits im Februar 1948 war ein neues Bundesstraßengesetz beschlossen worden,[372] das die noch immer gültigen reichsdeutschen Bestimmungen aus dem Jahr 1940 ersetzte und im Wesentlichen die Bestimmungen des bis 1940 gültigen Bundesstraßengesetzes wieder in Kraft setzte.[373] Dieses Gesetz, mit dem die Bundesstraßen und die gesetzlichen Grundlagen für die Übernahme der Vermögenswerte des ehemaligen Unternehmens „Reichsautobahnen" in die Treuhandverwaltung des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau geschaffen wurden, sollte wenige Jahre später die rechtliche Grundlage für den Autobahnbau in Österreich bieten (Novelle 1954). Nun konnten in Oberösterreich und Salzburg wichtige Erhaltungs- und Sicherungsarbeiten an den Autobahntrassen vorgenommen werden, in Niederösterreich stand dem die Haltung der sowjetischen Besatzungsmacht entgegen.

In den darauffolgenden Jahren wurden in der US-Besatzungszone zwischen Salzburg und Enns dringende Erhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten am Erdkörper und an den Großbrücken durchgeführt. In Oberösterreich wurden abgesehen von Sicherungsarbeiten an den Böschungen der unfertigen Trasse, der Regulierung des Bleicherbaches und der Erneuerung von Brückenpfeilerabdeckungen vor allem am „Kleeblatt Sattledt", wie das Voralpenkreuz genannt wurde, die vorhandenen RAB-Schüttungen ergänzt und Vorarbeiten für die vorgesehene Umlegung der Pyhrn-Bundesstraße ausgeführt.[374]

Im Zuge des USFA - Straßenbauprogramms[375] in der amerikanischen Zone war auch die Fertigstellung der Autobahn bei Salzburg vorgesehen, um den Durchgangsverkehr nach München um die Stadt herumführen zu können.[376] Auf dem seit 1941 unter Verkehr stehenden „Salzburger Ring", das ist die Strecke Salzburg-Nord (Kasern) – Walserberg – Goiser Dreieck – Grödig (Salzburg-Süd), wurden fehlende Betondeckenfelder ergänzt und Brückengeländer erneuert, sodass dieser bis 1945 einzige fertige Abschnitt der ehemaligen Reichsautobahnen in Österreich 1950 abermals und endgültig für den Verkehr freigegeben werden konnte. 1952 wurde auch der Weiterbau der Autobahnmeisterei Liefering wieder aufgenommen.

Die Weichen waren also bereits unmittelbar nach dem Krieg für eine österreichische Autobahn auf Grundlage der Reichsautobahnplanungen gestellt. Auch die Errichtung von Sondergesellschaften wie der heutigen ASFINAG zur Finanzierung des Autobahnbaus wurde bereits angedacht: ein Techniker schlug im Frühjahr 1947 in der Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins eine Verpachtung der bestehenden Objekte an eine Aktiengesellschaft, an der der Staat beteiligt wäre, vor. „*Die Pachtdauer müsste aber wohl auf 90 Jahre erfolgen und der Gesellschaft, außer der Pflicht zur baldigen Herstellung, das Recht gegeben werden, von den Benützern der*

---

[372] Bundesstraßengesetz 1948, BGBl. Nr. 59/1948 vom 18.2.1948.

[373] Stenographische Protokolle des Nationalrates,5. GP., 76.Sitzung v. 18.1.1948. Siehe auch ÖStA, AdR, BMHuW, Sektion I, 1953, Zl. 139.

[374] Wenzl Erwin, Die Autobahn, in: Oberösterreich heute, Folge 1/1964, S. 6-10, hier S. 8, und Autobahnberichte 1938-1975, hier 1948-53, AAA.

[375] USFA: United States Forces in Austria (U.S. Streitkräfte in Österreich)

[376] US.-Straßenprogramm, in: Oberösterreichische Nachrichten, 16.4.1946 (Nr. 90)

*Autobahn bei Personenautos für jeden Fahrgast (!) eine Abgabe [...] vor Antritt der Fahrt zu entrichten und ebenso für Lastautos nach Ladetonnen ...*“[377]

## 5.5 Braucht Österreich Autobahnen?

Zusätzlichen Auftrieb erhielten die Befürworter eines Weiterbaus der Autobahnen durch die Tatsache, dass Westdeutschland auf Anordnung der Militärregierung bereits unmittelbar nach Kriegsende daranging, sein (Reichs)autobahnnetz wieder instand zu setzen. Als eine der drei wichtigsten Strecken in Bayern wurde etwa die Autobahnverbindung München - Salzburg genannt, auch wenn der Verkehr eher gering war.[378]

Wie eine am 3.10.1945 durchgeführte Tageszählung in Oberösterreich zeigte, war auch hierzulande der Verkehr nicht allzu stark, auch wenn Motor- und Fahrräder nicht mitgezählt wurden. Die Ergebnisse sind in der folgenden Tabelle ersichtlich.

**Tabelle 5: Straßenverkehrszählung 3.10.1945: durchschnittliche Anzahl an Fahrzeugen nach Straßenarten und Besatzungszonen**

| | amerikanische Zone | russische Zone |
|---|---|---|
| Bundesstraßen | 614 | 171 |
| Landesstraßen | 216 | 194 |
| Bezirksstraßen | 109 | 73 |

Quelle: Autobahnnetz – Straßennetz, undatierte Denkschrift für einen Weiterbau der Autobahnen in Oberösterreich, ca. 1946, AAA.

Erwartungsgemäß lag der Anteil der Kraftfahrzeuge gegenüber dem bespannten Fuhrwerk in der amerikanischen Zone wesentlich höher als in der russischen Zone, da einerseits die amerikanischen Truppen stark motorisiert waren und andererseits die russische Zone jene Landesteile umfasste, die bereits vor dem Krieg im Vergleich zum Landesschnitt äußerst schwach motorisiert waren. Die erste bundesweite Straßenverkehrszählung nach dem Krieg fand erst 1955 statt.

Die moderne Verkehrswissenschaft, die sich nach ersten Ansätzen in den dreißiger Jahren vor allem nach dem Krieg etablierte und aus den USA wesentliche Anregungen erhielt, stellte der Praxis einen Richtwert für die Beurteilung der Notwendigkeit einer Autobahn zur Verfügung, der auf der Berechnung der theoretischen Leistungsfähigkeit eines Fahrstreifens basierte. Demzufolge ist heute der Bau einer Autobahn aus verkehrstechnischer Sicht erst ab einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (dtv) von 15.000 bis 20.000

[377] G.H., Zur Frage Ausbau der Autobahnen, in: ZÖIAV 1947, H. 5/6, S. 45.

[378] Wieder Autobahnen in Deutschland!, in: Oberösterreichische Nachrichten, 18.6.1946.

Fahrzeugen erforderlich. Geringere Verkehrsmengen können hingegen auf zweispurigen Bundesstraßen bewältigt werden. Man erkennt daraus unschwer die Bedeutung von Verkehrszählungen für die moderne Verkehrsplanung.

Angesichts der aus heutiger Sicht geringen Verkehrsstärken auf den Straßen der Nachkriegszeit erscheint uns die Forderung nach einem Weiterbau der Autobahnen in den späten vierziger Jahren jedenfalls auf den ersten Blick zweifellos stark überzogen. Dennoch dürfen solche heute gängigen Richtlinien und Werte nicht ohne weiteres auf die Vergangenheit übertragen werden wie wir weiter unten sehen werden.

Wie sah es mit dem Bestand an Kraftfahrzeugen in Oberösterreich aus? Rechtfertigt möglicherweise die Feststellung eines rasant wachsenden Bestandes an Kraftfahrzeugen den Ausbau von Autobahnen? Mit Stichtag 31.Oktober 1948, der ersten Erfassung des Kraftfahrzeugbestandes nach dem Krieg, waren in Oberösterreich insgesamt 39.421 Kraftfahrzeuge zugelassen, davon 5.004 in der russischen und 34.417 in der amerikanischen Zone. Fast ein Drittel davon waren jedoch Krafträder und ein weiteres knappes Viertel des Gesamtbestandes entfiel auf Kleinkrafträder, sodass mit lediglich 6183 zugelassen Personenkraftwagen und 4980 Lastkraftwagen die Motorisierung als äußerst schwach bezeichnet werden kann – ganz abgesehen davon, dass die Fahrzeuge vielleicht wegen Treibstoffmangels oder fehlender Ersatzteile gar nicht in Betrieb genommen werden konnten. Landesweit kamen auf 1000 Einwohner nur 5,6 PKW bzw. 35,6 Kraftfahrzeuge![379]

In den anderen Bundesländern und im benachbarten Ausland, aus dem die Touristen erwartet wurden, sah die Sache nicht viel anders aus. Bayern kam z.B. im gleichen Jahr (1948) mit 211.080 zugelassenen Kraftfahrzeugen, davon 92.018 Krafträder und 45.267 PKW, auf einen Motorisierungsgrad von 23 Kraftfahrzeugen bzw. 4,9 PKW je 1000 Einwohner;[380] mit anderen Worten: das damals noch sehr agrarisch geprägte Bayern war noch geringer motorisiert als Oberösterreich, auch wenn etwa für München die Werte entsprechend höher lagen (1950: 26 PKW bzw. 58 Kfz je 1000 Einwohner).[381]

In der gesamten Bundesrepublik Deutschland zählte man 1950, dem Jahr der ersten verfügbaren Daten nach dem Krieg, nicht einmal 2 Millionen Kraftfahrzeuge, davon knapp die Hälfte Krafträder und nur ein Viertel Personenkraftwagen. 2116 km Autobahnen waren Ende des Jahres bereits wieder in Betrieb.[382]

Doch dürfen diese Zahlen nicht darüber hinwegtäuschen, dass der frühe Tourismus anders geprägt war als der heutige. Nicht der Individualtourismus mit dem eigenen PKW stand im Vordergrund, sondern das mehr oder weniger

---

[379] Statistik der Kraftfahrzeuge in Österreich nach dem Stande vom 31.Oktober 1948, hg. v. Österreichischen Statistischen Zentralamt, Wien 1949, Tafel I, S. 19. Bevölkerungszahlen nach dem Stand der Volkszählung vom 1.6.1951.

[380] Der Kraftfahrzeugbestand in Bayern 1907 bis 1987, hg. v. Bayerischen Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, München 1987, S. 11 (Beiträge zur Statistik Bayerns, H. 421).

[381] Der Kraftfahrzeugbestand in Bayern 1907 bis 1987, S. 28.

[382] Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 1952, hg. v. Statistischen Bundesamt Wiesbaden, Stuttgart/Köln 1952, S. 299.

kollektive Reisen, sei es mit der Bahn oder eben mit dem Autobus. Und für den Autobus waren gute Straßen selbstverständlich eine unabdingbare Voraussetzung.[383]

Dennoch – trotz Krieg und Requirierungen hatte sich der Kraftfahrzeugbestand in Oberösterreich seit 1937 etwa verdreifacht. Damals waren in Oberösterreich mit Stichtag 30.September exakt 13.298 Kraftfahrzeuge, davon 2.525 PKW (ohne Taxis), zum Verkehr zugelassen gewesen, was einen Motorisierungsgrad von 14,7 Kraftfahrzeugen bzw. 2,8 PKW je 1000 Einwohner bedeutete.[384] Und wenn schon trotz widriger Umstände die Zahl der Kraftfahrzeuge innerhalb eines Jahrzehnts derart stark zugenommen hatte, war ja auch ohne hellseherische Fähigkeiten unschwer vorherzusagen, dass die Motorisierung der Bevölkerung mit fortschreitender wirtschaftlicher Erholung weiter steigen werde, wenn auch in naher Zukunft nur langsam. Dazu kam ja, dass die Nationalsozialisten die Motorisierung massiv gefördert und den Wunsch nach (auto)individueller Mobilität bei vielen erst geweckt hatten, auch wenn der KdF-Wagen letztendlich ein (noch) unerfüllbarer Traum und für die Sparer ein herber finanzieller Verlust blieb.[385]

Schließlich darf keineswegs übersehen werden, was am Beginn des Autobahngedankens gestanden war: der oft schlechte Zustand der bestehenden Straßen und die Tatsache, dass das Straßennetz zum überwiegenden Teil erst an die Erfordernisse des motorisierten Verkehrs angepasst werden musste. Daran hatte sich zwar seit den späten zwanziger Jahren zumindest auf dem höherrangigen Straßennetz einiges gebessert, doch waren viele Erfolge auf diesem Sektor während des Kriegs durch übermäßige Beanspruchung und gleichzeitig mangelnde Instandsetzungsarbeiten wieder zunichte gemacht worden. Viele Straßenbauer und Verkehrsfachleute sahen in der kostenintensiven Adaptierung bestehender Straßen wenig Sinn und präferierten die Anlage völlig neuer Automobilstraßen mit überhöhten Kurven und verbesserter, dem Automobil angepasster Linienführung wie es eben auch die Reichsautobahnen gewesen waren.

Die Wünsche nach einem Weiterbau der Autobahnen standen also nur auf dem ersten Blick in krassem Widerspruch zur Realität. Aus verkehrstechnischer Sicht bestand zwar vorerst keinerlei Notwendigkeit für eine dem Kraftfahrzeug

---

[383] Der Autor hat wiederholt auf die bisher unterschätzte Bedeutung des Autobusses für die Motorisierung der breiten Massen hingewiesen; vgl. Kreuzer Bernd, Verkehr und Straße in Oberösterreich 1918 – 1938, Diplomarbeit Univ. Wien 1997, S. 38-40. - ders., Eine Region wird mobil, in: Land der Hämmer – Heimat Eisenwurzen, Katalog zur Oö. Landesausstellung 1998, Wien/Salzburg 1998, S.124 – 129. - ders., Straßen für den Fremdenverkehr. Das Salzkammergut zwischen den Weltkriegen, in: Oberösterreichische Heimatblätter, 53.1999, H. 3/4, S. 195-211.

[384] Statistik der Kraftfahrzeuge in Österreich nach dem Stande vom 30.September 1937, hg. v. Bundesministerium für Handel und Verkehr, Wien 1938, Übersicht 2 und eigene Berechungen bezogen auf die Bevölkerung nach den Ergebnissen der Volkszählung 1934. vgl. Kreuzer Bernd, Verkehr und Straße in Oberösterreich 1918-1938, Diplomarbeit Univ. Wien 1997, S. 10-13.

[385] vgl. Jockel Nils, Der Käfer – Schein und Wirklichkeit: Alltag und Mythos des Volkswagens, in: Hornbostel Wilhelm / Jockel Nils (Hg.), Käfer: der Erfolkswagen. Nutzen-Alltag-Mythos, München / New York 1997, S. 33-48. - Kluke Paul, Hitler und das Volkswagenprojekt, in: Vierteljahreshefte für Zeitgeschichte 1960, S. 341-383.

vorbehaltene hochrangige Verkehrsinfrastruktur wie die Autobahn. Weder der Bestand an Kraftfahrzeugen in Oberösterreich bzw. in Österreich noch im benachbarten Ausland, aus dem ja die erhofften Touristenströme erwartet wurden, noch die Ergebnisse der Verkehrszählung boten eine ausreichende Rechtfertigung. Eine andere Sichtweise ergab sich natürlich vom Standpunkt der Volkswirtschaft und der Politik. Hier spielte das Argument einer Verwertung des bereits investierten Kapitals und der Beschäftigung von Arbeitslosen eine wesentliche Rolle.

Es handelte sich somit um eine auf eine ferne Zukunft des Verkehrs gerichtete, aber deswegen aus Sicht der Zeitgenossen nicht weniger verständliche und wahrscheinlich auch notwendige Angebotsplanung, die in den wirtschaftlich schwierigen Jahren des Wiederaufbaus betrieben wurde und auch finanziert werden sollte.

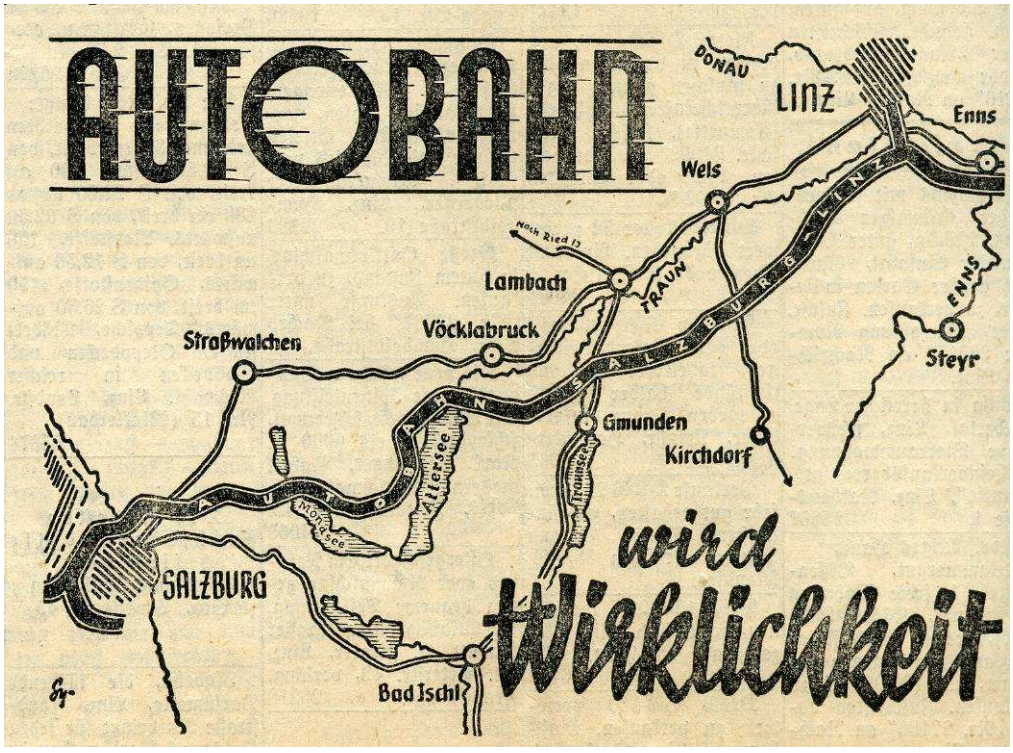
# 6 Realisierung (1953 - 2004)

## 6.1 Die Anfänge (1953 – 1954)

### 6.1.1 Auftakt und Hintergründe

1953 wurde das Projekt einer österreichischen Autobahn zwischen Wien und Salzburg offiziell: Bundeskanzler Julius Raab stellte es im Jänner der Öffentlichkeit vor.[386] Damit trat das Autobahnprojekt in eine neue Phase, jene der Realisierung.

**Abb. 112: Autobahn wird Wirklichkeit, 1953**




Quelle: OÖN, 1.4.1953

Warum gerade im Jänner 1953? Gewiss, der Verkehr auf den Straßen hatte spürbar zugenommen und der Kraftfahrzeugbestand wuchs stetig, doch im Grunde hatten sich die Voraussetzungen kaum geändert. Auch die Frage des „Deutschen Eigentums“ und der Finanzierung war keineswegs geklärt.

[386] Musil Franz, Ist der Bau der Autobahn Salzburg – Wien jetzt zu erwarten? in: ZÖIAV 1953, S. 192.

Ausschlaggebend war vielmehr die politische und wirtschaftliche Situation Ende 1952, Anfang 1953. Das Land litt unter der sogenannten “Stabilisierungskrise“, das heißt unter wirtschaftlichen Krisenerscheinungen, unter anderem unter hoher Arbeitslosigkeit und einem Nullwachstum. Diese Situation war bedingt durch die von der Regierung Raab verfolgte Stabilisierung des defizitären Bundeshaushalts. Im Jänner 1953 war der Höhepunkt der Krise mit 280.000, nach anderen Quellen sogar über 300.000 Arbeitslosen erreicht.[387]

Bereits im Herbst 1952 hatte sich ein Bruch der Großen Koalition aus ÖVP und SPÖ angekündigt, obwohl noch kein konkreter Anlass dafür vorlag. Erst Ende Oktober, als die beiden Parteien keine Einigung über das von Finanzminister Dr. Reinhard Kamitz vorgelegte Budget finden konnten, kam es trotz der Bemühungen des Bundespräsidenten Theodor Körner zum endgültigen Bruch der Koalition. Vorgezogene Neuwahlen standen somit bevor.[388]

**Abb. 113: Finanzminister Dr. Reinhard Kamitz**

Quelle: Diwok Fritz / Koller Hildegard, Reinhard Kamitz. Wegbereiter des Wohlstands, Wien 1977, Vorsatz

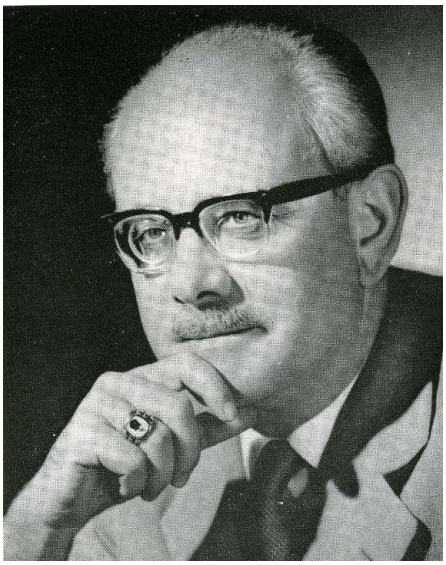
Der Wahlkampf wurde nicht gerade zimperlich geführt. In diesem Klima und angesichts der hohen Arbeitslosenzahlen machte Dr. Fritz Bock, damals als Staatssekretär im Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau unter

[387] Sandgruber Roman, Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart, Wien 1995, S. 467-468. - vgl. Butschek Felix, Die österreichische Wirtschaft im 20. Jahrhundert, Wien / Stuttgart 1985, S. 123 f.

[388] Rauchensteiner Manfried, Die Zwei. Die Große Koalition in Österreich 1945 – 1966, Wien 1987, S. 175 f.

anderem für die Autobahnen zuständig, in einer Vorbesprechung der ÖVP-Fraktion zum Ministerrat den Vorschlag, zur Schaffung von Arbeitsplätzen rasch den Autobahnbau aufzunehmen. Finanzminister Kamitz unterstützte diesen Vorschlag energisch. [389] „*Ja, Fritz, das machen wir!*“, so die Antwort Kamitz` in der Erinnerung Fritz Bocks.[390]

**Abb. 114: Dr. Fritz Bock, ca. 1963**



Quelle: 25. Österreichischer Straßentag in Innsbruck 1963, Wien 1963, S. 5.

Kamitz hatte als Professor an der Wiener Hochschule für Welthandel, der heutigen Wirtschaftsuniversität, bis zuletzt die nationalsozialistische Wirtschaftspolitik verteidigt und wurde dafür von sozialistischer Seite auch scharf kritisiert. Seine Wachstumspolitik und seine Forcierung der Investitionen in die Infrastruktur wie die Wiederaufnahme des Autobahnbaus sind vor diesem Hintergrund zu sehen. Nach dem Krieg wandelte sich Kamitz immer mehr zum wesentlichen Exponenten einer staatlich abgestützten, dem Ordoliberalismus verpflichteten Marktwirtschaft.[391]

Trotz zum Teil heftiger Opposition seitens der SPÖ – in einem Artikel der „Arbeiter-Zeitung“ wurde die Idee der Wiederaufnahme des Autobahnbaues als

[389] Bock Fritz, Wie kam es zum österreichischen Autobahnbau? in: Österreichs Autobahnen, hg. im Auftrag des Bundesministerium für Bauten und Technik anlässlich der Fertigstellung des 1000. Autobahnkilometers, Wien 1983, S. 49-50. Fritz Bock sollte dem Kabinett Raab I ab April 1953 als Staatssekretär im Finanzministerium angehören. Zu Fritz Bock: Sporrer Maria / Steiner Herbert (Hg.), Fritz Bock – Zeitzeuge, Wien 1984.

[390] Diwok Fritz / Koller Hildegard, Reinhard Kamitz. Wegbereiter des Wohlstands, Wien 1977, S. 80.

[391] Sandgruber, Ökonomie und Politik, S. 468.

Aprilscherz bezeichnet, in einem anderen wurde die Finanzierung zerpflückt[392] - kam es zu einem grundsätzlichen Ministerratsbeschluss am 21. Juli 1953.[393]

Am 2. Juni 1954 schließlich schuf die Koalition die gesetzlichen Grundlagen für den Autobahnbau: mit der Novelle 1954 zum Bundesstraßengesetz 1948 wurde erstmals der Begriff „Autobahn“ als Bundesstraße „A“ eingeführt.[394] Das neu angelegte Verzeichnis F beschrieb die geplanten Stecken:

- Bundesstraße „A“ (Autobahn) von Wien in Richtung St. Pölten – Amstetten – Linz – Attersee – Mondsee – Salzburg zur Staatsgrenze am Walserberg mit 310,0 km Länge
- Abzweigung von Salzburg südlich nach Anif mit 8,1 km Länge.

Es handelte sich somit um keine präzise Streckenfestlegung, sondern lediglich um die Angabe eines ungefähren Trassenverlaufs, der zwar die Zwangspunkte benannte, doch für die eigentliche Planung Spielraum offen ließ. Die Abzweigung von Salzburg nach Anif wurde nur deshalb angeführt, weil sie ohnehin bereits als Erbe der Reichsautobahn bestand; konkrete Absichten für die spätere Tauernautobahn bestanden jedoch kaum.

Gleichzeitig normierte das Gesetz, dass für den Ausbau der Autobahn im Jahre 1954 ein zusätzlicher Kredit von 100 Millionen Schilling bewilligt werde und dass mit der Vollziehung dieses Gesetzes das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, de facto die Bundesstraßenverwaltung, betraut sei.

### 6.1.2 Die Autobahn-Studiengesellschaft m.b.H.

Bereits im August 1953 beschloss der Ministerrat die Konstituierung einer „Autobahn-Studiengesellschaft m.b.H.“ zum Studium sowie zur Planung und Vorbereitung der Autobahn.[395] Diese erfolgte am 11.12.1953 unter dem Vorsitz von Staatssekretär Dr. Fritz Bock. Die Parallelen zur „Stufa“, der „Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau“, aber vor allem zur GEZUVOR, der unter den Nationalsozialisten - ebenfalls außerhalb der Ministerialbürokratie - eingerichteten „Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen“, sind somit frappant – kein Wunder, hatte doch jeder, der mit der Materie vertraut war, noch das deutsche Beispiel vor Augen.

Diese Autobahn-Studiengesellschaft m.b.H. hatte die Ausarbeitung des Bauprogramms für eine Autobahn Salzburg – Wien, die Erstellung der bezüglichen Baupläne, die Aufstellung von (Kosten-)Berechnungen, die

---

[392] Arbeiter-Zeitung, 16.7.1953, zit. n.: Ausch Karl, Erlebte Wirtschaftsgeschichte. Österreichs Wirtschaft seit 1945, Wien u.a. 1963, S. 231-233. Ausch war seit 1946 Leiter der Wirtschaftsredaktion der „Arbeiter-Zeitung“.

[393] Bock Fritz, Wie kam es zum österreichischen Autobahnbau? in: Österreichs Autobahnen, S. 50. Siehe auch: Sporrer Maria / Steiner Herbert (Hg.), Fritz Bock. Zeitzeuge, Wien 1984, S. 105-108.

[394] BGBl. vom 2.6.1954, Nr. 127/1954.

[395] Vgl. Vortrag an den Ministerrat betreffend Ausbau der Autobahnstrecke Wien-Salzburg und der Gründung einer Autobahngesellschaft m.b.H., Julius Raab, 10.7.1953, AAA.

Einholung von Kostenvoranschlägen und die Beschaffung aller Unterlagen, die in technischer Hinsicht zur Ausführung des Baues erforderlich waren, zur Aufgabe. Ihr oblag ebenso die Ausarbeitung der ersten Vorschläge und Unterlagen für die Ausschreibung der ersten Baulose.

Zum Vorsitzenden des Aufsichtsrates wurde wie erwähnt Dr. Bock, zum stellvertretenden Vorsitzenden Stadtrat Thaller nominiert. Dem Aufsichtsrat gehörten einer Meldung der „Oberösterreichischen Nachrichten“ zufolge unter anderem die Landeshauptmann-Stellvertreter Felix Kern für Oberösterreich und Ing. August Kargl für Niederösterreich, der Generaldirektor der Creditanstalt Johann und für die Verstaatlichte Industrie Dipl.-Ing. Hitzinger von der VÖEST an. An dem der Gesellschaft zur Verfügung stehenden Anfangskapital von 4 Mio. Schilling waren der Bund mit einer Million, die Bundesländer Wien, Niederösterreich, Oberösterreich und Salzburg mit je 250.000, und schließlich die verstaatlichten Banken und Industrien sowie die Privatwirtschaft ebenfalls jeweils mit einer Million Schilling beteiligt.[396]

Bei ihrer Tätigkeit stieß die Autobahn-Studiengesellschaft m.b.H. nicht nur auf technische und organisatorische Schwierigkeiten, da zum Beispiel nur zum Teil geeignete Unterlagen vorhanden waren und diese auf die ehemaligen Obersten Bauleitungen Wien und Linz und die Bauabteilungen Wels und Salzburg verteilt waren. Darüber hinaus aber war das Land ja noch immer von den Besatzungsmächten besetzt und die Sowjets beharrten auf ihren Rechten am „Deutschen Eigentum“ in Niederösterreich.

Dennoch konnte Dr. Bock bereits am 23. März, als er dem Ministerrat Bericht über die Tätigkeit der Autobahn-Studiengesellschaft erstattete, bekannt geben, dass die Aufnahme von Bauarbeiten in einzelnen Abschnitten der Autobahn Wien – Salzburg möglich wäre. Nur vier Monate später fand der Spatenstich statt.

Die Autobahn-Studiengesellschaft m.b.H. hatte nur etwas mehr als ein halbes Jahr Bestand, denn der Ministerrat legte sich bereits im Mai 1954 fest, den Autobahnbau durch das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau durchführen zu lassen und die Autobahn Studiengesellschaft m.b.H. wieder aufzulösen.[397]

Die Novelle zum Bundesstraßengesetz vom 2.6.1954, mit der die Autobahn von Salzburg nach Wien zur „Bundesstraße A“ erklärt wurde, bot dafür die rechtliche Grundlage. Sie gab die Möglichkeit, den Bau durch die Bundesstraßenverwaltung des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau weiterzuführen. Die Autobahn-Studiengesellschaft m.b.H. hatte dadurch ihre Berechtigung verloren und beendete folglich mit 1.Juli 1954 ihre Tätigkeit. [398] Nur 17 Tage später vollzog Bundeskanzler Raab beim Talübergang Zilling den Spatenstich für den Weiterbau der Autobahn.

---

[396] Autobahngesellschaft wurde konstituiert, in: OÖN 8.12.1953, S. 1 (Nr. 284).

[397] Autobahn Salzburg – Wien bis 1960, in: Brücke und Straße 1954, H. 7/8, S. 170.

[398] ÖstA, AdR, Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, Sektion I, 1953 (138/W NÖ, 139), 1954 (183a/W).

### 6.1.3 Eigentumsfrage und „öffentliche Verwaltung“

Wie bereits mehrfach erwähnt, lähmte die ungeklärte Frage des „Deutschen Eigentums“ in Österreich, unter das auch die Reichsautobahnen fielen, einen allfälligen Weiterbau der Autobahn nach 1945. Während die Westmächte auf ihre Ansprüche verzichtet hatten, beharrten die Sowjets lange auf ihren Ansprüchen, die sich auf das Potsdamer Abkommen von 1945 gründeten. [399]

Erst am 2. Juli 1954 erfolgte die Übertragung der Vermögenswerte und Realitäten des ehemaligen Unternehmens „Reichsautobahnen“ im Bereich der amerikanischen Besatzungszone in die Verfügungsgewalt der Republik Österreich. Die Sowjetunion zog im September nach: am 24.9.1954 schlossen die Verwaltung für Sowjeteigentum in Österreich und das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau einen Kontrakt ab. Darin wurde die Übergabe aller Aktiven „der unvollendeten Bauten der Autobahn Wien – Salzburg in einer Länge von zirka 162 km inklusive der sich auf die Autobahn beziehenden Grundstücke, Bauten, Anlagen und Materialien“ festgelegt.[400]

Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang auch die Rolle des „Öffentlichen Verwalters“ des „Deutschen Eigentums“. Da die Regierung die Rechtsauffassung vertrat, dass die „deutschen Liegenschaftsverhältnisse“ beibehalten werden sollten und der Bund Eigentümer bzw. Besitzer nur der von ihm ausgeführten Bauten auf der Autobahn sein dürfe, solange die Frage des „Deutschen Eigentums“ nicht endgültig geklärt sei, wäre die Bestellung eines öffentlichen Verwalters erforderlich.

Am 24.4.1954 bestellte daher das Bundesministerium für Finanzen aufgrund des Verwaltergesetzes 1953 den Wiener Rechtsanwalt Dr. Ludwig Draxler zum „Öffentlichen Verwalter“ des in den Bundesländern Salzburg und Oberösterreich befindlichen Vermögens des Unternehmens „Reichsautobahnen“, am 17.12.1954 auch für das Bundesland Niederösterreich, soweit das Vermögen durch den oben erwähnten Kontrakt vom 24.9.1954 der Republik übergeben worden war. In Ergänzung dazu wurde Dr. Draxler am 16.7.1955 zum öffentlichen Verwalter des gesamten im Bundesgebiet der Republik Österreich gelegenen Vermögens des Unternehmens bestellt.

Bei der Spatenstichfeier in Zilling im Juli 1954 trug sich übrigens der letzte Akt des kuriosen Rechtsstreites um das "Deutsche Eigentum" zu. Der Treuhänder der Deutschen Vermögenswerte in Oberösterreich und Salzburg machte nämlich anlässlich des anstehenden Baubeginnes eine Eingabe beim zuständigen Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau und untersagte die Wiederaufnahme des Autobahnbaues mit der Begründung, dass zuvor die bereits begonnenen Bauwerke dem Eigentümer, nämlich der Bundesrepublik Deutschland als Rechtsnachfolgerin des Deutschen Reiches, abzulösen wären. Eine Verzichtserklärung Deutschlands gegenüber Österreich wurde angestrebt.

---

[399] ausführlich dazu: Brunner Waltraud, Das Deutsche Eigentum und das Ringen um den Österreichischen Staatsvertrag 1945 – 1955, Diss. Univ. Wien 1975.

[400] Matl Franz, Entwicklung des Autobahnbaues in Österreich, in: Österreichs Autobahnen, hg. im Auftrag des Bundesministerium für Bauten und Technik anlässlich der Fertigstellung des 1000. Autobahnkilometers, Wien 1983, S. 155-156.

Entsprechende Verhandlungen darüber konnten aber wegen fehlender Rechtsgrundlagen nicht erfolgen, da 1954 beide Staaten dem Besatzungsstatut unterlagen und somit nicht völlig souverän waren. Erst einige Zeit später kam es zu einer Regelung zwischen der BRD und Österreich.

Mit dem Übergang des Eigentums an die Republik Österreich infolge der Bestimmungen des Staatsvertrages hielt es das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau für zweckmäßig und vertretbar, diese Vermögen selbst zu verwalten und die öffentliche Verwaltung durch Dr. Draxler daher aufzuheben. Dies geschah mit Bescheid vom 13.12.1955.[401]

### 6.1.4 Finanzierungsfragen

Unter anderem um den Weiterbau der Autobahnen finanziell abzusichern, beschloss der Ministerrat am 12.5.1954 das erste „Österreichische Investitionsprogramm“ in Höhe von rund 10 Milliarden Schilling und dessen Bedeckung aus dem außerordentlichen Haushalt. In diesem Programm war neben der Elektrifizierung der Österreichischen Bundesbahnen und der Automatisierung des Telefonnetzes eben auch der Bau der Autobahn Wien – Salzburg enthalten. Dafür waren in den Jahren 1954 bis 1961 drei Milliarden Schilling vorgesehen, die sich wie folgt auf die einzelnen Jahre verteilen sollten:

**Tabelle 6: Investitionsprogramm 1954-1961**

| | |
|---|---|
| 1954 | 100 Mio. |
| 1955 – 1960 | 2.700 Mio. (450 Mio/Jahr) |
| 1961 | 200 Mio. |

Um dem Widerstand der SPÖ gegen das Autobahnprojekt den Wind aus den Segeln zu nehmen, wandte man einen Kunstgriff an: das zur Verfügung stehende Investitionsvolumen wurde einfach auf das von der SPÖ geführte Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe und das von der ÖVP geführte Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau aufgeteilt.

Die für das erste Jahr vorgesehenen Mittel wurden jedoch nicht einmal zur Hälfte in Anspruch genommen, da die Zeit für Ausschreibungen, Bauvorbereitung usw. zu kurz gewesen war. Die Ausgaben 1954 betrugen gerade 44,16 Mio. Schilling, einschließlich der Ausgaben für die Treuhand-Verwaltung 45,9 Millionen.[402]

[401] Bescheid des Bundesministeriums für Finanzen vom 13.12.1955, Zl. 260.120/185-35/55, AAA.

[402] Autobahnberichte 1938 – 1975, hier 1954, AAA.

Nach dem damaligen Finanzierungskonzept sollten die West- und die Südautobahn bis 1975 durchgehend und im Vollausbau befahrbar sein.[403] Natürlich war auch damals das Geld knapp. So verwies etwa Bundeskanzler Raab bei der Eröffnung des Abschnittes Salzburg – Mondsee auf die gleichzeitig erforderlichen Mittel für die Aufstellung des Bundesheeres.[404]

Die Versuche, Kredite der Weltbank oder anderer Stellen im Ausland zu erhalten, scheiterten relativ rasch. Aus diesem Grund dachte man auch sehr konkret an die Einführung von Benutzungsgebühren für die Autobahn, um die Erhaltungskosten abzudecken. Die Höhe dieser Benutzungsgebühr sollte sich „nach der Art des Fahrzeuges richten", wobei ein Durchschnittswert von 50,- öS je Personenwagen für die Gesamtstrecke angenommen und eine Staffelung nach Teilstrecken in Betracht gezogen wurden.[405] Bekanntlich wurde nichts aus diesen Plänen. Erst 1997 wurden Benützungsgebühren für das österreichische Autobahnnetz eingeführt (Vignette).

Auch die ursprünglich vorgesehene Einrichtung einer Autobahnbetriebsgesellschaft, wie sie übrigens auch im Dritten Reich bestanden hatte, wurde wieder fallen gelassen.

## 6.2 Planungs- und Baugeschichte seit 1954 im Überblick

Die Geschichte der Autobahnen in Oberösterreich wie auch in Österreich seit dem Beginn der Bauarbeiten im Jahr 1954 weist eine markante Zäsur auf, die deutlich zwei unterschiedliche Phasen vorher und nachher erkennen lässt. Wie so oft bei geschichtlichen Entwicklungen lässt sich diese Zäsur nicht auf den Tag genau festmachen, sondern vollzog sich allmählich im Laufe mehrerer Jahre, schleichend, kaum bemerkt von den Zeitgenossen, aber dennoch im Endeffekt deutlich.

Es handelt sich im Fall der Autobahnen um die Entwicklung von fast blinder Euphorie für den Autobahnbau, Motorisierungswahn und von unbändigem Fortschritts- und Technikglauben hin zu einer den Autobahnen gegenüber überaus kritischen, wenn nicht in manchen Gesellschaftskreisen offen ablehnenden Einstellung, die sich auf die Ökologiebewegung zurückführen lässt und in mitunter massiven Widerständen gegen Baumaßnahmen äußert. Diese zweite Phase ist daher durch einen enormen Bedeutungsgewinn für den Umwelt- und Naturschutz geprägt – man denke nur an das Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), auch wenn dieses auf Vorgaben der Europäischen Union zurückging. Die Ausbaupläne wurden zurückgenommen und Verkehrsfreigaben, um es etwas überspitzt zu formulieren, beinahe unter

---

[403] Vgl. Müller Peter, Südautobahn. Wechsel- und Burgenlandabschnitt der A2, Wien/München/Zürich 1985, 16.

[404] Freie Fahrt auf der Autobahn von Salzburg nach Mondsee, in: OÖN 28.4.1958, S. 3.

[405] Autobahn Salzburg – Wien bis 1960, in: Brücke und Straße 1954, H. 7/8, S. 170. Vgl. auch Allgemeine Bau-Zeitung, 26.5.1954 und Wiener Kurier, 26.5.1954.

Ausschluss der Öffentlichkeit gefeiert. Diese Zäsur fällt etwa in die Mitte der 1980er Jahre.

Erst in der jüngsten Vergangenheit scheint das Pendel wieder in die Gegenrichtung auszuschlagen.

### 6.2.1 Autobahn - Euphorie (1954 – ca. 1985)

1954 waren die wesentlichen Voraussetzungen für einen Weiterbau der Autobahn Salzburg – Wien erfüllt: die Regierung hatte ihren entsprechenden Willen geäußert, die gesetzlichen Grundlagen geschaffen und die zur Finanzierung erforderlichen Mittel bereitgestellt oder zumindest festgelegt. Die Autobahn-Studiengesellschaft m.b.H. hatte die Pläne überarbeitet, die Kosten ermittelt und die Bauarbeiten vorbereitet. Schlussendlich war auch die Frage der Eigentumsverhältnisse zu einem Abschluss gebracht worden. Somit stand dem Baubeginn nichts mehr entgegen.

Am 17. Juli 1954 erfolgte somit durch Bundeskanzler Dr. Julius Raab der Spatenstich für den Weiterbau am Talübergang Zilling in Salzburg, dort, wo der von den Reichsautobahnen gebaute Salzburger Ring endete.

Nach drei Jahren Bauzeit konnte der erste Abschnitt von Mondsee bis zur Landesgrenze zwischen Oberösterreich und Salzburg im Frühjahr 1958 eröffnet werden. Nach insgesamt 10 Jahren wurden die letzten Bauarbeiten an der Westautobahn in Oberösterreich 1964 abgeschlossen, auch wenn etwa die Raststationen vorerst noch fehlten. „*Zuerst fahren, dann rasten*“ lautete die Devise.

Als der Bau der Westautobahn noch voll im Gang war, dachte man in der Bundesstraßenverwaltung schon an den nächsten Schritt, nämlich an den Ausbau der in absehbarer Zeit zur Verfügung stehenden Strecken zu einem richtigen Autobahnnetz. Dabei war jedoch klar, dass „*der Bau von Autobahnen zunächst nur in jenen Abschnitten vertreten werden könne, wo auch ein zwingendes Verkehrsbedürfnis tatsächlich bestehe und wo eine Autobahn einer möglichst großen Zahl von Verkehrsteilnehmern Nutzen bringe*.“[406]

Vorrangig waren dabei jene Abschnitte der wichtigsten Hauptverkehrsrouten, wo die Verkehrsverhältnisse auf den bestehenden Straßen durch Um- oder Ausbau der alten Straßenanlage oder auch den Neubau einzelner Teilstrecken auf längere Sicht nicht mehr verbessert werden konnten, oder wo eine Entlastung bestehender überlasteter Straßenzüge durch den Bau einer viel leistungsfähigeren Autobahn geboten erschien.

Diesen Überlegungen folgend beschloss der Nationalrat im März 1958 zunächst eine neuerliche Novelle des Bundesstraßengesetzes, mit der einerseits die bereits festgelegten Strecken präzisiert, andererseits aber eben auch neue

[406] Die Autobahn in Oberösterreich. Chronik einer Bauleistung, hg. v. d Oberösterreichischen Landesregierung, Linz 1965, S. 16.

Autobahnstrecken in das Gesetz aufgenommen wurden.[407] Als neue Autobahnen wurden festgelegt:

als Teil der Autobahn Salzburg – Wien (Verzeichnis F):

> die spätere Wiener Außenring- oder „Allander" Autobahn (Siebenhirten – Alland – Kirchstetten)
>
> der Autobahnzubringer Linz (Freindorf bei Linz zur Wiener Bundesstraße in Linz

als Bestandteil der später so genannten „Südautobahn" (Verzeichnis G):

> Wien – Wr. Neustadt – Graz – Klagenfurt – Villach – Staatsgrenze bei Arnoldstein
>
> die später so genannte B 301 und die nunmehrige B 305 (Siebenhirten zur Angerner Bundesstraße bei Aderklaa)

Darüber hinaus bot die Novelle 1958 erstmals eine Definition der „Autobahn": „*Die in den Verzeichnissen als Autobahnen angeführten Straßenzüge sind Bundesstraßen, welche ohne höhengleiche Kreuzungen angelegt, mit besonderen Anschlußstellen für Zu- und Abfahrt ausgestattet und einschließlich ihrer Zu- und Abfahrtsstraßen zu diesen Anschlußstellen nur dem Schnellverkehr mit nicht an Oberleitungen gebundenen Kraftfahrzeugen [...] gewidmet sind*."[408]

Dieses Bundesstraßengesetz hinkte aber in einer Hinsicht wesentlich der Realität nach: Ende April 1959 wurden die Bauarbeiten an der Brenner-Autobahn begonnen, ohne dass diese im Gesetz erwähnt wäre. Man musste sich daher behelfen und bezeichnete den ersten Abschnitt der Brenner-Autobahn zwischen Innsbruck und Schönberg als „zweibahnigen Ausbau der Brenner-Bundesstraße". Dies hatte damit zu tun, dass man der technischen Machbarkeit einer Autobahn über den Brenner lange Zeit sehr skeptisch gegenüber stand und noch 1954 forderte „*Tirol braucht keine Autobahnen, sondern Alpenstraßen*". Erst das immer stärker steigende Verkehrsaufkommen veranlasste das Internationale Brennerkomitee 1955, mit der Forderung nach dem Bau einer Brenner-Autobahn an das Ministerium heranzutreten. Erst 1964, als dieser Abschnitt bereits ein Jahr lang unter Verkehr stand, fanden die Brenner- und auch die Inntal-Autobahn Eingang in das Bundesstraßengesetz.[409]

Zur Finanzierung der Brenner-Autobahn wurde übrigens 1964 erstmals eine der später so beliebten Sondergesellschaften gegründet, die Brenner Autobahn AG, da eine Finanzierung aus dem Budget nicht mehr möglich schien.[410]

---

[407] BGBl. vom 12.3.1958, Nr. 56/1958, siehe auch: Stenographische Protokolle des Nationalrats, VIII.GP, 55. Sitzung am 12.3.1958, S. 2549 f, Beilage 425.

[408] BGBl. 56/1958, § 1 Abs. 1.

[409] Feist Leo, Vom Saumpfad zur Tiroler Autobahn, hg. v. Amt der Tiroler Landesregierung, Innsbruck 1980, S. 667 f.

[410] BGBl. Nr. 135/1964.

Die Bundesstraßennovelle 1964 brachte neuerlich eine enorme Ausweitung des geplanten Autobahnnetzes durch das neu angelegte Verzeichnis K: neben der bereits erwähnten Brenner- und Inntalautobahn und Autobahnen im Raum Wien auch eine Autobahn Bregenz – Feldkirch (Rheintalautobahn) und schließlich – für Oberösterreich interessant: Linz – Schärding mit dem Verlauf „Linz – Grieskirchen bis zur Staatsgrenze bei Schärding; Grieskirchen – Wels – Sattledt".

Erstmals sollte eine Autobahn nicht mehr wie bisher ihren Ausgang vom Stadtrand nehmen (z.B. Siebenhirten / Vösendorf), sondern weit in die Stadt hinein führen, denn die Westautobahn sollte nun nicht mehr in Auhof enden, sondern bis zum Margarethengürtel verlängert werden.[411]

Die Stadtautobahn, wie sie ja auch in Linz mit der Führung des Zubringers Linz von der Westautobahn bis zur Wiener Straße in der Planung bereits angedeutet worden war, war nun, dem Vorbild amerikanischer und mittlerweile auch europäischer Großstädte folgend, sozusagen salonfähig geworden.[412] Es ist dies eine Reaktion auf das rasante Wachstum der Motorisierung und des Verkehrsaufkommens insbesondere in den Großstädten, gleichzeitig aber auch Ausdruck von Technikgläubigkeit und Fortschrittsglauben, denen städtischer Lebensraum und Lebensqualität bereitwillig geopfert wurden.

Noch immer aber schien das Autobahnnetz zu klein und zu weitmaschig dimensioniert, die Ansprüche der Bundesländer und Interessensvertreter noch unbefriedigt. Unter anderem wurde mit der Novelle 1968 des Bundesstraßengesetzes wiederum ein Verzeichnis neu zu errichtender Autobahnen, nämlich Tauern- und Pyhrnautobahn, eingefügt.[413] Allerdings entsprach bei letzterer die Bezeichnung nicht dem Verlauf, der heute mit ihr verbunden wird. 1968 wurde als Pyhrnautobahn die heutige Pyhrnautobahn von Sattledt bis Spielfeld und die spätere Mühlkreisautobahn von Wullowitz bis Linz bezeichnet.[414] Nun erst auch erhielten die verschiedenen Autobahnstrecken ihre bis heute üblichen Kurzbezeichnungen (Westautobahn, Innkreisautobahn etc.), allerdings noch ohne Nummerierung. Diese kam erst 3 Jahre später.[415]

Übrigens wies etwa der ÖVP-Abgeordnete Helbich im Zuge der Debatte im Nationalrat bereits darauf hin, dass die Realisierung dieser Strecken nicht vor dem Jahr 2000 zu erwarten sei, es sei denn, es würden neue Wege der Finanzierung gefunden. Dies wurde vom zuständigen Minister, Dr. Vinzenz

---

[411] Pläne für eine „Wientalstraße" als Schnellverkehrsweg gehen zurück in die dreißiger Jahre.

[412] BGBl. Nr. 134/1964 sowie Stenographische Protokolle des Nationalrats, 10.GP, 50.Sitzung vom 3.6.1964, Beilage 395.

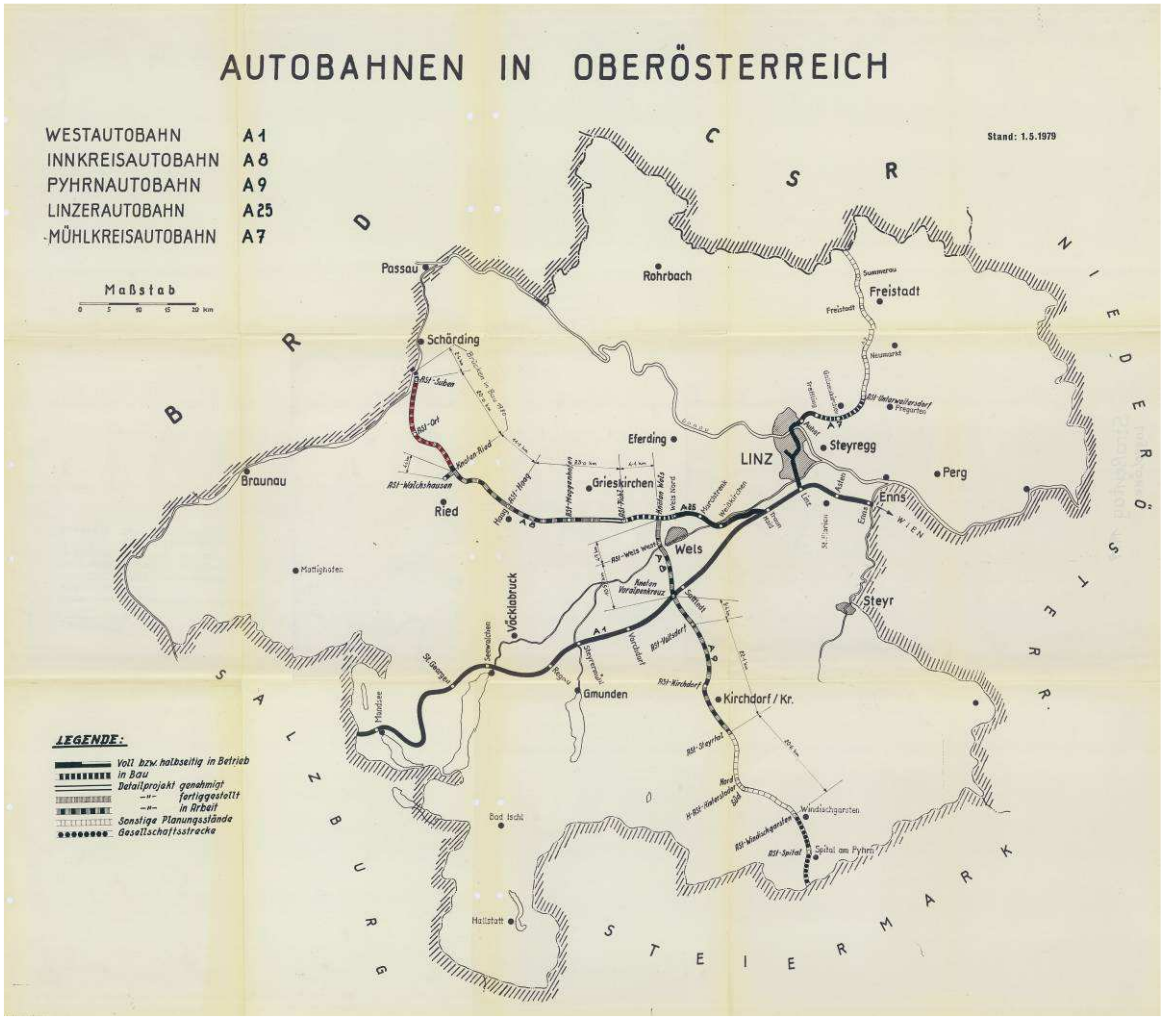
[413] Harry Slapnicka vertritt in Oberösterreich. Die politische Führungsschicht seit 1945, Linz 1989, S. 312 die Ansicht, dass dies auch auf gehörige Schützenhilfe durch den damaligen Bautenminister Dr.Vinzenz Kotzina, einen gebürtigen Oberösterreicher, zurückzuführen war.

[414] im Bautenausschuss wäre die Strecke von Linz nach Wullowitz beinahe wieder gestrichen worden: Stenographische Protokolle des Nationalrats, XI. GP, 96. Sitzung vom 7.3.1968, S. 7583.

[415] BGBl. Nr. 113/1968 sowie Stenographische Protokolle des Nationalrats, XI. GP, 96. Sitzung vom 7.3.1968, Beilage, 726 und 775.

Kotzina, auch nicht in Abrede gestellt.[416] Teilweise ging es auch noch gar nicht so sehr um einen konkreten Baubeginn, sondern lediglich um eine vorausschauende Planung zur Sicherung der Trassen.

**Abb. 115: Autobahnnetz in Oberösterreich, Planungsstand 1979**




Quelle: AAA

In den späten sechziger Jahren begannen die Arbeiten an einer Neubewertung des österreichischen Straßennetzes. Im Rahmen zahlreicher Sitzungen des gesamtösterreichischen Komitees für die Neubewertung des Bundesstraßennetzes, dem unter dem Vorsitz des Bautenministeriums alle Bundesländer angehörten, wurde eine Kategorisierung des Straßennetzes nach funktionellen Gesichtspunkten unter Verwendung neu ausgearbeiteter

[416] Stenographische Protokolle des Nationalrats, XI. GP, 96. Sitzung vom 7.3.1968, S. 7586 u. 7618.

Gutachten und Expertisen vorgenommen. Diese Neubewertung floss unmittelbar in den Entwurf für das Bundesstraßengesetz 1971 ein.[417]

Das Bundesstraßengesetz 1971 stellte hinsichtlich der umfassenden gesetzlichen Regelung vieler Fragen im Zusammenhang mit den Bundesstraßen einen Meilenstein, aber auch den Höhenpunkt an Autobahnplanungen dar.[418] Es führte nicht nur als neue Straßenkategorie die Schnellstraße (Bundesstraße S) ein, sondern normierte auch und vor allem moderne Grundsätze bei der Trassenfestlegung und der Wahrung der Anbaufreiheit. Von großer Bedeutung wurden Regelungen zum Planungsablauf wie etwa die Bestimmung des Straßenverlaufs durch den Bautenminister, die berühmte § 4 Verordnung („Trassenverordnung").[419] Darüber hinaus stieg der Umfang des geplanten Autobahnnetzes von 1780 auf 1880 Kilometer.

**Tabelle 7: Autobahnen und Schnellstraßen in Oberösterreich gemäß Bundesstraßengesetz 1971**

| Nr. | Bezeichnung | Beschreibung |
|---|---|---|
| A 1 | West Autobahn | (St. Pölten) – Linz/Freindorf – Sattledt – (Salzburg) |
| A 7 | Mühlkreis Autobahn | Linz/Freindorf – Staatsgrenze bei Freistadt |
| A 8 | Innkreis Autobahn | Sattledt –Wels – Staatsgrenze bei Suben |
| A 9 | Pyhrn Autobahn | Sattledt – (Liezen) – (Staatsgrenze bei Spielfeld) |
| A 25 | Linzer Autobahn | Linz - Wels |
| S 9 | Innviertler Schnellstraße | A 8 – Ried/Innkreis – Staatsgrenze bei Braunau/Inn |
| S 10 | Braunauer Schnellstraße | (Salzburg) – Mattighofen –Braunau/Inn |
| S 37 | Steyrer Schnellstraße | Enns - Steyr |
| S 38 | Welser Schnellstraße | Linz - Wels |

Quelle: Bundesstraßengesetz 1971 (BGBl. Nr. 286/1971), Verzeichnis 1 und 2

Verzeichnis 1 enthielt nun alle geplanten Bundesstraßen A (Bundesautobahnen), Verzeichnis 2 alle geplanten Bundesstraßen S (Schnellstraßen) und Verzeichnis 3 alle Bundesstraßen B. Sämtliche Straßen erhielten als Kurzbezeichnung eine Buchstaben-Ziffern-Kombination zusätzlich zum Straßennamen (z.B. A 1 Westautobahn). Insgesamt listete das Gesetz nun 25

[417] Raschauer Otto, Die österreichischen Autobahnen – Situation und Ausblick, in: Bericht über den 32. Österreichischen Straßentag in Gmunden, vom 4. bis 6. Mai 1970, hg. v. d. Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen, Wien 1970, S. 1 –8.

[418] BGBl. Nr. 286/1971.

[419] 1966 war ein eigenes Bundesministerium für Bauten und Technik geschaffen worden.

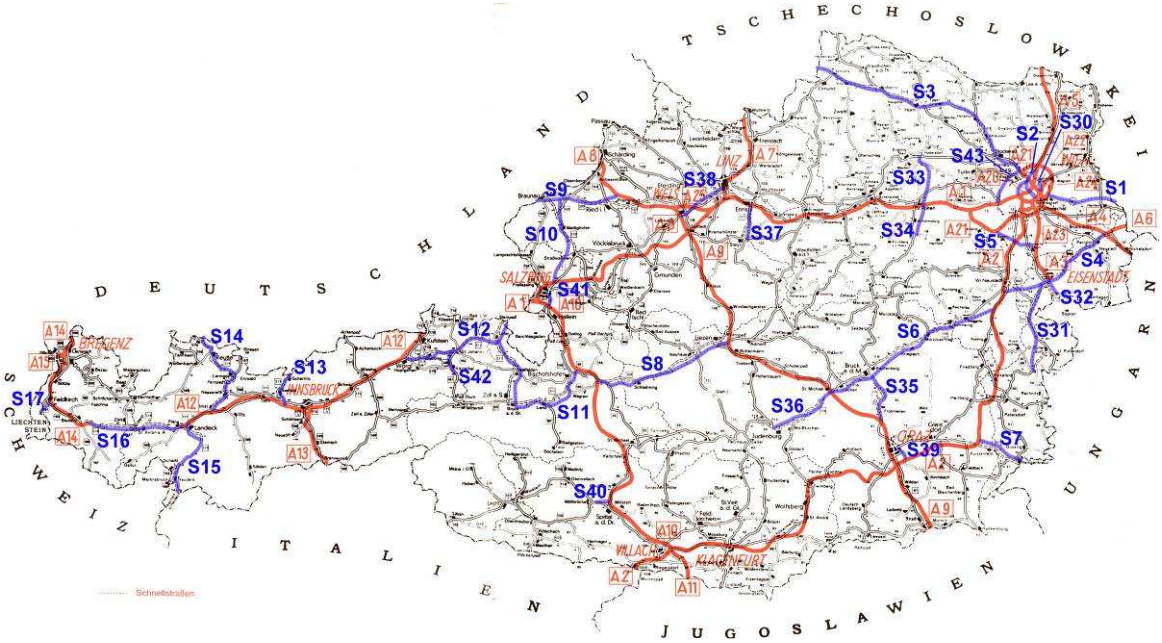
Autobahnen und 43 Schnellstraßen auf, davon verliefen 5 Autobahnen und 4 Schnellstraßen zumindest teilweise durch Oberösterreich.

Neue Autobahnen durch Oberösterreich wurden zwar nicht mehr festgelegt, sondern lediglich die bereits festgelegten systematisiert und zum Teil umbenannt, darunter die Mühlkreisautobahn und die Linzer Autobahn.[420] Letztere etwa war aus der bisherigen Autobahn Linz - Schärding herausgenommen worden. Dabei wurde vor allem die unübersichtliche Situation mit den zahlreichen Autobahnästen bereinigt. Neu hinzu kamen die S 9 Innviertler Schnellstraße, S 10 Braunauer Schnellstraße, S 37 Steyrer Schnellstraße und die S 38 Welser Schnellstraße

Die Gesamtlänge der bundesweit gesetzlich festgelegten Autobahnstrecken war folgendermaßen gewachsen:

| | |
|---|---|
| Bundesstraßengesetznovelle 1954 | 317 km |
| Bundesstraßengesetznovelle 1958 | 765 km |
| Bundesstraßengesetznovelle 1964 | 1.780 km |
| Bundesstraßengesetz 1971 | rd. 1.874 km |

**Abb. 116: Die im Bundesstraßengesetz 1971 vorgesehenen Autobahnen und Schnellstraßen**

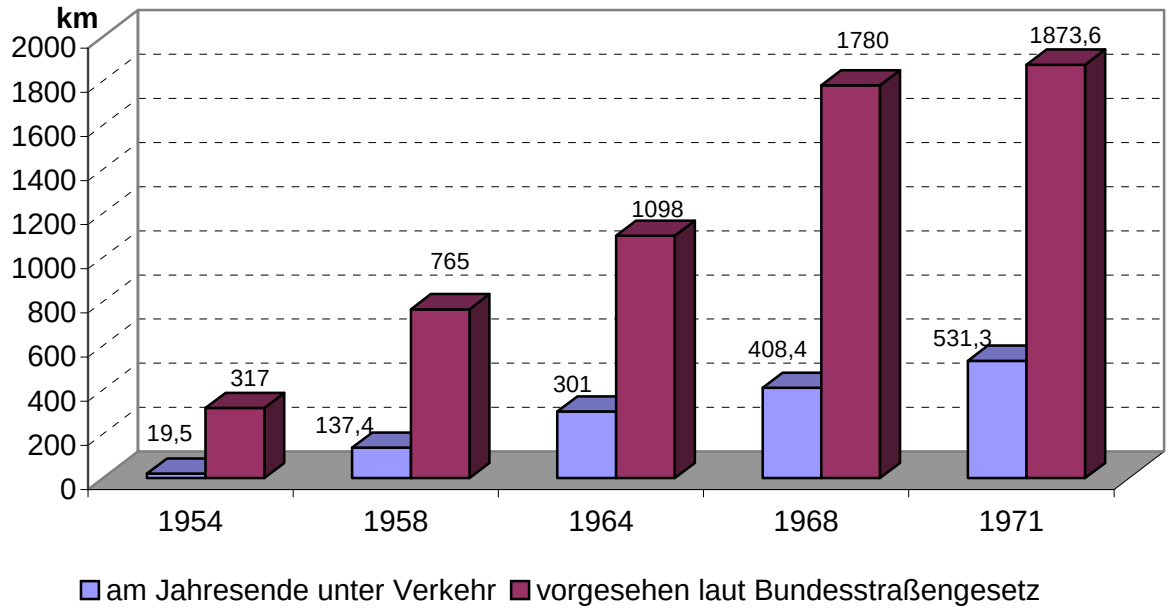



Die nachfolgende Abbildung zeigt sehr schön, wie sehr die Politik der Realität hinsichtlich des Ausbaus des Autobahnnetzes bereits vorausgeeilt war. Auch

[420] Harry Slapnicka irrt sich in diesem Punkt, wenn er in „Oberösterreich. Die politische Führungsschicht ab 1945“, Linz 1989, S. 312, schreibt, dass LH Wenzl durchsetzte, dass diverse Autobahnen neu in das Bundesstraßengesetz 1971 aufgenommen wurden. Zutreffend ist dies vielmehr nur für die Schnellstraßen.

wenn man zum Beispiel 1971 die in Bau befindlichen Strecken mit einer Länge von immerhin 198 km hinzuzählt, kommt man zu einem Verhältnis von fertigen oder in Bau befindlichen Kilometer Autobahnen zu den vorgesehenen von 1: 2,57.

**Abb. 117: Am Jahresende unter Verkehr stehende Autobahnen und laut Bundesstraßengesetz vorgesehene Autobahnen, 1954-1971, in km**




Quelle: Österreichs Autobahnen, Wien 1984, S. 199.

1971 waren in Oberösterreich somit insgesamt 329,0 km Autobahnen vorgesehen, und zwar:

| | |
|---|---|
| A1 | 115,1 km |
| A7 | 58,7 km |
| A8 | 75,4 km |
| A9 | 59,9 km |
| A25 | 19,9 km |

### 6.2.2 Widerstände und Lückenschluss (seit ca. 1985)

In den frühen achtziger Jahren machte sich allmählich ein Umdenken bemerkbar, hin zu einer gegenüber den Autobahnen kritischeren Einstellung, die sich auf die Ökologiebewegung zurückführen lässt, aber auch auf ein geringeres Obrigkeitsdenken und die erhöhte Bereitschaft betroffener Bürger, den Rechtsweg voll auszunutzen. Dazu kamen Engpässe bei der Finanzierung des Autobahnbaus, die schließlich zur Gründung der ASFINAG führten. Und natürlich trug auch die allmählich verebbende Motorisierungswelle dazu bei.

„*Der Autobahnjubel, der noch vor wenigen Jahren geherrscht hatte, ist in Oberösterreich verflogen*“, analysierten die Oberösterreichischen Nachrichten in ihrem Bericht von der Eröffnung des Abschnittes Wels – Pichl der Innkreisautobahn im August 1982.[421] Zwar bezog sich dies in erster Linie auf die Finanznöte und die damit in Zusammenhang stehende Forderung an die Europäische Gemeinschaft nach einer Mitfinanzierung der österreichischen Transitstrecken, doch bringt diese Feststellung auch gut den allgemeinen Stimmungsumschwung auf den Punkt. „*Die Straßenbauer sind derzeit überhaupt in der Zwickmühle: die Mineralölsteuer sinkt, die Bedeutung des Umweltschutzes ist gewachsen, und die Motorisierung nimmt zwar noch zu, aber längst nicht mehr so stark wie früher. All das trug dazu bei, dass auch die Straßenbau-Euphorie nicht mehr so groß ist*“, resümiert ein Journalist der Oberösterreichischen Nachrichten, angesichts der Pläne für eine Sparvariante für die Pyhrnautobahn Ende 1982.[422] Die Freigabe von Teilstücken der Linzer Autobahn im August 1976 und Pyhrnautobahn im Dezember 1985 war den Oberösterreichischen Nachrichten zum Beispiel gerade einmal ein kleine Notiz am Rande wert – verglichen mit den seitenfüllenden Berichten aus den sechziger Jahren ein geradezu radikaler Wandel. „*Autobahneröffnungen sind auch nicht mehr das, was sie einmal waren*“, bemerkte Landeshauptmann Ratzenböck 1986.[423] Eine Lehre aus diesen veränderten Rahmenbedingungen war die forcierte Information und Bürgerbeteiligung bei Straßenbauprojekten.[424]

Insgesamt ist die Zeit ab den frühen 80er Jahren, teilweise auch schon wesentlich früher – zumindest was die Autobahnen in Oberösterreich betrifft – von Widerständen gegen geplante Autobahnen, Trassenstreiten, langsamem Baufortschritt und unzureichender Finanzierung geprägt.

Bei allen in Planung oder Bau befindlichen Autobahnen (Innkreis-, Mühlkreis- und Pyhrnautobahn) kam es zu offenen Widerständen. Die Welser Westspange wurde jahrelang verzögert, der Weiterbau der Mühlkreisautobahn zwischen Unterweitersdorf und Wullowitz zunächst ad acta gelegt und erst später wieder als Schnellstraße weiterverfolgt. Bei der Pyhrnautobahn arbeitete man sich langsam von Norden und Süden auf den schwierigsten Abschnitt in der Mitte vor. Sowohl bei der Mühlkreis- als auch bei der Pyhrnautobahn war das Verkehrsaufkommen sehr gering und sprach gegen eine Autobahn. Die S 10 Braunauer Schnellstraße und die S 38 Welser Schnellstraße wurden mit der Bundesstraßennovelle 1983 wieder gestrichen. Verkehrsfreigaben erfolgen zum Teil nur noch formlos.

Neuen Schwung und frisches Geld für den Autobahnbau brachte die Einführung der Autobahnmaut (Vignette), für die ja bereits Bautenminister Moser 1975 Pläne gewälzt hatte.[425] Etwa gleichzeitig kam es bei der Welser Westspange

---

[421] Eröffnung bei Wels bewies: Der Autobahn-Jubel ist dahin, in: OÖN 29.8.1982, S. 7.

[422] Die Pyhrnautobahn ist bis auf weiteres fürs Land gestorben, in: OÖN 7.12.1982, S. 7.

[423] zit. n.: Pyhrnautobahn wird bis 1992 nach Kirchdorf gebaut, in: OÖN 6.8.1986, S. 5.

[424] Vgl. Schacherl Emil, Straßenbau in Oberösterreich – Bestandsaufnahme und Ausblick, in: Österreichs Straßen. Straßen Europas. Offizielle Festschrift zum 41. Österreichischen Straßentag 1979, hg. v. d. Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen, Wien 1979, S. 11-13, hier 11.

[425] Zwischen Pickerl und Maut, in: OÖN 12.11.1975, S. 2.

und der Pyhrnautobahn durch umfassende Umprojektierungen im Sinne des Natur- und Umweltschutzes, die die Baukosten erheblich ansteigen lassen, zu Einigungen mit den Autobahngegnern. Tunnel, Unterflurtrassen, Grünbrücken, Renaturierungen, Verlagerungen von Biotopen usw. sicherten den Baubeginn. Spatenstiche und Eröffnungen werden nun wieder gefeiert und politisch zelebriert wie eh und je. Die Eröffnung des letzten fehlenden Abschnittes im oberösterreichischen Autobahnnetz erfolgte im Dezember 2004.

# 7 Planungs- und Baugeschichte der Autobahnen in Oberösterreich

## 7.1 A1 Westautobahn

### 7.1.1 Entscheidung für den Weiterbau

Als in den frühen fünfziger Jahren die Entscheidung für einen Weiterbau der unter dem Nazi-Regime begonnenen Reichsautobahnen fiel und die gesetzlichen Grundlagen dafür geschaffen wurden,[426] stand zwar die Planung bis auf wenige Ausnahmen fest und man konnte auf umfangreiche Unterlagen, Pläne, Variantenstudien, technische Richtlinien usw. zurückgreifen, doch stellten sich nun nicht minder bedeutende Fragen: Ob und inwieweit sollte man all dies übernehmen oder nicht? Wo sollte man mit den Arbeiten beginnen? Welche Objekte konnten weiter verwendet werden und welche nicht?

Grundsätzlich herrschte die Meinung vor, die vorhandenen Planungen der Reichsautobahnen weitgehendst zu übernehmen und die bereits begonnenen Objekte soweit möglich einzubinden. Damit übernahm man aber auch – entweder völlig ohne Bedenken oder ganz bewusst – die völlig andere Konzeption der Reichsautobahnen mit.

Die Reichsautobahnen waren ja nicht unbedingt als zweckmäßigste, rascheste und kürzeste Verbindung zwischen zwei Punkten konzipiert, so wie wir heute den Zweck einer Autobahn sehen, sondern als Straße, die zwar durch ihre Anlageverhältnisse (kreuzungsfrei, zwei oder mehr Fahrstreifen etc.) prinzipiell eine gegenüber dem Landstraßennetz hohe Geschwindigkeit erlaubte, aber vorrangig dem Fahrer, dessen Aufmerksamkeit solcherart entlastet worden war, den Blick auf die („deutsche“) Landschaft und deren „Genuss“ ermöglichen sollte.

Nicht umsonst war die Reichsautobahn so trassiert worden, dass dem Lenker, aber natürlich auch den Mitfahrern, ein möglichst grandioser Blick auf den Mondsee, auf den Traunstein oder auch auf Stift Melk geboten wurde – ursprünglich übrigens auch auf den Attersee. Entsprechend situierte Rast- und Aussichtsplätze unmittelbar neben der Fahrbahn sollten dieses „Wanderfahren“, dieses „Erfahren“ der Landschaft in wahrsten Sinne des Wortes, unterstützen. Für eine Linienführung so knapp an Mondsee vorbei und überhaupt so weit ins viel schwieriger zu trassierende Salzkammergut hinein hätte es sonst keinen Grund gegeben. Genau diese Linienführung bringt nun aber – neben dem

[426] Bundesstraßengesetz-Novelle 1954, BGBl. Nr. 127/1954.

Vorteil einer äußerst guten Erreichbarkeit - unter anderem Lärmprobleme und eine Belastung für den Fremdenverkehr mit sich.

**Abb. 118: Autobahnende Walserberg, 1950**

Quelle: Österreichische Nationalbibliothek, Bildarchiv, US8968/10

Doch zurück zu den Nachkriegsplanungen. Es erwies sich vorderhand als sehr vorteilhaft, dass sich die Autobahnverwaltung, wiewohl personell stark reduziert, nach dem Krieg weiterhin um die Erhaltung und Instandhaltung des Autobahntorsos gekümmert hatte.

Die einzelnen Kunstbauten waren in einem höchst unterschiedlichen Grad fertig gestellt. So war im beliebig herausgegriffenen Baulos Steyrermühl mit 2,1 km Länge die 216 m lange Traunbrücke nur zu 5 %, eine 33 m lange Überführung über die Bahn Lambach – Gmunden zu 50%, eine weitere Überführung zu 60 % und schließlich eine kurze Feldwegüberführung zu 100 % fertig gestellt.[427]

Die bautechnischen Planungen mussten nun, bevor an einen Weiterbau gedacht werden konnte, Baulos für Baulos hinsichtlich der Anlageverhältnisse überprüft und gegebenenfalls geändert werden, denn die Planungen waren ja inzwischen 15 Jahre alt, während die Technik sich natürlich weiterentwickelt

[427] Brückenbuch A 1 Westautobahn mit nachträglicher Eintragung des Fertigstellungsgrades der einzelnen Objekte durch die Autobahnverwaltung, AAA. Leider liegen keinerlei Angaben über die Grundlagen dieser Auswertung vor, ob diese Angaben auf bloßen Schätzungen aufgrund von Erfahrungswerten oder auf genauen Erhebungen vor Ort beruhten. Die angegebenen Werte sind somit mit Vorsicht zu verwenden.

hatte. Grundsätzliche Fragen wie die Festlegung eines neuen Regelquerschnittes waren zu klären und Entscheidungen über den konstruktiven Aufbau des Unter- und Oberbaues und der Fahrbahndecke selbst zu treffen. Daneben standen die Überprüfung der Neigungen und Krümmungen, aber insbesondere die Übergangsbogen, die ja erst in den Trassierungsgrundsätzen 1942 festgelegt worden waren, sowie die generelle Verbesserung der Linienführung in Grund- und Aufriss im Mittelpunkt.

Die Bogen- und Höhenausrundungen mussten verflacht, die Steigungsverhältnisse verringert werden. War bei der Trassierung der Reichsautobahnen in der Regel eine Maximalsteigung von 5% zulässig, so waren es jetzt mit Rücksicht auf den Schwerverkehr nur noch 4%, und nur noch in Ausnahmefällen 5 %. Weiter galt es, fahrtechnisch befriedigende Übergangsbogen (in der Regel Klothoiden) einzuschalten und Beschleunigungs- und Verzögerungsspuren bei den Anschlussstellen zu projektieren. Selbst die Lage und Verteilung der Anschlussstellen wurde überdacht.

Zwischen St. Georgen im Attergau und Mondsee wie auch im Wienerwald zwischen St. Christophen und Wien musste die Trasse in einer Länge von 22 km völlig neu festgelegt werden.[428] Dabei wurden auch die Ergebnisse umfangreicher geologischer und bodenmechanischer Untersuchungen in die Planungen einbezogen.

Neben diesen rein technischen Fragen musste aber auch geklärt werden, wo mit den Bauarbeiten begonnen werden sollte. Dabei spielte nicht nur eine Rolle, in welchen Abschnitten und wie weit die Erdarbeiten und Kunstbauwerke (Brücken) bereits fertiggestellt waren, wo noch Trassenvarianten oder Linienänderungen zu erwarten waren, sondern auch, wo am raschesten mit einer Fertigstellung zu rechnen wäre und wo eine Fertigstellung aufgrund der Belastung des Bundesstraßennetzes am raschesten zu wünschen wäre.

Natürlich traten hier die Bundesländer in einen gewissen Wettstreit, denn die Aufnahme der Bauarbeiten ging ja in der Regel mit einem erhöhten Bedarf an Arbeitskräften einher, sodass beschäftigungspolitische Fragen ebenso oder sogar noch höhere Bedeutung erhielten als verkehrstechnische. Und dass jedes Bundesland unabhängig davon möglichst rasch auf ein fertig gestelltes Teilstück des Prestigebauwerks „Autobahn“ verweisen wollte, versteht sich von selbst. Es kam also zu einer Art ersten „Dringlichkeitsreihung“ avant la lettre, denn eine solche Reihung, die auch so bezeichnet wurde, wurde ja erstmals 1975 auf Grundlage des Bundesstraßengesetzes 1971 durchgeführt.

Die Bauarbeiten wurden somit an drei Teilstücken gleichzeitig aufgenommen, was natürlich in der Folge zu Klagen über den sprichwörtlich gewordenen „Fleckerlteppich Autobahn“ führte. Hier sind überdies wieder deutliche Parallelen zu den Bauarbeiten an den Reichsautobahnen 20 Jahre zuvor festzustellen. Auch bei den Reichsautobahnen hatte man, um möglichst in allen Reichsteilen Beschäftigungseffekte durch den Bau zu erzielen, aber auch um einem möglichst großen Teil der Bevölkerung das Prestigebauwerk des „Führers“ und dessen Dynamik hautnah vor Augen zu führen, an vielen Stellen

[428] Autobahn Salzburg – Wien bis 1960, in: Brücke und Straße 1954, H. 7/8, S. 170.

gleichzeitig, über das gesamt Reich verteilt, mit den Bauarbeiten begonnen. Bis 1961 sollte die Autobahn zwischen Salzburg und Wien bereits fertig sein.

**Abb. 119: Baufortschritt am Schiltenberg bei Ebelsberg, Oktober 1957**

Quelle: Foto Landespressedienst, B7/411/20

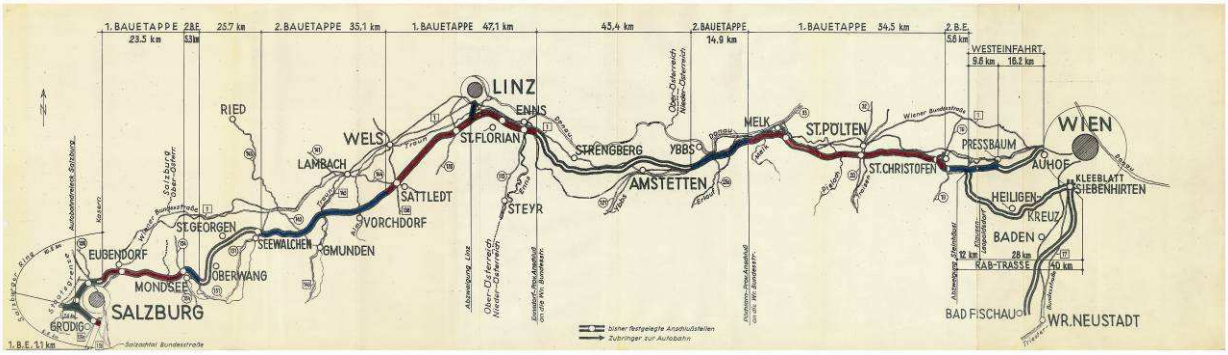
## 7.1.2 Bauphasen und Eröffnungen

Die erste Bauetappe sah auf oberösterreichischem Gebiet die Fertigstellung der Autobahn von Enns nach Sattledt sowie des Abschnittes von Salzburg bis Mondsee vor. Damit sollte zunächst einmal die im oberösterreichischen Zentralraum stark befahrene B 1 Wiener Bundesstraße entlastet werden. Im Rahmen der zweiten Bauetappe war der Ausbau von Sattledt bis Aurachkirchen und von Mondsee bis Loibichl vorgesehen und schließlich in der dritten Bauphase der zum Teil geologisch schwierige Abschnitt zwischen Loibichl und Aurachkirchen, für den noch verschiedene Varianten untersucht wurden.

Am 17. Juli 1954 wurde mit einer Spatenstichfeier beim Talübergang Zilling in der Nähe von Eugendorf bei Salzburg der Autobahnbau in Österreich offiziell wieder aufgenommen. Es war dies das östliche Ende des noch von den Reichsautobahnen gebauten Salzburger Ringes, wo Bundeskanzler Julius Raab seinen Spatenstich tat. Drei Tage später begannen die eigentlichen

Bauarbeiten, zunächst in den Salzburger Baulosen zwischen Eugendorf und Zellerache. [429]

### Abb. 120: Bauetappen der Westautobahn




Quelle: AAA

### Abb. 121: Autobahnbau bei Salzburg, Aquarell von Franz Trenk, 1956, Privatbesitz

Quelle: Danzer Gudrun/Sueti Helga (Hg.), Franz Trenk 1899 – 1960. Maler der Landschaft und Industrie, Graz 1999, S. 116, Abb. 70

[429] Daxer Paul, Der Autobahnbau Salzburg-Mondsee, in: Bericht über den 20. Österreichischen Straßentag in Salzburg, vom 8.-10. Mai 1958, hg. v. d. Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen, Wien 1958, S. 31 - 44.

Erst im Herbst wurden die Arbeiten in Oberösterreich und Niederösterreich in Angriff genommen: ab 7. Oktober die Brückenbauarbeiten zwischen Linz und Enns und am 23. November die Arbeiten im Baulos Mondsee.

**Abb. 122: Bau der Ennsbrücke 1956**

Quelle: Foto Landespressedienst, B7/341/28

**Abb. 123: Gleichenfeier im Bereich St. Florian-Mönchgraben, Oktober 1957:**

**Die Bauleitung posiert stolz vor einem Plakat, das die geleistete Arbeit verzeichnet.**

Quelle: Foto Landespressedienst, B7/410/35

**Abb. 124: Eröffnung der Autobahn Salzburg - Mondsee am 26. April 1958**

Quelle: Foto Kurt Römer, Linz, vgl. OÖN 28.4.1958

Dank der bereits während der Reichsautobahnzeit erfolgten Arbeiten und der seit Kriegsende durchgeführten Erhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten ging der Bau anfangs relativ rasch vonstatten.[430] Hingegen gestalteten sich die Arbeiten am Mondseehang von Anfang an als schwierig und zeitraubend.

Nach nur drei Jahren Bauzeit konnte im Frühjahr 1958 – wieder im Rahmen eines Festaktes im Beisein des Bundeskanzlers – der erste Abschnitt von Mondsee bis zur Landesgrenze Oberösterreich-Salzburg[431] und gleich darauf im Dezember der lange Abschnitt von Ennsdorf bis Sattledt eröffnet werden.[432] „*Unter den Klängen der Bundeshymne durchschnitt am Samstag um 12.35 Uhr Bundeskanzler Ing. Raab [...] ein weißes Band und gab damit symbolisch die fertiggestellten rund 20 Kilometer der neuerbauten Autobahn dem Straßenverkehr frei. Während von den umliegenden Hängen Böllerschüsse krachten, setzte sich eine unübersehbare Autokolonne in Richtung Mondsee in Bewegung*“ beschrieb die Tagespresse das gut inszenierte Ereignis, an dem auch zahlreiche Vertreter der Kirche und des Diplomatischen Corps (!) teilnahmen. Damit nicht genug, erfuhren 36 verdiente Ingenieure und

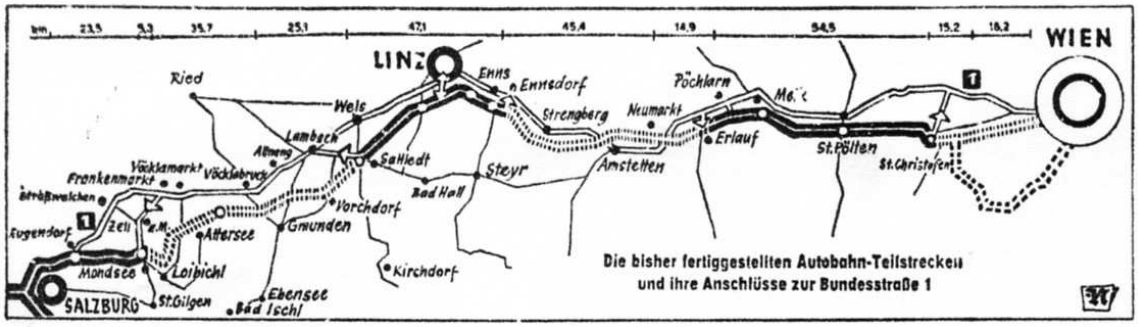
[430] Vgl. Rasches Bautempo treibt die Autobahn voran, in: OÖN 14.4.1959, S. 5.

[431] Eröffnung der Autobahnstrecke Salzburg – Mondsee, in: ÖIZ 1958, H. 6, S. 289.

[432] Autobahn – Denkmal des Selbstvertrauens Österreichs. Festliche Eröffnung der Teilstrecken St. Christophen – Pöchlarn und St. Valentin – Ennsdorf – Sattledt, in: Linzer Volksblatt, 4.12.1958, S. 3.

Bauarbeiter eine Auszeichnung. Aber auch der nicht geringen Zahl von neun beim Bau verunglückten Arbeitern gedachte man.[433]

**Abb. 125: Fertiggestellte Abschnitte der A1 Westautobahn bis Dezember 1958**




Quelle: OÖN, 3.12.1958, S. 7

Im Dezember, mit der Eröffnung der Abschnitte St. Christophen – Pöchlarn und Ennsdorf – Sattledt, lobten die Zeitungen bereits einen Zeitgewinn von 30 bis 40 Minuten zwischen Wien und Salzburg. In den Abschnitten dazwischen musste der Verkehr jeweils auf die gleichzeitig ebenfalls ausgebaute Bundesstraße 1 geleitet werden, die ein für die damalige Zeit extrem hohes Verkehrsaufkommen von rund 1000 Fahrzeugen pro Stunde in beiden Richtungen aufwies.

**Abb. 126: Eröffnungsfahrt von Ennsdorf nach Sattledt am 3. Dezember 1958**

Quelle: Foto Kurt Römer, Linz

Der weitere Baufortschritt, insbesondere im Abschnitt Vorchdorf – Regau, konnte nur durch eine Vorfinanzierung gewährleistet werden. Dabei kamen die

[433] Freie Fahrt auf der Autobahn von Salzburg nach Mondsee. Noch heuer werden 124 Kilometer fertiggestellt, in: OÖN 28.4.1958, S. 3

beauftragten Baufirmen für die Verzinsung des aufgenommenen Kapitals auf – eine Präzedenzfall für spätere finanzielle Engpässe im Autobahnbau.[434] Im Jänner 1961 kam allerdings die finanzielle Misere, in der der Autobahnbau steckte, an die Öffentlichkeit. Die Bauwirtschaft beklagte fällige Forderungen in Höhe von 240 Millionen Schilling, der Bund konnte vorerst lediglich 100 Millionen freigeben.[435]

**Abb. 127: Stark religiös geprägte Eröffnungszeremonie zur Verkehrsfreigabe des Abschnitts Sattledt - Vorchdorf, 26.8.1960**

Quelle: Dia Landespressedienst

Dennoch folgten 1960 das Teilstück von Sattledt bis Vorchdorf[436] und 1961 Vorchdorf – Regau,[437] sodass nunmehr bereits rund 60 % der gesamten Autobahnstrecke in Oberösterreich befahrbar waren.[438] Da auch die Bundesstraße zwischen der Anschlussstelle Regau und Vöcklabruck auf rund acht Kilometer Länge ausgebaut worden war, kam es zu einer spürbaren

[434] Gamnitzer Franz, Autobahn-Achse wird Angelpunkt, in: OÖN 7.10.1961, Wochenendbeilage S. 11-12.

[435] Vgl. Die Finanzmisere im Autobahnbau weitet sich bedrohlich aus, in: OÖN 31.3.1961, S. 1.

[436] vgl. In einer Woche Autobahn bis Vorchdorf. Einziges Teilstück, das heuer fertig wird, in: OÖN 20.8.1960, S. 7 sowie Autobahn Sattledt-Vorchdorf eine Feier wert, in: OÖN 27.8.1960, S. 5.

[437] Das ebenflächigste Autobahn-Teilstück, in: OÖN 15.9.1961, S. 7.

[438] vgl. Kodric. E., Verkehrsübergabe der Autobahn-Teilstrecke Vorchdorf - Regau in Oberösterreich, in: ÖIZ 1962, H. 3, S. 95-99.

Verkehrserleichterung auf der Wiener Bundesstraße. Immer wieder veranstaltete die Autobahnverwaltung Informationsfahrten zu den Baustellen.[439]

**Abb. 128: Ende der Autobahn bei Sattledt, April 1960**

Quelle: OÖN Archiv

**Abb. 129: Eröffnung der Teilstrecke Regau – Vorchdorf, Oktober 1960**

Quelle: Foto Kurt Römer, Linz

Was die Wiederaufnahme des Autobahnbaus für eine betroffene Gemeinde bedeutete und welche Unterschiede es zum Reichsautobahnbau gab, beschrieb Rudolf Schwarzelmüller anschaulich für die Gemeinde Vorchdorf: mit Sommerbeginn 1956 war die Ausschreibung für die Almbrücke bei Vorchdorf abgeschlossen und im Jänner 1958 begann die Firma Rella & Co mit dem Bau

[439] Autobahnbau wächst im Plantempo, in: OÖN 29.10.1960, S. 6.

des Tragwerkes. Die Pfeiler waren bereits während des Krieges fertig gestellt worden, aber anstelle von Blechträgern kam nun vorgespannter Beton zur Anwendung. Bei der Laudachbrücke wurde die Steigung erheblich vermindert. Außerdem waren nun, im Gegensatz zu den Bauarbeiten während des Nationalsozialismus, zahlreiche Baugeräte, auch schwere, im Einsatz, während die Zahl der Bauarbeiter viel niedriger war.

**Abb. 130: Auf der Fahrt nach Sattledt, 1961**

Quelle: Foto Kurt Römer, Linz

Von besonderer Bedeutung für die Gemeinde wie auch die umliegenden Orte war jedoch der Kampf um eine eigene Anschlussstelle, der sich nun wiederholte. 1938 hatte man erst nach zahlreichen Interventionen nicht nur eine eigene Anschlussstelle durchgesetzt, sondern auch erreicht, dass diese nicht die Bezeichnung „Almtal" sondern „Vorchdorf-Almtal" tragen sollte. Nun wiederholte sich die Geschichte. Die eigene Anschlussstelle war anfangs neuerlich in Frage gestellt und konnte nur durch Vorsprache von Vertretern der umliegenden Gemeinden und verschiedener Industriebetriebe bei den Wiener Stellen durchgesetzt werden, allerdings wieder unter der Bezeichnung „Almtal" und in veränderter Ausführung.[440]

### 7.1.3 Geologische Probleme am Mondseehang

Schwieriger gestaltete sich das nun fehlende letzte Teilstück zwischen Regau und Mondsee. Wie erwähnt waren zunächst verschiedene Varianten der

[440] Schwarzelmüller Rudolf, Vorchdorf. Ein Heimatbuch für Schule und Haus, Vorchdorf 1959, S. 360-361.

Linienführung zu prüfen. Die Reichsautobahnplanungen hatten eine Linienführung am Nordhang des Mondsees, weiter über Innerschwand und die sogenannte „Limberg-Trasse“ über Haslau, Radau und Limberg entlang der Hänge am Westufer des Attersees oberhalb der Orte Nussdorf und Attersee nach St. Georgen vorgesehen. Untersucht wurde nun auch eine „Seetrasse-Süd“, die dem Mondsee-Nordufer und dem Attersee-Westufer extrem knapp folgte und von Fremdenverkehrskreisen forciert wurde, und die „Oberwanger-Trasse“ im Tal der Wangauer Ache über Oberwang und Strass, die sich letztlich auch durchsetzte. Ausschlaggebend dafür war einerseits die Tatsache, dass auch die Trasse am Atterseeuferhang eine Reihe von Rutschhängen anschnitt, andererseits der Umstand, dass die Trasse über Oberwang die kürzeste war und daher bei anfangs kalkulierten durchschnittlichen Kosten von 12 Millionen Schilling je Autobahnkilometer eindeutige Vorteile aufwies.

Besonderen Aufwand verursachten die schwierigen geologischen Verhältnisse in diesem Abschnitt. Bereits im westlich anschließenden Abschnitt Salzburg – Mondsee hatten die stellenweise zu Rutschungen neigenden Berghänge umfangreiche Sanierungsmaßnahmen erfordert und dadurch Bauverzögerungen hervorgerufen.[441] Der von Politikern angekündigte Fertigstellungstermin der Autobahn Salzburg - Wien im Jahr 1962 wurde von Fachleuten wegen der Schwierigkeiten am Mondseehang, dem sogenannten Baulos 31b, bald als nicht einhaltbar abgetan.

Die Autobahn sollte hier auf eine Länge von rund 6 km und in einer Höhe von 40 bis 70 m über der Talsohle den Mondseehang nördlich des Mondsees queren. Die Trasse benützte hier mehrere Hangstufen mit nur geringer Neigung, die sich für die Führung der Autobahn geradezu anboten. Doch gerade auf dieser Hangstufe befanden sich auch mehrere Bauernhöfe, die die Hangstufe genauso ausnützten. Sieben (!) von ihnen wurden nun eingelöst und abgetragen. In anderen Teilstrecken mussten Steilhänge mit bis zu 45° Neigung angeschnitten werden.

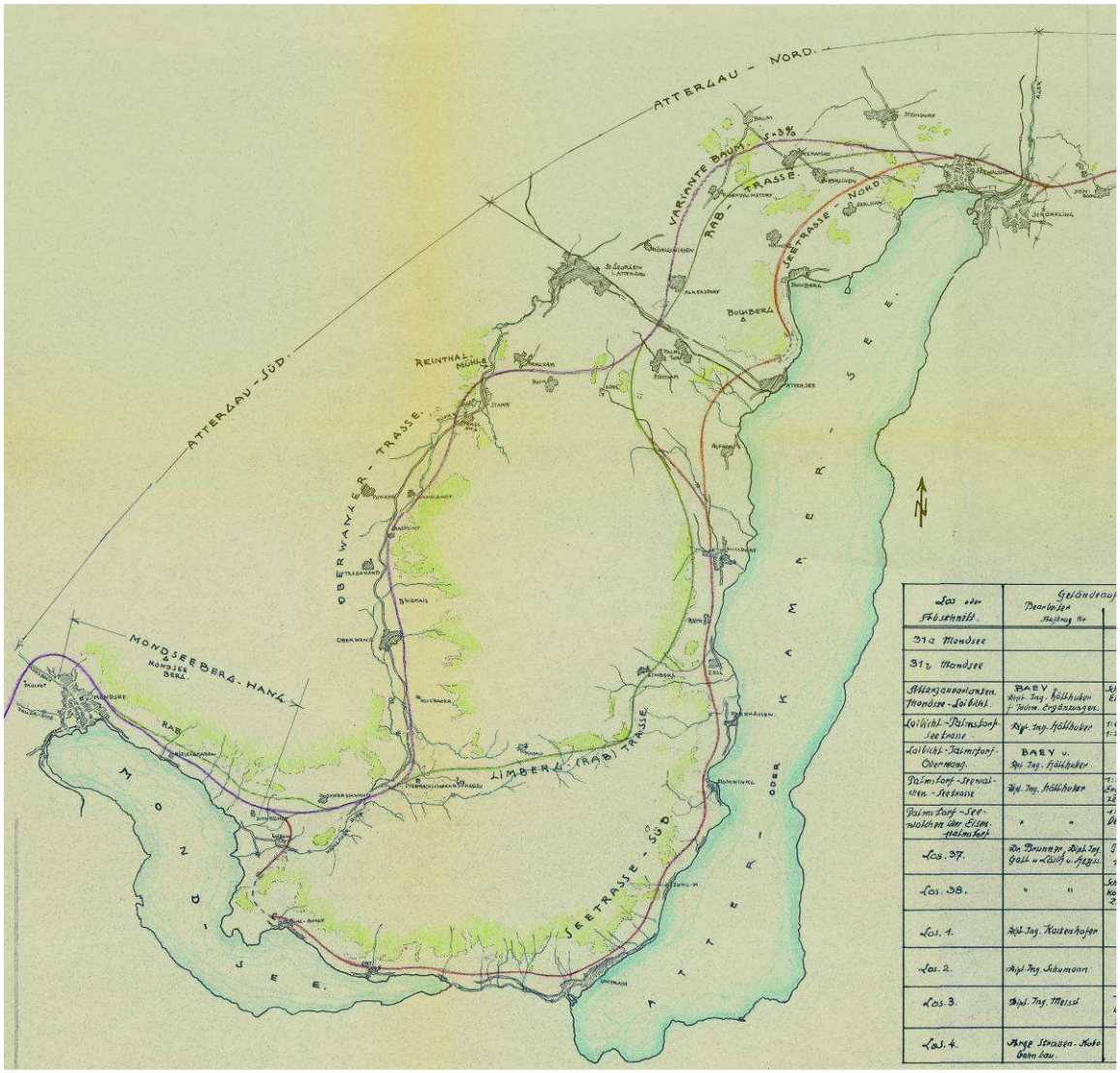
Geologisch gesehen besteht der Mondseehang aus Gesteinen der Flyschzone.[442] Vor allem in den flacheren Geländeteilen werden diese Gesteine durch eiszeitliche Ablagerungen, Rutschmassen, Verwitterungslehm und Murenschutt mit einer Mächtigkeit von bis zu 10 m, vereinzelt aber bis zu 30 m überdeckt. Diese Böden weisen aufgrund des eher feuchten Klimas einen hohen Wassergehalt auf und sind daher weder als Baugrund noch als Dammschüttungsmaterial verwendbar. Andererseits verursachen die wenig durchlässigen Bodenschichten aus Seeton und Grundmoränen Wasserstauungen, so dass die Standsicherheit des Hanges gefährdet ist und bauliche Eingriffe wie Dämme oder Einschnitte sein ohnehin bereits labiles Gleichgewicht stören können. Dann besteht die Gefahr von Hangrutschungen.

---

[441] Mit Mondseehang rutschen die Autobahn-Termine, in: OÖN 29.4.1960, S. 5.

[442] zur Geologie und zu geotechnische Problemen siehe: Brandecker Hermann, Baugeologie der Autobahn Mondsee – Seewalchen, hg. v. der Oö. Landesbaudirektion, Linz 1968. Der Geologe Brandecker war bei zahlreichen Autobahnvorhaben als Berater tätig.

**Abb. 131: Trassenvarianten im Bereich Mondee – Attersee, 1956 (Ausschnitt)**




Quelle: AAA

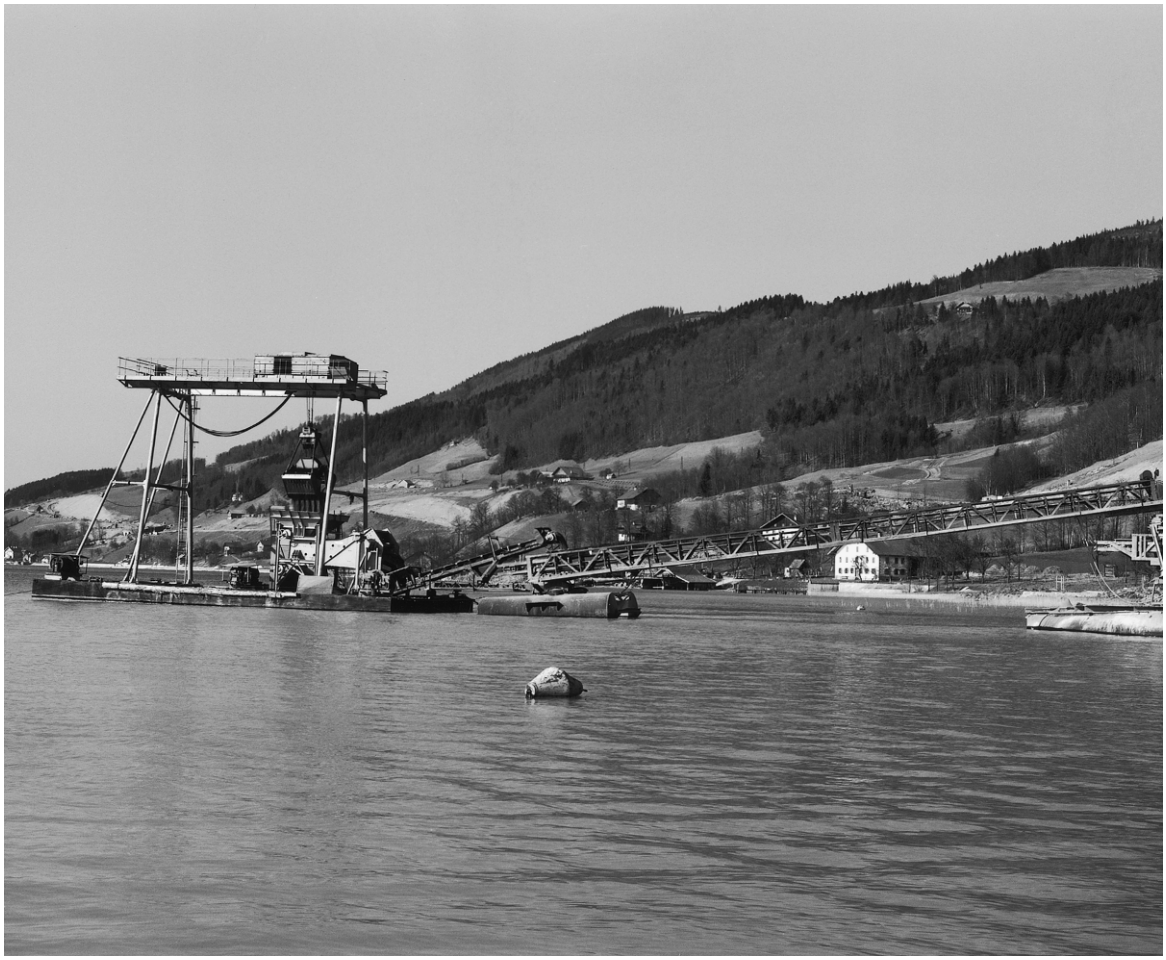
Vor Beginn der Erdarbeiten mussten daher Maßnahmen zur Vorentwässerung des Hanges ergriffen werden, und zwar möglichst lange vor dem Beginn der eigentlichen Bauarbeiten, da die feinstoffreichen Böden das Wasser nur sehr langsam abgeben und damit die Wirkung der Entwässerung erst geraume Zeit nach ihrer Durchführung in vollem Umfang eintritt.[443]

Umfangreiche geologische Untersuchungen waren erforderlich, unter anderem wurden 2500 Bohrungen und Schächte abgeteuft und geologisch dargestellt. Da die Dämme teilweise mit Austauschmaterial bis zu 26 m hoch, gemessen von der Dammsohle bis zur Fahrbahndecke, geschüttet werden mussten, aber nicht genügend Kies zur Verfügung stand, verfiel man auf die aufwändige Lösung einer eigenen Kiesgewinnungsanlage. Der Kies wurde nun im

[443] Hill Tatjana, Geologische Ein- und Ausblicke entlang der A 1. OÖ: Mondsee – Sattledt, Diplomarbeit Univ. Salzburg 1995, S. 115-116.

Mündungsgebiet der Fuschler Ache aus dem See gebaggert, mit Schuten an das andere Ufer gebracht und dort wieder im See versenkt, anschließend wieder herausgebaggert und mit Lastkraftwagen zur Baustelle gebracht.[444] Damit vermied man unzählige Lkw-Fahrten durch den Ort Mondsee. Andererseits wurde ein Teil der abgetragenen Erdmassen, ca. 800.000m³, einfach im Mondsee versenkt bzw. am Ufer angeschüttet.[445]

**Abb. 132: Kiesgewinnungsanlage Mondsee 1961**



Quelle: Foto Landespressedienst B2/154A/5

Das labile Hanggleichgewicht führte zu einer Staffelung der beiden Fahrbahnen. Die bergseitige Fahrbahn ist im Durchschnitt um 4 m, im Maximum bis zu 6,6 m höher als die talseitige. Dadurch konnte nicht nur das Ausmaß der Erdarbeiten gering gehalten, sondern auch die Be- und Entwässerung des Hanges möglichst verkleinert werden. Als durchaus erwünschter Nebeneffekt stellte sich eine geringere Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ein, da ja wesentlich kleinere Einschnitte und Dämme

[444] Vgl. Kunze Walter, Mondsee. 5000 Jahre Geschichte und Kultur, hg. Marktgemeinde Mondsee 1991, S. 136.

[445] vgl. Hill, Geologische Ein- und Ausblicke, S. 130.

notwendig waren. Interessant die Begründung, die den Lesern der „Oberösterreichischen Nachrichten“ neben den geologischen Problemen für die Staffelung der Fahrbahnen geboten wurde: nämlich, „*damit die Autofahrer eine gute Aussicht auf Mondsee und den Schafberg haben*.“[446]

**Abb. 133: Staffelung der Richtungsfahrbahnen am Mondseehang, 1972**

Quelle: Foto Landespressedienst, B14/72-91-1

Die Hanganbrüche wurden nach dem relativ neuen Asphaltmulchverfahren wieder begrünt und bepflanzt. Dabei wurde die Saat auf eine Decke aus Stroh und Bitumen ausgebracht.[447]

Nicht ohne Stolz meinte ein leitender Beamter der Autobahnverwaltung, dass viele der durch den Autobahnbau geschaffenen Bergwasserableitungen zur Trinkwasserversorgung des zuvor eher durch Trinkwassermangel geprägten Gebietes genutzt wurden.[448]

Dieses letzte Teilstück wurde am 26. Oktober 1963 mit zunächst noch provisorischer Fahrbahndecke für den Verkehr frei gegeben. Die endgültige

[446] Terrassenfahrbahn im Abschnitt Mondsee, in: OÖN 13.12.1962, S. 5.

[447] Saat auf Decke aus Stroh und Bitumen. Es grünt auf biologisch toten Hängen, in: OÖN 14.8.1963, S. 5.

[448] Vatier Ferdinand, Das Baulos 31 b Mondseehang der Autobahn Wien – Salzburg, in: Mitteilungsblatt der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen im Ö.I.A.V. (Beilage zur ÖIZ), 1963, H. 3, S. 105–108.

Betondecke und die zweite (linke) Richtungsfahrbahn im Bereich zwischen Regau und Mondsee folgten erst im Dezember 1964.[449]

**Abb. 134: A1 bei Mondsee, 1964**

Quelle. Foto Landespressedienst B3/315/2

Der Mondseehang erwies sich als das teuerste Baulos mit Kosten von 25,6 Mio. Schilling je Kilometer.[450] Die Baukosten waren geradezu explodiert. Dies hatte ausgiebige Kritik durch den Rechnungshof zur Folge, wobei die Prüfer vor allem die ungenügende Bauvorbereitung bemängelten.[451] Die Abrechnungen der einzelnen Baulose hinkten jahrelang hinter den Bauarbeiten hinterher.[452]

[449] Regau – Mondsee zweibahnig, in: OÖN 28.11.1964, S. 7 und: Autobahn bis Salzburg zweibahnig, in: OÖN 5.12.1964, S. 6.

[450] zum Vergleich: der Abschnitt Vorchdorf – Regau kostete 14 Mio. öS/ km.

[451] Rechnungshof: Autobahn Oberösterreich, in: OÖN 13.12.1966, S. 2.

[452] Hinter den Kulissen unseres Autobahnbaues. Mit den Abrechnungen jahrelang im Rückstand, in: OÖN 9.11.1966, S. 5.

### 7.1.4 Warum war die Westautobahn vergleichsweise so schnell fertig?

Obwohl die längste Autobahn Oberösterreichs, ist die Planungs- und Baugeschichte der Westautobahn im Gegensatz zu den anderen Autobahnen somit überraschend überschaubar und relativ schnell erzählt. Nicht nur bezogen auf die Länge, wurde keine andere Autobahn in Oberösterreich derart rasch und zügig realisiert.

**Abb. 135: Puckinger Berg 1960, zwei Jahre nach der Verkehrsfreigabe.**

Man beachte den geringen Verkehr (Zufall oder Normalzustand?) und die bereits von Anfang an vorhandene Kriechspur

Quelle: Foto Landespressedienst B8/558/9

Während die in Oberösterreich rund 155 km lange Westautobahn innerhalb von etwa 10 Jahren (ohne Vorarbeiten der Reichsautobahn in den Jahren 1938 bis 1942) realisiert werden konnte, brauchte es bei der knapp 76 km langen Innkreisautobahn, vor allem bedingt durch die Verzögerungen bei der Welser Westspange, von 1964 bis 2003, also 39 Jahre, und bei der ca. 61 km langen Pyhrnautobahn von 1968 bis 2004, also 38 Jahre!

Die rasche Realisierung der Westautobahn hatte mehrere Gründe:

Zum einen war die Trasse zum Großteil durch die Planungen der Reichsautobahnen und die bereits fertiggestellten Objekte und Erdarbeiten bereits soweit fixiert, dass im Wesentlichen nur noch das Begonnene zu Ende gebracht werden musste.

Planung und Errichtung der Westautobahn fallen zur Gänze in die oben beschriebene Phase der Euphorie für den Autobahnbau, der auf einem breiten gesellschaftlichen Konsens beruhte und daher höchstens marginal auf Widerstand stieß. Zudem herrschte ja ein heute nicht mehr vorstellbares Obrigkeitsdenken und Vertrauen in die Richtigkeit, Angemessenheit und Rechtmäßigkeit behördlicher Tätigkeit.

Die Anzahl der einzuhaltenden Vorgaben, Richtlinien und Gesetze war noch äußerst gering, weder war ein Anhörungsverfahren und eine Trassenverordnung, noch sonst eine Art von Bürgerbeteiligung oder eine normierte Form der Berücksichtigung von Umweltaspekten etc. vorgeschrieben. Auch das technische Regelwerk bezüglich des Autobahnbaus bildete sich erst mit der Zeit heraus. Der Bau der Westautobahn kann somit durchaus als ein „learning by doing“ - Prozess aufgefasst werden. Auch Lärmschutz war zum Beispiel kein Thema angesichts der geringen Verkehrsfrequenzen. Das heißt nicht, dass bestimmte Belange vollkommen negiert worden wären, aber sie flossen eben in die Arbeit der Ingenieure ein oder auch nicht.

**Abb. 136: Anschlussstelle „Linz West“, heute Traun, 1960.**

Die Autobahn wurde extrem knapp an der Siedlung Haid vorbeigeführt.

Quelle: Foto Landespressedienst, B8/558/11

Nicht zuletzt war die Finanzierung der Bauarbeiten zumindest in den Anfangsjahren einigermaßen gesichert – zumindest besser als in späteren Jahren, sodass es auch in dieser Hinsicht zu keinen Verzögerungen kam.

Nichtsdestotrotz erscheint es andererseits kaum berechtigt, von einer „goldenen Zeit des Autobahnbaus“ zu sprechen, auch wenn die zur Zeit der Fertigstellung Mitte der sechziger Jahre erschienenen Publikationen und Berichte nur in den höchsten Tönen von den vollbrachten Bauleistungen, die zweifellos anerkannt werden müssen, schwärmten. Denn genau aus den gleichen Gründen, die zu einer derart raschen und vergleichsweise reibungslosen und widerstandsfreien Fertigstellung beitrugen, könnte eine derartige Vorgangsweise heute nicht mehr akzeptiert werden, auch wenn manche Straßenbauer dies noch so sehr bedauern.

### 7.1.5 Generalsanierung und Ertüchtigung

In den achtziger Jahren machte sich das Alter der Fahrbahndecken auf der Westautobahn zunehmend unangenehm bemerkbar: die Betondecken „zerbröselten“ allmählich unter der Dauerbelastung, der sie nicht mehr gewachsen waren.[453] Jahrelang hatte man sich vor allem mit sogenannten Spurrillensanierungen begnügt, bei denen die zentimetertiefen Spurrillen mit bituminösem Mischgut aufgefüllt wurden.[454] Sehr spät, wie manche kritische Stimmen vermerkten, wurde daher die Generalsanierung der Westautobahn 1994 in Angriff genommen. Generalsanierung bedeutet dabei, dass der bestehende Straßenkörper komplett entfernt und die Autobahn quasi neu errichtet wird.

Aufgrund der enorm gestiegenen Verkehrsbelastung nutzte man diese Gelegenheit auch für eine selektive sogenannte „Ertüchtigung“ der Autobahn, das heißt für einen Ausbau auf sechs Fahrstreifen.[455] Bis 2010 soll die gesamte Strecke erneuert und ausgebaut sein. Aufgrund der höheren Belastbarkeit wird auf der gesamten Strecke wieder eine Betondecke ausgeführt. Auch die neue, insgesamt 25 cm dicke Betondecke aus tragfähigem Unterbeton, der hauptsächlich aus Recyclingmaterial der alten Betondecke besteht, ist für eine Lebensdauer von 30 Jahren ausgelegt.

Dabei kommt erstmals ein Betonfertiger (Gleitschalungsfertiger) zum Einsatz, der die gesamte Fahrbahnbreite von 14,75 m (3 Fahrstreifen und Pannenstreifen) in einem Arbeitsgang bewältigt.[456]

Im Jahr 2001 begann schließlich der knapp 26 Mio. Euro teure Umbau des Knotens Voralpenkreuz, der aufgrund des Bau der Welser Westspange und des sechsspurigen Ausbaus der Westautobahn notwendig geworden war. Gleichzeitig nutzt man die Gelegenheit, die noch nach den Plänen der

---

[453] vgl. z.B. Neuer Belag für 16 Autobahnbrücken, in: OÖN 18.7.1975, S. 7.

[454] vgl. Kampf gegen Spurrillen startet mit Test auf der Westautobahn, in: OÖN 24.6.1980, S. 7.

[455] vgl. z.B. Elektronik-Stauwarnung für Autobahn-Riesenbaustelle, in: OÖN 1.3.1994, S. 15; A1 wird bis Enns ausgebaut, in: OÖN 10.8.1994, S. 15.

[456] Vgl. Neue A1-Betondecke soll 30 Jahre halten, in: OÖN 21.7.2004, S. 25.

Reichsautobahn gestaltete Verkehrsführung den modernen Ansprüchen anzupassen. Die Verkehrsfreigabe erfolgte am 3. August 2003.[457]

**Tabelle 8: Chronologie der Verkehrsfreigaben der Westautobahn**

| | | |
|---|---|---|
| 26.04.1958 | Salzburg - Mondsee | 23,890 km |
| 03.12.1958 | Ennsdorf – Sattledt | 43,233 km |
| 26.08.1960 | Sattledt – Vorchdorf | 12,430 km |
| 07.10.1961 | Vorchdorf – Regau | 16,467 km |
| 15.06.1963 | Regau – Seewalchen | 10,769 km |
| 31.07.1963 | Seewalchen – Straß im Attergau | 13,400 km |
| 07.08.1963 | Straß – Traschwand | 2,500 km |
| 26.10.1963 | Traschwand – Mondsee | 14,195 km |
| 05.12.1964 | Regau – Mondsee (2. Richtungsfahrbahn, Betondecke) | |

## 7.2 A7 Mühlkreisautobahn

### 7.2.1 Überblick

Die heutige A 7 Mühlkreisautobahn geht auf sehr unterschiedliche Wurzeln zurück:

Der südliche Teil, von der Abzweigung von der Westautobahn bei Freindorf bis etwa zum Knoten Hummelhof geht bereits auf Planungen und erste Baumaßnahmen der Reichsautobahnzeit zurück, wobei auch die Pläne Hitlers zur Neugestaltung von Linz eine Rolle spielten.

Der mittlere Teil von Hummelhof bis Urfahr bzw. Auhof ist etwas jünger und hat seine Ursprünge im Generalverkehrsplan 1957 der Stadt Linz, demzufolge eine städtische Ostumfahrung errichtet wurde, die später der Bund als Autobahn übernahm.

Der nördliche Teil schließlich, von Auhof bis Unterweitersdorf bzw. ursprünglich bis Wullowitz, wurde ab den sechziger Jahren vorbereitet und in den frühen siebziger Jahren geplant. Der bisher nicht gebaute Abschnitt von Unterweitersdorf bis zur tschechischen Grenze war darüber hinaus mehrfach wechselnden Planungsphilosophien unterworfen.

[457] Trassenverordnung laut BGBl. Nr. 11/2002; vgl. Prammer Thomas, Generalerneuerung und Knotenumbau A 1 Voralpenkreuz, in: PORR-Nachrichten, Nr. 143 (2003), S. 42.

## Tabelle 9: Chronologie der Verkehrsfreigaben der Mühlkreisautobahn [458]

| | | |
|---|---|---|
| 13.08.1962 | Spur IV, Knoten Hummelhof | |
| 24.10.1964 | Knoten Linz – ASt Linz-Süd | 4,229 km |
| 11.10.1965 | Wankmüllerhofstraße – St. Peter-Straße mit Ostbrücke und Zufahrtsstraße VÖEST (rechte RFB) | |
| 01.09.1971 | ASt Linz -Süd – ASt Linz-Hummelhof | 2,032 km |
| 01.09.1971 | Linz-Füchselstraße – ASt Linz-Prinz Eugen Straße | 1,081 km |
| 30.11.1972 | ASt Linz-Prinz Eugen Straße („Semmelweisstraße“) – Brückenkopf | |
| | Linz (ASt Linz-Hafenstraße) | 2,023 km |
| 16.12.1972 | ASt Linz-Hafenstraße – ASt Linz-Urfahr | 0,795 km |
| 20.12.1974 | Brückenkopf Urfahr – ASt Linz-Dornach (rechte RFB) | 1,925 km |
| 31.10.1975 | Brückenkopf Urfahr – ASt Linz-Dornach (linke RFB) | |
| 09.02.1978 | ASt Linz-Hummelhof - ASt Linz-Wiener Straße (rechte RFB) | 0,934 km |
| 14.10.1978 | ASt Linz-Hummelhof - ASt Linz-Wiener Straße (linke RFB) | |
| 31.10.1978 | ASt Linz-Dornach – ASt Treffling (rechte RFB) | 4,234 km |
| 09.02.1979 | ASt Linz-Wiener Straße – Linz-Füchselstraße | 1,549 km |
| 09.02.1980 | ASt Linz-Dornach – ASt Treffling (linke RFB) | |
| 31.10.1980 | ASt Treffling – HASt Gallneukirchen | 3,190 km |
| 14.10.1982 | HASt Gallneukirchen – ASt Unterweitersdorf | 4,839 km |
| 04.10.1991 | ASt Franzosenhausweg (urspr. ASt Neue Heimat) | |
| 30.08.1996 | HASt Industriezeile („Nebingerknoten“) | |
| | GESAMT | 26,831 km |

ASt Anschlussstelle

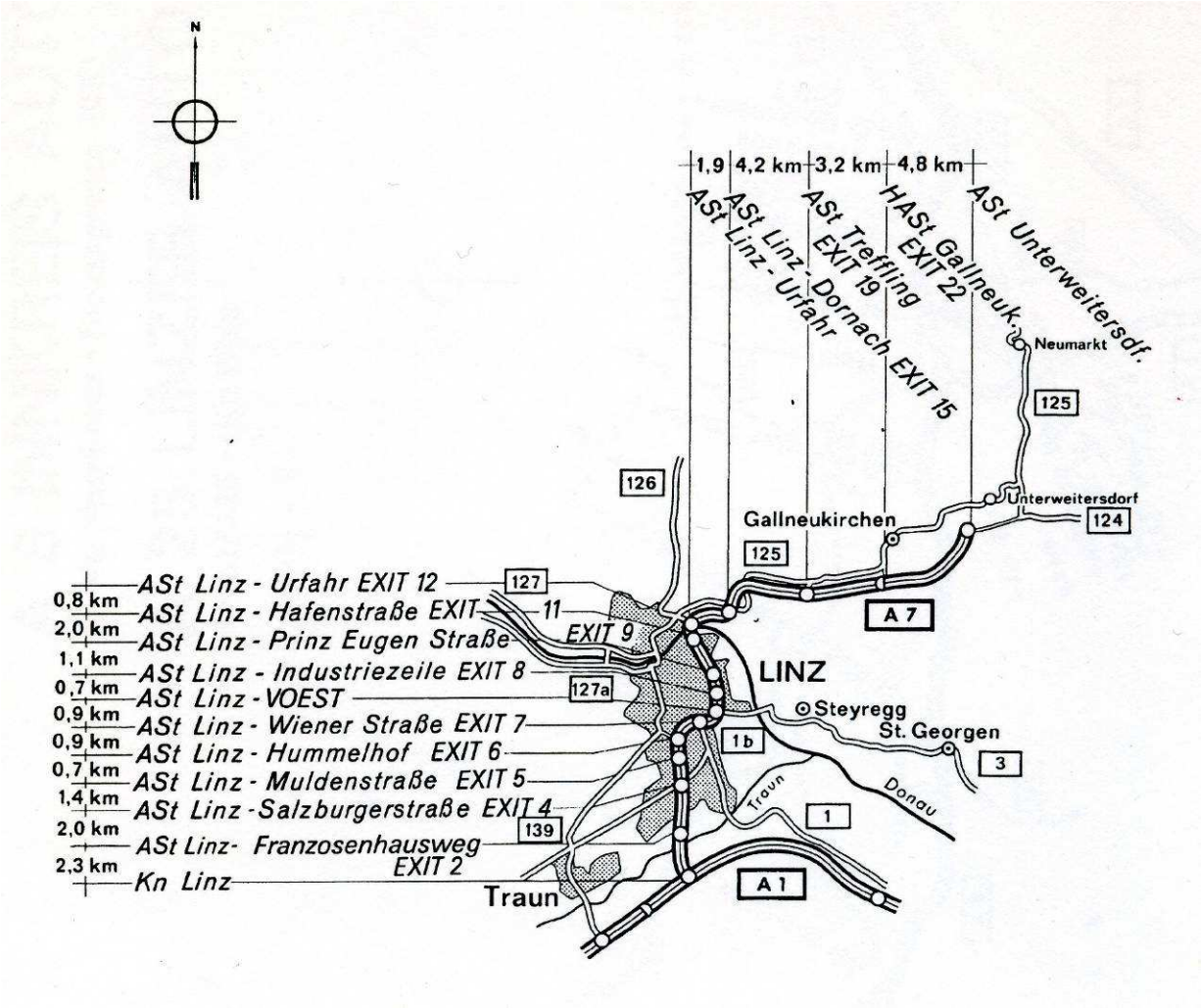
HASt Halbanschlussstelle

RFB Richtungsfahrbahn

Anm.: Die „ASt Linz-Süd“ heißt heute „Linz-Salzburgerstraße“. Der „Brückenkopf Linz“ heißt heute „ASt Linz-Hafenstraße“, der „Brückenkopf Urfahr“ „Knoten Heilham“.

[458] in Auswahl, da mitunter einzelne Fahrspuren (etwa im Knoten Hummelhof), einzelne Richtungsfahrbahnen oder provisorische Anschlussstellen (z.B. ASt Franckstraße) separat eröffnet wurden. Vgl. Statistik Straße & Verkehr, hg. v. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien 2003, S.12-13, ergänzt und korrigiert durch Zeitungsberichte. Für Hinweise bin ich Walter Brummer, Sattledt, dankbar.

**Abb. 137: Übersichtsplan A7 Mühlkreisautobahn**




Quelle: Autobahnen und Schnellstraßen. Übersichtskarten. Stand 1998, hg. v. Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten-Bundesstraßenverwaltung, Wien 1998, Blatt A 8.1.

## 7.2.2 Der „Zubringer Linz“

Wie erwähnt geht der „Autobahnzubringer Linz“ auf Planungen und erste Baumaßnahmen der Nationalsozialisten zurück. Mit ihm sollte in Verlängerung der geplanten neuen Linzer Prachtstraße eine etwa 4,5 km lange Verbindung vom nach Süden verlegten Bahnhof zur Reichsautobahn Salzburg – Wien hergestellt werden.

Bis zur Einstellung der Bauarbeiten 1942 wurde an insgesamt 10 Brückenbauwerken gearbeitet. Zur Gänze fertig wurde jedoch nur ein begehbarer Durchgang. Bei den übrigen Objekten waren die Widerlager und Pfeiler begonnen worden; sie waren zu etwa drei Viertel fertiggestellt.

Als die Autobahnarbeiten 1954 wieder aufgenommen wurden, war der Zubringer Linz zunächst nicht im Gesetz vorgesehen, da vorerst noch nicht klar war, ob und inwieweit der vorhandene Torso übernommen werden sollte.

Insbesondere stand zur Debatte, wie die Anbindung von Linz an die (erst später so bezeichnete) Westautobahn erfolgen sollte.

Bereits im Juli 1954 kam es zu einer ersten diesbezüglichen Besprechung zwischen Vertretern des Landes und der Stadt Linz. An die Arbeitsgemeinschaft für Raumforschung und Planung, Vorläuferin des späteren Österreichischen Instituts für Raumplanung (ÖIR), erging im Herbst 1954 der Auftrag, die Autobahn-Anschlussstellen zwischen Sattledt und Enns zu untersuchen und unter anderem die für Linz geeignetste Anschlussmöglichkeit an die Autobahn zu finden.

Zur Debatte stand ein Anschluss über den bereits begonnenen Zubringer, über eine neue Anschlussstelle Ebelsberg im Osten oder über eine Anschlussstelle Haid im Westen bzw. eine Kombination aus diesen Varianten. Kompliziert wurde die Entscheidung darüber auch wegen der Ungewissheit über eine künftige Autobahn nach Passau, mit einer allfälligen Anschlussstelle an die Bundesstraße bei Hörsching.

Die Studienautoren kamen schließlich zu folgenden Empfehlungen:

- kann mit der Errichtung der Autobahnlinie Linz-Passau gerechnet werden, dann ist der Zubringer Linz mit Auffahrt Freindorf und mit Anschlussstelle Asten die günstigste Lösung
- kann endgültig nicht mit der Errichtung der Autobahnlinie Linz-Passau gerechnet werden, dann kommt vor allem die Variante mit Anschlussstellen in Haid und Asten und Zubringer Linz in Frage.[459]

Bemerkenswert ist, dass die Studie bereits ganz deutlich aufzeigte, dass von einem Bau des Zubringers und einer Anschlussstelle Freindorf gewaltige Impulse für die Siedlungsentwicklung in diesem bisher etwas abseits gelegenen, dann aber stark aufgewerteten Gebiet südlich der Traun ausgehen würden. Die mittlerweile eingetretene Entwicklung bestätigt dies eindrucksvoll.

Im Zuge der Besprechungen und Verhandlungen kristallisierte sich eine Entscheidung zwischen einer Realisierung des RAB-Zubringers oder eines Zubringers Linz-Ost (Ebelsberg) heraus. Die Anschlussstelle Haid galt als fix. Die etwas höheren Kosten, die ungelöste Frage der Fortsetzung bis zur Hanuschstraße und der Einbindung in das städtische Straßennetz und von Grundstücks- und Gebäudeeinlösungen sprachen gegen den alten Zubringer. Landeshauptmann-Stellvertreter Felix Kern schlug daher dem Ministerium vor, die Anschlussstelle Linz-Ost (Ebelsberg) sowie die Anschlussstelle Linz-West (Haid) zu bauen.[460]

Für den Bund hätte eine Anbindung der Stadt Linz durch Anschlussstellen in Haid und Ebelsberg ebenfalls die günstigste Lösung dargestellt, da die weitere Anbindung von Linz auf Kosten des Landes bzw. der Stadt hätte erfolgen müssen. In diesem Fall hätte sich der Bund den Bau des 4,5 km langen Zubringers erspart und zudem die Erlöse aus dem Grundverkauf der nun nicht

---

[459] Arbeitsgemeinschaft für Raumforschung und Planung, Autobahn Salzburg – Wien. Anschlussstellen im Raume von Linz, Wien 1955, S. III.

[460] LH-Stv. Felix Kern an BMHuW, 20.5.1955, Mappe „A 7 Zubringerast Linz – Schriftverkehr“, AAA.

mehr benötigten Trasse lukriert. Im Mai 1955 war die Aufgabe des alten RAB-Zubringers trotz Widerstände der Stadt Linz bereits beschlossene Sache.[461]

Die Angelegenheit kam aber ins Stocken, da das Ministerium den Zubringer Ebelsberg nur bis zum Ebelsberger Friedhof errichten und den gesamten Verkehr von und zur Autobahn über die Wiener Bundesstraße leiten wollte, was die Stadt Linz und das Land Oberösterreich wiederum ablehnten. Zudem beharrte die Stadt Linz aus verschiedensten Gründen auf den Bau des Zubringers Mitte in der Trasse der Reichsautobahn.

Die gemeinsame Ablehnung einer bloßen Anschlussstelle in Ebelsberg und das in der Folge gemeinsame Eintreten für den Zubringer Mitte durch Stadt und Land brachten schließlich den Umschwung.[462] Im März 1956 entschied das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau daraufhin für den Bau des Zubringers Linz (Mitte).

**Abb. 138: Erdbauarbeiten am Zubringer Linz, 1964**

Quelle. Foto Landespressedienst, B3/307/5

[461] Gedächtnisprotokoll über den Inhalt der Besprechung am 5.5.1955 in Linz betreffend die Wahl der Anschlussstellen Linz, gez. Dr. Bock eh., Mappe „A 7 Zubringerast Linz – Schriftverkehr“, AAA.

[462] Autobahnverwaltung Oberösterreich an BMHuW, 19.11.1955, gez. Landesbaudirektor Wittmann, AAA.

Nun erst konnte der Zubringer mit der Novelle zum Bundesstraßengesetz 1958 als Teil der Westautobahn gesetzlich festgelegt werden, und zwar von „Freindorf bei Linz zur Wiener Bundesstraße in Linz (Bindermichl)“.[463] Erst 1971 wurde dieser Abschnitt von der Westautobahn herausgelöst und Teil der neuen A 7 Mühlkreisautobahn.[464]

Im September 1956 wurden die Bauarbeiten am Autobahnzubringer zwischen Freindorf und der Wiener Bundesstraße wieder aufgenommen, und zwar mit der Baufeldfreimachung und mit Rodungs- und Schlägerungsarbeiten in den Traunauen.

Am 24.Oktober 1964 konnte der Zubringer gemeinsam mit dem letzten oberösterreichischen Teilstück der Westautobahn provisorisch für den Verkehr freigegeben werden, der endgültige Belag fehlte allerdings noch.[465]

Und auch der Anschluss des Zubringers an die Wiener Reichs- bzw. Bundesstraße wurde zunächst nur provisorisch gelöst, denn im Endausbau war eine niveaufreie Lösung geplant. Im April 1969 begannen die Bauarbeiten am Knoten Linz-Süd (= ASt Salzburger Straße), am 21.Dezember 1971 erfolgte die Verkehrsfreigabe. Bemerkenswert ist, dass der Knoten wie auch der gesamte Zubringer südlich davon zum Schutz des Grundwassers mit einer durchgehenden Betonmauer umgeben ist. Um Sichtbehinderungen durch die Mauer in den Rampen zu vermeiden, wurde die Mauer bis zu dreieinhalb Meter vom Fahrbahnrand weggerückt, was zu einem überbreiten Gesamteindruck führte. Ein Novum war überdies die Beleuchtung: zur besseren Leitung des Verkehrs während der Nacht erhielten die durchgehenden Fahrspuren der Mühlkreisautobahn und der Salzburger Straße gelbes Natriumlicht, die Abbiegespuren hingegen weiß leuchtendes Quecksilberlicht. Ob sich diese unterschiedliche Beleuchtung bewährte, ist nicht bekannt.[466]

Das größte Brückenbauwerk des Autobahnzubringers, die Traunbrücke, ist charakteristisch für viele in der Reichsautobahnzeit begonnene Objekte, die nach dem Krieg fertig gestellt wurden. 1954 waren das rechte Widerlager sowie zwei Pfeiler bis auf Restarbeiten fertig, bei einem Pfeiler waren zwei Caissons abgesenkt, bei einem weiteren Pfeiler und dem linken Widerlager die Caissons aufgesetzt, aber noch nicht abgesenkt. Die schiefen Stützweiten mussten daher beibehalten werden.

Der Regelquerschnitt für den Zubringer ebenso wie für die Westautobahn sah eine Kronenbreite von 28,50 m vor. Da die von der Reichsautobahn bereits hergestellten Unterbauten aber mit 33,0 m ausgelegt worden waren,[467] musste umgeplant und improvisiert werden: die Widerlager wurden 33 m breit

---

[463] BGBl. Nr. 57/1958, Verzeichnis F.

[464] BGBl. Nr. 286/1971, Verzeichnis 1.

[465] Linzer Volksblatt, 24.10.1964, S.1.

[466] Haase Helmut, Eine Stadt in den Fängen des modernen Verkehrs. Zur Fertigstellung des Autobahnknotens Linz-Süd, in: Linz aktiv 42 (Frühjahr 1972), S. 24-29. – Betonwanne am Linzer Autobahnzubringer wird in den kommenden Wochen vollendet, in: OÖN 30.9.1963, S. 7.

[467] innerhalb dieser 33 m Breite war neben dem eigentlichen Autobahnquerschnitt noch ein beidseitiger Radweg vorgesehen gewesen, auf dessen Errichtung die Stadt Linz, da sie die Kosten dafür hätte übernehmen sollen, aber verzichtete.

ausgeführt, die Überbreiten als Aussichtskanzeln ausgestaltet und die bereits fertigen Pfeiler auf eine Breite von 28,50 m verschmälert.[468]

Zur besseren Erschließung des Betriebsgebietes Linz-Süd wurde Ende der achtziger, Anfang der neunziger Jahre die Anschlussstelle Franzosenhausweg (ursprünglich als ASt Neue Heimat bezeichnet) errichtet und im Oktober 1991 für den Verkehr frei gegeben. [469] Wegen der Aufteilung der Kosten zwischen Bund, Land und Stadt waren lange Verhandlungen vonnöten gewesen.

### 7.2.3 Vom Linzer Schnellstraßenring zur Stadtautobahn

Bereits in den zwanziger Jahren sah der damalige Linzer Stadtbaudirektor Curt Kühne die Notwendigkeit einer Durchgangsstraße im Osten der Stadt, die die Leonfeldner und Freistädter Straße in Urfahr über eine neue Donaubrücke mit St. Peter und weiter mit Ebelsberg verbinden sollte und dabei ziemlich genau die Linienführung der heutigen Mühlkreisautobahn vorwegnahm. „*In ungestörter Fahrt können die Kraftwagen des inneren belebten und daher verkehrshemmenden Stadtteiles von Linz die Südrichtung erreichen, und werden Kraftfahrzeuge die Strecke Donaubrücke – St. Peter wegen ihrer Breite und Linienführung als Rennstraße ansprechen können*“, so Kühnes Vorstellung 1927.[470]

Der neue Straßenzug fand sich folgerichtig im ersten Flächenwidmungsplan (1934) ebenso wie – allerdings in veränderter Form – im Struktur- und Wirtschaftsplan von 1942 und im Flächenwidmungsplan 1955. Er sollte explizit den Stadtkern entlasten und dabei auch eine neue Straße und Brücke entlang der Bahnlinie nach Steyregg an das städtische Verkehrsnetz anbinden (heutige B3 Donau Bundesstraße und Steyregger Brücke).[471]

Die Zahl der in Linz zugelassenen Kraftfahrzeuge war seit 1949 von 6.908 auf 27.941 im Jahr 1957 gestiegen, davon allerdings ein knappes Drittel Mopeds, und hatte sich damit innerhalb nicht einmal eines Jahrzehnts vervierfacht.[472] Gleichzeitig wuchsen aber auch die Pendlerströme nach Linz gewaltig an, wie die Ergebnisse der Verkehrszählung 1955 deutlich machten. Beinahe 25.000 Berufstätige pendelten im Oktober 1955 täglich in die Landeshauptstadt.[473]

---

[468] Aichhorn Josef, Die Traunbrücke bei Traun im Zuge des Autobahn-Zubringers Linz, in: ÖIZ 1961, S. 386-390, hier 386.

[469] Trassenverordnung gem. § 4 Bundesstraßengesetz 1971 i.d.g.F. durch BGBl. Nr. 492/1989.

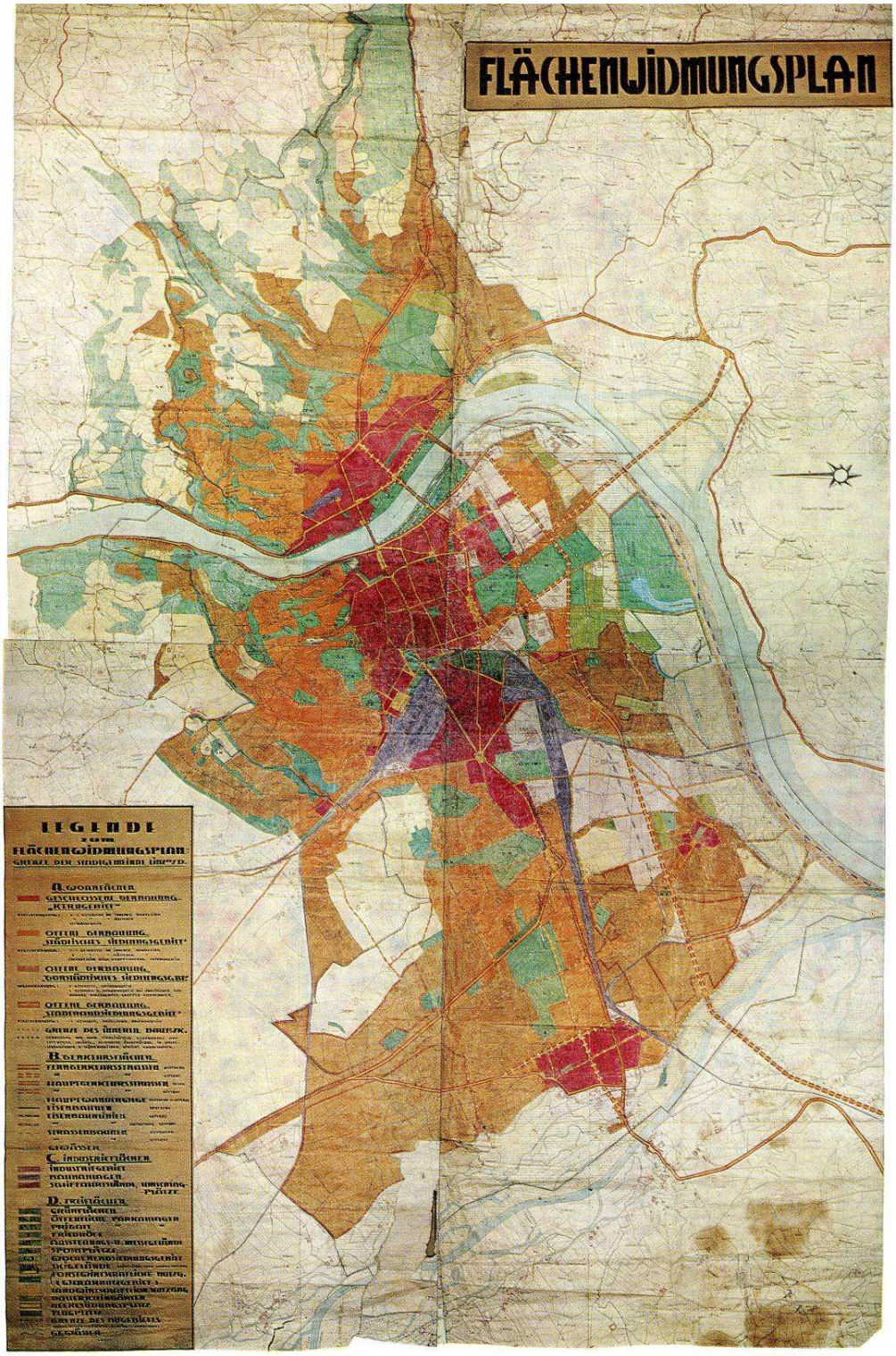
[470] Kühne Curt, Entwicklungsfragen der Landeshauptstadt Linz, in: Stein Erwin (Hg.), Die Städte Deutschösterreichs, Bd. I: Linz, Berlin 1927, 318 – 35, hier S. 327.

[471] Seelinger Franz, Der Linzer Stadtgrundriß und seine Entwicklungsphasen in den letzten 100 Jahren, in: Spektrum Linz, Linz o. J., S. 30. – Einen Überblick über den Stand der Verkehrsplanung gibt der damalige Stadtbaudirektor Rauscher L., Straßenprobleme in Linz, in: Bericht über den XIV. Österreichischen Straßentag vom 20.-24. Mai 1952 in Linz, Wien 1952, S. 267-277 (Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen , H. 3).

[472] Statistisches Jahrbuch der Stadt Linz 1961, hg. v. Statistischen Amt, Linz 1962, S. 133.

[473] Hofinger Josef, Strukturuntersuchung der Pendler nach Linz, in: Statistisches Jahrbuch der Stadt Linz 1955, hg. v. Statistischen Amt, Linz 1956, S. 71-110, hier S. 72. – Straßenverkehrszählung 1955 im gesamten Bundesgebiet der Republik Österreich.

**Abb. 139: Flächenwidmungsplan der Stadt Linz 1934 mit geplanter Fernverkehrsstraße im Osten der Stadt (gelb strichliert)**

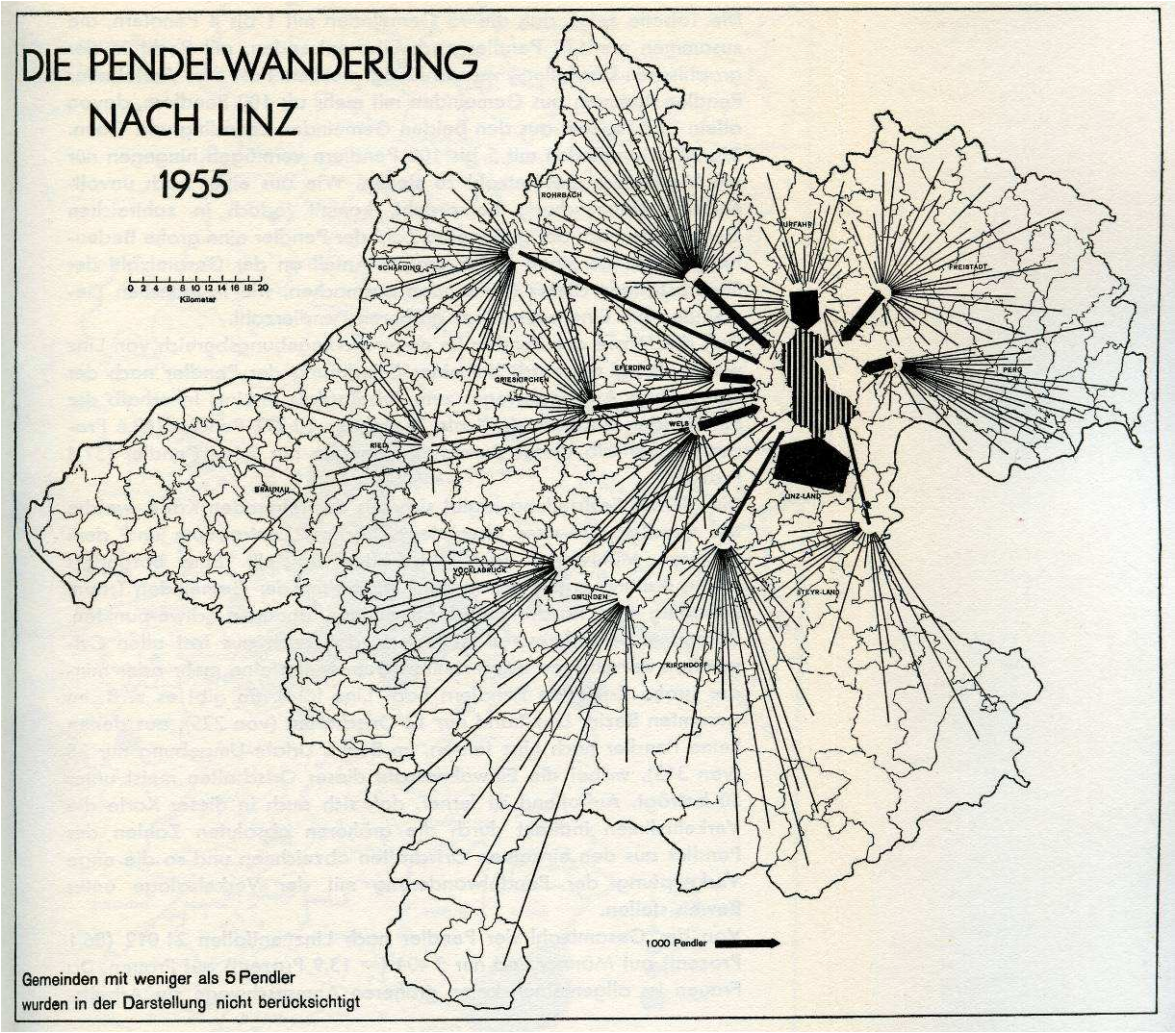



Quelle: Doblhamer Gerhard, Die Stadtplanung in Oberösterreich von 1850 bis 1938, Wien 1972, S. 83.

---

Durchführung und Auswertung, hg. v. Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau - Oberste Bundesstraßenverwaltung in Zusammenarbeit mit dem Österreichischen Statistischen Zentralamt, Wien 1957, S. 137-138.

**Abb. 140: Einpendler nach Linz 1955**




Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Linz 1955, S. 73.

1957 beschloss der Linzer Gemeinderat auf Grundlage umfangreicher, von der neuen Abteilung Verkehrsplanung durchgeführter Untersuchungen und Erhebungen einen Generalverkehrsplan, der zur Entlastung der Landstraße den Ausbau einer vierspurigen Westumfahrung und eben auch eine anbaufreie, als Autobahn ausgebildete Ostumfahrung („Linzer Schnellstraßenring“) vorsah.[474] Darüber hinaus war die Verbesserung der Leistungsfähigkeit aller von Norden nach Süden für einen Durchgangsverkehr brauchbaren Straßenzüge geplant. Die Realisierung war innerhalb eines Zeitraumes von zehn Jahren vorgesehen.[475]

[474] vgl. Sarlay Werner, Linzer Verkehrsprobleme, in: Bericht über den 19. österreichischen Straßentag in Gmunden, vom 27. – 30. Mai 1957, hg. v. d. Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen, Wien 1957, S. 49 – 55 . - Sarlay Werner, Stadtplanung und Verkehrsprobleme, in: der aufbau 1959, H. 10-11 (Sonderheft „Linz a. d. Donau“), S. 394-397, hier 397.

[475] Sarlay Werner, Der Linzer Generalverkehrsplan und seine Verwirklichung, in: Bericht über den 23. Österreichischen Straßentag in Linz, vom 8. bis 10. Mai 1961, hg. v. d. Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen, Wien 1961, S. 47-55.

Tatsächlich hatte sich der Bestand an Kraftfahrzeugen in Linz allein von 1955 bis 1958 verdoppelt und kein Ende der Motorisierungswelle zeichnete sich ab, obwohl die Zahlen aus heutiger Sicht natürlich äußerst gering erscheinen (1955: 11.795 Kfz, 1958: 22.703 Kfz, jeweils ohne Mopeds). Am 1.4.1958 wurde im Rahmen des Magistrats der Stadt Linz das Straßenneubauamt neu geschaffen, dem nunmehr alle Planungen und Baumaßnahmen oblagen.

Der Schnellstraßenring sollte Linz vom Südwesten bis zum Nordosten halbkreisförmig umschließen: von der heutigen Westbrücke über das Harter Plateau mit Anschluss an den Autobahnzubringer („Verkehrsknoten Hummelhof"), knapp am Wagner-Jauregg-Krankenhaus (damals „Heil- und Pflegeanstalt Niedernhart") vorbei, mit neuen Brücken über die Wiener (Reichs)straße und die Eisenbahnanlagen (Ost- bzw. ehemalige Posseltbrücke) zur Ing.-Stern-Straße, an der Wirtschaftshofstraße vorbei und mit einer neuen Brücke über die Donau. Ziel war wie erwähnt die Entlastung des Stadtkerns vom Durchzugsverkehr, andererseits aber auch die Verkehrsanbindung der neuen Wohn- und Industriegebiete im Süden und Osten des Stadtzentrums an die Autobahn.[476]

Der Schnellstraßenring war als städtische Autobahn mit einer Ausbaugeschwindigkeit von 80 km/h anbaufrei mit Richtungsfahrbahnen konzipiert und sollte im Endausbau kreuzungsfreie Auf- und Abfahrten bei der Waldeggstraße/Unionstraße, Wiener (Reichs-)Straße, VÖEST, Franckstraße, Prinz-Eugen-Straße, Hafenstraße und der neu trassierten Freistädter Straße aufweisen. [477]

Unmittelbar nach der Gründung des Straßenneubauamtes der Stadt Linz wurde bereits mit den Bauarbeiten an der Westtangente begonnen (Verbreiterung der Sandgasse und Waldeggstraße, Westbrücke, Römerbergtunnel).

Im April 1961 begannen die Bauarbeiten für den Schnellstraßenring mit der Errichtung der "Spur IV" im Knoten Hummelhof, das heißt mit der von der Westtangente stadtauswärts zum Autobahnzubringer führenden Fahrspur. Mit dem etwa 1 km langen und am 13.August 1962 eröffneten Straßenstück wurde daher eine neue Ausfallstraße nach Süden geschaffen. Diese Spur wurde vorerst für beide Fahrtrichtungen benutzt, sollte später aber nur dem Verkehr stadtauswärts dienen.

Auch Ausgleichsmaßnahmen kannte man damals im Straßenbau bereits: als Ersatz für Teilbereiche des Hummelhofwaldes, die der neuen Straße geopfert werden mussten, erwarb die Stadt ein an den Hummelhofwald angrenzendes

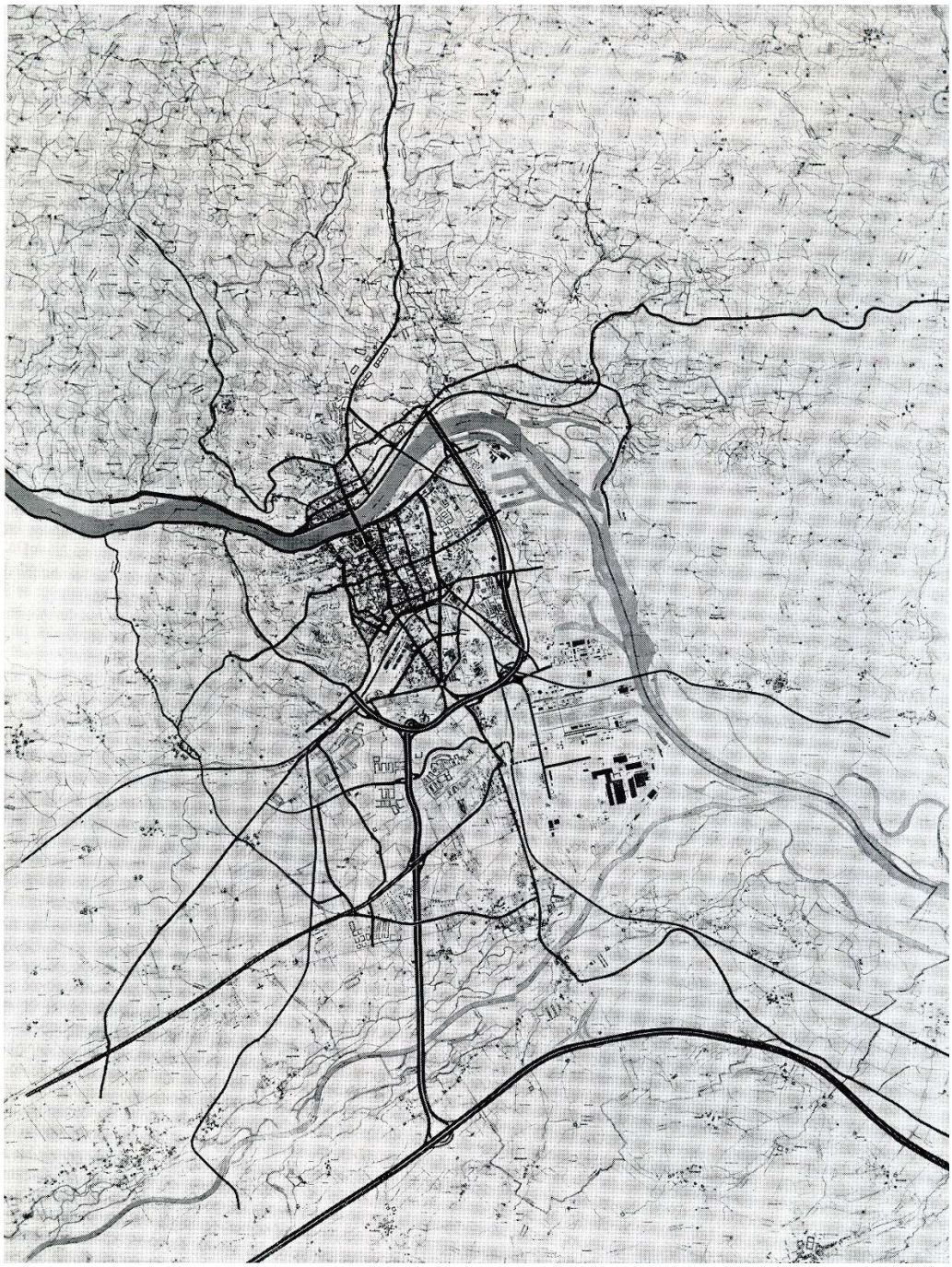
---

[476] Seelinger Franz, Grundlagen der Linzer Stadtplanung, hg. v. d. Bauverwaltung der Landeshauptstadt Linz, Linz 1968, S. 54f.

[477] Neyer Wilhelm, Der Brücken- und Schnellstraßenbau in Linz, in: der aufbau 1959, H. 10-11 (Sonderheft „Linz a. d. Donau"), S. 398-401, hier 399. – Linz darf nicht im Verkehr ersticken!, in: OÖN 12.12.1957, S. 5.

Grundstück von der WAG und forstete es auf.[478] „*Die gesamte Anlage*“, so der Journalist, „*fügt sich wunderschön in die Stadtlandschaft*.“[479]

**Abb. 141: Generalverkehrsplan 1957 der Stadt Linz**



Quelle: der aufbau 1959, H. 10-11, S. 394.

[478] Linzer Volksblatt, 14.8.1962, S. 4.

[479] „Spur vier“ des Linzer Schnellstraßenringes wird bereits die Union-Kreuzung entlasten, in: OÖN 14.8.1962, S. 5. – Wieder ein Stück Linzer Schnellstraßenring..., in: Linzer Volksblatt 4.8.1962, S. 4. – Spur IV von Westbrücke zur Hanuschstraße, in: OÖN 30.7.1962, S. 5.

**Abb. 142: Knoten Hummelhof von der Muldenstraße aus, ca. 1968**

Quelle: Autobahnast Linz, hg. v. Stadtbauamt Linz – Straßenneubauamt, Linz o. J. [ca. 1968], Abb. 4

Der Schnellstraßenring durfte zunächst bis auf weiteres auch von Radfahrern und landwirtschaftlichen Fuhrwerken benützt werden. Erst mit der Fertigstellung des Autobahnzubringers wurde die Benutzung der Hanuschstraße, obwohl rechtlich gesehen keine Autobahn, ab 24.10.1964 Kraftfahrzeugen vorbehalten und ein durchgehendes Halteverbot verfügt. Erlaubt war nun eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h.[480] Parallel dazu mussten dort, wo die neue Schnellstraße Wohngebiete zerschnitt, Über- und Unterführungen für Fußgänger und Radfahrer angelegt werden, so am Flötzerweg, zwischen Stadlerstraße und Glimpfingerstraße, von der Hatschekstraße zur Kopernikusstraße und zwischen Paracelsustraße und Hummelhofstraße[481].

Ab Oktober 1965 verfügte die VÖEST endlich über die lange ersehnte Anbindung an das hochrangige Straßennetz: die Ostbrücke, wie die ehemalige Posseltbrücke nun genannt wurde, und die neue Zufahrt, nunmehr ohne Bahnübergang, zum Werksgelände der VÖEST („Zufahrt Süd“) wurden dem Verkehr übergeben. Auch die zahlreichen Pendler freuten sich über die neue Verkehrsverbindung in den Süden und Westen der Stadt, auch wenn sie vorerst

[480] Gasfeuer trocknete die Zubringerfahrbahn, in: OÖN 24.10.1964, S. 5.

[481] Böhm Josef, Donaubrücke und Ostumfahrung schaffen neue Verkehrssituation, in: Linz aktiv 45 (Winter 1972), S. 4-7, hier 4.

nur halb ausgebaut, also einspurig befahrbar war. Die Konstruktion war jedoch bereits für eine Verbreiterung konzipiert.[482]

**Abb. 143: Eröffnung eines Teilstückes durch Bürgermeister Ernst Koref**

Quelle: Autobahnast Linz, hg. v. Stadtbauamt Linz – Straßenneubauamt, Linz o. J. [ca. 1968], Umschlagrückseite.

Natürlich war der Schnellstraßenring innerhalb des vorgesehenen Zeitraumes von 10 Jahren nicht fertig gestellt: die Anschlussstelle Bindermichl, heute ASt Muldenstraße, hier sollte die S 37 Welser Schnellstraße eingebunden werden, war auf der Ostseite fertig, der Verkehrsknoten Hummelhof teilweise gebaut, der Abschnitt vom Knoten Hummelhof bis zur Ostbrücke vorläufig nur als zweispurige Straße, die Ostbrücke über den Verschiebebahnhof in halber Breite und der Abschnitt zwischen Franckstraße und Semmelweisstraße halbseitig ausgebaut; die Anschlussstelle Prinz-Eugen-Straße nahezu fertig...

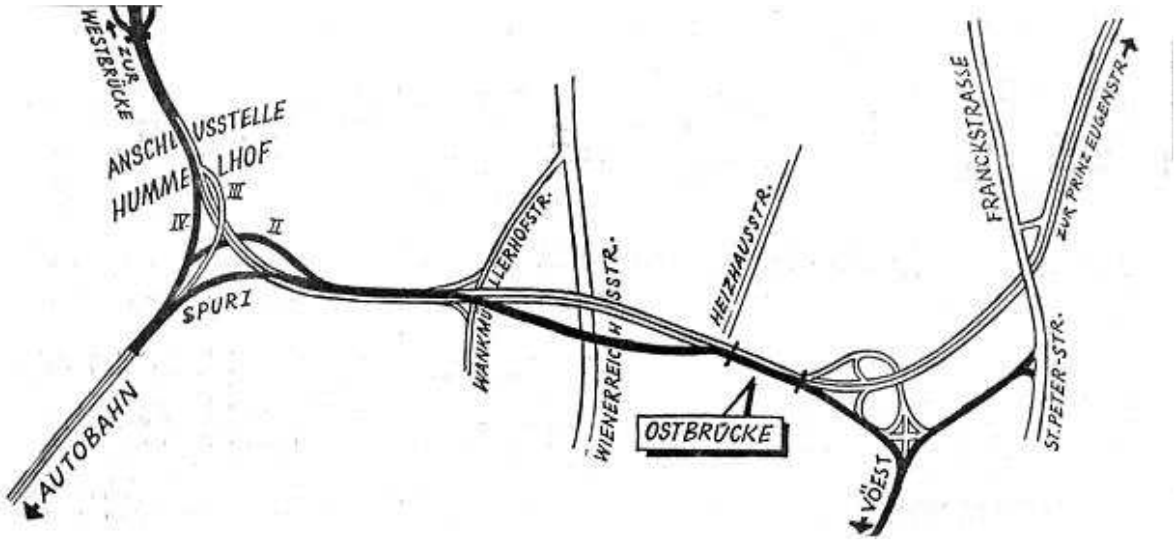
Im Linzer Magistrat arbeitete man indes bereits an der Aktualisierung und Weiterführung des Generalverkehrsplanes 1957. Der renommierte Frankfurter Verkehrsplaner Kurt Leibbrand wurde mit der Ausarbeitung eines entsprechenden Konzepts beauftragt. Die Arbeiten mündeten schließlich in den Gesamtverkehrsplan Linz 1972.

Wie dringend aus damaliger Sicht diese Ostumfahrung empfunden wurde, zeigen die Verkehrsbelastungszahlen von 1967: während auf dem

[482] Linzer Ostbrücke wird in etwa vier Wochen verkehrsbereit sein, in: OÖN 11.9.1965, S. 7. - Imposante Ostbrücke knüpft das Linzer Industrieviertel ans Hauptverkehrsnetz, in: OÖN 12.10.1965, S. 7. – Neueröffnete Ostbrücke knüpft die Großindustrie enger an Linz, in: Linzer Volksblatt 12.10.1965.

Autobahnzubringer 12.500 Pkw-Einheiten pro Tag gezählt wurden, waren es auf der Gruberstraße (Höhe Tabakfabrik) 17.600 (+ 242 % gegenüber 1957!), auf der Nibelungenbrücke 33.080 (+110 %) und auf der Wiener Reichsstraße (Höhe Muldenstraße) 36.700 (+117 %).[483]

**Abb. 144: Ausbauzustand im südlichen Bereich des Schnellstraßenringes, Oktober 1965**




Quelle: OÖN, 12.10.1965, S. 7

Ende 1967, nach langen Verhandlungen,[484] schloss die Stadt Linz mit dem Bautenministerium ein Finanzierungsübereinkommen zur Neuordnung des Bundesstraßennetzes in Linz, da ja die schrittweise Umsetzung des Generalverkehrsplanes zu einer völligen Änderung des hochrangigen Verkehrsnetzes führte. Damit wurde die Verteilung der Straßenbaulasten zwischen der Bundesstraßenverwaltung und der Stadt Linz neu geregelt.[485] Dabei wurden einige Bundesstraßen aufgrund der neuen Situation umgelegt oder aufgelassen. Die Aufteilung der Kosten zwischen Stadt und Bund erfolgte entsprechend dem Anteil der von auswärts und aus Linz stammenden Motorisierten am Linzer Stadtverkehr im Verhältnis von 42:58 %.

Die Stadt Linz verpflichtete sich in diesem Übereinkommen, alle bis 16.3.1968 hergestellten baulichen Anlagen und erworbenen Grundstücke unentgeltlich dem Bund zu überlassen und andererseits die aufgelassenen Bundesstraßen in das Eigentum der Stadt Linz zu übernehmen und auch für deren Verwaltung und Erhaltung aufzukommen. Dieses Übereinkommen wurde 1972 nochmals abgeändert.

---

[483] Seelinger Franz, Grundlagen der Linzer Stadtplanung, Linz 1968, S. 64.

[484] Vgl. Linzer Schwerpunktproblem. Aussprache mit Dr. Kotzina, in: OÖN 6.3.1967, S. 2.

[485] vgl. BGBl. Nr. 54/1968. – Linzer Straßen unterm Bundeshut. Neue Donaubrücke in drei Jahren, in: OÖN 12.12.1967, S. 5.

Erst mit dem Bundesstraßengesetz 1971 wurde die ehemals städtische Ostumfahrung als Autobahn eingestuft („Mühlkreisautobahn“ von Linz/Freindorf bis zur Staatsgrenze bei Freistadt).[486] Die Trassenverordnungen gemäß § 4 folgten 1972 für den Bereich von der Anschlussstelle „Brückenkopf Urfahr“ (=Knoten Heilham) bis zur Gemeindegrenze Linz[487] und 1974 für den Bereich vom Knoten Hummelhof bis Urfahr.[488]. Die Trassenverordnungen für die in die Gemeinden Engerwitzdorf und Unterweitersdorf fallenden Autobahnabschnitte wurden 1974 und 1976 erlassen.[489]

Unmittelbar nach der Übernahme in die Bundesstraßenverwaltung begannen die Vorbereitungen für den Ausbau des ersten Teilstückes von der Ostbrücke bis zum nördlichen Brückenkopf der neu zu errichtenden Donaubrücke.[490] Beide Brückenköpfe mussten nun nochmals umgeplant werden. Am nördlichen Brückenkopf entstand durch die Einbindung der Leonfeldner Straße und der Freistädter Straße ein komplizierter Knoten mit zahlreichen Rampen und niveaufreier Verkehrsführung, „*ein Verkehrsringelspiel von geometrischer Präzision*“, wie die „Oberösterreichischen Nachrichten“ ihn nannten.[491]

Bereits einige Jahre zuvor hatten die Vorbereitungen und Planungen für eine 2. Linzer Donaubrücke begonnen. Im September 1965 etwa veröffentlichten die „Oberösterreichischen Nachrichten“ den interessanten Entwurf einer zweigeschossigen Fachwerkbrücke, bei der der Verkehr nach Urfahr in der oberen Ebene, der Gegenverkehr hingegen in der unteren laufen würde.

Bei der Planung selbst war wegen der erwarteten Zunahme des Schiffsverkehrs auf der Donau durch den Bau des Rhein-Main-Donau-Kanals eine möglichst pfeilerlose Konstruktion gefordert, da bei Fahrversuchen mit Schleppzügen auf der Donau festgestellt worden war, dass ein in Strommitte angeordneter Pfeiler der Schifffahrt hinderlich sein würde. Ausgewählt wurde schließlich eine Schrägseilbrücke mit einem 65m hohen einstieligen Pylon im Mittelstreifen, der aus der Flussmitte nach Urfahr hin versetzt war, und über die ganze Länge durchgehendem Strahltragwerk. Erstmals in Österreich wurden bei einer Straßenbrücke Seile als tragendes Element verwendet. Dadurch konnte die tragende Konstruktion über der Fahrbahn sehr klein gehalten werden. Die bereits sechsspurige(!) Brücke wurde nach dreieinhalbjähriger Bauzeit Ende 1972 eröffnet.[492]

---

[486] BGBl. Nr. 286/1971.

[487] BGBl. Nr. 329/1972.

[488] BGBl. Nr. 513/1974.

[489] BGBl. Nr. 597/1974 und 306/1976.

[490] Linzer Straßennetz wird entlastet. Ostumfahrung bald bis zur Donau, in: OÖN 19.1.1972, S. 7.

[491] OÖN 6.4.1974, S. 5. - Kastner Johannes Chr., Linz – eine Großbaustelle des Bundes. Lösungen für den Schnellverkehr, in: Linz aktiv 59 (Sommer 1976), S. 5-9. – vgl. Christkindl für Pendler. Teil der Mühlkreisautobahn eröffnet, in: Linzer Volksblatt 19.12.1974, S. 5.

[492] Schimetta Otto, Die neue Linzer Donaubrücke, in: Wutzel Otto (Red.), Die Linzer Donaubrücken. Festschrift zur Fertigstellung und Weihe der zweiten Linzer Donaubrücke im Dezember 1972, Linz 1972, S. 119-131. – Ventil für Verkehrsexplosion: Neue Linzer Brücke schafft Platz, in: OÖN 14.12.1972, S. 6. - Linz hat heute seinen Festtag: Neue Donaubrücke wird eröffnet, in: OÖN 16.12. 1972, S. 7. - 2. Linzer Donaubrücke ihrer Bestimmung übergeben,

**Abb. 145: Halbseitig ausgebaute Ostumfahrung bei der Anschlussstelle Prinz Eugen Straße (Semmelweisstraße), ca. 1968**

Quelle: Autobahnast Linz, hg. v. Stadtbauamt Linz – Straßenneubauamt, Linz o. J. [ca. 1968], Abb. 10.

Entgegen der ursprünglichen Planung entsprechend dem Generalverkehrsplan 1957, wurde der Ausbau der Knotens Hummelhof 1968 um einige Jahre vorgezogen. „*Das Verkehrserfordernis zwingt dazu*“, stellte Bürgermeister-Stellvertreter Reichstetter dazu im Gemeinderat fest. Damit wurde eine direkte Straßenverbindung zwischen der Westtangente und der Ostumfahrung, die sogenannte Spur V, in Angriff genommen, auch wenn die Finanzierung noch nicht zur Gänze gesichert war.[493] Die Stadt hatte sich dabei 1959 bewusst für die kostspieligere Variante entschieden, die einen kreuzungsfreien Ausbau vorsah.

Bereits im Oktober 1969 konnte die neue, 520m lange und rund 8 Millionen Schilling teure Straßenverbindung von Bürgermeister Theodor Grill für den Verkehr frei gegeben werden. Insgesamt hatte die Stadt bereits die unvorstellbare Summe von fast 49 Millionen Schilling in den Ausbau des Knotens Hummelhof investiert.

„*Ein Hauch von Amerika*“: Erstmals in Linz floss der Verkehr auf drei, unter Einbeziehung der Hanuschstraße sogar vier Verkehrsebenen und die Stadt konnte sich erneut rühmen, zu den fortschrittlichsten österreichischen Städten im Straßenbau zu zählen. Vor allem für die Wiener Straße, aber auch für die Waldeggstraße und die Unionstrasse rechnete man mit erheblichen Entlastungen. Generell sei eine bessere Trennung der Verkehrsströme und

---

in: OÖN 16.12.1972, S. 36-37. - Linzer in neue Brücke vernarrt. Minister kam mit Zusagen-Paket, in: OÖN 18.12.1972, S. 5.

[493] Ausbau des Knotens Hummelhof. Direkt von West- in Ostumfahrung, in: OÖN 7.5.1968, S. 7.

eine Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erwarten, so zumindest die Argumentation.[494]

Dass sich diese Erwartungen zumindest anfangs keineswegs erfüllten, offenbarten die ersten Verkehrszählungen im Oktober 1969: pro Stunde befuhren ganze 130 Autos das teure Straßenstück, während das Verkehrsaufkommen auf der Wiener Straße gleich hoch geblieben war. Mit einem Wort, die neue Verbindung wurde (noch) nicht angenommen. Allerdings konnte man von der Wiener Straße noch nicht Richtung Westtangente auffahren, weil die Brücke über die Wankmüllerhofstraße und die Wiener Straße noch fehlte.[495] Als die Bauarbeiten auch dort soweit waren, sollte sich das Verkehrsaufkommen rasch steigern.

Als langwierig und aufwändig erwies sich unter anderem der Abschnitt vom Knoten Hummelhof bis nach dem VÖEST-Knoten. Hier waren teure Brückenbauwerke zu errichten: die Überführungen Wankmüllerhofstraße und Wiener Straße,[496] der Neubau der Ostbrücke (als Ersatz für die im Krieg zerstörte Posseltbrücke) über die Gleisanlagen des Verschiebebahnhofs und schließlich der VÖEST-Knoten selbst sowie die Überführungen der Summerauerbahn und der St. Peter Straße. Grund für die Verzögerungen waren unter anderem zähe Verhandlungen mit den Österreichischen Bundesbahnen, Umplanungen wegen der Erklärung zur Autobahn und vor allem Finanzierungsprobleme.[497] Dazu kamen weitere Planungszwänge, etwa die Vorgabe einer möglichst platzsparenden Ausführung der Anschlussstelle Wiener Straße, um das noch unbebaute Areal des Ausstellungsgeländes (heute u.a. Siemens, Novotel) möglichst wenig zu zerschneiden.[498] Erst 1979 konnte die letzte Lücke fertig gestellt werden.[499]

Ein besonderes Kapitel stellte die sogenannte „Zacherl-Ausfahrt“ dar: benannt nach einem Gasthaus an der äußeren Franckstraße, gab es hier lange Zeit eine provisorische, unfallträchtige Abfahrt, deren Anlageverhältnisse nicht für eine Ausfahrt geeignet waren. Sie sollte durch eine auch im Generalverkehrsplan 1972 vorgesehene, allerdings nie zustande gekommene Anschlussstelle „Füchselstraße“ ersetzt werden. Diese Anschlussstelle sollte die zu Stoßzeiten überlastete Anschlussstelle „Prinz-Eugen-Straße“ entlasten und gleichzeitig die vierspurig geplante B 3 Donau Bundesstraße einbinden. Untersuchungen

---

[494] Linzer Hummelhof-Knoten fertig. Stadtverkehr wird aufgefächert, in: OÖN 15.10.1969, S. 5.

[495] Ost-West-Brücken wenig benützt. Autofahrer scheuen kleinen Umweg, in: OÖN 4.11.1969, S. 6.

[496] Vgl. Haase Helmut, Linzer Straßenbauten für Gegenwart und Zukunft, in: Linz aktiv 48 (Herbst 1973), S. 15-17.

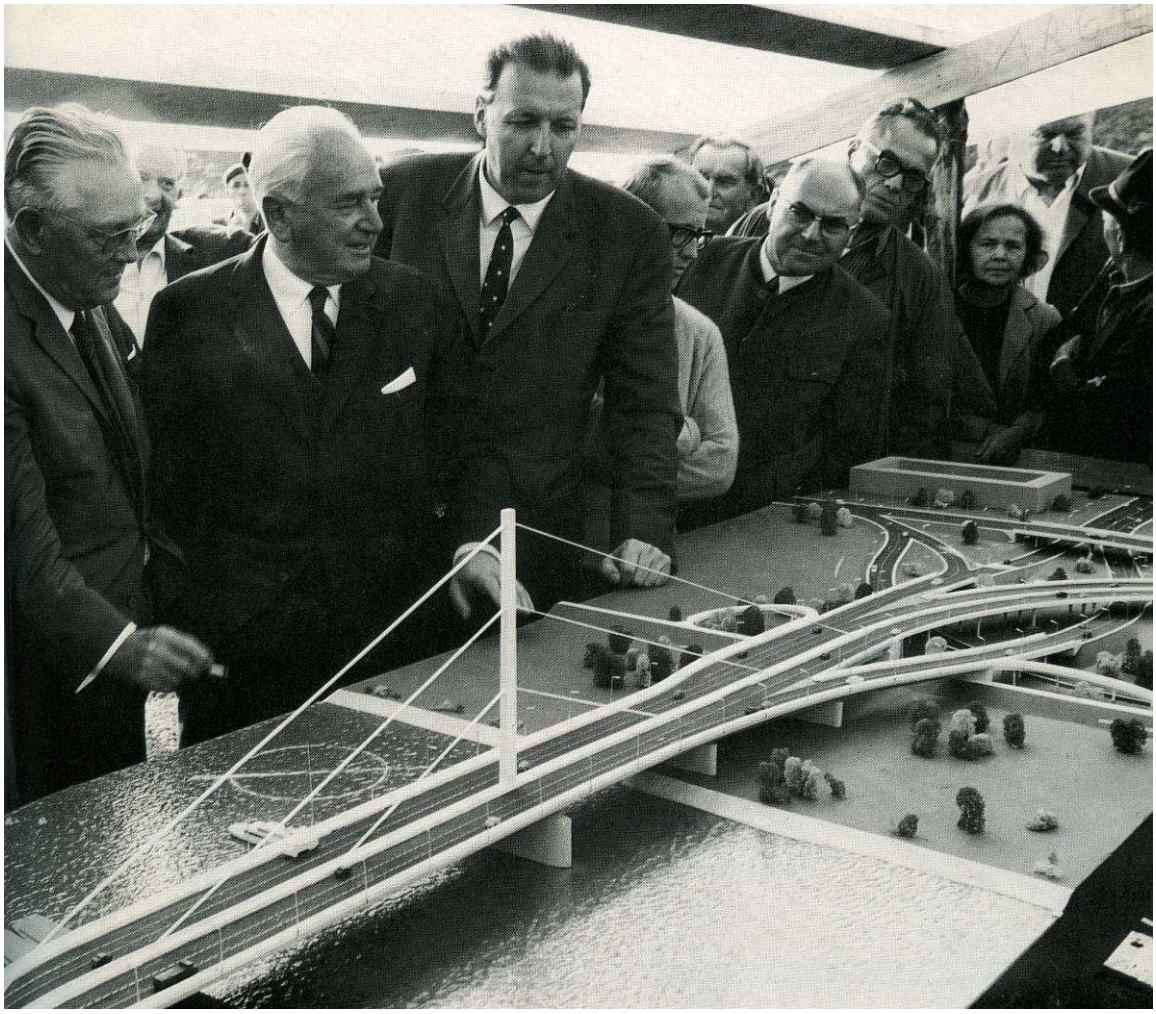
[497] Vgl. Linzer Industrie empört: Baut endlich Knoten Wienerstraße, in: OÖN 3.5.1975, S. 1. – Vöest-Knoten auf langer Bank. Sanktus aus Wien steht noch aus, in: OÖN 17.11.1976, S. 9. – Kein Geld für Bau der Verbindung Mühlkreis – Westautobahn, in: OÖN 18.6.1977, S. 1. – Nach OÖN-Artikel: Wien rückt Geld für Vöest-Knoten heraus, in: OÖN 21.6.1977, S. 1 u. 5.

[498] Haase, Linzer Straßenbauten, S. 15.

[499] Ab Dezember von Westautobahn kreuzungsfrei ins Mühlviertel, in: OÖN 5.8.1978, S. 6. – Autos rollen über Vöest-Knoten, in: OÖN 10.2.1979, S. 5.

hatten nämlich ergeben, dass eine Einbindung der B 3 in den Knoten VÖEST-Alpine wie er damals bezeichnet wurde, nicht sinnvoll sei.[500]

**Abb. 146: Landeshauptmann Erwin Wenzl vor dem Modell der Donaubrücke**



Quelle: Wenzl Erwin, Bessere Straßen – besseres Leben. Marginalien zu Straßen, Brücken, Wegen, Linz o. J. [ca. 1970], S. 33 (Reihe „Dokumentation unserer Zeit.“).

Obwohl die Stadt zunächst alle Planungen mitgetragen hatte, machten die Stadtpolitiker, als der Bund die Mittel für den Knoten Füchselstraße freigab, plötzlich eine Kehrtwendung und traten gegen dieses Projekt ein, indem das städtische Liegenschaftsamt den benötigten städtischen Grund nicht mehr zur Verfügung stellte.[501] Hintergrund waren massive Proteste seitens der Bewohner des Franckviertels. Die Anschlussstelle wurde tatsächlich nie errichtet.

In der ersten Hälfte der siebziger Jahre arbeitete man auch an der Verlängerung der Stadtautobahn vom „Brückenkopf Urfahr“ (Knoten Heilham)

[500] Technischer Bericht Anschlußstelle Füchselstraße, Detailprojekt 1974, AAA.

[501] Land zu Knoten Füchselstraße: dieses Projekt oder gar nichts, in: OÖN 20.11.1980, S. 6. – Alternative zum Füchselknoten: 2 Mühlkreisautobahn-Anschlüsse, in: OÖN 27.7.1982, S. 6.

nach Dornach und weiter Richtung Gallneukirchen. Die Autobahn verläuft hier etwa parallel zur Donau und zum Hochwasserschutzdamm.[502] Das markanteste Bauwerk stellte zweifellos der 417m lange Talübergang Dornach dar, der den gewaltigen Höhenunterschied zwischen Linz und Treffling überbrücken sollte, eine Spannbetonbrücke mit mehrfeldrigem Hohlkastentragwerk. Dabei bemühte man sich, zunächst zumindest eine Fahrtrichtung fertig zu stellen, um eine gewisse Entlastung der Freistädter Straße zu erreichen.[503]

Tatsächlich konnte knapp vor Weihnachten 1974 das 1,9 km lange Teilstück von der Donaubrücke bis zur Anschlussstelle Dornach provisorisch für den Verkehr frei gegeben werden – allerdings mit Einschränkungen, denn es galt striktes Überholverbot und Lastkraftwagen durften dieses Autobahnstück vorerst überhaupt nicht benützen.[504] Die zweite Richtungsfahrbahn folgte Ende Oktober 1975.[505]

Angesichts der zunehmend leeren Kassen des Bundes, die dazu führten, dass die Fertigstellung des Abschnittes von Linz bis Unterweitersdorf im Bauprogramm des Bautenministeriums erst im Jahre 1987 vorgesehen war, trat Landeshauptmann Dr. Erwin Wenzl im Sommer 1975 mit der Idee einer Vorfinanzierung nach dem Vorbild der A25 Linzer Autobahn an die Öffentlichkeit. Wenzl verwies dabei auf die Vorteile für die zahlreichen Tagespendler aus den Bezirken Freistadt und Perg, aber auch auf die positiven Auswirkungen auf den Ausflugs- und Freizeitverkehr, die Anreize für Betriebsansiedlungen und die Belebung der Bauwirtschaft.[506]

Tatsächlich kündigte Bautenminister Moser im Februar 1976 die Fertigstellung der Abschnitte Linz-Dornach – Treffling bis 1978 und Treffling – Unterweitersdorf bis 1980 an.[507] Fixiert wurde die Vorfinanzierung allerdings erst Anfang 1977.

Auch dieser Abschnitt von Dornach nach Treffling wurde zunächst nur in einer Fahrtrichtung ausgebaut und dem Verkehr übergeben. Wegen der zahlreichen Brücken und Durchlässe und der mehrmaligen Verlegung der Bundesstraße kostete der Kilometer Autobahn in diesem Abschnitt die Summe von 49 Millionen Schilling![508] Ohne Eröffnungsfeier wurde am 14. Oktober 1982 das letzte Teilstück von Gallneukirchen bis Unterweitersdorf für den Verkehr

---

[502] Vgl. Linz: Stadtautobahn wächst weiter. 83.000m² Grund werden eingelöst, in: OÖN 17.2.1973, S. 5.

[503] Erste Autobahnspur nach Auhof ist bis Jahresende befahrbar, in: OÖN 23.1.1974, S. 5. – Linz: Mühlkreisautobahn wächst. Noch heuer bis nach Auhof, in: OÖN 10.5.1974, S. 6.

[504] Linz: Strenges Überholverbot auf neuem Autobahn-Teilstück, in: OÖN 19.12.1974, S. 5.

[505] OÖN 30.10.1975, S. 5.

[506] Autobahn nach Unterweitersdorf soll bis 1980 verkehrsbereit sein, in: OÖN 30.8.1975, S. 9. – Land für Vorfinanzierung, in: OÖN 24.9.1975, S. 5.

[507] Autobahnen im Inn- und Mühlviertel erst bis 1985 fertig, in: OÖN 25.2.1976, S. 1. – Minister-Ja für Vorfinanzierung, in: OÖN 30.3.1976, S. 2

[508] Mühlkreisautobahn führt heuer noch bis nach Gallneukirchen, in: OÖN 5.7.1980, S. 6. – Mühlkreisautobahn reicht ab Freitag bis Gallneukirchen, in: OÖN 29.10.1980, S. 6

freigegeben.[509] Alle Pläne für einen Weiterbau Richtung Freistadt und CSSR waren mittlerweile in der Schublade gelandet.

Etwa auf der gleichen Höhe mit der „Zacherl-Ausfahrt“ entstand Jahre später die Halbanschlussstelle Linz-Industriezeile („Nebingerknoten“). Zweck dieser neuen Anschlussstelle war eine bessere Anbindung des Industrie- und Gewerbegebietes an der Industriezeile und des Hafengebietes sowie eine deutliche Entlastung der seit Jahren überlasteten Anschlussstelle Linz-Prinz Eugen Straße. Die Planungen dafür reichten ebenfalls bereits in die achtziger Jahre zurück. Die dort ansässigen Betriebe hatten seitdem entsprechenden Druck ausgeübt.[510] Vom ursprünglichen Plan eines Vollanschlusses kamen die Politiker nach langen Verhandlungen wieder ab, weil damit das Franckviertel zusätzlichem Verkehr ausgesetzt worden wäre. Der Spatenstich erfolgte am 19.8.1994, die Eröffnung am 30.8.1996. [511]

Auch die Umfahrung Ebelsberg, heute allerdings keine Autobahn, geht übrigens auf ältere Pläne im Zusammenhang mit dem Bau des Schnellstraßenringes zurück. Bereits 1961 hatte Prof. Dorfwirth[512] und knapp zehn Jahre später auch der Gesamtverkehrsplan 1972 festgestellt, dass ein einziger Zubringer zur Autobahn für Linz nicht ausreiche und daher ein zweiter, zwischen den Bahnanlagen und dem VÖEST-Gelände verlaufender Zubringer zur Westautobahn erforderlich sei. Zumindest als Schnellstraße sei aber darüber hinaus noch ein dritter Zubringer im Südwesten notwendig. Daraus entwickelte sich das Projekt der Welser Schnellstraße.[513] Bei der Planung des Straßenknotens Ostbrücke 1971 dachte man daher eine zukünftige zweite Südzufahrt gleich mit.[514]

Ein bereits seit vielen Jahren aus Lärmschutzgründen von der Stadt Linz forciertes[515] und kürzlich vollendetes Bauprojekt betraf die Einhausung der Mühlkreisautobahn im Bereich Bindermichl. Ca. 100.000 Fahrzeuge pro Tag werden hier gezählt. Im August 2002 erließ das Verkehrsministerium die Trassenverordnung.[516] Der offizielle Baubeginn für die A 7 Einhausung Bindermichl erfolgte am 19. August 2003, die Verkehrsübergabe am 26. November 2005.

Jüngstes Projekt ist die vor allem von der Stadt Linz betriebene Errichtung eines neuen Anschlusses an die Autobahn in der Nähe der Johannes Kepler-

---

[509] Letztes Autobahnstück, in: OÖN 9.9.1982, S. 5. – Ab Donnerstag wird gefahren, in: OÖN 12.10.1982, S. 5.

[510] Vgl. Autobahnanschluß für Linzer Industriegebiet gefordert, in: OÖN 17.6.1988, S. 6.

[511] Spät, aber doch kriegt Linz neuen Autobahnanschluß zur Industriezeile, in: OÖN 20.8.1994, S. 26. - Entlastung für Mühlkreisautobahn, in: Amtliche Linzer Zeitung, Folge 18, 1.9.1994, S. 7.

[512] Dorfwirth Josef, Verkehrsuntersuchung Linz. Individueller Straßenverkehr, i. A. des Magistrates der Landeshauptstadt Linz 1961.

[513] Gesamtverkehrsplan Linz, V.I.P. Verkehrs- und Industrieplanung GmbH, im Auftrag des Magistrates der Landeshauptstadt Linz, Frankfurt 1972, S. 29-30, siehe auch Blatt 69.

[514] Aktenvermerk zum Straßenknoten Ostbrücke, 22.10.1971 gez. Dr. Aichhorn, Landesbaudirektion, AAA.

[515] Vgl. Linz: Autobahn auf dem Papier schon unterirdisch, in: OÖN 5.3.1991, S. 13.

[516] BGBl. Nr. 322/2002.

Universität in Auhof. Dieser soll das Universitäts-Viertel vor allem vom Pendlerverkehr aus Altenberg und darüber hinaus entlasten.[517]

Linz rühmte sich Ende der siebziger Jahre, die erste durchgehende Stadtautobahn Österreichs zu besitzen.[518] Dies stimmte zwar nur bedingt, denn der Salzburger Autobahnring war ja bereits in den frühen vierziger Jahren großteils befahrbar und auch die Wiener Südosttangente als klassische Stadtautobahn stand seit Mai 1978 zwischen den Knoten Inzersdorf und Prater unter Verkehr. Einzig in Graz dauerte die Diskussion über die Führung der Pyhrnautobahn im Stadtgebiet noch etwas länger, bis man sich auf den Plabutschtunnel einigte und dieser 1987 fertig gestellt war.[519] Doch zeigt dieses Statement deutlich die Aufbruchstimmung, in der man in der Landeshauptstadt schwelgte. Linz betrachtete sich als moderne Verkehrsstadt, die ihre Probleme frühzeitig erkannt hatte und zielstrebig eine Lösung angestrebt hatte. Noch bevor der ehemalige Schnellstraßenring vollendet war, dachte man Anfang der 70er Jahre angesichts weiter steigender Zulassungszahlen bereits daran, den Ring innerhalb der folgenden 15 Jahre auch im Westen und Norden zu schließen![520]

Bereits früh erkannte man auch die gewaltigen Auswirkungen auf die Stadtstruktur, die die Autobahn auslöste. „*Kein Wunder auch, dass im Einzugsbereich gleichzeitig mit dem Wachsen dieser Verkehrsverbindung eine enorme Entwicklung von Wirtschaft, Industrie und Gewerbe stattgefunden hat*“, resümierte die stadteigene Zeitschrift „Linz aktiv“ 1978. Die gefürchteten kilometerlangen Staus in der Freistädter Straße, in der Franckstraße und natürlich vor den Werksausfahrten der VÖEST-Alpine und der Chemie Linz AG waren schnell vergessen.

Nicht nur das Industriegebiet im Osten der Stadt entwickelte sich dank der guten Verkehrsanbindung gut, auch der Einzelhandel nutzte die durch den Autobahnbau entstandenen günstigen Standorte konsequent aus. In einer Zeit, wo Kundenparkplätze in ausreichender Zahl zum Um und Auf wurden, kamen die Innenstadthändler angesichts überall aus dem Boden schießender Einkaufsmärkte auf günstigem Grund am Stadtrand und noch dazu mit überaus günstiger Verkehrsanbindung gehörig unter Druck.

---

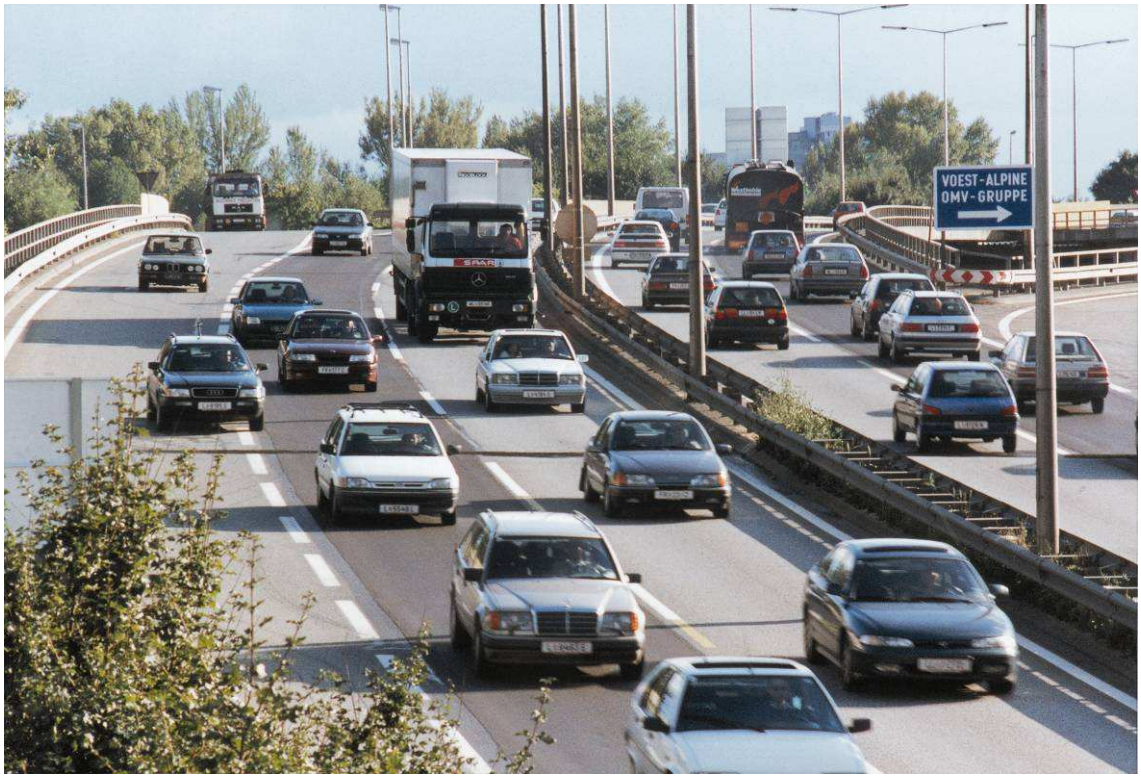
[517] Vgl. Linz will einen neuen Autobahnanschluß, in: OÖN 7.5.1997, S. 19. – Uni-Knoten wird Kraftprobe mit Autobahnbauern, in: OÖN 5.5.1999, S. 20 - Großer Autobahnanschluss würde Verkehr in Uni-Viertel leiten, in: OÖN 4.3.2004, S. 31. – Gemeinderat fordert Autobahn-Anschluss, in: OÖN 11.3.2004, S. 34.

[518] Holzleitner Gerhart, Linzer Stadtautobahn – Verkehrsweg in die Zukunft, in: Linz aktiv 69 (Winter 1978), S. 24-30, hier 24.

[519] Der Plabutschtunel. Entlastung einer Stadt, hg. v. Amt der Steiermärkischen Landesregierung-Landesbaudirektion, Graz 1987.

[520] Böhm Josef, Donaubrücke und Ostumfahrung schaffen neue Verkehrssituation, in: Linz aktiv 45 (Winter 1972), S. 4-7, hier 6.

**Abb. 147: Dichter Verkehr auf der Stadtautobahn, 1996**




Quelle: Foto Hans Kosina, Landespressedienst, 960905-III-30

Diese Entwicklung wurde jedoch noch bei weitem in den Schatten gestellt durch das Ansteigen der Pendlerströme. Die Autobahn machte nun endlich den Traum vieler Städter möglich: Arbeiten in der Stadt und Wohnen im Grünen. Dank der eklatant verringerten Fahrzeiten und generell besserer Erreichbarkeiten zogen viele Linzer aufs Land und zogen es vor, täglich in die Stadt zu pendeln. Orte wie Engerwitzdorf, Treffling, Schweinbach, Altenberg und vor allem Gallneukirchen erfuhren ein rasantes Bevölkerungswachstum mit Wachstumsraten von bis zu 30 und 40 % innerhalb von jeweils nur 10 Jahren. Zwar lassen sich diese enormen Bevölkerungszuwächse sicherlich nicht allein auf die Autobahn zurückführen, da der sogenannte „Speckgürtel“ der Wachstumsgemeinen rund um Linz generell hohe Zuwächse seit den 60er Jahren verzeichnete, aber die bessere Erreichbarkeit war gewiss ein nicht unwesentlicher Faktor. Dass die für die neuen Wohngebiete erforderliche Infrastrukturausstattung (Einkaufsmöglichkeiten, Kindergarten, Schule etc.) mitunter jahrelang fehlte und die neuen Gemeindebürger nun noch stärker auf das Auto angewiesen waren, stellte sich erst allmählich heraus.[521]

[521] Vgl. Höfler Leonhard/Kreuzer Bernd, Zur Genese der Siedlungsstruktur im Wechselspiel zwischen Technologie und Wirtschaft, in: Der öffentliche Sektor. Forschungsmemoranden, Nr. 1/2003, hg. v. Institut für Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik der TU Wien, S. 15-33, anhand des Fallbeispiels des Linzer Zentralraumes.

### 7.2.4 Autobahn oder Schnellstraße nach Wullowitz?

Im Oktober 1982 war das vorläufig letzte Teilstück der Mühlkreisautobahn, das Baulos Engerwitzdorf mit der Anschlussstelle Gallneukirchen, dem Verkehr übergeben worden. Die Autobahn endete nun etwas unvermittelt bei Unterweitersdorf. Für den Abschnitt Linz-Auhof – Neumarkt gab es zwar bereits seit 1970 ein Generelles Projekt, für den Abschnitt Neumarkt – Summerau datiert ein solches aus dem Jahr 1971. Die weitere Trasse sollte durch das Kleine Gusental westlich an Neumarkt vorbei nach Norden führen, Freistadt im Westen umfahren und zur Staatsgrenze führen.

Da jedoch bereits damals Bedenken und offener Widerstand gegen eine Trassenführung im als landschaftlich schutzwürdig anerkannten Tal der Kleinen Gusen auftauchten und der Ort Neumarkt eine Beeinträchtigung seiner Wasserversorgung befürchtete, gab die Autobahnverwaltung 1975 eine Vorstudie und Variantenübersicht für den Abschnitt Engerwitzdorf – Neumarkt in Auftrag. Es handelt sich somit um ein relativ frühes Beispiel für den wachsenden Einfluss des Umweltschutzes auf die Straßenplanung.

Nichtsdestotrotz kam es aus unterschiedlichen Gründen nicht zu einem Weiterbau. Vor allem der anhaltende Widerstand von Naturschützern und Betroffenen im Zusammenhang mit dem allgemein erstarkenden Umweltbewusstsein in breiten Kreisen der Bevölkerung ließen ein stures Festhalten an der umstrittenen Trasse für die Politiker nicht opportun erscheinen.

Darüber hinaus gab es aber noch ein weiteres gewichtiges Argument gegen den Weiterbau: dem Bund fehlten angesichts der vielen Straßenbauprojekte schlicht und einfach die finanziellen Mittel, so dass eine Finanzierung auch längerfristig nicht in Sicht war. Auch für das Land Oberösterreich war etwa die Fertigstellung der Pyhrnautobahn, der Welser Westspange oder der Bau der vierten Linzer Donaubrücke vorrangig.

Als Verkehrsexperten zudem noch nachwiesen, dass das Verkehrsaufkommen bei weitem keine Autobahn rechtfertige, sondern noch für längere Zeit mit der Bundesstraße das Auslangen gefunden werden könne, war der Weiterbau endgültig schubladiert.[522] Bereits ein Jahr nach Aufnahme der Verbindung „Linz – Staatsgrenze bei Freistadt“ als Mühlkreisautobahn in das Bundesstraßennetz ergab die 1972 durchgeführte Dringlichkeitsreihung für Autobahnen bei der Gegenüberstellung von prognostiziertem Verkehrsaufkommen und Leistungsfähigkeit die letzte Dringlichkeitsstufe für die A 7.

Da sich das Verkehrsaufkommen weiterhin nicht im ursprünglich angenommenen Ausmaß entwickelte, ergaben sich auch in der Dringlichkeitsreihung 1980 nur niedrige Prioritätsstufen. Mit der Novelle zum Bundesstraßengesetz 1983 wurde daher der Abschnitt der Mühlkreisautobahn zwischen Unterweitersdorf und Staatsgrenze vorerst gestrichen und statt

[522] der durchschnittliche tägliche Verkehr südlich von Freistadt lag zwischen 5.500 und 8.500 Kfz/Tag, nördlich von Freistadt nur bei maximal 1.800 Kfz/Tag (Quelle: Verkehrskonzept Oberösterreich – Tschechoslowakei 1990, S. 24). – Nach Freistadt wird nur eine Spar-Schnellstraße geplant, in: OÖN 10.3.1983, S. 7.

dessen eine neue S 21 Mühlkreis Schnellstraße eingeführt.[523] Somit bestand nur noch ein gesetzlicher Auftrag zur Planung der B 125 Prager Bundesstraße unter Bedachtnahme auf Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie auf die Umweltverträglichkeit.[524]

Durch das vorläufige Ende der Autobahnplanungen wurde ein Umbau der bestehenden unfallträchtigen Autobahnausfahrt bei Unterweitersdorf mit drei engen Kurven, deren letzte sogar mit einer 30 km/h Beschränkung gesichert werden musste, erforderlich.[525] Eine Reduktion von zwei Fahrspuren auf jeweils eine und deren Einbindung in weitem Bogen in die bestehende Gerade im Bereich der Gusenbrücke war das Ergebnis. Bereits 1986 kündigte Baulandesrat Helmut Kukacka übrigens auch einen vierspurigen Ausbau des Unterweitersdorfer Berges für 1988 an.[526]

In der Folge traten Bau-Landesrat Josef Pühringer und Landeshauptmann Josef Ratzenböck gegen eine Autobahn, aber für einen Ausbau der Bundesstraße ein, denn es sei keine Finanzierung absehbar, die verordnete Trasse nicht durchsetzbar und keine neue in Sicht. Schließlich sei die verkehrstechnische Notwendigkeit nicht gegeben, so ihre Argumente.[527]

Auf der anderen Seite forderten ÖVP-Verkehrssprecher Helmut Kukacka, die Wirtschaft, insbesondere die Industriellenvereinigung (IV), und die „Kronen Zeitung“ weiterhin eine Autobahn nach Wullowitz. Unterstützung fanden sie vor Ort vor allem durch die lokalen ÖVP-Politiker (z.B. ÖVP Rainbach, ÖVP-Bezirk Freistadt), aber auch durch die FPÖ, während die SPÖ sowohl in den Anrainergemeinden als auch auf Landesebene gegen den Weiterbau Stellung bezog. Bürgerinitiativen wie „Mühlviertel statt Transitviertel“, die „Tunnelinitiative Neumarkt“, die „Bürgerinitiative Lest“, später „Pro B 310“ und andere mehr, um nur einige zu erwähnen, formierten sich.

An dieser Frontstellung änderte auch die Öffnung der Grenzen zur Tschechoslowakei 1989 vorläufig nichts. Doch der Verkehr auf der Prager Bundesstraße stieg beinahe exponentiell an und ließ die Forderungen nach dem Bau von Ortsumfahrungen in Neumarkt, Freistadt und Rainbach umso aktueller und dringender werden.[528] Der Grenzverkehr in Wullowitz hatte sich Medienberichten zufolge innerhalb eines Jahres versechsfacht.[529] Auch die steigenden Unfallzahlen riefen nach Gegenmaßnahmen. Ein Verkehrskonzept

---

[523] BGBl. Nr. 63/1983 (Bundesstraßengesetznovelle 1983), Verzeichnis 1 und 2. – Nach Freistadt wird nur eine Spar-Schnellstraße geplant, in: OÖN 10.3.1983, S. 7.

[524] gem. § 7 (1) Bundesstraßengesetz 1971.

[525] Wo Autobahn und Bonus enden, in: OÖN 16.11.1982, S. 7. – Große und kleine Gesten, in: OÖN 6.10.1984, S. 5. - Bessere Ausfahrt von Mühlkreisautobahn, in: OÖN 15.2.1986. - Schikane bei Autobahnabfahrt in Unterweitersdorf wird nun endlich beseitigt, in: Mühlviertler Nachrichten, 20.2.1986. – Ein aufgrund des Baustopps bei Unterweitersdorf nutzlos gewordener Autobahndamm erregte darüber hinaus die Gemüter (vgl. OÖN 2.1.1987, S. 7)

[526] A 7-Ende wird entschärft und Unterweitersdorfer Berg vierspurig, in: OÖN 6.11.1986, S. 23.

[527] Mühlkreisautobahn: Alles spricht gegen Weiterbau, in: OÖN 19.1.1990.

[528] Angst vor der Verkehrslawine, in. OÖN 31.1.1990.

[529] Wullowitz: Grenzverkehr hat sich versechsfacht, in: OÖN 30.5.1990.

des Landes sah demnach einen Ausbau der Prager Bundesstraße und der Summerauer Bahn vor.[530]

Für zusätzliche Verunsicherung sorgte die weitgehende Ungewissheit über die Straßenbaupläne auf tschechischer Seite. Angesichts 1990 kolportierter Pläne einer Autobahn Prag – Budweis – Wullowitz, die bis Mitte der 90er Jahre fertig gestellt sein solle, verlangten insbesondere die Grünen nach einem Ausbau der Summerauerbahn, um Tiroler Verhältnisse zu vermeiden.[531] Doch die Österreichischen Bundesbahnen unter Generaldirektor Heinrich Übleis verwiesen auf Kapazitätsreserven auf der bestehenden Strecke und die daraus folgende geringe Priorität eines Bahnausbaus.

Vor allem in Hinblick auf eine rasche Verbesserung der Verkehrssituation beharrte die Landesregierung auf einem Ausbau der Prager Bundesstraße mit „autobahnähnlichen Teilstücken“: vierspuriger Ausbau des Unterweitersdorfer Berges mit Kriechspuren, Umfahrung Neumarkt mit Tunnel, Umfahrung Freistadt.[532] Zudem plante man die Errichtung zusätzlicher Fahrstreifen am Grenzübergang Wullowitz. „*Ein Ausbau der Bundesstraße kommt im Vergleich zur A 7 um 2,5 Mrd. S billiger*“, so der Bau-Landesrat gegenüber den Medien 1991.[533] Doch die Realisierung dieser Vorhaben sollte sich noch über Jahre hinziehen und steht zum Teil noch immer aus.

Im Frühjahr 1993 kündigte der tschechische Verkehrsminister Jan Strasky überraschend einen möglichst baldigen Bau der Autobahn bis zum Grenzübergang an und sorgte damit für Aufregung unter Oberösterreichs Politikern.[534] Die Forderungen nach einem Weiterbau der Autobahn wurden wieder lauter, erhielten aber durch die Aussage des Wirtschaftsministers, Wolfgang Schüssel, einen Dämpfer, da er meinte, wer jetzt die A 7 fordere, stoppe auf lange Sicht den Bau dringender Ortsumfahrungen und den Bahnausbau.[535] Im Februar 1997 verkündete die tschechische Regierung schließlich ihren Verzicht auf den Bau einer Autobahn Prag – Budweis – Wullowitz wegen der hohen Kosten und der zu erwartenden Umweltschäden

---

[530] Verkehrskonzept Oberösterreich – Tschechoslowakei, hg. v. d. Landesbaudirektion, Linz 1990, siehe auch: Verkehrssicherheitsuntersuchung B 125 – Prager Straße. Ein Beitrag zur Versachlichung der Verkehrssicherheitsdiskussion, hg. v. d. Landesbaudirektion Linz 1992; vgl. Verkehrskonzept OÖ. – CSFR. Devise „Bahn statt Autobahn“, in: Neues Volksblatt, 19.5.1990.

[531] Riesige Transitlawine rollt auf Oberösterreich zu, in: OÖN 11.4.1990.

[532] Landesrat bleibt dabei: Keine Autobahn durch Mühlviertel, in: OÖN 26.11.1991. - Kompromisslösung soll die B 125 entschärfen, in: Neue Kronenzeitung, 26.11.1991. - An Mühlviertler Autobahn scheiden sich die Geister, in: Der Standard, 9.12.1991.

[533] Keine Zeit, kein Geld für die A 7, in: Der Standard, 19.12.1991.

[534] Auf der Autobahn nach Tschechien, in: Kurier, 16.4.1993, Tschechen bauen Autobahn bis zur Grenze, in: OÖN 16.4.1993. - Bahn muß Transitlawine aus dem Norden stoppen, in: OÖN 18.4.1993. - Tschechische Autobahnpläne lassen Mühlviertel vor Transitlawine zittern, in: OÖN 20.4.1993.

[535] Wunsch nach Weiterbau der A 7 stößt beim Bund auf Ablehnung, in: OÖN 22.6.1993. - Schüssel: Kein Parallelausbau von A 7 und Prager Bundesstraße in: Neues Volksblatt, 22.6.1993.

und löste damit in Oberösterreich Erleichterung und Entrüstung zugleich aus.[536] Stattdessen solle die bestehende Straße vierspurig ausgebaut werden.

Den gleichen Ausbaustandard forderte Bau-Landesrat Franz Hiesl auch für die österreichische Seite bis Freistadt: vierspurig und großteils mit Mittelstreifen, nördlich von Freistadt zweispurig.[537]

Inzwischen legte der Grazer Verkehrsplaner Hubert Rinderer eine neue, das Gusental weiträumig im Osten umgehende Trasse mit Varianten für die Umfahrungen von Neumarkt, Freistadt und Rainbach vor.[538] Im Frühjahr 1997 fiel auch die Vorentscheidung für eine Umfahrung Freistadts im Osten.[539]

In das Jahr 1998 fielen bedeutende verwaltungstechnische Änderungen. Da eine Finanzierung des Ausbaus der Prager Bundesstraße aus dem Landesbudget auch auf längere Sicht wenig aussichtsreich schien, andererseits aber ohnehin ein vierspuriger Ausbau vorgesehen war, tauchte der Gedanke auf, die Verbindung als Schnellstraße zu deklarieren, wodurch das Projekt zu einer Bundesangelegenheit würde, und daraufhin den Vollausbau der ASFINAG zu übertragen[540] - allerdings um den Preis, dass die neue Verbindung dann genauso wie die übrigen Autobahnen vignetten-, sprich mautpflichtig wäre. Eine Schnellstraße erlaubt auch engere Kurven und stärkere Steigungen als eine Autobahn und trägt dadurch zu geringeren Kosten bei. Landesrat Hiesl stellte ein diesbezügliches Ansuchen an das Ministerium mit 2.6.1998.

Tatsächlich stimmten sowohl der Wirtschafts- als auch der Finanzminister zu, allerdings nur für den Abschnitt südlich von Freistadt. In der Bundesstraßengesetz-Novelle 1999 wurde die ehemalige B 125 Prager Bundesstraße nunmehr als B 310 Mühlviertler Straße angeführt, und zwar mit der besonderen Bestimmung, dass „Anschlüsse von öffentlichen Straßen und Wegen im Freilandbereich nur in Form besonderer Anschlußstellen“ zulässig seien.[541] Mit 1.April 2002 mutierte die B 310, bedingt durch die Übertragung der Bundesstraßen an die Bundesländer, neuerlich, und zwar zur S 10 Mühlviertler Schnellstraße,[542] und wurde gleichzeitig in das Steckennetz der ASFINAG aufgenommen. Damit war eine Finanzierung aus dem ASFINAG-Budget und eine raschere Realisierung gesichert.

Die 39,6 km lange S 10 soll folgenden Ausbaustandard aufweisen:

- durchgehend 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung
- Anschlussstellen in Form von Über- und Unterführungen
- Mindestradius 400 m (350 m)

---

[536] Aufatmen nach dem Aus zur Autobahn Prag – Linz, in: OÖN; Autobahnbau Prag – Linz nun gestoppt, in: Der Standard. - Die B 125 darf kein Flickwerk werden!, in: Neue Kronenzeitung. - OÖ baut die Bundesstraße aus, in: Neues Volksblatt, alle 21.2.1997.

[537] Prager Bundesstraße wird auf alter Trasse wie eine Autobahn ausgebaut, in: OÖN 28.1.1998.

[538] Mühlviertel: Neue „A 7“ findet großes Interesse, in: Neue Kronenzeitung, 14.3.1994.

[539] „Empfehle die Ostvariante“, in: OÖN 9.4.1997.

[540] 4. Linzer Donaubrücke und Tunnel wären finanzierbar, in: Neues Volksblatt, 20.5.1998.

[541] BGBl. Nr. 182/1999, Verzeichnis 3, Anmerkung 18.

[542] BGBl. Nr. 50/2002 (Bundesstraßen-Übertragungsgesetz 2002), Verzeichnis 2.

- Längsneigung max. 5 % bei offener Streckenführung sowie max. 3 % im Tunnel
- Straße durchgehend mit Mitteltrennung und Standstreifen

Die Gesamtkosten für den Ausbau der S 10 werden sich auf rund 605 Mio. Euro belaufen.[543]

Eine „Korridoruntersuchung“ mit begleitender Bürgerbeteiligung und unter Teilnahme der betroffenen Gemeinden sollte zur Bestimmung geeigneter Trassenräume bzw. einer Vorzugstrasse zwischen Unterweitersdorfer Berg und Wullowitz führen.[544] Obwohl die verschiedensten Interessensvertreter (Gemeinden, Naturschutz, Umweltanwalt etc.) nun von Anfang an anstatt erst im Zuge der Behördenverfahren eingebunden waren, fand das Ergebnis 2002 nicht ungeteilte Zustimmung. Einige Gruppen stiegen unter Protest aus.[545] Vor allem die Gemeinde Hagenberg lehnte jede Trasse ab.[546] Dessen ungeachtet wurde am 1.Juli 2003 die Trasse im nördlichen Bereich zwischen der geplanten Anschlussstelle Freistadt Nord und dem Grenzübergang in Wullowitz fixiert.

Nach zahllosen Anläufen und Verzögerungen konnte im Herbst 2000 auch der Unterweitersdorfer Berg durch die Anlage einer Kriechspur ausgebaut und damit ein wesentliches Hindernis besonders für den Schwerverkehr beseitigt werden. Die Zahl der Unfälle in diesem Abschnitt ging daraufhin deutlich zurück.[547]

Für den vom Durchzugsverkehr geplagten Ort Neumarkt – täglich rollten bis zu 12.000 Fahrzeuge durch den Ort – kam es schließlich zu einer Lösung. Die nach dem UVP-Gesetz vorgesehene Bürgerbeteiligung und das Anhörungsverfahren nach dem Bundesstraßengesetz wurden 1998 durchgeführt. Die Sondierungsarbeiten begannen im Sommer 2000, die eigentlichen Bauarbeiten an dem 1.310 m langen zweispurigen Tunnel im September 2001. Nach drei Jahren Bauzeit wurde der Neumarkter Tunnel am 20.9.2003 eröffnet. Hier kam auch erstmals die sogenannte IP-Technologie (IP für „Internet Protocol“) für das Notrufsystem zum Einsatz. Dabei bilden sämtliche Sicherheitseinrichtungen wie Notrufsäulen, Fluchtwege, Türüberwachungen, Feuerlöscher oder Ampeln ein standardisiertes Netz, in dem Sprache ebenso wie alle Signale von und zu den Sicherheitseinrichtungen digital übertragen werden.

---

[543] Presseinformation Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl, 2. Juli 2003.

[544] Ausbau der Mühlviertler Straße: Suche nach der "konfliktfreien Trasse", in: OÖN 14.12.1999.

[545] Korridorstudie für B 310 enttäuscht die Gemeinden, in: OÖN 9.11.2000.

[546] Korridor für Schnellstraße durch Mühlviertel erst 2003, in: OÖN 17.9.2002**.**

[547] Viel weniger Unfälle nach Bergausbau, in: OÖN 9.4.2002.

## 7.3 A 8 Innkreisautobahn

**Tabelle 10: Chronologie der Verkehrsfreigaben der Innkreisautobahn**

| | | |
|---|---|---|
| 27.08.1982 | ASt Pichl –Bad Schallerbach - Knoten Wels | 4,338 km |
| 30.06.1983 | ASt Suben - Staatsgrenze Suben | 2,232 km |
| 21.11.1985 | Knoten Ried im Innkreis – ASt Suben | 20,533 km |
| 21.11.1985 | Knoten Ried im Innkreis – ASt Walchshausen | 1,410 km |
| 30.06.1987 | ASt Wels-West - Knoten Wels | 3,942 km |
| 29.10.1987 | ASt Pichl-Bad Schallerbach – ASt Meggenhofen-Gallspach | 10,961 km |
| 21.11.1988 | ASt Meggenhofen-Gallspach – ASt Haag | 11,946 km |
| 20.06.1990 | ASt Haag – Knoten Ried im Innkreis | 10,902 km |
| 24.08.2003 | ASt Wels-West – Knoten Voralpenkreuz | 11,178 km |
| | GESAMT | 77,442 km |

### 7.3.1 Vorgeschichte

Die heutige Innkreisautobahn geht insbesondere auf ein großes Straßenprojekt der Zwischenkriegszeit zurück, nämlich auf den von verschiedensten Kreisen betriebenen Bau einer „Transkontinentalstraße“ von London bzw. Calais über Frankfurt, Nürnberg, Wien, Budapest und Belgrad nach Konstantinopel und allenfalls weiter bis nach Indien.

Die Idee zu einer solchen „internationalen Auto-Schnellstraße zum Orient“ tauchte zum ersten Mal 1929 auf. Sie sollte nicht durch einen vollständigen Neubau, sondern vielmehr durch den Ausbau vorhandener Strecken geschaffen werden.[548] Im Laufe der Zeit kristallisierte sich eine grobe Linienführung von Regensburg über Passau, Schärding und Linz nach Wien heraus. Name und Idee der „Transkontinentalstraße“ lebten auch nach dem 2. Weltkrieg in Form der Europastraße E 5 weiter.

Ing. Alfred Sighartner, der sich 1937 im Auftrag der Oberösterreichischen Landesregierung mit der Frage der Fernstraßen bzw. Autobahnen vor allem in Oberösterreich befasste, nahm in seiner sorgfältig recherchierten Studie bereits vieles vorweg, was spätere Planer – jene der Reichsautobahn wie auch jene der Innkreisautobahn in den sechziger Jahren – genau so vorschlugen, etwa die Innüberquerung bei Suben oder die Linienführung im Pramtal, im Bereich des Knotens Wels oder bei Marchtrenk.[549] Auch wies er bereits darauf hin, dass

[548] Österreichische Autobus-Zeitung, Nr. 19/1930.

[549] Sighartner Alfred, Generelles Studium der österreichischen Fernstraßenfrage für das Gebiet des Bundeslandes Oberösterreich, Linz 1937, S. 16.

zwar innerösterreichisch betrachtet die Linie von Salzburg über Linz nach Wien vorrangig sei und auf österreichischer Seite ein Anschluss an die bei Piding vor Salzburg endende Reichsautobahn vonnöten sei. Gleichzeitig aber betonte er auch die große gesamteuropäische Bedeutung des Straßenzuges Passau – Linz – Wien.

Die Planer der Reichsautobahn projektierten die Linie Passau – Linz im Herbst 1938 wesentlich weiter nördlich als die heutige Innkreisautobahn. Ihren und Dr. Fritz Todts Vorstellungen zufolge sollte die Reichsautobahn unmittelbar südwestlich von Passau den Inn überqueren und dann über Schardenberg, Münzkirchen, Enzenkirchen, Neumarkt im Hausruck nördlich an Grieskirchen und Schallerbach vorbei, über Buchkirchen in die Welser Heide führen, bei Neubau die heutige Bundesstraße 1 kreuzen und nach der Traunquerung wie heute bei Hasenufer in die Autobahn nach Linz und Wien einmünden. Diese Trasse sollte somit in relativ bewegtem Gelände durch überwiegend landwirtschaftlich geprägtes Gebiet abseits größerer Städte – auch weitab von Wels! – nach Linz führen. Tatsächlich gebaut wurde an dieser Strecke jedoch nicht mehr. Allein im südlichen Abschnitt des „Zubringers Wels“, der heutigen Welser Westspange, wurden einige Objekte errichtet.

**Abb. 148: Torso einer Reichsautobahnunterführung nördlich von Sattledt**

Quelle: Foto Walter Brummer, Sattledt

## 7.3.2 Trassenvorsorge in den 1960ern

Als nun Anfang der sechziger Jahre die Fertigstellung der Westautobahn absehbar und in Deutschland an der Autobahnverbindung Nürnberg – Regensburg gebaut wurde, rückte auch die Verbindung nach Passau wieder ins

Blickfeld der Planer und Politiker. Der deutsche Bundesverkehrsminister Hans-Christoph Seebohm meinte gar, die Planungsarbeiten an der einzigen noch offenen deutschen Autobahnstrecke, nämlich jener von Nürnberg über Regensburg und Passau zur österreichischen Grenze, würden erst wieder aufgenommen werden, wenn Österreich seinerseits daran denke, ebenfalls eine Autobahnverbindung nach Passau zu planen.[550]

Da fest stand, dass vorerst keine Aussicht bestand, weitere Autobahnstrecken in Angriff zu nehmen, andererseits jedoch die grundsätzliche, aber eben nur langfristige Notwendigkeit für diese Autobahnverbindung außer Zweifel stand, wollte man angesichts der teilweise starken Siedlungstätigkeit zunächst zumindest eine Freihaltung der Trasse für die Zukunft erreichen. Doch welcher Trasse?

Denn die ehemalige, durch stark hügeliges Gelände führende Reichsautobahntrasse kam für die Planer in der Autobahnabteilung nicht mehr in Frage. Weder die Bedürfnisse der Wirtschaft und des Fremdenverkehrs schienen ihnen ausreichend berücksichtigt, noch waren sie mit den technischen Parametern wie Ausbaugeschwindigkeit, maximale Steigung, Minimalradius, Planumsbreiten und der Lage der Anschlussstellen zufrieden. „*Nach heutiger Auffassung erscheint die horizontale Linienführung der RAB zu großzügig, die vertikale Linienführung dagegen zu kleinlich und oftmals zu steil*“, so das Urteil. Unter anderem hätten die in stark bewegtem Gelände vorgesehenen Radien von 2000m zu großen Erdbewegungen geführt oder ungünstige Neigungsverhältnisse nach sich gezogen. Insbesondere für den Lastkraftwagenverkehr würden die vielen Steigungen mit 5 % ein Hindernis darstellen, dazu kamen viele Gefällsbrüche und -strecken.

Die Befürchtungen, dass die alte RAB-Trasse zu steil für den Lastkraftwagenverkehr wäre und dieser in der Folge auf die Bundesstraßen ausweichen würde, war nicht von der Hand zu weisen. Im Raum Kassel hatte die bewusste Führung der Autobahn, obwohl Alternativen zur Verfügung standen, mit Steigungen von 5 % und mehr durch stark hügeliges Gebiet („Kasseler Berge“) besonders im Winter zu Problemen im Lkw-Verkehr geführt, andernorts auch zu Trassenverlegungen.[551]

Zurück ins Hausruckviertel. Die Reichsautobahn-Trasse wurde nun zusehends verbaut und die Verwaltung hatte keine rechtliche Möglichkeit, dies zu verhindern. Auch für eine neue Trasse würde es keinen Schutz vor Verbauung geben, solange nicht zumindest ein Vorprojekt vorlag, dessen Trasse dann durch entsprechende Ausweisung in den Flächenwidmungsplänen der Gemeinden freigehalten werden könnte. Bessere Grundlagen für eine Trassenfreihaltung bot erst das Bundesstraßengesetz 1971, mit dem das sogenannte „Bundesstraßenplanungsgebiet“ eingeführt wurde.

Vor diesem Hintergrund beabsichtigte das Land Oberösterreich bereits im April 1962, an das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau mit der Bitte heranzutreten, für die Durchführung von Vorstudien für eine

---

[550] undatierter Aktenvermerk, vermutlich von Baurat Böhm, 1960, AAA.

[551] vgl. Vahrenkamp Richard, Der Autobahnbau 1933 bis 1939 und das hessische Autobahnnetz, Kassel 2003 (Arbeitspapier zur Logistik, Nr. 36/2001).

Autobahnverbindung Passau – Linz die Genehmigung zu erteilen und gleichzeitig auch die erforderlichen Mittel bereit zu stellen. Es blieb jedoch aus nicht mehr nachvollziehbaren Gründen bei einem Entwurf.

Am 11. Dezember 1963 trat der zuständige Landesrat, Dr. Erwin Wenzl, im Landtag dafür ein, rechtzeitig mit der Planung und Projektierung dieser Autobahn als Fortsetzung der deutschen Autobahn Nürnberg – Regensburg – Passau zu beginnen.[552] Die oberösterreichische Landesregierung folgte Wenzls Argumentation.[553] Sie beantragte diese Planung beim Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau und erhielt sie im April 1964 genehmigt. Dabei ging man übrigens noch immer zum Teil von der alten RAB-Trasse aus, wenn auch nun verständlicherweise Schärding gegenüber Passau als Endpunkt in den Vordergrund trat – was schließlich auch im Gesetzestext seinen Niederschlag fand.

Darüber hinaus hatte die Landesregierung in ihrer Sitzung am 24.2.1964 beschlossen, erstens den Zivilingenieur für Bauwesen Dr. Herbert Sartorius mit einer Trassenstudie zu beauftragen, und zweitens beim Ministerium zu beantragen, die grob umrissene Trasse (Passau – Schärding - Wels – Linz) als Autobahn in das Bundesstraßengesetz aufzunehmen, denn eine diesbezügliche Regierungsvorlage wurde ohnehin gerade vorbereitet.[554]

### 7.3.3 Die Realisierung

Tatsächlich wurde die Innkreisautobahn samt ehemaligem Zubringer Wels als Verbindung zur Westautobahn bei Sattledt in die Novelle zum Bundesstraßengesetz 1964 aufgenommen. Der Verlauf wurde beschrieben mit: „Linz – Grieskirchen zur Staatsgrenze bei Schärding; Grieskirchen – Wels – Sattledt“.[555] Das bedeutete, dass sich das Projekt im Bereich zwischen Linz und Wels in seiner Linienführung nach wie vor in auffallender Kontinuität an das Reichsautobahnprojekt anlehnte.

Inzwischen arbeitete Sartorius an der Vorstudie, in deren Rahmen er die Trasse der Reichsautobahnen nicht mehr weiter verfolgen sollte und zunächst die Teilstücke Haid – Pichl bei Wels und Obergrießbach[556] – Schärding untersuchte. Für den Abschnitt Haid – Pichl sollte Sartorius auch ein Generelles Projekt erarbeiten und dabei untersuchen, ob eine Linienführung der Autobahn nahe an Wels möglich sei, um somit den starken Verkehr zwischen Wels und Linz aufzunehmen. In diesem Falle könnte nämlich ein - aus damaliger Sicht - in Zukunft erforderlicher vierspuriger Ausbau der Wiener Bundesstraße unterbleiben.

---

[552] Wenzl Erich, Oberösterreich – Schnittpunkt wichtiger Europastraßen, in: Die Autobahn in Oberösterreich. Chronik einer Bauleistung, Linz 1965, o.S.

[553] vgl. Die Autobahn Schärding – Linz – Wels – Sattledt, in: Oberösterreich heute 1964, Folge 1, S. 31.

[554] Niederschrift über die 94. Sitzung der Oö. Landesregierung am 24.2.1964, AAA.

[555] BGBl. Nr. 134/1964.

[556] nördlich von Zell an der Pram

Im Unterschied zur RAB-Trasse, die eine Querung der Traun unmittelbar nach der Abzweigung von der Autobahn Salzburg – Linz vorsah, hielt sich die neue Vorstudie am rechten, südlichen Traunufer, eine Maßnahme, die wegen der geringeren Verbauung und der gegenüber dem nördlichen Gebiet geringern Nebelbildung erfolgte, und querte die Traun erst vor Marchtrenk.[557]

Im weiteren Verlauf lagen den Untersuchungen ab Meggenhofen zwei mögliche Trassen zugrunde. Die nördlichere Trasse I verlief von Meggenhofen über Aistersheim und Wendling nach Schatzdorf, von dort entlang des Pramtales nach Riedau, Zell, Ranseredt und Tiefenbach nach Schärding. Die Stadt wurde östlich umgangen und wenige Kilometer nördlich davon der Inn überquert.

Als südlichere Variante wurde Trasse II, von Meggenhofen über Nieder-Haag und Pram in das Tal der Osternach vorgeschlagen. Dem Osternachtal folgend führte die Trasse bis Ort und in weiterer Folge zur Staatsgrenze bei Reichersberg.

Als Alternative bestand eine mittlere Lösung durch Abzweigung von Ort in Richtung Nord zur Innquerung bei Suben. Trasse II erwies sich laut geologischem Gutachten als wesentlich günstiger als Trasse I.[558]

Die Autobahnabteilung sprach sich aus verkehrstechnischer Sicht eindeutig für Trasse II aus, weil die nördliche Trasse I durch das Pramtal auf einer längeren Strecke zu einer Massierung von Bundesbahn, Bundesstraße, Fluss und Autobahn führen würde und die Trassierung zwischen Tiefenbach und Innübergang als schwierig, ungünstig und kostspielig erachtet wurde. Darüber hinaus sei das Gebiet bereits gut erschlossen. Im Gegensatz dazu lasse Trasse II günstigere Ausbaubedingungen, geringere Kosten, eine gestrecktere Linienführung und geologisch günstigere Verhältnisse erwarten und führe in ein weniger gut erschlossenes Gebiet. Trasse II weise allerdings eine größere Länge und eine größere Entfernung zu Passau auf. Dies sei ebenso wie die Lokalisierung des Grenzüberganges mit den deutschen Behörden zu klären, denn bisher war der Autobahngrenzübergang bei Ingling südwestlich von Passau geplant gewesen.[559]

Bei einem Treffen in Paris Anfang 1966 zwischen Bautenminister Kotzina und dem deutschen Verkehrsminister Seebohm vereinbarten die beiden Politiker, bis Mai des Jahres die günstigste Trassenführung zu fixieren, wobei eben der Sauwald wegen der erwarteten geologischen Probleme umgangen werden sollte.[560] Noch im Mai gab Kotzina grünes Licht für die generelle Planung des Abschnittes Haid – Meggenhofen. Die Linienführung in diesem Abschnitt war zu diesem Zeitpunkt bereits grob fixiert: die geplante Autobahnstrecke sollte nördlich der Stadt Wels Richtung Pichl führen. Durch die (erst später so

---

[557] Vatier Ferdinand, Die Planung der Innkreisautobahn in Oberösterreich, in: Österreichs Straßen. Straßen Europas. Offizielle Festschrift zum 30. Österreichischen Straßentag 1968, hg. v. d. Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen, Wien 1968, S. 23-24.

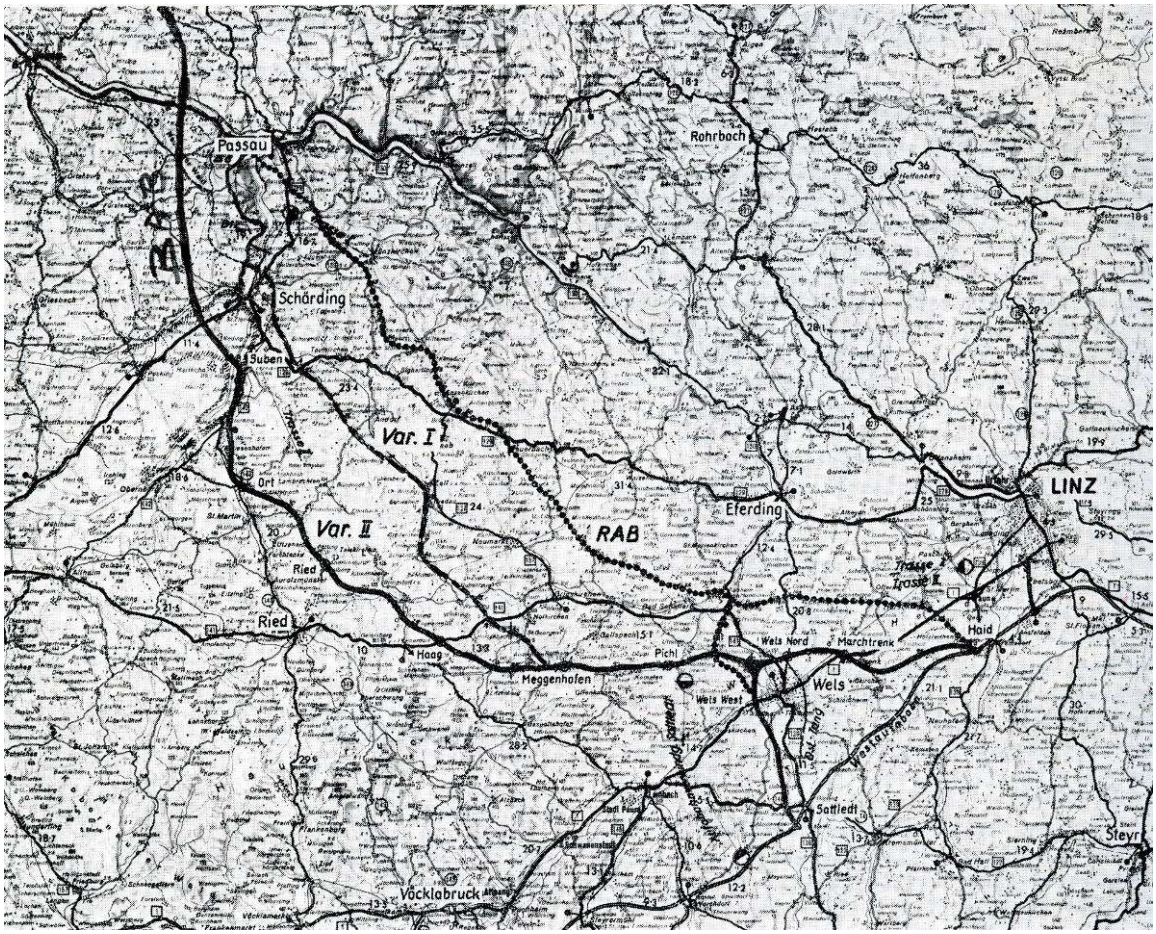
[558] Geotechnisches Gutachten Innkreisautobahn Linz – Haid / Sattledt – Wels – Staatsgrenze (Inn) durch Dr. Hermann Brandecker, Salzburg 1966, AAA.

[559] Um den Autobahnanschluß nach Passau, in: OÖN 23.12.1965, S. 7.

[560] Autobahn Passau – Linz wird fixiert. Der Sauwald soll umgangen werden, in: OÖN 12.2.1966, S. 7.

genannte) Westspange entstehe „im verkehrsgeographisch bedeutenden Raum Wels ein vorbildliches Autobahndreieck“ und der Ausbau der Bundesstraße zwischen Linz und Wels auf vier Fahrspuren werde sich weitgehend erübrigen.[561]

**Abb. 149: Plan der RAB-Trasse und der Varianten I und II der Innkreisautobahn**




Quelle: Österreichs Straßen. Straßen Europas. Offizielle Festschrift zum 30. Österreichischen Straßentag 1968, S. 24

Als Vorbereitung für die Mitte Juli 1966 stattfindenden Verhandlungen mit den bundesdeutschen Dienststellen über den Autobahnübergang über den Inn fand am 22.6.1966 eine Bereisung durch Sektionschef DI Seidl vom Ministerium, die Herren Müller-Hase und DI Vatier von der Autobahnabteilung, Landesbaudirektor Dr. Aichhorn, Landeshauptmann-Stellvertreter Dr. Wenzl und den Projektanten statt. Auch Seidl sprach sich nunmehr für die Trasse II

[561] Vor genereller Planung des ersten Abschnittes der Innkreisautobahn, in: OÖN 13.5.1966, S. 5.

aus und gab einem Innübergang bei Suben den Vorzug gegenüber einem bei Antiesenhofen.[562]

Die Verhandlungen mit Vertretern des deutschen Bundesverkehrsministeriums in Salzburg am 12.7.1966 fanden leider keinen Niederschlag in den Akten, dürften aber nicht sofort von Erfolg gekrönt gewesen sein, denn erst Ende November teilt das österreichische Bundesministerium für Bauten und Technik (BMfBuT) der Bundesstraßenverwaltung - Autobahn in Linz mit, dass die deutsche Bundesstraßenverwaltung die österreichischen Vorschläge für einen Grenzübergang der Innkreisautobahn südlich Schärding endgültig akzeptieren wolle.[563] Die offizielle Zustimmung des deutschen Verkehrsministeriums folgte Ende Dezember 1966.[564] Damit war nicht nur die Lage des Grenzüberganges bestimmt, sondern auch die Entscheidung für die südlich gelegenere Trassenvariante II gefallen. Dass diese Trasse zu einem Gutteil mit der erst jüngst mit großem Aufwand ausgebauten Fernverkehrsstraße von Wels über Grieskirchen nach Ried im Innkries parallel lief, spielte offenbar keine Rolle.

Wie wichtig die Städte und Gemeinden der Region einen nahen Autobahnanschluss für ihre wirtschaftliche Entwicklung erachteten, zeigt folgende Episode: Als die Zeitungen Ende Dezember 1966 eine mittlerweile veraltete Skizze des Trassenverlaufes publizierten, bei der die Autobahn durch das Pramtal und damit weiter nördlich und weiter entfernt von Ried und Braunau verlaufen und der Grenzübergang nicht bei Suben, sondern weiter südlich bei Reichersberg errichtet werden sollte, erhob sich ein Sturm der Entrüstung im Innviertel. Die Schärdinger führten sich hinters Licht geführt, weil sie fix mit einem Grenzübergang in unmittelbarer Nähe, eben in Suben, rechneten.[565] Und die Rieder und Braunauer sahen die Autobahn (noch) weiter weg gerückt. Ins Treffen wurde dabei auch geführt, dass seinerzeit bei der Trassierung der Westautobahn „*aus Gründen des Fremdenverkehrs und der landschaftlichen Schönheit die – überaus kostspielige – Trasse über den Mondsee, die um 25 bis 30 Kilometer weiter von Braunau abliegt*“ gegenüber einer für das Innviertel näheren Trassenführung parallel zur Bundesstraße 1 über Strasswalchen und Vöcklamarkt bevorzugt worden war.[566] Baureferent Wenzl hatte alle Hände voll zu tun, die Lage zu klären.[567]

---

[562] Aktenvermerk über die Bereisung der Innkreis-Autobahn am 24.6.1966, gez. Vatier, 27.6.1966, AAA.

[563] BMfBuT an Landeshauptmann von OÖ / Bundesstraßenverwaltung-Autobahn, 30.11.1966, AAA. - vgl. auch: Die Straße im Scheinwerfer, Oktober 1966, S. 16.

[564] Wichtige Entscheidung über Innkreis-Autobahn. Bundesrepublik bejaht Österreichs Vorschläge, in: OÖN 30.12.1966, S. 2. – Entscheidung über Innkreisautobahn gefallen. Anschluß an Bayern doch südlich von Schärding, in: Linzer Volksblatt, 30.12.1966, Nr. 301, S. 4.

[565] Schärding: Aufregung um Autobahnskizze, in: OÖN 3.1.1967, S. 1 und 5.

[566] Innkreis-Autobahn wird südlich Schärding über den Inn geführt, in: Neue Warte am Inn, 5.1.1967, S. 22. – Scharfes Kontra auf Schärdings Prioritätsanspruch auf Autobahn, in: OÖN 4.1.1967, S. 5.

[567] Dr. Wenzl entwirrt Meinungsstreit um Trasse der Innkreis-Autobahn, in: OÖN 5.1.1967, S. 7. – Innkreisautobahn wird westliches Oberösterreich erschließen, in: Kammer-Nachrichten 1967, Folge 1/2 (14.1.1967), S. 15-16. – Braunau und die Innkreisautobahn, in: Neue Warte am Inn, 26.1.1967, S. 20.

**Abb. 150: Fernverkehrsstraße bei Wels, 1953**

Quelle: Foto Landespressedienst, B6/167/18

In der Zwischenzeit hatte sich übrigens auch die Abteilung Landesplanung und Raumforschung eingeschaltet und für eine südlicher gelegene Trasse als jene der Reichsautobahn plädiert.[568] Etwa gleichzeitig drängte die Autobahnabteilung beim Ministerium bereits auf eine Entscheidung hinsichtlich des Fahrbahnbelages, da dies auf das Generelle Projekt Auswirkungen habe. Auch die Frage des anzuwendenden Regelquerschnittes blieb lange offen. Erst im Mai 1967, als das Generelle Projekt bereits im Gange war, gab das Ministerium diesbezügliche Hinweise, unter anderem sollte die Kronenbereite 30,00 m bei einer Fahrbahnbreite von 7,50 m betragen.

Von 1966 bis 1970 wurde daraufhin das Generelle Projekt für die A 8 erstellt,[569] 1970 mit der Detailplanung begonnen. Auch die Lage des gemeinsamen Zollamtes Suben wurde im Einvernehmen mit Vertretern des Autobahnbauamtes München festgelegt.

Die Aufnahme der Bauarbeiten an der Autobahn Regensburg – Passau im März 1969 erhöhte den Druck auf die Österreicher, ebenfalls mit den Bauarbeiten zu beginnen. Die Finanzierung war jedoch noch völlig ungeklärt.[570] Zudem

[568] Schreiben der Abt. Landesplanung und Raumforschung, vermutlich an LH-Stv. Wenzl, 19.7.1966, gez. Lackinger, AAA.

[569] vgl. Kodric E., Die Innkreis-Autobahn als Ergänzung des Autobahnnetzes von Österreich, in: ÖIZ 1966, H. 11, S. 403.

[570] Auftakt zu ostbayrischer Autobahn. Die Innkreis-Autobahn aktualisiert, in: OÖN 10.3.1969, S. 7.

betrachtete man den Abschnitt Nettingsdorf - Wels als vorrangig.[571] Auch die Kammer machte Druck.[572]

Das 1966 neu geschaffene Bundesministerium für Bauten und Technik seinerseits erteilte 1970 und 1971 die Entwurfsgenehmigungen. Ebenfalls 1970 wurde ein Funktionsplan über die Lage der Parkplätze, eines Rasthauses, der Autobahnmeistereien, von Betriebsumkehren und der Autobahngendarmerie vorgelegt. Im Zuge der Detailprojektierung musste die Lage der Parkplätze dann zum Teil geringfügig verändert werden. Die Autobahnmeisterei Ried war ursprünglich beim Knoten Ried vorgesehen.

Die Trassenverordnung gemäß Bundesstraßengesetz 1971 erfolgte Ende 1974 für den Abschnitt Sattledt bis Pichl/Kematen[573] bzw. Anfang 1975 für den Abschnitt Pichl/Kematen – Staatsgrenze bei Suben.[574] Zu diesem Zeitpunkt fanden auch die Behördenverfahren (Grundeinlösung, Eisenbahnrecht, Wasserrecht, Forstrecht etc.) einen vorläufigen Abschluss.

Um einen rascheren Bau und die Fertigstellung bis 1981 zu ermöglichen, schlug Landeshauptmann Wenzl für den Abschnitt Suben – Ried und das kurze Stück vom Knoten Ried bis zur Anschlussstelle Tumeltsham eine gemeinsame Vorfinanzierung durch Land und Bund vor, nachdem sich Bautenminister Moser positiv zu einer solchen für Teile der Südautobahn geäußert hatte.[575] In diesem Fall hätte das Land Oberösterreich die Zinsen für den Kredit übernommen, während die Kreditsumme selbst weiterhin der Bund zu tragen gehabt hätte. Bautenminister Josef Moser hingegen warnte vor einer „Vorfinanzierungswelle“ und lehnte das Angebot Wenzls ab, bekräftigte aber im Gegenzug den Vorrang für die Pyhrnautobahn. Allerdings sah er auch Einsparungspotential bei den Trassierungsparametern (geringere Kurvenradien, höhere maximale Steigungen, weniger Grundeinlösungen). [576]

Die Bemühungen des Landes um einen rascheren Bau gingen jedoch weiter, nun unter dem neuen Bau-Landesrat Hans Winetzhammer, da Wenzl 1977 als Landeshauptmann und Baureferent zurücktrat.[577] Landeshauptmann Dr. Josef Ratzenböck lamentierte wegen des faktischen Zwanges zur Vorfinanzierung: „*Jeder klagt, aber jeder zahlt. Wer nicht rechtzeitig vorfinanziert, kriegt nichts aus dem allgemeinen Topf*.“ Deshalb bemühe er sich auch um eine Vorfinanzierung für die Innkreis-Autobahn, um den Anschluss an das deutsche

---

[571] Zuerst Nettingsdorf – Wels, in: OÖN 26.7.1968, S. 5.

[572] Bayrisch-oberösterreichische Kammerdelegation wegen Innkreis-Autobahn bei Minister Dr. Kotzina, in: Kammer-Nachrichten 1968, Folge 25 (22.6.1968), S. 3.

[573] Verordnung des Bundesministers für Bauten und Technik vom 15.11.1974, BGBl. Nr. 694/1974.

[574] Verordnung des Bundesministers für Bauten und Technik vom 29.1.1975, BGBl. Nr. 100/1975.

[575] Innkreis-Autobahn soll 1981 von Suben bis Ried fertig sein, in: OÖN 12.2.1977, S. 1 und 6.

[576] Vorrang für die Pyhrnautobahn. Moser-Absage an Wenzl-Pläne, in: OÖN 22.4.1977, S. 5.

[577] Vgl. Land drängt beim Bund auf Innkreisautobahn-Entscheidung, in: OÖN 14.11.1977, S. 5.

Autobahnnetz sicher zu stellen. „*Es soll keine zweite Gastarbeiterroute geben*.“[578]

Nicht viel später – die Gründe für diese Kehrtwendung konnten nicht rekonstruiert werden – gab es erste Zusagen aus Wien für eine Vorfinanzierung.[579] Der entsprechende Vertrag wurde allerdings erst im Juni 1978 unterzeichnet. Demnach sollte der Bund einen Kredit über 80 Millionen Schilling für die Einlösung der Gründe zum Autobahnbau zwischen Suben und Ried aufnehmen und das Land Oberösterreich im Gegenzug auf vier Jahre einen Teil des Zinsendienstes übernehmen.[580] Der Betrag von 80 Mio. Schilling sollte jedoch nicht ausreichen. Im Endeffekt waren für die Grundeinlösungen rund 90 Mio. Schilling erforderlich. [581]

Erst nun – also 15 Jahre nach dem Plädoyer Wenzls für eine zeitgerechte Planung! – konnten somit die Bauarbeiten an der Teilstrecke Wels – Pichl, und 1980 auch im Baulos Suben begonnen werden. Im August 1982 konnte der erste Abschnitt, vom Knoten Wels bis Pichl, bereits für den Verkehr freigegeben werden.

Im November 1982 wurde nach vierjähriger Bauzeit die Innbrücke Suben, eine im Freivorbauverfahren errichtete Spannbetonbrücke mit einer Gesamtlänge von 674 m, fertig gestellt. Sie liegt zu zwei Dritteln auf deutschem und zu einem Drittel auf österreichischem Gebiet und dementsprechend wurde die Finanzierung aufgeteilt. Bemerkenswert ist, dass sämtliche Bauteile nach deutschen Vorschriften zu bemessen und auszuführen waren, während im Gegenzug beim Bau der Innbrücke Braunau – Simbach ausschließlich österreichische Normen maßgeblich waren.[582] Das bis dahin größte Brückenbauwerk Oberösterreichs mit 900m Länge wurde allerdings zwischen Suben und Antiesenhofen errichtet.

Der Weiterbau der Innkreisautobahn verzögerte sich in der Folge wegen finanzieller Engpässe immer weiter. Immer wieder musste der Fertigstellungstermin nach hinten verlegt werden.[583] Der Ruf nach einer Sonderfinanzierung wurde immer lauter und die Angst vor einer Verkehrslawine aus Deutschland ging um, weil bereits abzusehen war, dass die Autobahn auf deutscher Seite rascher fertig werden würde als diesseits des Inns.[584] Letztendlich finanzierte das Land Oberösterreich den Weiterbau zwischen

---

[578] Innviertel-Autobahn: Sorgen mit Androsch, in: OÖN 27.4.1978, S. 2.

[579] 100 Millionen für Grundankäufe zum Bau der Innkreisautobahn, in: OÖN 12.12.1977, S. 5.

[580] Vertrag über Innkreis-Autobahn, in: OÖN 28.6.1978, S. 7.

[581] Gründe für die Innkreisautobahn kosteten um zehn Millionen mehr, in: OÖN 30.11.1978, S. 6.

[582] Kargel Erhard, Die Innbrücke Suben, in: Mayreder Zeitschrift, Mai 1980, S. 11-18. - Großbrücken im bayerischen Raum, in: Mayreder Zeitschrift 1989, Nr. 6, S. 3.

[583] Vgl. Autobahnfahrplan des Landes: Innkreis/Pyhrn bis 1990 fertig, in: OÖN 5.1.1980, S. 7. - Innkreisautobahn Ried – Suben wird erst nach 1983 fertig, in: OÖN 30.5.1980, S. 5

[584] Wettlauf um Innkreis-Autobahn. Bayern haben die Nase vorn, in: OÖN 7.7.1978, S. 5. – Im Autobahnwettlauf haben die Deutschen jetzt die Nase vorn, in: OÖN 25.10.1979, S. 5. - Innkreisautobahn: Suben – Ried braucht Sonderfinanzierung, in: OÖN 2.8.1980, S. 7. – Weil der Autobahnausbau stockt: Innviertel droht Verkehrschaos, in: OÖN 8.4.1982, S. 1 und 5.

Suben und Ried mit 600 Millionen Schilling vor, um einen drohenden Baustopp zu vermeiden. „*Eines aber ist sicher, das war die letzte Vorfinanzierung für den Straßenbau. Wir strecken kein Geld mehr für Aufgaben anderer vor*“, zitierten die „OÖ Nachrichten“ Landeshauptmann Ratzenböck.[585]

Nun kam es auch zu einer bedeutenden organisatorischen Änderung. In Anbetracht chronisch leerer Staatskassen einerseits und der immer dringlicher werdenden Wünsche nach rascherer Fertigstellung wichtiger Autobahnstrecken andererseits waren bereits ab den frühen sechziger Jahren die ersten Sondergesellschaften des Bundes zur rascheren Errichtung bestimmter Autobahnstrecken gegründet worden (Brenner Autobahn AG, Tauern Autobahn AG, Pyhrn Autobahn AG und Arlberg Straßentunnel AG). Dabei waren die Einnahmen aus den Mautgeldern zur Deckung der Zinslast aus den für die Errichtung aufgenommenen Krediten bestimmt. 1981 folgte als letzte dieser Sondergesellschaften die Autobahnen- und Schnellstraßen AG (ASAG) ohne räumliche Begrenzung, zunächst aber für den rascheren Ausbau der Südautobahn über den Wechsel und der S6 Semmeringschnellstraße,[586] und schließlich 1982 die noch bestehende ASFINAG (Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft).[587]

Bereits die Verabschiedung des Gleinalm-Autobahn-Finanzierungsgesetzes 1971 hatte zu Überlegungen des damaligen Landeshauptmanns von Oberösterreich, Dr. Erwin Wenzl, geführt, einen ähnlichen Antrag beim Bund für die Innkreisautobahn zu stellen. Doch hatte er sich von seinen Beamten, aber auch vom zuständigen Ministerium überzeugen lassen müssen, dass für eine Bemautung der Innkreisautobahn die Voraussetzungen nicht gegeben seien, wohl aber für die Pyhrnautobahn, was ja auch umgesetzt wurde.[588]

Das Land Oberösterreich und der Bund, vertreten durch den Bundesminister für Bauten und Technik und den Bundesminister für Finanzen, schlossen nun eine Vereinbarung über den rascheren Ausbau der Innkreis Autobahn mit Hilfe einer außerbudgetären Finanzierung durch die ASFINAG. Das Bundesgesetz zur Errichtung der ASFINAG sah auch bereits die Möglichkeit einer Übertragung der Planung und Errichtung und teilweise auch der Erhaltung von Bundesstraßenstrecken an die ASFINAG vor, darunter die Teilstrecke der A 8 Innkreisautobahn von Ried im Innkreis bis Wels.[589] Dabei wurde festgelegt, dass nach Fertigstellung von verkehrswirksamen Abschnitten diese Strecken dem Bund beziehungsweise der Bundesstraßenverwaltung wieder zur Erhaltung zu übergeben seien.[590] Etwa gleichzeitig aber erteilte Bautenminister Sekanina der Einführung einer generellen Autobahnmaut zur Finanzierung des Straßenbaus

---

[585] Land finanziert vor: Kein Baustopp bei Innkreisautobahn, in: OÖN 16.6.1981, S. 7.

[586] BGBl. Nr. 300/1981.

[587] BGBl. Nr. 591/1982.

[588] Büro Landeshauptmann von OÖ an Landesbaudirektor DI Aichhorn, DI Schramayr, DI Vatier und DI Kohl, 27.8.1971 sowie Antwortschreiben DI Vatiers, 15.9.1971, und DI Kohl, 20.9.1971, alle AAA.

[589] Jetzt Volldampf für Innkreisautobahn. Sondergesellschaft wird bauen, in: OÖN 15.6.1982, S. 2.

[590] BGBl. Nr. 591/1982.

(wieder einmal) eine Absage. Finanzminister Salcher hingegen sah die Sache realistischer und wollte dies für die Zukunft nicht völlig ausschließen.[591]

Am 15.April 1983 verordnete Bautenminister Karl Sekanina die Übertragung der fehlenden Teilstrecke von Ried im Innkreis bis zur Anschlussstelle Pichl zur Planung und Errichtung an die Autobahnen- und Schnellstraßen-Aktiengesellschaft (ASAG) mit Sitz in Wiener Neustadt. Der Bauzeit- und Kostenrahmen sah die Fertigstellung dieses Abschnitts bis 1988 vor.[592] Diese Auslagerung half jedoch über die mangelnde Finanzierung nicht hinweg.[593]

Am 27.August 1982 wurde der erste Abschnitt Pichl – Wels eröffnet. Angesichts der ständigen Finanznöte entzündete sich mancherorts Kritik an der Großzügigkeit, mit der die Wallerner Bundesstraße bei der Anschlussstelle Pichl und bei Bad Schallerbach ausgebaut worden war.[594]

Inzwischen konnte in Deutschland die letzte Autobahnlücke bei Straubing geschlossen werden. Die A3 war nun von Nordwestdeutschland bis Suben durchgehend befahrbar. Auf österreichischer Seite hingegen würde die Innkreisautobahn nach Ankündigungen Sekaninas frühestens 1987 bis Wels durchgehend zur Verfügung stehen. Da war es nur verständlich, dass die Angst vor einer Verkehrslawine aus Deutschland nun ganz konkret wurde.[595] Im Herbst 1986 wurde der Fertigstellungstermin abermals verschoben, und zwar auf 1990.[596] Dieser Termin sollte nun aber tatsächlich eingehalten werden.

Die bereits von der Bundesstraßenverwaltung Oberösterreich durchgeführte Detailprojektierung diente nun der ASAG für die Ausschreibung und Vergabe der Baudurchführung an Zivilingenieurbüros. Die erforderlichen Behörden-verfahren wurden aber weiterhin vom Land Oberösterreich für die ASAG durchgeführt.

Seit geraumer Zeit gab es auch Überlegungen zum sparsameren Bau der Autobahnen durch Veränderungen der Entwurfsparameter. Wird zum Beispiel die Entwurfsgeschwindigkeit herabgesetzt, so können auch die Fahrbahnbreite und die Kurvenradien reduziert werden, was natürlich zu geringeren Baukosten beiträgt. Bereits Bautenminister Josef Moser hatte dies angeregt.

---

[591] Sekaninas Absage an die Einführung einer generellen Autobahnmaut, in: OÖN 17.6.1982, S. 2.

[592] BGBl. Nr. 375/1983.

[593] Innkreisautobahn: Weiterbau hängt noch völlig in der Luft, in: OÖN 9.9.1983, S. 7.

[594] Bald neue Autobahn Wels – Pichl. Mosaiksteinchen um 406 Mio., in: OÖN 31.7.1982, S. 3. – Eröffnung bei Wels bewies: Der Autobahn-Jubel ist dahin, in: OÖN 28.8.1982, S. 7.

[595] Deutsche Autoflut droht Innviertel zu überschwemmen, in: OÖN 1.6.1984, S. 1.

[596] Bau der Innkreisautobahn zieht sich. Vollbetrieb erst im Jahr 1990, in: OÖN 5.11.1986, S. 7.

**Abb. 151: Eröffnung des Abschnitts Suben – Walchshausen durch Landeshauptmann Dr. Josef Ratzenböck und Bautenminister Dr. Heinrich Übleis, November 1985**

Quelle: Foto Kurt Aigner, Linz

**Abb. 152: Protest gegen den Autobahnbau bei der Eröffnung des Abschnitts Suben - Walchshausen, 1985**

Quelle: Foto Kurt Aigner, vgl. OÖN 22.11.1985, S. 1.

Als in der Folge großes Problem sollte sich der unter Bautenminister Heinrich Übleis (1985-87) überaus kurzfristig eingeführte „Sparquerschnitt“ A4* (später A5 bezeichnet) von 24,0 m Kronenbreite gegenüber dem Regelquerschnitt A3 mit 30,0 m erweisen. Als geradezu grotesk erwies sich, dass im Abschnitt Haag – Meggenhofen der Grund zwar in einer Breite von 30m eingelöst wurde, die Fahrbahn wegen des Sparkurses aber nur in einer Breite von 24m errichtet wurde.[597]

Da bei diesem Querschnitt die Pannenstreifen eine Breite von lediglich 2,50m (gegenüber sonst 3,0 m) aufweisen, muss auch bei geringfügigsten Erhaltungsarbeiten, bei denen ein Lkw des Straßendienstes am Pannenstreifen hält, der gesamte rechte Fahrstreifen aus Sicherheitsgründen gesperrt werden, da der Lkw die volle Breite des Pannenstreifens einnimmt und ein gefahrloses Ein- und Aussteigen nicht mehr möglich wäre! Sicherheitsbedenken wegen des schmalen Pannenstreifens hatte es freilich von Anfang an gegeben, auch seitens des Baureferenten Hans Winetzhammer. Im Bereich Pichl – Meggenhofen fiel die Entscheidung für diesen Sparquerschnitt überdies erst während der Bauphase, sodass die breiter konzipierten Erdeinschnitte, Dämme und Brücken noch erkennbar sind.[598]

Als letzter Teilabschnitt konnte im November 1990 jener von der Anschlussstelle Haag bis zum Knoten Ried frei gegeben werden. Ein provisorisch befahrbarer Gegenverkehrsbereich war freilich schon am 22. Juni vor der ersten großen Urlauber-Reisewelle eröffnet worden.[599] Damit war die Strecke vom Grenzübergang Suben bis zum Knoten Wels durchgehend befahrbar.

### 7.3.4 Problem Welser Westspange

Bei der sogenannten „Welser Westspange“ handelt es sich um das lange fehlende und heftigst umstrittene Teilstück der Innkreisautobahn zwischen dem Knoten Wels bzw. der ASt Wels-West und dem Knoten Voralpenkreuz bei Sattledt. Sie liegt auf dem Gebiet der Gemeinden Wels, Steinhaus, Steinerkirchen und Sattledt und steht symbolhaft für eine der langwierigsten Autobahnplanungen in Österreich. In diesem Zusammenhang sollen jedoch nur die wesentlichsten Entwicklungen dargestellt werden.[600]

---

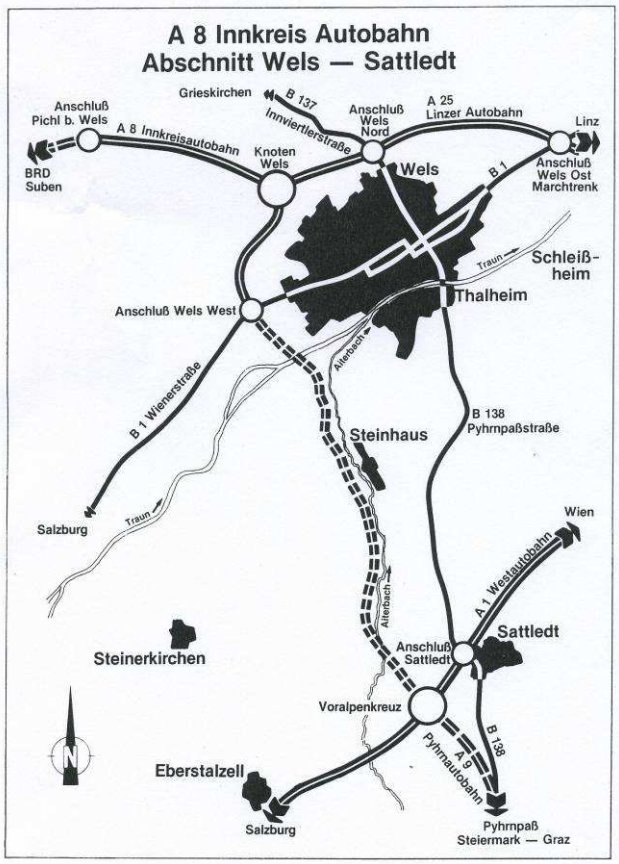
[597] Groteske um Innkreisautobahn. Fahrbahn schmal, Brücken breit, in: OÖN 12.9.1985, S. 1 und 5.

[598] Auskunft Ing. Helmut Hoffmann, Abt. Autobahnen - Planung, 23.2.2004.

[599] Innkreisautobahn: nach der Eröffnung wird’s eng, in: OÖN 6.4.1990, S. 17. – Freie Fahrt, in: OÖN 21.6.1990, S. 17.

[600] eine ausführliche Darstellung und Analyse aus politikwissenschaftlicher Sicht bietet: Zehetner Paul Friedrich, Der verkehrspolitische Konflikt um die „Welser Westspange“ (1985 – 2000), Diplomarbeit Univ. Salzburg 2000. – Zehetner Paul, Nach 65 Jahren doch „Lückenschluss“ an Westspange, in: OÖN 20.8.2003, S. 3. – Die folgenden Ausführungen stützen sich weitgehend auf Zehetners Diplomarbeit. Auch die Zitate aus den diversen Protokollen der Gemeinderatssitzungen wurden daraus entnommen.

**Abb. 153: Übersicht Welser Westspange, 1987**




Quelle: OÖN 10.10.1987, S. 8.

Seit dem Jahr 1969, als auf dem Gebiet der Stadt Wels geringfügige Umplanungen – eine Verlegung der Trasse um ca. 700 m nach Westen – vorgenommen worden waren, um günstigere Voraussetzungen für künftige Stadterweiterungen nach Westen, insbesondere für die geplante Wohnsiedlung „Noitzmühle“ zu schaffen, stand die Trasse der Autobahn fest. Deshalb wurde 1972 bereits mit der Vermessung und der Detailplanung im Bereich der Noitzmühle und im südlich der Traun gelegenen Aiterbachtal begonnen. Am 15.11.1974 unterzeichnete Bautenminister Josef Moser die Trassenverordnung. Diese später als „Amtstrasse“ bezeichnete Trassenführung wurde jedoch vor allem aus budgetären Gründen in den folgenden zehn Jahren nicht realisiert.

Aus diesem Grund stimmten im Welser Gemeinderat im Februar 1984 alle drei Fraktionen (SPÖ, ÖVP, FPÖ) für einen Antrag, in dem das Bautenministerium aufgefordert wurde, das fehlende Teilstück der A 8 von der Bundesstraße 1 bis Sattledt möglichst bald fertig zu stellen.[601] Dagegen hatte sich der Gemeinderat von Steinerkirchen einige Monate zuvor aus Naturschutzgründen mehrheitlich gegen den Bau dieser Autobahnverbindung durch das relativ unberührte Aiterbachtal ausgesprochen.[602] Doch erst zur Jahreswende 1984/85 brach der eigentliche Sturm der Entrüstung gegen dieses Projekt los.

---

[601] Sitzungsprotokoll des Gemeinderats Wels vom 23.2.1984, S. 81.

[602] Sitzungsprotokoll des Gemeinderates Steinerkirchen vom 10.11.1983, S. 22.

Im Dezember 1984 überraschte die SPÖ Wels im Vorfeld einer Gemeinderatssitzung mit dem Vorschlag, die Trasse der Westspange um rund 450 m weiter nach Westen zu verlegen, und argumentierte diesen kurzfristigen Sinneswandel mit dem Widerstand der Bevölkerung des Stadtteils Noitzmühle, an dem die verordnete Amtstrasse vorbeiführen sollte, und mit den Bedenken der Nachbargemeinde Steinhaus gegen eine Verbauung des ökologisch wertvollen Aiterbachtales.[603] Ein bei Verkehrsplaner Hermann Knoflacher in Auftrag gegebenes Gutachten bestätige dies, so die SPÖ Wels. Es folgte eine mit den Stimmen von SPÖ und FPÖ gegen die Stimmen der ÖVP angenommene Resolution des Gemeinderates, mit der die Westspange in der damaligen Trassenführung von der Stadt Wels abgelehnt und die Einstellung aller Maßnahmen zur Realisierung dieser Trasse gefordert wurde. Zudem wolle das Bundesministerium für Bauten und Technik unter Berücksichtigung der Gesichtspunkte Wohnen und Umwelt sowie Ökologie und Umweltschutz alle möglichen Trassenführungen und Ausbauvarianten als Ersatz prüfen.[604] Die Welser ÖVP hingegen hielt an der Amtstrasse fest und erhielt mediale Unterstützung nicht nur durch das „Neue Volksblatt“, sondern auch durch die „Welser Zeitung“. Die FPÖ hatte zwar mit der SPÖ gestimmt, favorisierte als Alternative aber die „Ostspange“ bzw. „Ostumfahrung“.

In Reaktion darauf brachte der Steinhauser Bürgermeister Lambert Haimbuchner (FPÖ) in der Gemeinderatssitzung vom 26.3.1985 eine „Resolution gegen den Bau der Autobahnverbindung Wels-Sattledt durch das Gemeindegebiet von Steinhaus“ ein, die nach längerem Hin und Her von allen Fraktionen unterstützt wurde.[605] Der zuständige Bau-Landesrat Hans Winetzhammer (ÖVP) und Landesbaudirektor Emil Schacherl zeigten wenig Freude mit dem Vorgehen des Welser Gemeinderates und befürchteten jahrelange Verzögerungen.[606]

Bautenminister Karl Sekanina (SPÖ) lehnte die Forderung nach einer Aufhebung der Trassenverordnung ab, solange er gleichzeitig keine neue Trasse verordnen könne, kündigte aber eine Verkehrsuntersuchung an.[607] Doch kurz darauf folgte ein personeller Wechsel an der Spitze des Bautenministeriums und Heinrich Übleis (SPÖ) folgte Sekanina als Bundesminister. Er entschied zunächst, den fraglichen Bereich der Innkreisautobahn in einer ersten Ausbaustufe mit reduziertem Querschnitt von nur 19,6 m Kronenbreite zu bauen.[608]

---

[603] Sitzungsprotokoll des Gemeinderats Wels vom 13.12.1984, S. 6 und Anlage 3.

[604] Sitzungsprotokoll des Gemeinderats Wels vom 13.12.1984, Anlage 3.

[605] Sitzungsprotokoll des Gemeinderats Steinhaus vom 26.3.1985, S. 14 -24.

[606] OÖ. Verkehrsplaner befürchtet nun Horrorbaukosten für SP-Westspange, in: Welser Zeitung, 3.1.1985.

[607] Bundesministerium für Bauten und Technik an Landeshauptmann von OÖ/ Bundesstraßenverwaltung - Autobahn, 13.3.1985, gez. Matl, AAA.

[608] Bundesministerium für Bauten und Technik an Landeshauptmann von OÖ/ Bundesstraßenverwaltung - Autobahn, 22.10.1985, AAA.

Übleis plädierte, noch bevor der von seinem Vorgänger in Auftrag gegebene Variantenvergleich vorlag, für eine nach Westen verschobene Trasse[609] und folgte somit seinen Welser Parteikollegen, was wiederum heftige Proteste aus Steinhaus und Steinerkirchen auslöste, die dadurch betroffen waren.[610] Am 27.11.1985 unterzeichnete der Minister – vor den Gemeinderats- und Landtagswahlen! - die Verordnung zur Aufhebung der bestehenden § 4 Verordnung, ohne jedoch eine neue Trasse zu verordnen.[611] Das bedeutete die Rückkehr zum Planungsstand der sechziger Jahre und ließ jahrelange Bauverzögerungen erwarten. Darüber hinaus kam es zu einem jahrelangen Rechtsstreit zwischen dem Land Oberösterreich und dem Bund wegen der Abgeltung der somit entstandenen „verlorenen Projektkosten" gemäß Finanzausgleichsgesetz 1985. Dieser Rechtsstreit endete vorläufig im Herbst 1991 mit einem Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes.[612]

Ein Ausweg aus dieser verfahrenen Situation bot sich Ende 1985 an. Der noch an dem Variantenvergleich arbeitende Straßenplaner Hubert Rinderer erklärte sich bereit, ohne offiziellen Auftrag die aufgehobene Amtstrasse umzuplanen und mittels einer Unterflurtrasse so zu modifizieren, dass die Bewohner des Stadtteils Noitzmühle nicht mehr vom Lärm betroffen wären.

Tatsächlich legte Rinderer Mitte Jänner 1986 sein fertiges Projekt vor. Die wichtigsten Veränderungen dieser sogenannten „Rinderer-Trasse" gegenüber der Amtstrasse bestanden in der bereits erwähnten Unterflurtrasse im Bereich Noitzmühle sowie im Aiterbachtal im Gemeindegebiet Steinhaus. Dort sollte die Autobahn nicht - wie in der Amtstrasse vorgesehen – direkt in der Talsohle verlaufen, was ja eine Verrohrung des Baches bedingt hätte, sondern an der westlichen Talflanke. Auch im Gebiet von Steinhaus waren mehrere Unterflurabschnitte vorgesehen. Die Reaktionen bei den betroffenen Gemeinden und Fraktionen waren überwiegend neutral bis positiv.[613] Ablehnung kam von der Welser FPÖ, die weiter die Ostspange favorisierte, den Welser Grünen und dem Steinhauser Bürgermeister Haimbuchner, der sich vor allem gegen die vorgesehene Abfahrt in Steinhaus wehrte.

Anfang Februar intervenierten die Befürworter der neuen Trasse bei Minister Übleis in Wien. Dieser nahm daraufhin die Rinderer-Trasse in die Begutachtung auf, ein erster Schritt zur Genehmigung als Generelles Projekt.

Bei der offiziellen Präsentation der Rinderer-Trasse am 17.4.1986 in der Welser Stadthalle kam es zu erregten Diskussionen mit untergriffigen Argumenten.[614] Die Steinhauser Trassengegner gründeten in der Folge im Jahr darauf den „Verein zum Schutz des Aiterbachtales und gegen den Bau einer Westspange". Die Fronten zwischen Gegnern und Befürwortern wurden immer klarer und härter. Der Welser Gemeinderat stimmte der modifizierten Trasse mit den

---

[609] Übleis ließ Katze aus dem Sack – Welser Umfahrung weiter westlich, in: OÖN 19.8.1985.

[610] Welser Westtrasse: Heftiger Widerstand aus Gemeinde, in: OÖN 24.9.1985. - „Die Innkreisautobahn nur über meine Leiche!", in: Neues Volksblatt, 24.9.1985

[611] BGBl. Nr. 510/1985.

[612] Zwischenerkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 17.10.1991.

[613] 16.Jänner: Lostag für das „Autobahn-Wunder von Wels"?, in: Welser Zeitung, 23.1.1986.

[614] Steinhauser verließen verärgert den Saal, in: OÖN 19.4.1986.

Stimmen der SPÖ, die damit von einer Verschwenkung der Trasse nach Westen abrückte, und der ÖVP zu und forderte die baldige Erlassung der § 4 Verordnung sowie den unverzüglichen Baubeginn.[615]

Minister Übleis kündigte eben diese Trassenverordnung auf der Welser Messe noch für 1986 an,[616] traf aber bei einer Podiumsdiskussion im Mai in Steinhaus auf großen Widerstand.[617] Im Zwischenbericht des von ihm eingesetzten Gutachterteams wurde aber gefordert, die Westspange nur dann durch das Aiterbachtal zu führen, wenn sich die Alternativen nicht realisieren ließen.

Dieser Schlingerkurs des Ministers fand ein Ende durch die Folgen der Nationalratswahlen 1986. Im Zuge der Bildung einer „Großen Koalition" zwischen SPÖ und ÖVP wurden die Straßenbauagenden des Bautenministeriums dem Wirtschaftsministerium unter dem neuen Minister Robert Graf (ÖVP) zugeteilt.

Dieser hielt angesichts der Widerstände in Steinhaus zunächst an der Linie seines Vorgängers fest und ließ die Alternativen zur Rinderer-Trasse untersuchen.[618] Allerdings gab er dem neuen oberösterreichischen Bau-Landesrat Mag. Helmut Kukacka (ÖVP) die Zusage, dass die Trassenwahl durch die Oö. Landesregierung vorgenommen werden könne.[619] Als Fertigstellungstermin nannte Kukacka nun 1993/94.[620]

Mittlerweile nutzten die Westspangen-Gegner die Eröffnung des Teilstücks der A 8 vom Knoten Wels bis zur Bundesstraße 1 (ASt Wels-West) für eine Protest-demonstration.

Knapp vor Weihnachten 1987 schließlich sprach sich Minister Graf nach einigem Hin und Her endgültig für die Rinderer-Trasse aus.[621] Somit konnte im Sommer 1988 das im Bundesstraßengesetz vorgesehene Auflageverfahren beginnen, das natürlich von Protesten der Gegner begleitet war („Klangwolke Noitzmühle"[622]). Nach Ende der sechswöchigen Auflage- bzw. Einspruchsfrist lagen über 2860 Einwendungen vor, davon etwas weniger als die Hälfte aus der Gemeinde Steinhaus.[623]

Am 8.5.1989 verabschiedete die Oberösterreichische Landesregierung nach langem Zögern des Naturschutzlandesrates Fritz Hochmair (SPÖ)[624] und auf starken Druck des Bau-Landesrates Dr. Josef Pühringer (ÖVP) hin einstimmig einen Grundsatzbeschluss für die Errichtung der Westspange, um Druck zu

---

[615] Sitzungsprotokoll des Gemeinderats Wels vom 24.4.1986, Anlage 2 und 5.

[616] Übleis: 1988 Bau der Westspange, in: OÖN 8.9.1986.

[617] Experten prüfen Westspange – Baubeginn für 1988 möglich, in: Welser Zeitung, 8.5.1986.

[618] vgl. Ministerium druckt bei Welser Autobahnprojekt weiter herum, in: OÖN 11.3.1987.

[619] Westspange Wels: Minister wartet, in: OÖN 9.4.1987

[620] Innkreisautobahn bis Sattledt. Prognose liegt jetzt bei 1993/94, in: OÖN 10.10.1987, S. 8.

[621] vgl. Graf genehmigte Welser Westspange, in: OÖN 28.12.1987.

[622] Autobahnvorgeschmack: Höllische Klangwolke in der Noitzmühle, in: OÖN 15.9.1988. - Bürgerinitiative Noitzmühle will Westspange verhindern, in: Welser Zeitung, 22.9.1988.

[623] Welser Zeitung, 28.9.1988.

[624] Naturschutzlandesrat sperrt sich gegen Welser Westspange, in: OÖN 17.3.1989.

machen und den Befürwortern den Rücken zu stärken.[625] Der nunmehrige Wirtschaftsminister Dr. Wolfgang Schüssel (ÖVP) verlangte jedoch vor der Trassenverordnung noch je ein naturschutzrechtliches sowie vor allem ein hydrogeologisches Gutachten.[626]

Gegen den Grundsatzbeschluss der Landesregierung wiederum demonstrierten die Gegner der Westspange vor dem Landhaus in Linz. Landwirte hielten mit ihren Kühen eine ganze Woche lang „Mahnwache". Höhepunkt war die Überreichung einer Resolution an den damaligen Landeshauptmann Dr. Josef Ratzenböck (ÖVP), in der unter anderem eine umfassende Kosten-Nutzen-Untersuchung, eine Umweltverträglichkeitsprüfung und eine uneingeschränkte Auskunftspflicht gefordert wurden.[627] Der oberösterreichische Bauernbund führte eine Meinungsumfrage mittels Fragebogen durch, und in Wels wurde im November 1990 das Volk um seine Meinung zum Bau der Westspange befragt. Bei einer Wahlbeteiligung von 51,7 % sprachen sich 87,4 % für den unverzüglichen Bau der als Generelles Projekt genehmigten Rinderer-Trasse aus![628] Ein deutliches Ergebnis, doch der eigentliche Widerstand gegen die Westspange war in Steinhaus zu suchen.

Schließlich unterzeichnete Wirtschaftsminister Schüssel am 31.7.1991 für die Rinderer-Trasse die Trassenverordnung.[629] Die Steinhauser Gegner kündigten daraufhin einen Einspruch beim Verfassungsgerichtshof an.[630] Dieser konnte jedoch in seinem Erkenntnis 1993 weder Mängel im Auflageverfahren noch eine inhaltliche Rechtswidrigkeit erkennen.

Hingegen bemängelte der Rechnungshof, der sich mit der Finanzgebarung der Durchführung der Planung von Bundesstraßen in den Bundesländern Oberösterreich und Steiermark befasste, unter anderem die nicht gegebene Dringlichkeit des Baues der Westspange und das Fehlen einer seriösen und objektiven Variantenauswahl. Doch angesichts des Persilscheins durch den Verfassungsgerichtshof wog die Kritik des Rechnungshofes allzu leicht.

Ende 1994 erging der positive Naturschutzbescheid sowohl des Magistrats Wels als auch - nach einigem Hin und Her trotz negativer Gutachten - der Bezirkshauptmannschaft Wels-Land, die das öffentliche Interesse am Ausbau der Westspange höher bewertete als das öffentliche Interesse am Natur- und Landschaftsschutz. Natürlich entzündete sich auch daran neuerlich die Kritik der Westspangen-Gegner.[631] Durch den Einspruch der Gemeinde Steinhaus musste sich folglich die in zweiter Instanz zuständige Naturschutzabteilung des

---

[625] Pühringer: Westspange entweder einstimmig oder überhaupt nicht, in: OÖN 18.3.1989. - Land einstimmig für Westspange – Auch Hochmair grundsätzlich dafür, in: OÖN 21.4.1989. - Land beschloß den Bau der Westspange, in: OÖN 9.5.1989.

[626] Westspange: Minister will weitere Gutachten haben, in: Welser Rundschau, 29.6.1989.

[627] Pyhrngegner: Protest bei Ratzenböck, in: OÖN 20.6.1989.

[628] Sitzungsprotokoll des Gemeinderats von Wels, 22.11.1990.

[629] BGBl. Nr. 464/1991; vgl. Verordnung schafft ersten Schritt zur Realisierung der Westspange, in: Neues Volksblatt, 2.8.1991, S. 7. - Grünes Licht für die Planung der Welser Autobahn-Westspange, in: OÖN 2.8.1991,S. 1.

[630] Auch Steinhaus beginn mit der Autobahn-Protest-Planung, in: OÖN 8.8.1991.

[631] Naturschutzbescheid für Welser Westspange positiv, in: OÖN 11.1.1995.

Amtes der Oö. Landesregierung mit dem Bescheid befassen. Die für Naturschutz zuständige Landesrätin Mag. Barbara Prammer (SPÖ) zählte jedoch zu den Gegnern der Rinderer-Trasse. Die Naturschutzabteilung war der Ansicht, dass das neue Naturschutzgesetz auch auf laufende Verfahren anzuwenden sei und die Bezirkshauptmannschaft Wels-Land daher als erste Instanz einen neuerlichen Bescheid erlassen müsse. [632]

Die wasserrechtliche Bewilligung hingegen ging glatt über die Bühne. Sie wurde am 23.7.1997 durch die Wasserrechtsabteilung erteilt, auch wenn Landesrat Hans Achatz (FPÖ) die Trasse wegen der im Bescheid geforderten hohen Auflagen und den dadurch bedingten Kostensteigerungen lieber verlegt hätte.[633]

Auch die Befürworter griffen zu aktionistischen Maßnahmen, um ihrem Anliegen mehr Nachdruck zu verleihen: die Welser ÖVP organisierte etwa am 25.8.1995 eine Blockade der Welser Osttangente,[634] eine Maßnahme, zu der auch die Thalheimer Bürgerinitiative zwei Jahre später griff. Die SPÖ Wels blockierte lieber die Bundesstraße B1.

Auf Grund des neuen oberösterreichischen Naturschutzgesetzes erließ die Bezirkshauptmannschaft Wels-Land am 21.11.1997 einen neuerlichen Bescheid, der wie erwartet auch neuerlich durch die Gemeinde Steinhaus beeinsprucht wurde. Damit fiel in zweiter Instanz der Naturschutzabteilung des Landes die Aufgabe zu, einen neuen Bescheid zu erstellen. Der neue Naturschutz-Landesrat Dipl.-Ing. Erich Haider (SPÖ) kündigte für diesen Bescheid eine Trassenoptimierung an, die zu einem Kompromiss mit dem Naturschutz führen sollte.[635] Mit dieser im Vergleich zu seiner Amtsvorgängerin moderaten Haltung schien eine Realisierung näher gerückt zu sein, auch wenn für den Bescheid noch eine Reihe von Gutachten über das Landschaftsbild, die Amphibien- und Vogelwelt und die Vegetation eingeholt werden musste.[636]

Den zweiten entscheidenden Schritt zur Realisierung stellte die nun gesicherte Finanzierung der Westspange dar. Jahrelang hatte es ja Gerüchte gegeben, wonach der Bund die Trassenverordnung verzögere, da ohnehin keine finanziellen Mittel für den Bau vorhanden seien. Wirtschaftsminister Wolfgang Schüssel konnte ja auch tatsächlich keine Finanzierungszusage geben.[637] 1996 aber waren die Planung, Errichtung und Finanzierung der Westspange an die ÖSAG übertragen worden und diese verfügte mit der Einführung der Autobahnvignette 1997 über entsprechende Mittel, die es ihr erlaubten, einen Finanzierungsplan für die Westspange aufzustellen. Im von der ÖSAG aufgestellten „Lückenschlussprogramm“ von 1998 war die Rinderer-Trasse an aussichtsreicher dritter Stelle gereiht und die Fertigstellung bis 2004 geplant.

---

[632] Welser Westspange: zurück an den Start, in: OÖN 7.2.1995.

[633] Vorentscheidung für die Welser Westspange, in: OÖN 14.8.1997.

[634] Blockiert, in: OÖN 26.8.1995.

[635] Öko-Version soll Westspange in Wels für alle akzeptabel machen, in: OÖN 4.12.1997.

[636] Westspange: Die Gutachter sind jetzt wieder am Wort, in: OÖN 28.5.1998.

[637] OÖN 11.2.1992 bzw. 2.12.1995.

Damit fehlte nur noch der Naturschutzbescheid des Landes, um mit dem Bau beginnen zu können.[638]

Am 4.11.1999 schließlich stellte die Naturschutzabteilung den Naturschutzbescheid aus, der als Kompromissangebot an die Gegner eine Fülle von Auflagen für den Naturschutz enthielt. Neben 150 Detailauflagen waren 85 Hektar Ausgleichsflächen, die Sammlung aller Fahrbahnwässer und deren Reinigung in einer eigenen Gewässerschutzanlage, eine Einhausung der Trasse zu 40 % etc. vorgeschrieben. Die Westspange würde dadurch empfindlich teurer, wie manche Seiten kritisierten, darunter Baureferent Franz Hiesl (ÖVP).[639] Tatsächlich handelte es sich um in ihrem Umfang bisher einmalige Auflagen für ein Straßenbauprojekt.

Nun konnte nur noch ein ordentlicher Einspruch des oberösterreichischen Umweltanwaltes Johann Wimmer gegen diesen Bescheid den Baubeginn verzögern. Doch dieser verzichtete auf dieses letzte Rechtsmittel, weil er überzeugt war, bereits einen einmalig hohen Naturschutzstandard durchgesetzt zu haben. Seine Enttäuschung konnte Wimmer allerdings nicht verhehlen: „Hätte man die Trasse nur um 50 bis 100 Meter verlegt, müsste man nicht europaweit einmalige Naturräume im Aiterbachtal zerstören und daneben neu anlegen.“ [640]

Am 5.4.2000 erfolgte der Spatenstich,[641] am 24.8.2003 die offizielle Eröffnung mit einem Festakt in Anwesenheit zahlreicher politischer Prominenz, allen voran Bundeskanzler Dr. Wolfgang Schüssel und Infrastrukturminister Hubert Gorbach (FPÖ).[642]

Die Kosten für den Umweltschutz beliefen sich auf 40 % der Baukosten von 142 Millionen Euro. Dazu zählte die Anlage von 85 ha Ausgleichsflächen (bei 14 ha Grundverbrauch durch die Autobahn), um den Einfluss der Autobahn auf das Ökosystem des Aiterbachtales zu minimieren, weiter die „Umsiedlung“ bestehender und die Anlage neuer Feuchtbiotope, die Ableitung von Quellen und die Verlagerung wertvoller Gehölze. Darunter fallen aber auch die im Naturschutzbescheid geforderten Einhausungen: die 1,6 km lange Unterflurtrasse Noitzmühle samt eingehauster Traunbrücke, die 2,3 km lange Unterflurtrasse Steinhaus und die Halbüberdeckung in Taxlberg mit 400 m Länge. Bemerkenswert ist die 1,6 km lange "Tunnelbrücke" über die Traun bei Wels. Da beiderseits des Flusses die Autobahn als Unterflurtrasse geführt wird, entschloss man sich, zwecks Lärmschutz (Stadtnähe) auch den Brückenbereich einzuhausen. Von der rund 11,2 km langen Strecke verlaufen somit 7,24 km

---

[638] Westspange: Warten auf Haiders Naturschutzbescheid, in: OÖN 9.4.1998.

[639] z.B. Hiesl kritisiert überzogene Naturschutz-Auflagen – Gefahr für wichtige Projekte, in: Neues Volksblatt, 17.11.2001, S. 5.

[640] Keine neuen Einsprüche: Baubeginn für die Welser Westspange noch im Februar, in: OÖN 18.1.2000.

[641] Baubeginn für Welser Westspange, in: OÖN 4.4.2000.

[642] 142 Millionen Euro für elf Kilometer: Die Westspange ist ab heute geöffnet, in: OÖN 25.8.2003, S. 18. – Auf Welser Westspange rollt der Verkehr, in: Der Standard, 26.8.2003, S. 7.

offen und 3,93 km als Unterflurtrasse. Die Anschlussstelle Wels-West wurde neu errichtet.

Auf die Sicherheit in den Tunnels wurde nach den Erfahrungen aus den verheerenden Tunnelbränden der letzten Jahre besonderer Wert gelegt.[643] Neben Notrufnischen alle 250 Meter und Fluchtwegen alle 125 Meter gibt es extra hell beleuchtete Pannenbuchten und direkte Zufahrten für die Feuerwehr von außen. Die Feuerlöscheinrichtungen wurden gemäß den Forderungen des OÖ Feuerwehrverbandes gebaut, dazu gehören auch die vielen Fluchtwege über Stiegenhäuser ins Freie. Modernste Überwachungsleitungen führen in der neuen Tunnelwarte Wels zusammen. Digitale Videoaufzeichnung und Fernsteuerung aller Funktionen über Grafikbildschirme haben sich beim Brandversuch bewährt. Frei programmierbare Infotafeln, Ampeln vor den Tunnelportalen und ferngesteuerte Wechselverkehrszeichen sollen für einen sicheren und zügigen Verkehrsablauf sorgen.[644]

## 7.4 A 9 Pyhrnautobahn

**Tabelle 11: Chronologie der Verkehrsfreigaben der Pyhrnautobahn**

| | | |
|---|---|---|
| 21.10.1983 | ASt Spital am Pyhrn – Landesgrenze bzw. ASt Selzthal (linke RFB) | 12,348 km |
| 17.12.1985 | ASt Roßleithen – ASt Spital am Pyhrn (linke RFB) | 9,190 km |
| 05.08.1986 | ASt Roßleithen – ASt Spital am Pyhrn (rechte RFB) | |
| 27.06.1990 | Knoten Voralpenkreuz – ASt Inzersdorf im Kremstal | 15,820 km |
| 08.11.1997 | St. Pankraz (prov. ASt Lainberg-Nord) – ASt Roßleithen | 8,028 km |
| 19.09.2003 | prov. ASt Schön – St. Pankraz (prov. ASt Lainberg-Nord), („Tunnelkette Klaus“) | 14,000 km |
| 17.12.2004 | ASt Inzersdorf – prov. ASt Schön | 9,404 km |
| | GESAMT | 68,790 km |

### 7.4.1 Erste Planungen

Die Planungen für eine Autobahnverbindung von Linz bzw. Wels nach Graz gehen wie weiter oben dargestellt auf die Zwischenkriegszeit und vor allem auf die Reichsautobahnzeit zurück. Es wurden jedoch soweit bekannt bis 1942 keine Baumaßnahmen eingeleitet, nur im Knoten Voralpenkreuz (damals „Kreuzungsstelle Sattledt“) stammt ein Brückenbauwerk aus dieser Zeit.

Bereits bei der Planung und beim Bau des Knotens Voralpenkreuz in den späten fünfziger Jahren nahm man auf später mögliche Anschlüsse nach

[643] Neue Tunnel der Welser Westspange zählen zu den sichersten Europas, in: OÖN 29.4.2004, S. 25.

[644] Presseinformation ASFINAG, 24.8.2003.

Norden (spätere Innkreisautobahn) und Süden (spätere Pyhrnautobahn) Rücksicht.

Planung und Bau der Pyhrnautobahn ab den späten sechziger Jahren gehen im Wesentlichen auf die Initiative der Bundesländer Oberösterreich und Steiermark bzw. deren Landeshauptleute zurück.[645] Ausgelöst wurde die Diskussion aber durch Prof. Dr. Josef Dorfwirth, der in seiner Antrittsvorlesung als Ordinarius für Straßenbau an der damaligen Technischen Hochschule Graz 1966 die Notwendigkeit einer hochrangigen Verkehrsverbindung zwischen den beiden Ballungsräumen Linz und Graz unterstrichen hatte und diese Überlegungen in seinem Vortrag während des Österreichischen Straßentages 1967 in Krems näher ausführte.[646] Die Bundesländer Steiermark und Oberösterreich beauftragten ihn daraufhin im Juni 1967 bzw. März 1968 mit der Erstellung eines Verkehrsgutachtens zur geplanten Pyhrnautobahn, das allerdings erst im März 1970 vorlag.[647]

1967 waren in der steiermärkischen Landesbaudirektion die ersten Vorstudien für eine hochrangige Verkehrsverbindung zwischen dem oberösterreichischen Zentralraum und Graz bzw. Jugoslawien in Angriff genommen worden. Dazu forderte man auch die in Linz noch vorhandenen Unterlagen der OBR Linz zur Planung der Reichsautobahnstrecke Sattledt – Liezen an.

Zur Querung des Bosruckmassivs wurden drei Varianten ausgearbeitet, zwei mit einem Scheiteltunnel und eine mit einem Basistunnel.[648] Während der Trassenverlauf im Palten- und Liesingtal relativ klar erschien, wurden für den Abschnitt von Graz nach St. Michael verschiedene Varianten untersucht: eine über Leoben, Bruck an der Mur und Peggau, die dem Murknie folgte („Mürztal-Autobahn“), und eine andere, die diese Strecke durch den Bau eines Tunnels unter der Gleinalm abzukürzen suchte und letztlich auch – leicht modifiziert – realisiert wurde. Auch die Reichsautobahnplanungen hatten diesen Gleinalmtunnel bereits vorgesehen.

Im oberösterreichischen Abschnitt wurde die Strecke zunächst auf Grundlage der alten Reichsautobahnpläne abgefahren und dabei festgestellt, dass selbst an den engsten Stellen bei Klaus und Steyrling „noch Platz für eine zeitgemäße Autobahn vorhanden“ sei.[649] Es war jedoch von Anfang an ein gegenüber der West- und Innkreisautobahn verringerter Regelquerschnitt mit 27,00 m Kronenbereite vorgesehen (Querschnitt A4). Die daraufhin ebenfalls 1968 erstellte Vorstudie sah eine Linienführung durch den Ort Klaus, zwischen Pyhrnpaß-Bundesstraße und dem linken Steyrufer, und bei St. Pankraz

---

[645] vgl. Hahne Franz, Die Autobahn Sattledt (Linz) – Graz, in: Berichte zur Raumforschung und Raumplanung, 11.1967, H. 2, S. 85. – Eine gute Trumpfkarte, in: OÖN 21.3.1967, S. 5. – Oberösterreich-Steiermark: Autobahn wird vorbereitet, in: OÖN 20.6.1967, S. 2.

[646] Dorfwirth Josef, Die Planung im Straßenverkehrswesen, in: Bericht über den 29. Österreichischen Straßentag 1967 in Niederösterreich, Wien 1967, S. 31-42. – vgl. auch: Autobahn Regensburg – Linz macht östlichen Alpen-Übergang aktuell, in: OÖN 30.4.1966, S. 5.

[647] Dorfwirth Josef, Verkehrsgutachten Pyhrnautobahn, Graz 1970.

[648] Vorstudie über die Trassenführung in der Teilstrecke Landesgrenze Oberösterreich/Steiermark – Graz der Autobahn Linz/Wels – Graz – Staatsgrenze, Fachabt. IIc der Landesbaudirektion Steiermark, Graz 1968.

[649] Vorarbeiten für Autobahn Linz-Graz, in: Salzburger Nachrichten, 22.2.1968.

zwischen der ÖBB-Strecke Linz - Selzthal und dem Ort St. Pankraz vor. Der Anfang bei Sattledt war durch ein aus der Reichsautobahnzeit vorhandenes Brückenobjekt in seiner Lage, Höhe und Richtung vorgegeben.

Die beiden Vorstudien wurden 1968 dem Bundesministerium für Bauten und Technik übermittelt und damit die Aufnahme der Strecke als Autobahn in das Bundesstraßengesetz beantragt.[650] Die sogenannte „Pyhrn-Autobahn“ von Sattledt bis zur Landesgrenze bei Spital am Pyhrn bzw. weiter bis zur Staatsgrenze bei Spielfeld wurde folglich in die Bundesstraßengesetznovelle 1968 aufgenommen.[651] Noch bei der Beschlussfassung im Parlament wurde übrigens über eine Linienführung über Bruck an der Mur oder über die Gleinalm diskutiert, eine Frage, die aber letztlich aus technischen Gründen noch offen bleiben musste. Die Formulierung des Trassenverlaufs ließ ja beide Varianten zu.[652] Kaum jemand rechnete mit einer raschen Realisierung dieser Autobahn, aber vorrangig galt es lediglich, die Trasse freizuhalten, um spätere kostspielige Ablösen zu vermeiden.

Damit wurde der großen Bedeutung dieses Straßenzuges als innerösterreichischer, aber vor allem auch europäischer Transversale Rechnung getragen.[653] Der alte Übergang über den Pyhrnpaß stellte zwar einen der niedrigsten Alpenübergänge dar, hatte aber lange Zeit – abgesehen von den Sommermonaten - dennoch nicht eine etwa dem Brenner vergleichbare Bedeutung. Vor allem in den Sommermonaten erlangte die wegen ihrer Gefährlichkeit berüchtigte sogenannte „Gastarbeiterroute“ als kürzeste Verbindung zwischen Deutschland und Südosteuropa immer wieder traurige Berühmtheit.

### 7.4.2 Planungen und Widerstände

Bereits damals, während der allerersten Planungen, zeigten sich – verständlich angesichts der projektierten Linienführung – erste Widerstände gegen die Trassierung.[654] Im Frühjahr 1970 kam es auf Ersuchen der Gemeinde

---

[650] Die Darstellung Bubliks ist hier missverständlich, wenn er schreibt, dass die Pyhrnautobahn erst 1971 als A 9 ins Verzeichnis der Bundesstraßen A aufgenommen wurde, denn dies war ja bereits 1968 erfolgt. Das Bundesstraßengesetz 1971 führte lediglich die zusätzlichen Buchstaben-Ziffern-Kombinationen, in diesem Falle also „A 9“, hinzu.

[651] BGBl. Nr. 113/1968. Da in diesem Bundesgesetz vom 7.3.1968 bereits die Bezeichnung „Pyhrn Autobahn“ verwendet wird, irrt Edgar Bublik, wenn er meint, dass nach seinem Quellenstudium diese Bezeichnung erstmals in einem Schreiben des Bautenministeriums an die Steiermärkische Landesregierung vom 9.5.1968 verwendet wurde (Bublik, S. 19). Darüber hinaus verwendeten bereits die RAB-Planer die ohnehin naheliegende Bezeichnung „Pyhrnstrecke“. – vgl. Gesetzliches Fundament für die Autobahn Sattledt-Graz, in: OÖN 19.8.1967, S. 1 u. 6. – Pyhrnpaß-Autobahn gesetzlich fundiert!, in: Kammer-Nachrichten 1968, Folge 11 (16.3.1968), S. 1-2.

[652] Stenographische Protokolle des Nationalrates, XI. GP, 96.Sitzung, 7.3.1968, S. 7599f, 7619.

[653] vgl. Das vorgesehene Netz der Autobahnen in Österreich, in: ÖIZ 1968, S. 216-218.

[654] So gab es z.B. auch im Bereich Kirchdorf – Micheldorf von Anfang an Einwände gegen die Trassenführung, so dass der damalige Sektionschef im Ministerium, Dr. Otto Raschauer, diesen Abschnitt 1972 vorerst zur weiteren Bearbeitung zurückstellen ließ (Bublik, 78).

St. Pankraz zu einer Aussprache mit Vertretern der Bundesstraßenverwaltung - Autobahnen, bei der die Gemeinde auf die Nachteile dieser Trassenführung für die betroffenen Grundeigentümer und den Ort selbst hinwies. Darüber hinaus bezog die Gemeinde in einer außerordentlichen Gemeindeversammlung Stellung zur geplanten Trasse und ersuchte in Form einer Denkschrift um eine Verlegung, nämlich an den Hang südwestlich der Pyhrnpaßstraße.[655]

Diese Variante wurde daraufhin neuerlich untersucht und dem Generellen Projekt, das im Dezember 1970 dem Ministerium zur Genehmigung vorgelegt wurde, zugrunde gelegt.[656] Auch für den Ortsbereich von Klaus erarbeitete die Bundesstraßenverwaltung eine neue, außerhalb des Ortbereiches verlaufende Trasse.[657] Dieses neue Generelle Projekt wurde 1971 genehmigt. Inzwischen begannen in der Steiermark die ersten Bauarbeiten an der Pyhrnautobahn zwischen Deutschfeistritz und St. Michael.[658]

Obwohl die Wünsche der beiden Gemeinden somit mehr oder weniger berücksichtigt worden waren, wollten die Einwände aus der Bevölkerung hier, aber auch im gesamten übrigen Verlauf nicht verstummen, im Gegenteil wurde sogar eine völlige Verlegung aus dem Steyr- und Teichltal gefordert. Unter anderem legte die „Arbeitsgemeinschaft der vom Autobahnbau betroffenen Grundeigentümer im Steyr- und Teichltal“ dem Ministerium 1975 neue Trassenvorschläge vor,[659] die dazu führten, dass das Ministerium seinerseits die oberösterreichische Autobahnverwaltung anwies, diese Trassenvorschläge einer Untersuchung zu unterziehen. Argumentiert wurde unter anderem damit, dass die geplanten fünf (!) Autobahnbrücken über den Stausee den Erholungswert des Sees nachhaltig in Frage stellen würden.

Das Ergebnis dieser Untersuchung aller bisher von den verschiedensten Gruppen eingebrachten Trassenvorschläge bestätigte allerdings nur die bereits 1971 genehmigte Trasse. Daraufhin ordnete das Ministerium im Oktober 1975 deren Beibehaltung an. Nach Meinung des Ministeriums ging es nur noch im Bereich des Stausees Klaus darum, eine möglichst schonende Linienführung zu finden.[660] Bautenminister Sekanina selbst meinte dazu 1982, „D*as muß dem Planer in der Nacht eingefallen sein.*“[661] Die Lösung fand sich schließlich – zumindest nach Ansicht der Planer - 1977 in einer Variante, bei der der damals neue Stausee Klaus nicht mehr fünfmal überbrückt werden musste,[662] sondern

---

[655] Umtrassierung verlangt, in: OÖN 10.6.1970, S. 12.

[656] Vgl. Die generelle Projektierung der Pyhrn-Autobahn wurde genehmigt, in: OÖN 10.2.1969, S. 5.

[657] Laufkraftwerk Klaus und Pyhrnautobahn, in: OÖN 21.1.1971, S. 10.

[658] Grünes Licht für die Pyhrnautobahn, in: Die Presse, 7.4.1971.

[659] Pyhrnautobahn: Andere Trasse neuerlich auf das Tapet gebracht, in: OÖN 19.7.1975, S. 10.

[660] vgl. An 6 Brücken über den Stausee Klaus wird nicht mehr gerüttelt, in: OÖN 7.11.1974, S. 5. – Pyhrnautobahn fixiert – zwei Großtunnels bei Klaus, in: OÖN 24.1.1975, S. 7. - Klaus sieht durch Autobahnbrücken über den Stausee Fremdenverkehr davonschwimmen, in: Steyrer Zeitung, 17.9.1978.

[661] Sekanina will Pyhrnautobahn notfalls in Sparvariante bauen, in: OÖN 8.7.1982, S. 7.

[662] vgl. Pyhrnautobahn und Projekt Klaus. Sechs Brücken über den Stausee, in: OÖN 20.4.1972, S. 7.

nur noch dreimal, und zwar nach dem Tunnel Klaus.[663] Das Ministerium stimmte dieser Trasse im Jänner 1978 zu und erließ auf Grundlage dieses Generellen Projektes die Trassenverordnung für den Bereich von Sattledt bis zur Gemeindegrenze Klaus-Molln am 2.8.1978. Vorgesehen waren die Anschlussstellen Voitsdorf (heute Ried im Traunkreis), Kirchdorf und Steyrtal.[664]

Der Widerstand hielt aber nichtsdestotrotz an.[665] Insbesondere die Klauser verlangten eine Verlegung der Trasse auf die östliche Seite der Steyr, um den See zu schonen. Da der Grund dort aber den Österreichischen Bundesforsten gehörte, argwöhnten die Medien, dass diese „*sich eine unliebsame Autobahn offenbar leichter vom Hals halten können als kleine Grundbesitzer*".[666] Außerdem sei die von den Autobahngegnern vorgeschlagene sogenannte „Hopfing-Trasse" nicht ausreichend untersucht worden.

Für den südlich daran anschließenden Abschnitt von der Gemeindegrenze Klaus-Molln bis zur Gemeindegrenze Klaus-St. Pankraz folgte die Trassenverordnung im darauffolgenden Jahr.[667] Diese Trassenverordnungen boten nun ihrerseits die Grundlage für die Erstellung von Detailprojekten im Bereich zwischen Sattledt und Klaus. Von fünf verschiedenen Ingenieurbüros wurden bis 1982 insgesamt sechs Detailprojekte verfasst. Nur für die in die Gemeindegebiete von St. Pankraz und Roßleithen fallenden Abschnitte der Pyhrnautobahn mit einer Länge von ca. 10 km wurden zwar mehrere Auflageverfahren durchgeführt, jedoch keine Verordnung nach § 4 Bundesstraßengesetz 1971 erlassen, weil das Ministerium und die Betroffenen vor Ort zu keiner Einigung kommen konnten.

Aufgrund von Bürgerinitiativen wurde daher über Auftrag des Amtes der Oö. Landesregierung ein neues Generelles Projekt (1978) für den Bereich der Gemeinde St. Pankraz ausgearbeitet, das vor allem die Errichtung eines 1.700 m langen Tunnels, des sogenannten Lainbergtunnels, vorsah. Zudem führte der Innsbrucker Verkehrsplaner Prof. Karl Rudelsdorfer 1982 eine Umweltverträglichkeitsprüfung für den Abschnitt St. Pankraz – Roßleithen durch, in der die beiden Varianten „offene Trasse" und „Tunneltrasse" hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen einer Bewertung unterzogen wurden. Die Tunneltrasse schnitt dabei erwartungsgemäß in jeder Hinsicht besser ab.[668]

Für die Oberösterreichische Landesregierung hatte der Bau der Pyhrnautobahn mittlerweile sehr geringe Priorität, weil man angesichts einer mangelnden Finanzierung und der erstarkenden Umweltschutzbewegung eine Realisierung in absehbarer Zeit ohnehin für unrealistisch hielt. [669]

---

[663] Information der Abt. Bau 8 – Autobahnen für Landesrat Winetzhammer, 1978, AAA.

[664] BGBl. Nr. 438/1978.

[665] Flurschützer gegen Autobahn. Trasse soll Klaussee schonen, in: OÖN 3.4.1979, S. 17.

[666] Klaus: Kampf gegen Trasse der Pyhrnautobahn wogt weiter, in: OÖN 7.4.1981, S. 7.

[667] BGBl. Nr. 270/1979.

[668] Rudelstorfer Karl und Tiefenthaler Heinz, Umweltverträglichkeitsprüfung Pyhrn-Autobahn A 9 St. Pankraz – Roßleithen, i.A. des Amtes der Oö. Landesregierung, Innsbruck 1982, 129f.

[669] vgl. Die Pyhrnautobahn ist bis auf weiteres fürs Land gestorben, in: OÖN 7.12.1982, S. 7.

Nun vollzog aber das Bundesministerium eine Kehrtwendung. Bautenminister Sekanina ließ die bereits verordnete Trasse bei Klaus, von der er sich ohnehin bereits distanziert hatte, endgültig fallen.[670] Die zahlreichen Autobahngegner schöpften Hoffnung, das gesamte Autobahnprojekt zu Fall bringen zu können.

Die weiterhin zahlreichen Einwände von Bürgerinitiativen, besonders in den Gemeinden Inzersdorf, Klaus und St. Pankraz, sowie die überaus schwierige budgetäre Lage, die einen weiteren Ausbau des Autobahnnetzes weitgehend einschränkte, veranlassten das Ministerium im Herbst 1982 zur Überarbeitung der bisher durchgeführten Projekte und zur Erstellung eines neuen Generellen Projektes für den Abschnitt Sattledt – Spital am Pyhrn auf Grundlage einer auszuarbeitenden „Sparvariante".[671] Einsparungen durch kleinere Kurvenradien und geringere Fahrbahnbreiten waren ja bereits von Sekaninas Vorgänger Josef Moser angedacht worden. Hier zeigen sich deutliche Parallelen zum Bau der A8 Innkreisautobahn.

Die Anwendung eines sparsameren Querschnitts und dadurch bedingt die Verwendung veränderter Entwurfsparameter bei der Trassierung sollten große Einsparungen und damit auch eine raschere Schließung der bestehenden Lücken im Autobahnnetz ermöglichen. Deren Höhe wurde alleine für das noch zu errichtende oberösterreichische Teilstück der Pyhrnautobahn mit rund 3,5 Milliarden Schilling geschätzt. Alle laufenden Projekte – die Detailprojekte waren nahezu fertiggestellt – und bauvorbereitenden Arbeiten mussten daher umgehend eingestellt werden.

Das Bundesministerium für Bauten und Technik gab das Generelle Projekt, das auch die Einwände von Bürgerinitiativen berücksichtigen sollte, überraschenderweise direkt bei Prof. Dorfwirth in Auftrag und, als dieses 1983 vorlag, auch ein ausschreibungsreifes Detailprojekt für den rund 47,5 km langen Abschnitt von Sattledt bis Windischgarsten.

Dorfwirth gab die Einsparungen an Herstellungskosten durch den verminderten Querschnitt (neuer Regelquerschnitt A4*) mit rund 12 % an. Dazu kamen noch Kostensenkungen durch die Reduktion der Entwurfselemente, da die bisherige Entwurfsgeschwindigkeit von 140 km/h nicht mehr erforderlich sei. Mit der 5. Novelle zur Straßenverkehrsordnung 1960 im Jahre 1975 war ja eine Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen von 130 km/h eingeführt worden.[672] Die Mindesthalbmesser der Kurven sowie die Mindestradien bei Kuppen- und Wannenausrundungen konnten somit herabgesetzt werden. Engere Radien wiederum aber erlaubten eine weniger aufwändige Linienführung. Unter anderem konnte auch durch eine Änderung des Systems der Anschlussstelle Voitsdorf (heute ASt Ried im Traunkreis) die Einlösung von drei Wohnhäusern vermieden werden.[673]

---

[670] Brutal-Autobahn über den Klaussee endgültig abgeschrieben, in: OÖN 29.10.1983, S. 5.

[671] vgl. Planung der Pyhrnautobahn. Keiner kennt sich mehr aus, in: Neues Volksblatt, 23.11.1983.

[672] BGBl. Nr. 402/1975.

[673] Technischer Bericht Generelles Projekt A 9 Pyhrnautobahn, Abschnitt Sattledt – Spital/Pyhrn, Entwurf Prof. Josef Dorfwirth, Wien 1983.

Im Jänner 1984 stellte Sekanina die neue, sparsamere Trasse zwischen Sattledt und Windischgarsten in Klaus der Öffentlichkeit vor. Die Begeisterung der Flurschutzgruppen hielt sich verständlicherweise in Grenzen, doch die Bürgermeister waren zufrieden.[674] Erst allmählich formierte sich der Widerstand derer, die nun von der neuen Trasse betroffen waren.[675] Die oberösterreichische Autobahnverwaltung machte übrigens kein Hehl aus ihrer Einschätzung der „Sparvariante“: sie sei durch die gegenüber der „Amtstrasse“ zahlreichen Tunnel und Talübergänge trotz des geringeren Querschnittes erheblich teurer als die Amtstrasse, sowohl in der Errichtung als auch in der Erhaltung.[676] Landesrat Winetzhammer wollte den Bau der Pyhrnautobahn daraufhin überhaupt stoppen.[677] Medienberichten zufolge hatten die diversen Neu- und Umplanungen bis dato bereits mehr als 100 Millionen Schilling verschlungen. [678]

Deutlich war eine gewisse Distanziertheit zwischen Bund und Land einerseits und Rivalität zwischen Land und Sondergesellschaften andererseits festzustellen. Das Land schmollte, weil das Ministerium ihm die Autobahnkompetenzen schrittweise entzog und umgekehrt hielt man in Wien offenbar nicht viel von den angeblich teuren Amtsplanungen, sondern betraute lieber Ziviltechniker und Sondergesellschaften damit.[679] Dies ging so weit, dass das Land Oberösterreich, selbst Minderheitsaktionär der PAG, diese aufgrund eines Formalfehlers 1987 klagte. Der Wink mit dem Zaunpfahl wirkte, Generaldirektor Dr. Heinz Talirz von der PAG lenkte ein. „*Künftig werden Teile der Pyhrnautobahn wieder von der Landesbaudirektion gebaut*“, vermeldete daraufhin Bau-Landesrat Kukacka im Jänner 1987, der zwar die Existenzberechtigung der Sondergesellschaften zur Finanzierung und Bewirtschaftung von Mautstrecken nicht in Frage stellte, sehr wohl aber deren Rolle als parallel zu den Ländern agierende Baugesellschaften.[680] Im Hintergrund lief aber auch eine Klage des Landes Oberösterreich gegen den Bund beim Verfassungsgerichtshof, weil der Bund sich weigerte, vom Land reklamierte sogenannte „verlorene Projektsaufwendungen“ in Millionenhöhe anzuerkennen, die entstanden waren, weil dem Land die weitere Projektierung der Pyhrnautobahn entzogen worden war.

Die Linienführung blieb vom Voralpenkreuz bis Inzersdorf zunächst unverändert und entsprach damit der verordneten Trasse. Zwischen Inzersdorf und Kirchdorf sowie von Micheldorf (Heiligenkreuz) bis zur geplanten Anschlussstelle Hinterstoder bei der Mündung des Stodertales sollte die Trasse

---

[674] Spar-Autobahn, in: OÖN 30.1.1984, S. 8.

[675] Pyhrnautobahn wird noch eine schwere Geburt, in OÖN 7.3.1984, S. 8.

[676] z.B. Information der Abt. BauA-Autobahnen für Landesrat Winetzhammer, 20.3.1985, gez. Freinhofer, AAA.

[677] Winetzhammer will Pyhrnautobahn stoppen, in: OÖN 10.7.1982, S. 2. – Die Pyhrnautobahn ist bis auf weiteres fürs Land gestorben, in: OÖN 7.12.1982, S. 7.

[678] Pyhrnautobahn: Planungs-Wirrwarr kostete mehr als 100 Millionen, in: OÖN 1.10.1985, S. 5. – Ob diese Summe berechtigt ist, kann schwer nachvollzogen werden.

[679] Vgl. Land möchte ungeliebten Rivalen für Pyhrnautobahn abschütteln, in: OÖN 18.7.1986, S. 7.

[680] Hartes Ringen um den Autobahn-Bau. Oberösterreich klagte die Pyhrn-AG, in: OÖN 24.1.1987, S. 9.

gänzlich neu geführt werden. Sieben Tunnel und eine Umfahrung des Klauser Stausees sollten den Widerstand brechen.[681] Gleichzeitig stand die Bundesstraßen-Umfahrung von Micheldorf unmittelbar vor ihrer Fertigstellung.

Im Bereich der Anschlussstelle Voitsdorf sowie im Bereich „Inzersdorf mit ASt Kirchdorf“ wurden daraufhin 1984 neuerlich Auflageverfahren durchgeführt, aber nur für erstere aufgrund des Ergebnisses des Verfahrens eine neue Trassenverordnung erlassen.[682] Für den letzteren Abschnitt wurde noch im gleichen Jahr mit geänderter Trassenführung ein erneutes Auflageverfahren, jedoch wiederum ohne Erfolg, durchgeführt.

Obwohl die neue Planung eine vermehrte Führung der Trasse am Hang und im Tunnel vorsah, hielt der Widerstand gegen die geplante Autobahn jedoch nach wie vor an. Denn das Grundproblem, die Zerschneidung und Inanspruchnahme wertvoller landwirtschaftlicher Flächen, war ja im Grunde auch durch eine etwas geringere Breite nicht gelöst worden.

Federführend im Widerstand gegen die Autobahn waren unter anderem die „Plattform gegen den Bau der Pyhrnautobahn“, die sogar eine eigene Zeitschrift, „die kehre“, herausgab, das „Netzwerk Pyhrn“, diverse „Flurschutzgemeinschaften“ (z.B. Steyr-Teichltal“, Inzersdorf, Micheldorf)[683] und der Landwirt Wilhelm Heikenwälder, Obmann der ARGE „Bauern fürs Kremstal“.[684] Der Widerstand war bereits Anfang der siebziger Jahre soweit gegangen, dass etwa die „Flurschutzgemeinschaft Steyr-Teichltal“ sich an den Verwaltungsgerichtshof gewandt hatte, weil Vertreter der Bundesstraßenverwaltung die für die Trasse erforderlichen Gründe ohne Genehmigung der Grundbesitzer betreten hatten. Die Richter hatten den Bauern übrigens Recht gegeben.

Die 1984 gegründete „Plattform gegen den Bau der Pyhrnautobahn“ war die größte Gruppierung und zählte ca. 700 Mitglieder. Sie leistete anfangs den überwiegenden Teil der Aufklärungsarbeit und trug auch die Organisation der Baustellenbesetzungen und Demonstrationen.

Das 1989 gegründete „Netzwerk Pyhrn“ kann als Nachfolgeorganisation der „Plattform“ angesehen werden, deren Widerstandskraft nach Fertigstellung des Abschnittes Inzersdorf – Sattledt deutlich nachließ und die auch dadurch geschwächt wurde, dass ihr Obmann Wolfgang Mühllechner in die Politik ging.

In den frühen neunziger Jahren wurde der Widerstand vor allem von der ARGE „Bauern fürs Kremstal“ getragen. Die ARGE wurde 1988 von 32 Bauern aus dem Krems-, Steyr- und Teichltal gegründet. Binnen weniger Jahre war jedoch

---

[681] Neue Variante für Pyhrnautobahn. Umweltschutz mit sieben Tunnels, in: OÖN 15.5.1985, S. 5.

[682] BGBl. Nr. 426/1984.

[683] vgl. Im Kremstal formieren sich die Gegner der Autobahntrasse, in: OÖN 11.2.1978, S. 7.

[684] die folgenden Ausführungen zum Widerstand gegen die Pyhrnautobahn stützen sich vorwiegend auf: Hindinger Stefan, Die Pyhrnautobahn in Oberösterreich. Gegner & Befürworter [sic]. Vergleich Schiene – Strasse, Seminararbeit Institut für Geschichte der Univ. Salzburg 1993, S. 13-15. – vgl. aus politikwissenschaftlicher Sicht: Leitner Michael, Der verzögerte Lückenschluss der A9 Pyhrn Autobahn. Eine Policy-Analyse, Diplomarbeit Univ. Wien 2006.

ein Großteil der vom Autobahnbau betroffenen Landwirte von Schlierbach bis Windischgarsten in der ARGE organisiert. Vereinsziel war der „Einsatz für die Erhaltung aller bäuerlichen Existenzen“. Im Unterschied zu anderen Bauernorganisationen wurden daher Tunnel- oder Variantenlösungen, die das Ziel hatten, landwirtschaftliche Flächen zu schonen, von vornherein abgelehnt, da der Autobahnbau grundsätzlich abgelehnt wurde.

Neben diesen Bürgerinitiativen beteiligten sich aber auch andere Organisationen am Widerstand gegen die Autobahn, darunter das „Forum österreichischer Wissenschaftler für Umweltschutz“ (siehe unten), Global 2000, Greenpeace Österreich, die ARGE STOP TRANSIT, der Verkehrsclub Österreich (VCÖ), einige Hochschülerschaften und vor allem auch die Grünen Alternativen (GAL). Nicht alle aber, die gegen den Bau der Autobahn Widerstand leisteten, taten dies aus Idealismus und Engagement für die Umwelt. Auch ganz profane Motive wirtschaftlicher Natur, wie der Versuch, möglichst hohe Ablösen zu erzielen, standen dahinter, oder aber beide Motive, Geld und Naturschutz, vermengten sich.

Demgegenüber trat etwa die Gemeinde Kirchdorf wiederholt für den Bau der Pyhrnautobahn ein, weil die stark belastete Ortsdurchfahrt faktisch zu einer schwer überwindbaren Trennlinie zwischen den links und rechts der Bundesstraße gelegenen Gemeindeteilen geworden war. Auch Klaus, Sattledt und Voitsdorf standen auf der Seite der Befürworter.

Um den Raum der geplanten Trasse freizuhalten, wurde Ende 1984 vom Ministerium ein Anhörungsverfahren für ein Bundesstraßenplanungsgebiet für den Abschnitt Micheldorf – Roßleithen durchgeführt und ein solches auch verordnet, wobei gleichzeitig die aus den Jahren 1978 und 1979 bestandenen Trassenverordnungen für diesen Bereich aufgehoben wurden.[685] Die Planungen sahen nun vermehrt eine Führung der Autobahn in Tunnellage vor und vermochten daher vermutlich die Einwände so mancher Gegner zu zerstreuen.

Mittlerweile trat Heinrich Übleis Anfang 1985 die Nachfolge Karl Sekaninas als Bautenminister an und kündigte an, frühere Aussagen Sekaninas seien nicht mehr verbindlich.[686] Neben den Aktivitäten der Autobahngegner war aber weiterhin die nicht ausreichende Finanzierung ein Hauptgrund für den stockenden Baufortschritt. Im November verkündete Übleis im Hinblick auf die fehlenden fünf Milliarden Schilling und die geringe Frequenz im Kremstal eine „Denk- und Verschnaufpause“ für den Abschnitt von Sattledt bis Windischgarsten. De facto bedeutete dies aber einen vorläufigen Stopp.[687] Ein

---

[685] BGBl. Nr. 106/1985. Ein Bundesstraßenplanungsgebiet gem. § 14 Bundesstraßengesetz 1971 dient zur Sicherung des Baus einer in den Verzeichnissen aufgenommenen Bundesstraße schon vor der Bestimmung des Straßenverlaufes gem. § 4 („Trassenverordnung“), darf aber nur erlassen werden, wenn nach dem Stand der Planungs- und Bauvorbereitungsarbeiten die Bestimmung des Straßenverlaufes in absehbarer Zeit zu erwarten ist und zu befürchten ist, dass durch bauliche Veränderungen in diesem Gelände der geplante Straßenbau erheblich erschwert oder wesentlich verteuert wird. Neu-, Zu- und Umbauten dürfen im Bundesstraßenplanungsgebiet nicht vorgenommen werden. Die Erklärung zum Bundesstraßenplanungsgebiet gilt nur für drei Jahre.

[686] Übleis zur Pyhrnautobahn: Alle anhören, dann rasch entscheiden, in: OÖN 20.4.1985, S. 12.

[687] Weiterbau der Pyhrnautobahn ist so gut wie gestorben, in: OÖN 23.11.1985, S. 1 u. 5.

knappes Jahr darauf sprach er sich gar für eine zweispurige kreuzungsfreie Bundesstraße zwischen Sattledt und Kirchdorf als vorläufigen Ersatz aus.[688]

Um dem Finanzierungsproblem abzuhelfen, wurde der Pyhrn Autobahn Aktiengesellschaft (PAG), die ja bereits 1975 den Abschnitt Spital am Pyhrn – Knoten Selzthal und 1982 den Abschnitt Windischgarsten (Roßleithen) – Spital übertragen erhalten hatte, noch die Teilstrecke von Sattledt bis Kirchdorf und von Kirchdorf bis Windischgarsten zur Planung übertragen. Der Bauzeit- und Kostenrahmen sah eine Fertigstellung dieser Strecken bis 1989 vor.[689]

Im Mai 1987 übertrug das Ministerium zusätzlich zur Planung auch die Errichtung und Erhaltung der Teilstrecke Sattledt – Kirchdorf an die PAG, setzte auch den Fertigstellungstermin ein Jahr nach hinten (1990),[690] machte aber die Übertragung zur Erhaltung bereits im September 1987 wieder rückgängig.[691]

Die PAG beantragte 1992 noch die zusätzliche Übertragung zur Errichtung des Abschnittes Lainberg-Nord – Roßleithen und erhielt den Auftrag auch mit 14.4.1993. Allerdings war die PAG bereits mit Jahresbeginn 1993 als eigenständige Gesellschaft aufgelöst worden und in der ÖSAG aufgegangen.[692] Zunehmend unter Druck geraten, eine Berechtigung für den Bau der Pyhrnautobahn vorzuweisen, gab die PAG beim Institut für Finanzwissenschaften und Infrastrukturpolitik der TU Wien eine Untersuchung der regionalwirtschaftlichen und fiskalischen Auswirkungen sowie der gesamtwirtschaftlichen Rentabilität der Fertigstellung der Pyhrnautobahn in Auftrag. Wie erwartet wurde dem Autobahnbau eine hohe Rentabilität bescheinigt.[693]

1987 und 1988 folgten schließlich die Trassenverordnungen für den Bereich der Gemeinden St. Pankraz und Roßleithen,[694] Inzersdorf und Schlierbach (mit Änderung der bestehenden Verordnung),[695] und Klaus, Molln und St. Pankraz.[696] Somit war die Trasse im gesamten Verlauf der Pyhrnautobahn, nur mit Ausnahme des Abschnitts von Inzersdorf nach Schön, verordnet. Mit der Vorlage der Trassenverordnung konnte Anfang Oktober 1986 vorerst zumindest im Abschnitt Sattledt – Inzersdorf mit den Ausschreibungen begonnen werden.

Demonstrationen, Baustellenblockaden und –besetzungen prägten die Bauarbeiten an diesem Abschnitt, auch wenn die Gegner beim Baubeginn

---

[688] Statt Pyhrnautobahn nur eine kreuzungsfreie Bundesstraße, in: OÖN 9.10.1986, S. 1.

[689] BGBl. Nr. 84/1986.

[690] BGBl. Nr. 521/1986.

[691] BGBl. Nr. 457/1987.

[692] BGBl. Nr. 826/1992, Bundesgesetz betreffend Maßnahmen im Bereich der Bundesstraßen-gesellschaften.

[693] Da kamen die Bauern, in: Volksstimme 23.1.1990, S 8.

[694] BGBl. Nr. 108/1987-

[695] BGBl. Nr. 197/1987.

[696] BGBl. Nr. 7/1989.

gleichsam überrumpelt wurden.[697] Durch mitunter hartes Vorgehen der Exekutive, eine Abriegelung der Baustelle, behördliche Aufenthaltsverbote und Geldstrafen für Baustellenbesetzer suchte man der Lage Herr zu werden.[698] Ungeachtet aller Widerstände hielten die Pyhrnautobahn AG und Bau-Landesrat Kukacka jedenfalls am Bau fest.[699] Andererseits veranstaltete das „Forum Österreichischer Wissenschaftler für Umweltschutz" im April 1988 ein Symposium in Kirchdorf, zu dem namhafte Wissenschafter und zahlreiche Betroffene, Politiker etc. aus der Region, aber kein einziger der eingeladenen Verantwortlichen im Ministerium oder der Landesregierung erschienen. Die dabei beschlossene „Kirchdorfer Resolution" forderte unter anderem den Bau kleinräumiger Umfahrungen, die Durchführung einer Umweltverträglich-keitsprüfung und Verbesserungen im Bahnverkehr. [700]

Hauptpunkte der Kritik waren das ihrer Meinung nach sture Festhalten am Bau einer Autobahn, einmal mit dem Argument einer durchgehenden europäischen Autobahnverbindung, einmal für den Fremdenverkehr, dann wieder für Betriebsansiedlungen, aber ohne große Rücksicht auf die Betroffenen und deren Lebensraum. Vor allem irritierte die Gegner, dass angesichts des geringen Verkehrsaufkommens (DTV ca. 4000 Kfz) keinerlei verkehrstechnische Notwendigkeit für eine Autobahn bestand,[701] diese Tatsache aber von den Verantwortlichen weitgehend negiert wurde.[702] Gerüchteweise sollte ein Weiterbau der Pyhrnautobahn auch dazu dienen, dem Bosrucktunnel zu mehr Frequenz und damit der PAG auch zu mehr Mauteinnahmen zu verhelfen. Die Frequenz- und Einnahmenentwicklung für den Bosrucktunnel betätigt dieses Gerücht jedoch keineswegs, ganz im Gegenteil nahm der Verkehr überdurchschnittlich zu.[703]

---

[697] Vgl. Grüne planen Blockade gegen Weiterbau der Pyhrnautobahn, in: OÖN 31.12.1986, S. 1. – Pyhrnautobahn: In Voitsdorf droht bald ein zweites Hainburg, in: OÖN 21.3.1987, S. 5. – Voitsdorf: Grüne wollen am Montag Pyhrnautobahn-Baustelle besetzen, in: OÖN 13.5.1987, S. 7. – Autobahngegner überrumpelt. In Voitsdorf wird schon gebaut, in: OÖN 16.5.1987,S. 1 – Voitsdorf: Autobahngegner blockieren Baustelle und wollen durchhalten, in: OÖN 19.5.1987, S. 9. – Wird die Zukunft zubetoniert? In: OÖN 20.5.1987, S. 9.

[698] Voitsdorf: Autobahngegner mußten von Baustelle weggetragen werden, in: OÖN 20.5.1987, S. 7. – Behörde riegelt Autobahnbaustelle durch Aufenthaltsverbot ab, in: OÖN 23,5.1987, S. 7. – Baustellenbesetzer wurden zu saftigen Geldstrafen verdonnert, in: OÖN 5.6.1987, S. 7. – Pyhrngegner demolierten Grenzpflöcke. Behörde lässt nun Bauzaun aufstellen, in: OÖN 10.6.1987, S. 7. – Nach neuerlicher Demonstration wird Pyhrn-Baustelle eingezäunt, in: OÖN 11.7.1987, S. 1 u. 7. – Klagen gegen Besetzer: „Pyhrn" nicht zu stoppen, in: Neues Volksblatt 20.7.1987.

[699] Pyhrnautobahn-AG fest entschlossen. Gebaut wird trotz aller Widerstände, in: OÖN 20.6.1987, S. 9.

[700] Transitland Österreich. Am Beispiel Pyhrnautobahn. Argumente zur Meinungsbildung, hg. v. Forum österreichischer Wissenschaftler für Umweltschutz, Symposiumsbericht, Wien 1988.

[701] vgl. Schwarz Walter, Die Schlacht am Pyhrn, in: Profil 1987, Nr. 2 (12.1.1987), S. 23-24. – DTV bedeutet „durchschnittlicher täglicher Verkehr" und stellt in der Verkehrsplanung eine sehr wichtige Größe dar.

[702] vgl. Warum Widerstand gegen den Bau der Phrnautobahn, in: Auer Monika und Egger Irmtraud (Hg.), Thema Pyhrn. Autobahnprojekt und Widerstand, Wien o.J. [ca. 1988], S. 5-7.

[703] Geschäftsberichte Pyhrn Autobahn AG 1983 –1992.

**Abb. 154: Baustellenbesetzer bei Voitsdorf, Mai 1987**

Quelle: Foto Stögmüller, OÖN, vgl. OÖN 20.5.1987 und 2.5.1991

Dazu kamen Vorwürfe unglaublicher behördlicher und ministerieller Arroganz gegenüber den berechtigten Anliegen der Betroffenen.[704] Die von den Autobahngegnern in Auftrag gegebene sogenannte „Pyhrn-Studie“ bestätigte anlässlich ihrer Präsentation im Oktober 1989 die Kritik an der Planung und der Vorgangsweise der Behörden.[705]

Mittlerweile erfolgte zwar die Verkehrsfreigabe des Abschnittes Sattledt - Inzersdorf am 27. Juni 1990,[706] aber der Widerstand hielt an.[707] Als Reaktion auf die „Pyhrn-Studie“ präsentierte die Oberösterreichische Landesregierung Anfang März 1991 die von der Pyhrn AG mitfinanzierte „Transitverkehrsstudie

---

[704] so berichteten etwa die Teilnehmer einer überwiegend aus Landwirten bestehenden Delegation, die am 1.7.1987 bei Wirtschaftsminister Robert Graf vorsprach, von unvertretbaren Verbalattacken und unverhüllten Drohungen gegenüber den Vorsprechenden seitens des Ministers, der angesichts der vorliegenden 5000 Unterschriften gegen die A 9 meinte, dass „nur ein paar Deppen gegen die Autobahn sind“ (Mühllechner Wolfgang, Audienz beim ungnädigen Bobby Graf, in: Auer Monika und Egger Irmtraud (Hg.), Thema Pyhrn. Autobahnprojekt und Widerstand, Wien o.J. [ca. 1988] S. 26). Die Vorwürfe können vom Verfasser weder bestätigt noch widerlegt werden, sollen aber hier dennoch angeführt werden, um das damals herrschende Klima von Aggression, Misstrauen und Ohnmacht gegenüber der Staatsgewalt, aber auch das Gefühl politischer Willkür und Arroganz zu veranschaulichen. Letztendlich musste Graf nach ähnlichen Attacken während einer „Club 2“-Sendung zurücktreten.

[705] Knoflacher Hermann, Schopf Josef et al., Vergleichende Studien über die Auswirkungen des Baus der Pyhrnautobahn („Pyhrn-Studie“), im Auftrag der ARGE „Bauern fürs Kremstal“, Wien 1989. – vgl. Glaubenskrieg um die Pyhrn, in: OÖN 19.7.1989, S. 9.

[706] Die Pyhrnautobahn wuchs um weitere 16 Kilometer, in: OÖN 26.6.1990, S. 13.

[707] die Einschätzung Bubliks, wonach der Widerstand im Laufe des Jahres 1987 zusammenbrach, mag zwar in Hinblick auf die Baustellenbesetzungen stimmen, sicherlich aber nicht als allgemeine Tendenz. Dazu hätte ein Blick in die vorhandenen Publikationen, vor allem der Autobahngegner, zum Thema „Widerstand gegen die A9“, genügt, denn diese zählen natürlich alle Aktionen penibel auf.

Oberösterreich“, die 1989 zur Beruhigung protestierender Bauern vor dem Landhaus angekündigt worden war und Grundlage für die Entscheidung zum Weiterbau sein sollte. Da inzwischen auch die Micheldorfer durch eine verlängerte Tunnelvariante für den Weiterbau gewonnen werden konnten, war die Wirkung der Studie denkbar gering.[708]

**Abb. 155: Demonstration für den Weiterbau der Pyhrnautobahn in Klaus, 1990**

Quelle: Foto OÖN Info Archiv, vgl. OÖN 28.6.1990.

In den darauffolgenden Jahren scheiterte der Weiterbau auch an der Finanzierung, obwohl Planung und Herstellung bereits aus dem Budget ausgegliedert und an die PAG bzw. ASFINAG übertragen worden waren. Erst mit der Fertigstellung der steirischen Abschnitte der Pyhrnautobahn 1991 verlagerte sich das Geschehen wieder mehr nach Oberösterreich. Im Juli 1991 beschloss der Nationalrat eine neuerliche ASFINAG-Novelle, mit der 12 Milliarden Schilling für den Straßenbau genehmigt wurden.[709] Mit diesem Betrag sollte auch der Weiterbau der Pyhrnautobahn voran getrieben werden, doch

[708] Stickler Helmut, Transitverkehrsstudie Oberösterreich, in: Bericht über den 49. Österreichischen Straßentag am 25. und 26. Mai 1992 in St. Wolfgang am See, hg. v. d. Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen, Wien 1992, S. 48-53. - Transitstudie ohne Einfluß auf Autobahn-Weiterbau, in: OÖN 28.6.1990, S. 15. – Kremstal im Jahr 2000: Fünfmal mehr Transit, in: OÖN 2.3.1991, S. 25.

[709] BGBl. Nr. 419/1991.

mussten zuvor noch alte Projekte fertig ausfinanziert werden, die mehr gekostet hatten als geplant.

**Abb. 156: Protest gegen den Bau der Pyhrnautobahn vor dem Linzer Landhaus, September 1991**

Quelle: Foto Holzbauer, Linz

Als im Herbst 1992 die Bauarbeiten wiederaufgenommen werden sollten[710] und einigen Bauern die Zwangsenteignung drohte, riefen die Autobahngegner im Frühjahr 1992 die Aktion „Baumpatenschaft“ ins Leben. Einer der betroffenen Bauern hatte bereits 1991 sein auf der geplanten Autobahntrasse liegendes Waldgrundstück zu einem symbolischen Preis an das Österreichische Ökologieinstitut verkauft, mit der Auflage, für dieses Gebiet ein Umweltverträglichkeitsgutachten zu erstellen. Dies erfolgte in Form von drei an der Wiener Universität für Bodenkultur eingereichten Diplomarbeiten.[711] Dies

[710] vgl. Pyhrnautobahn wird weitergebaut. Fünf Milliarden für 33 Kilometer, in: OÖN 31.1.1992.

[711] Raum- und Umweltverträglichkeitsstudie zur Pyhrnroute im Abschnitt Inzersdorf – Klaus. Teil 1: Zideck Robert, Methodische Grundlagen, Wirkungen auf Raum und Umwelt (Wassernutzung), Teil 2: Schmidtbauer Josef, Auswirkungen auf die Land- und Forstwirtschaft,

war natürlich ein geschickter Schachzug, denn nunmehr standen den Autobahnbefürwortern nicht mehr Einzelpersonen, sondern eine Organisation gegenüber, die über rechtliche Kompetenz und Finanzen verfügte.

Um die wegen einiger Enteignungsverhandlungen zusehends eskalierende Lage zu beruhigen und einen Gesprächsprozess zwischen Gegnern und Befürwortern einzuleiten, veranstaltete das „Netzwerk Pyhrn“ Ende Mai 1992 eine „Fastenaktion für Leben und Versöhnung an der Pyhrnroute“. Die Gespräche begannen zwar im Herbst 1992, doch entzündete sich der Widerstand nun an der Errichtung einer zwei Kilometer langen Zubringerstraße von der provisorischen Anschlußstelle Rothenmoos zur B 138 Pyhrnpaß Bundesstraße, durch das Naherholungsgebiet von Kirchdorf. Innerhalb kurzer Zeit wurden 1000 Unterschriften gegen das Projekt gesammelt und eine Volksbefragung durchgesetzt. Obwohl diese während der Urlaubszeit angesetzt wurde, stimmten 57 % gegen den Bau der Anschlussstelle. Die Baupläne wurden daraufhin vorerst gestoppt.[712] Das Ergebnis bedeutete jedoch keine generelle Ablehnung des Baus der Phyhrnautobahn, denn andererseits zeigte eine 1991 vom WIFI durchgeführte Meinungsumfrage eine Mehrheit von 80% der Kirchdorfer für den Bau.

### 7.4.3 Der Lainbergtunnel

Währenddessen gingen weiter südlich, beim Lainbergtunnel, 1993 die Arbeiten am Sondierungsstollen los. Wieder entzündete sich der Widerstand, diesmal vor allem gegen die Beeinträchtigung des Teichlgrabens. Die diversen Aktionen wurde jedoch in der Regel durch die Gendarmerie unterbunden und die Baustellen geräumt. Nach zwei Jahren intensiver Vorbereitung konnte am 6. Juni 1995 der Anschlag zum Vollausbruch vorgenommen werden. Vorerst wurde aber nur die Weströhre ausgebaut. Der gesamte Abschnitt wurde am 8.11.1997 für den Verkehr freigegeben, gerade rechtzeitig vor Einbruch des Winters, denn somit konnten Lkw-Fahrer die gefürchtete Waldner Höhe auf der Bundesstraße vermeiden.[713]

### 7.4.4 Die Tunnelkette Klaus

Wenige Monate vor der Eröffnung des Lainbergtunnels waren die Bauarbeiten an einem der schwierigsten Abschnitte der Pyhrnautobahn in Oberösterreich aufgenommen worden, der sogenannten Tunnelkette Klaus, zwischen der provisorischen Anschlussstelle Schön und dem Nordportal des Lainbergtunnels bei St. Pankraz.

Dem Anschlag der Sondierstollen im Juli 1997 war wie erwähnt eine jahrelange Abfolge von Trassenänderungen und Variantenstudien vorausgegangen. Im

---

Teil 3: Arbter Ute, Auswirkungen auf Lebensqualität und Naturschutz, alle: Diplomarbeit Univ. für Bodenkultur Wien 1993.

[712] Hindinger, S. 12-13.

[713] Bublik, S. 86.

Zuge dieser Optimierung der Trasse war die Anzahl und Länge der Tunnel in diesem Abschnitt immer mehr angestiegen, um den Einwänden der Betroffenen Rechnung zu tragen und deren Akzeptanz zu finden, aber auch um die landschaftlich reizvolle Tallandschaft am Rande des noch jungen Nationalparks Kalkalpen möglichst zu schonen. Hatte das Generelle Projekte 1970 erst drei relativ kurze Tunnel (Hungerbichltunnel, Klausertunnel, Nasentunnel) vorgesehen, so war 1975 bereits unter anderem ein 5300 m langer Tunnel durch den Brandriegel geplant. Das Generelle Projekt Dorfwirths sah erstmals einen Falkensteintunnel vor. Tatsächlich war der Widerstand der Autobahngegner mittlerweile praktisch zusammengebrochen.

Die endgültige Trassenverordnung stammt aus dem Jahr 1993. Im Jahr darauf wurde der Abschnitt der ÖSAG zur Planung und Bauvorbereitung übertragen, 1996 auch zur Errichtung.

Wegen des Unglücks im Tauerntunnel 1999 wurde das Sicherheitskonzept der Tunnelkette nochmals überarbeitet. Dabei wurde unter anderem der Vollausbau des Teilabschnittes zwischen Schön und Anschlussstelle Klaus mit je zwei Tunnelröhren durch Hungerbichl und Kienberg, die Verlängerung der Sondierstollen im Klauser- und Speringtunnel und deren Aufweitung auf ein für Einsatzfahrzeuge geeignetes Profil, die Herstellung befahrbarer Querschläge und die Aufbringung von Betondecken anstelle bituminöser Tragdecken in Tunneln mit über 1000 m Länge beschlossen. Alle Tunnelbauwerke und die Grünbrücke Hinterburg werden von der Tunnelwarte Ardning aus überwacht und gesteuert.[714] Weil schon länger in Bau, haben der 2,1 km lange Klausertunnel und der 2,9 km lange Speringtunnel vorerst nur eine Röhre, dafür aber alle 500 m einen Fluchtweg ins Freie. Die restlichen Tunnel sind voll ausgebaut.

**Tabelle 12: Tunnelbauwerke an der Pyhrnautobahn: Ausbaustandard und Länge**

| | |
|---|---|
| Kienbergtunnel, Vollausbau | 1.450 m |
| Hungerbichltunnel, Vollausbau | 524 m |
| Klausertunnel, Halbausbau | 2.192 m |
| Traunfriedtunnel, Halbausbau | 448 m |
| Speringtunnel, Halbausbau | 2.862 m |
| Falkensteintunnel, Halbausbau | 784 m |
| Schölmbergtunnel | 262 m |
| Krenngrabentunnel | 225 m |
| Gschwendtnerbergtunnel | 100 m |
| St. Pankrazer Tunnel | 125 m |

[714] Bublik, S. 87-93.

Kienbergtunnel, Hungerbichltunnel, Klausertunnel, Traunfriedtunnel, Speringtunnel, Falkensteintunnel, Schölmbergtunnel, Krenngrabentunnel, Gschwendnerbergtunnel und St. Pankrazer Tunnel folgen hier also in rascher Abfolge aufeinander. Neun Kilometer, das sind ca. 67 % der gesamten Strecke, verlaufen in Tunnels, der Rest im Freiland (ca. 26 %) bzw. über Brücken, Unter- und Überführungen (ca. 7 %). Die Gesamtkosten für die 13,9 km lange Strecke beliefen sich auf 241 Mio. Euro. Die Eröffnung fand am 19.9.2003 statt.[715]

### 7.4.5 Der Lückenschluss: Inzersdorf - Schön

Somit blieb als letztes noch offenes Teilstück der Pyhrnautobahn jenes zwischen Inzersdorf und der provisorischen Anschlusstelle Schön.

Wie weiter oben beschrieben, war die erste Trassenverordnung bereits 1978 erfolgt, aber im Bereich der Gemeinde Micheldorf 1985 wieder aufgehoben und statt dessen ein Bundesstraßenplanungsgebiet festgelegt worden. Der 1982 von der PAG unterbreitete Vorschlag, eine Schnellstraße als Umfahrung für Kirchdorf und Micheldorf zu errichten, die später zu einer Autobahn ausgebaut werden könnte, da ja zu diesem Zeitpunkt die B 138 Pyhrnpaßstraße noch mitten durch den Ort Micheldorf führte, war damit vorerst vom Tisch. Micheldorf erhielt in den frühen achtziger Jahren eine Bundesstraßenumfahrung, die aber im Laufe der Jahre intensiv bebaut wurde und deshalb in immer stärkerem Maße durch Ampeln geregelt werden musste.

Das Anhörungsverfahren 1987 scheiterte trotz einer Verschiebung der Trasse nach Westen und eines neuen Tunnels im Bereich des Kremsursprungs. Der Bau des von der PAG vorgeschlagenen und fertig projektierten Zubringers wurde 1992 in einer Volksbefragung abgelehnt.

Noch immer gelang keine Einigung zwischen dem Wirtschaftsministerium und den betroffenen Gemeinden. Die Ottsdorfer Landwirte wehrten sich gegen die geplante Trasse und die Gemeinden Kirchdorf und Micheldorf konnten sich nicht auf eine Anschlussstelle einigen. Währenddessen kam es aber immer öfter zu Verkehrsstockungen in der Ortsdurchfahrt Kirchdorf, die mitunter zur Bildung von kilometerlangen Rückstaus bis Inzersdorf führten und ein Überqueren der Bundesstraße abseits der Verkehrsampeln zeitweise kaum mehr möglich machten.

In dieser Situation wurde 1994 eine Nutzwertanalyse durchgeführt, um eine Trasse zu finden. Diese Analyse bildete die Grundlage für die Diskussion mit den Gemeinden und zur Ausarbeitung und Optimierung einiger Varianten. Eine Variante wurde letztendlich im März 1996 ausgewählt und für die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) vorbereitet, denn gemäß dem 1994 in Kraft getretenen UVP-Gesetz unterlag das 5,6 km lange Baulos Micheldorf einer solchen Prüfung. Im Herbst des gleichen Jahres genehmigte das

[715] Klaus: Ferie Fahrt auf 13,9 Kilometer langer Tunnel-Kette, in: OÖN 11.9.2003, S. 13. - Tunnelkette Klaus eröffnet: Meilenstein im A9-Ausbau, in: OÖN 20.9.2003, S. 24.

Wirtschaftsministerium das Generelle Projekt, allerdings mit der Auflage, es einer UVP zu unterziehen. [716]

Für das Baulos „Micheldorf“ wurde eine Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) mit anschließender Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt und der Trassenverlauf daraufhin verordnet.[717] Als wesentlichste Änderung aufgrund der UVP-Verfahrens wird die Trasse im Bereich Hinterburg in einer 225m langen Grünbrücke geführt.[718]

Rund ein Drittel der gesamten, rund 9,3 km langen Strecke zwischen Inzersdorf und Schön verläuft unter Tag in den Unterflurtrassen Tretter, Ottsdorf, im Kremsursprungtunnel und unter der Grünbrücke Hinterburg.

Die Bauarbeiten begannen im September 2001 und wurden im Dezember 2004 abgeschlossen. Damit ist auch die Pyhrnautobahn zur Gänze fertiggestellt und eine weitere durchgehende Autobahnverbindung vom Nordwesten in den Südosten Europas steht zur Verfügung.[719] Nach dem Lückenschluss auf der A 9 begann der Vollausbau der einröhrigen Tunnel.

### 7.4.6 Die Pyhrn Autobahn Aktiengesellschaft (PAG) und die ursprüngliche „Gesellschaftsstrecke“

1975 erhielt die bisher nur in der Steiermark tätige Gleinalm Autobahn Aktiengesellschaft (GABAG) Planung und Bau des Bosrucktunnels mit Anschlussstrecken zwischen Spital am Pyhrn und Selzthal übertragen.[720] Dahinter stand die gemeinsame Absicht der Bundesländer Steiermark und Oberösterreich, einen Autobahntunnel unter dem Bosruck zu schaffen, und den Bau dieses Tunnels durch die Auslagerung an die GABAG zeitlich vorzuziehen.[721] Die GABAG gab bekannt, den Tunnel sieben Jahre früher fertig stellen zu können. Das Land Oberösterreich trat in die Aktiengesellschaft ein und die Firmenbezeichnung wurde daraufhin in „Pyhrn Autobahn Aktiengesellschaft“ (PAG) geändert.

Für die Trassenführung im Bereich des Pyhrnpasses wurden sieben Varianten untersucht. In die engere Wahl kamen schließlich folgende Trassen: eine östliche sah die Errichtung eines Scheiteltunnels parallel zum bestehenden Eisenbahntunnel vor, eine mittlere einen 5800 m langen Basistunnel. Aufgrund der noch vom Bau des Bahntunnels am Beginn des Jahrhunderts her bekannt schwierigen Geologie des Bosruckmassivs wurde auch eine offene

---

[716] Bublik, S. 104.

[717] BGBl. Nr. 351/2000.

[718] Quelle: www.oesag.at

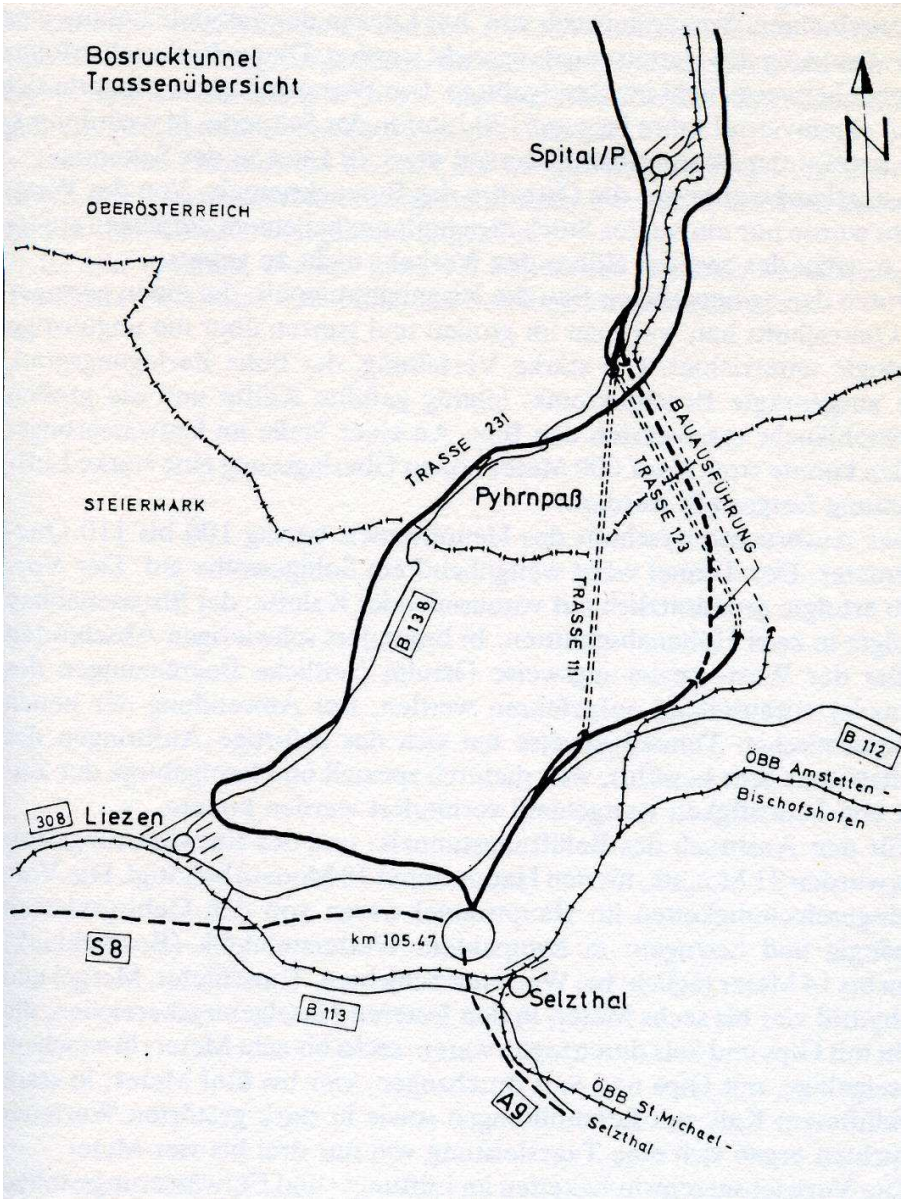
[719] Pyhrn-„Lückenschluss“ soll Kirchdorf endlich vom Stau befreien, in: OÖN 16.8.2004, S. 3.

[720] Pyhrnautobahn früher: Bau des Bosrucktunnels soll vorgezogen werden, in: OÖN 22.3.1974, S. 1. – Pyhrngipfel der Landschefs, in: OÖN 23.7.1974, S. 2. – Wenzl-Niederl-Plan: 1980 Bosruck-Autobahntunnel, in: OÖN 25.7.1974, S. 1 u. 6.

[721] Protokoll über eine Besprechung der Landeshauptleute Dr. Niederl und Dr. Wenzl, 24.7.1974 (?), AAA. - Tunnel durch Bosruck soll Pyhrnautobahn vorantreiben, in: OÖN 11.2.1974, S. 5.

Linienführung über den Pyhrnpaß untersucht: die sogenannte Trasse 231 über den Pyhrnpaß und die Trasse 132 mit einem Hanganstieg im Teichltal und dem 3570 m langen Brunnsteintunnel.[722]

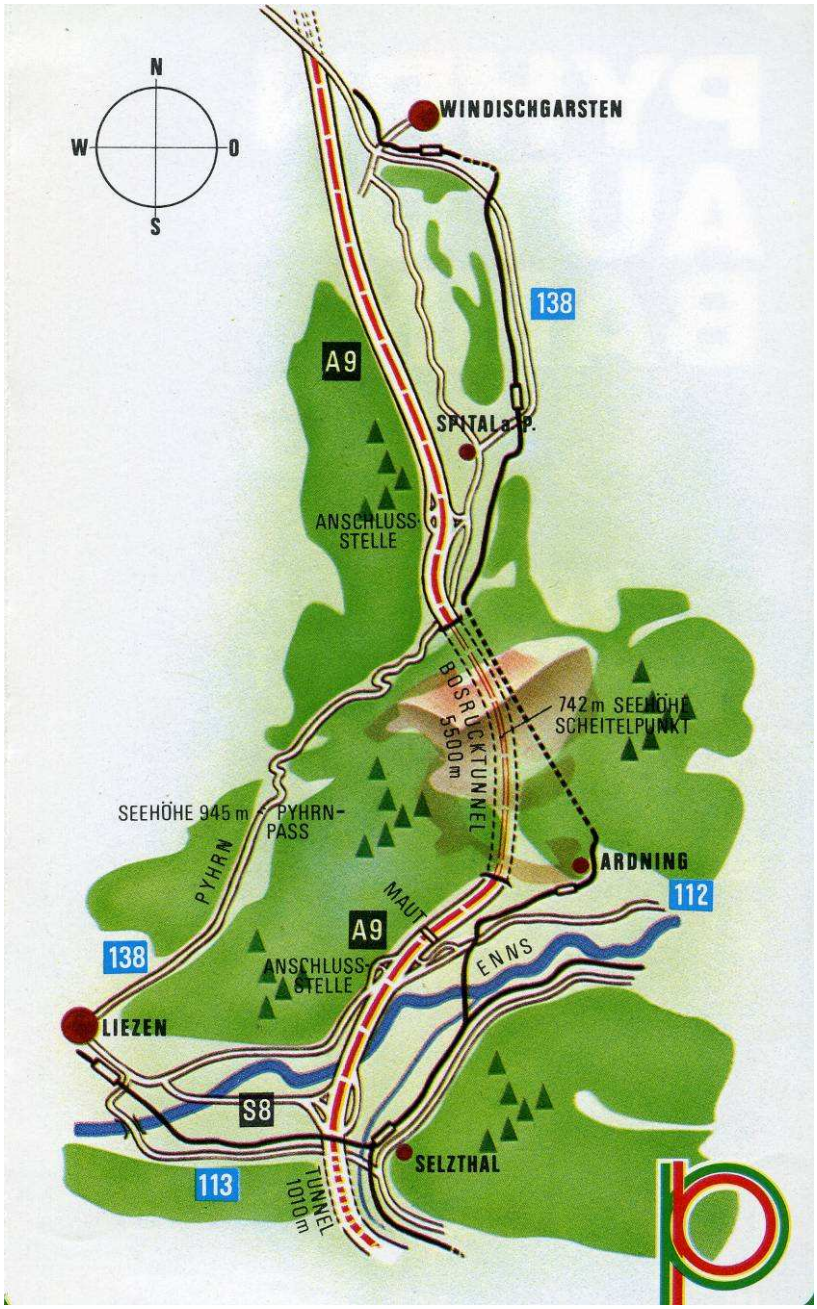
**Abb. 157: Übersicht der Trassenvarianten für die Querung des Bosruckmassivs**




Quelle: Müller Peter, Straße durch den Bosruck, Wien 1983, S. 51.

[722] vgl. Information der Autobahnverwaltung für Landeshauptmann Dr. Wenzl, 23.11.1972, gez. Vatier, AAA. - Entwurf Schreiben der Fachabt. IIa Straßenplanung und Verkehrstechnik der Stmk. Landesbaudirektion an BMBuT, 12.6.1973, AAA; - ausführlich dazu siehe Bublik Edgar, Die Autobahn der grünen Wälder. Graz – Wels. Chronik einer Straße, Graz 2003, S. 54f und Lütgendorf Otto, Der Bosrucktunnel – Trassenwahl und Bauausführung, in: Müller Peter, Straße durch den Bosruck. Pyhrn Autobahn AG, Wien u.a. 1983, S. 50-53. Die folgenden Absätze stützen sich im wesentlichen auf diese beiden Darstellungen. Beide Autoren waren Vorstandsmitglieder der Pyhrn Autobahn AG. – 2 Autobahn-Varianten am Pyhrn. Tunnel oder Hangtrassenführung, in: OÖN 14.4.1973, S. 5.

**Abb. 158: Lageplan Bosruck und Pyhrnautobahn, 1983**




Quelle: PAG, Folder zur Eröffnung, Oktober 1983

Die Länder Oberösterreich und Steiermark präferierten übereinstimmend die Variante 111, die auch in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung an erster Stelle gereiht worden war, mit einem 6,1 km langen Basistunnel als kürzester Verbindung zwischen Spital und Selzthal.[723] Die Kosten wurden mit 2,7 Milliarden Schilling beziffert.[724]

[723] Aktenvermerk über eine Koordinierungsbesprechung vom 14.5.1973, 29.6.1973, gez. Vatier, AAA. – Für Autobahntunnel durch Pyhrn. Finanzierung notfalls durch AG, in: OÖN 17.2.1973, S. 9.

[724] Pyhrnautobahn: Bosrucktunnel kostet 2,7 Milliarden Schilling, in: OÖN 9.5.1975, S. 5.

Als der PAG der Bau des Bosrucktunnels übertragen wurde, erfolgte dies auf Grundlage des Vorprojektes für den 5800 m langen Basistunnel, der zudem von den beiden Landeshauptleuten durch Handschlag besiegelt worden war. Aufgrund der geologischen Probleme, die einen Vortrieb nur von der Südseite her zugelassen und damit zu einer langen Bauzeit geführt hätten, und darüber hinaus das Abteufen eines im Projekt vorgesehenen, rund 600 m hohen Belüftungsschachtes technisch nur schwer machbar erschienen ließen, schlug die PAG eine neue Trasse vor.

Diese sollte parallel zum Eisenbahntunnel verlaufen, und zwar um ca. 30 m höhenversetzt, um die angenommene Drainagewirkung auszunützen. Dieses Generelle Projekt 1977 wurde vom Bautenministerium genehmigt und das Auflageverfahren zur Trassenverordnung eingeleitet. Nun kam aber das Südportal in die Nähe des Eisenbahntunnels in Ardning zu liegen und löste damit Proteste in der Bevölkerung wegen der befürchteten Schadstoffbelastung sowie überhaupt zahlreiche Einwendungen gegen das Projekt aus. Das Südportal wurde daher um ca. 500 m nach Südwesten verlegt und dadurch die Oströhre mit 5500 m Länge festgelegt.

Interessant ist in diesem Zusammenhang der Hinweis Bubliks, dass die PAG bereits eine Auslandsanleihe begeben hatte, um rechtzeitig über die für den Bau des Tunnels erforderlichen Mittel zu verfügen. Durch die Verzögerungen des Baubeginns infolge der Verlegung des Südportals musste das Geld aber zwischenveranlagt werden, was nach Angaben Bubliks auch mit Gewinn geschah. Dennoch beanstandete der Rechnungshof Jahre später die seiner Meinung nach vorzeitig begebene Anleihe. Diese Kritik sei einer der Gründe gewesen, die zur Trennung der Bau- von den Finanzierungsaufgaben der Sondergesellschaften und zur Gründung der ASFINAG 1982 führten.[725]

Eine Mitfinanzierung durch die Europäische Gemeinschaft,[726] um die man sich lange bemüht hatte, kam nicht zustande, auch wenn unter anderem zwei „Internationale Symposien Pyhrn-Autobahn“ in Graz 1978 und in Zagreb 1980 für große internationale Aufmerksamkeit gesorgt hatten.[727] Die EG stellte zwar einen langfristigen Kredit zur Mitfinanzierung eines Teiles der Pyhrnautobahn in Aussicht, doch knüpfte sie dieses Angebot an einige Bedingungen: Verzicht auf die Lkw-Steuer, Erhöhung der zulässigen Achslast auf mehr als 38 Tonnen und Aufstockung des Frächterkontingents. Österreich lehnte dieses Angebot jedoch ab, da es den Standpunkt vertrat, als europäisches Transitland bereits genügend Vorleistungen erbracht zu haben.[728]

Am 5. Oktober 1978 erging die Trassenverordnung,[729] am 30.Oktober folgte der Anschlag des Sondierstollens auf der steirischen Seite.[730] Im Jänner 1979

---

[725] Bublik, S. 57.

[726] Finanzhilfe für die Pyhrn-Autobahn gesucht, in: Süddeutsche Zeitung, 10.12.1980, S. 8.

[727] Internationales Symposium Pyhrnautobahn, 22./23. Nov. 1978 in Graz, hg. v. Amt der Steiermärkischen Landesregierung-Landesbaudirektion, Fachabt. IIa. – II. Internationales Symposium Pyhrnautobahn, 4. und 5. Dezember 1980 in Zagreb, o.O., o. J.

[728] EG bietet Kredit für Pyhrnautobahn, in: OÖN 17.10.1981, S. 12.

[729] BGBl. Nr. 511/1978.

begann man auch auf der oberösterreichischen Seite.[731] Tatsächlich hielten sich die geologischen Probleme in Grenzen, auch wenn ein größerer Wassereinbruch bewältigt und das angetroffene Haselgebirge durch massive Ankerungen gesichert werden musste.[732] Bereits im Jänner 1982 konnte der Durchschlag gefeiert werden.[733] Die Eröffnung des 12,4 km langen, in der Neuen Österreichischen Tunnelbauweise vorangetriebenen Abschnittes zwischen der Anschlussstelle Spital und dem Knoten Selzthal erfolgte am 21.Oktober 1983. Ausgebaut wurde aber vorerst nur die Oströhre. Von der Weströhre wurde nur ein kurzes Stück errichtet, um bei einem späteren Ausbau den Verkehr nicht zu stören.[734]

Obwohl der Scheitelpunkt des Tunnels auf immerhin 742m Seehöhe liegt, beträgt die maximale Steigung nur 0,8 %. Die Sicherheitseinrichtungen waren bereits beachtlich: 27 TV-Kameras überwachten das Tunnelinnere und übertrugen die Bilder in die Überwachungszentrale, je 8 Trübsicht- und CO-Meßgeräte lieferten Daten über Luftbeschaffenheit und Sichtverhältnisse. Ein Prozessrechner regelte Verkehr, Ampeln und Wechselverkehrszeichen automatisch. Zehn Ausweichnischen und ein Wendeplatz waren in die gut beleuchtete Röhre eingebaut. Alle 212 m gab es ein Notruftelefon und zuguterletzt wurde eine automatische Höhenkontrolle installiert.[735] Da vorerst nur eine Röhre gebaut wurde und der gesamte Tunnel somit nur im Gegenverkehr befahrbar ist, galt eine 80 km/h Beschränkung. Nach den verheerenden Bränden im Montblanc-Straßentunnel und im Tauerntunnel 1999 wurde die Sicherheitstechnik modernisiert und zahlreiche Verbesserungen vorgenommen.

Die PAG blieb auch nach Fertigstellung des Tunnels weiterhin in Oberösterreich tätig, da ihr 1982 auch die Strecke Roßleithen – Spital übertragen worden war. Seit 1978 führte sie bereits Aufschlussbohrungen im Teilabschnitt Spital – Windischgarsten durch.

---

[730] Bau des Bosrucktunnels beginnt: Wintersicher und steigungsfrei, in: OÖN 28.10.1978, S. 7.

[731] Bosrucktunnel: Startschuß in Oberösterreich am 19. Jänner, in: OÖN 5.12.1978, S. 7. - Startschuß für Bosrucktunnel. 5500 Meter kosten 2,8 Milliarden, in: OÖ. Nachrichten, 20.1.1979, S. 7.

[732] zur Arbeit im Stollen siehe: Müller Peter, Straße durch den Bosruck. Pyhrn Autobahn AG, Wien u.a. 1983, S. 58-61. Es handelt sich bei diesem Kapitel um eine die sicherlich harte Arbeit der Bauarbeiter und Mineure reichlich glorifizierende Darstellung in der Tradition von Werken wie z.B. „Die Männer von Kaprun“ aus den Wiederaufbaujahren. – Tunnelbauer sprengen sich pro Tag 10 Meter durch den Bosruck, in: OÖN 26.7.1979, S. 7. – Das große Loch zur Steiermark. Bosrucktunnel-Bau im Eiltempo, in: OÖN 18.4.1980, S. 7. – 270.000 Kilo Sprengstoff für das große Loch zur Steiermark, in: OÖN 19.8.1981, S. 5.

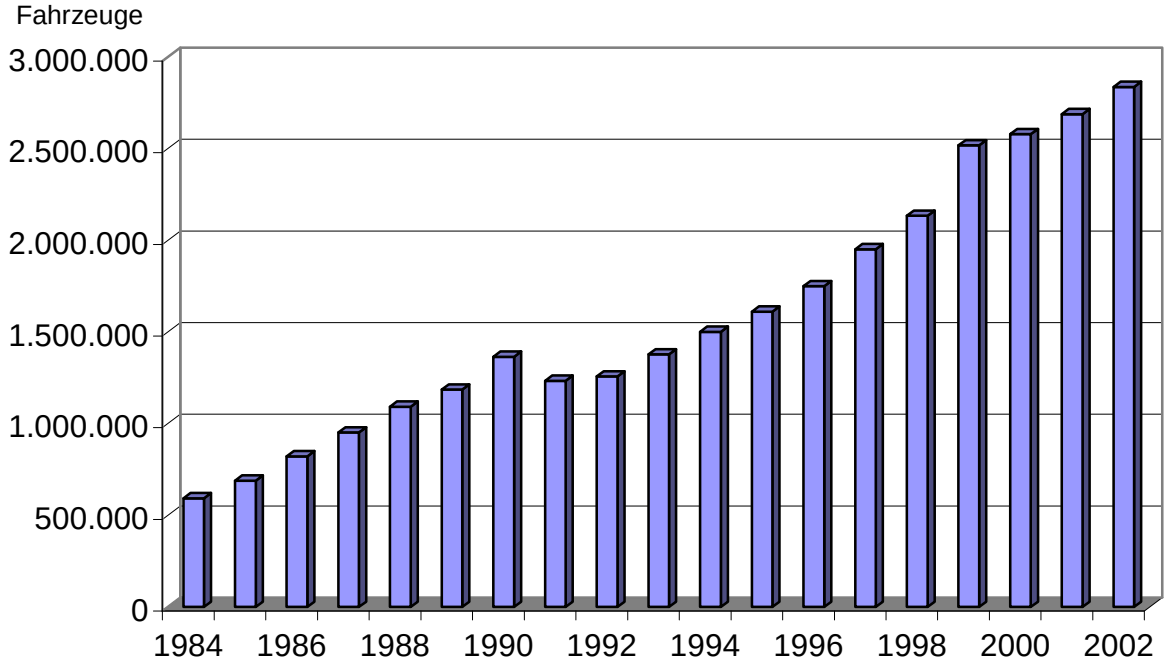
[733] Durchstich im Bosrucktunnel, in: OÖN 19.1.1982, S. 7. – Pyhrnautobahn soll Krisenregion Kirchdorf neue Impulse geben, in: OÖN 23.1.1982, S. 5.

[734] Vgl. Lütgendorf Otto, Der Bosrucktunnel –Trassenwahl und Bauausführung, in: Müller Peter, Straße durch den Bosruck. Pyhrn Autobahn AG, Wien u.a. 1983, S. 52.

[735] Europas sicherster Tunnel entschärft Gastarbeiterroute, in: OÖN 15.2.1978. - Bosrucktunnel wird 1983 fertig. Computer sorgt für Sicherheit, in: OÖN 4.6.1982, S. 6. – Sekanina will nur eine Maut für Bosruck und Gleinalm, in: OÖN 2.9.1983, S. 7. – Müller, Straße durch den Bosruck, S. 93-97.

Der Abschnitt Roßleithen – Spital sollte bereits nach den neuen Anweisungen des Ministeriums mit dem verringerten Regelquerschnitt errichtet werden. Die Trassenverordnungen ergingen 1980 und 1981.[736] Die Trasse führt relativ nahe am Siedlungsgebiet vorbei, wurde aber durch die Führung in natürlichen Einschnitten und die Anlage von Dämmen etwas abgeschirmt, um die Lärmemissionen zu reduzieren. Die Eingriffe in die Landschaft waren dennoch groß: Schwemmkegel wurden angeschnitten, ein Moorgebiet durchschnitten. Lange Betonwände mit Stahlankern zur Sicherung der angeschnittenen Hänge waren erforderlich.[737] Edgar Bublik, langjähriges Vorstandsmitglied der PAG, meint im Rückblick, dass man heute eher Grünbrücken errichten würde als solche langen Einschnitte mit Stützmauern.[738]

**Abb. 159: Verkehrsaufkommen im Bosrucktunnel, 1984 – 2002[739]**




Anm.: Die Geschäftsberichte der ASFINAG ab 2003 weisen keine diesbezüglichen Daten aus.

Quelle: Geschäftsberichte PAG bzw. ÖSAG, 1984-2002

[736] BGBl. Nr. 565/1980 (Trassenverordnung im Bereich der Gemeinde Spital am Pyhrn) und BGBl. Nr. 583/1981 (Trassenverordnung im Bereich der Gemeinde Roßleithen).

[737] Autobahn bis Windischgarsten ist im Herbst 1985 fertig, in: OÖN 5.1.1984, S. 7.

[738] Bublik, S. 60.

[739] Leider weisen die Geschäftsberichte der Pyhrn Autobahn AG (bis 1992) und der ÖSAG (ab 1993) unterschiedliche Darstellungsformen hinsichtlich der Frequenzen und Einnahmen aus der Maut im Bosrucktunnel auf, sodass es lediglich möglich war, eine Zeitreihe der Gesamtfrequenz aufzustellen. Die PAG weist die Einnahmen aus ihren mautpflichtigen Abschnitten (Gleinalm- und Bosrucktunnel) nur gemeinsam aus, die ÖSAG hingegen nimmt keine Untergliederung nach Fahrzeugkategorien vor.

Monatelang wurde darüber debattiert, ob neu aufgetretene Risse in der Stiftskirche von Spital am Pyhrn durch die Sprengungen beim Bau der knapp hinter der Kirche verlaufenden Autobahn hervorgerufen wurden.[740] Eindeutiger war die Lage bei einem Bauernhof, der so schwer beschädigt wurde, dass er abgetragen werden musste. Der Landwirt beging wenig später Selbstmord, offenbar, weil abzusehen war, dass die Ablöse nicht für einen Neubau reichen würde, das beschädigte Haus aber innerhalb weniger Monate geräumt sein musste.[741] Probleme gab es auch mit den gewaltigen Mengen an Abraummaterial, das beim Bau anfiel. Pressemeldungen zufolge wurde es in nicht wenigen Fällen einfach irgendwo abgelagert. Und natürlich meldeten die Zimmervermieter schwere Einbußen.[742]

Dessen ungeachtet ging der Bau weiter. Die Freigabe für den Verkehr erfolgte in zwei Raten: im Dezember 1985 die linke und im August 1986 die rechte Richtungsfahrbahn und damit die endgültige Freigabe.[743]

## 7.5 A 25 Welser Autobahn

Die heutige Welser Autobahn zwischen dem Knoten Haid A 1/A 25 und dem Knoten Wels war lange Zeit Teil einer geplanten Autobahnverbindung Linz – Passau bzw. Schärding und geht auf gemeinsame Anfänge mit der Innkreisautobahn zurück (siehe dort). Erst mit dem Bundesstraßengesetz 1971 wurde die knapp 20 km lange Strecke zwischen Haid und Knoten Wels aus der Innkreisautobahn herausgelöst und eigenständig als neue A 25 Linzer Autobahn in das Gesetz aufgenommen.

Die Trassenverordnung im Bereich der Gemeinden Pucking, Weißkirchen an der Traun und Marchtrenk erfolgte im Mai 1972[744], im Bereich der Stadt Wels im November 1973.[745]

In der Erkenntnis, dass die normalen Kreditmittelzuteilungen des Bundes für einen schnellen Bau der Linzer Autobahn nicht reichen würden, schlug Baureferent Dr. Erwin Wenzel bereits in Anlehnung an die Vorfinanzierung des Teilstücks Vorchdorf – Regau durch die beteiligten Baufirmen eine teilweise Vorfinanzierung durch das Land Oberösterreich vor und setzte sich mit seiner Idee auch durch.[746]

---

[740] Vgl. Pfarre geht zu Gericht: Sprünge durch Autobahnbau, in: OÖN 25.6.1984, S. 6.

[741] Verzweiflungstat eines Bauern erschüttert Spital am Pyhrn, in: OÖN 25.5.1984, S. 1.

[742] Bauern durch Wühlarbeit schwer geschädigt, in: ÖÖN 7.3.1984, S. 5. - Spital: Schon wieder Sprünge an Häusern neben der Pyhrnautobahn, in: OÖN 21.6.1985, S. 5.

[743] Autobahn-Freigabe, in: OÖN 17.12.1985, S. 6.

[744] BGBl. Nr. 157/1972.

[745] BGBl. Nr. 582/1973.

[746] Vgl. Vorstoß für die Linzer Autobahn. Vorfinanzierung wird urgiert, in: OÖN 7.2.1973, S. 6.

Tatsächlich begannen 1972 die Bauarbeiten und konnten bis 1977 mit Gesamtkosten von ca. 700 Millionen Schilling abgeschlossen werden.[747] Das erste Teilstück zwischen Knoten Haid und Marchtrenk konnte im August 1976 dem Verkehr übergeben werden.[748] Gleichzeitig wurde die vierspurig ausgebaute Wiener Bundesstraße zwischen Marchtrenk und Wels offiziell für den Verkehr frei gegeben.

Bemerkenswert ist, mit welcher Voraussicht damals bereits geplant wurde: die Ein- und Ausfahrtsspuren im Knoten Haid wurden gegenüber dem Konzept der Reichsautobahnen soweit als möglich in Richtung Salzburg verschoben, da man bereits an einen späteren sechsspurigen Ausbau zwischen Haid und Freindorf bzw. sogar Enns dachte und durch die Verschiebung genügend Platz für eine sichere Verflechtung der Verkehrsströme sichern wollte. Bis der Ausbau auf sechs Fahrspuren tatsächlich in Angriff genommen wurde, sollten fast 30 Jahre vergehen.[749]

Skeptisch war man anfänglich noch, ob die neue Autobahn von den Autofahrern tatsächlich als Alternative zur parallel führenden und stark überlasteten Wiener Bundesstraße angenommen werden würde, da sie etwas länger war. Doch der Zeitgewinn sprach für sich.[750] Eine erste Verkehrszählung im April 1977 ergab ein Verkehrsaufkommen von ca. 8000 Kraftfahrzeugen in 24 Stunden (beide Richtungen zusammen). Bereits im August 1978, nach der Verkehrsfreigabe des Abschnitts Wels Ost - Wels Nord, zählte man 10.500 Fahrzeuge pro Werktag zwischen Linz und Wels.[751]

Einige Grundwasserseen, die durch den Aushub für die Aufschüttung des Straßendammes entstanden waren, wurden in der Folge als Erholungsgebiete ausgestaltet, darunter der Puckinger Badesee.

Die Strecke hat eine Halbanschlussstelle in Weißkirchen, die Anschlussstellen Wels-Ost und West-Nord und mündet im Knoten Wels in die Innkreisautobahn. Die Entscheidung für die Errichtung einer Anschlussstelle in Weißkirchen fiel erst während des Baus, um die Wiener Bundesstraße zu entlasten. Dass diese Anschlussstelle nur einseitig ausgebaut wurde (Halbanschlussstelle), stieß bald auf heftige Kritik seitens der betroffenen Gemeinden Marchtrenk und Weißkirchen, da der Schwerverkehr Richtung Wels durch deren Ortsgebiete donnerte. Die beiden Gemeinden forderten daher jahrelang vehement einen Vollanschluss, allerdings ohne Erfolg.[752]

---

[747] Autobahn Linz-Wels hat Vorrang. Startsignal noch dieses Jahr, in: OÖN 13.1.1972, S. 7.

[748] Linzer Autobahn ab August bis nach Marchtrenk befahrbar, in: OÖN 30.3.1976, S. 7. - Linzer Autobahn heute befahrbar, in: OÖN 25.8.1976, S. 5

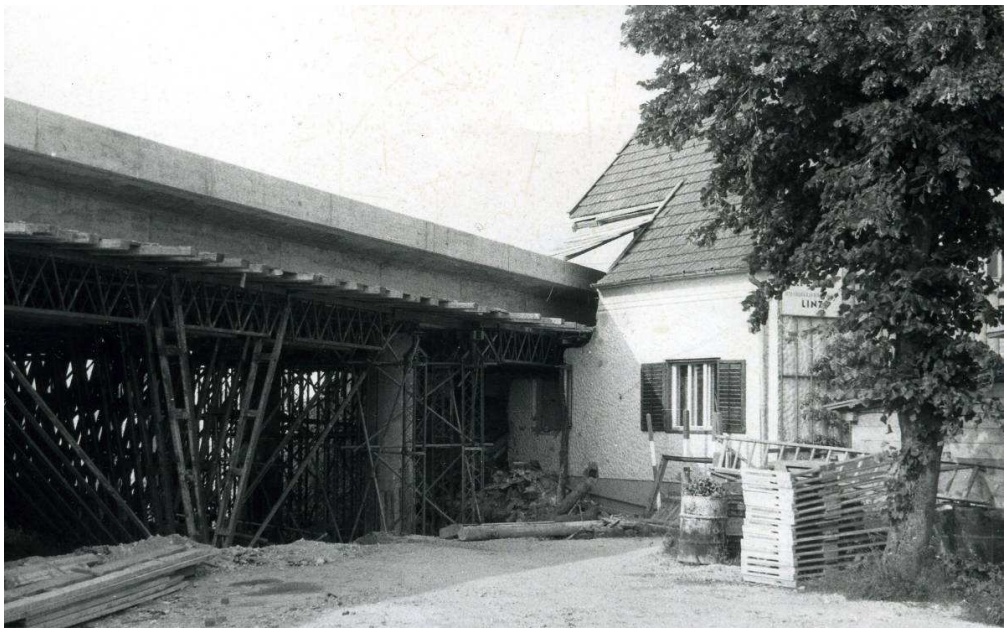
[749] Großpötzl Ferdinand, Die A 25 Linzer Autobahn, in: Österreichs Straße. Straßen Europas. Offizielle Festschrift zum 40. Österreichischen Straßentag 1978, hg. v. d. Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen, Wien 1978, S. 20-22.

[750] Zwischen Linz und Wels bricht das Autobahn-Zeitalter an, in: OÖN 21.8.1976, S. 5. – Umweg über Autobahn lohnt sich. Fahrzeit Linz-Wels ist kürzer, in: OÖN 26.8.1976, S. 5.

[751] 10.500 Fahrzeuge pro Werktag benützen Autobahn Linz-Wels, in: OÖN 31.8.1978, S. 7.

[752] Vgl. Linzer Autobahn: Halbanschluß in Weißkirchen erregt Gemüter, in: OÖN 31.8.1976, S. 5.

## Abb. 160: Ein Wohnhaus nördlich von Wels muss der Autobahn weichen, Juli 1975



Quelle: OÖN Info-Archiv, vgl. OÖN 12.7.1975, S. 6.

## Abb. 161: Eröffnung des Teilstücks Haid – Wels Ost durch Bautenminister Moser, August 1976

Im Bild die Bürgermeister Spitzer (Wels) und Reisinger (Marchtrenk), Minister Moser, Landeshauptmann Wenzl und Weihbischof Wagner (v.l.n.r.).

Quelle: Foto Wassermann, OÖN

Die Anschlussstelle ÖBB-Terminal kam erst später hinzu, während der ursprünglich vorgesehene Knoten Marchtrenk zur Einbindung der geplanten S 38 Welser Schnellstraße nicht zur Ausführung gelangte, da das gesamte Schnellstraßenprojekt ad acta gelegt wurde.

Mit der Verankerung der Linzer Westumfahrung als A 26 Linzer Autobahn erhielt die bisherige Linzer Autobahn 2002 die Bezeichnung „Welser Autobahn“.[753]

**Tabelle 13: Chronologie der Verkehrsfreigaben der Welser Autobahn**

| | | |
|---|---|---|
| 25.8.1976 | Knoten Haid – ASt Wels Ost | 11,956 km |
| 19.8.1977 | ASt Wels-Ost – Ast Wels-Nord | 4,896 km |
| 27.8.1982 | ASt Wels Nord – Knoten Wels | 2,882 km |
| | GESAMT | 19,734 km |

## 7.6 A 26 Linzer Autobahn

Seit vielen Jahren will man über die Donau oberhalb von Linz eine Brücke bauen, da der Verkehr aus dem oberen Mühlviertel sich durch die Rudolfstraße in Urfahr zwängt und zu oft kilometerlangen Staus führt. Bereits der Gesamtverkehrsplan Linz von 1972 sah daher im Anschluss an die Westtangente die Errichtung einer Donaubrücke nach Urfahr und eine Schnellstraßenspange zur Freistädter Straße vor.

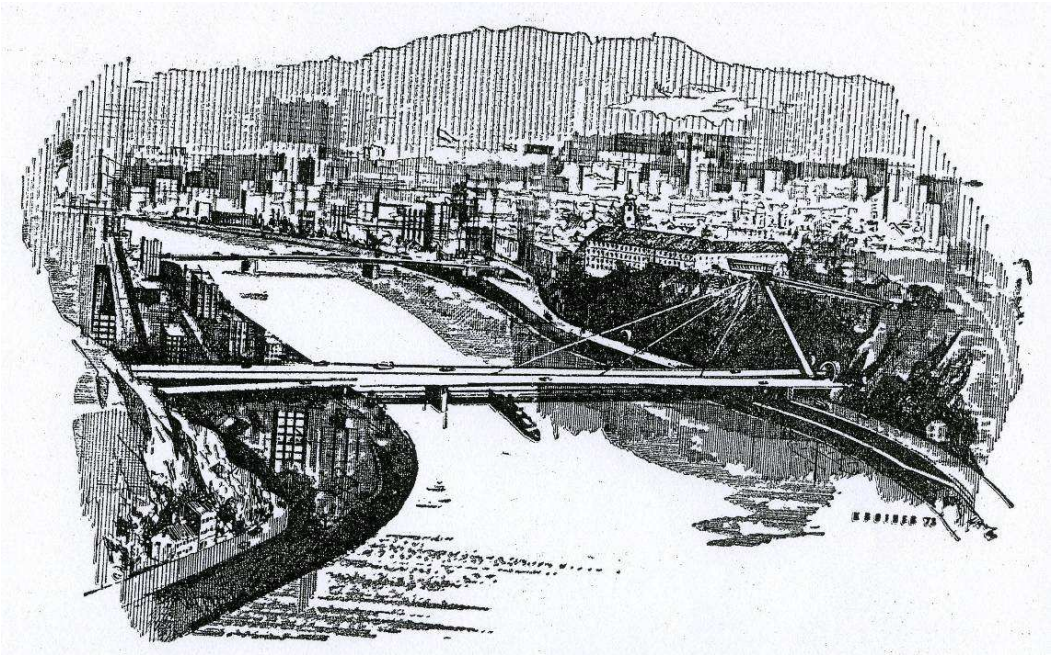
Ergänzend zur bereits bestehenden Westtangente (Waldeggstraße, Keller-, Sand-, Hopfengasse, Kapuzinerstraße) sollte eine autobahnähnliche Straße in Tunnellage von der „Verkehrsspinne“ beim Hauptbahnhof unter den Hügeln am Westrand der Innenstadt zur Oberen Donaulände führen, dort die Donau queren (4. Donaubrücke) und anschließend an die Mühlkreisautobahn in Urfahr anbinden.

Wegen der zunehmenden Überlastung der Stadtautobahn wurde diese alte Idee eines Autobahnringes Anfang der neunziger Jahre wieder aktuell, scheiterte jedoch bislang immer wieder an der Finanzierung.

[753] Bundesstraßen-Übertragungsgesetz, BGBl. Nr. 50/2002.

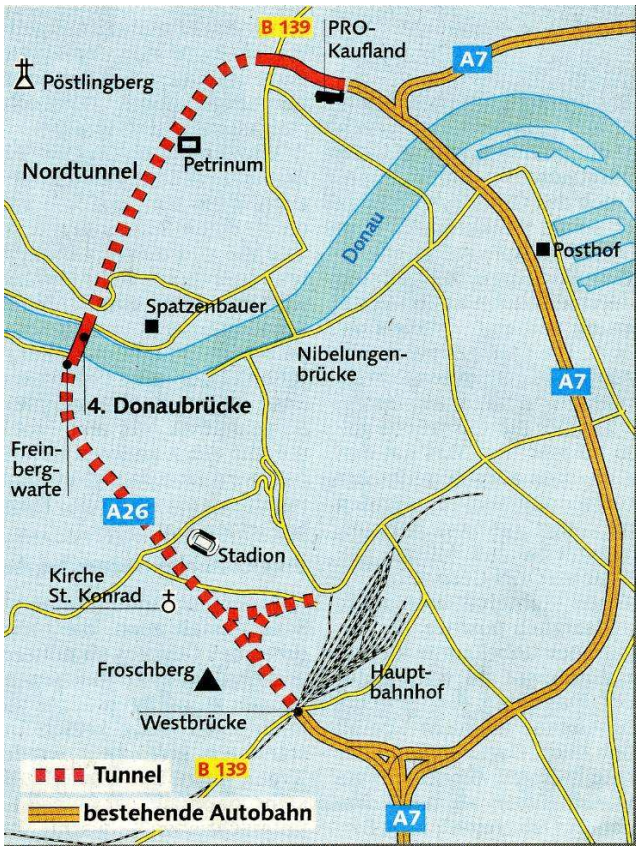
**Abb. 162: Entwurf für eine 3. Linzer Donaubrücke in Fortsetzung des Römerbergtunnels von Hamberger / Mayreder & Kraus, 1975.**

Die Ähnlichkeit mit der Donaubrücke in Preßburg/Bratislava ist frappant.



Quelle: OÖN 31.1.1975, S. 5

**Abb. 163: Plan der A26 Linzer Westspange**




Quelle: OÖN 13.8.2004, S. 25

Nun soll westlich des Stadtzentrums eine vierstreifige, kreuzungsfreie Straße entstehen, wobei an beiden Enden eine Anbindung an die A7 vorgesehen ist, bei den Knoten Linz-Hummelhof und Linz-Urfahr. Die etwa 7 km lange Straße wird großteils in Tunnel geführt, wobei der südliche Tunnel 2,3 km und der nördliche Tunnel 2,9 km Länge haben wird. Diese zuletzt als „Westring" bezeichnete Straße wurde mit dem Bundesstraßen-Übertragungsgesetz 2002 als A 26 Linzer Autobahn auf eine gesetzliche Grundlage gestellt.[754]

Der Termin für den Baubeginn rückt hingegen immer weiter in die Ferne. Bei der ASFINAG stößt das teure Projekt mit Kilometerkosten von ca. 71 Millionen Euro auf wenig Gegenliebe, da keine zusätzlichen Mauteinnahmen daraus zu erwarten sind und würde den Bau einer Linzer Ostumfahrung bevorzugen.[755] Daher wird immer wieder eine Finanzierung durch Private in Form einer Private-Public-Partnership (PPP) ins Spiel gebracht.[756] In Linz selbst kommt der Widerstand von den Grünen, die sich vor allem um die Entlüftung des Tunnels im Wohngebiet sorgen. Doch zur Zeit wird noch an der Trasse gefeilt.[757]

**Abb. 164: Siegerprojekt des Gestaltungswettbewerbes „4. Linzer Donaubrücke", 2003**

Quelle: Foto Hans Kosina, Landespressedienst, HKO10763

[754] BGBl. Nr. 50/2002.

[755] Vgl. Asfinag zieht Ostumfahrung dem sündteuren Westring vor, In: OÖN 9.8.2004, S. 23.

[756] Staatssekretär will Lkw-Maut für die Durchzugsstraßen in Linz, In: OÖN 13.8.2004, S. 25.

[757] Planer fixieren bis März 2005 Trasse für den Linzer Westring, in: OÖN 17.9.2004, S. 27.

## 7.7 Nicht realisierte Projekte

### 7.7.1 Die Voralpen-Autobahn

Der Plan einer „Voralpen – Autobahn“ entstand ausgehend von einer durch den Verkehrsplaner Dr. Josef Dorfwirth im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung für den oberösterreichischen Zentralraum 1971 vorgeschlagenen Netzvariante.

Diese Autobahn sollte in groben Zügen von der A 1 Westautobahn im Raum Sattledt abzweigen, unter anderem Kremsmünster, Bad Hall und Sierning sowie vor allem Steyr anbinden und im Raum Haag oder Amstetten auf niederösterreichischem Gebiet wieder an die A 1 Westautobahn anschließen. Im Raum Steyr sollte überdies eine Verknüpfung mit der ebenfalls geplanten S 37 Steyrer Schnellstraße von Steyr nach Enns erfolgen.

Die Hintergründe und Motive für die Schaffung einer solchen Autobahnverbindung waren mannigfach:

- eine Entlastung der Westautobahn zwischen Sattledt und St. Valentin bzw. Stadt Haag/Amstetten[758]
- eine bessere Anbindung der Region um Steyr und des Alpenvorlandes ans das überregionale Verkehrsnetz
- eine volkswirtschaftlich argumentierte Verkürzung für den überregionalen Fernverkehr, da das Ausschwenken der Westautobahn nach Norden zwischen Strengberg und Sattledt hauptsächlich dazu diene, die Landeshauptstadt Linz und deren engeres Umland an die Autobahn anzubinden. Dies sei eine Trasse, die den Anforderungen des Regionalverkehrs gerecht werde, für den Fernverkehr jedoch einen nicht unbedeutenden Umweg darstelle, so die Argumentation. Die Entmischung und Trennung des regionalen vom überregionalen Verkehr würde den Anforderungen einer zeitgemäßen Verkehrsplanung entsprechen.[759]
- strukturverbessernde Auswirkungen für das Alpenvorland durch erhöhten Ausflugs- und Fremdenverkehr[760]

In gewisser Hinsicht steht das Projekt einer Voralpen-Autobahn somit in direkter Nachfolge von Projekten der Zwischenkriegszeit, eine Voralpenstraße vom Salzkammergut über Bad Hall nach Steyr zu errichten.

Im Oktober 1971 ersuchten die Oberösterreichische und die Niederösterreichische Landesregierung das Bundesministerium für Bauten und

---

[758] eine dadurch gegebene Umfahrungs- bzw. Umleitungsmöglichkeit im Falle eines größeren Unfalls oder im Zuge von Baustellen wurde allerdings nicht erwähnt.

[759] Technischer Bericht, Vorstudie 1975, Voralpen-Autobahn Sattledt – Steyr, von Dr. Georg Kattinger, AAA.

[760] Motivenbericht der Abt. Bau 8 (= Autobahnen) zu gewünschten Änderungen im Verzeichnis der Bundesstraßen A,S und B im Bundesstraßengesetz 1971 an Landesrat Winetzhammer, 1.8.1978, AAA

Technik, eine Studie über die überregionale Straßenverbindung zwischen Sattledt und Amstetten in Auftrag zu geben, da es sich um eine übergeordnete Planung handelte. Daraufhin stellte das Ministerium dem Land Oberösterreich 1972 frei, „für eine zukunftsorientierte Lösung Sorge zu tragen".

Diese Vorstudie lag schließlich 1975 vor. Die Planungen sahen eine Teilung der späteren Westspange im Raum Steinhaus in zwei Äste vor: einen südlichen, nämlich die Pyhrnautobahn, mit Anbindung an die Westautobahn durch den Knoten Sattledt-Süd, und einen südöstlichen, nämlich die Voralpenautobahn, mit Anbindung an die Westautobahn durch den Knoten Sattledt-Nord, etwas nördlich des Ortes Sattledt.

Die Voralpenautobahn sollte in der Folge nördlich von Kremsmünster, Bad Hall und Sierning verlaufen und nordöstlich von Dietachdorf bei Steyr die Landesgrenze queren. Der Übergang an der Landesgrenze war bereits mit der niederösterreichischen Raumplanungsabteilung koordiniert. Anschlussstellen waren bei Unterrohr (Anschlussstelle „Kremstal"), Sierning und Unterwolfern geplant, eine Anbindung an die geplante Steyrer Schnellstraße im Knoten Steyr bei Dietachdorf. Für den Abschnitt Sattledt – Unterrohr wurden überdies 2 Varianten ausgearbeitet.

Ergänzend dazu arbeitete der gleiche Planer, Dr. Georg Kattinger, im Auftrag der NÖ. Landesregierung ebenfalls eine Vorstudie für den Abschnitt von Steyr bis Neumarkt/Ybbs aus. Beide Vorstudien wurden Ende 1976 dem Ministerium vorgelegt. Eine offizielle Genehmigung dieser Vorstudien war jedoch solange nicht zu erwarten, als die Aufnahme der Voralpen-Autobahn in das Bundesstraßengesetz noch ausstand. Der nächste Schritt, ein „Generelles Projekt", wäre ansonsten durch das Land, nicht aber den Bund zu finanzieren. Auf niederösterreichischer Seite stand zudem noch die Entscheidung für oder gegen eine der beiden Varianten der Vorstudie aus.[761] Bautenminister Moser bezeichnete die Voralpen-Autobahn bereits 1976 als „Wunschdenken, das in Wien unbekannt ist".[762]

Nachdem die Bürgermeister einiger betroffener Gemeinden von der Landesplanung über die generelle Trassenführung informiert worden waren, begann sich Widerstand zu regen.[763]

Eine Änderung des Bundesstraßengesetzes wegen der Aufnahme der Floridsdorfer Brücke in Wien hatte zur Folge, dass 1978 auch in anderen Bundesländern Wünsche gesammelt und an den Bund herangetragen wurden, unter anderem eben auch der Wunsch nach Aufnahme der Voralpen-Autobahn als A 26.

Zu einer gesetzlichen Verankerung des Projektes kam es jedoch nie, auch wenn 1979 noch ein „Generelles Projekt" ausgearbeitet wurde.[764] Es dürfte aber entweder aus politischen Gründen oder wegen der Aussichtslosigkeit einer Finanzierung angesichts anderer, auch für die Oberösterreichische Landes-

[761] Voralpen-Autobahn ist derzeit nur eine Wunschvorstellung, in. OÖN 18.10.1975, S. 7.

[762] Geplänkel um Voralpenautobahn. Wenzl: Ministerium weiß davon, in: OÖN 3.9.1976, S. 5.

[763] Voralpenautobahn: Gemeinden wollen Projekt verhindern, in: OÖN 1.8.1977, S. 7.

[764] Autobahn Amstetten-Sattledt in Planung, in: OÖN 11.10.1975.

regierung bedeutenderer Projekte schließlich Anfang der 1980er Jahre still und leise fallengelassen worden sein.

### 7.7.2 Schnellstraßen

Mit dem Bundesstraßengesetz 1971 wurden zusätzlich zu den 25 Autobahnen bundesweit 43 Schnellstraßen ausgewiesen, davon vier in Oberösterreich:

- S 9 Innviertler Schnellstraße — A 8 – Ried/Innkreis – Staatsgrenze bei Braunau/Inn
- S 10 Braunauer Schnellstraße — Salzburg (A 1) – Mattighofen – Braunau/Inn (S 9)
- S 37 Steyrer Schnellstraße — Enns (A 1) – Steyr
- S 38 Welser Schnellstraße — Linz (A 7) -Wels

Diese Schnellstraßen sollten als Ergänzung zu den Autobahnen errichtet werden sowie in Ballungsräumen den Verkehr entflechten, wobei ein Endausbau mit Autobahnquerschnitt vorgesehen war. Bei der Breite der Fahrbahn, den Kurvenradien, den Abständen und der Ausgestaltung von Abfahrten galten für Schnellstraßen jedoch andere Maßstäbe. Die meisten heute bestehenden Schnellstraßen wurden mit einem Sparquerschnitt verwirklicht.

Die S 9, die Innviertler Schnellstraße, sollte die Region um Braunau an die Innkreisautobahn und damit an den oberösterreichischen Zentralraum besser anbinden. Darüber hinaus war eine Anbindung an das hochrangige Straßennetz Richtung München mit den bayerischen Behörden akkordiert, denn der Hauptverkehr zwischen Linz und München sollte in Zukunft über die neue, kürzere Schnellstraßenverbindung und nicht mehr über Salzburg verlaufen.

Einer Vorstudie folgte rasch ein Generelles Projekt (1974) und ein Detailprojekt für die Anschlussstelle Walchshausen nördlich von Ried im Innkreis. Hier sollte die S 9 an die Innkreisautobahn anbinden. Tatsächlich wurde im Zuge des Baus der Innkreisautobahn ein ca. 1,5 km langes Teilstück gebaut. Mit dem Verzicht auf den Bau dieser Schnellstraße blieb dieses kurze Teilstück als Torso stehen.

Die S 10 Braunauer Schnellstraße sollte die Anbindung des südlichen Innviertels an die Westautobahn und den Salzburger Zentralraum gewährleisten, die S 37 Steyrer Schnellstraße die Anbindung Steyrs an den oberösterreichischen Zentralraum über Kronstorf und Enns. Während die S 10 wieder gestrichen wurde, wird die S 37 in veränderter Form und unter anderer Bezeichnung konkret geplant und wohl auch realisiert.

**Abb. 165: Torso der S 9 Innviertler Schnellstraße bei Walchshausen, Februar 2002**

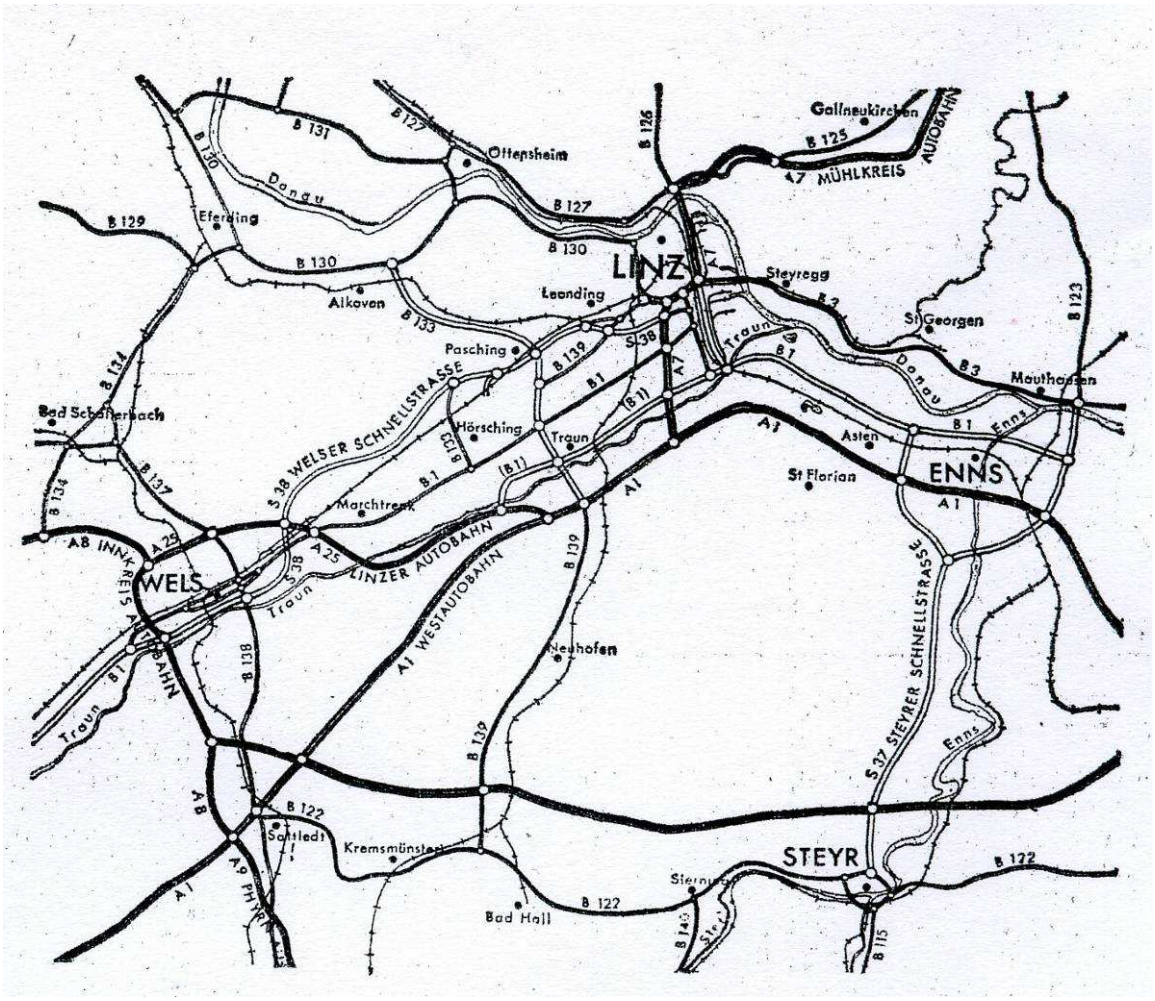
Quelle: Foto Hans Kosina, Landespressedienst, HKO03002, feigegeben vom BMLV mit GZ 13.088/17-1.4./02

Die S 38 Welser Schnellstraße sollte eine Schnellstraßenverbindung zwischen Linz und Wels, ungefähr parallel zur Westbahn über Pasching und Hörsching, herstellen und war als Entlastung für die Westautobahn und die Wiener Bundesstraße konzipiert. Die Einbindung sollte einerseits bei der Anschlussstelle Linz-Muldenstraße, andererseits im Knoten Marchtrenk, der nie gebaut wurde, erfolgen. Die Sinnhaftigkeit einer solchen Verbindung parallel zur Westautobahn und zur Wiener Bundesstraße wurde heftig diskutiert und stark in Zweifel gezogen. Die Anrainergemeinden wehrten sich gegen die Schnellstraße mit Hinweis auf die hohe Bonität der Böden. Auch dieses Projekt wurde letztendlich wieder aus dem Bundesstraßengesetz gestrichen.

Lange Jahre war Oberösterreich das einzige Bundesland ohne Schnellstraßen, weil die im Gesetz vorgesehen aus unterschiedlichen Gründen nicht realisiert wurden oder, vor allem aus finanziellen Gründen, nicht realisiert werden konnten. Erst 1999 wurden einige der alten Projekte wieder neu in das Gesetz aufgenommen, allerdings als Bundesstraßen B, obwohl eindeutig mit breiterem Querschnitt geplant. Es waren dies in Oberösterreich die B 309 Steyrer Straße von Enns nach Steyr in Nachfolge der S 37 und die B 310 Mühlviertler Straße in Nachfolge der Verlängerung der Mühlkreisautobahn von Unterweitersdorf bis zur Staatsgrenze bei Wullowitz. Mit dem Bundesstraßen-Übertragungsgesetz

2002 erhielt die Verlängerung der Mühlkreisautobahn wieder eine Bezeichnung als Schnellstraße (S 10 Mühlviertler Schnellstraße).[765]

**Abb. 166: Straßennetzpläne im Zentralraum: S37 Steyrer Schnellstraßen, S38 Welser Schnellstraße und Voralpen-Autobahn, 1972**




Quelle: OÖN 22.1.1972, S. 11.

[765] BGBl. Nr. 50/2002.

# 8 Technischer Wandel im Autobahnbau

## 8.1 Planung und Trassierungsgrundlagen

### 8.1.1 Das Planungsverfahren

Bis zum Inkrafttreten des Bundesstraßengesetzes 1971[766] gab es keinerlei gesetzlich formalisierten Ablauf für die Planung und Errichtung neuer Bundesstraßen, sondern nur sehr vereinfachte Bestimmungen über die Trassenfestlegung. Im Bundesstraßengesetz 1948 und seinen Novellen war kein Behördenverfahren vorgesehen, das Fehlen wurde aber zusehends als Manko betrachtet.

Im Falle der Pyhrn-, Innkreis- und Mühlkreisautobahn wurden einfach Vorstudien in Auftrag gegeben oder im Hause erstellt und damit eine Aufnahme des gewünschten Straßenzuges als Autobahn in das Bundesstraßengesetz beantragt. Bei der Innkreisautobahn hat die Autobahnverwaltung aber bereits freiwillig die Grundbesitzer und Gemeinden bei der Planung miteinbezogen – auch im eigenen Interesse.[767]

Das neue Gesetz 1971 beziehungsweise dann dessen Novelle 1975 sah nun vor allem zwei Planungsschritte vor: die zwingend vorgeschriebene Trassenverordnung (§ 4) sowie die gegebenenfalls zweckmäßige Erklärung zum Bundesstraßenplanungsgebiet (§ 14).

Die Erklärung zum Bundesstraßenplanungsgebiet gemäß § 14 bot erstmals die Möglichkeit zur Sicherung des Baus einer in den Verzeichnissen aufgenommenen Bundesstraße schon vor der Bestimmung des Straßenverlaufes (Trassenverordnung gem. § 4). Sie darf nach aktueller Gesetzeslage aber nur erlassen werden, wenn nach dem Stand der Planungs- und Bauvorbereitungsarbeiten die Bestimmung des Straßenverlaufes in absehbarer Zeit zu erwarten ist und zu befürchten ist, dass durch bauliche Veränderungen in diesem Gelände der geplante Straßenbau erheblich erschwert oder wesentlich verteuert wird. Neu-, Zu- und Umbauten dürfen im Bundesstraßenplanungsgebiet nicht vorgenommen werden. Die Erklärung zum Bundesstraßenplanungsgebiet gilt nur für drei Jahre.

Diese neue Möglichkeit der Trassensicherung noch vor der Trassenverordnung trug somit den langjährigen Forderungen der Planer Rechnung. Bislang war die Sicherung und Freihaltung einer geplanten Trasse nur über die Raumplanung möglich gewesen. Die Erklärung gemäß § 14 kam etwa bei der Pyhrnautobahn

---

[766] BGBl. Nr. 286/1971.

[767] Auskunft Ing. Helmut Hoffman, Autobahnverwaltung – Planung, 23.2.2004.

für den Raum Micheldorf – Roßleithen 1985 zur Anwendung, als vorerst keine Einigung über den Trassenverlauf erzielt werden konnte, aber dennoch die Trasse gesichert werden sollte.

Die zweite Neuerung im Bundesstraßengesetz 1971 betraf die Verordnung der Trasse (§ 4). Dieser Paragraph normierte, dass vor dem Bau einer neuen Bundesstraße der Bundesminister für Bauten und Technik nach den Erfordernissen des Verkehrs und darüber hinaus der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges den Straßenverlauf im Rahmen der Verzeichnisse durch Verordnung (sogenannte § 4-Verordnung oder Trassenverordnung) zu bestimmen hat. Vor Erlassung einer Verordnung seien die berührten Länder und Gemeinden zu hören.

Der Entwurf der Verordnung und die Planunterlagen waren sechs Wochen lang in den betreffenden Gemeinden zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Innerhalb der Auflagefrist konnten die Eigentümer, Servitutsberechtigten und die Bestandnehmer der durch die künftige Straßentrasse betroffenen Grundstücke schriftliche Äußerungen abgeben, die bei der Gemeinde gesammelt und dann dem Bundesministerium für Bauten und Technik vorgelegt wurden. Auch die Gemeinden selbst und das Land hatten in diesem Verfahren ein Äußerungsrecht.[768]

Das bedeutete, dass den betroffenen Gemeinden und Bürgern erstmals das Recht zugesichert wurde, zu Bundesstraßen- und damit auch Autobahnplanungen in ihrem Gemeindegebiet Stellung zu nehmen und Einwände zu erheben, eine erste Form der Bürgerbeteiligung also und ein Schritt zur Demokratisierung des Straßenbaus.

Für den Straßenbauer bedeutete dies natürlich Verzögerungen, da fast immer mit Einwendungen zu rechnen war. Der Ingenieur war nun nicht mehr der oft allein Entscheidende wie seit eh und je. Tatsächlich kam es ja in der Folge beim Bau fast aller Autobahnen zu teils jahrelangen Verzögerungen. Inwieweit das Ministerium die vorgebrachten Einwendungen dann auch tatsächlich berücksichtigte und die Planungen ändern ließ, lässt sich schwer abschätzen. Die Geschichte der Pyhrnautobahn bietet in dieser Hinsicht ein zwiespältiges Bild: einerseits wurde die Linienführung immer wieder umgeplant und den Wünschen der Gemeinden, Bürger, Betroffenen etc. angepasst, doch war andererseits die Geduld dann doch einmal erschöpft und die Trasse wurde „durchgezogen“ – ob berechtigt angesichts vielleicht überzogener Forderungen oder nicht, lässt sich im nachhinein sehr schwer beurteilen.

Die Projektierung eines Straßenzuges lief demnach im Idealfall in der Regel nach folgendem, vereinfachten Schema ab:

- Erstellung von Vorstudien
- Aufnahme als Autobahn in die Verzeichnisse des Bundesstraßengesetzes
- Entwurfsgenehmigung durch Ministerium

[768] vgl. Martinek Herbert, Rechtliche Probleme, in: Österreichs Autobahnen, Wien 1983, S. 191-194.

- (Erklärung zum Bundesstraßenplanungsgebiet gem. § 14, mit Anhörungsverfahren)
- Vermessungsarbeiten und geologische Untersuchungen
- Erstellung eines Generellen Projektes und Genehmigung durch Ministerium
- Erstellung eines Detailprojektes
- „Bleistiftgenehmigung“ durch Ministerium
- Anhörung durch Gemeinden
- Trassenverordnung gem. § 4 unter Berücksichtigung der Einwendungen und Erklärung zum Bundesstraßenbaugebiet gem. § 15
- Erstellung eines Projektes für die Behördenverfahren (Wasserrechtsverhandlungen, forstrechtliches, naturschutzrechtliches, eisenbahnrechtliches Verfahren, Baurechtsverfahren usw.), Grundeinlösungen
- Verhandlungen sowie Änderungen und Ergänzungen aufgrund der Behördenverfahren
- Genehmigung durch das Ministerium
- Ausschreibung der Bauarbeiten
- Genehmigung der Bauvergabe durch das Ministerium
- Bau

Parallel dazu liefen die Bodenuntersuchungen, Vermessungsarbeiten und die Projektierung der Brücken. Nicht immer jedoch lief die Planung nach diesem Schema ab. Mitunter wurde z.B. ein Straßenzug zuerst als Autobahn gesetzlich festgelegt und dann erst eine Vorstudie erstellt.

Die gesetzliche Einführung der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) 1990 brachte eine weitere Verfeinerung des Planungsablaufs unter Berücksichtigung des Natur- und Umweltschutzes.[769] Dies führte natürlich zu einer weiteren Verlängerung bzw. Verzögerung von Straßenbauprojekten.

Seit 2002 regelt eine Dienstanweisung des Verkehrsministeriums den Planungsablauf neu. Vereinfachend dargestellt soll die Planung nunmehr in folgenden Schritten ablaufen: Voruntersuchung (Strategische Prüfung)-Vorprojekt – Einreichprojekt – Bauprojekt. Dabei wird das Einreichprojekt mit der technischen Genehmigung durch das Bundesministerium zum Bauprojekt.[770]

[769] Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, BGBl. Nr. 205/1990, zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 1359/2004.

[770] Vgl. ASFINAG Geschäftsbericht 2006, S. 30-31.

### 8.1.2 Trassierungsgrundlagen

Trassierung bedeutet, einen Weg im Gelände zu finden, der noch nicht da ist und der bestimmte Wünsche an die Breite, Steigung und Krümmung erfüllt. Trassieren bedeutet also im Grunde das „Zusammenstückeln" einer Straßentrasse aus einzelnen Elementen, die in ihrer Gesamtheit eine flüssige räumliche Linie ergeben sollen. Wie die Einzelbilder eines Zeichentrickfilms müssen sie sich stetig, differenzierbar und ruckfrei zu einem Kontinuum aneinanderfügen.[771]

Hatte man bereits im Zuge des Baus der Reichautobahnen die Erfahrung gemacht, dass die Aufgabe der Trassierung nicht allein in der Aufeinanderfolge von möglichst langen Geraden und dazwischen geschalteten Kurven liegen kann, und daraus die „geschwungene" Linienführung entwickelt, so kamen nach dem Krieg neue Fragestellungen hinzu.

**Abb. 167: „Geschwungene", an die Landschaft angepasste Linienführung bei Seewalchen, 1973**

Quelle: Foto Landespressedienst, B19/73-374-6

[771] Wirth Wolfgang, Das deutsche Trassierungsregelwerk im Wandel der Zeit, in: Straße + Autobahn 2000, H. 3, S. 173-182, hier 173. – vgl. ders., Die Entwicklung der sicherheitsrelevanten Trassierungstechnik für moderne Kfz-Straßen, in: Niemann Harry und Hermann Armin (Hg.), Geschichte der Straßenverkehrssicherheit im Wechselspiel zwischen Fahrzeug, Fahrbahn und Mensch, Bielefeld 1999, S. 231-241 (Wissenschaftliche Schriftenreihe des DaimlerChrysler Konzernarchivs, Bd. 1)

Wie trassiert man so, dass möglichst viele, möglichst lange und möglichst gute Überholmöglichkeiten entstehen, ohne dabei andere Kriterien zu vernachlässigen? Welche Lehren sind aus den Erkenntnissen der Fahrpsychologie zu ziehen? Der Fahrer reagiert auf das, was er sieht und richtig oder eben falsch deutet. Doch was sieht er und wie viel Information kann er bei der gegenüber früher höheren Fahrgeschwindigkeit überhaupt verarbeiten? Der optischen Führung kam daher in der Folge eine größere Bedeutung zu und allgemein setzte sich die Erkenntnis durch, dass bereits die Trassierung wesentlich dazu beitragen kann, den Lenker zu verwirren oder zu leiten, ihn zu ermüden oder seine Aufmerksamkeit zu wecken.[772] Im heutigen Straßenbau wird unter anderem die „Einheit von Bau und Betrieb“ angestrebt. Dabei soll die bauliche Gestaltung einer Straße, also etwa deren Breite und Linienführung, dem vom Kraftfahrzeuglenker geforderten Verhalten, also etwa seiner Geschwindigkeitswahl, entsprechen, denn breite Straßen fordern beispielsweise gleichsam zu einer höheren Geschwindigkeit heraus.

Weiters spielten die Fahrdynamik, die Ästhetik, die Sicherheit und die Einpassung in das Gelände eine größere Rolle. Die Gestaltung des Straßenraumes und des Straßenumfeldes als Mittel zur Verhaltenssteuerung von Verkehrsteilnehmern und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (Stichwort „Sicherheits-Audit“) stellt hier nur den (vorläufig) letzten Schritt in einer langen Entwicklung dar. Dies führte dazu, dass der Straßenentwurf heute zunehmend zu einem interdisziplinären Prozess zwischen Ingenieuren, Städtebauern und Landschaftsplanern, aber auch Soziologen und Psychologen geworden ist.[773] Dieser Fortschritt und Wandel in der Trassierung von Autobahnen lässt sich gut an der gebauten Realität ablesen.

Als man 1953/54 daranging, die 1938 begonnene Autobahn von Salzburg nach Wien weiterzubauen, war man sich zwar bewusst, dass die Straßenplanung und Straßenbautechnik in der Zwischenzeit Fortschritte gemacht hatte,[774] doch war man aufgrund der teilweise bereits weit fortgeschrittenen Erdbauwerke und Brücken sehr eingeschränkt, wollte man doch das Vorhandene weitgehendst weiterverwenden.

Dabei erwies es sich als Vorteil, dass die Reichsautobahnen in Österreich im Vergleich zu jenen im “Altreich“ relativ spät geplant worden waren und daher schon den breiteren Querschnitt von 28,50 m Kronenbreite gegenüber früher

---

[772] Lorenz H., Trassierung, in: HAFRABA. Bundesautobahn Hansestädte – Frankfurt – Basel. Rückblick auf 30 Jahre Autobahnbau, hg. v. Bundesminister für Verkehr, Abt. Straßenbau, Wiesbaden-Berlin 1962, S. 174-180, hier 178.

[773] Durth Walter, Zur Geschichte des Straßenentwurfs, in: Kühn Herbert/Schönborn Hans Dieter (Hg.), 88 Jahre Straßenverkehrstechnik in Deutschland. Eine Darstellung der Entwicklung und des Standes der Technik, Bonn 1988, S. 14-26, hier 23, 26.

[774] interessant ist in diesem Zusammenhang, dass Dr. Wilhelm Aichhorn, damals Leiter der Abteilung Straßenbau und späterer Landesbaudirektor, 1951 einen Vorschlag zur Straßenbreite einer künftigen österreichischen Autobahn mit 22,00 m Kronenbreite und 7,00 m breiten Fahrbahnen machte (Aichhorn Wilhelm, Bestimmung der Breite von Überlandstraßen, in: ZÖIAV 1951, H. 7/8, S. 53 – 61, hier S. 60). – vgl. Ullmann R., Autobahn-Fehltrassierung in Österreich. Dachsteinblick wichtiger als glatte Linienführung, in: Die Presse (Wochenausgabe, H. 7) 13.2.1954, S. 16.

24,00 m aufwiesen.[775] Dieser Querschnitt wurde also zunächst einfach einmal übernommen.

Als die Planung für die Innkreis- und die Pyhrnautobahn (einschließlich der späteren Mühlkreisautobahn) aufgenommen wurde, galt es, eigene Reqelquerschnitte zu entwickeln. Dies erfolgte durch die Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen. Sie arbeitete für die verschiedensten Straßenarten und -breiten Regelquerschnitte aus, die das Bundesministerium für Bauten und Technik 1971 für verbindlich erklärte.

Für Autobahnen und Schnellstraßen mit 4 Fahrspuren waren drei verschiedene Querschnitte möglich: Querschnitt A 3 mit einer Kronenbreite von 30,00 m, A 4 mit 26,50 m und A 5 mit 21,50 m. Die Breite der Fahrbahn war bei allen drei Varianten mit 2 x 7,50 m gleich. Es variierte lediglich die Breite der übrigen Bestandteile (Pannenstreifen, Mittelstreifen, Seitenstreifen).

Der Regelquerschnitt A 3 kristallisierte sich in der Folge als der üblichste heraus. Auch die deutschen Bundesautobahnen verwendeten nach dem Krieg lange einen Querschnitt von 30,00 m.[776] Je nach den Geländeverhältnissen wurden Entwurfsgeschwindigkeiten von 140 km/h und 120 km/h unterschieden, wobei erstere die Regel war.

Die Minimalradien betrugen im leichten Gelände (Ebene) 1000 m, im schwierigeren (Hügelland, Gebirge) 700 m. Die maximale Längsneigung (Steigung) betrug 4 %, in Ausnahmefällen 5 %, allerdings musste in solchen Fällen eine dritte Fahrspur mit 3,75 m Breite als „Kriechspur“ angeordnet werden.

Diese „Kriechspur“ wurde ursprünglich an der rechten Außenseite angefügt. Schon bald stellte man aber fest, dass von einem Großteil der Verkehrsteilnehmer diese dritte Spur nicht angenommen, sondern die gerade fortlaufende, nunmehr mittlere Fahrspur beibehalten wurde und es sogar zu Unfällen kam. Die Ursache dafür lag, wie man herausfand, nicht nur im bequemeren Einhalten der gefahrenen Richtung durch die Verkehrsteilnehmer, sondern auch in der Tatsache, dass die Längsfugen der Betonfahrbahn im Winter, wenn die Fahrstreifenmarkierung schlecht sichtbar war, als optische Führung dienten und daher nicht gerne überfahren wurden. Eine Verbesserung trat erst ein, als man die dritte Spur an der Innenseite, zum Mittelstreifen hin, anordnete und die beiden bestehenden Fahrstreifen nach außen verzog.[777]

Als in den achtziger Jahren der Ausbau des Autobahnnetzes zunehmend an finanzielle Grenzen stieß, ließ Bautenminister Karl Sekanina einen sogenannten „Sparquerschnitt“ ausarbeiten. Ausgangspunkt war dabei der Gedanke, dass bei einer Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch der Breitenbedarf des Kraftfahrzeuges geringer ist und daher die Fahrbahnbreite entsprechend verringert werden kann. Mit der 5. Novelle zur

---

[775] vgl. Bauanweisung für Reichsautobahnen. Trassierungsgrundsätze (BAURAB TG), Ausgabe 1942; vgl. Trassierungsgrundsätze der Reichsautobahnen, Berlin 1943 (Schriftenreihe der „Straße“, 28).

[776] 29,00m ab 1972

[777] Vatier Ferdinand, Erfahrungen beim Betrieb und der Erhaltung einer Autobahn, in: Zement und Beton, H. 70/71 (Juli / September 1973), S. 35-40, hier S. 37.

Straßenverkehrsordnung 1960 im Jahre 1975 war ja eine Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen von 130 km/h eingeführt worden und damit die bisher gültige Entwurfsgeschwindigkeit von 140 km/h obsolet.[778] Auch andere Entwurfselemente konnten nun kostengünstiger ausgeführt werden. Engere Radien wiederum aber erlaubten eine weniger aufwändige Linienführung.

Dieser zunächst als Regelquerschnitt A 4* bezeichnete Querschnitt wies eine Kronenbreite von 24,00 m bei gegenüber dem Querschnitt A 4 unverändert breiten Banketten und Mittelstreifen auf. Die Fahrstreifenbreite wurde geringfügig von 3,75 auf 3,50 m verringert. Aus konstruktiven Gründen mussten aber die Mindestbreite des Mittelstreifens von 2,50 m und des Außenstreifens von 0,75 m eingehalten werden, um Mittelstützen bei Brücken über die Autobahn unterbringen bzw. Leitschienen aufstellen zu können.

Dieser neue Querschnitt kam bei der Pyhrnautobahn und einem Abschnitt der Innkreisautobahn zum Einsatz. Bei der Pyhrnautobahn beträgt die Ausbaugeschwindigkeit 100 km/h, der maximale Kurvenradius 3000 m, der minimale Kurvenradius 625 m und die maximale Längsneigung bzw. das maximale Längsgefälle 2,8 %.

2001 legte die ASFINAG einen österreichweit einheitlichen Regelquerschnitt für Neubaustrecken fest, bei dem der rechte Fahrstreifen eine Breite von 3,75 m und der linke eine Breite von 3,50 m aufweist. Der innere befestigte Streifen wurden auf 0,5 m Breite reduziert.

Eine andere Neuerung betraf die Linienführung und die Einschaltung von Übergangsbogen. Man versuchte, die RAB-Linienführung in Grund- und Aufriss zu verbessern. Es galt, die Autobahntrasse unter Verwendung des bereits Vorhandenen durch Verflachung der Bogen- und Höhenausrundungen, Verringerung der Steigungsverhältnisse und Einschaltung von Übergangsbogen zu modernisieren und der Fahrdynamik anzupassen.[779] Während die Erhöhung der Wannenradien nicht aus fahrdynamischen, sondern aus ästhetischen Gründen – Vermeidung von optischen Knicken durch die perspektivische Verkürzung – notwendig wurde, erfolgte die Reduzierung der zulässigen Steigung mit Hinblick auf die Befahrbarkeit durch den Schwerverkehr. Auch die zulässige Querneigung wurden verringert, da langsame Schwerfahrzeuge bei Glätte nach innen abrutschen können.[780]

Bereits in den dreißiger Jahren hatten einzelne Fachleute erkannt, dass möglichst lange Geraden, wie sie nach dem Vorbild der Eisenbahntrassierung auch in Straßenbaurichtlinien gefordert wurden, negative Auswirkungen auf das Fahrverhalten und das Unfallgeschehen hatten. So schrieb der „Landschaftsanwalt“ der Reichsautobahnen, Alwin Seifert, 1936: “*Keine Straße ist ermüdender und niederdrückender als die endlose Gerade.“* Weiter sah man auch, dass der Übergang von der Geraden in einen Kreisbogen nicht der Fahrdynamik entsprach und eine Art Übergangsbogen notwendig wäre, um ein

---

[778] BGBl. Nr. 402/1975.

[779] vgl. Schramayr Max, Die Autobahn in Oberösterreich, in: Straßen und Brücken des Landes Oberösterreich, Linz 1956, S. 30.

[780] vgl. 50 Jahre Autobahnbau in Nordbayern, hg. v. d. Autobahndirektion Nordbayern, Nürnberg 1984, S. 33f.

ruckfreies Fahren in den Kurven zu ermöglichen. Die Klothoide als eine Form des Übergangsbogens entspricht dabei einem kontinuierlichen Lenkradeinschlag.

Leopold Oerley, Professor an der Technischen Hochschule Wien und Verfasser einer Studie über Fernstraßen in Österreich (siehe oben), hatte 1937 ein wegweisendes Handbuch über Übergangsbogen verfasst[781] und sowohl die „Vorläufigen Richtlinien für den Ausbau der Landstraßen“ (RAL 1937), die „Vorläufige Bauanweisung Nr. 8 der Reichsautobahnen“ (1937) als auch die Trassierungsgrundlagen von 1942[782] enthielten bereits Übergangsbogen, darunter auch die Klothoide als bedeutendste Art des Übergangsbogens. Angewendet wurde der Übergangsbogen bei den Reichsautobahnen jedoch nur noch begrenzt, sodass die Praxiserfahrungen noch eher gering waren. Das Ergebnis war jedenfalls eine zügigere, dem Gelände besser angepasste Linienführung.

Während für die Festlegung der Entwurfsgeschwindigkeit in den Trassierungsgrundlagen 1942/43 noch ausschließlich die vorhandene Topographie maßgebend war, änderte sich dies nun insofern, als die Verkehrsbelastung als zusätzlicher Faktor berücksichtigt wurde.

Auch für die Projektierung und Gestaltung der Anschlussstellen, der Beschleunigungs- und Verzögerungsspuren,[783] der Mittelstreifen etc. mussten erst - oft aus der Praxis heraus - Richtlinien erarbeitet werden. So gab es beispielsweise zwar bereits seit langem die Kleeblattlösung für die Kreuzung zweier Autobahnen, daneben gab es aber noch eine Vielfalt an anderen Kreuzungsformen und Lösungen, die heute eher kurios anmuten würden. Um etwa die günstigste Lage der Anschlussstellen im Zentralraum zu ermitteln, wurde bei der Arbeitsgemeinschaft für Raumforschung und Planung, dem späteren Österreichischen Institut für Raumplanung (ÖIR), 1954 eine Untersuchung in Auftrag gegeben, die unter anderem zu dem Ergebnis kam, dass eine Anschlussstelle Bad Hall (Allhaming) nicht erforderlich sei.[784]

Trotz der Erfahrungen aus dem Reichsautobahnbau gab es noch viel zu erproben und zu verbessern, bis schließlich ein Kanon an bewährten Lösungen zur Verfügung stand und als einheitlicher Standard in einer Richtlinie festgelegt werden konnte. Seit den frühen siebziger Jahren stehen diese gesammelt und laufend aktualisiert als „Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau“ (RVS) in mehreren Ordnern zur Verfügung.

Da es immer wichtiger wurde, die betroffenen Bürger und Gemeinden möglichst frühzeitig in die Planung mit einzubeziehen, um Bedenken und Widerstände gleich im Planungsprozess entweder ausräumen oder ihnen zumindest den

---

[781] Oerley Leopold, Übergangsbogen bei Straßenkrümmungen, Berlin 1937.

[782] Bauanweisung für Reichsautobahnen-Trassierungsgrundsätze (BAURAB-TG) 1942 bzw. Trassierungsgrundlagen der Reichsautobahnen, Berlin 1943 (Schriftenreihe der „Straße“, 28).

[783] vgl. Verzögerungs- und Beschleunigungsspuren, in: Mitteilungsblatt der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen im Ö.I.A.V. (Beilage zur ZÖIAV), 1956, S. 24.

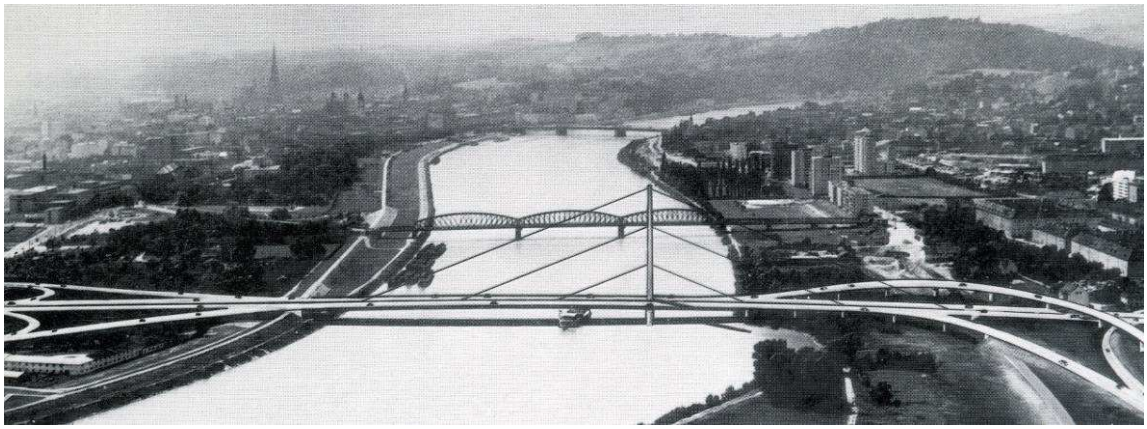
[784] Arbeitsgemeinschaft für Raumforschung und Planung, Autobahn Salzburg – Wien. Anschlußstellen im Raume von Linz, Wien 1955, S. XII. – Mittlerweile ist die Anschlußstelle Allhaming realisiert.

Wind aus den Segeln nehmen zu können, gewann auch die möglichst realistische Darstellung der geplanten Maßnahmen rasch an Bedeutung. Natürlich diente sie auch den Planern zur Optimierung ihrer Planung und als Hilfe für Entscheidungsträger. Es genügte nicht mehr, eindimensionale Pläne der projektierten Straßen und Brücken vorzulegen, zumal die Mehrzahl der Betroffenen völlig ungeübt im Lesen eines Planes war und die Linien des Planes kaum in die Realität umzusetzen vermochte.

Bislang hatte man sich in solchen Fällen entweder mit aufwändigen Modellen beholfen, oder aber man hatte versucht, unter anderem mit einem sogenannten Perspektograf, das geplante Projekt in eine Fotographie einzuzeichnen, um eine bessere Vorstellung von den zu erwartenden optischen und räumlichen Auswirkungen zu gewinnen, sie quasi zu visualisieren. Die Einführung der EDV brachte hier natürlich wesentliche Vorteile, sodass heute computerunterstützte 3D-Simulierungen gang und gäbe geworden sind.

,

**Abb. 168: Ein Beispiel für die Visualisierung von Straßenbauvorhaben: Donaubrücke Linz, ca. 1968**



Quelle: Autobahnast Linz, hg. v. Stadtbauamt Linz – Straßenneubauamt, Linz o. J. [ca. 1968], Ab. 12.

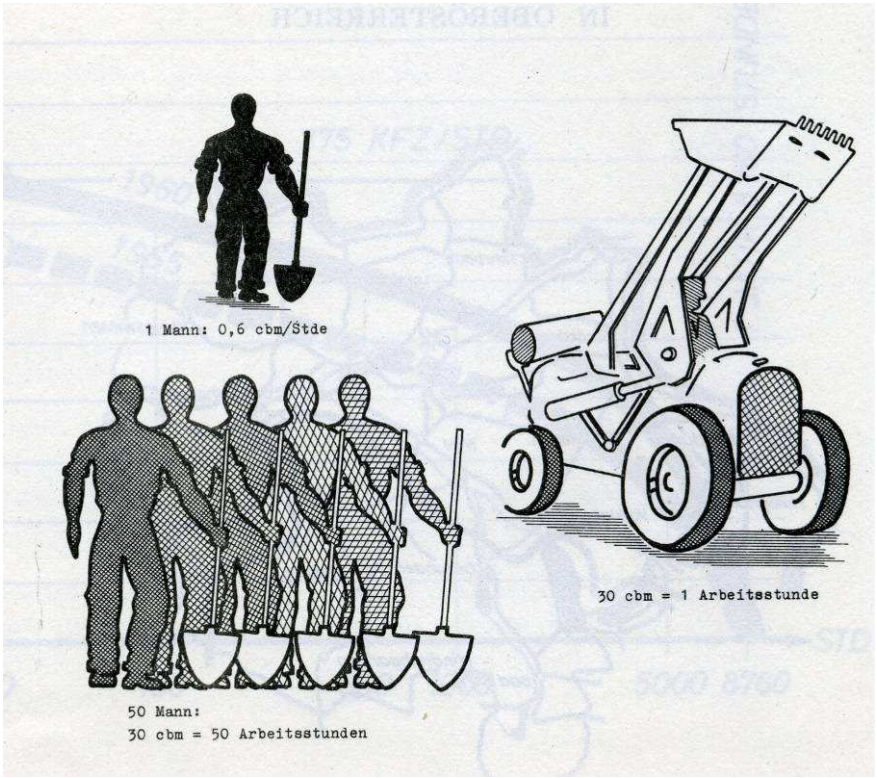
## 8.2 Erdbau und Oberbau

Beim Autobahnbau der Vorkriegszeit hatte noch der Gleisbetrieb mit sogenannten Kipploren das Bild der Erdbaustellen geprägt. Dabei wurde der Erdaushub händisch vorgenommen und der gesamte Materialtransport erfolgte über Schienen. Bis Mitte 1936 wurden zur Beseitigung der hohen Arbeitslosigkeit die Erdarbeiten bewusst mit großer Personalintensität und geringem Maschineneinsatz durchgeführt. Dies änderte sich erst mit einem allmählich spürbar werdenden Arbeitskräftemangel infolge der massiven Aufrüstung. Nun erst wurde der Erdbau mechanisiert, Bagger und andere Geräte ersetzten Pickel und Schaufel.

Nach dem Krieg setzte sich der gleislose Erdbaubetrieb durch. Die Übernahme amerikanischer Erdbaugeräte wie Schürfwagen (Scraper) und Planierraupen brachte eine rasche Modernisierung. Die weitere Entwicklung der Erdbaugeräte

ging hin zu einer Vergrößerung der Kapazität und einer stärkeren Motorisierung. Der Einsatz von Schubraupen, der Push-and-Pull-Betrieb, der Übergang vom Seilbagger zum Hydraulikbagger und vom dreiachsigen Lastkraftwagen zum Muldenkipper kennzeichnen diesen Wandel. Für die Verdichtung des Bodens wurden Rüttelgeräte entwickelt.

**Abb. 169: Arbeitskräfteersparnis durch Maschineneinsatz, ca. 1960**




Quelle: Aichhorn Wilhelm, Moderne Straßenbauten – Planung und Ausführung, in: Bericht über den 23. österreichischen Straßentag vom 8. – 10. Mai 1961 in Linz, Wien 1961, S. 46.

Die zügigere Trassierung der Autobahnen nach dem Krieg (Innkreis-, Pyhrn-, Mühlkreisautobahn) hatte wesentlich umfangreichere Erdbewegungen zur Folge. Dämme und Einschnitte erreichten ca. dreimal so große Höhen. Schon allein aus diesen Gründen war daher eine Erhöhung der Kapazität der Erdbaugeräte ein Gebot der Stunde.

Wie erwähnt stießen die Erdbauarbeiten vor allem im Raum Mondsee auf besondere Schwierigkeiten wegen der ungünstigen geologischen Bodenverhältnisse. Auch die Durchörterung des Bosruckmassivs im Zuge der Pyhrnautobahn bereitete einige Schwierigkeiten.

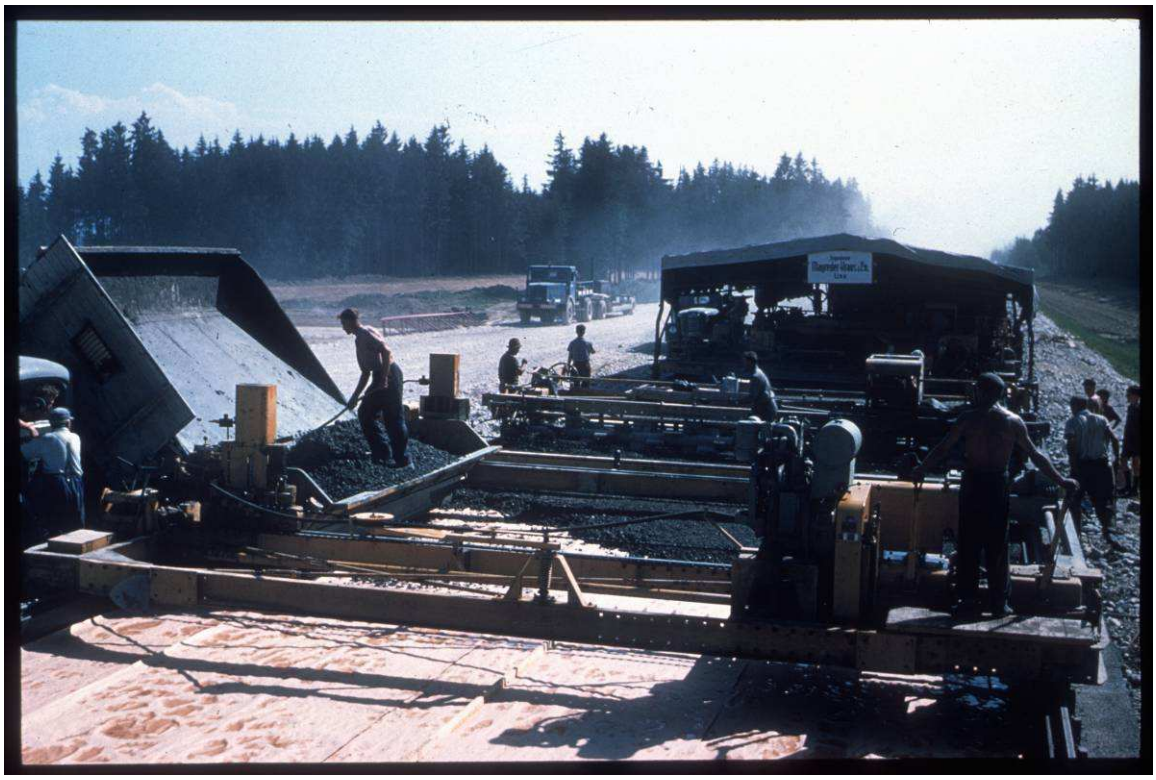
Beim Bau der Reichsautobahnen waren bevorzugt Zementbetondecken, daneben auch Asphaltbetondecken und Natursteinpflaster verwendet worden. Die Zementbetondecke vermochte Ungleichheiten des Untergrunds gut zu überbrücken, konnte zur Gänze aus heimischen Baustoffen hergestellt werden und erlaubte hohe Einbauleistungen bei hoher Qualität.

Als der Autobahnbau in Österreich nach dem Krieg wiederaufgenommen wurde, entschied sich das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau im

Falle der Autobahn Salzburg – Wien für eine Betonfahrbahndecke, im Falle des Autobahnastes Linz aber für eine Asphaltbetondecke.

Ausschlaggebend für die Wahl einer Betondecke waren zwei Faktoren: die günstigen fahrtechnischen Eigenschaften und die in Österreich zahlreich vorhandenen Naturvorkommen an Sand- und Kiesmaterial.

**Abb. 170: Herstellung der Fahrbahndecke im Bereich Sattledt: Betonierzug, 1958**



Quelle: Foto Krenmayr, Sattledt

Asphaltdecken sind so aufgebaut, dass auf die Frostschutzschicht eine bituminöse Tragschicht (BTS) und darüber die eigentliche Deckschichte aufgebracht wird. Die Deckschichte kann in Asphaltbeton oder Gussasphalt ausgeführt sein.

Während die Asphaltbetondecke bei der Westautobahn auf der gesamten Breite der Fahrbahn einschließlich der Rand- und Pannenstreifen ausgeführt wurde, wurde bei der Betondecke nur die Fahrbahn selbst in Beton hergestellt, der Pannenstreifen hingegen in bituminöser Bauweise (Asphalt). Die inneren und äußeren Randstreifen wurden gepflastert, wobei auf der Fahrbahnseite je zwei Reihen weiße Markierungssteine angeordnet wurden, um von der Fahrbahn abkommende Lenker durch das Geräusch der überfahrenen Pflaster zu warnen. Hinter dieser vordergründig der Verkehrssicherheit und vielleicht auch der Arbeitsbeschaffung dienenden, überaus aufwändigen Vorgangsweise steckten jedoch von Anfang an handfeste wirtschaftliche Motive, da enorme Granitmengen verarbeitet werden sollten. Dass der ÖVP-Abgeordnete Leopold Helbich naturgemäß die Produkte aus seinem Mühlviertler Granitsteinbruch an

den Mann bringen wollte und sich daher im Parlament als Lobbyist in eigener Sache betätigte, erscheint in diesem Zusammenhang nur allzu logisch, ebenso wie Gerüchte von einer „lex Poschacher“.

**Abb. 171: Pflasterer beim Verlegen der Granitsteine für den Randstreifen im Raum St. Florian, Oktober 1957**

Quelle: Foto Landespressedienst, B7/411/26

Bei der Betondecke bestand die Fahrbahn aus einer 22 cm starken Betondecke, wovon 16 cm auf den Unterbeton und 6 cm auf den Oberbeton entfielen. Zwischen Unter- und Oberbeton wurden Baustahlgitter eingelegt. Ursprünglich betrug die Feldlänge der Betonfahrbahntafel 10 m, wobei Querfugen als Raumfugen im Abstand von 30 m und sonst Scheinfugen angeordnet wurden. Die Fugen sind notwendig, um die Bildung von Rissen in den Betonfeldern zu vermeiden. Beim modernen Fertigereinbau schneidet man nach dem ersten Erhärten der Decke wenige Millimeter breite Fugen in die Oberschicht, sogenannte Scheinfugen. Hier soll das Betonfeld in der Folge

kontrolliert reissen.[785] Durch den Zusatz von Eisenoxydschwarz erhielten die Betondecken eine leichte Tönung, um die Blendwirkung von weißen Betonflächen bei Sonneneinstrahlung auszuschließen.[786]

In den fünfziger Jahren lagen weder in Österreich noch im Ausland besonders viele Erfahrungen im Betondeckenbau vor, weil nur wenige Straßen bis dahin mit einer solchen Fahrbahndecke gebaut worden waren.[787] Es war daher notwendig, aufgrund der eigenen Erfahrungen in den einzelnen Baulosen bei den späteren Ausführungen ständig Verbesserungen vorzunehmen. Dies betraf etwa die technische Qualitätsverbesserung oder die Erzielung einer besseren Verarbeitbarkeit des Betons und die damit verbundene größere Ebenheit der Fahrbahn.

So wurden aufgrund der Erfahrungen die Fugenabstände von 10 auf 5 bis 6 Meter herabgesetzt, die Abstände der Raumfugen von 30 m bis auf 1,5 km vergrößert und die Kornverteilung geändert. Die später gebauten Betondeckenlose unterschieden sich daher in der Ausführung zum Teil wesentlich von den ersten.[788]

In der Folge zeigten die Erfahrungen in der Erhaltung der Betondecken, dass sich die Differenzierung von Betonfahrbahn, gepflastertem Randstreifen und bituminösem Pannenstreifen keinesfalls bewährt hatte. Bei Neuplanungen wurde daher einer durchgehenden Betondecke der Vorzug gegeben. Die Dicke der Betondecke wurde später von 22 cm auf 25 cm erhöht (15 cm Unterbeton, 10 cm Oberbeton) und die Armierung weggelassen.

Darüber hinaus tobte in der Fachwelt und Praxis lange Zeit ein Streit über die bessere Fahrbahndecke, Beton oder Asphalt.[789] Dahinter standen natürlich auch handfeste wirtschaftliche Interessen der Erdöl- und Zementindustrie. Betondecken sind teurer in der Herstellung, besitzen aber eine vielfach längere Lebensdauer von ca. 30 bis 40 Jahren, während die in der Herstellung günstigeren bituminösen Decken schon wesentlich früher (nach max. 20 Jahren) erneuert werden müssen. Die in den siebziger Jahren aufkommenden Spikesreifen führten zu schweren Abnutzungserscheinungen auf den Asphaltbetonstraßen, ebenso griffen die Tausalze den Belag stark an.

Um die Lärmbelastung durch den zunehmenden Verkehr zu verringern, wurde schließlich der sogenannte Flüster- oder Drainasphalt entwickelt und auch eingebaut. Allerdings ergaben sich hier Probleme mit der Salzstreuung.

---

[785] einen guten Überblick über die Entwicklung der Straßenbeläge bietet Zirkler Eduard, Straßengeschichte. Mobilität durch Jahrtausende, Isernhagen 2003, S. 236-249.

[786] Mayer Helmut, Die Autobahn Wien – Salzburg. Unterbau und Deckenherstellung, in: Betonstraßen in Österreich, hg. v. d. Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen im Österreichischen Ingenieur- und Architektenverein, Wien 1958, S. 9-27, hier S. 11.

[787] vgl. die Artikel in der von 1926 bis 1940 in Berlin erschienenen Zeitschrift „Die Betonstraße“. – Betonstraßen in Österreich, Wien 1958.

[788] Vatier Ferdinand, Erfahrungen beim Betrieb und der Erhaltung einer Autobahn, in: Zement und Beton, H. 70/71 (Juli/September 1973), S. 35-40, hier S. 35.

[789] vgl. die vom Fachverband der Erdölindustrie Österreichs herausgegebene Broschüre „Neuzeitlicher Straßenbau mit Asphalt“, o.O. o. J. [ca. 1974].

**Abb. 172: Fugenschmied mit Fugenschneidegerät bei St. Florian, Oktober 1957**

Quelle: Foto Landespressedienst, B7/411/23

Sämtliche Autobahnen in Oberösterreich mit Ausnahme der Westautobahn, die auch nach der Generalsanierung wieder eine Betondecke[790] erhält, weisen eine bituminöse Decke auf.

## 8.3 Brückenbau

Als die Bauarbeiten an der Westautobahn 1954 wieder aufgenommen wurden, waren viele Brücken bereits mehr oder weniger fertiggestellt, besonders im Abschnitt zwischen Enns und Sattledt.[791] Die Aurachbrücke war zu ca. 35 %, die Almbrücke zu 50 %, die Eberstalzeller Brücke zu 80 %, die Aitertalbrücke zu 50 % und die Ennsbrücke zu 60 % fertiggestellt. Die kleineren Brückenobjekte waren zum Großteil zu einem höheren Prozentsatz fertig als die Großbrücken.

Zwischen Enns und Sattledt wurden die begonnenen, aber auch die neuen Brückenbauwerke im wesentlichen nach den bestehenden RAB-Plänen ausgeschrieben und fertiggestellt beziehungsweise neu errichtet. Sie sind daher

[790] der Unterbeton der sanierten Betondecke besteht zu ca. 1/3 aus Recyclingmaterial aus der alten Decke.

[791] vgl. Aichhorn Josef, Zum Autobahnbrückenbau in Oberösterreich, in: Mitteilungsblatt der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen im Ö.I.A.V. (Beilage zur ÖIZ), 1959, H. 9, S. 349.

leicht erkennbar an der für die Reichsautobahnen typischen Gestaltung: natursteinverkleidete massive Widerlager und Pfeiler und bei den Überführungen massive Pfeiler im Mittelstreifen.

Dessen ungeachtet entsprachen die nun 15 Jahre alten Projekte kaum mehr dem Stand der Technik und den veränderten Anforderungen. Vor allem die Breite zwischen den Brückengeländern, die aus Einsparungsgründen von 24 auf 22 m verringert worden war, stieß auf Kritik seitens der Planer, da dies die Fahrbahn an einer ohnedies exponierten Stelle zusätzlich optisch einengte. Viele Brückenobjekte wurden daher noch umprojektiert. So versuchte man bei größeren Brücken, bei denen der Unterbau bereits vorhanden war, durch weit ausladende Kragplatten beim Tragwerk und durch den Einbau von Kragkonstruktionen bei den Widerlagerflügeln an Breite zu gewinnen. Auch wurden bestehende Tragwerke nachträglich verbreitert.

Bei den Überführungen versuchte man, im Mittelstreifen ruhende Pfeiler zu vermeiden, da diese ebenfalls die Fahrbahn optisch einengten und eine Gefahrenstelle darstellten. Dies wurde durch die Verwendung sogenannter Rahmenkonstruktionen mit senkrechten oder schrägen Stützen an den äußeren Fahrbahnrändern erreicht, die zudem auch viel schlanker und leichter wirkten. Zwischen Steyrermühl und Mondsee wurden daher bereits alle Überführungen ohne Mittelpfeiler ausgeführt. Die Widerlager selbst wurden zusehends in einzelne Stahlbetonscheiben aufgelöst und eingeschüttet und verschwanden damit aus dem Blickfeld des Fahrers. Der durch hohe senkrechte Widerlagermauern entstehende harte Eingriff in die Natur wurde somit etwas gemildert.[792]

### Abb. 173: Überführung bei St. Florian, 1957

Nach Reichsautobahnplänen gebaute Überführung mit Pfeiler im Mittelstreifen und natursteinverkleideten Widerlagern

Quelle: Foto Landespressedienst, B7/376/9

[792] ausführlich dazu: Autobahnbrückenbau in Oberösterreich, in: Die Autobahn in Oberösterreich. Chronik einer Bauleistung, hg. v. d. Oö. Landesregierung, Linz 1965, S. 90 –93.

**Abb. 174: Überführung mit geraden Stützen ohne Pfeiler im Mittelstreifen (Rahmenkonstruktion) bei Oberwang, 1964**

Quelle: Foto Landespressedienst, B3/295/6

**Abb. 175: Grazil wirkende Überführung mit schrägen Stützen ohne Pfeiler im Mittelstreifen (Rahmenkonstruktion) im Attergau, 1963**

Quelle: Foto Landespressedienst, B2/284/5

Ein eindrucksvolles Beispiel für den Fortschritt im Stahlbrückenbau stellt die Aurachbrücke bei Gmunden dar. Für diese Brücke, deren Pfeiler zum Teil schon fertiggestellt waren, lag 1954 ein fertiges Projekt der Reichsautobahnen für den Stahlüberbau in genieteter Bauweise ohne Verbund vor. Mittlerweile waren aber Stahlverbundbrücken so wirtschaftlich geworden, dass die Brücke umgeplant wurde. Der neue Entwurf benötigte weniger als die halbe Menge an Stahl bei gleichen Stützweiten und sogar etwas höherer Nutzlast.[793]

**Abb. 176: Bau der Aurachbrücke, 1960**

Quelle: Foto Landespressedienst, B1/88/3

Große Umplanungen waren im Bereich Mondsee notwendig. Hier waren von den Reichsautobahnen aufwändige steinverkleidete Gewölbereihen vorgesehen. Da aber der Unterbau noch nicht vorhanden war, wurden die vielen und meist langen Brücken umprojektiert und in der Regel als vorgespannte Stahlbetonbalkenbrücken ausgeführt.

Überhaupt setzten sich die vorgespannten Stahlbetonbrücken wegen der geringeren Kosten immer mehr gegenüber den Stahlbrücken durch, und dies obwohl auch bei den Stahlbrücken durch verfeinerte Berechnungsmethoden und die höhere Ausnützung der Materialfestigkeit das Stahlgewicht gegenüber den RAB-Projekten um beinahe die Hälfte reduziert werden konnte wie das

[793] Schön Hugo, Die Entwicklung stählerner Straßenbrücken in Österreich, in: ÖIZ 1968, H. 5, S. 163-168, hier S. 164.

Beispiel Aurachbrücke zeigt.[794] Die Aitertal-, Alm- und Agerbrücke wurden daher nicht wie von den Reichsautobahnen geplant als Stahlbrücken, sondern als vorgespannte Stahlbetonbrücken ausgeführt. Allerdings standen lange Zeit keine österreichischen Normen für Spannbetontragwerke zur Verfügung, sodass das Bautenministerium vorläufig die deutsche Norm für verbindlich erklärte.[795] Auch die neue Traunbrücke im Autobahnzubringer Linz ist eine vorgespannte Stahlbetonbrücke.[796] Die Traunbrücke in Steyrermühl hingegen ist die einzige Stahlbetonbogenbrücke mit aufgeständerter Fahrbahn.

**Abb. 177: Bau der Traunbrücke in Steyrermühl, 1960**

Quelle: Foto Landespressedienst, B2/134/6

Brücken mit geringerer Lichtweite wurden jedoch weiterhin in Massivbauweise als Balken- oder Bogenbrücken errichtet.

Darüber hinaus kamen auch neueste Methoden der Tragwerksherstellung im Spannbetonbrückenbau zum Einsatz. So wurden die Ager- und die neue Traunbrücke beim Zubringer Linz im modernen Taktschiebeverfahren

[794] Faber L., Vorgespannte Straßenbrücken im Zuge der österreichischen Bundesstraßen und Autobahnen, in: ÖIZ, 1968, H. 5, S. 145-152.

[795] Grundtner Siegfried, Normung und Normalisierung im Straßenbrückenbau, in: ÖIZ 1968, S. 168-171, hier S. 169.

[796] Der Autobahnbrückenbau in Oberösterreich, in: Die Autobahn in Oberösterreich. Chronik einer Bauleistung, Linz 1965, S. 90-91.

errichtet.[797] Bei diesem Verfahren werden für jede Richtungsfahrbahn zunächst die vorgefertigten Einzelteile bis zum Brückenwiderlager verschoben, aneinandergereiht und dann auf ein Lehrgerüst geschoben, wo sie nach dem Betonieren der Zwischenstücke zusammengespannt werden. Diese Bauweise mit sehr großen Fertigteilen wurde bei der Agerbrücke erstmals angewendet und in der Fachwelt viel beachtet.[798]

**Abb. 178: Vorschubelement für die Agerbrücke, 1962**

Quelle: Foto Landespressedienst, B2/226/3

Als weiteres Verfahren im Spannbetonbrückenbau entwickelte sich die Methode des freien Vorbaus, ohne Lehrgerüst, heraus. Dies hatte natürlich erhebliche Kosteneinsparungen zur Folge. Die 1972 fertig gestellte VÖEST-Brücke über die Donau in Linz im Zuge der A7 Mühlkreisautobahn war die erste Schrägseilbrücke Österreichs.

Von diesen Konstruktionsmethoden abgesehen ist bemerkenswert, dass sich der im Brücken- und Straßenbau lange geltende Grundsatz, wonach sich die Straße nach den Erfordernissen der günstigsten Lage der Brücke zu richten habe, ins Gegenteil verkehrte. Nunmehr hatte sich die Brücke der

[797] Aichhorn Josef, Der Straßenbrückenbau in Oberösterreich seit 1945, in: Mitteilungsblatt der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen im Ö.I.A.V. (Beilage zur ÖIZ), 1965, H. 10, S. 353-356, hier S. 356.

[798] Faber, Vorgespannte Straßenbrücken, S. 150.

Straßenführung anzupassen, die ihrerseits vor allem aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens und der Erfordernisse des Kraftfahrzeugs im Gegensatz zu jenen des Pferdefuhrwerks viel gestreckter und zügiger war als noch ein Vierteljahrhundert zuvor. Dadurch ergaben sich schiefe Brückenabschlüsse, den Straßenkrümmungen folgende gebogene Tragwerke und trompetenförmige Brückengrundrisse bei Einmündungen, was besondere statische und konstruktive Maßnahmen erforderte.[799]

Aufgrund ihrer Linienführung in West-Ost-Richtung im Alpenvorland mit der Querung vieler größerer Flußtäler - Traun, Ager, Enns - weist die Westautobahn die größten Brückenobjekte mit Längen von bis zu 500 m auf (Aitertalbrücke: 506 m, Aurachbrücke: 489 m). Der Talübergang Steyr als größtes Brückenobjekt im Zuge der Pyhrnautobahn hat eine Länge von 278 m.

## 8.4 Nebenanlagen

### 8.4.1 Tankstellen, Raststationen und Parkplätze

Bereits bei den Reichsautobahnplanungen spielte die Anlage von Raststationen eine große Rolle, ja die Raststation als völlig neuer Bautypus war damit überhaupt erst erfunden, auch wenn sie natürlich als Weiterentwicklung der Poststationen gesehen werden kann. Als Paradebeispiel in jeder Hinsicht, vor allem aber als gelungene Verbindung von Mobilität, Landschaft und Erholung, galt die 1937/38 in „alpenländischem“ Stil errichtete Raststation am Chiemsee. Sie schuf eine regelrechte „Freizeitlandschaft“. Damit war ein Vorbild mit Langzeitwirkung geschaffen, das nachgeahmt werden wollte.

In Oberösterreich waren in den Planungen der OBR Linz und München nach den 1955 vorhandenen Unterlagen Autobahntankstellen bei der Anschlussstelle Steyrermühl und im Rasthof Linz (= Ansfelden) vorgesehen, ferner 14 Rastanlagen, darunter eine am Mondseehang.[800]

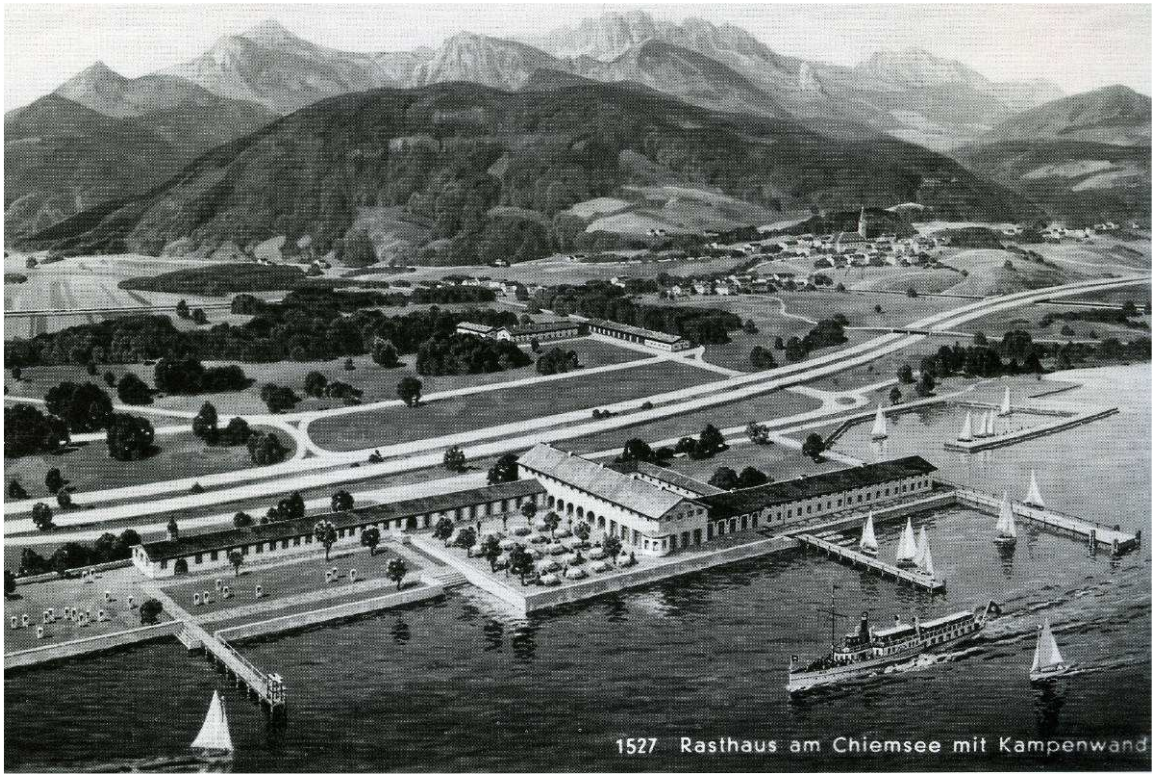
Natürlich wurden auch im Falle der Nebenanlagen die Planungen der Reichsautobahnen nach 1945 zunächst mehr oder weniger übernommen. Für den Rasthof Linz etwa war bereits ein Grundfläche von über 16 Hektar angekauft worden. Andererseits zeigten die Erfahrungen in Deutschland sehr bald, dass die Situierung der Autobahntankstellen in den Dreiecksinseln der Anschlussstellen, wie sie bei den Reichsautobahnen üblich gewesen waren, nicht mehr zeitgemäß waren, weil sie unter anderem keine Entwicklungsmöglichkeiten boten. Wegen der Synergieeffekte dachte man an eine gemeinsame Anlage von Tankstellen und Omnibushaltestellen.

---

[799] Schön Hugo, Die Entwicklung stählerner Straßenbrücken in Österreich, in: ÖIZ 1968, H. 5, S. 163-168, hier S. 163.

[800] Schreiben Autobahnverwaltung an BMHuW, 26.4.1955, gez. Wittmann, AAA.

**Abb. 179: Raststation Chiemsee, 1937/38**




Quelle: Ansichtskarte, in: Schütz Erhard und Gruber Eckhard, Mythos Reichsautobahn, Bau und Inszenierung der „Straßen des Führers“ 1933 – 1941, Berlin 1996, S. 132.

Auch für die Westautobahn war die Errichtung von Raststationen geplant, doch hatte die Fertigstellung der Strecke selbst unbedingten Vorrang vor den Nebenanlagen. „Zuerst fahren, dann rasten“, so das Motto, mit dem argumentiert wurde. Angesichts der lange nur als Stückwerk befahrbaren Autobahn war dies auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht eine nachvollziehbare Entscheidung, da ja den Raststationen erst dann eine größere Bedeutung zukam, als längere Teilstücke befahrbar waren und man nicht mehr ohnehin alle 40 km auf die Bundesstraße abfahren musste.

An der Westautobahn waren Raststationen im Abstand von ca. 20 bis 30 km geplant: Kasern (Salzburg), Mondsee, Seewalchen, Lindach und - allerdings mit größerem Abstand – Ansfelden. Der Trend ging jedoch zu größeren Abständen, wohl auch wegen der zunehmenden Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit der Fahrzeuge. Die Raststation Seewalchen dürfte aus diesem Grund auch nie realisiert worden sein. Bei der Innkreisautobahn ging man von vornherein von einem Abstand von mindestens 40 km aus.

Noch 1955 schlug die oberösterreichische Autobahnverwaltung dem Ministerium die Anlage von einfachen Rastplätzen in kurzen Abständen in Form von seitlichen Parkspuren vor, die „auch mit einer Gruppe von Bänken oder Lager- oder Campingflächen versehen werden“ könnten, - aus heutiger Sicht undenkbar.[801]

[801] ebda.

Im Bereich der heutigen Raststation Ansfelden Nord war in den späten fünfziger Jahren unter der Bezeichnung „Raststation Linz“ eine Raststation mit Ladenstraße, Tankstelle und Stellplätzen für 28 Lkw und 80 Pkw geplant. Über eine Fußgängerbrücke konnte die Raststation auch vom südlich der Autobahn gelegenen Parkplatz mit weiteren 28 Lkw- und 80 Pkw-Stellplatzen und einer eigenen Tankstelle erreicht werden.

Für den Rastplatz Seewalchen lagen bereits Anfang der sechziger Jahre Pläne zur landschaftlichen Gestaltung vor. Die Raststation wurde jedoch nie errichtet. 1996 gab das Ministerium seine Absicht bekannt, diese Raststation aus dem Stationskonzept zu streichen und im Gegenzug die Schutzzonen für die Raststationen Lindach-Nord, Lindach-Süd und Mondsee entsprechend zu erweitern, um deren Attraktivität und suboptimale Umsatzentwicklung zu steigern.

Tatsächlich errichtet wurden zunächst die Tankstellen: 1967 in Ansfelden und Lindach, 1973 in Mondsee. Als Übergangslösung wurden hier auch sogenannte Buffets mit einem Fassungsraum für 60 Personen errichtet. „*Die Planung einer großen Terrasse, eines Ladens, einer Automatengruppe und einer Selbstbedienungstheke wird voraussichtlich allen Publikumswünschen gerecht werden*“, so das Urteil in einer Fachzeitschrift.[802] Das Ministerium beabsichtigte, nach und nach weitere Rasthäuser, Buffets und Tankstellen an der Westautobahn errichten zu lassen.

Dem im Juli 1967 errichteten Buffet in Ansfelden-Nord folgte bereits im August ein weiteres in Ansfelden-Süd.[803] Die Leistungen der Gastronomie wurden von den OÖ Nachrichten über den Klee gelobt.[804] Ja, der Andrang war so gewaltig, dass der kleine Shop einem zweiten „Stüberl“ weichen musste und man bereits daran dachte, die für später vorgesehenen baulichen Erweiterungen vorzuziehen.[805] Nur wenige Monate später folgte die Eröffnung der Raststätte Lindach. Auch hier rechnete sich der Pächter gute Gewinne aus, war dies doch die einzige Raststation zwischen Salzburg und Linz-Ansfelden.[806]

Neue Maßstäbe setzte die 1973/74 fertig gestellte Raststation Mondsee am sogenannten „Feldherrnhügel“ in Innerschwand. In traumhafter Lage oberhalb des Mondsees mit Panoramablick auf einen Großteil des Sees und die umgebende Bergwelt entstand hier nach einem Architektenwettbewerb, den der Wiener Architekt Peter Czernin für sich entschieden hatte, eine großzügig

---

[802] Autobahn-Raststätten, in: Autobahn und Straßenbau. Zeitschrift für das Autobahn-, Straßenbau- und Tiefbauwesen, Dezember 1966, S. 24.

[803] Neues Autobahnbüfett, in: OÖN 12.8.1967, S. 7.

[804] Musterbeispiel Autobahn-Rasthäuser: Gepflegte Gastronomie, in: OÖN 19.4.1969, Sonderbeilage, S. 34. - 35 Jahre später monierten die „OÖ Nachrichten“ die teils überhöhten Preise in den oberösterreichischen Autobahn-Raststätten: Geschnetzelt und geschmalzen, in: OÖN 3.12.1994, S. XXV.

[805] Autobahn-Raststätten bei Ansfelden und Lindach, OÖ, in: Autobahn und Straßenbau. Zeitschrift für das Autobahn-, Straßenbau- und Tiefbauwesen, Dezember 1967, S. 22-23.

[806] Eine neue Stätte der Entspannung und Ruhe auf der Autobahn eröffnet, in: OÖN 19.1.1968, S. 6.

dimensionierte Anlage. [807] Sie umfasste nicht nur das Rasthaus selbst, eine „Großtankstelle“ und einen Parkplatz für 300 Autos, sondern auch einen Fitnessparcours, ein Motel und einen öffentlichen Badeplatz des Landes.

Das Rasthaus war im Gegensatz zu den beiden zuvor errichteten Anlagen in Lindach und Ansfelden von beiden Fahrtrichtungen aus erreichbar. Das neue Konzept brachte daher enorme Einsparungen im Bau und Betrieb mit sich, da ja nun nicht mehr für jede Fahrtrichtung eigene Einrichtungen erforderlich waren. In den drei Speisesälen und auf der Terrasse konnten insgesamt rund 420 Gäste Platz finden. Räume für Seminare und Tagungen sollten eine ausreichende Auslastung auch in den Nebensaisonen gewährleisten. Das Motel war das erste Autobahnmotel Österreichs und wurde von den Touristikverantwortlichen bereits sehnsüchtig erwartet, da mehrere Hotels der gehobenen Kategorie in Mondsee kurz zuvor geschlossen hatten.[808]

Im Zuge des Umbaus des Voralpenkreuzes entstand hier 2004 eine neue Raststation im Stil eines traditionellen Dreiseithofes.[809]

Bei der Planung der Innkreisautobahn wurde ein Funktionsplan (1970) für die Situierung der Parkplätze, Betriebsumkehren, Autobahnmeistereien und Raststationen erarbeitet. Darin war die Raststation Aistersheim bereits enthalten, aber auch eine Variante mit einer Raststation in Pram war in Diskussion. Eröffnet wurde die in ländlichem Stil gehaltene Raststation Aistersheim – sie präsentiert sich in Form eines Vierkanthofes - im September 1990.[810]

Für die Mühlkreisautobahn war im Raststationskonzept des Ministeriums ursprünglich keine Anlage vorgesehen, da deren Wirtschaftlichkeit negativ beurteilt worden war. Da die Mineralölfirmen dies anders beurteilten, zeigte sich schließlich auch das Ministerium nicht abgeneigt. Die weitere Entwicklung machte solche Überlegungen aber hinfällig. Mittlerweile wurde bei Engerwitzdorf ein Rastplatz realisiert.

Aktuell gibt es auf den Autobahnen in Oberösterreich sieben Raststätten: in Ansfelden, Voralpenkreuz, Lindach, Mondsee, Suben und Aistersheim. Betrieben werden die Rasthäuser unter anderem von Rosenberger, Tourast, und Landzeit.

Bereits 1957 erließ das damalige Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau Richtlinien für die Anlage von Parkplätzen und Parkspuren an Autobahnen. Seit 1979 waren auch für Parkplätze Beschleunigungsspuren

---

[807] Anfangs hatte es geschienen, als ob die beiden Linzer Architekten Artur Perotti und Hans Greifeneder das Rennen machen würden. Ihr Entwurf war Pressemeldungen zufolge von der Jury neben jenen der Wiener Architekten Lang und Czernin als am besten beurteilt worden. Ob es sich dabei lediglich um eine lokalpatriotische Meldung der „Oberösterreichischen Nachrichten“ handelte bzw. warum schließlich Czernin den Zuschlag erhielt, ist unklar. – vgl. Autobahn-Rasthaus Mondsee. Linzer Entwurf an erster Stelle, in: OÖN 23.1.1971, S. 7.

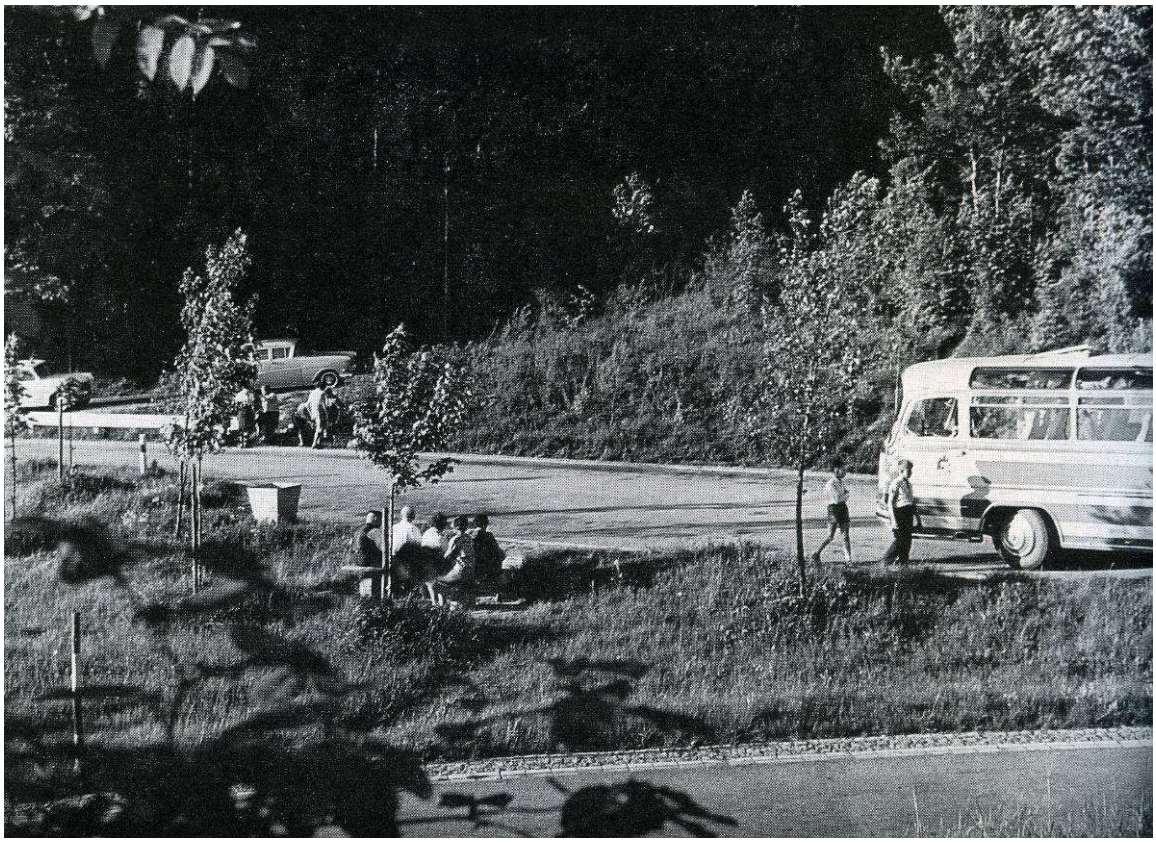
[808] Autobahnstation am Mondseehang. Mit Rasthaus und modernem Motel, in: OÖN 14.6.1969, S. 6. – Spatenstich für Autobahnmotel. Großraststätte bis 1974 fertig, in: OÖN 30.6.1972, S. 5. – Mondsee: Autobahnmotel eröffnet. Restaurant für 400 Gäste, in: OÖN 28.6.1974, S. 7.

[809] Neue Raststätte für 10 Millionen Euro, in: OÖN 1.7.2004, S. 30.

[810] Neues Autobahnrasthaus, in: OÖN 20.9.1990, S. 14.

vorgesehen, offensichtlich in Reaktion auf Verkehrsunfälle.[811] An der Westautobahn wurden aufgrund der damaligen Planung im Abstand von jeweils 10 km Parkplätze mit Toilettenanlagen ausgeführt, bei den neueren Autobahnstrecken in bedeutend größeren Abständen.

**Abb. 180: Parkplatz an der Westautobahn, ca. 1964**



Quelle: Die Autobahn in Oberösterreich. Chronik einer Bauleistung, Linz 1965, S. 58.

Hinsichtlich der Parkplätze verfolgte das Ministerium beziehungsweise die Asfinag seit den neunziger Jahren ein Konzept zur Neuordnung, da eine Reihe von Parkplätzen wegen mangelnder sanitärer Verhältnisse als äußerst unattraktiv und wegen fehlender Beschleunigungsspuren auch als gefährlich bewertet wurde. Davon abgesehen war auch der Erhaltungsaufwand bei gleichzeitig sinkendem Erhaltungsbudget relativ hoch. Die bestehenden Parkplätze sollten daher entweder zu Kleinparkplätzen und Pannenbuchten umgestaltet oder zu neuen sogenannten Schwerpunktparkplätzen ausgebaut werden. Diese Schwerpunktparkplätze sollten im Abstand von 10 bis 15 km oder mehr mit besserem Service (u.a. behindertengerechter Ausbau, Notruftelefon, Sanitäranlagen, Parkplatzbeleuchtung) errichtet werden.[812]

[811] Schreiben BMBuT an die Bundesstraßenverwaltungen -Autobahn der Länder, 14.11.1979, AAA.

[812] Schreiben BMwA an die Bundesstraßenverwaltungen der Länder, ÖSAG und Alpenstraßen AG, 15.7.1994, AAA.

Eine besondere Form der Nebenanlage stellt die am 16.8.1964 eingeweihte Autobahnkirche in Haid bei Ansfelden dar. Der religiöse Aspekt spielte ja zur Zeit der Errichtung eine wesentlich größere Rolle im Leben der Menschen, man denke nur an die bis vor gar nicht allzu langer Zeit üblichen Autosegnungen. Auch die Raststation Lindach war bei der Eröffnung vom zuständigen Pfarrer gesegnet worden. Diese erste Autobahnkirche Österreichs nach einem Entwurf von Josef Krawina sollte neben der jungen Pfarre Haid - die alte Lagerkirche war 1961 abgebrannt - besonders den zahlreichen Reisenden auf der Autobahn zur Verfügung stehen. Folglich konnte man aus beiden Richtungen zufahren, die Weiterfahrt war „*ohne großen Zeitverlust*" möglich. „*So ist die Autobahnkirche Haid besonders geeignet für große Auffahrten, wie Autosegnungen, Hochzeiten und Feste*."[813]

### 8.4.2 Autobahnmeistereien

Für die Betreuung der fertigen Reichsautobahnen waren in Oberösterreich ursprünglich Straßenmeistereien in Linz, Seewalchen und Mondsee vorgesehen. 1955 schlug die Autobahnverwaltung lediglich deren zwei vor, eine im Raum Sattledt und eine zweite im Raum St. Georgen - Seewalchen.[814]

Tatsächlich wurden an der Westautobahn drei Autobahnmeistereien eingerichtet, nämlich in Ansfelden (1958/60), Vorchdorf und Traschwand (Oberwang). Mit der Errichtung der Innkreisautobahn kamen noch die Autobahnmeistereien in Wels (1983) und in Ried im Innkreis (1985) dazu. Die Pyhrnautobahn wurde von Anfang an von der Autobahnmeisterei Wels aus betreut.

Im Zuge eines 2001 erstellten Konzeptes der ASFINAG zur Effizienzsteigerung, das unter anderem eine Erhöhung der von einer Autobahnmeisterei zu betreuenden Streckenlänge von ca. 40km auf 60-70 km vorsah, wurden die Autobahnmeistereien Vorchdorf und Oberwang geschlossen und an deren Stelle im Herbst 2003 eine neue in Seewalchen eröffnet.

---

[813] Wagner Paul (Hg.), Haid. Von der Barackenkirche zur Autobahnkirche. Werden und Wachsen einer Siedlung, Haid 1964, S. 82. – zur Architektur siehe auch Achleitner Friedrich, Österreichische Architektur im 20. Jahrhundert. Ein Führer in drei Bändern. Bd. I, Wien-Salzburg 1980, S. 55.

[814] Schreiben Autobahnverwaltung an BMHuW, 26.4.1955, gez. Wittmann, AAA.

**Abb. 181: Einfahrt zur Autobahnmeisterei Ansfelden, 1961**

Quelle: Foto Landespressedienst, B2/183/2

Die Betreuungsgebiete teilen sich seither folgendermaßen auf:

| | |
|---|---|
| ABM Ansfelden: | A1 von der Landesgrenze NÖ bis Sattledt |
| | A 25 Linzer Autobahn bis Betriebsumkehre Simmerbauer |
| | gesamte A 7 Mühlkreisautobahn |
| ABM Seewalchen: | Sattledt - Landesgrenze Salzburg |
| ABM Wels: | A 8 / A 25: Betriebsumkehre Simmerbauer - Rasthaus Aistersheim, Welser Westspange |
| | gesamte A 9 Pyhrnautobahn |
| ABM Ried | A 8 Rasthaus Aistersheim – Staatsgrenze bei Suben |

Den Autobahnmeistereien obliegt die Betreuung der ihnen unterstellten Autobahnabschnitte in jeder Hinsicht. In Wels befinden sich darüber hinaus die Autobahn-Betriebswerkstätte und die Brückenmeisterei Wels. Ihr ist die Tunnelwarte Wels unterstellt. Von hier aus werden die Tunnelanlagen der Welser Westspange und der Pyhrnautobahn überwacht.

## 8.5 Baufirmen und –arbeiter

An den Bauarbeiten für die Autobahnen und deren Nebenanlagen waren alle großen Baufirmen beteiligt, sei es im Tiefbau, bei den Erdbau- oder Deckenlosen, im Brückenbau oder im Hochbau.

Zu nennen sind hier zahlreiche Firmen, deren Namen heute noch geläufig sind und unmittelbar mit dem Straßenbau assoziiert werden, wie Universale, Strabag, Mayreder, Kraus & Co, Porr AG, STUAG, Swietelsky, Teerag-ASDAG, auch wenn die Firmennamen sich mittlerweile geändert haben mögen. Daneben kamen aber auch teils kleinere, lokal tätige Firmen zum Zug oder wieder andere, deren Namen heute teils in Vergessenheit geraten sind, die aber zu ihrer Zeit ebenfalls am Markt mitmischten wie die Bauunternehmungen Ernst Hamberger (Linz), Franz Isola (Spittal an der Drau), Kapsreiter GesmbH (Schärding), Pirkl & Eysert (Linz), Pittel & Brausewetter (Wien), H. Rella & Co. (Linz), Sager & Woerner GmbH (München), Karl Soravia & Co. (Spittal an der Drau), Stern & Hafferl (Gmunden), Union Baugesellschaft (Wien), Wayss-Freytag (Linz), Josef Zwettler (Steyr) etc.

Es war vermutlich nicht reiner Zufall, dass Firmen in den fünfziger Jahren mit dem Weiterbau eines Objektes beauftragt wurden, an dessen Bau sie schon während des Nazi-Regimes beteiligt gewesen waren, so etwa die Firma Rella & Co bei der Almbrücke.[815]

Darüber hinaus gab es natürlich unzählige Zulieferfirmen, darunter vor allem die Kies-, Granit- und Zementwerke, die Hersteller von Verkehrszeichen, die Lieferanten von Natursteinen, von Betonwaren, von Grassamen usw. Nicht umsonst ging das Gerücht um, die Pflasterung der Randstreifen mit Kleinpflaster diene vor allem den Granitsteinlieferanten. Zuguterletzt profitierte auch das Transportgewerbe massiv. Insgesamt gingen daher vom Autobahnbau bedeutende wirtschaftliche Impulse vor allem für die lokale Bauwirtschaft aus, auch wenn diese kaum quantifiziert werden können.

Die Berücksichtigung einer möglichst gleichmäßigen und dauerhaften Auslastung der immer größeren und immer teureren Baumaschinen beschäftigte nicht zuletzt auch die Beamten im Ministerium, wenn es galt, die Ausbauprogramme zu erstellen.

Die eigentliche Schwerarbeit beim Autobahnbau verrichteten die Bauarbeiter, auch wenn die schweren Arbeiten immer mehr von Maschinen übernommen wurden. Bertold Brechts „Fragen eines lesenden Arbeiters“ haben ihre Brisanz und Aktualität nicht verloren, denn eine Würdigung fand die Leistung der Bauarbeiter allenfalls bei der Fertigstellung oder Eröffnung eines Abschnittes oder Werkes, wenn auch der verunglückten Kollegen gedacht wurde.

Somit sollte in einer Arbeit über die Autobahn auch nach dem Alltag der Bauarbeiter gefragt werden, nach ihrer sozialen Situation, die ja oft genug geprägt war von harter Arbeit weit weg von der Familie, nach den Bedingungen,

[815] Vgl. Inserat Baugesellschaft H. Rella & Co, in: Die Straße 1940, H. 1/2, und in: Die Autobahn in Oberösterreich. Chronik einer Bauleistung, Linz 1965, S. 121.

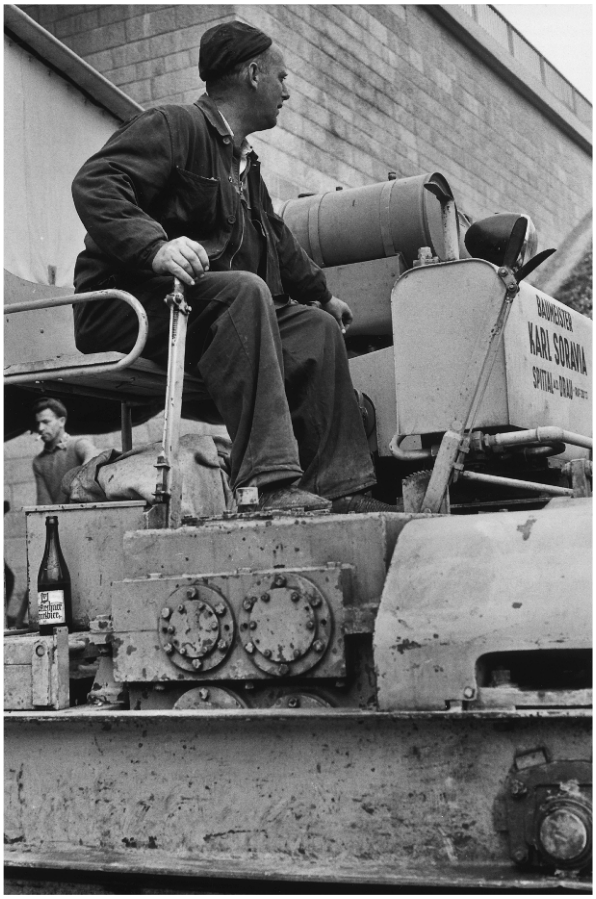
unter denen gebaut wurde, nach dem Arbeitsklima auf der Baustelle, nach der Entlohnung etc.

Allein, es gibt – im Gegensatz zum Reichsautobahnbau - kaum Material dazu für die Zeit nach 1945. Der Grund dafür dürfte unter anderem auch darin liegen, dass sich die Situation der Bauarbeiter nicht mehr allzu sehr von jener in anderen Bereichen unterschied wie dies vielleicht vor dem Krieg der Fall gewesen war. Zudem fiel nach 1945 der für Historiker interessante Aspekt der Zwangsarbeit von Häftlingen und Kriegsgefangenen weg. Die Geschichte der Bauarbeiter muß daher zwangsläufig weiterhin unterbelichtet bleiben.

**Abb. 182: Autobahnbaracken bei Regau, 1960**

Quelle: Foto Landespressedienst, B1/118/2

**Abb. 183: Bauarbeiten im Raum St. Florian, Oktober 1957**




Quelle: Foto Landespressedienst, B7/410/25

**Abb. 184: Feierabend! Der Zubringer Linz ist fertig, Oktober 1964**

Quelle: Foto Landespressedienst, B3/325/1

# 9 Rund um die Autobahn

## 9.1 Finanzierung und Kosten

Der Bau der Autobahnen wurde aus mehreren Quellen finanziert. Zum einen handelte es sich zunächst um das 1954 beschlossene „Österreichische Investitionsprogramm“, in dessen Rahmen Mittel in Höhe von 10 Milliarden Schilling aus dem außerordentlichen Haushalt – Kredite und Anleihen vorwiegend im Ausland, da der inländische Kapitalmarkt erst wieder aufgebaut werden musste und überdies traditionell eher schwach war - unter anderem für den Bau der Autobahnen bereitgestellt wurden.[816] Ein Beispiel dafür ist die 1958 begebene Bundes-Investitionsanleihe, aus deren Erlös teilweise der Autobahnbau finanziert werden konnte.[817] Die Finanzierung langfristiger Projekte wie des Autobahnbaus sollte, einem Grundsatz Raab-Kamitzscher Politik gemäß, durch Kredite gesichert werden, da Investitionen, die mehreren Generationen zugute kommen, nicht von einer Generation zu bezahlen seien.[818]

Marshallplangelder spielten nach Durchsicht der Bundesrechnungsabschlüsse für die Finanzierung des Autobahnbaus keine Rolle mehr. Denkbar wäre allenfalls die Verwendung von ERP-Mitteln für die Wiederherstellung des kurzen, bereits vorhandenen Autobahnstückes bei Salzburg, doch auch dies erscheint fraglich, denn diesem kurzen Torso kam äußerst geringe Bedeutung im damaligen Verkehrssystem zu.[819]

Es besteht aber insofern ein Zusammenhang, als zu dem Zeitpunkt, als die Wiederaufnahme des Autobahnbaus öffentlich verkündet wurde (Jänner 1953), das Auslaufen der Marshallplanhilfe mit Ende Dezember 1953 bereits absehbar war und die Finanzierung gesichert werden musste. Eben darum wurde 1954 das 10-Jahre-Investitionsprogramm ausgearbeitet. Eduard März zufolge handelte es sich um ein verhältnismäßig bescheidenes Vorhaben, wenn man bedenkt, dass die Investitionen jährlich nur eine Milliarde Schilling betragen sollten. Schon im Jahre 1960 war die Summe von 10 Milliarden fast zur Gänze ausgegeben. Ende 1963, also nach Ablauf der zehn Jahre, war das Programm

---

[816] Diwok/Koller, Reinhard Kamitz, S. 132-136. – Matis Herbert, Vom Nachkriegselend zum Wirtschaftswunder – Der Schilling im „Goldenen Zeitalter“, in: Bachinger Karl/Butschek Felix/Matis Herbert/Stiefel Dieter, Abschied vom Schilling. Eine österreichische Wirtschaftsgeschichte, Graz u.a. 2001, S. 155-285, hier 218.

[817] Joham Josef, Finanzierungsprojekte des Straßenbaues in Tirol, in: Hundert Jahre Tiroler Verkehrsentwicklung 1858-1958, Innsbruck 1961, S. 263-271, hier 268 (Tiroler Wirtschaftsstudien, 10).

[818] Hemetsberger-Koller Hildegard, Die Wirtschaftspolitik Julius Raabs als Bundeskanzler, in: Brusatti Alois / Heindl Gottfried (Hg.), Julius Raab. Eine Biographie in Einzeldarstellungen, Linz o.J., S. 242-261, hier 249.

[819] Vgl. Zehn Jahre ERP in Österreich 1948/1958. Wirtschaftshilfe im Dienste der Völkerverständigung, hg. v. d. Österreichischen Staatsdruckerei, Wien 1958, S. 78-79.

um rund 5 Milliarden Schilling überschritten. Die Überschreitungen betrafen vor allem die Autobahnen (3,5 Milliarden Schilling). [820]

Abgesehen von der Fremdfinanzierung durch Kredite und Anleihen wurde der Autobahnbau auch aus dem allgemeinen Budget finanziert, indem man Teile der für den Straßenbau bestimmten Erträge aus dem Bundeszuschlag zur Mineralölsteuer heranzog.[821]

Eine Mineralölsteuer gab es bereits seit 1931, als im Zuge des Budgetsanierungsgesetzes 1931 eine bundesweite Benzinsteuer eingeführt und gleichzeitig die letzten Straßenmauten aufgehoben worden waren. Der Ertrag aus dieser Benzinsteuer war allerdings ursprünglich nicht für den Straßenbau zweckgebunden. Erst zwei Jahre später entschloss sich die Bundesregierung, nach ausländischen Vorbildern einen eigenen Straßenfonds einzurichten, der durch die Erträge aus der ab 1934 erfolgten Erhöhung der Benzinsteuer gespeist wurde.[822]

Das Mineralölsteuergesetz 1949 hingegen sah wieder keine Zweckbindung vor, sondern der Ertrag ging in das allgemeine Budget bzw. wurde entsprechend dem Finanzausgleichsgesetz auf die Länder aufgeteilt.[823] Um den zunehmenden Finanzbedarf für den Ausbau und die Erhaltung der Bundesstraßen zu decken, wurde 1950 ein eben dafür zweckgewidmeter Bundeszuschlag zur Mineralölsteuer als ausschließliche Bundesabgabe eingeführt.[824] Dieser Zuschlag war für Benzin ursprünglich doppelt so hoch wie die eigentliche Mineralölsteuer[825] und wurde in den folgenden Jahren massiv angehoben: von öS 52,- (1950) auf öS 92,- (Mineralölsteuernovelle 1951) auf öS 184,- (1952), offensichtlich, da man mit steigender Motorisierung und Verkehrsleistung die Einträglichkeit dieses Zuschlages für das Budget erkannt hatte. Dass das Budget 1951 nur dadurch (formell) ausgeglichen werden konnte, dass unter anderem fällige Rechnungen nicht bezahlt wurden, war sicherlich einer der Beweggründe für die substantielle Erhöhung der Mineralölsteuer bei der Erstellung des Budgetvoranschlags für 1952.[826]

Die Mineralölsteuernovelle 1960 brachte insofern eine Neuregelung, als nun expressis verbis 20 % des Ertrags des Zuschlages „*zur Bedeckung der Erfordernisse des Ausbaus der Autobahnen*“ zu verwenden waren, die restlichen 80 % für die Bundesstraßen.[827] Ab 1962 waren sogar 30 % für die

---

[820] März Eduard, Österreichs Wirtschaft zwischen Ost und West. Eine sozialistische Analyse, Wien u.a. 1965, S. 111-112.

[821] Sporrer/Steiner, Fritz Bock, S. 106.

[822] Straßenfondsgesetz 1933, BGBl. Nr. 44/1933. – vgl. Hanel Georg, Zur geplanten Einführung der Benzinsteuer in Österreich, Wien 1930. - Kreuzer, Verkehr und Straße in Oberösterreich, S. 140.

[823] BGBl. Nr. 140/1949.

[824] BGBl. Nr. 88/1950, § 4.

[825] 26 öS Mineralölsteuer bzw. 52 öS Zuschlag je 100 kg Eigengewicht lt BGBl. 140/1949 bzw. 88/1950.

[826] Seidel Hans, Österreichs Wirtschaft und Wirtschaftspolitik nach dem Zweiten Weltkrieg, Wien 2005, S. 503.

[827] Mineralölsteuernovelle 1960, BGBl. Nr. 248/1960, § 5.

Autobahnen zu verwenden. Der Bundeszuschlag wurde mit dem Bundesmineralölsteuergesetz 1966 als „Bundesmineralölsteuer“ bezeichnet und der Steuersatz wiederum angehoben, der explizite Aufteilungsschlüssel zwischen Autobahnen und Bundesstraßen allerdings wieder gestrichen. Die Zweckwidmung wurde erst 1987 aufgehoben. Seitdem verwendete der Bund die Erträge aus der Mineralölsteuer zur Budgetsanierung und reduzierte im Gegenzug die Aufwendungen für die Straßenverkehrsinfrastruktur.

Der Autobahnbau stieß bereits Ende der Fünfziger Jahre an finanzielle Grenzen, ja es kam zu einer veritablen Finanzierungskrise im Jahr 1960. Die in den Bundesvoranschlägen der Jahre 1957 bis 1959 für den Autobahnbau präliminierten Summen lagen zum Teil weit unter dem ermittelten Kreditbedarf. Nur durch die Freigabe zusätzlicher Mittel, teils aus US-Anleihen, konnten die jährlichen Bauprogramme halbwegs dotiert werden. Das Investitionsprogramm von 1954 wurde daher 1960 für die Westautobahn aufgrund der tatsächlichen bisherigen Aufwendungen überarbeitet und zeitlich bis 1964 erstreckt. War man 1954 von Gesamtkosten von rund vier Milliarden Schilling für die Strecke Vösendorf/Siebenhirten - Steinhäusl - Linz - Salzburg/ Staatsgrenze ausgegangen, so wurde das Gesamterfordernis nun auf etwa 6,75 Milliarden Schilling erweitert.[828] Zusätzlich kam es 1960 zu Vereinbarungen zwischen dem für den Autobahnbau zuständigen Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau und den ausführenden Bauunternehmen über eine Vorfinanzierung der Bauleistungen 1960/61 in den Baulosen des Abschnittes Seewalchen-Mondsee. Knapp vor Weihnachten 1960 ordnete der Bundesminister sogar eine Drosselung der laufenden Bauarbeiten und eine teilweise Einstellung jüngst vergebener Bauvorhaben an. Die Baueinstellung wurde zwar am 11. Jänner 1961 bereits wieder aufgehoben, aber die Unklarheit über die verfügbaren Kreditmittel und das Nachhinken der Geldzuweisungen in der Folgezeit zwangen zur amtlichen Festlegung eines „Zahlungsraten-Programmes“ ab Juli 1961 mit den bauausführenden Unternehmungen und zur Einrichtung eines „Beirates für die Autobahn-Finanzierung“ mit der Aufgabe der Beschaffung von Geldmitteln. Dieser Beirat hatte allerdings nur kurz Bestand (bis Mai 1962), da seine Bemühungen weitgehend erfolglos waren und das Finanzministerium die Beschaffung zusätzlicher Finanzmittel auf dem Kreditmarkt ablehnte.

Trotz dieser einnahmen- und ausgabenseitigen Maßnahmen reichten die für den Straßenbau im Rahmen des Bundesbudgets zur Verfügung stehenden Mittel allerdings bei weitem nicht aus, um die angesichts des explodierenden Verkehrswachstums als notwendig erachteten Autobahnstrecken in angemessener Zeit zu realisieren.[829] Die folgende Tabelle zeigt die Ausgaben für den Autobahnbau von 1954 bis 1997, dem Zeitpunkt der Ausgliederung der ASFINAG. Die Kosten des Autobahnbaus waren und sind jedenfalls enorm.

---

[828] Dokumentation Autobahnbau in Österreich 1938 bis 1975, S. 5 (Die Straße im Scheinwerfer. Berichte der Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen, August 1976).

[829] Just Karl, Finanzierung des Autobahnbaues, in: Österreichs Autobahnen, hg. v. Bundesministerium für Bauten und Technik, Wien 1983, S. 26-30, hier 26.

## Tabelle 14: Ausgaben für den Autobahn- und Straßenbau 1954-1997, nominal, in Mio. Schilling

| Jahr | Straßenbauausgaben | | | | | Anteil der Ausgaben für die Autobahnen an den gesamten Straßenbau-ausgaben (A,S,B) in % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Autobahnen (A) | | | Bundes- und Schnellstraßen (B,S) | Summe (A, S, B) | |
| | Bund | Straßen-gesell-schaften | Summe | | | |
| 1954 | 44,2 | | 44,2 | 585,3 | 629,5 | 7,0 |
| 1955 | 351,6 | | 351,6 | 649,4 | 1.001,0 | 35,1 |
| 1956 | 462,3 | | 462,3 | 720,6 | 1.182,9 | 39,1 |
| 1957 | 375,5 | | 375,5 | 917,6 | 1.293,1 | 29,0 |
| 1958 | 709,1 | | 709,1 | 1.040,2 | 1.749,3 | 40,5 |
| 1959 | 720,2 | | 720,2 | 1.218,8 | 1.939,0 | 37,1 |
| 1960 | 885,6 | | 885,6 | 1.259,4 | 2.145,0 | 41,3 |
| 1961 | 973,6 | | 973,6 | 1.428,3 | 2.401,9 | 40,5 |
| 1962 | 1.119,2 | | 1.119,2 | 1.427,0 | 2.546,2 | 44,0 |
| 1963 | 928,0 | | 928,0 | 1.645,9 | 2.573,9 | 36,1 |
| 1964 | 958,9 | | 958,9 | 1.916,7 | 2.875,6 | 33,3 |
| 1965 | 1.199,6 | | 1.199,6 | 2.026,3 | 3.225,9 | 37,2 |
| 1966 | 1.122,3 | | 1.122,3 | 2.305,6 | 3.427,9 | 32,7 |
| 1967 | 1.391,6 | | 1.391,6 | 2.738,6 | 4.130,2 | 33,7 |
| 1968 | 1.662,9 | | 1.662,9 | 2.769,6 | 4.432,5 | 37,5 |
| 1969 | 1.711,4 | 122,8 | 1.834,2 | 2.974,0 | 4.808,2 | 38,1 |
| 1970 | 1.981,7 | 136,0 | 2.117,7 | 3.144,0 | 5.261,7 | 40,2 |
| 1971 | 2.255,4 | 160,0 | 2.415,4 | 3.719,4 | 6.134,8 | 39,4 |
| 1972 | 2.474,7 | 505,0 | 2.979,7 | 4.424,3 | 7.404,0 | 40,2 |
| 1973 | 2.582,2 | 388,4 | 2.970,6 | 4.656,7 | 7.627,3 | 38,9 |
| 1974 | 3.170,8 | 466,3 | 3.637,1 | 4.550,2 | 8.187,3 | 44,4 |
| 1975 | 3.629,9 | 534,9 | 4.164,8 | 5.051,4 | 9.216,2 | 45,2 |
| 1976 | 3.647,7 | 771,7 | 4.419,4 | 5.128,6 | 9.548,0 | 46,3 |
| 1977 | 3.779,3 | 945,0 | 4.724,3 | 5.434,6 | 10.158,9 | 46,5 |
| 1978 | 3.959,4 | 1.493,9 | 5.453,3 | 6.255,8 | 11.709,1 | 46,6 |
| 1979 | 1.672,1 | 4.596,8 | 6.268,9 | 7.123,4 | 13.392,3 | 46,8 |
| 1980 | 5.984,5 | 1.834,7 | 7.819,2 | 8.014,5 | 15.833,7 | 49,4 |
| 1981 | 6.229,3 | 2.353,0 | 8.582,3 | 7.794,6 | 16.376,9 | 52,4 |
| 1982 | 5.842,1 | 3.418,8 | 9.260,9 | 7.095,1 | 16.654,8 | 55,6 |
| 1983 | 5.483,9 | 3.473,4 | 8.957,3 | 7.030,0 | 18.853,2 | 47,5 |
| 1984 | 5.140,2 | 4.590,8 | 9.731,0 | 6.804,8 | 16.790,1 | 58,0 |
| 1985 | 5.255,8 | 3.188,7 | 8.444,5 | 7.198,9 | 15.853,4 | 53,3 |
| 1986 | 4.412,8 | 4.790,8 | 9.203,6 | 7.132,0 | 16.657,8 | 55,3 |
| 1987 | 3.828,9 | 5.301,3 | 9.130,2 | 6.264,3 | 15.777,4 | 57,9 |
| 1988 | 3.140,4 | 5.547,2 | 8.687,6 | 6.091,3 | 15.206,0 | 57,1 |
| 1989 | 3.059,9 | 5.249,1 | 8.309,0 | 5.793,9 | 14.451,8 | 57,5 |
| 1990 | 3.030,2 | 5.422,9 | 8.453,1 | 6.152,9 | 14.907,7 | 56,7 |
| 1991 | 2.853,6 | 5.934,0 | 8.787,6 | 5.335,1 | 14.562,7 | 60,3 |
| 1992 | 3.048,7 | 6.237,7 | 9.286,4 | 5.633,1 | 15.363,2 | 60,4 |
| 1993 | 2.726,5 | 6.331,5 | 9.058,0 | 5.877,9 | 15.457,2 | 58,6 |
| 1994 | 2.900,0 | 5.554,2 | 8.454,2 | 6.498,7 | 15.487,7 | 54,6 |
| 1995 | 2.448,4 | 6.218,5 | 8.666,9 | 6.801,9 | 16.003,9 | 54,2 |
| 1996 | 2.785,2 | 6.139,8 | 8.925,0 | 6.856,3 | 16.312,3 | 54,7 |
| 1997 | 216,6 | 8.501,3 | 8.717,9 | 6.212,3 | 93.343,3 | 9,3 |

Quelle: Bundesrechnungsabschlüsse der Republik Österreich, Wien 1954-1997. – Österreichs Autobahnen, hg. v. Bundesministerium für Bauten und Technik, Wien 1984, S. 207.

Die Suche nach alternativen Finanzierungsmöglichkeiten setzte ein. Die alte, bewährte, aber seit 1931 mit Ausnahme der Großglockner-Hochalpenstraße nicht mehr angewandte Finanzierungsmethode der Mauteinhebung von den Straßenbenutzern drängte sich geradezu auf. 1954 relativ konkret angestellte Überlegungen zur Einführung von Benützungsgebühren wurden aus heute schwer nachvollziehbaren Gründen allerdings wieder fallen gelassen.[830]

Auf dem Weg zu einer Lösung bot der Blick ins Ausland entsprechende Vorbilder: In Frankreich, das nach dem Krieg ebenso wie Österreich über nicht einmal zwanzig Autobahnkilometer verfügte, war 1955 nach langen Diskussionen ein Autobahngesetz verabschiedet worden, das die Vergabe von Konzessionen zum Bau, Betrieb und Erhalt von Autobahnen an staatliche und/oder lokale Unternehmen der öffentlichen Hand durch den Staat vorsah, aber keine Festlegung hinsichtlich der Finanzierung traf. Eine solche erfolgte erst drei Jahre später, nämlich durch das Prinzip staatlich garantierter Anleihen und rückzahlbarer Vorfinanzierungen seitens des Staates. Ab 1956 entstand eine Reihe lokal tätiger Autobahngesellschaften, denen das Recht zugestanden wurde, Benutzungsgebühren einzuheben, um damit die vom Staat geleisteten Vorauszahlungen tilgen zu können.[831]

In Italien wurde ebenfalls 1955 ein Autobahngesetz verabschiedet, das im Wesentlichen ein Autobahnfinanzierungsgesetz war und mit dem der Autobahnbau nach dem Krieg wieder aufgenommen wurde. Es bedeutete insofern einen Bruch mit dem Autobahnbau der Zwischenkriegszeit, als nun öffentliche Unternehmen als Konzessionswerber bevorzugt wurden.[832] Offenbar hatte man aus den schlechten Erfahrungen mit Puricellis Baugesellschaft die Lehren gezogen.

Auch in Österreich waren im Bereich der Bundesstraßen bereits 1955 mit der Timmelsjochstraßen AG und 1962 mit der Felbertauernstraßen AG die ersten Straßenbaugesellschaften außerhalb der Hoheitsverwaltung eingerichtet worden, die die Errichtungs- und Finanzierungskosten durch die Einhebung einer Maut zu refinanzieren gedachten.[833] Dahinter stand der Gedanke, bestimmte vordringliche, aber durch die topographischen Gegebenheiten besonders aufwändige Strecken zeitlich gegenüber dem allgemeinen Ausbauprogramm vorzuziehen. Diese Sonderfinanzierungsgesellschaften übernahmen damit eine Aufgabe des Staates, nämlich den Bau bzw. Ausbau von Bundesstraßen. Im Gegenzug zeichneten die Republik Österreich, die beteiligten Bundesländer und Gemeinden das Aktienkapital. Durch die Haftung des Bundes und des Landes sollten die Gesellschaften in der Lage sein, die notwendigen Gelder auf dem Kapitalmarkt aufzubringen. Die Tilgung der Kredite beziehungsweise die Bedienung der Zinsen sollte durch die Einnahmen

---

[830] Siehe oben, Kapitel „Finanzierungsfragen“.

[831] Lafont Robert, Les autoroutes, Paris 1997, S. 17-30 (Que sais-je?, 2198).

[832] Robotti Ernesto, La concessione e le Concessionarie autostradali, in : 1955-1975. Le autostrade della seconda generazione, hg. v. d. Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso, o. O., o. J. [ca. 1989], S. 16-19, hier 18.

[833] Blecha Hans, Gründung und Funktion der Felbertauernstraße AG, in: Fritzer Erika, Die Felbertauernstraße und Osttirol. Enstehung-Bedeutung-Faszination, Innsbruck-Wien 2002, S. 99-114.

aus einer Benutzungsgebühr (Maut) erfolgen. Auch die Möglichkeit des Vorsteuerabzugs und damit von massiven Kosteneinsparungen spielte eine Rolle. Vorsteuerabzugsberechtigt wäre aber nur eine privatwirtschaftliche Unternehmung, nicht aber der Bund.[834]

Dieses Modell auch auf den Autobahnbau zu übertragen, lag somit nahe. Den Anfang machte die 1964 eingerichtete Brenner-Autobahn AG, auch wenn es gegen eine Bemautung der Brennerautobahn in den Jahren 1961 bis 1963 schwere Bedenken gegeben hatte.[835] Es folgten die Tauern-Autobahn AG (1969), die Gleinalm- bzw. Pyhrnautobahn AG (1971), die Arlberg-Straßentunnel AG (1979) und die Autobahnen- und-Schnellstraßen AG (ASAG, 1981).[836]

1982 wurde die Finanzierung der neu gegründeten Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) übertragen. Die ASFINAG wurde 1982 ursprünglich nur zur Finanzierung der österreichischen Straßenbausondergesellschaften gegründet, ist aber seit 1987 auch für die Finanzierung von Hochbauprojekten und seit 1989 von Eisenbahn-Hochleistungsstrecken zuständig. 1997 wurde die ASFINAG aus dem Staatsbudget ausgegliedert („ASFINAG Neu“) und übernahm einen Schuldenstand von rund 76 Milliarden Schilling. Im Gegenzug erhielt sie ein Grundkapital von rund 8 Milliarden Schilling und das Fruchtgenussrecht für das hochrangige Straßennetz. Damit besitzt sie das Recht, Mauten einzuheben. Folgerichtig wurden 1997 für das gesamte Autobahnnetz Benützungsgebühren eingeführt (Vignette). Sie hat aber die Verpflichtung, die bauliche und betriebliche Erhaltung des Netzes sowie die geplanten Lückenschlüsse zu gewährleisten.[837]

---

[834] Die Mehrwertsteuer wurde in Österreich mit 1. November 1972 als allgemeine Konsumsteuer eingeführt.

[835] Feist, Saumpfad, 443. – Meixner Wolfgang, „Brücken nach dem Süden“. 50 Jahre Debatten über den Brennerverkehr, in: Brandstätter Klaus/ Hörmann Julia (Hg.), Tirol – Österreich – Italien. Festschrift für Josef Riedmann zum 65. Geburtstag, Innsbruck 2005, S. 469-482, bes. 478ff (Schlern-Schriften, 330). – Sporrer/Steiner, Fritz Bock, S. 107. – Cejka Karl, Die Vorteile der Sonderfinanzierung, in: Die Brenner Autobahn. Die erste alpenüberquerende Vollautobahn, hg. v. d. Brenner-Autobahn-AG, Innsbruck 1972, S. 358-374.

[836] Ausführlich dazu: Lütgendorf Otto, Die wirtschaftliche und technische Bedeutung der Sondergesellschaften des Bundes im Bereich des Straßenverkehrs, in: Österreichs Autobahnen, hg. v. Bundesministerium für Bauten und Technik, Wien 1984, S. 158-160. – Just Karl, Finanzierung des Autobahnbaues, in: Österreichs Autobahnen, hg. v. Bundesministerium für Bauten und Technik, Wien 1984, S.26-30. – vgl. Mayerl Johannes / Ramaseder Stefan, Historische Entwicklung und Perspektiven der Finanzierung der hochrangigen Straßenverkehrsinfrastruktur in Österreich, Diplomarbeit WU Wien 2004, S. 85 ff.

[837] Bruckmüller Ernst (Hg.), Österreich Lexikon in drei Bänden, Bd. 1, Stichwort „ASFINAG“, Wien 2004, S. 61.

## 9.2 Betrieb und Unterhaltung

Die Erhaltung der Autobahn und ihrer Einrichtungen in bestmöglichem und verkehrssicherem Zustand ist Aufgabe der Autobahnmeistereien. Dazu zählt die Betreuung und Instandhaltung der Fahrbahn, der Leitschienen, Bodenmarkierungen, Betonleitwände, Verkehrszeichen, Wildzäune, Grünflächen, Parkplätze, Raststätten, Anschlussstellen, Betriebsumkehren, Tunnel, Brücken, der technischen Einrichtungen (Notrufsäulen, Geisterfahrerkrallen, Nebelwarnanlagen, Glatteisfrühwarnanlage, Überwachungskameras) und vieles andere mehr, darunter das Management der Baustellen und Umleitungen (Absicherung, Koordination, Überwachung).

Als wesentliche Aufgabe tritt in der kalten Jahreszeit der Winterdienst hinzu. Er ist durch eine eigene RVS-Richtlinie geregelt. Auf Autobahnen gilt die sogenannte Schwarzräumung, das heißt die völlige Räumung von Schnee und Eis mit Hilfe von Tausalzen. Dazu verfügen die Autobahnmeistereien über eigene Salzsilos. Zum Einsatz für die Feuchtsalzstreuung kommt 50%iges Natriumchlorid, das bei der Salzverarbeitung als Abfallprodukt anfällt.

Die Umlaufzeit der Streufahrzeuge darf nach den Vorgaben des Ministeriums auf Autobahnen drei Stunden nicht übersteigen. Das bedeutet, dass alle drei Stunden ein beliebiger Punkt von einem Streufahrzeug passiert werden muss und gegebenenfalls gesalzen wird.

So betreut etwa die Autobahnmeisterei Ansfelden, der als größter Straßenmeisterei Österreichs 71 km Strecke mit einer Fahrstreifenlänge von rund 400 km zugeordnet sind, unter anderem ca. 160 km Leitschienen, 50 km Betonleitwände, 100 km Wildzaun, 2500 Verkehrszeichen, 82 Notrufanlagen, 30 Überkopfwegweiser und 2500 ha Grünflächen. Jährlich müssen beispielsweise rund 200 Tonnen Müll von den 11 Parkplätzen entsorgt werden. Für den Winterdienst stehen in Ansfelden 22 Fahrzeuge, davon 9 Streufahrzeuge zur Verfügung. Pro Jahr werden etwa 2000 Tonnen Streusalz aufgebracht, in Spitzenwintern bis zu 3000 Tonnen.[838]

Ein Rückblick auf den ersten Winter an der soeben fertig gestellten Autobahn zeigt den enormen Wandel: 1964 standen für den Winterdienst an der gesamten Westautobahn 18 Lastautos mit verschiedenen Schneepflügen, sechs Vorbauschneepflüge, sechs Salzstreugeräte, acht Splittstreugeräte und drei Unimog zu Verfügung. Einige Fahrzeuge besaßen bereits Sprechfunk. Für die Strecke von Ennsdorf bis Regau standen 500 Tonnen Salz, für die Strecke von Regau bis Mondsee hingegen 4500 Tonnen Salz zur Verfügung. Von den jährlichen Erhaltungskosten von rund 10 Millionen Schilling für die Autobahn entfiel die Hälfte auf den Winterdienst.[839]

---

[838] Information Autobahnmeister Ansfelden Alois Lüftinger, 15.2.2004.

[839] Straßendienstfahrzeuge mit Sprechfunk, in: OÖN 7.12.1964, S. 7. – Erster Winter auf durchgehender Autobahn: Kosten steigen stark von Ost nach West, in: OÖN 14.5.1965, S. 5.

## 9.3 Politik, Verwaltung und Organisation

### 9.3.1 Die Autobahnverwaltung in der Oö. Landesbaudirektion

Wie bereits erwähnt übernahm mit 1.1.1948 die Abteilung für Straßenwesen im Amt der Oö. Landesregierung (Landesbauamt, heute Landesbaudirektion) die Geschäfte der ehemaligen Obersten Bauleitung der Reichsautobahnen (OBR) Linz, wobei das Personal der OBR vorläufig ebenfalls übernommen werden sollte.

Ursprünglich der Abteilung Straßenbau unterstellt und als „Bundesstraßenverwaltung-Autobahnen“ bezeichnet, bildete die Autobahnverwaltung eine eigene Abteilung, die im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung tätig wurde. Die Abteilung gliederte sich in die Unterabteilungen Projektierung (Bau8-I), Neu- und Ausbau (Bau8-II) und Erhaltung (Bau8-III), wobei letzterer wiederum die Autobahnmeistereien unterstanden. Die Autobahnbrücken allerdings unterstanden der Abteilung Brückenbau. Anfang der achtziger Jahre änderte sich die Kurzbezeichnung auf „BauA“.

Ende der neunziger Jahre wurden die Unterabteilungen aufgelöst und Arbeitsgruppen traten an deren Stelle. Weiter wurde die Verwaltung der Autobahnbrücken aus der Abteilung Brückenbau herausgelöst und in die Abteilung Autobahnen integriert. Die oberösterreichische Autobahnverwaltung übte ihre Tätigkeit bis Mai 2006 im Rahmen eines Werkvertrages mit der ASFINAG aus.

Die für die Autobahnen zuständigen Landesräte waren:

| | |
|---|---|
| 1948 - 1955 | Felix Kern[840] |
| 1955 - 1977 | Dr. Erwin Wenzl[841] |
| 1977 - 1986 | Hans Winetzhammer[842] |
| 1986 - 1987 | Mag. Helmut Kukacka[843] |
| 1987 - 1995 | Dr. Josef Pühringer |
| seit 1995 | Franz Hiesl |

[840] Felix Kern war bereits in der Zwischenkriegszeit (1931 – 38) und wieder seit 1945 für den Straßenbau zuständig. Siehe Winetzhammer Hans, Felix Kern, in: Oberösterreicher. Lebensbilder zur Geschichte Oberösterreichs, Bd. 3, Linz 1984, S. 165-180.

[841] Wenzl behielt auch als Landeshauptmann ab 1971 das Bauressort. Siehe: Beran Gabriele (Hg.), Ein Löwe für Oberösterreich. Dr. Erwin Wenzl, Linz 1992. - Slapnicka Harry, Erwin Wenzl, in: Dachs Herbert et al. (Hg.), Die Politiker. Karrieren und Wirken bedeutender Repräsentanten der Zweiten Republik, Wien 1995, 606-612.

[842] Winetzhammer verunglückte 1986 bei einem Autounfall tödlich. Siehe Slapnicka Harry, Oberösterreich – Die politische Führungsschicht ab 1945, Linz 1989, S. 325-326.

[843] Siehe Slapnicka Harry, Oberösterreich – Die politische Führungsschicht ab 1945, Linz 1989, S. 175-160.

### 9.3.2 Die Bundesstraßenverwaltung

Die Autobahn-Agenden wurden seit 1954 von der Bundesstraßenverwaltung geführt. Diese wiederum war anfänglich dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau (BMHuW) zugeordnet.

Mit dem Anwachsen der Aufgaben auf dem Gebiet des Bauwesens wurde 1966 ein eigenes Bundesministerium für Bauten und Technik (BMBuT) eingerichtet, das wiederum 1987 mit dem Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie zum neuen Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten (BMwA) zusammengefasst wurde.

Mit der Bildung der ÖVP-FPÖ-Koalitionsregierung im Jahr 2000 wurden die Straßenagenden aus dem Wirtschaftsministerium herausgelöst und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) zugeordnet.

Die für die Autobahnen zuständigen Minister waren:

| | |
|---|---|
| 1953 – 1953 | Dr. Julius Raab (ÖVP) |
| 1953 – 1956 | Dr. Udo Illig (ÖVP) |
| 1956 – 1966 | Dr. Fritz Bock (ÖVP) |
| 1966 – 1970 | Dr. Vinzenz Kotzina (ÖVP) |
| 1970 – 1979 | Josef Moser (SPÖ) |
| 1979 – 1979 | Karl Lausecker (SPÖ) |
| 1979 – 1985 | Karl Sekanina (SPÖ) |
| 1985 – 1987 | Dr. Heinrich Übleis (SPÖ) |
| 1987 – 1989 | Dr. Robert Graf (ÖVP) |
| 1989 – 1995 | Dr. Wolfgang Schüssel (ÖVP) |
| 1995 – 1996 | Dr. Johannes Ditz (ÖVP) |
| 1996 – 2000 | Hannes Farnleitner (ÖVP) |
| 2000 - 2000 | Dipl.-Ing. Michael Schmidt (FPÖ) |
| 2000 - 2002 | Dipl.-Ing. Dr. Monika Forstinger (FPÖ) |
| 2002 - 2003 | Mathias Reichhold (FPÖ) |
| 2003 - 2006 | Hubert Gorbach (FPÖ) |
| seit 2007 | Michael Faymann (SPÖ) |

### 9.3.3 Von der Pyhrn Autobahn AG zur ÖSAG

Um den Bau der Pyhrnautobahn im (steirischen) Abschnitt zwischen St. Michael und Deutschfeistritz, konkret den Bau des Gleinalmtunnels, zeitlich vorzuziehen, übertrug der Gesetzgeber mit dem Pyhrn Autobahn-

Finanzierungsgesetz die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung dieses Teilstücks einer noch zu gründenden Gesellschaft.[844]

Diese erfolgte am 23.12.1971 als „Gleinalm-Autobahn Aktiengesellschaft“ (GABAG) und stand als Sonderfinanzierungsgesellschaft des Bundes in einer Reihe mit der Brennerautobahn AG, der Arlberg Straßentunnel AG, der Tauernautobahn AG, der Autobahnen- und Schnellstraßen-Aktiengesellschaft und der Wiener Bundesstraßen Aktiengesellschaft.

Die GABAG hatte die für die Herstellung der Gleinalm-Autobahn notwendigen Grundflächen auf Kosten der Gesellschaft im Namen des Bundes zu erwerben. Dabei wurde ihr das Recht eingeräumt, für Enteignungen die Bestimmungen des Bundesstraßengesetzes 1971 in Anspruch zu nehmen. Das Bundesministerium für Bauten und Technik seinerseits wurde ermächtigt, der Gesellschaft technische Anweisungen über die Herstellung und Erhaltung der Autobahnstrecke zu erteilen.

Das Grundkapital wurde vorerst mit 200 Mio. Schilling festgesetzt. Darüber hinaus verpflichtete sich das Bundesland Steiermark, 15 Jahre lang jeweils 9 Millionen Schilling an nicht rückzahlbaren Zuschüssen an die Gesellschaft zu leisten. Die weitere Finanzierung sollte durch Aufnahme von Anleihen, Darlehen und Krediten erfolgen, wobei der Bund die Haftung übernehmen sollte. Dieser war gemäß Gesetz verpflichtet, für die Benützung der Gleinalm-Autobahn ein Entgelt (Maut) einzuheben, die Einhebung selbst jedoch der Aktiengesellschaft zu übertragen und diese Einnahmen der Aktiengesellschaft soweit zu überlassen, als dies zur Abdeckung der Kosten für die Grundeinlösungen, Herstellung, Erhaltung, Finanzierung, Verwaltung etc. notwendig wäre.

Die zunächst räumlich auf die Steiermark beschränkte Gleinalm Autobahn Aktiengesellschaft erfuhr durch die Gesetzesnovelle vom 12.12.1975 eine räumliche Erweiterung und verwaltungstechnische Veränderungen: die Gesellschaftsstrecke wurde unter anderem durch den Bosrucktunnel mit Anschlussstrecken zwischen Spital am Pyhrn und Selzthal verlängert, da die beiden Bundesländer eine Autobahnverbindung unter dem Bosruck realisieren wollten.[845]

Das Land Oberösterreich stieg demnach als neuer Aktionär mit einem Anteil von 7,5 % des Grundkapitals, das auf mindestens 400 Millionen Schilling verdoppelt werden sollte, in die Gesellschaft ein. Die Bundesländer Steiermark und Oberösterreich verpflichteten sich, für die Jahre 1977 bis 1991 nicht rückzahlbare Zuschüsse von jährlich 29 Millionen Schilling zu leisten. 1977 stockte das Land Oberösterreich seine Anteilsrechte auf und beschloss zudem, von 1977 bis 1981 insgesamt 90 Millionen Schilling nicht rückzahlbare Zuschüsse zu leisten.[846]

Durch die Ausdehnung der Gesellschaftsstrecke über die steirische Landesgrenze hinaus schien es angebracht, den Namen der Gesellschaft den neuen Gegebenheiten entsprechend abzuändern. In der ersten außer-

[844] Pyhrn Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 479/1971.

[845] Pyhrn Autobahn-Finanzierungsgesetz-Novelle, BGBl. Nr. 640/1975.

[846] vgl. Geld für Pyhrnautobahn, in: OÖN 19.4.1977.

ordentlichen Hauptversammlung vom 16.3.1976 wurde daher unter anderem die Änderung des Firmenwortlauts auf „Pyhrn Autobahn Aktiengesellschaft“ (PAG) beschlossen. Die PAG erhielt in der Folge einen Großteil der oberösterreichischen Pyhrnstrecke zur Planung bzw. zum Bau übertragen (siehe dort).

Mit 1.1.1993 wurde die PAG mit anderen Bundesstraßengesellschaften zur „Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen-Aktiengesellschaft“ (ÖSAG) mit Sitz in Salzburg verschmolzen.[847] Der Aktienanteil Oberösterreichs an der neuen Gesellschaft und damit auch sein Einfluss sank dadurch deutlich. Die ÖSAG wiederum gehört zur Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, kurz ASFINAG.

## 9.4 Verkehrsregelung

Der Verkehr auf den Autobahnen vollzog sich anfangs weitgehend ohne Regeln. Angesichts der nur kurzen, für den Verkehr bereits freigegebenen Abschnitte und des geringen Verkehrsaufkommens stellte dies kein sonderliches Problem dar. Erst mit der Zunahme sowohl des zur Verfügung stehenden Netzes als auch des Verkehrs wurden gesetzliche Regelungen erforderlich.

Die Straßenverkehrsordnung 1960 legte fest, dass „*Autobahnen nur mit Kraftfahrzeugen benützt werden, die eine Geschwindigkeit von mindestens 40 km/h auf waagrechter Fahrbahn erreichen können und mit denen diese Geschwindigkeit überschritten werden darf (Schnellverkehr). Jeder andere Verkehr, insbesondere Fußgängerverkehr, der Verkehr mit Fahrrädern, Motorfahrrädern und Fuhrwerken, der Viehtrieb und das Reiten, ist auf der Autobahn verboten*.“[848] Dies stand in Einklang mit dem Bundesstraßengesetz, das besagte, dass Autobahnen dem Durchzugsverkehr dienten. Mit der 19. Novelle zur Straßenverkehrsordnung wurde übrigens festgelegt, dass nur Fahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von mindestens 60 km/h die Autobahn benützen dürfen, nachdem lange 40 km/h als Grenze gegolten hatten.

Weiter wurde untersagt: das Überfahren des Mittelstreifens, Umkehren, Rückwärtsfahren, die Erteilung praktischen Fahrschulunterrichts und das Halten und Parken außerhalb der gekennzeichneten Stellen (!).

Tatsächlich mussten die Fahrzeuglenker erst an die der Autobahn eigenen Regeln gewöhnt und dementsprechend „erzogen“ werden. Eine anlässlich der Fertigstellung der Westautobahn in Oberösterreich herausgegebene Broschüre der Landesregierung betrieb in dieser Hinsicht offensichtlich noch notwendige Aufklärungsarbeit, z.B. was das richtige Einfahren in die Autobahn, das Abstandhalten und das Überholen betraf.

---

[847] BGBl. Nr. 826/1992.

[848] Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960, § 46 (1).

**Abb. 185: Anschlussstelle Enns 1959 mit Beschilderung.**

Man beachte die Verkehrszeichen für „Autobahn Anfang“ und „vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit**“**

Quelle: Foto Landespressedienst, B8/534/20

Hinweise wie

„*Bei Kuppen beachten Sie bitte die starke Blendwirkung Ihres Abblendlichtes.*“

„*Bremsen Sie [beim Ausfahren] nicht auf der Hauptfahrbahn, sondern wechseln Sie möglichst bei Beginn der unterbrochenen Markierung auf die rechts der Betonfahrbahn gelegene Bremsspur; dadurch vermeiden Sie Auffahr-Unfälle!“*

„*Wenn Sie durch Landstriche fahren, deren Schönheit Sie genießen möchten, suchen Sie die Parkplätze auf [...], anstatt auf der Autobahn verbotswidrig zu bummeln.“*[849]

zeigen deutlich, wie neu das Phänomen Autobahn und wie ungewohnt seine Benutzung noch waren. Dabei war ja für viele Autobahnbenutzer sogar der eigene Führerschein und das eigene Auto noch ungewohnt und neu.

Dazu kam, dass die Fahrzeuge noch nicht so leistungsfähig und pannensicher waren wie heute. Dem Pannenstreifen, der sinnvollerweise auch als „Standstreifen“ bezeichnet wurden, den Tankstellen, Raststationen und Notrufeinrichtungen kam daher eine viel größere Bedeutung zu als heute.

Auch die Auto- und Reifenindustrie musste sich erst anpassen und geeignete Modelle auf den Markt bringen, die einer Dauerbelastung und hohen Geschwindigkeiten gewachsen waren. Diese Entwicklung hatte in Deutschland

[849] Die Autobahn in Oberösterreich. Chronik einer Bauleistung, Linz 1963, S. 55, 49, 58.

bereits in den dreißiger Jahren eingesetzt. So warb etwa Semperit noch 1966 mit dem neuen Modell „Favorit“, das angeblich alpenerprobt und eben auch „autobahnfest“ war.

**Abb. 186: Reklame für den „autobahnfesten“ Semperit-Reifen „Favorit“, 1966**

Quelle: Bestands-Statistik der Kraftfahrzeuge in Österreich 1966, Wien 1967.

Bis 1974 gab es keine Regelung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen. Wie auf allen anderen Straßen auch, hatte der Lenker gemäß Straßenverkehrsordnung 1960 seine Geschwindigkeit den Umständen sowie den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen, eine Formulierung, die sich unverändert bis heute gehalten hat.[850]

Nur im Ortsgebiet galt bereits damals eine Beschränkung von 50 km/h. Im Jänner 1973 wurde schließlich - vor allem wegen der Benzinkrise aber auch wegen explodierender Unfallzahlen - auf Bundesstraßen eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h eingeführt. Im Dezember 1973 trafen die Benzinsparmaßnahmen auch den Autobahnverkehr mit der Einführung eines Tempolimits von 120 km/h. Mit dem Ende der Benzinkrise wurde diese allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung zwar mit 1.Mai 1974 auf 130 km/h

[850] BGBl. Nr. 159/1960, § 20 (1).

angehoben, aber nicht mehr völlig aufgehoben und letztendlich mit der 5. Novelle zur Straßenverkehrsordnung 1960 im Jahre 1975 definitiv eingeführt.[851]

Die Regulierung und Reglementierung des (Autobahn)Verkehrs ging immer weiter, richtete sich aber hauptsächlich gegen den Güterverkehr, gemäß dem Motto vom „bösen“ Lkw im Gegensatz zum „guten“ Pkw: Wochenendfahrverbote, Nachtfahrverbote für Lastkraftwagen aus Lärmschutzgründen, Lkw-Überholverbote zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit etc.

Zur Geschwindigkeitsüberwachung wurden stationäre und mobile Radargeräte eingesetzt.[852] Die jüngste Maßnahme nennt sich „Section Control“ und dient zur Überprüfung der Einhaltung des oft missachteten Sicherheitsabstandes, indem nicht die momentane Geschwindigkeit eines Kraftfahrzeuges gemessen wird, sondern seine Geschwindigkeit innerhalb eines bestimmten Abschnitts (section).

## 9.5 Verkehrssicherheit

### 9.5.1 Das Unfallgeschehen auf Autobahnen

Die Verkehrssicherheit spielte von Anfang an eine nicht unbedeutende Rolle im Autobahnbau. Oft und oft wurde und wird mit der auf Autobahnen höheren Verkehrssicherheit als auf Bundesstraßen argumentiert. Tatsächlich erweisen sich die Autobahnen im Vergleich mit dem Bundessstraßennetz als relativ sicher. Diese vergleichsweise hohe Sicherheit der Autobahnen ist vor allem in den getrennten Fahrtrichtungen und der Mittelstreifensicherung begründet. Damit werden gefährliche Überholmanöver und Kreuzungsunfälle ausgeschaltet.[853]

Betrachtet man die Unfallzahlen in Relation zur Länge des Autobahnnetzes und zu den Fahrleistungen (Kfz-km/Jahr), so zeigt sich zwar, dass Oberösterreichs Autobahnen etwas „gefährlicher“ als im österreichischen Durchschnitt (ohne Wien) sind, aber immer noch etwas weniger Unfälle pro Kilometer und nur halb so viele Unfälle je 1 Mio. Kfz-km als das oberösterreichische Bundesstraßennetz (nur Freiland) aufweisen.

Betrachtet man das gesamte Autobahnnetz Österreichs (Daten 2003), so zeigt sich, dass zwar nur 6,0% aller Unfälle mit Personenschaden sich auf Autobahnen ereigneten, aber dabei 11,6 % aller im Straßenverkehr Getöteten ums Leben kamen. Die Unfallschwere ist somit vergleichsweise hoch wegen der hohen Fahrgeschwindigkeiten. In Baustellenbereichen ereigneten sich

---

[851] BGBl. Nr. 402/1975.

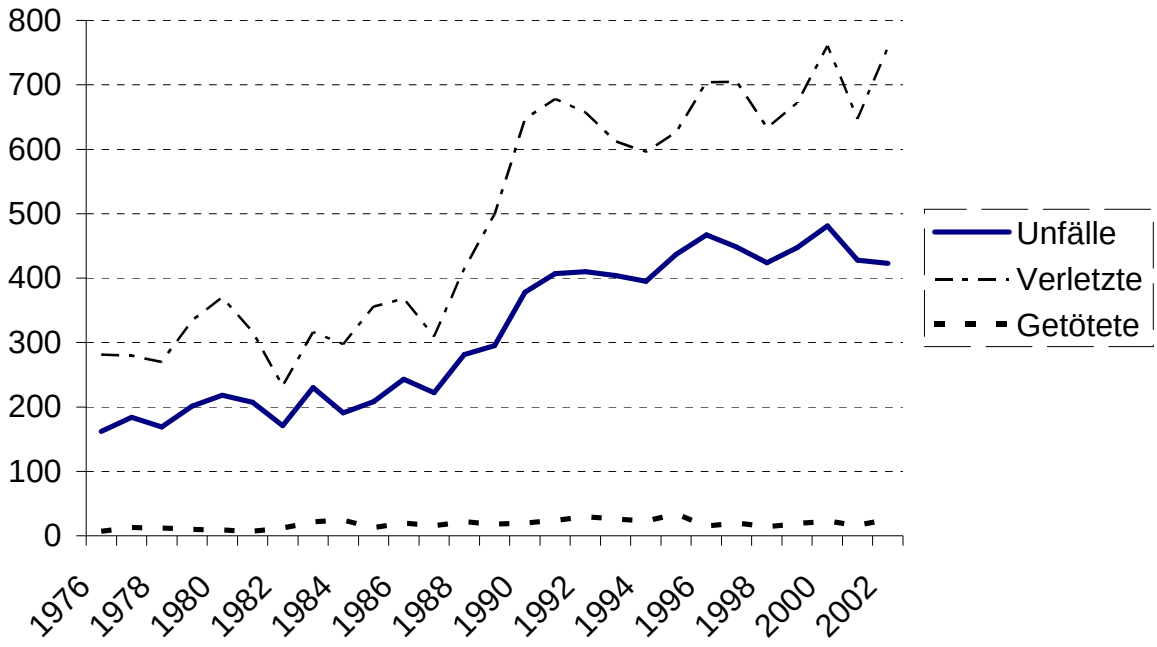
[852] Vgl. Westautobahn: Modernste Radarfalle Österreichs, in: OÖN 25.10.1995, S. 17.

[853] Ausführlich dazu: Robatsch Klaus/Kräutler Christian, Unfallgeschehen auf Autobahnen, hg. v. Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr, Wien 1997 (Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, 70).

4,3 % aller Autobahnunfälle. Die Unfallschwere war dort wegen der geringeren Fahrgeschwindigkeiten wesentlich geringer.[854]

Im langfristigen Trend bleibt die Zahl der auf Autobahnen Getöteten relativ stabil, während die Zahl der Unfälle mit Personenschaden und der Verletzten kontinuierlich steigt. Trotz dieser alarmierenden Zahlen muss man aber konstatieren, dass der Autobahnverkehr in den letzten Jahrzehnten vermutlich nicht gefährlicher, sondern vielleicht sogar vergleichsweise sicherer geworden ist angesichts der seit Mitte der siebziger Jahre enorm gestiegenen Verkehrsdichte und einem exorbitanten Anstieg der Fahrleistungen. Zweifellos haben neben der Erhöhung der passiven Sicherheit die Verbesserungen im Rettungswesen wesentlich dazu beigetragen, dass die Zahl der Getöteten auf dem Niveau der siebziger Jahre gehalten werden konnte, da die Zeitspanne vom Unfall bis zur ärztlichen Erstversorgung dramatisch reduziert werden konnte.

**Abb. 187: Unfallgeschehen auf Autobahnen in Oberösterreich 1976 - 2002**




Quelle: Kuratorium für Verkehrssicherheit, eigene Bearbeitung

## 9.5.2 Verkehrssicherheitseinrichtungen und -maßnahmen

Um die Unfallzahlen möglichst niedrig zu halten oder andererseits im Falle eines Unfalles die Auswirkungen gering zu halten und rasch für Hilfe zu sorgen, wurden bereits früh erste Verkehrssicherheitseinrichtungen installiert. Im

[854] Unfallstatistik Österreich 2003, hg. v. Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien 2004. – Unfallstatistikbericht 2003 Oberösterreich, hg. v. Amt der Oö. Landesregierung, Abt. Verkehrstechnik und Kuratorium für Verkehrssicherheit, Linz 2004

September 1961 wurde der erste Windsack auf der Almbrücke bei Vorchdorf montiert, um die Autofahrer nach dem Vorbild der Flughäfen vor starken Seitenwinden zu warnen.[855] Der heute selbstverständliche Einsatz von Leitplanken war ein weiterer Schritt.[856] Das Kuratorium für Verkehrssicherheit forderte darüber hinaus auch Leitplanken für den Mittelsteifen.[857] Natürlich gehörte auch die Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der Autobahn zu den Verkehrssicherheitsmaßnahmen.

Für alle Fälle griff die Autobahnverwaltung aber auch auf ungewöhnliche Maßnahmen zurück: als sich auf einem schnurgeraden Abschnitt ohne erkennbaren Grund schwere Unfälle häuften, bediente man sich eines Wünschelrutengängers, der Drahtschlingen entlang des Mittelstreifens vergrub, um die von unterirdischen Wasseradern ausgehenden Strahlungen abzulenken. Die Zahl der Unfälle ging daraufhin um 50 % zurück.[858]

In den sechziger Jahren wurde die Westautobahn ausgehend von Salzburg systematisch mit Notrufsäulen ausgerüstet.[859] Mit der Inbetriebnahme von 72 Notrufsäulen zwischen Seewalchen und Linz im Juli 1967 stand auf einer Länge von 145 km bereits ein Netz von 162 Notrufsäulen im Abstand von etwa 2 km zur Verfügung.[860] Freilich wussten viele Fahrzeuglenker anfangs wenig mit den blinkenden Lichtern anzufangen.[861]

Die Notrufsäulen standen durch das von den Österreichischen Bundesbahnen betriebene sogenannte ABSA-Kabel („Autobahn-Sonderanschluß“) mit den Autobahnmeistereien und den Dienststellen des Ministeriums, später auch mit der Autobahngendarmerie, in ständiger Verbindung. Vorbild für dieses eigene Telefonnetz der Autobahn war wieder einmal Deutschland gewesen. Hier hatten bereits in den dreißiger Jahren die Reichsautobahnen nach dem Vorbild der Deutschen Reichsbahn ebenfalls über ein eigenes Telefonnetz verfügt. Derzeit wird dieses Netz auf Lichtwellenleitertechnologie (Glasfaserkabel) umgestellt.[862]

Um die Aufmerksamkeit des Fahrzeuglenkers nicht vom Verkehr abzulenken, sah bereits die Bundesstraßennovelle 1964 ein Werbeverbot („optische und akustische Reklamen und akustische Ankündigungen“) innerhalb einer Schutzzone von bis zu 100 m beiderseits der Autobahn vor. Natürlich versuchte

---

[855] OÖN 30.9.1961, S. 7.

[856] vgl. Dienstanweisung des BMBuT zur Ausrüstung des hochrangigen Bundesstraßennetzes mit Leitschienen, 1973. Siehe auch RVS 5.251 und 9.252.

[857] vgl. Umdenken auch beim Autobahnbau!, in: OÖN, 15.10.1966, S. 45.

[858] OÖN 28.5.1966, S. 7. - Drahtschlingen gegen den Verkehrstod: Wünschelrute soll Autobahn entschärfen, in: OÖN 27.11.1968, S. 4. – vgl. Herko Pia Maria, Unerklärliche Unfallhäufungsstellen. Radioästhetische Projekte an Unfallhäufungsstellen in Niederösterreich, Diplomarbeit TU Wien 1998.

[859] vgl. Dienstanweisung des BMHuW betreffend Festlegung der Standorte für Notrufsäulen, 1959.

[860] Kodric E., Inbetriebnahme von Notrufsäulen an der Autobahn Wien – Salzburg, in: Mitteilungen der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen im Ö.I.A.V. (Beilage zur ÖIZ), 1968, H. 10, S. 367-368.

[861] Vgl. Manchen möge ein Licht aufgehen, in : OÖN 30.9.1970, S. 5.

[862] Auskunft Ing. Siegfried Gottinger, Abt. Autobahnen, 31.8.2004

die Werbewirtschaft immer wieder, mitunter auf sehr originelle Weise, dieses Werbeverbot zu umgehen.

**Abb. 188: Der erste Windsack auf der Almbrücke bei Vorchdorf, 1961**

Quelle: Foto Kurt Römer, vgl. OÖN 30.9.1961, S. 7.

**Abb. 189: Notrufsäule bei Oberwang, 1973**

Quelle: Foto Landespressedienst, B20/73-488-3

Auch die Beschilderung durch Verkehrszeichen trägt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Bei mehrspurigen Abschnitten setzten sich früh Überkopfwegweiser durch. Die Vorwegweisung wurde schrittweise verbessert, zum Beispiel durch die Beschilderung mit EXIT-Tafeln bei Autobahnausfahrten. Für den Fall einer Sperre der Autobahn infolge eines größeren Unfalls wurden sogenannte Umleitungsstrecken im Bundesstraßennetz ausgeschildert.

Im Laufe der Zeit wurde das System an Verkehrssicherheitseinrichtungen immer dichter, komplexer und ausgefeilter. Bodenmarkierungen sorgten für eine bessere Erkennbarkeit des Fahrbahnrandes und spezielle Markierungen für einen „Rumpeleffekt", der den Fahrer spüren ließ, sobald er den rechten Fahrbahnrand überfuhr. Abstandsmarkierungen versuchten die Fahrer auf die Einhaltung des oft missachteten Sicherheitsabstandes aufmerksam zu machen. Im Baustellenbereich bewährten sich vor allem die Betonleitwände, und zur Abwehr von Wildunfällen wurden Wildschutzzäune errichtet.[863]

Glatteisfrühwarnsysteme und Nebelwarnanlagen sollen vor Gefahren durch die Witterung schützen. Frost- und Schneewarngeräte wurden bereits in den frühen achtziger Jahren an der West- und Mühlkreisautobahn installiert. Verschiedene Glatteisfrühwarnsysteme wurden erstmals 1992/93 getestet. Nach einem verheerenden Auffahrunfall im Nebel ist seit November 2003 bei der Autobahnmeisterei Seewalchen eine Nebelwarnanlage in Betrieb.

Als besonderes Problem erwiesen sich etwa ab den späten siebziger Jahren die sogenannten „Geisterfahrer",[864] die die Autobahn entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung benutzten und dadurch zwangsläufig schwere Unfälle verursachten.[865] Es handelte sich dabei überwiegend um alkoholisierte männliche Fahrer sowie in geringerem Ausmaß um Lenker, die sich verfahren hatten oder irrtümlich falsch aufgefahren waren, aber auch um jugendliche Mutproben.[866] Um Fehlfahrten zu verhindern, wurde 1990 sogar eine eigene Richtlinie (RVS 5.28) ausgearbeitet und für verbindlich erklärt, die beim Neubau von Anschlussstellen und baulichen Umgestaltungen im Einmündungsbereich anzuwenden ist.

Wenig Erfolg zeitigten sogenannte „Geisterfahrer-Warntafeln", die an den Anschlussstellen aufgestellt wurden und nur aus Sicht eines tatsächlich falsch fahrenden Lenkers sichtbar sein sollten. Da dies nicht immer gelang, war ihre Wirkung auch begrenzt.[867]

---

[863] vgl. Dienstanweisungen des BMBuT betreffend Wildschutzeinrichtungen an Bundesstraßen, 1986.

[864] vgl. Dienstanweisung des BMBuT für zusätzliche Maßnahmen zur Verhinderung von Fehlfahrten entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung bei richtungsgetrennten Fahrbahnen, 19.12.1978.

[865] vgl. Gegen das Schreckgespenst Geisterfahrer kann man vorbeugen, in: Wiener Zeitung, 4.12.1996, S. 34. - Unsachliche Diskussion über die Geisterfahrer, in: OÖN 21.10.1999.

[866] vgl. Geisterfahrer: Alarmstufe ROT, in: Auto touring, November 1994, S. 16-19.

[867] vgl. 1997 wird ein „Geisterfahrerjahr", in: Wiener Zeitung, 19.11.1997, S. 6. - Warntafeln: vorne die schwarze Hand, hinten der Big Mac, in: Die Presse, 29.11.1998, S. 6. - Schutz vor Geisterfahrern hat Grenzen. 62 Todesopfer binnen zwölf Jahren, in: OÖN 11.10.1999, S. 17.

Im Jahr 2000 - nachdem bereits seit 1994 eine Geisterfahrersperre bei Graz-Ost getestet worden war[868] - wurden als radikalere Maßnahme vorerst vier sogenannte „Geisterfahrerkrallen“ an den Anschlussstellen Weißkirchen (A 25), Industriezeile (A 7) und Ansfelden (A 1, jeweils Nord und Süd) installiert, die seitdem mehr als 30 Geiserfahrer stoppen konnten.[869] Es handelt sich dabei um ein elektro-mechanisches System, bei dem ein entgegen der Fahrtrichtung fahrendes Fahrzeug durch Drucksensoren einen im Boden verankerten Mechanismus mit Krallen auslöst, die die Reifen des Fahrzeuges aufschlitzen und das Fahrzeug somit stoppen. Gleichzeitig wird bei der Autobahnmeisterei ein Alarm ausgelöst. Nach anfänglichen Problemen funktioniert dieses System mittlerweile relativ problemlos.

Für den Großraum Linz zwischen Sattledt, Pichl bei Wels und Enns ist seitens der ASFINAG eine von der neuen Verkehrsmanagement- und informationszentrale in Wien-Inzersdorf aus gesteuerte Verkehrsbeeinflussungsanlage mit Wechselverkehrszeichen geplant.[870]

## 9.6 Die Verkehrsentwicklung auf Autobahnen seit 1958

Bereits 1958, als Ende April der erste Abschnitt der Westautobahn von Mondsee bis Salzburg für den Verkehr freigegeben worden war, wurden 5 Zählstellen auf der Autobahn in Salzburg eingerichtet, um den Verkehr im Zuge der damals jährlichen Straßenverkehrszählungen zu erheben.[871]

Im darauf folgenden Jahr wurden auch in Oberösterreich vier Zählstellen eingerichtet – mittlerweile war ja im Dezember 1958 das über 43 km lange Teilstück von Sattledt bis zur Landesgrenze zu Niederösterreich für den Verkehr freigegeben worden. Die Zählstellen befanden sich bei km 154 (Enns), 148 (Asten), 141 (Linz) und 125 (Sattledt) und wiesen eine durchschnittliche Anzahl von 912 bis 1606 Kraftfahrzeugen je Richtung in 24 Stunden auf. [872]

In der Spitzenstunde wurden an der Zählstelle Asten immerhin bereits 489 Kraftfahrzeuge in einer Richtung gezählt.[873] Die Autobahn wurde also trotz der nur geringen befahrbaren Länge bereits intensiv genützt, bedenkt man, dass an

---

[868] Geisterfahrersperren auch in OÖ, in: Neues Volksblatt, 25.8.1994; Kampf gegen Geisterfahrer, in: Amtliche Linzer Zeitung, Folge 18, 1.9.1994.

[869] vgl. Geisterfahrerkrallen an den oö. Autobahnen, in: Neues Volksblatt, 15.11.1999. - Reifenkrallen gegen Geisterfahrer, in: Wiener Zeitung, 19.10.1999, S. 1 u. 12. - Der Kampf gegen Geisterfahrer wird immer mehr zum Politikum, in: OÖN 20.10.1999, S. 1 u. 20.

[870] Vgl. Neue Schilder denken mit, weil’s Autofahrer zu wenig tun, in: OÖN 28/29.8.2004, S. 7. – ASFINAG - Geschäftsbericht 2003, S. 43. – Geldregen für Telematik-Spezialisten. Asfinag lässt 240 Millionen Euro für System zur Verkehrsbeeinflussung springen, in: Der Standard, 14.5.2004, S. 18.

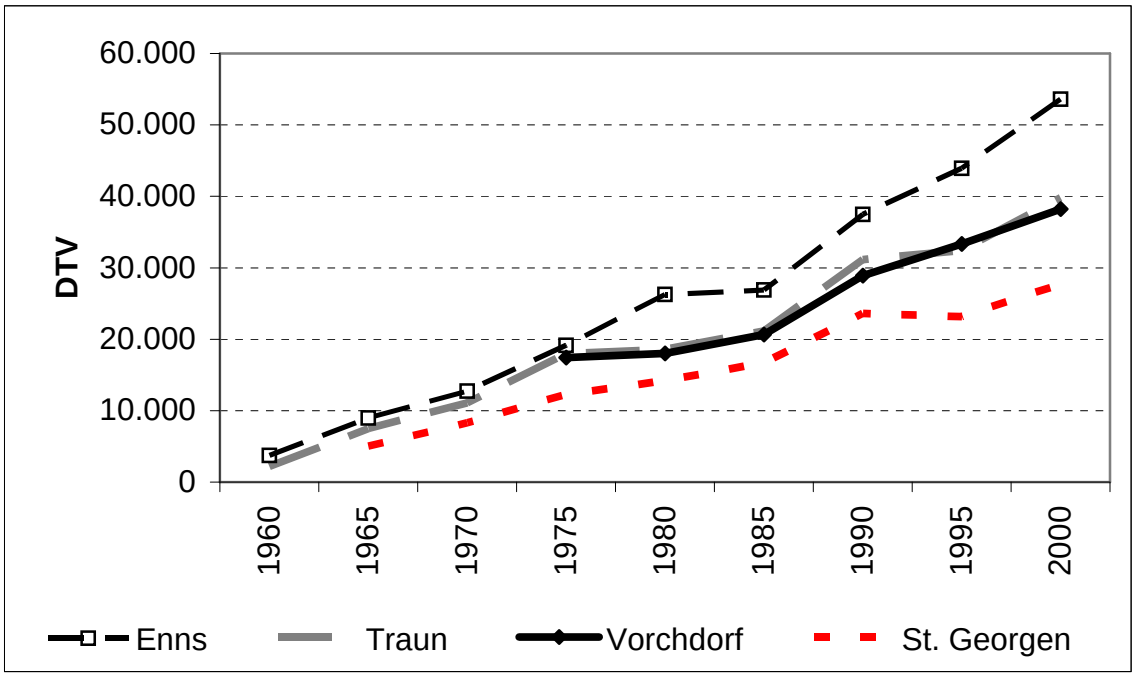
[871] Straßenverkehrszählung 1958 im gesamten Bundesgebiet der Republik Österreich, Wien 1959 (Beiträge zur österreichischen Statistik, 43).

[872] die Strecke wurde zwischenzeitlich umkilometriert

[873] Straßenverkehrszählung 1959 im gesamten Bundesgebiet der Republik Österreich, Wien 1960 (Beiträge zur österreichischen Statistik, 54).

dieser Zählstelle knapp die Hälfte aller gezählten Kraftfahrzeuge ein oberösterreichisches Kennzeichen trug und im gesamten Bundesland 160.447 Kraftfahrzeuge zugelassen waren (Stand 31.10.1959).[874]

**Abb. 190: Verkehrsentwicklung auf der A1 Westautobahn 1960 - 2000**




DTV durchschnittlicher täglicher Verkehr

Quelle: Straßenverkehrszählung 1960 – 2000

In der Folgezeit wurden Hand in Hand mit dem Baufortschritt weitere Zählstellen eingerichtet, deren Lage jedoch im Laufe der Zeit zum Teil erheblichen Änderungen unterlag, so dass es mitunter schwierig ist, längere Zeitreihen über die Verkehrsentwicklung aufzustellen. Die in einem Abstand von 5 Jahren durchgeführten Straßenverkehrszählungen wurden später durch jährliche, automatisch und händisch erfolgte Zählungen ergänzt.

Im Osterverkehr des Jahres 1963 meldeten die Oberösterreichischen Nachrichten „ungeahnte Spitzen, als sich zwischen Sattledt und der Ausfahrt Linz eine nahezu geschlossene Kolonne wälzte“ und „stündlich rund 1800 Motorfahrzeuge“ die Autobahn bei Linz passierten.

Das Verkehrsaufkommen auf der Westautobahn wuchs mit den Jahren exorbitant an. Am Beispiel der Zählstelle Enns lässt sich dies gut veranschaulichen: wurden 1960 durchschnittlich täglich 3.712 Kraftfahrzeuge in beiden Richtungen gezählt, waren es 1980 bereits siebenmal so viele (26.270) und 2000 wiederum etwa doppelt so viele, nämlich 53.601 Kraftfahrzeuge. Nimmt man das Jahr 1960 als Ausgangspunkt, so stieg das

[874] Bestands-Statistik der Kraftfahrzeuge in Österreich nach dem Stande vom 31. Oktober 1959, Wien 1960, S. 17

Verkehrsaufkommen bis 2000 um über 1.440 %, oder, anders ausgedrückt, alle fünf Jahre um durchschnittlich etwa 120 - 140 %, wobei die anfänglich sehr starken Wachstumsraten allmählich abflachten.

**Abb. 191: „Autobahnschauen“ im Osterverkehr 1963, von der Kremstalbrücke bei Haid**

Quelle: Foto Kurt Römer, Linz, OÖN 16.4.1963, S. 5

Ein besonders starkes Verkehrswachstum verzeichnete die A8 Innkreisautobahn seit ihrer schrittweisen Verkehrsfreigabe in den 1980er Jahren mit vergleichsweise hohen jährlichen Steigerungsraten. Auf dieser Autobahn nimmt der Güterverkehr einen besonders hohen Stellenwert ein. Der Anteil des Güterverkehrs am Gesamtverkehr (an allen Tagen) stieg von knapp 15 % im Jahr 1985 auf knapp 30 % im Jahr 2000! Im Jahr 2001 wurden Medienberichten zufolge erstmals jährlich 2,5 Mio. Schwerfahrzeuge auf der Innkreisautobahn gezählt.[875] Im Vergleich dazu bewegte sich der Anteil des Güterverkehrs an der Zählstelle Traun seit 1960 relativ konstant in einer Bandbreite von 15 – 22 % (2000: 18 %).

Dieser extreme Anstieg des Straßengüterverkehrs ab Mitte der 80er Jahre wurde auch österreichweit festgestellt und deutet auf den langjährigen Trend der Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße hin. Wurden 1950 noch etwa viermal soviele Tonnenkilometer auf der Schiene befördert als auf der Straße, so hatte sich das Verhältnis von Schiene zu Straße bis 1995 völlig umgekehrt und betrug etwa 2:3. [876]

Betrachtet man den Güterverkehr im Jahr 2000 näher und nimmt realistischerweise den durchschnittlichen Verkehr nur an Werktagen als Grundlage, so zeigt sich erwartungsgemäß ein wesentlich höherer Anteil des

[875] Drei Millionen LKW auf A 8, in: OÖN 8.3.2004, S. 28.

[876] Umweltbilanz Verkehr Österreich 1950 – 1996, hg. v. Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie, Wien 1997, S. 11.

Güterverkehrs am Gesamtverkehr mit sehr hohen Werten etwa an den Zählstellen Enns und Linz mit 32 bzw. 30 % Anteil und Richtung Salzburg abfallenden Werten.

An der A8 Innkreisautobahn weisen die Zählstellen Suben mit 48 % (!) und Andrichsfurt mit 47 % Güterverkehrsanteil die absoluten Spitzenwerte in Oberösterreich auf. Aber auch an den übrigen Zählstellen der Innkreisautobahn sind überdurchschnittlich hohe Werte festzustellen.

Im Verlauf der A9 Pyhrnautobahn liegen die entsprechenden Werte im Bereich Lainbergtunnel – Windischgarsten – Bosrucktunnel bei 37-39 %, bei Schölldorf hingegen nur bei 26 %. Auf der A25 Welser Autobahn (ehem. Linzer Autobahn) beträgt der Güterverkehrsanteil 32-34 %. Im Vergleich dazu ist der Anteil des Güterverkehrs auf der A7 Mühlkreisautobahn mit 11-14 % überraschend gering.

**Tabelle 15: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) an der Zählstelle Enns, 1960 - 2000**

| Jahr | DTV | Index 1960 = 100 | Wachstumsrate in % |
|---|---|---|---|
| 1960 | 3.712 | 100 | |
| 1965 | 8.955 | 241 | 141,24 |
| 1970 | 12.727 | 343 | 42,12 |
| 1975 | 19.114 | 515 | 50,18 |
| 1980 | 26.270 | 708 | 37,44 |
| 1985 | 26.900 | 725 | 2,40 |
| 1990 | 37.476 | 1.010 | 39,32 |
| 1995 | 43.907 | 1.183 | 17,16 |
| 2000 | 53.601 | 1.444 | 22,08 |

Quelle: Straßenverkehrszählung 1960 – 2000

Trotz dieser hohen Anteile des Straßengüterverkehrs und des enormen Wachstums, das dieser in den letzten Jahrzehnten zu verzeichnen hatte, darf jedoch nicht übersehen werden, dass in der Regel nach wie vor der Personenverkehr den größten Teil zum Verkehrsaufkommen beisteuert. Dabei ist vor allem der starke und weiterhin zunehmende Freizeit-, Ausflugs- und Urlaubsverkehr Ursache für Spitzenbelastungen und mitunter auch Überlastungen des hochrangigen Straßennetzes.

Auch hier ist der generelle Trend zu beobachten, dass zwar die Zahl der Wege über die Jahre relativ konstant bleibt, die Fahrtlängen jedoch eklatant zunehmen. Die Jahresfahrleistungen auf den Autobahnen nehmen dementsprechend stark zu, wobei der Anteil der Autobahnen an den Gesamtjahresfahrleistungen bundesweit bei ca. 30 % liegt. Davon wird wiederum beinahe allein die Hälfte auf der A1 Westautobahn und A2 Südautobahn erbracht.

Die Art der Benutzung der Autobahn durch die Kraftfahrer in der Nachkriegszeit machte im Vergleich zur nationalsozialistischen Zeit einen radikalen Wandel durch. Während die in den dreißiger und vierziger Jahren geplanten und im „Altreich“ auch gebauten Reichsautobahnen vornehmlich dem Landschaftserlebnis und dem „Wanderfahren“ dienen sollten und dementsprechend auch in ihrer Linienführung und Ausgestaltung konzipiert waren – man denke nur an die Trassierung am Mondseehang, den Blick auf den Traunstein und auf Stift Melk -, stand in der Nachkriegsplanung der Verkehrszweck im Vordergrund.

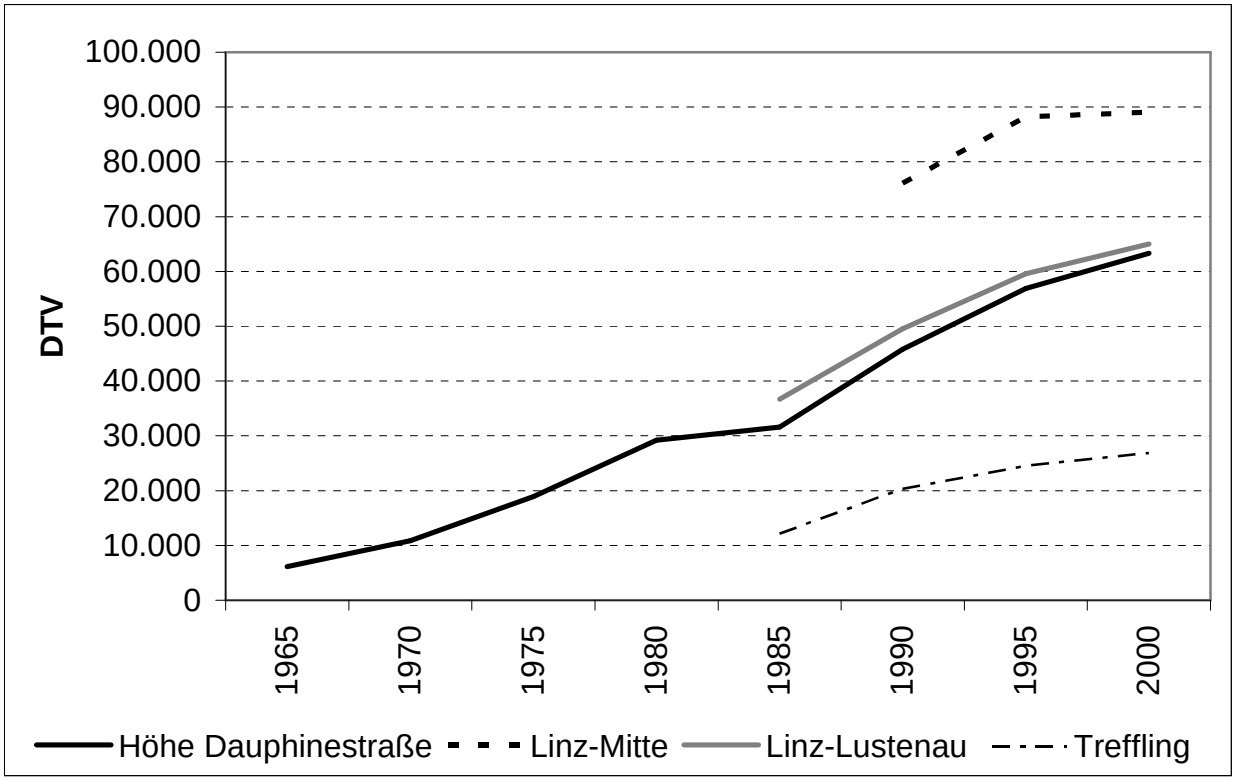
Vordringlich war nunmehr die Schaffung einer gut ausgebauten Verkehrsverbindung zwischen zwei Punkten, die ein rasches Erreichen des Ziels ermöglichen sollte. Die Erreichung hoher Geschwindigkeiten und eine zügige Linienführung waren maßgeblich.

Freilich war bei einem derart gestiegenen Verkehrsaufkommen in den sechziger und siebziger Jahren an eine genüssliche Spazierfahrt auf der Autobahn mit Picknick am Straßenrand und Campingplätzen in unmittelbarer Nähe zur Autobahn nicht mehr zu denken. Vielmehr kam es zu einer Umkehr der Funktionen von Landstraße und Autobahn, denn heute gilt die Landstraße als Ziel von Landpartien, während die Autobahn auf den Verkehrszweck reduziert und zu einem im Grunde lebensfeindlichen Raum wurde.

Um dem gestiegenen Verkehrsaufkommen Rechnung zu tragen, wurden auf Steigungsstrecken Kriechspuren angelegt und zwischen Enns und Sattledt der Ausbau auf sechs Fahrspuren beschlossen und umgesetzt.

Im Zentralraum um Linz und besonders an den Stadteinfahrten in den Morgenstunden kommt es beinahe regelmäßig zur Bildung von Staus, während gleichzeitig der Anteil des Öffentlichen Verkehrs ständig zurückgeht. Der Ausbau auf sechs Fahrspuren kann daher nur eine kurz- bis mittelfristige Lösung sein, bis auch die so geschaffenen Leistungsfähigkeitsreserven innerhalb weniger Jahre durch die Attraktivitätssteigerung wieder aufgebraucht sein werden. Zwar können auch durch den konsequenten Einsatz modernster Verkehrstelematik noch zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden. Doch längerfristig wird die Verkehrspolitik nicht um grundsätzliche Lösungen herumkommen, möchte man nicht in wenigen Jahrzehnten durch den Ausbau auf acht, zehn oder mehr Fahrspuren wesentliche Teile unserer Kulturlandschaft und die Lebensqualität der Anrainer dem Verkehr opfern. Diese Maßnahmen aber werden für die Benutzer, die Autofahrer, vermutlich sehr einschneidend und teuer sein.

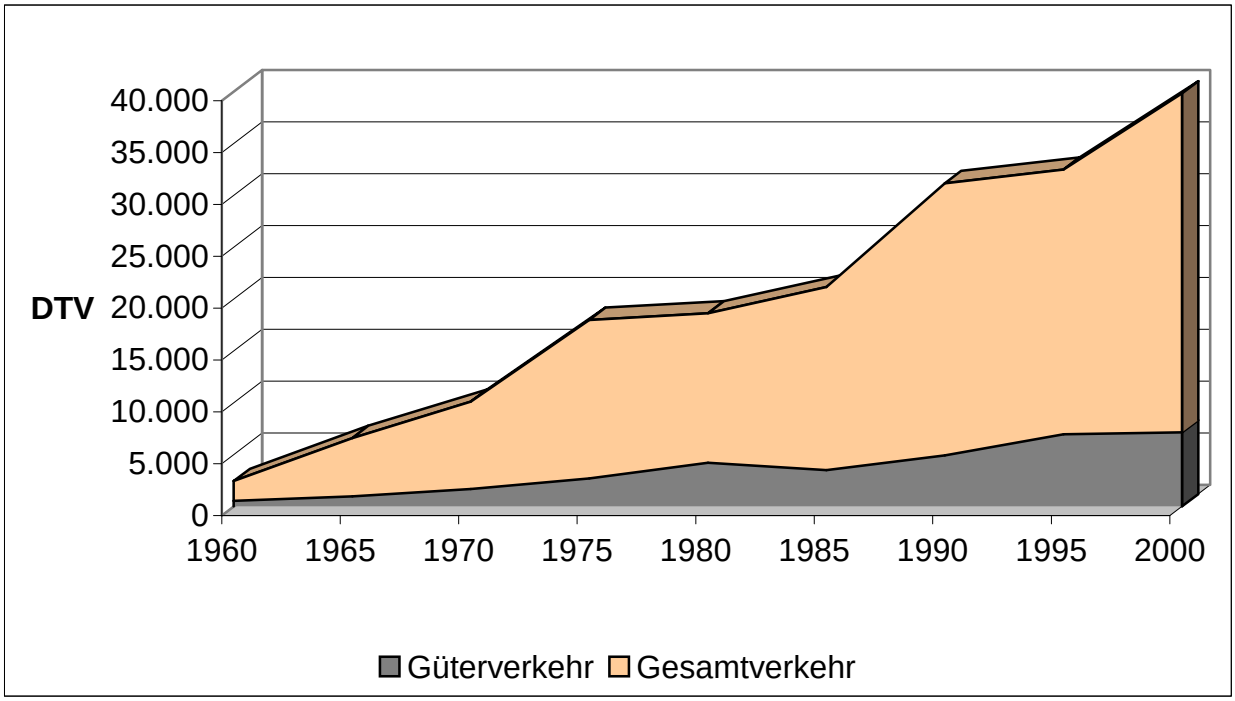
**Abb. 192: Verkehrsentwicklung auf der A7 Mühlkreisautobahn 1965 - 2000**




Anm.: Die Bezeichnung „Höhe Dauphinestraße“ wurde vom Verfasser gewählt, um die Lage der Zählstelle bei km 3,0 besser zu veranschaulichen.

Quelle: Straßenverkehrszählung 1965 – 2000

**Abb. 193: Gesamtverkehr und Güterverkehrsanteil an der Zählstelle Traun, 1960 - 2000**




Quelle: Straßenverkehrszählung 1960 – 2000

## 9.7 Auswirkungen auf Raum und Umwelt

Die Auswirkungen des Autobahnbaus in Österreich und in Oberösterreich waren zweifellos mannigfach und sehr weitreichend. Leider liegen jedoch mit Ausnahme einer älteren Arbeit keinerlei Detailuntersuchungen vor, so dass in diesem Zusammenhang lediglich einige Hinweise gegeben werden können. [877]

Zunächst einmal sind die Auswirkungen des Autobahnbaus auf die Erreichbarkeitsverhältnisse innerhalb Oberösterreichs evident. Die Autobahn brachte massive Fahrzeitverkürzungen im Individualverkehr mit sich und drängte damit zweifellos die Bedeutung der Eisenbahn als Fernverkehrsmittel weiter zurück.

Andererseits schuf der Autobahnbau die Voraussetzungen für neue (wirtschaftliche) Aktivitäten und Beziehungen zwischen Orten, die zuvor schlechter erreichbar waren. Es wäre in diesem Zusammenhang zu fragen, inwieweit die Tatsache, dass eine hochrangige Verkehrsanbindung des Zentralraumes, aber auch des Raumes Vöcklabruck, relativ früh zur Verfügung stand, zur überaus dynamischen Wirtschaftsentwicklung in diesen Räumen beitrug oder ob sie überhaupt erst Voraussetzung dafür war.

Nach H. Lutter bleibt der Bau einer Autobahn überraschenderweise ohne Einfluss auf die großräumige Standortwahl von Industriebetrieben. Für periphere Regionen seien sogar kaum positive Effekte für die wirtschaftliche Entwicklung zu erwarten, da es zu einer stärkeren Anbindung an überregionale (Arbeits)märkte und zur Ausweitung der Pendlerströme komme.[878] Die erfolgreiche Ansiedlung von BMW in Steyr, das ja nach wie vor – trotz langjähriger Versprechen - eine leistungsfähige Anbindung an die Westautobahn entbehrt, zeigt, dass ein Autobahnanschluss allein kaum entscheidend für den wirtschaftlichen Erfolg eines Unternehmens sein kann. Dennoch zählt ein Anschluss an die Autobahn heute zur Grundausstattung eines Standortes, der sich im internationalen Konkurrenzkampf und Standortwettbewerb behaupten möchte.

Die Autobahn schuf jedenfalls völlig neue Voraussetzungen für die Standortwahl von Betrieben und Haushalten. Die Entscheidung für den Bau des Autobahnzubringers Linz so wie er auch von den RAB-Planern vorgesehen war, nämlich mit Einbindung in die Westautobahn bei Freindorf, brachte dem Raum südlich von Linz um Ansfelden à la longue enorm große Standortvorteile. Im Zusammenhang mit den Tendenzen des Handels und Gewerbes zu Konzentration, Rationalisierung und Produktvielfalt entstand hier eine riesige Gewerbe-, Großhandels- und Fachmarktzone. Daneben profitierten auch Sattledt und Vorchdorf sehr von der nahen Autobahn.

Als Beispiel für eine durch den Autobahnbau beeinflusste Standortwahl von Haushalten ist die Mühlkreisautobahn anzuführen. Sie führte zu einem starken Siedlungswachstum in den Gemeinden Treffling, Engerwitzdorf und

---

[877] Berger Franz, Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Autobahn in Oberösterreich, Diss. Hochschule für Welthandel Wien 1963.

[878] Lutter H., Raumwirksamkeit von Fernstraßen. Bonn/Bad Godesberg 1980 (Forschungen zur Raumentwicklung, Bd. 8).

Gallneukirchen, die nun über eine schnelle Anbindung an die Landeshauptstadt verfügten und somit als Wohnstandorte für Pendler attraktiv wurden.

Ob der Fremdenverkehr aus den Autobahnen mehr Nutzen oder Schaden zog, kann schwer beantwortet werden. Als Hauptargument für den Weiterbau der Autobahn nach 1945 war ja immer wieder die Förderung des Fremdenverkehrs angeführt worden. In Mondsee etwa müssen die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und die Lärmemissionen als Negativfaktoren gelten, die bessere Erreichbarkeit für Urlaubsgäste aus dem Ausland allerdings kann auf der Habenseite verbucht werden.

Was für die Autofahrer ein schönes Panorama ist, stellt sich für die Einheimischen als lärmendes Betonband in der Landschaft dar. Diejenigen Orte, die nicht ohnehin bereits einen Ruf als Tourismusorte besaßen, hatten es nun umso schwerer, potenzielle Touristen von der Autobahn in ihren Ort zu locken, umso mehr als von den Orten und der Landschaft wegen der Lärmschutzwände kaum mehr etwas auszumachen war. Die einschlägigen Hinweisschilder bei Autobahnabfahrten zeugen davon.[879]

Der Tagestourismus zu den Salzkammergutseen erfuhr durch die Autobahn zweifellos einen großen Aufschwung. Von Linz aus waren die Seen ja auf eine knappe Stunde herangerückt. Doch ging dieser Aufschwung vielleicht zulasten von Dauergästen, die es nun gleich vorzogen, auf der Autobahn in den Süden, nach Kärnten oder Italien, zu fahren?

Natürlich kam es zu Verkehrsverlagerungen vom Bundesstraßennetz zur Autobahn, insbesondere von den parallel führenden Bundestrassen wie der Wiener oder der Freistädter Bundesstraße.[880] Genau dies war auch so beabsichtigt. Diese Verkehrsverlagerungen sind für länger zurückliegende Zeitabschnitte quantitativ schwer zu erfassen, weil sie durch das allgemeine Verkehrswachstum überlagert wurden.[881] Sie hatten sicherlich auch zum Teil sogar gravierende wirtschaftliche Auswirkungen auf verschiedene Betriebe an den entlasteten Straßen, die einen wesentlichen Teil ihres Umsatzes aus dem Durchzugsverkehr erzielten, wie z.B. Gastwirte, Tankstellen oder Reparaturbetriebe.

Berger führt zum Beispiel für eine Tankstelle in Enns an der ehemaligen Durchfahrtsstraße Rückgänge bei den Verkaufszahlen von 21,7% bei Benzin und 40,6% bei Diesel innerhalb eines Jahres (1958/59) an.[882]

Lambach profitierte zunächst kurze Zeit von der Autobahn, solange diese bei Sattledt endete und der gesamte Fernverkehr durch Lambach ging. Mit der

---

[879] vgl. dazu in sehr polemischem Stil: Knoflacher Hermann, Landschaften ohne Autobahnen. Für eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung, Wien 1997, S. 80.

[880] Berger Franz, Oberösterreichs neue Ost-West-Verkehrsachse. Zur Verkehrsverlagerung auf die Autobahn 1958-1963, in: Pfeffer Franz (Hg.), Zur Geschichte des Motorverkehrs in Oberösterreich, Linz 1965, S. 69-78, bes. Kartenbeilage VII.

[881] die von Berger in seiner Dissertation 1963, S. 71f, angestellten Berechnungen zur Verkehrsverlagerung erscheinen methodisch nicht ausreichend fundiert und sind auch etwas verfrüht, um generelle Aussagen tätigen zu können, da erst seit 1961 ein längeres Teilstück und 1963/64 die gesamte Strecke befahrbar war.

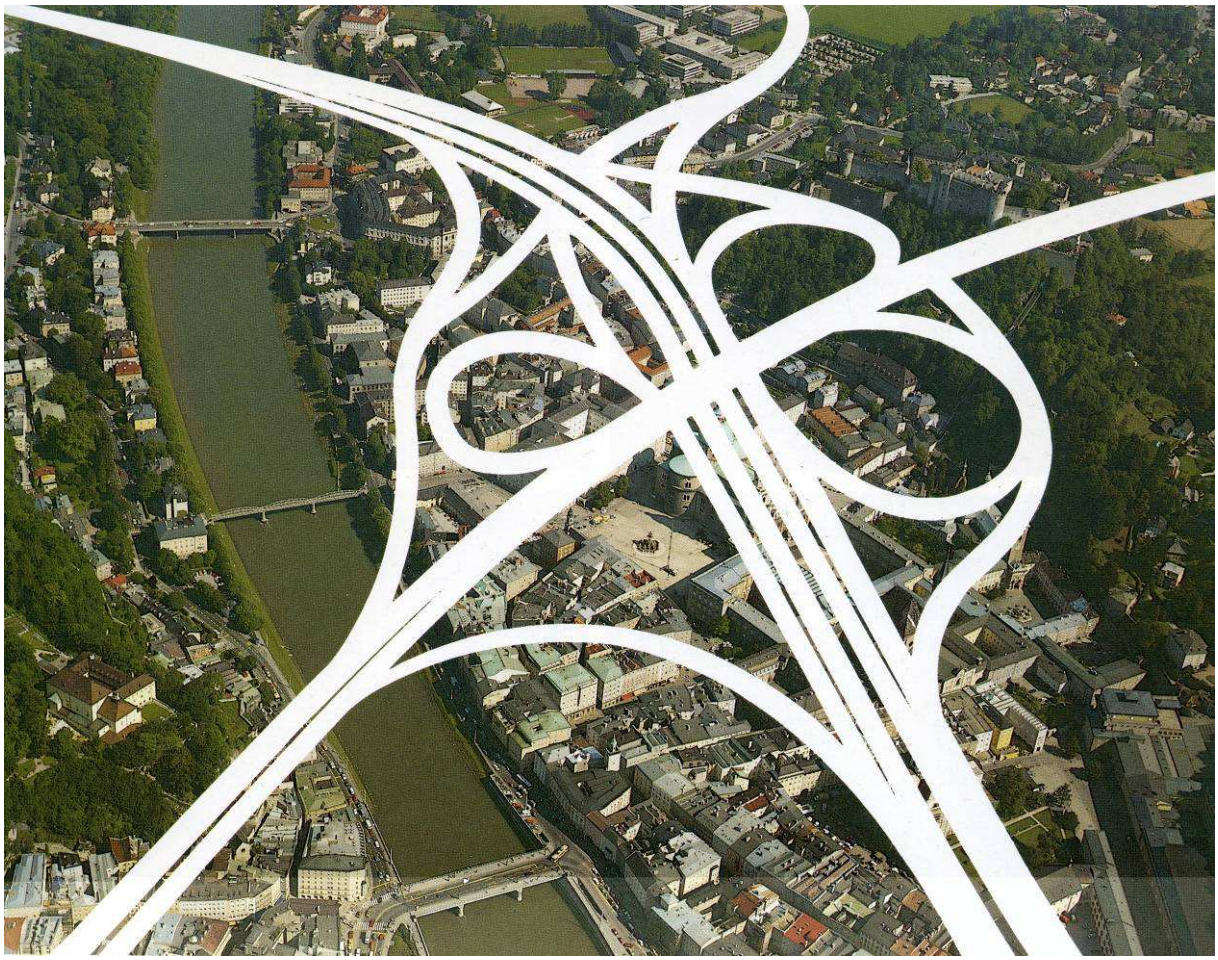
[882] Berger, Auswirkungen, S. 84.

Eröffnung des Abschnitts Sattledt – Vorchdorf änderte sich zunächst nicht viel, aber umso mehr mit der Verkehrsfreigabe bis Regau. Nun verzeichnete das erste Hotel am Platz bei Ausländerübernachtungen einen Rückgang von 90 % und gesamt gesehen von rund 50 %. Andere Gasthäuser erlitten Einbußen von 40 bis 60%. Einem Kfz-Mechanikerbetrieb und einer Tankstelle erging es ähnlich.[883]

Andererseits profitierten etwa in Gmunden die Keramik-Fabrik oder die Weberei Theresienthal von der neuen Verkehrsverbindung, da sie 50 bzw. 80 % ihrer Produktion per Lkw auslieferten.

**Abb. 194: Flächenverbrauch der Autobahn: ein Autobahn-Kleeblatt nimmt den Platz der Salzburger Altstadt ein**

„*Ein Autobahn-Kleeblatt braucht soviel Platz wie die historische Altstadt von Salzburg, die aus über 4000 Wohnungen in 920 Häusern, 430 Gewerbebetrieben, 16 Kirchen, 13 Schulen und einer Universität besteht*." Roland Rainer



Quelle: Bode et al. Alptraum Auto, S. 93.

Die Auswirkungen des Baus und Betriebs einer Autobahn auf die Umwelt sind mannigfach: Flächenverluste für Land- und Forstwirtschaft, Flächenver-

[883] Berger, Auswirkungen, S. 94. - Landl Maria, Erinnerungen, Ulrichsberg 1999, S. 17, Dokumentation lebensgeschichtlicher Aufzeichnungen, Institut für Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Universität Wien.

siegelung, Beeinträchtigung des Grundwassers und Wasserhaushalts, Zerschneidung der Landschaft bzw. von Forstbeständen, die Trennwirkung für Mensch, Flora und Fauna, Schadstoffimmissionen, Beeinträchtigungen des Mikroklimas, Lärmbelastung, Zerschneidung des Siedlungsraumes, Beeinträchtigung des Landschaftsbildes etc.

Diese trockene Aufzählung kann aber kaum zum Ausdruck bringen, was der Bau einer Autobahn tatsächlich für die betroffenen Anrainer bedeutete. Maria Landl, Lehrerin in Gallneukirchen, gibt ihre Erinnerungen an den Autobahnbau in ihrer Gemeinde, stellvertretend für viele andere, folgendermaßen – sehr kritisch und natürlich subjektiv - wieder: „*1976 begann der Autobahnbau gerade über unserem Häusl. Die Gründe wurden billigst abgelöst. Mit Damm und Mauer wurde der Grabn knapp neben dem Häusl abgeriegelt und damit auch der Fahrweg. 2 km Umweg müssen nun gemacht werden, um zur großen Wies zu gelangen. Das muntere Bächlein wurde oberhalb des Zubringers in ein Rohr verlegt und kommt als Kloake gerade vor dem Häusl heraus. Einst waren wir in 5 Minuten im Wald, heute ist ein Riesenumweg von mindestens einer halben Stunde nötig. Und im Wald dröhnt der Verkehr der Autobahn, und Luft, Wasser und Erde sind schwer belastet. Die Technik hat die Natur bezwungen und die stille Romantik des Heili Grabn zerstört. Von unserem Kinderparadies gibt es nur mehr die Erinnerung!*“[884]

[884] Landl Maria, Erinnerungen, Ulrichsberg 1999, S. 17, Dokumentation lebensgeschichtlicher Aufzeichnungen, Institut für Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Universität Wien.

# 10 Schlussbemerkungen und Ausblick

Von den ersten Entwürfen für eine dem Automobil vorbehaltene, kreuzungsfreie, richtungsgetrennte Straße mit eigenen Aus- und Auffahrten bis zum heutigen hochtechnisierten und hochkomplexen System „Autobahn“ war es ein langer Weg, den die vorliegende Arbeit am Beispiel des Bundeslandes Oberösterreich nachzuvollziehen versuchte. Der Weg ist nur scheinbar zu Ende, auch in Zukunft werden Ausbauten und Verbesserungen erfolgen.

Der Weg zur Autobahn war historisch gesehen vielleicht nicht unbedingt zwingend, aber vermutlich kaum aufzuhalten. Selbst in Frankreich mit seinem in der Zwischenkriegszeit vorbildlich ausgebauten Netz von Nationalstraßen wurden – wenn auch mit weniger Vehemenz als in Deutschland oder Italien – Pläne für Autobahnen gewälzt.

Maßgebend war jedoch der Wunsch der immer zahlreicher werdenden Automobilbesitzer, die ihren Fahrzeugen innewohnenden technischen Möglichkeiten tatsächlich auszunutzen, sie „auszureizen“, gepaart mit dem Wunsch nach mehr Sicherheit im Verkehr. Der Tempo-Virus (Borscheid 2004 ) breitete sich unaufhaltsam aus. Alternativen zu dieser neu gewonnenen individuellen Mobilität nach Jahrzehnten der kollektiven Fortbewegung mit der Eisenbahn gab es kaum. Das Fahrrad konnte da aus vielerlei Gründen nicht mithalten. Die Kategorien von Raum und Zeit veränderten sich – nach einem ersten Umbruch durch die Eisenbahn - durch die Autobahn nochmals nachhaltig.

Die Autobahn ist heute aus unseren Mobilitätsansprüchen, aus unserem Alltags- und Berufsleben, aus unserer in hohem Grade arbeitsteiligen Wirtschaftswelt nicht mehr wegzudenken, wiewohl die Autobahn auch für eine massive Beeinträchtigung unserer Umwelt und unserer Lebensqualität steht. Teile unserer Wirtschaft würden ohne just-in-time-Lieferungen zusammenbrechen und unsere individuelle Mobilität wäre nicht wie gewohnt aufrechtzuerhalten. Wir brauchen und gebrauchen die Autobahn und gleichzeitig wollen wir sie möglichst weit weg von unserem Haus und unserer Wohnung wissen.

In diesem Spannungsfeld muss die Verkehrspolitik agieren, muss sie Entscheidungen treffen zwischen den Interessen der Wirtschaft, der Anrainer und der Umweltschützer. Von wenigen Ausnahmen abgesehen, kann es weder eine zukunftsfähige Strategie sein, die Autobahnen durch den Ausbau auf immer mehr Fahrstreifen immer leistungsfähiger zu machen oder gar neue Autobahnen zu errichten, noch – andererseits -, sie völlig dicht zu machen. Die Frage: „Was wäre ohne Autobahn?“ stellt sich somit nur bedingt, wollen wir nicht unsere Lebensweise und unser Wirtschaftssystem völlig auf den Kopf stellen.

Es kann also in Zukunft nur darum gehen, das nun einmal vorhandene System „Autobahn“ möglichst gut zu integrieren und zu nutzen, um die negativen

Auswirkungen möglichst gering und den Nutzen möglichst groß zu halten, sei es durch modernste Technologien, sei es durch preisliche Anreize.

Die historischen Anfänge der Autobahn zeigen uns, dass die mautpflichtigen Autobahnen wirtschaftlich nicht erfolgreich waren, obwohl die Voraussetzungen sehr gut gewesen wären. Offensichtlich war die aus betriebswirtschaftlichen Erwägungen angesetzte Höhe der Maut selbst den reichen Automobilbesitzern – und nur Reiche konnten sich lange Zeit ein Automobil leisten! – zu hoch, und das angesichts des überaus schlechten Zustandes des bestehenden Landstraßennetzes. Dies lässt den Umkehrschluss zu, dass die Autobahnen der Nachkriegszeit dann vielleicht gerade deshalb so erfolgreich waren, weil sie – abgesehen von der mittlerweile einsetzenden Massenmotorisierung - ohne oder gegen eine vielleicht zu niedrig angesetzte Benutzungsgebühr benutzt werden durften. Von der Anrechnung externer Kosten sprach man ohnehin noch nicht. Die Nationalsozialisten sahen von der ursprünglich vorgesehenen Einhebung einer Benutzungsgebühr für die Reichsautobahnen ab, um das Automobil zu fördern. Genau das ist heute im Zeitalter der Massenmotorisierung und des überhandnehmenden Verkehrs aber nicht mehr notwendig.

# 11 Anhang

## 11.1 Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen

| | |
|---|---|
| AAA | Archiv der Abt. Autobahn, Autobahnmeisterei Ansfelden bei Linz |
| AAW | Archiv der Abt. Autobahn, Autobahnmeisterei Wels |
| ASFINAG | Autobahnen und Schnellstraßen Finanzierungs-Aktiengesellschaft |
| AdR | Archiv der Republik, Wien |
| ASAG | Autobahnen und Schnellstraßen AG |
| ASt | Anschlussstelle |
| BA | Bundesarchiv, Berlin-Lichterfelde |
| BMBuT | Bundesministerium für Bauten und Technik |
| BMHuW | Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau |
| BMVIT | Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie |
| BMwA | Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten |
| DTV | durchschnittlicher täglicher Verkehr |
| EA | Erstausgabe |
| GABAG | Gleinalm Autobahn AG |
| GI | Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen (Dr. Fritz Todt) |
| HASt | Halbanschlussstelle |
| hg. v. | herausgegeben von |
| o.J. | ohne Jahr |
| o.O. | ohne Ort |
| OÖLA | Oberösterreichisches Landesarchiv, Linz |
| OBR | Oberste Bauleitung der Reichsautobahnen |
| ÖIZ | Österreichische Ingenieur-Zeitschrift |
| OÖN | Oberösterreichische Nachrichten |
| ÖSAG | Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen-Gesellschaft m.b.H. |
| ÖStA | Österreichisches Staatsarchiv, Wien |
| PAG | Pyhrn Autobahn AG |
| RAB | Reichsautobahnen |
| RFB | Richtungsfahrbahn |
| RM | Reichsmark |
| zit. n. | zitiert nach |
| ZÖIAV | Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins |

## 11.2 Verzeichnis der Abbildungen


Abb. 1: Mautstation am Long Island Motor Parkway ..... 18

Abb. 2: Plan des Long Island Motor Parkway ..... 19

Abb. 3: Bronx River Parkway, 2003 ..... 20

Abb. 4: Taconic Parkway, 2003 ..... 21

Abb. 5: Georg Washington Memorial Parkway, 2003 ..... 23

Abb. 6: *Autostrada* Mailand-Oberitalienische Seen: Einfahrt in Mailand ..... 26

Abb. 7: Die *autostrada* Mailand-Oberitalienische Seen und Mailand-Bergamo, 1927 ..... 27

Abb. 8: Die *autostrada* Milano-Laghi, Modellbild ..... 27

Abb. 9: Das italienische Autobahnnetz nach Piero Puricelli (1925), Stand 1935 ..... 28

Abb. 10: Die *autostrada* Neapel-Pompeji ..... 29

Abb. 11: Einfahrt und Wärterhaus an der *autostrada* Florenz-Viareggio ..... 30

Abb. 12: Die *autocamionale* Genua-Serravalle, 2002 ..... 31

Abb. 13: Autocamionale Genua-Serravalle, Rampe vom Autobahnhof zum Hafenviertel von Genua, 1938 ..... 32

Abb. 14: *Autocamionale* Genua-Serravalle ..... 33

Abb. 15: Die AVUS, September 1929 ..... 36

Abb. 16: Die AVUS-Nordschleife mit der stark überhöhten Kurve an einem Renntag in den dreißiger Jahren ..... 37

Abb. 17: Die Linienführung der Hafraba mit der Verlängerung nach Mailand und Genua ..... 40

Abb. 18: Titelseite des Mitgliedsbuchs des HAFRABA-Vereins und gleichzeitig Werbe-Plakat für die Vereinsziele ..... 42

Abb. 19: Titelblatt der Zeitschrift „Die Autobahn“, September 1933 ..... 44

Abb. 20: Hitler und der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr. Fritz Todt ..... 45

Abb. 21: Fritz Todt, Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen ..... 46

Abb. 22: Organigramm der Gesellschaft Reichsautobahnen, 1938 ..... 47

Abb. 23: Das Grundnetz der Reichsautobahnen, 1934 ..... 48

Abb. 24: Eröffnungsfahrt Hitlers über den ersten Autobahnabschnitt, Mai 1935 ..... 49

Abb. 25: Feier zur Eröffnung des 3000. Reichsautobahnkilometer bei Berlin, Dezember 1938 49

Abb. 26: Versprechungen für die Zukunft: mit dem KdF-Wagen auf der Reichsautobahn, Titelblatt der Zeitschrift „Die Straße“, März 1938 ..... 50

Abb. 27: Verkehrsbelastungen im Raum Wr. Neustadt - Semmering, 1926 ..... 53

Abb. 28: Projekt einer Autostraße Wien-Semmering, 1926 ..... 54

Abb. 29: Plan der Transkontinentalstraße, 1935 ..... 56

Abb. 30: Ergebnisse der Vergleichsfahrt Reichsautobahn – Reichsstraße: Anzahl der Schaltvorgänge, 1937 ..... 58

Abb. 31: Verkehrsaufkommen auf Bundesstraßen und wichtigen autonomen Straßen Oberösterreichs nach den Ergebnissen der Verkehrszählung 1928/29 ..... 60

Abb. 32: Straßenausbaukarte des Verbands der österreichischen Straßengesellschaften, ca. 1928 ..... 62

Abb. 33: Leopold Oerley, Professor für Straßenbau an der TH Wien, 1937 ..... 64

Abb. 34: Hauptlinien eines europäischen Autobahnnetzes nach einem Entwurf Gustav Kaftans, 1936 ..... 65

Abb. 35: Die Entwürfe Puricelli, Oerley und Kaftan im Vergleich..... 66

Abb. 36: August Schmöller..... 68

Abb. 37: Entwurf August Schmöllers für ein Autobahnnetz in Österreich, 1937..... 70

Abb. 38: Verkehrsaufkommen im oberösterreichischen Zentralraum nach den Ergebnissen der Verkehrszählung 1937/38..... 71

Abb. 39: Trassenvorschlag Alfred Sighartners, 1937..... 73

Abb. 40: Vor dem Anschluss im „Linzer Volksblatt“ veröffentlichte Linienführung, Februar 1938 75

Abb. 41: Das geplante Reichsautobahnnetz, Stand März 1938 ..... 76

Abb. 42: Das geplante Reichsautobahnnetz in der Ostmark mit Angabe der künftigen Fahrzeiten, 1938 ..... 77

Abb. 43: Ankündigung der Ausstellung „Die Straßen Adolf Hitlers“ im Kaufmännischen Vereinshaus in Linz, 30.März - 2.April 1938 ..... 81

Abb. 44: Schautafeln in der Ausstellung „Die Straßen Adolf Hitlers“ im Kaufmännischen Vereinshaus in Linz, März/April 1938 ..... 82

Abb. 45: Generalinspektor Todt und Minister Fischböck in der Ausstellung „Die Straßen Adolf Hitlers“ in der Wiener Secession, März 1938 ..... 82

Abb. 46: Fritz Todt am Steuer eines Flugzeugs während einer Dienstreise..... 84

Abb. 47: Die von Albert Speer geplante monumentale Einfahrt der Autobahn bei Salzburg ..... 85

Abb. 48: Demonstration der 1933-1938 geleisteten Arbeit an den Reichsautobahnen:..... 86

Abb. 49: Das geplante Reichsautobahnnetz in der Ostmark, Stand Dezember 1938..... 87

Abb. 50: Spatenausgabe durch Fritz Todt für die Eröffnung der Bauarbeiten am Walserberg, 7. April 1938..... 88

Abb. 51: Adolf Hitler schreitet zum Rednerpult, Walserberg 7.April 1938 ..... 88

Abb. 52: “Der Führer begrüßt am Walserberg bei Salzburg die Arbeiter der Ostmark”, 7.4.1938 89

Abb. 53: Der “Führer” beim ersten Spatenstich zur Reichsautobahn am Walserberg, April 1938 89

Abb. 54: Ernst Vollbehr, Walserberg, Aquarell, 1938..... 90

Abb. 55: Der Zuständigkeitsbereich der OBR Linz ..... 91

Abb. 56: Der bis 1941 fertig gestellte Autobahnring um Salzburg ..... 94

Abb. 57: Reichsbahn-Omnibusse auf der Reichsautobahn..... 95

Abb. 58: Die Reichsautobahn bei Salzburg als Promenade und Radweg, 1943..... 96

Abb. 59: Trassenführung der Reichsautobahn im Salzkammergut ..... 99

Abb. 60: Trassenvarianten für die Fernstraße Passau – Linz – Wien von Franz Wiesinger und Alfred Sighartner, um 1937..... 100

Abb. 61: Trassenvarianten zwischen Klaus und Liezen, 1939 ..... 103

Abb. 62: Variantenentwurf für die Warscheneckgalerie mit höhengestaffelter Fahrbahn, Querschnitt, Februar 1939..... 105

Abb. 63: Entwurf für eine Hanggalerie als Teil einer zweigeschossigen Anordnung der Fahrtrichtungen in den Tauern im Zuge der RAB Salzburg – Klagenfurt, Innenansicht 1940 ..... 105

Abb. 64: Das „Tor von Thüringen“ bei Eisenberg, nach Entwürfen von Karl Schaechterle, O. Jüngling und Friedrich Tamms, 1939 ..... 107

Abb. 65: In Granitstein gemauerte Gewölbereihe der Eberstalzeller Brücke, Aufnahme 1953 108

Abb. 66: Die Mangfallbrücke an der Strecke München-Salzburg, ca. 1943 ..... 110

Abb. 67: Reichsautobahn-Hängebrücke über den Rhein bei Köln-Rodenkirchen, zu ihrer Bauzeit die größte Hängebrücke Europas, 1941 ..... 111

Abb. 68: Betonierte Widerlager der Aurachbrücke, im Hintergrund ein bereits natursteinverkleideter Pfeiler, Aufnahme 1953 ..... 112

Abb. 69: Saalebrücke bei Jena mit Aussichtsplatz und Stele mit Reichsadler und Hakenkreuz 113

Abb. 70: Brücke über die Traun bei Steyrermühl, Zeichnung der OBR Linz ca. 1939 ..... 114

Abb. 71: Brücke über die Traun bei Steyrermühl: Grund- und Aufriss, ca. 1939 ..... 114

Abb. 72: Almtalbrücke, Zeichnung der OBR Linz ca. 1939 ..... 115

Abb. 73: Almtalbrücke, Grund- und Aufriss, Zeichnung der OBR Linz ca. 1939 ..... 115

Abb. 74: Bau der Almtalbrücke, ca. 1940 ..... 115

Abb. 75: Eberstalzeller Brücke, Zeichnung der OBR Linz ca. 1939 ..... 116

Abb. 76: Eberstalzeller Brücke, Grund- und Aufriss, ca. 1939 ..... 116

Abb. 77: Aitertalbrücke, Zeichnung der OBR Linz, ca. 1939 ..... 117

Abb. 78: Aitertalbrücke, Grund- und Aufriss, ca. 1939 ..... 117

Abb. 79: Brückenbau, vermutlich Aitertalbrücke, 1940 ..... 118

Abb. 80: Ennsbrücke, Zeichnung OBR Linz, ca. 1939 ..... 118

Abb. 81: Bauarbeiten an der Ennsbrücke, Gemälde von Hans Gösta Nagl, 1940 ..... 119

Abb. 82: Heuernte an der Reichsautobahn: scheinbare Harmonie von modernem Verkehrsweg und traditioneller bäuerlicher Arbeitswelt, ca. 1943 ..... 121

Abb. 83: Fehltrassierung der ersten Jahre: zu kurze Bogenlängen zwischen langen Geraden sehen wie Knicke aus ..... 124

Abb. 84: „Idyllisches Picknick an der Reichsautobahn“ in Harmonie von Natur und Technik, wie sie die Propaganda vorgab, 1940 ..... 125

Abb. 85: „Aufstieg zum Irschenberg“, Gemälde von Wolf Panizza ..... 128

Abb. 86: Werbung für den „autobahnfesten“ Mercedes-Benz, 1939 ..... 130

Abb. 87: Autowandern ..... 130

Abb. 88: “Fröhliches Rasten auf der Kaffeeterrasse”, Rasthaus Chiemsee, 1938 ..... 131

Abb. 89: Rast auf einem Parkplatz, 1936 ..... 131

Abb. 90: Das Konzept der Reichsautobahnplanung: geradewegs auf den Traunstein zu, ca. 1965 ..... 133

Abb. 91: Siegerprojekt für die Reichautobahn-Raststätte bei Melk, Entwurf Max Fellerer, 1941 135

Abb. 92: Wettbewerbsentwurf Theiss/Jaksch für einen Verteilerkreis der Reichsautobahn in Wien-Triesterstraße, 1941 ..... 136

Abb. 93: Ernst Huber, Autobahn bei Salzburg, Öl auf Leinwand, 1941 ..... 137

Abb. 94: Entwurf für ein Autobahndenkmal bei Salzburg von Josef Thorak ..... 138

Abb. 95: Josef Thorak bei der Arbeit an seinem Entwurf für ein Autobahndenkmal ..... 139

Abb. 96: Fritz Todt, Baldur von Schirach und Ernst Huber bei der Ausstellung „Ein Maler erlebt die Reichsautobahn“, Wien, November 1940 ..... 139

Abb. 97: Der Autobahnanschluss als Standortvorteil und Werbesujet: das Beispiel Hamburg 142
Abb. 98: Gradientenmodell zur räumlichen Darstellung eines Trassenentwurfs, um 1942 ..... 144
Abb. 99: Ein Autobahn-Kleeblatt als Teil einer Reklame für Zement als Baustoff, 1940 ..... 145
Abb. 100: Die Veränderung des Raumes südlich von Linz durch die Reichsautobahn ..... 146
Abb. 101: Wegeverhandlung bei Enns, 1938 ..... 147
Abb. 102: RAB-Lager Harhagen bei Sattledt ..... 150
Abb. 103: Reklamefoto für eine moderne Motorwalze der Firma Henschel, 1939 ..... 153
Abb. 104: Gleisbaubetrieb bei Gmunden ..... 153
Abb. 105: Ennsbrücke, 1953 ..... 158
Abb. 106: Weitgehend fertiggestellte Unterführung bei Hasenufer, 1954 ..... 158
Abb. 107: Trasse im Allhaminger Wald, 1955 ..... 159
Abb. 108: Die zu 80% fertiggestellte Eberstalzeller Brücke, 1953 ..... 159
Abb. 109: Pfeiler der Almbrücke bei Vorchdorf, 1953 ..... 160
Abb. 110: Unterführungsbauwerk bei Aurachkirchen, 1953 ..... 160
Abb. 111: Wohnbauten der Reichsautobahnen in Linz, Froschberg, 1950 ..... 165
Abb. 112: Autobahn wird Wirklichkeit, 1953 ..... 176
Abb. 113: Finanzminister Dr. Reinhard Kamitz ..... 177
Abb. 114: Dr. Fritz Bock, ca. 1963 ..... 178
Abb. 115: Autobahnnetz in Oberösterreich, Planungsstand 1979 ..... 187
Abb. 116: Die im Bundesstraßengesetz 1971 vorgesehenen Autobahnen und Schnellstraßen 189
Abb. 117: Am Jahresende unter Verkehr stehende Autobahnen und laut Bundesstraßengesetz vorgesehene Autobahnen, 1954-1971, in km ..... 190
Abb. 118: Autobahnende Walserberg, 1950 ..... 195
Abb. 119: Baufortschritt am Schiltenberg bei Ebelsberg, Oktober 1957 ..... 197
Abb. 120: Bauetappen der Westautobahn ..... 198
Abb. 121: Autobahnbau bei Salzburg, Aquarell von Franz Trenk, 1956, Privatbesitz ..... 198
Abb. 122: Bau der Ennsbrücke 1956 ..... 199
Abb. 123: Gleichenfeier im Bereich St. Florian-Mönchgraben, Oktober 1957: ..... 199
Abb. 124: Eröffnung der Autobahn Salzburg - Mondsee am 26. April 1958 ..... 200
Abb. 125: Fertiggestellte Abschnitte der A1 Westautobahn bis Dezember 1958 ..... 201
Abb. 126: Eröffnungsfahrt von Ennsdorf nach Sattledt am 3. Dezember 1958 ..... 201
Abb. 127: Stark religiös geprägte Eröffnungszeremonie zur Verkehrsfreigabe des Abschnitts Sattledt - Vorchdorf, 26.8.1960 ..... 202
Abb. 128: Ende der Autobahn bei Sattledt, April 1960 ..... 203
Abb. 129: Eröffnung der Teilstrecke Regau – Vorchdorf, Oktober 1960 ..... 203
Abb. 130: Auf der Fahrt nach Sattledt, 1961 ..... 204
Abb. 131: Trassenvarianten im Bereich Mondee – Attersee, 1956 (Ausschnitt) ..... 206
Abb. 132: Kiesgewinnungsanlage Mondsee 1961 ..... 207
Abb. 133: Staffelung der Richtungsfahrbahnen am Mondseehang, 1972 ..... 208
Abb. 134: A1 bei Mondsee, 1964 ..... 209

Abb. 135: Puckinger Berg 1960, zwei Jahre nach der Verkehrsfreigabe. ..... 210
Abb. 136: Anschlussstelle „Linz West“, heute Traun, 1960. ..... 211
Abb. 137: Übersichtsplan A7 Mühlkreisautobahn ..... 215
Abb. 138: Erdbauarbeiten am Zubringer Linz, 1964 ..... 217
Abb. 139: Flächenwidmungsplan der Stadt Linz 1934 mit geplanter Fernverkehrsstraße im Osten der Stadt (gelb strichliert) ..... 220
Abb. 140: Einpendler nach Linz 1955 ..... 221
Abb. 141: Generalverkehrsplan 1957 der Stadt Linz ..... 223
Abb. 142: Knoten Hummelhof von der Muldenstraße aus, ca. 1968 ..... 224
Abb. 143: Eröffnung eines Teilstückes durch Bürgermeister Ernst Koref ..... 225
Abb. 144: Ausbauzustand im südlichen Bereich des Schnellstraßenringes, Oktober 1965 ..... 226
Abb. 145: Halbseitig ausgebaute Ostumfahrung bei der Anschlussstelle Prinz Eugen Straße (Semmelweisstraße), ca. 1968 ..... 228
Abb. 146: Landeshauptmann Erwin Wenzl vor dem Modell der Donaubrücke ..... 230
Abb. 147: Dichter Verkehr auf der Stadtautobahn, 1996 ..... 234
Abb. 148: Torso einer Reichsautobahnunterführung nördlich von Sattledt ..... 241
Abb. 149: Plan der RAB-Trasse und der Varianten I und II der Innkreisautobahn ..... 245
Abb. 150: Fernverkehrsstraße bei Wels, 1953 ..... 247
Abb. 151: Eröffnung des Abschnitts Suben – Walchshausen durch Landeshauptmann Dr. Josef Ratzenböck und Bautenminister Dr. Heinrich Übleis, November 1985 ..... 252
Abb. 152: Protest gegen den Autobahnbau bei der Eröffnung des Abschnitts Suben - Walchshausen, 1985 ..... 252
Abb. 153: Übersicht Welser Westspange, 1987 ..... 254
Abb. 154: Baustellenbesetzer bei Voitsdorf, Mai 1987 ..... 272
Abb. 155: Demonstration für den Weiterbau der Pyhrnautobahn in Klaus, 1990 ..... 273
Abb. 156: Protest gegen den Bau der Pyhrnautobahn vor dem Linzer Landhaus, September 1991 ..... 274
Abb. 157: Übersicht der Trassenvarianten für die Querung des Bosruckmassivs ..... 279
Abb. 158: Lageplan Bosruck und Pyhrnautobahn, 1983 ..... 280
Abb. 159: Verkehrsaufkommen im Bosrucktunnel, 1984 – 2002 ..... 283
Abb. 160: Ein Wohnhaus nördlich von Wels muss der Autobahn weichen, Juli 1975 ..... 286
Abb. 161: Eröffnung des Teilstücks Haid – Wels Ost durch Bautenminister Moser, August 1976 286
Abb. 162: Entwurf für eine 3. Linzer Donaubrücke in Fortsetzung des Römerbergtunnels von Hamberger / Mayreder & Kraus, 1975. ..... 288
Abb. 163: Plan der A26 Linzer Westspange ..... 288
Abb. 164: Siegerprojekt des Gestaltungswettbewerbes „4. Linzer Donaubrücke“, 2003 ..... 289
Abb. 165: Torso der S 9 Innviertler Schnellstraße bei Walchshausen, Februar 2002 ..... 293
Abb. 166: Straßennetzpläne im Zentralraum: S37 Steyrer Schnellstraßen, S38 Welser Schnellstraße und Voralpen-Autobahn, 1972 ..... 294
Abb. 167: „Geschwungene“, an die Landschaft angepasste Linienführung bei Seewalchen, 1973 ..... 299

Abb. 168: Ein Beispiel für die Visualisierung von Straßenbauvorhaben: Donaubrücke Linz, ca. 1968 ..... 304
Abb. 169: Arbeitskräfteersparnis durch Maschineneinsatz, ca. 1960 ..... 305
Abb. 170: Herstellung der Fahrbahndecke im Bereich Sattledt: Betonierzug, 1958 ..... 306
Abb. 171: Pflasterer beim Verlegen der Granitsteine für den Randstreifen im Raum St. Florian, Oktober 1957 ..... 307
Abb. 172: Fugenschmied mit Fugenschneidegerät bei St. Florian, Oktober 1957 ..... 309
Abb. 173: Überführung bei St. Florian, 1957 ..... 310
Abb. 174: Überführung mit geraden Stützen ohne Pfeiler im Mittelstreifen (Rahmenkonstruktion) bei Oberwang, 1964 ..... 311
Abb. 175: Grazil wirkende Überführung mit schrägen Stützen ohne Pfeiler im Mittelstreifen (Rahmenkonstruktion) im Attergau, 1963 ..... 311
Abb. 176: Bau der Aurachbrücke, 1960 ..... 312
Abb. 177: Bau der Traunbrücke in Steyrermühl, 1960 ..... 313
Abb. 178: Vorschubelement für die Agerbrücke, 1962 ..... 314
Abb. 179: Raststation Chiemsee, 1937/38 ..... 316
Abb. 180: Parkplatz an der Westautobahn, ca. 1964 ..... 319
Abb. 181: Einfahrt zur Autobahnmeisterei Ansfelden, 1961 ..... 321
Abb. 182: Autobahnbaracken bei Regau, 1960 ..... 323
Abb. 183: Bauarbeiten im Raum St. Florian, Oktober 1957 ..... 324
Abb. 184: Feierabend! Der Zubringer Linz ist fertig, Oktober 1964 ..... 324
Abb. 185: Anschlussstelle Enns 1959 mit Beschilderung. ..... 337
Abb. 186: Reklame für den „autobahnfesten“ Semperit-Reifen „Favorit“, 1966 ..... 338
Abb. 187: Unfallgeschehen auf Autobahnen in Oberösterreich 1976 - 2002 ..... 340
Abb. 188: Der erste Windsack auf der Almbrücke bei Vorchdorf, 1961 ..... 342
Abb. 189: Notrufsäule bei Oberwang, 1973 ..... 342
Abb. 190: Verkehrsentwicklung auf der A1 Westautobahn 1960 - 2000 ..... 345
Abb. 191: „Autobahnschauen“ im Osterverkehr 1963, von der Kremstalbrücke bei Haid ..... 346
Abb. 193: Verkehrsentwicklung auf der A7 Mühlkreisautobahn 1965 - 2000 ..... 349
Abb. 194: Gesamtverkehr und Güterverkehrsanteil an der Zählstelle Traun, 1960 - 2000 ..... 349
Abb. 195: Flächenverbrauch der Autobahn: ein Autobahn-Kleeblatt nimmt den Platz der Salzburger Altstadt ein ..... 352

# 11.3 Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1: Motorisierungsgrad: Anzahl der Einwohner pro Kraftwagen, 1931 und 1937 ..... 59

Tabelle 2: Großbrücken an der Autobahn Salzburg – Wien in „Oberdonau“ ..... 119

Tabelle 3: Fertigstellungsgrad der Strecke Salzburg- Wien in Oberösterreich, Mai 1945 ..... 161

Tabelle 4: Kostenschätzung für die Fertigstellung der Autobahnen, Juni 1949, in RM ..... 170

Tabelle 5: Straßenverkehrszählung 3.10.1945: durchschnittliche Anzahl an Fahrzeugen nach Straßenarten und Besatzungszonen ..... 172

Tabelle 6: Investitionsprogramm 1954-1961 ..... 182

Tabelle 7: Autobahnen und Schnellstraßen in Oberösterreich gemäß Bundesstraßengesetz 1971 ..... 188

Tabelle 8: Chronologie der Verkehrsfreigaben der Westautobahn ..... 213

Tabelle 9: Chronologie der Verkehrsfreigaben der Mühlkreisautobahn ..... 214

Tabelle 10: Chronologie der Verkehrsfreigaben der Innkreisautobahn ..... 240

Tabelle 11: Chronologie der Verkehrsfreigaben der Pyhrnautobahn ..... 261

Tabelle 12: Tunnelbauwerke an der Pyhrnautobahn: Ausbaustandard und Länge ..... 276

Tabelle 13: Chronologie der Verkehrsfreigaben der Welser Autobahn ..... 287

Tabelle 14: Ausgaben für den Autobahn- und Straßenbau 1954-1997, nominal, in Mio. Schilling ..... 329

Tabelle 15: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) an der Zählstelle Enns, 1960 - 2000 .. 347

# 12 Quellen- und Literaturverzeichnis

## Archivmaterial

(in Klammern die in den Fußnoten verwendeten Abkürzungen für die jeweiligen Archive)

Archiv der Abt. Autobahnen im Amt der Oö. Landsregierung, Ansfelden (AAA)

Archiv der Abt. Autobahnen im Amt der Oö. Landsregierung, Wels (AAW)

Archiv der Stadt Linz (AStL)

Die Nibelungenstraße. Sammlung von Aufsätzen von Ludwig Rauscher, Linz 1936, H 1826/50

Oberösterreichisches Landesarchiv, Linz (OÖLA)

Karten- und Plänesammlung: IV 22+23

Autonome Landesverwaltung, Straßenbauakte 1927-1938: „Voralpenstraße“, „Nibelungenstraße“

Nationalsozialistischer Bund Deutscher Technik (NSBDT): Sch. 1, 2

Reichsstatthalter Oberdonau, Naturschutz: Sch. 9, 10

Bezirkshauptmannschaft Gmunden: Sch. 58

Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen II: Sch. 95

Bezirkshauptmannschaft Ried: Sch. 275

Österreichisches Staatsarchiv, Archiv der Republik, Wien (ÖStA/AdR)

Bürckel-Materie: Kt. 178

Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, Sektion I: 1953, 1954

Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde (BA Berlin)

| | |
|---|---|
| R 46.01 | Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen: Akten 285, 287, 354, 429, 457, 529, 563, 569, 570, 784, 778, 787, 788, 807, 837, 929, 1062, 1063, 1068-1070, 1088-1098, 1107, 1108, 1111, 1112, 1208, 1234, 1263, 1307, 1690, 1691, 1931, 2077, 3001a, 3007, 3010, 3333, 3092-3094, 3103, 4139 |
| R 46.02 | Reichsautobahn-Direktion: Akten 492, 679 |
| R 113 | Reichstelle für Raumordnung: Akten 1583, 1620, 2176, 2298, 3065, 3080, 3085 |
| R 164 | Reichsarbeitsgemeinschaft für Raumforschung: Akten 126, 296 |
| NS 26 | Hauptarchiv der NSDAP: Akten 1187, 1188 |

Universität Wien, Institut für Wirtschafts- und Sozialgeschichte: Dokumentation lebensgeschichtlicher Aufzeichnungen

Österreichisches Institut für Raumplanung, Wien

Info-Archiv der „Oberösterreichischen Nachrichten“ (OÖN), Linz

Nachlass August Schmöller: Dipl.-Ing. Dr. Rupert Schmöller, Leoben-Bad Mitterndorf

Zeitzeugengespräche: Alois Lüftinger (Autobahnmeisterei Ansfelden), Ing. Siegfried Gottinger (Abt. Autobahnen), Ing. Helmut Hoffmann (Abt. Autobahnen)

## Ungedruckte Gutachten und Untersuchungen


Autobahn Salzburg -Wien. Anschlußstellen im Raume von Linz, Studie der Arbeitsgemeinschaft für Raumforschung und Planung, Wien 1955.

Autobahn Salzburg-Wien. Raumordnungsgutachten über die Notwendigkeit der Anschlußstellen zwischen Mondsee und Seewalchen, Studie des Instituts für Raumplanung, Wien 1958.

Autobahn Salzburg-Wien. Untersuchung der Anschlußstellen zwischen Seewalchen und Sattledt, 4 Teile, Studie der Arbeitsgemeinschaft für Raumforschung und Planung, Wien 1956.

Dorfwirth Josef, Technischer Bericht Generelles Projekt A 9 Pyhrnautobahn, Abschnitt Sattledt – Spital/Pyhrn, Entwurf, Wien 1983.

Dorfwirth Josef, Verkehrsgutachten Pyhrnautobahn, 1970.

Dorfwirth Josef, Verkehrsuntersuchung Linz. Individueller Straßenverkehr, im Auftrag des Magistrates der Landeshauptstadt Linz 1961.

Dringlichkeitsreihung 1980 für Autobahnen, Schnellstraßen, Bundesstraßen B, hg. v. Bundesministerium für Bauten und Technik-Bundesstraßenverwaltung, Wien 1980.

Gebert Erich (Bearb.), Die österreichische Verkehrswirtschaft, im Auftrag des Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit, Dienststelle Österreich, Wien 1938.

Gesamtverkehrsplan Linz, V.I.P. Verkehrs- und Industrieplanung GmbH, im Auftrag des Magistrates der Landeshauptstadt Linz, Frankfurt 1972.

Keppert Friedrich, Archivberichte über die Tätigkeit auf dem Gebiet der Raumordnung vor 1945 der damaligen „Planungsbehörde Wien“, Manuskript, Gröbming 1973.

Knoflacher Hermann, Schopf Josef et al., Vergleichende Studien über die Auswirkungen des Baus der Pyhrnautobahn („Pyhrn-Studie“), im Auftrag der ARGE „Bauern fürs Kremstal“, Wien 1989.

Richtlinien für den Entwurf von Anschlußstellen der Autobahn, Wien 1957.

Rudelstorfer Karl/Tiefenthaler Heinz, Umweltverträglichkeitsprüfung Pyhrn-Autobahn A 9 St. Pankraz – Roßleithen, im Auftrag des Amtes der Oö. Landesregierung, Innsbruck 1982.

Rudelstorfer Karl, Verkehrsuntersuchung Freistadt. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung von drei Trassenvarianten A7 im Grenzbereich mit der ČSSR, im Auftrag des Amtes der Oö. Landesregierung, Innsbruck 1974.

Verkehrssicherheitsuntersuchung B 125 – Prager Straße. Ein Beitrag zur Versachlichung der Verkehrssicherheitsdiskussion, hg. v. d. Landesbaudirektion, Linz 1992.

Verzeichnis der Dienstanweisungen. Jänner 1990, hg. v. Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten – Bundesstraßenverwaltung, Wien 1990.

Vorstudie über die Trassenführung in der Teilstrecke Landesgrenze Oberösterreich/Steiermark – Graz der Autobahn Linz/Wels – Graz – Staatsgrenze, Fachabt. IIc der Landesbaudirektion Steiermark, Graz 1968.


# Statistiken


Bestands-Statistik der Kraftfahrzeuge in Österreich, 1948ff

Statistik der Kraftfahrzeuge in Österreich, 1930-1937

Statistik Straße & Verkehr. Jänner 2007, hg. v. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien 2007.

Statistisches Jahrbuch der Stadt Linz, 1946 ff

Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1938 ff

## Geschäftsberichte, Rechnungsabschlüsse u.ä.

Bundesrechnungsabschluß 1954 -1999 [Titel variiert]

Geschäftsbericht ASFINAG 2002-2006

Geschäftsberichte der Gesellschaft „Reichsautobahnen“ 1933 -1942

Geschäftsberichte der ÖSAG 1993 – 2002.

Geschäftsberichte der Pyhrn Autobahn AG 1973-1992

## Periodika

(die Jahre geben die konsultierten Jahrgänge an)

Alpenländischer Verkehrsanzeiger, 1925-1928

Annali dei lavori pubblici, 1929-1940

Das Straßenwesen. Österreichische Zeitschrift für neuzeitlichen Straßenbau und für Straßenwirtschaft. Offizielles Organ des Verbandes der österreichischen Straßengesellschaften, 1928-1938

Der Straßenbau. Zeitschrift für Tiefbau im Staats- und Gemeindewesen, 1933-1942

Deutsche Technik. Technopolitische Zeitschrift. Amtliches Organ des „Hauptamtes für Technik“ der Reichsleitung der NSDAP, der Reichswaltung des „NS-Bundes Deutscher Technik“ und des Vereins „Haus der Deutschen Technik“, 1938-1943

Deutschösterreichische Verkehrswirtschaft, 1938

Die Autobahn (Hafraba-Mitteilungsblatt) bzw. Autobahn und Reichsautobahn. Das Fachblatt für das Autobahnwesen, 1932-1935

Die Betonstraße. Zeitschrift für technische und wirtschaftliche Fragen des Straßenbaus, Berlin 1926-1940

Die Kunst im Deutschen Reich, 1941-1942

Die Straße, 1934-1943

Die Straße in Österreich. Zeitschrift für Wirtschaft und Technik des Straßenbaues. Offizielles Mitteilungsblatt der Gesellschaft für Straßenwesen in Oberösterreich, bzw. Die Straße in Deutschösterreich, 1937-1938

Großdeutscher Verkehr, 1941-1944

HAFRABA-Mitteilungsblatt, 1928-1931

Jahrbuch für das Straßenwesen in Österreich bzw. Jahrbuch für das Straßenwesen in der Ostmark, 1931- 1940

Le Strade, 1928-1938

Linz aktiv. Kulturelle Vierteljahresschrift der Stadt Linz, Nr 1ff

Mayreder-Zeitschrift, 1960-1980

Mitteilungen der Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau, 1925-1934

Oberdonau. Querschnitt durch das Kultur-Schaffen im Heimatgau des Führers, 1941-1943

Österreichische Verkehrs-Wirtschaft, 1932-1938

Österreichischer Verkehrsanzeiger, 1928-1932

Public Roads. A Journal of Highway Research, 1926/27-1939/40

Raumforschung und Raumordnung. Monatsschrift der Reichsarbeitsgemeinschaft für Raumforschung, 1936/37-1944

Schweizerische Zeitschrift für Strassenwesen und verwandte Gebiete. Organ der „Vereinigung schweizerischer Strassenfachmänner". Revue suisse de la route, 1924-1936

Strasse und Autobahn, 1950-2000

Strasse und Verkehr. Schweizerische Zeitschrift für den Strassenbau, den Strassenverkehr und verwandte Gebiete, 1937-1938

Verkehrstechnik. Zentralblatt für das gesamte Verkehrswesen (mit wechselndem Untertitel), 1922-1945

Verkehrstechnische Woche. Zeitschrift für das gesamte Verkehrswesen, 1937-1940

Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereines (ZÖIAV) bzw. Österreichische Ingenieur-Zeitschrift (ÖIZ), 1919-1938, 1946-1980

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 1923/24-1942/43

Zentralblatt der Bauverwaltung, 1932-1942

# Literatur


25 Jahre Autobahnbau in Kärnten 1965-1990, hg. v. Österreichischen Ingenieur- und Architektenverein, Landesverein Kärnten, Klagenfurt o.J. [1991]

50 Jahre Autobahnbau in Nordbayern, hg. v. d. Autobahndirektion Nordbayern, Nürnberg 1984.

1100 Kilometer Reichsautobahn in der Ostmark, in: Rundschau Deutscher Technik. Wochenzeitung des Nationalsozialistischen Bundes Deutscher Technik, 1938, Nr. 14 (7.4.1938), S. 2.

1924-1935. Le Autostrade della prima generazione, hg. v. Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso, o. O., o. J. [1984]

1955-1975. Le Autostrade della seconda generazione, hg. v. Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso, o. O., o. J. [ca. 1989]

Ackermann Michael, Konzepte und Entscheidungen in der Planung der schweizerischen Nationalstrassen von 1927 bis 1961, Bern u.a. 1992 (Europäische Hochschulschriften, R III, 515)

Adam Peter, Kunst im Dritten Reich, Hamburg 1992.

Agnati Adriano, Il ruolo del Touring Club Italiano, in: 1924-1935. Le Autostrade della prima generazione, hg. v. Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso, o. J [1984], S. 24-25.

Aichhorn Josef, Die Aitertalbrücke, Österreichs längste Autobahnbrücke, in: Beton- und Stahlbetonbau 1958, H. 7, S. 173-179.

Aichhorn Josef, Die Traunbrücke bei Traun im Zuge des Autobahn-Zubringers Linz, in: ÖIZ 1961, S. 386-390.

Aichhorn Josef, Zum Autobahnbrückenbau in Oberösterreich, in: Mitteilungsblatt der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen im Ö.I.A.V. (Beilage zur ÖIZ), 1959, H. 9, S. 349.

Alberti Giuseppe, Die neue Autobahn Brescia-Bergamo, in: HAFRABA Mitteilungsblatt 1931, Nr. 10, S. 4-6.

Aquaviva Bruno, La prima legislazione autostradale, in: 1924-1935. Le Autostrade della prima generazione, hg. v. Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso, o. J. [1984], S. 26-30.

Arbter Ute, Raum- und Umweltverträglichkeitsstudie zur Pyhrnroute im Abschnitt Inzersdorf-Klaus. Teil 3: Auswirkungen auf Lebensqualität und Naturschutz, Diplomarbeit Univ. für Bodenkultur Wien 1993.

Autobahnast Linz, hg. v. Stadtbauamt Linz, Linz o.J. [ca. 1968].

Autobahn in Oberösterreich, Wirtschaftssonderbeilage zum Linzer Volksblatt 1958, Nr. 283 (6.12.1958).

Autobahn - Denkmal des Selbstvertrauens Österreichs. Festliche Eröffnung ..., in: Linzer Volksblatt, 4.12.1958 (Nr. 281), S. 3.

Autobahn-Raststätten bei Ansfelden und Lindach, OÖ, in: Autobahn und Straßenbau. Zeitschrift für das Autobahn-, Straßenbau- und Tiefbauwesen, Dezember 1967, S. 22-23.

Autobahn-Raststätten, in: Autobahn und Straßenbau. Zeitschrift für das Autobahn-, Straßenbau- und Tiefbauwesen, Dezember 1966, S. 24.

Autobahnen in Oesterreich, in: Linzer Volksblatt, 19.2.1938.

Autobahnstrecke Oberösterreich, in: Linzer Volksblatt, 21.2.1953, S. 11.

Autofernstraße Berlin-Leipzig-München-Rom. Bericht von der Autofernstrassen-Tagung Leipzig 11.1.1927, hg. v. Rats-Verkehrsamt Leipzig, Leipzig 1927 (Leipziger Verkehr und Verkehrspolitik. Schriftenreihe des Rats-Verkehrsamtes Leipzig, 3).

Backes Klaus, Hitler und die bildenden Künste. Kulturverständnis und Kulturpolitik im Dritten Reich, Köln 1988.

Badenoch Alec, Touring between War and Peace: Symbolizing the Transcontinental Motorway 1930-1950, Eindhoven 2005 (Transnational Infrastructures of Europe, Working document, no. 13).

Bauen an der Reichsautobahn. Einige Gedanken, angeregt durch einen Wettbewerb, in: Monatshefte für Baukunst und Städtebau 1941, H. 5, S. 137-144.

Bavaj Riccardo, Die Ambivalenz der Moderne im Nationalsozialismus. Eine Bilanz der Forschung, München 2003.

Bayer Franz Ludwig, Die räumliche Entwicklung des oberösterreichischen Verkehrsnetzes unter dem Einfluß politisch-geographischer Faktoren seit dem Ende des 1. Weltkrieges, Hausarbeit Institut für Geographie, Universität Salzburg 1972.

Becker Frank, Autobahnen, Auto-Mobilität. Die USA, Italien und Deutschland im Vergleich, in: Hardtwig Wolfgang (Hg.), Politische Kulturgeschichte der Zwischenkriegszeit 1918-1939, Göttingen 2005, S. 23-60 ( Geschichte und Gesellschaft, Sonderheft 21).

Becker Frank, Hitlers Autobahn: Universalisierung der Politik, Ästhetisierung des Altags, in: Haberl Othmar N. / Korenke Tobias (Hg.), Politische Deutungskulturen. Festschrift für Karl Rohe, Baden-Baden 1999, S. 185-198.

Beran Gabriele (Hg.), Ein Löwe für Oberösterreich. Dr. Erwin Wenzl, Linz 1991.

Berger Franz, Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Autobahn in Oberösterreich, Diss. Hochschule für Welthandel Wien 1963.

Berger Franz, Oberösterreichs neue Ost-West-Verkehrsachse. Zur Verkehrsverlagerung auf die Autobahn 1958-1963, in: Zur Geschichte des Motorverkehrs in Oberösterreich, Linz 1965, S. 69-78 (Schriftenreihe des Instituts für Landeskunde von Oberöstereich, 18).

Birkenholz Carl, Die Betreuung der Staßenbauarbeiter in der Ostmark, in: Die Straße 1940, S. 24-25.

Blecha Hans, Gründung und Funktion der Felbertauernstraße AG, in: Fritzer Erika, Die Felbertauernstraße und Osttirol. Enstehung-Bedeutung-Faszination, Innsbruck/Wien 2002, S. 99-114.

Bock Fritz, Wie kam es zum österreichischen Autobahnbau?, in: Österreichs Autobahnen, hg. v. Bundesministerium für Bauten und Technik, Wien 1983, S. 49-62.

Böhm Josef, Donaubrücke und Ostumfahrung schaffen neue Verkehrssituation, in: Linz aktiv 45 (Winter 1972), S. 4-7.

Borscheid Peter, Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung, Frankfurt/New York 2004.

Bortolotti Lando, I congressi autostradali internazionali del 1931 e 1932 e le prime proposte di un sistema autostradale europeo, in: Storia urbana 75 (1996), S. 5-27.

Bortolotti Lando, Italia, Europa e oltre: proposte e utopie autostradali al tramonto degli imperialismi e del colonialismo, in: Storia urbana 72 (1995), S. 133-161.

Bortolotti Lando, Les premières propositions d'un système européen d'autoroutes, 1926-1937, in: Carreras Albert/Giuntini Andrea/Merger Michèle (Hg.), European networks, 19th -20th centuries. New approaches to the formation of a transnational transport and communications system, Mailand 1994, S. 47-59 (Proceedings Eleventh International Economic History Congress, Milan 1994, B8)

Bortolotti Lando, Origine e primordi della rete autostradale in Italia, 1922-1933, in: Storia urbana 59 (1992), S. 35-69.

Bortolotti Lando/De Luca Giuseppe, Fascismo e autostrade. Un caso di sintesi: la Firenze-mare, Mailand 1994.

Bosco Roberto, Die italienischen Autobahnen, in: Die Straße 1939, H. 14, S. 454-459.

Botz Gerhard, Die Eingliederung Österreichs in das Deutsche Reich. Planung und Verwirklichung des politisch-administrativen Anschlusses (1938-1940), Wien 1972.

Brandecker Hermann, Baugeologie der Autobahn Mondsee-Seewalchen, hg. v. Amt der Oö. Landesregierung, Linz 1968.

Brandon Taylor/van der Will Wilfried (Hg.), The Nazification of Art, Music, Architecture and Film in the Third Reich, Winchester 1990.

Brenner Hildegard, Die Kunstpolitik des Nationalsozialismus, Reinbek 1963.

Brummer Walter/Oberegger Elmar, Die Straßen, in: Brummer Walter et al. (Red.), Heimatbuch Sattledt. Von der Gegend zum Markt, hg. v. Kulturring Sattledt, Sattledt 2000, S. 226-244.

Bublik Edgar J., Die Autobahn der grünen Wälder. Graz-Wels. Chronik einer Straße, Graz 2003.

Burckhardt Martin, Metamorphosen von Raum und Zeit. Eine Geschichte der Wahrnehmung, Frankfurt/New York 1994.

Busch Andreas, Die Geschichte des Autobahnbaus in Deutschland bis 1945, Bad Langensalza 2002.

Carreras Albert/Cefis Elena, The Development of the Italian Highway Network 1924-1993. A Computerized Atlas, San Domenico 1996, European University Institute (EUI Working Paper HEC, 96/1).

Cejka Karl, Die Vorteile der Sonderfinanzierung, in: Die Brenner Autobahn. Die erste alpenüberquerende Vollautobahn, hg. v. d. Brenner-Autobahn-AG, Innsbruck 1972, S. 358-374.

Cesareni Carlo, Zwölf Jahre Autobahnen in Italien, in: Die Autobahn 1934, Nr. 16, S. 791-796 und Nr. 17, S. 838f.

Charlesworth George, A history of British motorways, London 1984.

Cooke Stenson, Die große transeuropäische Strecke London-Istanbul, in: Zeitschrift des Internationalen ständigen Verbandes der Straßenkongresse 1934, Nr. 94, S. 145-146.

Das oberitalienische Automobilstraßennetz Mailand-Seengebiet, Charlottenburg 1925.

Das vorgesehene Netz der Autobahnen in Österreich, in: ÖIZ 1968, S. 216-218.

Daxer Paul, Der Autobahnbau Salzburg – Mondsee, in: Bericht über den 20. Österreichischen Straßentag in Salzburg, vom 8.-10. Mai 1958, hg. v. d. Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen, Wien 1958, S. 31-44.

De Luca Giuseppe, La costruzione delle rete autostradale italiana: L'Autostrada Firenze-mare, 1927-1940, in: Storia urbana 59 (1992), S. 71-126.

Der Autobahnbrückenbau in Oberösterreich, in: Die Autobahn in Oberösterreich. Chronik einer Bauleistung, Linz 1965, S. 90-91.

Der erste Spatenstich an der Reichsautobahn Salzburg-Linz-Wien, in: Das Straßenwesen 1938, H. 5, S. 49-50.

Der Straßenbau in Oberösterreich. Festbroschüre zum 41. Österreichischen Straßentag, hg. v. Amt der Oö. Landesregierung-Landesbaudirektion, Linz 1979.

Der Kraftverkehr auf Reichsautobahnen, Reichs- und Landstraßen, hg. v. Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Berlin 1939.

Deutschlands Autobahnen. Adolf Hitlers Straßen, hg. im Auftrag des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen, Bayreuth 1937.

Die Autobahn in Oberösterreich. Chronik einer Bauleistung, hg. v. Amt der Oö. Landesregierung, Linz 1965.

Die Linienführung der Autobahn in Oberösterreich, in: Linzer Volksblatt, 31.1.1953 (Nr. 25), S. 3.

Die Planungsarbeiten für die Reichsautobahnen. Zweieinhalb Jahre GEZUVOR, hg. v. d. Gesellschaft zur Vorbereitung der Autobahnen [GEZUVOR], Berlin 1937.

Die Reichsautobahn im Land Österreich, in: Fünf Jahre Arbeit an den Straßen Adolf Hitlers, hg. v. Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Berlin 1938, S. 10-11.

Die Reichsautobahnen. Grundsätzliches über Gestaltung, Baudurchführung und Betrieb, hg. im Auftrag des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen, Berlin 2. erw. und erg. Aufl. 1938.

Die Verkehrsbedeutung des Planungsraumes Linz-Wels-Steyr, in: Welser Zeitung 29.4.1938, S. 11.

Diskussionsabend im Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein über „Verlauf der Autobahn St. Pölten-Wien", in: ZÖIAV 1955, H. 13/14, S. 148-149.

Dittrich Rudolf, Autobahn-Fahrbahndecken 1934-1956. Grundlagen-Herstellung-Beanspruchung-Bewährung, Teil I: Text, Bad Godesberg 1964 (Forschungsarbeiten aus dem Straßenwesen, N. F. 58).

Diwok Fritz/Koller Hildegard, Reinhard Kamitz. Wegbereiter des Wohlstands, Wien 1977.

Dokumentation Autobahnbau in Österreich 1938 bis 1975 (=Die Straße im Scheinwerfer. Berichte der Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen, August 1976).

Dorfwirth Josef, Die Planung im Straßenverkehrswesen, in: Bericht über den 29.Österreichischen Straßentag 1967 in Niederösterreich, Wien 1967, 31-42.

Doßmann Axel, Auto-Suggestionen. Zur Autobahnplanung in der DDR bis 1961, in: Werkstatt Geschichte 21 (Themenheft „Netzwerk Autobahn", 1998), S. 65-85.

Doßmann Axel. Begrenzte Mobilität. Eine Kulturgeschichte der Autobahnen in der DDR, Essen 2003.

Doßmann Axel, Im Takt von Partei und Maschinen? Planung, Technik und Praxis beim Autobahnbau in der DDR nach 1961, in: Dresdener Beiträge zur Geschichte der Technikwissenschaften, H. 28 (2003), S. 93-117.

Doßmann Axel, Wie wir die Autobahnen lieben lernten. Infrastrukturelle Leitbilder und Automobilismus in Deutschland bis in die sechziger Jahre, in: Sowi Sozialwissenschaftliche Informationen 25 (1996), H.4, S. 235-242.

Durth Walter, Zur Geschichte des Straßenentwurfs, in: Kühn Herbert/Schönborn Hans Dieter (Hg.), 88 Jahre Straßenverkehrstechnik in Deutschland. Eine Darstellung der Entwicklung und des Standes der Technik ..., Bonn 1988, S. 14-26.

Durth Werner, Deutsche Architekten. Biographische Verflechtungen 1900 – 1970, München 1992 (EA 1986).

Ehalt Hubert Christian (Hg.), Inszenierung der Gewalt. Kunst und Alltagskultur im Nationalsozialismus, Frankfurt u.a. 1996.

Everts-Grigat Senta/Fuchs Karlheinz, Züblin. 100 Jahre Bautechnik 1898-1998, Stuttgart 1998.

Faber L., Vorgespannte Straßenbrücken im Zuge der österreichischen Bundesstraßen und Autobahnen, in: ÖIZ 1968, H. 5, S. 145-152.

Falter Reinhard, Widerstandskämpfer oder Nutznießer? Der „Reichslandschaftsanwalt“ Alwin Seifert als Beispiel für ein ambivalentes Verhältnis zum Nationalsozialismus, in: Die Drei 1997, H. 11, S. 1074-1082.

Fehlhauer Gero, Die Geschichte der Reichsautobahn Chemnitz-Hof, Fraureuth 2006.

Feist Leo, Vom Saumpfad zur Tiroler Autobahn, hg. v. Amt der Tiroler Landesregierung, Innsbruck 1980.

Fernverkehrsstrassenprojekte im heutigen Deutsch-Oesterreich, in: Strasse und Verkehr 1938, S. 178-180.

Feuchtinger Max Erich, Kraftverkehr, Straße und Grünpolitik im Dienste der Erholung in Nordamerika, in: Technisches Gemeindeblatt 1937, S. 51ff und 78ff.

Fischer Wolfgang Georg, Ein Maler erlebt die Reichsautobahn. Der Wiener Landschaftsmaler Ernst Huber als Propagandakünstler, in: Tabor Jan (Hg.), Kunst und Diktatur. Architektur, Bildhauerei und Malerei in Österreich, Deutschland, Italien und der Sowjetunion 1922-1956, Ausstellungskatalog Künstlerhaus Wien 1994, Bd. 1, Baden 1994, S. 366-369.

Frank Hartmut, Bridges: Paul Bonatz’s search for a contemporary monumental style, in: Brandon Taylor/van der Will Wilfried (Hg.), The Nazification of Art, Music, Architecture and Film in the Third Reich, Winchester 1990, S. 144-157.

Frei Norbert (Hg.), Karrieren im Zwielicht. Hitlers Eliten nach 1945, Frankfurt/New York 2002.

Freinhofer Leopold, Baugeschichtliche Entwicklung der Westautobahn (A1) im Bezirk Vöcklabruck, in: Pisar Friedrich (Red.), Der Bezirk Vöcklabruck, 1. Teil, Vöcklabruck 1981, S. 414-416.

Fünf Jahre Arbeit an den Straßen Adolf Hitlers, hg. v. Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Berlin 1938.

Gabriel Roland, Deutsche Autobahnvorläufer. AVUS, HAFRABA, München-Leipzig-Berlin, Leipzig-Halle, Düsseldorf-Köln-Bonn, in: Wirth Wolfgang (Hg.), Die Autobahn. Von der Idee zur Wirklichkeit, Köln 2005, S. 24-62.

Galleni Annabella (Hg.), Strade, autostrade e fascismo: un memoriale di Piero Puricelli (1940), in: Imprese e storia 19 (gennaio-giugno 1999), S. 47-82.

Gottstein E. von, Die Reichsautobahn im Lande Österreich, in: Fünf Jahre Arbeit an den Straßen Adolf Hitlers, Berlin 1938, S. 10-11.

Gottstein E. von, Die Trassierung der Reichsautobahnen in Österreich, in: Forschungsarbeiten aus dem Straßenwesen. Vorträge der Straßenbautagung 1938, Berlin 1938, S. 7-16.

Gottwaldt Alfred, Julius Dorpmüller, die Reichsbahn und die Autobahn. Verkehrspolitik und Leben des Verkehrsministers bis 1945, Berlin 1995.

Grailer Iring, Das österreichische Verkehrswesen im Wandel eines Jahrhunderts, in: Mayer Hans (Hg.), 100 Jahre österreichische Wirtschaftentwicklung 1848 - 1948, Wien 1949, S. 518-576.

Großbrücken im bayerischen Raum, in: Mayreder Zeitschrift 1989, Nr. 6, S. 3.

Großpötzl Ferdinand, Die A 25 Linzer Autobahn, in: Österreichs Straßen. Straßen Europas. Offizielle Festschrift zum 40. Österreichischen Straßentag 1978, hg. v. d. Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen, Wien 1978, S. 20-22.

Gruber Eckhard/Schütz Erhard, „Ein Land des Brückenbaues“. Zur Konzeption und Präsentation der Reichsautobahnbrücken im Dritten Reich, in: Daidalos. Architektur.Kunst.Kultur, Nr. 57 (September 1995), S. 20-33.

Grüll Josef, Ausbau und Planung des österreichischen Autobahnnetzes, in: Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft 106 (1964), S. 111-117

Gruner Wolf, Juden bauen die “Straßen des Führers“. Zwangsarbeit und Zwangsarbeitslager für nichtdeutsche Juden im Altreich 1940 bis 1943/44, in: Zeitschrift für Geschichtswissenschaft 1996, H. 9, S. 789-808.

Gutkas Karl/Bruckmüller Ernst (Hg.), Verkehrswege und Eisenbahnen. Beiträge zur Verkehrsgeschichte Österreichs, Wien 1989 (Schriften des Instituts für Österreichkunde, 53).

Haase Helmut, Eine Stadt in den Fängen des modernen Verkehrs. Zur Fertigstellung des Autobahnknotens Linz-Süd, in: Linz aktiv 42 (Frühjahr 1972), S. 24-29.

Haase Helmut, Linzer Straßenbauten für Gegenwart und Zukunft, in: Linz aktiv 48 (Herbst 1973), S. 15-17.

Hafen Paul (Hg.), Das Schrifttum über die deutschen Autobahnen, Bonn/Hannover/Stuttgart 1956 (Forschungsarbeiten aus dem Straßenwesen, N.F. 19).

Hagspiel Hermann, Die Ostmark. Österreich im Großdeutschen Reich 1938 bis 1945, Wien 1995.

Hahne Franz, Die Autobahn Sattledt (Linz)-Graz, in: Berichte zur Raumforschung und Raumplanung, 11.1967, H. 2, S. 85.

Hartmannsgruber Friedrich, „...ungeachtet der noch ungeklärten Finanzierung“. Finanzplanung und Kapitalbeschaffung für den Bau der Reichsautobahnen 1933-1945, in: Historische Zeitschrift 278 (2004), H. 3, S. 625-681.

Heckmann-Strohkark Ingrid, Der Traum von einer europäischen Gemeinschaft. Die Internationalen Autobahnkongresse 1931 und 1932, in: Heller Martin/Volk Andreas (Hg.), Die Schweizer Autobahn, Ausstellungskatalog Museum für Gestaltung Zürich, Zürich 1999, S. 32-45.

Heimann Gideon, Von der Avus zur Reichsautobahn, in: Die Reise nach Berlin, Ausstellungskatalog, hg. v. d. Berliner Festspiele GmbH im Auftrag des Senats von Berlin zur 750-Jahr-Feier Berlins 1987, Berlin 1987, S. 116-127.

Heller Martin/Volk Andreas (Hg.), Die Schweizer Autobahn, Ausstellungskatalog Museum für Gestaltung Zürich, Zürich 1999.

Hemetsberger-Koller Hildegard, Die Wirtschaftspolitik Julius Raabs als Bundeskanzler, in: Brusatti Alois / Heindl Gottfried (Hg.), Julius Raab. Eine Biographie in Einzeldarstellungen, Linz o.J., S. 242-261.

Henning Hans-Joachim, Kraftfahrzeugindustrie und Autobahnbau in der Wirtschaftspolitik des Nationalsozialismus 1933 bis 1936, in: VSWG 65 (1978), S. 217-242.

Hill Tatjana, Geologische Ein- und Ausblicke entlang der A 1. OÖ: Mondsee – Sattledt, Diplomarbeit Univ. Salzburg 1995.

Hindinger Stefan, Die Pyhrnautobahn in Oberösterreich. Gegner & Befürworter [sic]. Vergleich Schiene – Strasse, Seminararbeit Institut für Geschichte der Univ. Salzburg 1993.

Hölz Christoph, Verkehrsbauten, in: Nerdinger Winfried (Hg.), Bauen im Nationalsozialismus. Bayern 1933-1945, Ausstellungskatalog Architekturmuseum der TU München und Münchner Stadtmuseum, München 1993, S. 54-97.

Hoffmann Oskar, Wettbewerb für die Raststätte und die Tankanlage bei Melk-Pöchlarn, in: Die Straße 1941, S. 102-105.

Hoffmann Rudolf, Reichsautobahn Aachen-Wien, in: Die Straße 1938, S. 230-231.

Holzleitner Gerhart, 1995 – Zieljahr der Verkehrsplanung, in: Linz aktiv 41 (Winter 1971), S. 38-44.

Holzleitner Gerhart, Linzer Stadtautobahn – Verkehrsweg in die Zukunft, in: Linz aktiv 69 (Winter 1978), S. 24-30.

Hüfner Willi, Die Neuordnung der deutschen Verkehrswirtschaft unter dem Einfluß der Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen, Berlin 1936.

Just Karl, Finanzierung des Autobahnbaues, in: Österreichs Autobahnen, hg. v. Bundesministerium für Bauten und Technik, Wien 1983, S. 26-30.

Kaftan Kurt, Autobahn durch Österreich, in: HAFRABA-Mitteilungsblatt 1931, Nr. 5, S. 7-8.

Kaftan Kurt, Der Kampf um die Autobahnen. Geschichte der Autobahnen in Deutschland 1907 – 1935 unter Berücksichtigung ähnlicher Pläne und Bestrebungen im übrigen Europa, Berlin 1955.

Kaftan Kurt, Ein Jahr Reichsautobahn in der Ostmark, in: Verkehrstechnische Woche, 33.1939, H. 16, S. 187-188.

Kaftan Kurt, Europa braucht Autobahnen, Berlin 1936.

Kaftan Kurt, Italien, das erste Land der Autobahnen. Ein zusammenfassender Bericht, in: Die Autobahn 1933, Nr. 11, S. 2-4.

Kaftan Kurt, Neue großdeutsche Autobahnen geplant!, in: Die Bauzeitung 1938, S. 178-179.

Kaftan, Kurt, Von der Autobahn zum Weltautobahnverkehr, in: Die Welt im Fortschritt. Gemeinverständliche Bücher des Wissens und Forschens der Gegenwart, Bd. 1, Berlin 1935, S. 69-146.

Kaftan Kurt, Welt-Straßenwesen 1938, Berlin 1938.

Kargel Erhard, Die Innbrücke Suben, in: Mayreder Zeitschrift, Mai 1980, S. 11-18.

Kaschuba Wolfgang, Die Überwindung der Distanz. Zeit und Raum in der europäischen Moderne, Frankfurt 2004.

Kastner Johannes Chr., Linz – eine Großbaustelle des Bundes. Lösungen für den Schnellverkehr, in: Linz aktiv 59 (Sommer 1976), S. 5-9.

Kelly H. H., Toll Roads. A Study of the History and Present Status of Toll Roads in the United States and Other Countries, in: Public Roads. A Journal of Highway Research, 12.1931/32, no. 1 (March 1931), S. 1-10.

Kern Felix, Die bisherigen Arbeiten an der Autobahn, in: Handels- und Gewerbeblatt für Oberösterreich. Beilage zum Linzer Volksblatt, 31.1.1953 (Nr. 25), S. 7.

Kern Felix, Die Kosten der Autobahn, in: Handels- und Gewerbeblatt für Oberösterreich. Beilage zum Linzer Volksblatt, 3.2.1953 (Nr. 27), S. 5.

Kern Felix, Für den Bau der Autobahn noch erforderliche Leistungen, in: Handels- und Gewerbeblatt für Oberösterreich. Beilage zum Linzer Volksblatt, 5.2.1953 (Nr. 29).

Kern Felix, Technische Einzelheiten der Autobahn, in: Handels- und Gewerbeblatt für Oberösterreich. Beilage zum Linzer Volksblatt, 4.2.1953 (Nr. 28).

Kern Felix, Wirtschaftliche Aussichten durch den Bau der Autobahn in Oberösterreich, in: Handels- und Gewerbeblatt für Oberösterreich. Beilage zum Linzer Volksblatt, 9.2.1953 (Nr. 32), S. 5.

Kern Felix, Zeitplan für den Bau der Autobahn, in: Handels- und Gewerbeblatt für Oberösterreich. Beilage zum Linzer Volksblatt, 6.2.1953 (Nr. 30).

Kittinger Friedrich, Projektierung und Bau von Autobahnen in Oberösterreich, in: Österreichs Straßen. Straßen Europas. Offizielle Festschrift zum 34. Österreichischen Straßentag 1972, hg. v. d. Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen, Wien 1972, S. 24-25.

Klenke Dietmar, Autobahnbau in Westfalen von den Anfängen bis zum Höhepunkt der 1970er Jahre – eine Geschichte der politischen Planung, in: Reininghaus Wilfried/Teppe Karl (Hg.),

Verkehr und Region im 19. und 20. Jahrhundert. Westfälische Beispiele, Paderborn 1999, S. 249-270.

Klenke Dietmar, Autobahnbau und Naturschutz in Deutschland. Eine Liaison von Nationalpolitik, Landschaftspflege und Motorisierungsvision bis zur ökologischen Wende der siebziger Jahre, in: Frese Matthias/Prinz Michael (Hg.), Politische Zäsuren und gesellschaftlicher Wandel im 20. Jahrhundert. Regionale und vergleichende Perspektiven, Paderborn 1996, S. 465-498 (Forschungen zur Regionalgeschichte, 18).

Kluke Paul, Hitler und das Volkswagenprojekt, in: Vierteljahreshefte für Zeitgeschichte 1960, S. 341-383.

Kodric E., Der Stand des Ausbaues der Bundesstraßen und Autobahnen in Österreich, 2.Teil, in: ÖIZ 1967, H. 10, S. 391-394.

Kodric E., Die Innkreis-Autobahn als Ergänzung des Autobahnnetzes von Österreich, in: ÖIZ 1966, H. 11, S. 403.

Kodric E., Inbetriebnahme von Notrufsäulen an der Autobahn Wien – Salzburg, in: Mitteilungen der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen im Ö.I.A.V. (Beilage zur ÖIZ), 1968, H. 10, S. 367-368.

Kodric. E., Verkehrsübergabe der Autobahn-Teilstrecke Vorchdorf - Regau in Oberösterreich, in: ÖIZ 1962, H. 3, S. 95-99.

König Wolfgang, Volkswagen, Volksempfänger, Volksgemeinschaft. „Volksprodukte“ im Dritten Reich: vom Scheitern einer nationalsozialisitischen Konsumgesellschaft, Paderborn 2004.

Koenigs Gustav, Verkehrspolitik (Güter- und Personenverkehr), in: Lammers Hans-Heinrich/ Pfundtner Hans (Hg.), Grundlagen, Aufbau und Wirtschaftsordnung des nationalsozialistischen Staates, 3. Bd., Beitrag 55, Berlin 1940.

Kohl Hubert, Das Bundesstraßennetz von Oberösterreich im Zeichen der Entwicklung und Bedeutung der Motorisierung, in: Oberösterreich aktuell, 1972, Folge 2, S. 8-24.

Kopper Christopher, Modernität oder Scheinmodernität nationalsozialistischer Herrschaft. Das Beispiel der Verkehrspolitik, in: Jansen Christian et al. (Hg.), Von der Aufgabe der Freiheit. Politische Verantwortung und bürgerliche Gesellschaft im 19. und 20. Jahrhundert. Festschrift für Hans Mommsen, Berlin 1995, S. 399-411.

Kornrumpf Martin, HAFRABA e.V., Deutsche Autobahn-Planung 1926 – 1934, Bonn 1990 (Archiv für die Geschichte des Straßenwesens, H. 7).

Kosetschek Leopold, Folgerungen für Österreich aus dem Bau der Reichsautobahn München-Salzburg, I. Technischer Teil, in: Das Straßenwesen 1934, S. 75-78.

Krebs Theodor, HAFRABA. Die Geschichte des Ringens um die „utopische“ Idee der Autobahn, in: HAFRABA. Bundesautobahn Hansestädte-Frankfurt-Basel. Rückblick auf 30 Jahre Autobahnbau, hg. v. Bundesminster für Verkehr, Abt. Straßenbau, Wiesbaden 1962, S. 13-41.

Kreuzer Bernd, National Road Networks in the 1930s – the Case of Austria’s Roads, in: Mom Gijs / Tissot Laurent (Hg.), Road History. Planning, Building and Use, Neuchâtel 2007, S. 99-116.

Kreuzer Bernd, Raumordnung und Verkehrsplanung im Gau Oberdonau, in: Reichsgau Oberdonau. Aspekte 1, hg. v. Oberösterreichischen Landesarchiv, Linz 2004, S. 9-70.

Kreuzer Bernd, Stadtumbau für das Automobil. Stadt- und Verkehrsplanung in Linz 1890-2000, in: Linz im 20. Jahrhundert, hg. v. Archiv der Stadt Linz (in Druck).

Kreuzer Bernd, Straßen für den Fremdenverkehr. Das Salzkammergut in der Zwischenkriegszeit, in: Oberösterreichische Heimatblätter 1999, Heft 3/4, S. 195-211.

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

Kreuzer Bernd, Transport History in Austria: A literature survey, in: Merger Michèle/Polino Marie-Noëlle (Hg.), COST 340. Towards a European Intermodal Transport Network. Lessons

from History. A Critical Bibliography, Paris 2004, Association pour l'histoire des chemins de fer en France (AHICF), S. 1-13.

Kreuzer Bernd, Von der Römerbrücke zur Autobahn: Schichtungen der Infrastruktur, in: RAUM. Österreichische Zeitschrift für Raumordnung und Regionalpolitik, H. 58 (Juni 2005), S. 14-16.

Kreuzer Bernd, Verkehr und Straße in Oberösterreich 1918 – 1938, Diplomarbeit Univ. Wien 1997.

Kreuzer Bernd, Verkehrszählungen auf Österreichs Straßen zwischen den Kriegen und ihr Beitrag zur Verkehrsgeschichte, in: Blätter für Technikgeschichte 60 (1998), S. 43-62.

Kühn Herbert/Schönborn Hans Dieter (Hg.), 88 Jahre Straßenverkehrstechnik in Deutschland. Eine Darstellung der Entwicklung und des Standes der Technik, Bonn 1988.

Kühne Curt, Entwicklungsfragen der Landeshauptstadt Linz, in: Stein Erwin (Hg.), Die Städte Deutschösterreichs, Bd. 1: Linz, Berlin 1927, S. 318-335.

Küke Heinz, Die Reichsautobahnen und ihre Bedeutung für die deutsche Volkswirtschaft, Leipzig 1934.

Kutschera Richard, Der Motorverkehr in Oberösterreich 1898-1938, in: Zur Geschichte des Motorverkehrs in Oberösterreich, Linz 1965, S. 23-50 (Schriftenreihe des Instituts für Landeskunde von Oberöstereich, 18).

Lärmer Karl, Autobahnbau in Deutschland 1933 bis 1945. Zu den Hintergründen, Berlin 1975 (Forschungen zur Wirtschaftsgeschichte, 6)

Lay Maxwell, Die Geschichte der Straße. Vom Trampelpfad zur Autobahn, Frankfurt/New York 1994.

Le Gavrian P., Die Konferenz über die Transeuropastraße «London-Istanbul» vom 10. bis 14. September in Budapest, in: Zeitschrift des Internationalen Ständigen Verbandes der Straßenkongresse 1935, Nr. 1024, S. 405-414.

Leichtenmüller Erich, Die Schlagadern des Linzer Straßennetzes, in: Linz aktiv 33 (Winter 1969), S. 8-13.

Leitner Michael, Der verzögerte Lückenschluss der A9 Pyhrn Autobahn. Eine Policy-Analyse, Diplomarbeit Univ. Wien 2006

Leonhardt Fritz, Baumeister in einer umwälzenden Zeit. Erinnerungen, Stuttgart 1984.

Lochmann Franz, Die Nibelungen-Autostraße. Eine Privatstraße für den Fernautoverkehr längs der Donau über Linz, in: Linzer Volksblatt, 15.2.1930 (Nr. 38), S. 2-3.

Lochmann Franz, Die Nibelungenstraße. Eine Fernautostraße über Linz, in: Linzer Volksblatt, 20.2.1930 (Nr. 42), S. 7-8.

Löber Ulrich (Hg.), Bewegte Zeiten. Wir werden mobil 1945-1960, Austellungskatalog Landesmuseum Koblenz 1997 (Veröffentlichungen des Landesmuseum Koblenz, B Einzelveröffentlichungen, 90).

Ludwig Karl-Heinz, Technik und Ingenieure im Dritten Reich, Düsseldorf 1974.

Lütgenau Stefan/Schröck Alexander, Zwangsarbeit in der österreichischen Bauindustrie. Die Teerag-Asdag AG 1938-1945, Innsbruck 2003.

Lütgendorf Otto, Der Bosrucktunnel – Trassenwahl und Bauausführung, in: Müller Peter, Straße durch den Bosruck. Pyhrn Autobahn AG, Wien u.a. 1983, S. 50-53.

Lütgendorf Otto, Die wirtschaftliche und technische Bedeutung der Sondergesellschaften des Bundes im Bereich des Straßenverkehrs, in: Österreichs Autobahnen, hg. v. Bundesministerium für Bauten und Technik, Wien 1984, S. 158-160.

Luger Johann Martin, Aufgaben und Ausgestaltung des Vorarlberger Straßennetzes, in: 10. Österreichischer Straßentag in Bregenz, 11. und 12. September 1937, hg. v. Verband der österreichischen Straßengesellschaften, Wien 1937, S. 7-15.

Lutter H., Raumwirksamkeit von Fernstraßen. Bonn/Bad Godesberg 1980 (Forschungen zur Raumentwicklung, 8).

Maier-Dorn Emil, Die kulturelle Bedeutung der Reichsautobahn, in: Die Straße 1938, H. 23, S. 736–738.

Martinek Herbert, Rechtliche Probleme, in: Österreichs Autobahnen, hg. v. Bundesministerium für Bauten und Technik, Wien 1983, S. 191-194.

Matl Franz, Entwicklung des Autobahnbaues in Österreich, in: Österreichs Autobahnen, hg. v. Bundesministerium für Bauten und Technik, Wien 1983, S. 154 – 157

Mattia Sergio, La costruzione dell'autostrada Milano-Laghi, in: Selvafolta Ornella/Castellano Aldo (Hg.), Costruire in Lombardia 1880-1980. Rete e infrastrutture territoriali, Mailand 1984, S. 175-206.

Mayer Helmut, Der Bau der Autobahn Salzburg – Wien, in: ÖIZ 1959, H. 5, S. 156-162.

Mayer Helmut, Die Autobahn Wien – Salzburg. Unterbau und Deckenherstellung, in: Betonstraßen in Österreich, Wien 1958, S. 9-27.

Mayerl Johannes / Stefan, Historische Entwicklung und Perspektiven der Finanzierung der hochrangigen Straßenverkehrsinfrastruktur in Österreich, Diplomarbeit WU Wien 2004.

Mayerl Johannes / Ramaseder Stefan, Öffentliche Autobahnfinanzierung in Österreich – Vergangenheit und Zukunft, in: Straße + Autobahn 2006, H. 8, S. 449-457.

Mayerl Johannes / Ramaseder Stefan, Öffentliche Autobahnfinanzierung in Österreich – Vergangenheit und Zukunft, in: Österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 52.2005, H. 3-4, S. 26-36.

Meixner Wolfgang, „Brücken nach dem Süden". 50 Jahre Debatten über den Brennerverkehr, in: Brandstätter Klaus/Hörmann Julia (Hg), Tirol-Österreich-Italien. Festschrift für Josef Riedmann zum 65. Geburtstag, Innsbruck 2005 , S. 469-482 (Schlern-Schriften, 330).

Mellerowicz Konrad, Autobahnen, in: Betriebswirtschaftliche Blätter 1937, H. 4, S. 3-24.

Merrriman Peter, "Operation motorway": landscapes of construction on Englands's M1 motorway, in: Journal of Historical Geography, 31.2005, 113-133.

Mom Gijs, Roads without Rails. European Highway-Network Building and the Desire for Long-Range Motorized Mobility, in: Technology and Culture, 46.2005, no. 4, S. 745-772.

Mom Gijs / Tissot Laurent (Hg.), Road History. Planning, Building and Use, Neuchâtel 2007.

Moraglio Massimo, Between industry and tourism: the Turin – Savona motorway, 1956-2001, in: The Journal of Transport History, 28.2007, no. 1, S. 93-110.

Moraglio Massimo, L'autostrada Torino-Milano (1923-1933): i progetti e la costruzione, in: Storia urbana 86 (1999), S. 103-121.

Moraglio Massimo, Per una storia delle autostrade italiane: il periodo tra le due guerre mondiali, in: Storia urbana 100 (2002), S. 11-25.

Moraglio Massimo, The Highway Network in Italy and Germany Between the Wars: A preliminary comparative study, in: Mom Gijs / Tissot Laurent (Hg.), Road History. Planning, Building and Use, Neuchâtel 2007, S. 117-132.

Müller Peter, Straße durch den Bosruck. Pyhrn Autobahn AG, Wien u.a. 1983.

Müller Th., Erfahrungen und Fortschritte im Reichsautobahnbau, in: Steinindustrie und Straßenbau 1938, S. 523-525.

Müller-Mehlis Reinhard, Die Kunst im Dritten Reich, München 3.Aufl. 1981 (EA 1976).

Musil Franz, Ist der Bau der Autobahn Salzburg – Wien jetzt zu erwarten? in: ZÖIAV 1953, S. 192.

Naumann Josef, Österreichs Eingliederung in das Reich und seine Fernstraßenprobleme, in: Die Betonstraße 1938, Nr. 4, S. 64-73.

Netzwerk Autobahn, Hamburg 1998 (=Werkstatt Geschichte, 21).

Neue Adern für Verkehr und Wirtschaft, in: (Linzer) Tages-Post, 28.7.1954, S. 9.

Neue Reichsautobahnen in Großdeutschland, in: Die Bauzeitung [Stuttgart] 1938, H. 12, S. 173-175.

Neues Straßenkonzept verwirklicht, in: Linz aktiv 54 (1975), S. 29-31.

Neumann E., Die Fernstraße London-Istanbul. Die Vorschläge für das deutsch-österreichische Teilstück, in: Straßenbau und Straßenverkehr. Straßenbauteil der „Verkehrstechnik“ 1938, H. 9, S. 223-225.

Neyer Wilhelm, Der Brücken- und Schnellstraßenbau in Linz, in: der aufbau 1959, H. 10-11 (Sonderheft „Linz a. d. Donau“), S. 398-401.

Nietfeld Annette, Reichsautobahn und Landschaftspflege. Landschaftspflege im Nationalsozialismus am Beispiel der Reichsautobahnen, Diplomarbeit TU Berlin 1985 (Werkstattberichte des Instituts für Landschaftsökonomie der TU Berlin, 13).

Norden Peter, Unternehmen Autobahn. Die abenteuerliche Entwicklung zum modernsten Verkehrsnetz Europas, Bayreuth 1983.

Nyffeler Marcel, Die Autostraße Bern-Thun. Ein Beitrag zur Abklärung des Autostraßenproblems in der Schweiz, Bern 1930.

Nyffeler Marcel, Die Wirtschaftlichkeit eines schweizerischen Automobilstrassennetzes mit besonderer Berücksichtigung des Projektes Bern-Thun, Diss. Univ. Bern 1929.

Oerley Leopold, Das Fernstraßenproblem Europas und seine Lösung für Länder geringerer Bevölkerungsdichte, Wien 1936.

Oerley Leopold, Übergangsbogen bei Straßenkrümmungen, Berlin 1937.

Oerley Leopold, Zur Frage des Baues von Fernstraßen in Österreich, in: Das Straßenwesen 1936, H. 5, S. 51-53.

Österreichs Autobahnen, hg. v. Bundesministerium für Bauten und Technik, Wien 1983.

Oesterreichs Fernstraßenproblem, in: Welser Anzeiger, 23.10.1937, S. 10-11.

Ogliari Francesco, Milano in autostrada. La prima generazione 1924-1935, Pavia 2001.

Ortlinghaus Dirk, Die „Massenmotorisierung“ in der NS-Zeit. Eine sozialwissenschaftliche Analyse der Motorisierung, des Straßenbaus und der Verkehrspolitik in der Zeit von 1932-1938, Diplomarbeit Univ. Osnabrück 1996.

Ostwald Walter (Bearb.), Die Wirtschaftlichkeit von Autobahnen. Ergebnisse der Vergleichsfahrten auf Reichsautobahn und Reichsstraße, Berlin 1938 (Schriftenreihe der „Straße“, 10).

Otzen Robert, Die Autostraße Hansestädte-Frankfurt-Basel. Zweck und Ziele des Vereins „Hafraba“, Frankfurt o.J.

Overy Richard J., Cars, Roads, and Economic Recovery in Germany, 1932-1938, in: ders., War and Economy in the Third Reich, Oxford 1994, S. 68-89.

Patton Phil, Open Road. A Celebration of the American Highway, New York 1986.

Pavese Claudio, The making of the Italian motorway network (1924-1974), in: Proceedings of COST 340 conference “Towards a European Intermodal Transport Network: Lessons from History”, Lissabon 2002.

Pavese Claudio, The making of the Italian motorway network (1924-1974), in: TST. Revista de Historia. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, no. 10 (2006), S. 96-121.

Petsch Joachim, Kunst im Dritten Reich. Architektur, Plastik, Malerei, Alltagsästhetik, Köln 3. Aufl. 1994.

Pfeffer Franz, Der Autobahnbau am Schiltenberg, in: Linzer Tagespost 1939, Nr. 165, 21.7.1939, S. 3

Pflug Hans, Die deutschen Reichsautobahnen, Berlin 1940 (Das Deutschland der Gegenwart, 3).

Pisecky Franz, 75 Jahre OÖAMTC 1904-1979. Oberösterreich von der Pionierzeit des Automobilismus bis zur Vollmotorisierung, hg. v. Oberösterreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring-Club, Linz 1979.

Pohl Manfred, Die Strabag 1923 bis 1998, München/Zürich 1998.

Pohl Manfred, Philipp Holzmann. Geschichte eines Bauunternehmens 1849-1999, München 1999.

Pohl Manfred/ Siekmann Birgit, Hochtief und seine Geschichte. Von den Brüdern Helfmann bis ins 21. Jahrhundert, München/Zürich 2000.

PORR. 100 Jahre Filiale Oberösterreich. Festschrift, Wien 1995.

Prinz Michael/Zitelmann Rainer (Hg.), Nationalsozialismus und Modernisierung, Darmstadt 1994.

Rabinbach Anson, Nationalsozialismus und Moderne Zur Technik-Interpretation im Dritten Reich, in: Emmerich Wolfgang/Wege Carl (Hg.), Der Technikdiskurs in der Hitler-Stalin-Ära, Stuttgart-Weimar 1995, S. 94-113.

Radde Bruce, The Merrit Parkway, New Haven/London 1993.

Raschauer Otto, Die österreichischen Autobahnen – Situation und Ausblick, in: Bericht über den 32. Österreichischen Straßentag in Gmunden, vom 4. bis 6. Mai 1970, hg. v. d. Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen, Wien 1970, S. 1-8.

Rauscher L., Straßenprobleme in Linz, in: Bericht über den XIV. Österreichischen Straßentag vom 20.-24. Mai 1952 in Linz, Wien 1952, S. 267-277 (Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen, H. 3).

Reichel Peter, Der schöne Schein des Dritten Reiches. Faszination und Gewalt des Faschismus, München 1996.

Reichenvater Karl, Autobahnen auch in Oesterreich?, in: Neues Wiener Journal, 11.5.1937, S. 2.

Reichenvater Karl, Zur Frage des Baues von Fernstraßen in Österreich, in: Das Straßenwesen 1936, Nr. 4, S. 37-41 und Nr. 5, S. 51-53.

Reinboth Kurt, Zur Vor- und Frühgeschichte des Automobilstraßenbaus. Eine kleine historische Betrachtung, in: Straße + Autobahn 1994, H. 10, S. 639-652.

Reindl Ferdinand, Auswirkungen des Autobahnbaues. Am Beispiel der Innkreisautobahn von Suben bis Ried, Linz 1988, Diözese Linz/Pastoralreferat-Sozialreferat (Mensch und Umwelt, 9).

Reine Philippe, Trafic automobile et réseau routier. Les autoroutes en Italie, en Allemagne et en France, Paris 1944.

Reitsam Charlotte, Alwin Seifert, in: Garten + Landschaft 1998, H. 3, S. 34-37.

Reitsam Charlotte, Die Landschaften der RAB. Raumgestaltung durch Bepflanzung, in: Wirth Wolfgang (Red.), Die Autobahn. Von der Idee zur Wirklichkeit. Vorträge der gleichnamigen Tagung im Straßenmuseum Germersheim 2004, Köln 2005, S. 89-116.

Rieser Otmar, Autobahnen und Fernstraßen in Österreich, in: ZÖIAV 1938, Nr. 13/14, S. 83-87.

Rigele Georg, Die Großglockner-Hochalpenstraße. Zur Geschichte eines österreichischen Monuments, Wien 1998.

Rigele Georg, Die Wiener Höhenstraße. Autos, Landschaft und Politik in den dreißiger Jahren, Wien 1993.

Rigele Georg, Straßenbau im 20. Jahrhundert. Schlaglichter auf offenes Terrain, in: Historicum, Sommer 1998, S. 18-23.

Robotti Ernesto, La concessione e le Concessionarie autostradali, in : 1955-1975. Le autostrade della seconda generazione, hg. v. d. Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso, o. O., o. J. [ca. 1989], S. 16-19.

Rollins William H., Whose Landscape? Technology, Fascism, and Environmentalism on the National Socialist Autobahn, in: Annals of the Association of American Geographers, vol. 85, Sept. 1995, no. 3, S. 494-520.

Rose Mark, Interstate: Express Highway Politics, 1914-1956, Lawrence 1979.

Rose Mark, Interstate: Express Highway Politics, 1939 – 1989, Knoxville 1990.

Rukwied Hermann, Die Reichsautobahnen im Gau Oberdonau, in: Oberdonau. Querschnitt durch das Kultur-Schaffen im Heimatgau des Führers 1941, Folge 4, S. 17-19.

Rukwied Hermann, Erinnerungen eines Ingenieurs aus den Jahren 1906 bis 1945, Stuttgart 1969.

Salzwedel Jürgen, Das Verkehrswesen und seine Verwaltung, in: Jeserich Kurt et al. (Hg.) Deutsche Verwaltungsgeschichte, Bd. 4: Das Reich als Republik und in der Zeit des Nationalsozialismus, Stuttgart 1985, S. 911-922.

Sandgruber Roman, Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart, Wien 1995.

Sarkowicz Hans (Hg.), Hitlers Künstler. Die Kultur im Dienst des Nationalsozialismus, Frankfurt/Leipzig 2004.

Sarlay Ingo, Baukunst im Dritten Reich. Hitlers Linz. Die Stadtplanung von Linz an der Donau 1938-1945. 2. Teil: Städtebauliche Detailplanung und Architektur, Habil. TU Graz 1987.

Sarlay Ingo, Hitlers Linz. Die Stadtplanung von Linz an der Donau 1938-1945. Kulturelle und wirtschaftliche Konzeptionen, Planungsstellen und Wirtschaftspläne, Diss. TU Graz 1985.

Sarlay Werner, Der Linzer Generalverkehrsplan und seine Verwirklichung, in: Bericht über den 23. Österreichischen Straßentag in Linz, vom 8. bis 10. Mai 1961, hg. v. d. Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen, Wien 1961, S. 47-55.

Sarlay Werner, Linzer Verkehrsprobleme, in: Bericht über den 19. österreichischen Straßentag in Gmunden, vom 27. - 30. Mai 1957, hg. v. d. Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen, Wien 1957, S. 49-55.

Sarlay Werner, Stadtplanung und Verkehrsprobleme, in: der aufbau 1959, H. 10-11 (Sonderheft „Linz a. d. Donau“), S. 394-397.

Sarlay Werner, Verkehrsplanung als Teil der Linzer Stadtplanung, in: Linz aktiv 10 (Frühjahr 1964), S. 6-13.

Schacherl Emil, Straßenbau in Oberösterreich – Bestandsaufnahme und Ausblick, in: Österreichs Straßen. Straßen Europas. Offizielle Festschrift zum 41. Österreichischen Straßentag 1979, hg. v. d. Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen, Wien 1979, S. 11-13.

Schaechterle Karl, Der Brückenbau der Reichsautobahnen, Berlin 1942.

Schaechterle Karl, Reichsautobahnbrücken in der Ostmark, in: Die Straße 1939, S. 255-259.

Schausberger Norbert, Rüstung in Österreich 1938-1945, Wien 1970.

Schefold Klaus/Neher Alois (Hg.), 50 Jahre Autobahnen in Baden-Württemberg, Stuttgart 1990.

Schernthaner Peter, Karl Heinrich Waggerls „Pfingstidyll an der Reichsautobahn“. Die Straßen des Führers“ und ein Schulneubau in Wagrain, in: Salzburg-Archiv. Schriftenreihe des Vereines „Freunde der Salzburger Geschichte“ 23 (1997), S. 173-190.

Schimetta Otto, Die neue Linzer Donaubrücke, in: Wutzel Otto (Red.), Die Linzer Donaubrücken. Festschrift zur Fertigstellung und Weihe der zweiten Linzer Donaubrücke im Dezember 1972, Linz 1972, S. 119-131.

Schivelbusch Wolfgang, Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, Frankfurt 1989 (EA München 1977).

Schmid Georg/Staudacher Peter/Lindenbaum Hans, Das Automobil holt auf, in: dies., Bewegung und Beharrung. Transport und Transportsysteme in Österreich 1918-1938: Eisenbahn, Automobil, Tramway, Wien 1994, S. 160-210.

Schmidtbauer Josef, Raum- und Umweltverträglichkeitsstudie zur Pyhrnroute im Abschnitt Inzersdorf – Klaus. Teil 2: Auswirkungen auf die Land- und Forstwirtschaft, Diplomarbeit Univ. für Bodenkultur Wien 1993.

Schön Hugo, Die Entwicklung stählerner Straßenbrücken in Österreich, in: ÖIZ 1968, H. 5, S. 163-168.

Schönleben Eduard, Der Irschenberg, in: Die Baukunst. Die Kunst im Deutschen Reich, Januar 1942, S. 61.

Schönleben Eduard, Fritz Todt. Der Mensch. Der Ingenieur. Der Nationalsozialist: Ein Bericht über Leben und Werk, Oldenburg 1943.

Schönleben Eduard, Planen und Gestalten, in: Die Baukunst. Die Kunst im Dritten Reich, August 1939, S. 330-332.

Schütz Erhard, Die saugende Bahn. Zur Faszinationsgeschichte der Reichsautobahn, in: Seibt Ferdinand/Borsdorf Ulrich/Grütter Heinrich Theodor (Hg.), Transit. Brügge-Novgorod. Eine Straße durch die europäische Geschichte, Ausstellungskatalog Ruhrlandmuseum Essen, Essen 1997, S. 608-615.

Schütz Erhard, „...eine glückliche Zeitlosigkeit...".Zeitreise zu den „Straßen des Führers", in: Brenner Peter J. (Hg.), Reisekultur in Deutschland: von der Weimarer Republik zum „Dritten Reich", Tübingen 1997, S. 73-99.

Schütz Erhard, Faszination der blassgrauen Bänder. Zur „organischen" Technik der Reichsautobahn, in: Emmerich Wolfgang/Wege Carl (Hg.), Der Technikdiskurs in der Hitler-Stalin-Ära, Stuttgart/Weimar 1995, S. 123-145.

Schütz Erhard, „...fest verankert im Kern des Bluts". Die Reichsautobahn – mediale Visionen einer organischen Moderne im „Dritten Reich", in: Eggert Hartmut/Schütz Erhard/Sprengel Peter, Faszination des Organischen. Konjunkturen einer Kategorie der Moderne, München 1995, S. 231-266.

Schütz Erhard, „Jene blaßgrauen Bänder". Die Reichsautobahn in Literatur und anderen Medien des „Dritten Reiches", in: Internationales Archiv für Sozialgeschichte der Literatur, 18.1993, H. 2, S. 76-120.

Schütz Erhard/Gruber Eckhard, Mythos Reichsautobahn, Bau und Inszenierung der „Straßen des Führers" 1933-1941, Berlin 1996.

Schwalm-Theiss Georg, Abhängigkeit und Verführbarkeit. Die Architekten Theiss und Jaksch 1907-1961, in: Tabor Jan (Hg.), Kunst und Diktatur. Architektur, Bildhauerei und Malerei in Österreich, Deutschland, Italien und der Sowjetunion 1922-1956, Ausstellungskatalog Künstlerhaus Wien 1994, Bd. 1, Baden 1994, S. 318–325.

Schwalm-Theiss Georg, Theiss & Jaksch. Architekten 1907-1961, Wien 1986.

Schwarzelmüller Rudolf, Vorchdorf. Ein Heimatbuch für Schule und Haus, Vorchdorf 1959.

Schwell Dietrich/Jäger Wolfgang, Verkehrsfreigaben von Autobahnen in den Jahren 1939 bis 1945, in: Straße + Autobahn 2000, H. 8, S. 478-488.

Seelinger Franz, Der Linzer Stadtgrundriß und seine Entwicklungsphasen in den letzten 100 Jahren, in: Spektrum Linz, Linz o. J., S. 9-37.

Seelinger Franz, Grundlagen der Linzer Stadtplanung, hg. v. d. Bauverwaltung der Landeshauptstadt Linz, Linz 1968.

Seely Bruce E., Building the American Highway System. Engineers as Policy Makers, Philadelphia 1987.

Seely Bruce E., Der amerikanische Blick auf die deutschen Autobahnen. Deutsche und amerikanische Autobahnbauer 1930-1965, in: Werkstatt Geschichte 21 (Themenheft „Netzwerk Autobahn", 1998), S. 11-28.

Seely Bruce, Visions of American Highways, 1900-1980, in: Dienel Hans Liudger/Trischler Helmuth (Hg.), Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der Frühen

Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert, Frankfurt-New York 1997, S. 260-279 (Beiträge zur historischen Verkehrsforschung, 1).

Seidel Hans, Österreichs Wirtschaft und Wirtschaftspolitik nach dem Zweiten Weltkrieg, Wien 2005.

Seidl Alois, Die Autobahnen in Österreich, in: Bericht über den 21. Österreichischen Straßentag in Innsbruck, vom 25. - 28. Mai 1959, hg. v. d. Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen, Wien 1959, S. 13-35.

Seidler Franz W., Fritz Todt. Baumeister des Dritten Reiches, Schnellbach 2000 (EA München 1986).

Seifert Alwin, Ein Leben für die Landschaft, Düsseldorf/Köln 1962.

Seifert Alwin, Im Zeitalter des Lebendigen. Natur-Heimat-Technik, Planegg 1943.

Shand James D., The Reichsautobahn: Symbol for the Third Reich, in: Journal of Contemporary History 19 (1984), S. 189-200.

Sighartner Alfred, Aufgaben des Straßenbaus und der Straßenerhaltung in Gegenwart und Zukunft, Wels 1949 (Schriftenreihe der Oö. Landesbaudirektion, 4).

Sighartner Alfred, Das österreichische Straßenausbauprogramm und die Gesichtspunkte für die Einreihung der Straßen in dasselbe, in: Wlassics Hanns (Hg.), Jahrbuch für das Straßenwesen in Österreich 1931, S. 83-95.

Sighartner Alfred, Das Straßennetz im oberösterreichischen Salzkammergut. Eine verkehrswirtschaftliche Studie, hg. v. d. Gesellschaft für Straßenwesen in Oberösterreich, Wels 1932.

Sighartner Alfred, Das Straßennetz Oberösterreichs, seine bisherige Verkehrsentwicklung und die Voraussetzungen künftiger Verkehrsgestaltung, hg. v. d. Gesellschaft für Straßenwesen in Oberösterreich, Linz 1930.

Sighartner Alfred, Das Straßenwesen Oberösterreichs, Linz 1946 (Schriftenreihe der Oö. Landesbaudirektion, 2).

Sighartner Alfred, Einiges über die Straßenausbaukarte des Verbandes österreichischer Straßengesellschaften, in: Das Straßenwesen 1929, Nr. 10, S. 16-21.

Sighartner Alfred, Folgerungen für Österreich aus dem Bau der Reichsautobahn München-Salzburg, I. Wirtschaftlicher Teil, in: Das Straßenwesen 1934, H. 6., S. 63-66.

Sighartner Alfred, Generelles Studium der österreichischen Fernstraßenfrage für das Gebiet des Bundeslandes Oberösterreich, Linz 1937.

Sighartner Alfred, Landstraßen - Fernstraßen - Nurautostraßen, in: Das Straßenwesen 1933, Nr. 9, S. 3-6.

Sighartner Alfred, Zukunftsaufgaben des österreichischen Straßenwesens, in: Wlassics Hanns (Hg.), Jahrbuch für das Straßenwesen Österreichs 1937, S. 7-29.

Sighartner Alfred, Zur Frage eines europäischen Transkontinental-Straßennetzes, in: Das Straßenwesen 1934, H. 8, S. 81-83 u. H. 9, S. 96-97.

Slapnicka Harry, Erwin Wenzl, in: Dachs Herbert et al. (Hg.), Die Politiker. Karrieren und Wirken bedeutender Repräsentanten der Zweiten Republik, Wien 1995, S. 606-612.

Slapnicka Harry, Oberösterreich – als es „Oberdonau“ hieß (1938-1945), Linz 1978.

Smola August, Das österreichische Fernstraßenproblem, in: Das Straßenwesen 1938, H. 1, S. 1-4.

Sporrer Maria/Steiner Herbert (Hg.), Fritz Bock - Zeitzeuge, Wien 1984.

Staudacher Peter, Eine Republik auf Rädern. Infrastruktur- und Verkehrspolitik in Österreich als Spannungsfeld zwischen Bund und Ländern seit 1945. [Teil 1:] 1945-1980: Not der Nachkriegsjahre, Ideal und Wirklichkeit, in: Dachs Herbert et al. (Hg.), Der Bund und die Länder. Über Dominanz, Kooperation und Konflikte im österreichischen Bundesstaat, Wien 2003, S. 337-359 (Geschichte der österreichischen Bundesländer seit 1945).

Stickler Helmut, Transitverkehrsstudie Oberösterreich, in: Bericht über den 49. Österreichischen Straßentag am 25. und 26. Mai 1992 in St. Wolfgang am See, hg. v. d. Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen, Wien 1992, S. 48-53.

Stommer Rainer (Hg.), Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reiches, Marburg 1982.

Straßen und Brücken des Landes Oberösterreich, hg. v. d. Oberösterreichischen Landesregierung, Linz 1956.

Straßenbau in Oberösterreich, Sonderpublikation der Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen (ÖGS), Landesgruppe Oberösterreich, anlässlich des 23. Österreichischen Straßentages in Linz, Linz 1961.

Straßenforschung. 50 Jahre Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen 1924-1974, Bonn/Bad Godesberg 1974.

Strohkark Ingrid, Die Wahrnehmung von „Landschaft“ und der Bau von Autobahnen in Deutschland, Frankreich und Italien vor 1933, Diss. Hochschule der Künste Berlin 2001.

Strzygowski Walter, Autobahnprobleme in Österreich, in: Raumforschung und Raumordnung, 1956, H. 1, S. 36-42.

Strzygowski Walter, Offene Probleme der Autobahn Salzburg-Wien, in: Berichte und Informationen des Österreichischen Forschungsinstitutes für Wirtschaft und Politik 1955, H. 449, S. 7-9.

Strzygowski Walter, Zur Zukunft des Verkehrsnetzes der Ostmark, in: Raumforschung und Raumordung 1939, S. 234-240.

Swietelsky Eva, Die Gründungsgeschichte und wirtschaftliche Entwicklung der Swietelsky Baugesellschaft m.b.H. unter Berücksichtigung baukonjunktureller Aspekte, Diplomarbeit WU Wien 1996.

Tabor Jan (Hg.), Kunst und Diktatur. Architektur, Bildhauerei und Malerei in Österreich, Deutschland, Italien und der Sowjetunion 1922-1956, Ausstellungskatalog Künstlerhaus Wien 1994, 2 Bände, Baden 1994.

Tabor Jan, „..und sie folgten ihm. Österreichische Künstler und Architekten nach dem „Anschluß“ 1938. Eine Reportage, in: Wien 1938, Ausstellungskatalog Historisches Museum der Stadt Wien, Wien 1988, S. 398-430.

Tálos Emmerich/Neugebauer Wolfgang (Hg.), „Austrofaschismus“. Beiträge über Politik, Ökonomie und Kultur 1934 -1938, Wien 4. Aufl. 1988.

Thewalt Alexander, Projekte der Autobahnfrühzeit im Ausland. Beispiele aus Italien und den USA, in: Wirth Wolfgang (Hg.), Die Autobahn. Von der Idee zur Wirklichkeit, Vorträge der gleichnamigen Tagung im Straßenmuseum Germersheim 2004, FGSV-Verlag, Köln 2005, S. 63-76.

Todt Fritz, Der Straßenbau im nationalsozialistischen Staat, in: Lammers Hans-Heinrich/ Pfundtner Hans (Hg.), Grundlagen, Aufbau und Wirtschaftsordnung des nationalsozialistischen Staates, 3. Bd., Beitrag 57, Berlin/Wien o.J. [1942].

Todt Fritz, Leistungen und Aufgaben der Technik im Lande Österreich, in: Deutsche Technik. Technopolitische Zeitschrift, Mai 1938, S. 209-210.

Todt Fritz, Reichsautobahn Salzburg-Linz-Wien, in: Die Straße 1938, H. 13, S. 408-410.

Transitland Österreich. Am Beispiel Pyhrnautobahn. Argumente zur Meinungsbildung, hg. v. Forum österreichischer Wissenschaftler für Umweltschutz, Wien 1988.

Trassierungsgrundlagen der Reichsautobahnen, Berlin 1943 (Schriftenreihe der „Straße“, 28)

Tweraser Kurt, US-Militärregierung Oberösterreich, Linz 1995.

Über das Straßenbauprogramm in Österreich, in: ZÖIAV 1938, H. 21/22, S. 150.

Uhlfelder H., Die oberitalienischen Autobahnen, in: HAFRABA-Mitteilungsblatt 1930, Nr. 6, S. 9-15.

Ullmann R., Autobahn-Fehltrassierung in Österreich. Dachsteinblick wichtiger als glatte Linienführung, in: Die Presse (Wochenausgabe, H. 7) 13.2.1954, S. 16.

Unseres Führers erster Spatenstich im heimgekehrten Österreich, in: Die Straße in Deutschösterreich 1938, Nr. 3, S. 48-49.

Uslular-Thiele Christina, Autobahnen, in: Kunst im 3. Reich. Dokumente der Unterwerfung, Ausstellungskatalog Frankfurter Kunstverein, Frankfurt 1974, S. 68-85.

Vahrenkamp Richard, Der Autobahnbau 1933 bis 1939 und das hessische Autobahnnetz, Kassel 2003 (Arbeitspapier zur Logistik, Nr. 36/2001).

Vahrenkamp Richard, Die Chiemsee-Autobahn. Planungsgeschichte und Bau der Autobahn München-Salzburg 1933-1938, in: Oberbayerisches Archiv, 130.2006, S. 385-416.

Vahrenkamp Richard, Die Hafraba und Vorläufer des deutschen Autobahnprojektes, Kassel 2006 (Working Papers in the History of Mobility, 7/2006).

Vahrenkamp Richard, Touristic Aspects of the German Autobahn Project, 1933 to 1939, Kassel 2006 (Working Papers in the History of Mobility, 4/2006).

Vahrenkamp Richard, Automobile tourism and Nazi propaganda: constructing the Munich-Salzburg *Autobahn*, 1933-1939, in: The Journal of Transport History, 27.2006, no. 2, 21-38.

Vahrenkamp Richard, Planning and Constructing the Autobahn Network in Germany during the Nazi Period: Styles and Strategies, in: Mom Gijs / Tissot Laurent (Hg.), Road History. Planning, Building and Use, Neuchâtel 2007, S. 87-98.

Vatier Ferdinand, Das Baulos 31 b Mondseehang der Autobahn Wien – Salzburg, in: Mitteilungsblatt der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen im Ö.I.A.V. (Beilage zur ÖIZ), 1963, H. 3, S. 105–108.

Vatier Ferdinand, Die Planung der Innkreisautobahn in Oberösterreich, in: Österreichs Straßen. Straßen Europas. Offizielle Festschrift zum 30. Österreichischen Straßentag 1968, hg. v. d. Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen, Wien 1968, S. 23-24.

Vatier Ferdinand, Erfahrungen beim Betrieb und der Erhaltung einer Autobahn, in: Zement und Beton 1973, H. 70/71, S. 35-40.

Verkehr in Oberösterreich, Linz 1973 (Sonderdruck aus „Oberösterreich aktuell“)

Verkehrsübergabe der Autobahn-Teilstrecke Vorchdorf - Regau in Oberösterreich, in: ÖIZ 1962, H. 3, S. 95-99.

Verkehrs- und Straßenausbau in Österreich, in: Verkehrstechnik 1938, H. 8, S. 203.

Volk Erich, Das Straßenwesen in Deutschland und einigen anderen europäischen Staaten unter besonderer Berücksichtigung der Reichsautobahnen, Diss. Univ. Heidelberg 1938.

Volk Erich, Der Aufbau der Gesellschaft „Reichsautobahnen“, Leipzig 1935.

Vollbehr Ernst, Arbeitsschlacht. 5 Jahre Malfahrten auf den Bauplätzen der Straßen Adolf Hitlers, Berlin 1939.

Vosselmann Arend, Reichsautobahn. Schönheit-Natur-Technik, Kiel 2001.

Waggerl Karl Heinrich, Pfingstidyll an der Reichsautobahn, Potsdam 1941 (Schriftenreihe der Presseabteilung des Reichsministers Dr. Todt, 14).

Waitzbauer Harald, Der Autobahnbau in Salzburg 1938 bis 1941, in: Salzburger Automobil- und Motorradgeschichte, hg. v. Salzburger Automobil-, Motorrad- und Touring Club, Salzburg 1997, S. 111-113.

Warmuth Heinrich, Eisenbahn, Automobil und Flugzeug als Konkurrenten in der Ersten Republik, in: Gutkas Karl/Bruckmüller Ernst (Hg.), Verkehrswege und Eisenbahnen, Wien 1989, S. 135-168 (Schriften des Instituts für Österreichkunde, 53)

Warum Widerstand gegen den Bau der Pyhrnautobahn, in: Auer Monika/Egger Irmtraud (Hg.), Thema Pyhrn. Autobahnprojekt und Widerstand, Wien o.J. [ca. 1988], S. 5-7.

Wells H.G., Ausblicke auf die Folgen des technischen und wissenschaftlichen Fortschritts für Leben und Denken des Menschen, Minden 1905.

Wenzl Erwin, Die Autobahn, in: Oberösterreich heute, Folge 1/1964, S. 6-10.

Wenzl Erwin, Die oberösterreichischen Autobahnen in Ausbau und Planung, in: Kulturzeitschrift Oberösterreich, 1973, H. 1 („Verkehr in Oberösterreich"), S. 27-30.

Wenzl Erwin, Oberösterreich im Schnittpunkt der Europastraßen, in: Bericht über den 32. Österreichischen Straßentag in Gmunden, vom 4. bis 6. Mai 1970, hg. v. d. Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen, Wien 1970, S. 33-35.

Wiesinger Franz, Autobahnen in Oesterreich, in: Reichspost, 10.2.1938, S. 7.

Wiesinger Franz, Österreichs Hauptaufgaben im Straßenwesen, Wels 1936.

Wiesinger Franz, Welser Verkehrsfragen, Wels 1936.

Windisch-Hojnacki Claudia, Die Ästhetik der Reichsautobahn, in: Wirth Wolfgang (Hg.), Die Autobahn. Von der Idee zur Wirklichkeit. Vorträge der gleichnamigen Tagung im Straßenmuseum Germersheim 2004, Köln 2005, S. 130-154.

Windisch-Hojnacki Claudia, Die Reichsautobahn. Konzeption und Bau der RAB, ihre ästhetischen Aspekte, sowie ihre Illustration in Malerei, Literatur, Fotografie und Plastik, Diss. Univ. Bonn 1989.

Winetzhammer Hans, Felix Kern. Bauernbunddirektor und Landeshauptmann-Stellvertreter, in: Oberösterreicher. Lebensbilder zur Geschichte Oberösterreichs, Bd. 3, hg. v. OÖ. Landesarchiv, Linz 1984, S. 165-180.

Wirth Wolfgang, Das deutsche Trassierungsregelwerk im Wandel der Zeit, in: Straße + Autobahn 2000, H. 3, S. 173-182.

Wirth Wolfgang (Hg.), Die Autobahn. Von der Idee zur Wirklichkeit. Vorträge der gleichnamigen Tagung im Straßenmuseum Germersheim 2004, Köln 2005.

Wirth Wolfgang, Die Entwicklung der sicherheitsrelevanten Trassierungstechnik für moderne Kfz-Straßen, in: Niemann Harry/Hermann Armin (Hg.), Geschichte der Straßenverkehrssicherheit im Wechselspiel zwischen Fahrzeug, Fahrbahn und Mensch, Bielefeld 1999, S. 231-241 (Wissenschaftliche Schriftenreihe des DaimlerChrysler Konzernarchivs, 1).

Wlassics Hanns, Warum Autobahnen in Österreich?, in: Die Straße in Österreich, 1937, H. 1/2, S. 2-8.

Zehetner Paul Friedrich, Der verkehrspolitische Konflikt um die „Welser Westspange" (1985 – 2000), Diplomarbeit Univ. Salzburg 2000.

Zeller Thomas, Consuming Landscapes. The View from the Road in Germany and the United States, 1910-1995, in: Bulletin of the German Historical Institute Washington, D.C., Spring 2003, S. 117-126.

Zeller Thomas, Driving Germany. The Landscape of the German Autobahn, 1930-1970, Oxford/New York 2007.

Zeller Thomas, „Ganz Deutschland sein Garten": Alwin Seifert und die Landschaft des Nationalsozialismus, in: Radkau Joachim/Uekötter Frank (Hg.), Naturschutz im Nationalsozialismus, Frankfurt/New York 2003,

Zeller Thomas, Landschaft als Gefühl und Autobahn als Formel. Der Autobahnbau in der frühen Bundesrepublik als Abgrenzungsversuch gegen die „Straßen Adolf Hitlers", in: Werkstatt Geschichte 21 (Themenheft „Netzwerk Autobahn", 1998), S. 29-41.

Zeller Thomas, „National Character" and International Styles: Iconic Roads in Germany and the United States, 1930-1970, in: Mom Gijs / Tissot Laurent (Hg.), Road History. Planning, Building and Use, Neuchâtel 2007, S. 77-86.

Zeller Thomas, Straße, Bahn, Panorama. Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland von 1930 bis 1990, Frankfurt/New York 2002 (Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung, 3).

Zeller Thomas, „The Landscape's Crown": Landscape, Perceptions, and Modernizing Effects of the German Autobahn System, 1934-1941, in: Nye David (Hg.), Technlogies of Landscape: Reaping to Recycling, Amherst, MA 1999, S. 218-238.

Zeller Thomas/Josephson Paul, The Transformation of Nature under Hitler and Stalin, in: Walker Mark (Hg.), Science and Ideology. A Comparative History, London/New York 2003, S. 124-155.

Zideck Robert, Raum- und Umweltverträglichkeitsstudie zur Pyhrnroute im Abschnitt Inzersdorf-Klaus. Teil 1: Methodische Grundlagen, Wirkungen auf Raum und Umwelt (Wassernutzung), Diplomarbeit Univ. für Bodenkultur Wien 1993.

Ziegler Volker, Il progetto autostradale tedesco fra città e territorio, 1925-1955, in: Storia urbana 100 (2002), S. 85-119.

Ziegler Volker, Les autoroutes du III$^{e}$ Reich et leurs origines, in: Cohen Jean-Louis (Hg.), Les années 30. L'architecture et les arts de l'espace entre industrie et nostalgie, Paris 1997, S. 207-213.

Zirkler Eduard, Straßengeschichte. Mobilität durch Jahrtausende, Isernhagen 2003.

Zschokke Walter, Von Schönheit wird nie gesprochen. Alwin Seifert: Vorreiter der landschaftlichen Einbindung von Strassenbauten, in: Werk, Bauen + Wohnen 2000, H. 1/2, S. 42-46.

Zur Geschichte des Motorverkehrs in Oberösterreich, Linz 1965 (Schriftenreihe des Institutes für Landeskunde von Oberösterreich, 18).

## Zusammenfassung

Verkehrsgeschichtliche Arbeiten konzentrieren sich nach wie vor hauptsächlich auf die Eisenbahn und lassen das Automobil und den Straßenverkehr weitgehend außer Acht. Dabei kommt dem Straßenverkehr und der entsprechenden Infrastruktur sowie deren Auswirkungen in der heutigen Zeit eine viel gewichtigere Rolle in Gesellschaft und Wirtschaft zu, Es gibt jedoch - mit Ausnahme einiger Teilbereiche - derzeit keine wissenschaftliche Arbeit zur Geschichte der Autobahnen in Österreich.

Erste Planungen für den Bau von Autobahnen, also von nur dem Automobil vorbehaltenen Straßen, in Österreich tauchen Mitte der Zwanziger Jahre auf und sind stark beeinflusst vom italienischen Vorbild. Vor allem in Oberitalien war seit 1924 ein richtiggehendes Autobahnnetz im Entstehen begriffen, das große Anziehungskraft auf Straßenplaner und –bauer in ganz Europa ausübte.

Im Deutschen Reich war 1933, nach der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten, mit dem Bau eines das gesamte Reich umfassenden Netzes von Reichsautobahnen begonnen worden, wobei man auf sehr weitgehende Planungen privater Vereinigungen zurückgreifen konnte, die jedoch seitens der Machthaber als eigene Planungen ausgegeben wurden, und die Propaganda machte Adolf Hitler zum geistigen Vater der Reichsautobahnen. Der Baufortschritt war atemberaubend schnell, sodass sich auch die Verantwortlichen in Österreich gezwungen sahen, sich mit einer allfälligen Verlängerung der Reichsautobahnen auf österreichischem Gebiet oder zumindest mit der Aufnahme der Verkehrsströme zu beschäftigen. Die oberösterreichische Landesregierung gab hierzu beispielsweise eine Studie bei einem der führenden Verkehrsexperten, dem damaligen Landesbaurat Alfred Sighartner, in Auftrag, die bereits klar eine der heutigen West- und Innkreisautobahn ähnliche Linienführung für hochrangige Straßen in Oberösterreich vorsah. Weitere Vorschläge kamen von Bauingenieuren, Spediteuren und Architekten, darunter auch dem Professor für Eisenbahnwesen an der TH Wien, Leopold Örley.

Obwohl es nicht an Planungen für ein Autobahnnetz mangelte, kam es dennoch erst mit dem Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich 1938 zum Baubeginn. Dank der Vorarbeiten konnte nach dem Anschluss Österreichs rasch mit dem Bau begonnen werden. Ende März 1938 verkündete Hermann Göring in seiner Nordwestbahnhofrede das „Aufbauprogramm für Österreich“, das unter anderem den Bau von 1100 km Reichsautobahnen in Österreich vorsah, und am 7. April erfolgte bereits der Spatenstich am Walserberg bei Salzburg. Das Konzept der deutschen Reichsautobahnen sah ein „Erfahren“ der deutschen Landschaft vor. Verkehrstechnische Erwägungen traten dagen in den Hintergrund.

Bis zur kriegsbedingten Einstellung der Bauarbeiten Ende 1942, Anfang 1943 wurden nur wenige Kilometer bei Salzburg fertig gestellt und dem Verkehr übergeben. Aber vor allem bei der heutigen Westautobahn zwischen Salzburg und Wien war an vielen Stellen mit den Erdarbeiten und Brückenfundamenten begonnen worden und die Arbeiten waren teilweise bereits weit gediehen. Für die anderen Strecken lagen mehr oder minder detaillierte Planungen vor.

Bis 1954 ruhte der Autobahnbau in Österreich, vor allem wegen der ungeklärten Eigentumsverhältnisse, da die Sowjets die Autobahnen als „Deutsches Eigentum“ betrachteten, und wegen der mangelnden Finanzierung. Dabei war aber seit Kriegsende sowohl bei Fachleuten in der Verwaltung als auch in der Öffentlichkeit klar, dass an den Autobahnen aus volkswirtschaftlichen Gründen weitergebaut werden würde. Verkehrstechnische Erwägungen spielten kaum eine Rolle, eher die Bedeutung für den Tourismus. Ausschlaggebend für die Wiederaufnahme der Bauarbeiten war die Stabilisierungskrise zu Beginn des „Raab-Kamitz-Kurses 1953 mit einer hohen Zahl an Arbeitslosen.

Das österreichische Autobahnnetz wurde in den darauf folgenden Jahrzehnten mit nur wenigen Änderungen im Vergleich zu den NS-Planungen realisiert. Durch den seither stark zunehmenden Verkehr wurde das Konzept der Reichsautobahnen allerdings ad absurdum geführt. Dargestellt wird diese Entwicklung vor allem anhand der Entwicklung im Bundesland Oberösterreich, da hier viele Entwicklungen repräsentiert sind: NS-Planungen, Sondergesellschaften (Pyhrn Autobahn AG), Widerstand gegen den Autobahnbau (Pyhrn, Welser Westspange) etc.

## Summary

Studies in transport history continue to focus mainly on railway history and usually largely neglect the automobile and road transport. Road transport and its infrastructure, however, had an enormous impact and play a crucial and much more important part in today's economy and society than the railway do. Notwithstanding, besides some specific aspects, there is no scientific study on the history of the motorways in Austria.

The first plans and pojects for building motorways conceived as roads to be used exclusively by automobiles in Austria were published in the mid-1920s and were strongly influenced by the Italian example. Especially in northern Italy, since 1924 a network of motorways was being built that served as a model for road builders and planners in whole Europe.

In the German Reich the Nazis, after having seized power in 1933, started to construct a network of motorways (Reichautobahnen) spanning the whole Reich. In doing so very quickly the Nazis could refer to very detailed plans already elaborated by private organisations before 1933. The Nazis now set up those plans as their own ones though they had obstructed them before and the propaganda made Adolf Hitler himself the originator.

Progress on motorway construction was extremely fast so that both the Austrian federal and state governments felt urged to consider a possible extension of the Reichsautobahn to Austria or, at least, to question about how to cope with the traffic coming into Austria from the new roads. The state government of Upper Austria for example asked one of the then leading experts to examine closely these questions. His study which was published in 1937 clearly preferred a motorway or well constructed road for fast traffic whose track should follow more or less today's Westautobahn and Innkreisautobahn. Other plans were brought forward by civil engineers, carriers and architects, among others by a railway expert of Vienna University.

Despite a variety of plans for a motorway network it was only after the "Anschluss" to the German "Reich" that construction could start in 1938. Thanks to existing studies and more or less detailed plans works could start soon afterwards. At the end of march 1938 Hermann Göring declared in his speech pronounced in the hall of Vienna's Northwestern railway station that a network of 1100 km of motorways was to be built in the years to come within the framework of a large reconstruction programme for Austria. Already on the 7th of april works started near Salzburg, at the Walserberg.

The German Reichsautobahnen were conceived to allow to see and enjoy the German landscape while driving smoothly on the new roads. Therefore the Reichsautobahn did not always offer the shortest line but often made a detour in order to offer surprising panoramas or viewpoints onto a mountain, a lake, cultural sights as churches, and so on, even if this interfered with traffic safety.

At the end of 1942, beginning of 1943 all works had to be closed due to the war. Until then, only a few kilometres of motorways near Salzburg could be finished and opened to the traffic. Hoewever, especially in the case of today's Westautobahn between Salzburg and Vienna, much work had already been

done until then (foundations, banks etc.). Other sections had at least been carefully planned.

Unitl 1954, all motorway works were suspended, above all due to the unsettled question of property because the Soviets regarded the Reichsautobahn as “German Property” and therefore entered a claim for them, but also because of a lack of money. Nevertheless, for reasons of political economy governmental experts as well as traffic engineers and others since the end of war clearly saw the usefulness of continuing and finishing the motorways. Questions of traffic and civil engineering however did not play an important part because from an engineer’s point of view Austria simply did not need any motorways regarding its poor motorization. But it was the motorways’ importance for developing Austria’s tourism and, moreover, their contribution to reduce unemployment that led to a restart of construction works during an economic crisis after launching a reconstruction programme initiated by chancellor Julius Raab and his minister of finance, Reinhard Kamitz, in 1953/4.

In the decades to come the Austrian motorway network was realized with but a few modifications to the Nazi plans. But the ever increasing traffic reduced the concept of the Reichsautobahn to absurdity. The history of the Austrian motorway network after 1954 is presented by the case of Upper Austria because many developments can be well shown in the light of this region.

# Lebenslauf

## Ausbildung

| | |
|---|---|
| 27.09.1970 | geboren in Horn, NÖ |
| 1980 – 1988 | Bundesgymnasium Horn, NÖ, Oberstufe: neusprachlicher Zweig |
| 21.06.1988 | Ablegung der Reifeprüfung |
| 01.10.1988 – 01.02.1995 | Studium an der Universität Wien |
| | „Kurzstudium für Übersetzer“ (Französisch, Spanisch) |
| | Abschluss 1.2.1995 mit „Akademisch geprüfter Übersetzer“ |
| 01.03.1989 – 20.05.1997 | Studium an der Universität Wien |
| | „Geschichte/Fächerkombination“ (Architektur/Raumplanung, Sprachen) |
| | Abschluss 30.5.1997 mit „Mag. phil.“ |
| 01.10.1990 – 26.01.1998 | Studium an der Technischen Universität Wien |
| | „Raumplanung und Raumordnung“ |
| | Abschluss 26.1.1998 mit „Dipl.-Ing.“ |
| 01.10.1996 – 31.08.1997 | Ableistung des ordentlichen Zivildienstes im Kuratorium für Verkehrssicherheit Wien, Institut für Verkehrstechnik und Unfallstatistik |
| 16./25.10.2002 | Ablegung der Konzessionsprüfung für Technische Büros |
| Jänner – Juni 2006 | Hochschuldidaktischer Lehrgang an der Johannes Kepler-Universität Linz |

## Berufliche Tätigkeiten

| | |
|---|---|
| 01.11.1992 – 30.06.1995 | Mitarbeit im Ziviltechnikerbüro Dipl.-Ing. Wolfgang Leinner, Ingenieurkonsulent für Raumplanung und Raumordnung, Wien |
| 12.03.1996 – 15.04.1996 | Vorarbeiten für die Festlegung von Schutzzonen in Wien im Auftrag der Gemeinde Wien, MA 19 (Architektur und Stadtgestaltung) |
| 01.08.1996 – 30.09.1996 | wissenschaftliche Mitarbeit im Bereich Verkehr an der Vorbereitung der Oö. Landesausstellung 1998 „Land der Hämmer – Heimat Eisenwurzen“, Leitung: Univ.Prof. Dr. Roman Sandgruber, Uni Linz |
| 01.10.1996 – 31.08.1997 | Mitarbeiter im Kuratorium für Verkehrssicherheit Wien, Institut für Verkehrstechnik und Unfallstatistik, Wien (Zivildienst) |
| 15.05.1997 – 31.08.1997 | Vorarbeiten für die Festlegung von Schutzzonen in Wien im Auftrag der Gemeinde Wien, MA 19 (Architektur und Stadtgestaltung) |
| 09.02.1998 – 19.05.1999 | beschäftigt im Ziviltechnikerbüro „TOPOS III Planergruppe“ Linz – |

| | |
|---|---|
| | Salzburg bei Dipl.-Ing. Gerhard Lueger, Linz |
| 20.05.1999 – 30.11.2001 | beschäftigt als Verkehrstechniker im Kuratorium für Verkehrssicherheit, Landesstelle Oberösterreich, Linz |
| 01.12.2001 – 02.06.2002 | beschäftigungslos, Vorarbeiten für Dissertation/Buchprojekt |
| 03.06.2002 – 03.07.2002 | beschäftigt als Verkehrsplaner bei der Bautechnik Linz Planungsgesellschaft mbH, Einarbeitung als Leiter des Bereichs Straße, Linz |
| 04.07.2002 – 31.10.2002 | Vorbereitungen für Firmengründung, Auftragsakquisition |
| Juni 2002 - August 2004 | wissenschaftliche Bearbeitung des Themas „Raumplanung und Verkehrspolitik im Gau Oberdonau“ im Auftrag des Landes Oberösterreich/Oberösterreichisches Landesarchiv (Werkvertrag) |
| Oktober 2002-Juni 2005 | Mitarbeit am EU-Projekt COST340 „Towards a European Intermodal Transport Network. Lessons from History”, Mitglied des Management Committee |
| 1.11.2002 | Gründung Technisches Büro in Wilhering bei Linz, selbstständig als Raumplaner und Verkehrsplaner sowie Planungshistoriker |
| Frühjahr 2005 | jeweils einmonatige Forschungsaufenthalte in Barcelona, Universitat Pompeu Fabra, und Berlin, Zentrum für Technik und Gesellschaft der TU Berlin, im Rahmen des EU-Projekts COST 340 „Towards a European Intermodal Transport Network. Lessons from History” |
| seit 1.12.2005 | Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Johannes Kepler-Universität Linz |

## Familienstand

verheiratet seit 14.9.1996 mit Dipl.-Ing. Sabine Kreuzer, vier Kinder