

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **107/108 (1936)**

Heft 21: **Sonderheft Reichsautobahnen und II. Kongress de I.V.B.H. Berlin-München**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

SONDERHEFT REICHAUTOBAHNEN UND II. KONGRESS DER I. V. B. H. BERLIN-MÜNCHEN

Band 108

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich.
Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 21

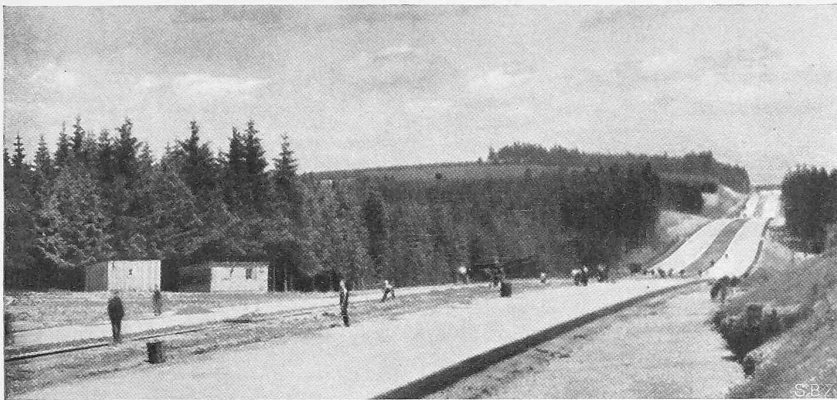


Abb. 1. Reichsautobahnstrecke bei Münchberg, nördlich Bayreuth (München-Berlin).

Die Deutschen Reichsautobahnen

Von WALTER WIRTH, dipl. Ing. E. T. H., Zürich

Die deutsche Regierung hat, wie bekannt, den Bau eines Autostrassennetzes von 7000 km Länge verfügt. Das Unternehmen hat den Zweck, das Reich von der unproduktiven Arbeitslosenfürsorge zu entlasten und überdies dem Automobil die Strassen zur Verfügung zu stellen, die seiner Leistungsfähigkeit angemessen sind. Das Missverhältnis zwischen möglicher und tatsächlicher Leistung, wie es bei einer 2000 km-Zuverlässigkeitsfahrt zu Tage getreten ist, soll verschwinden. Dabei wird nicht beabsichtigt, die Eisenbahn zu konkurrenzieren. Man tendiert vielmehr in Deutschland nach einer *Verkehrsteilung* in dem Sinne, dass der Bahn in erster Linie der grosse Massentransport, dem Auto und der Strasse dagegen der Stückgutverkehr zufallen solle. In den Personenverkehr sollen sich Strasse und Schiene teilen. Dies ist ohne Schaden für die eine oder andere möglich, solange sie sich in den Tarifen nicht unterbieten, und soweit sie verschiedene Einzugsgebiete bedienen. Die Konzessionspflicht des Transportgewerbes und seine Bindung an die Tarife der Reichsbahn sorgt dafür, die Konkurrenz nicht zu einem masslosen Tarifkampf ausarten zu lassen. Im Fernverkehr dürfte einstweilen die Eisenbahn des grösseren Komforts wegen vorgezogen werden, soweit die Strasse nicht schon durch den Privatwagen für eine gewisse Volksschicht zum bevorzugten Reiseweg geworden ist. Im Uebrigen lässt man sich in den massgebenden Kreisen über die Zukunft des Verkehrs keine grauen Haare wachsen, denn «es liegt im Wesen des Nationalsozialismus, Neuland sich frei entwickeln zu lassen», ferner «der Empirie als letzten Endes massgebender Richtschnur zu folgen». «Wie der Güterverkehr sich zur Reichsautobahn einstellt, oder wie er unter Umständen eingestellt wird», ist ebenfalls nicht vorauszusagen. Die Erfahrung wird lehren, welche Wege einzuschlagen sind.

Wenn ich mit diesen letzten Sätzen schlagwortartig ein paar Gedanken aus einem Briefe wiedergegeben habe, der mir als Antwort auf eine Anfrage über *wirtschaftliche Probleme* der Reichsautobahn zugekommen ist, so ist es, um zu zeigen, dass die endgültige wirtschaftliche Rechtfertigung dieses Milliardenunternehmens der Zukunft vorbehalten bleibt. Wir haben diesseits des Rheines Bedenken gegen dieses System des Experimentierens in natürlichem Masstab, das die Resultate präjudiziert. Das schliesst nicht aus, dass wir das gewaltige Werk von der technischen Seite gebührend würdigen. Zudem ist der *militärische* Wert dieser, an die Napoleonischen «Routes Nationales» erinnernden Strassen nicht ausser Acht zu las-

sen. Wer je Gelegenheit hatte, die Autobahn und namentlich die grösseren Bauwerke zu besichtigen, wie dies dem Verfasser dank des Entgegenkommens des Generalinspektors für das deutsche Strassenwesen und der Obersten Bauleitung Stuttgart möglich war, der kann sich dem gewaltigen Eindruck dieses gigantischen Werkes nicht verschliessen (Abb. 1). Er wird auch als Techniker die Mitarbeiter um ihre vielseitige und namentlich um ihrer Erstmöglichkeit willen interessante Arbeit beneiden.

Das Netz. Die Linien der Reichsautobahn folgen fast überall in grossen Zügen den wichtigsten deutschen Verkehrsrouten, wie aus Abb. 2 ersichtlich ist. Durchgehende Hauptstränge führen von Süden nach Norden und von West nach Ost, von Grenze zu Grenze. Zahlreiche sekundäre Verbindungen verkürzen die Fahrstrecken zwischen den grösseren Städten und erschliessen zum Teil neue Gebiete. Der Anschluss der Schweiz wird von dem ursprünglich angenommenen natürlichen Talweg der Rheinlinie (HAFRABA) wegen der Grenznähe vermutlich in die Neckarlinie (Schaffhausen-Stuttgart) verschoben werden. Vom ganzen Netz waren am 1. Oktober 1936 schon 1000,1 km in Betrieb gesetzt.

Die wirtschaftliche *Trassierung* bietet auf der offenen Strecke im allgemeinen keine Schwierigkeiten, abgesehen von noch zu besprechenden Ausnahmen. Trotz der grossen Radien können hohe Dämme und tiefe Einschnitte meistens vermieden werden. Die Autostrasse ist dank der grossen Steigfähigkeit des Strassenfahrzeuges in dieser Hinsicht der Eisenbahn überlegen. Die Reichsautobahnen werden im Flachland mit höchstens 5% Steigung angelegt bei Krümmungsradien von 1000 bis 2000 m. Abb. 1 zeigt einen Abschnitt der Strecke Bayreuth-Münchberg in leicht welligem Gelände, dem sich die Fahrbahn vollkommen anschmiegt. Im Gebirge wird die Maximalsteigung auf 7% erhöht und der Kurvenradius auf 600 bis 400 m herabgesetzt. Die Trassierung der Bahn wird stets in engster Zusammenarbeit von Ingenieur und Geologe durchgeführt. Von den im Flachland auftretenden Schwierigkeiten bei der Projektierung und dem Bau der Reichsautobahn seien genannt: Moore von Kilometern Ausdehnung,

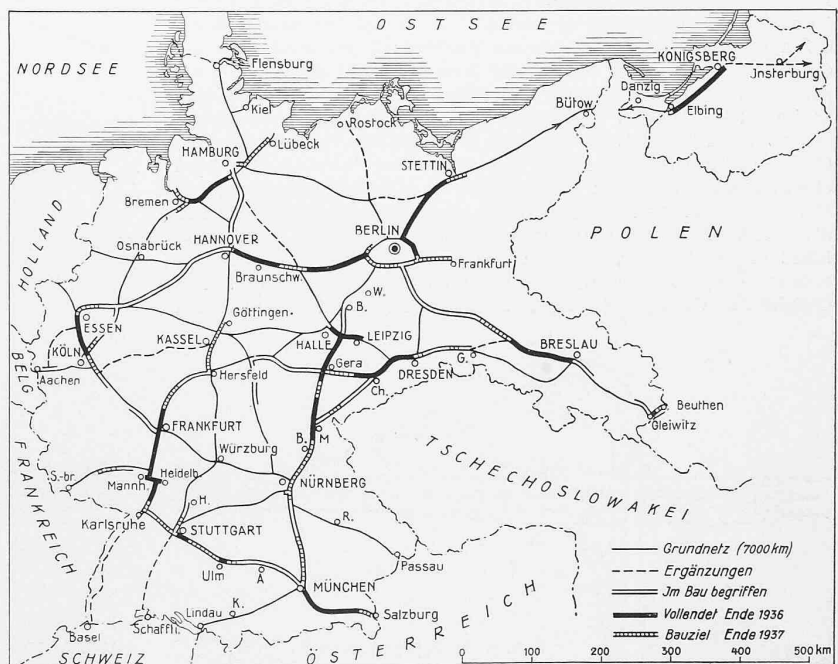


Abb. 2. Uebersichtskarte der Reichsautobahnen. Im Betrieb waren am 1. Okt. 1936: 1000,1 km.