









# Autobahn Stuttgart - Ulm wird begonnen

## Der erste Spatenstich voraussichtlich am 21. März

Wie wir erfahren, sind die Vorarbeiten zum Bau der Autobahn Stuttgart-Ulm soweit gediehen, daß bereits in den kommenden Wochen mit dem Baubeginn gerechnet werden kann. Voraussichtlich wird der erste Spatenstich am 21. März im Rahmen der feierlichen Eröffnung der Arbeitsschicht 1934 ausgeführt werden. An diesem Tage soll mit dem Bau aller geplanten Autobahnen begonnen werden, und zwar als Auftakt zu der großen Offensive, die die Reichsregierung zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit in diesem Jahr einzuleiten gedenkt. Wenn der vergangene Winter unter der großartigen Parole "Keiner soll hungern, keiner soll frieren" stand, so soll die Parole für den vor und liegenden Frühling und Sommer: "Keiner ohne Arbeit" lauten.

Der Bau der Autobahn Stuttgart-Ulm stellt gerade für unser Land eine Maßnahme zur Arbeitsbeschaffung dar, wie größer und umfassender man sie sich gar nicht denken kann. Erinnert sei nur daran, daß durch den Bau der Reichsautobahn allein 15 000 schwebische Arbeiter für zwei Jahre Arbeit und Brot finden. Wenn man dann noch bedenkt, daß eine derartige Aufzucht des Baugewerbes automatisch noch so und so viele andere Erwerbszweige mit erfasst, dann erhält man erst von dem gigantischen Ausmaß dieser Arbeitsbeschaffung das richtige Bild.

Nachdem nunmehr die Witterung beständig zu bleiben scheint, kann sehr rasch zu den ersten Außenarbeiten geschritten werden. Die Arbeiten für den Bau der Autobahn sind zum größten Teil vergeben und auch die theoretischen Vorarbeiten sind im großen und ganzen abgeschlossen.

Die genaue Linienführung haben wir bereits vor einiger Zeit veröffentlicht. Um nun unseren Lesern ein anschauliches Bild von der Linienführung der Bahn zu geben, haben wir eine Skizze angefertigt, die uns einen unmittelbaren Eindruck von dem grandiosen Plan verleiht.

sich die Fels durch grüne Bieren und formbewachte Felder... Ein Bild, das an malerischer Schönheit kaum noch übertroffen werden kann. Unsere Leser leben in der abgebildeten Zeichnung, wie sich ungefähr Wiesensteig mit dem Viadukt im Hinter-

Wir in Württemberg haben vor allem Grund, für diese Segnungen der nationalen Regierung dankbar zu sein, denn gerade wir in Württemberg sind leichter in verkehrspolitischer Beziehung immer hintangelegt worden. Daß dieser mit der Zeit immer unhalt-

Wenn es auch nur gelänge, den Deutschen Automobilbestand dem Englands oder Frankreichs anzunähern, so würde allem schon dadurch eine gewaltige Produktionssteigerung der deutschen Stahlindustrie erzielt werden.

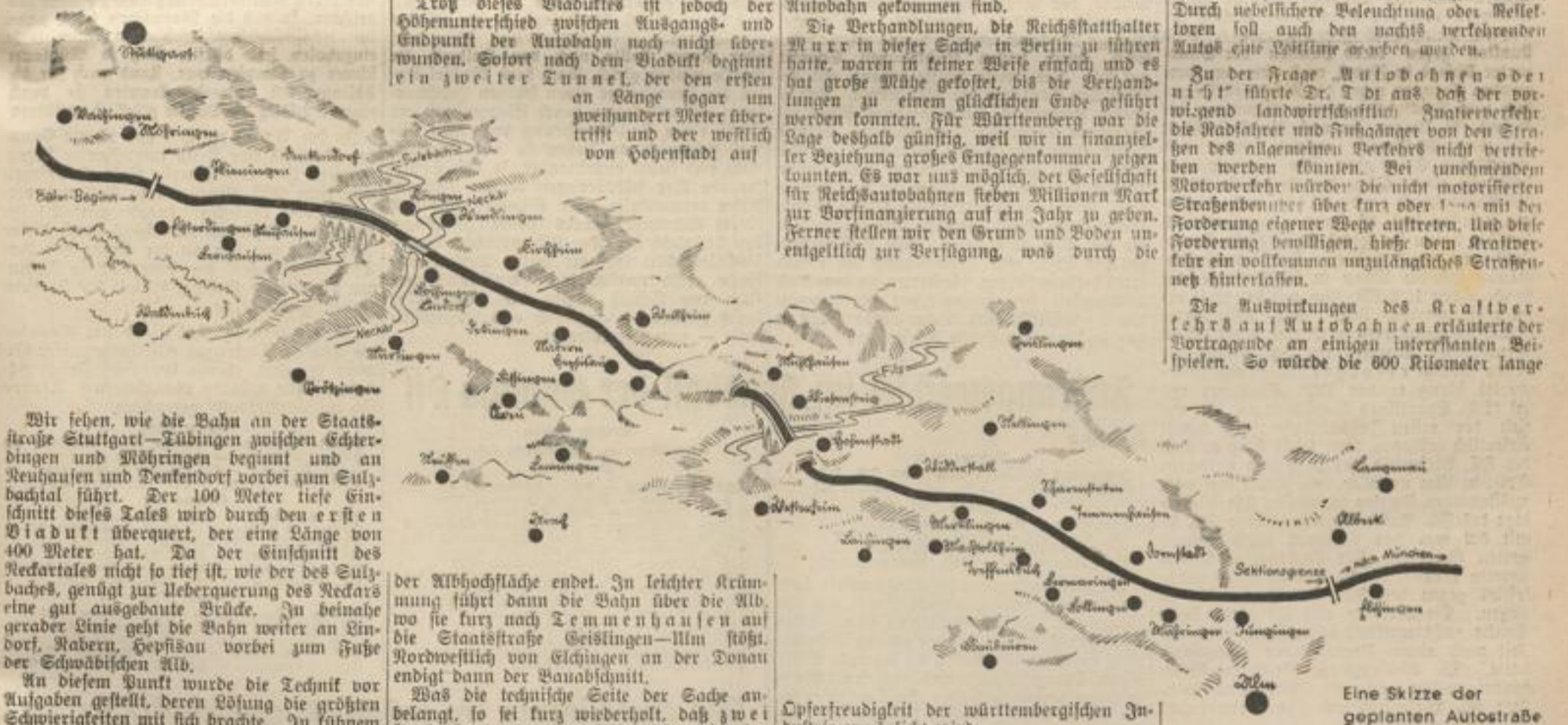
Eine großzügige Motorisierung des Verkehrs kann sich jedoch nur voll entfalten, wenn dem Auto die Straße gegeben wird, auf der keine Hindernisse voll ausgenutzt werden können. Aus dieser Erkenntnis heraus habe der Führer, Reichskanzler Adolf Hitler, den Bau der Reichsautobahnen eingeleitet. Die Reichsautobahnen, für die bisher ein Durchgangsstreckennetz von 6000-7000 Kilometer festgelegt ist, werden für jede Richtung eine 7,5 Meter breite Fahrbahn erhalten, die durch einen 5 Meter breiten Grünstreifen begrenzt und an den Außenseiten von 1,5 Meter breiten Bankeiten begrenzt sind. Grundsätzlich werden sie sich von anderen derartigen Anlagen dadurch unterscheiden, daß sie bewahrt dem Landschaftscharakter angepaßt werden, während andererseits in landschaftlich eintönigen Gebieten die Autobahn das bestimmende Element sein soll. Um Ermüdungen durch allzu lange gerade Strecken zu vermeiden, werden die Autobahnen im Flachlande nur Geraden bis zu 3 bis 4 Kilometer aufweisen; keine Kurve im Flachlande wird einen Radius von unter 2000 Meter erhalten. Steigungen werden nicht mehr als fünf Prozent ausmachen. Bei den Strecken im Gebirge gelten in der Regel ebenfalls diese Grundsätze. Nur wo es die Bodenverhältnisse nicht gestatten, werden die Zahl und der Durchmesser der Kurven, der Grad der Steigungen usw. davon abweichen. Um das Problem der Blendung durch entgegenkommende Fahrzeuge zu lösen, werden noch in diesem Jahre Versuche unternommen werden. Die Lösung wird wahrscheinlich in einer Verbindung von Seiten- und Strauchwerk zwischen den Fahrbahnen und verbesserten Scheinwerfern der Wagen liegen. Durch nebellichere Beleuchtung oder Reflektoren soll auch den nachts verkehrenden Autos eine Richtlinie gegeben werden.



Das idyllisch gelegene Wiesensteig, mit dem geplanten Viadukt im Hintergrund

barer werdende Zustand jetzt aufgehört hat. Dafür ist uns vor allem auch Reichsstatthalter Kurt ein Garant, dessen tatkräftigem Eingreifen es in erster Linie zu verdanken ist, daß wir so rasch zu einer derartigen Autobahn gekommen sind.

Die Verhandlungen, die Reichsstatthalter Kurt in dieser Sache in Berlin zu führen hatte, waren in keiner Weise einfach und es hat große Mühe gekostet, bis die Verhandlungen zu einem glücklichen Ende geführt werden konnten. Für Württemberg war die Lage deshalb günstig, weil wir in finanzieller Beziehung großes Entgegenkommen zeigen konnten. Es war uns möglich, der Reichsautobahn sieben Millionen Reich zur Vorfinanzierung auf ein Jahr zu geben. Ferner stellen wir den Grund und Boden unentgeltlich zur Verfügung, was durch die



Wir sehen, wie die Bahn an der Staatsstraße Stuttgart-Lüdingen zwischen Scherdingen und Möhringen beginnt und an Reuhausen und Denkendorf vorbei zum Sulzbachtal fährt. Der 100 Meter tiefe Einschnitt dieses Tales wird durch den ersten Viadukt überquert, der eine Länge von 400 Meter hat. Da der Einschnitt des Redartales nicht so tief ist, wie der des Sulzbaches, genügt zur Überquerung des Redars eine gut ausgebaute Brücke. In beinahe gerader Linie geht die Bahn weiter an Lindorf, Nabern, Gepsau vorbei zum Fuße der Schwäbischen Alb.

der Althochfläche endet. In leichter Krümmung fährt dann die Bahn über die Alb, wo sie kurz nach Zimmernhausen auf die Staatsstraße Geislingen-Ulm trifft. Nordwestlich von Geislingen an der Donau endigt dann der Bauabschnitt.

Was die technische Seite der Sache anbelangt, so sei kurz wiederholt, daß zwei Fahrbahnen vorgesehen sind, die eine Breite von je 7,5 Meter haben. Sie werden durch einen fünf Meter breiten Damm von einander getrennt. Dieser Damm wird mit Bäumen und Buschwerk bepflanzt werden, insbesondere deshalb, um das Blickfeld des Kraftfahrers lebhafter zu gestalten. Es ist nämlich eine bekannte Tatsache, daß eine gerade Landstraße ohne seitlich angepflanzte Bäume die Aufmerksamkeit und die Reaktionskraft des Autofahrers bedeutend mehr in Anspruch nimmt als eine Straße, die durch bewachsene Gelände fährt.

Zu der Frage "Autobahnen oder nicht?" sahete Dr. Lohr an, daß der vorwiegend landwirtschaftliche Charakter der Radfahrer und Fußgänger von den Straßen des allgemeinen Verkehrs nicht betrieblen werden könnten. Bei zunehmendem Motorverkehr würde die nicht motorisierten Straßenbenutzer über kurz oder lang mit der Forderung eigener Wege auftreten, und diese Forderung bewilligen, hieß dem Kraftverkehr ein vollkommen unzulängliches Straßennetz hinterlassen.

Die Auswirkungen des Kraftverkehrs auf Autobahnen erläuterte der Vortragende an einigen interessanten Beispielen. So würde die 800 Kilometer lange

An diesem Punkt wurde die Technik vor Aufgaben gestellt, deren Lösung die größten Schwierigkeiten mit sich brachte. In lähnem Entschluß wurde das Wagnis unternommen: Die Autobahn wurde in einem zwei Kilometer langen Tunnel in Serpentin durch das Bergmassiv gelegt. Württemberg darf sich also rühmen, den ersten Autobahntunnel geschaffen zu haben. Wenn man diesen Teil des Unternehmens in seiner ganzen Bedeutung würdigt, wenn man bedenkt, welche riesigen Schwierigkeiten der Ausführung eines derartigen Tunnels entgegenstehen, wie genau hier die Arbeiter des Kopfes und die der Faust zusammenarbeiten müssen, dann befällt einen ehrwürdiges Staunen ob den Wundern der Technik, die sich hier im schönsten Lichte offenbaren. Noch großartiger ist jedoch dieser Eindruck, wenn wir im Geiste über den zweiten Viadukt fahren, der die Überquerung des Hilsstales - nördlich von Wiesensteig - in einer Höhe von 65 Metern ermöglicht. Wer die romantische Gegend dieses Teiles des Hilsstales kennt, der kann sich ausmalen, welchen Genuss es für den Autofahrer bedeutet, über dieses Tal zu fahren. Zur Linken liegt das Städtchen Wiesensteig, im Tal eingebettet und geschützt von bewaldeten Berghängen, unten schlängelt

Opferfreudigkeit der württembergischen Industrie ermöglicht wird. So hat alles zusammengeholfen, den Plan zu verwirklichen, der uns die Autobahn Stuttgart-Ulm bringen sollte.

**Bahn frei für das Auto!**  
Dr. Lohr über die Reichsautobahnen

In der Vestinghochschule Berlin trat der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr. Ing. Lohr unlängst zum ersten Male mit einem Vortrag über die Reichsautobahnen vor die Öffentlichkeit. An dem Beispiel des Gesetzes über die Reichsautobahnen wies Dr. Lohr einleitend auf den schöpferischen Geist nationalsozialistischer Gesetzgebung hin, die zum Unterschied der früheren eine Entwicklung einleitete, und erläuterte an Hand der Kraftfahrzeugbestände der großen Nationen, die wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten, die Deutschland infolge seines relativ geringen Kraftfahrzeugbestandes bietet. So verbräuche z. B. die deutsche Automobilindustrie etwa 190 000 Tonnen Stahl pro Jahr, die amerikanische dagegen 4,5 Millionen Tonnen.

Eine Skizze der geplanten Autostraße

Strecke Berlin München, für die Schnellzüge 8-10 Stunden benötigen, mit dem Auto in 5-6 Stunden bewältigt werden. Die Post könnte etwa alle drei Stunden einen Schnellwagen verkehren lassen und dadurch den Briefverkehr wesentlich beschleunigen, und der Kraftwagen, der heute für die Hin- und Rückfahrt zwischen den beiden Städten eine Woche und mehr benötigt, könnte sie in 2-3 Tagen bewältigen. Dadurch, daß sich die Reichsbahn direkt am Kraftverkehr beteiligen wird, wird jede Konkurrenz zwischen Auto und Eisenbahn, die stets das wichtigste Massenverkehrsmittel bleiben werde, ausgeschlossen. Zum Abschluß hob Dr. Lohr die im Bau der Autobahnen stehende Arbeitsbeschaffung hervor, 300-400 Millionen Reichsmark werden pro Jahr aufgewendet, und eine Viertel-million Arbeiter finden für 6 Jahre Beschäftigung, für das bisher vorzulebende Programm seien etwa 260 Millionen Kubikmeter Erdbewegung nötig, 4-5 Millionen Kubikmeter Beton und eine halbe Million Tonnen Eisen würden verbraucht.



