

## Der Aufbau

I.

Nach dem früheren Verwaltungsaufbau des Reiches war der Straßenbau Angelegenheit der Länder und ihrer Gebietskörperschaften (Provinzen, Kreise, Gemeinden). Die Folge war eine große Zersplitterung im Straßenwesen, eine unorganische Aufteilung der Straßenunterhaltung auf die ver-

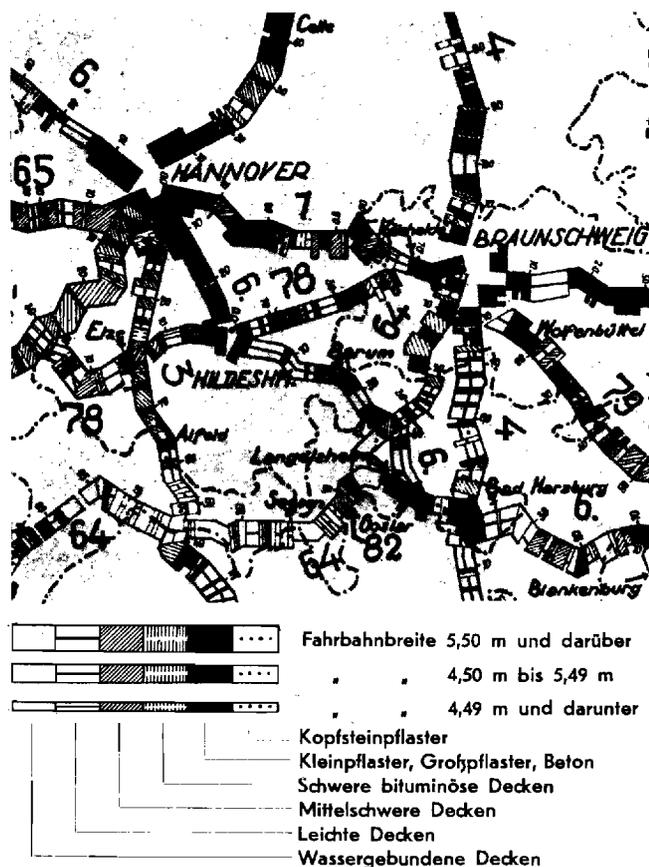


Abb. 1. Fernverkehrsstraßennetz, Ausschnitt bei Hannover. Ausbauzustand der Straßen 1931/1932

schiedensten Verwaltungen, eine uneinheitliche Gestaltung des Straßennetzes und — trotz bedeutender Fortschritte im Einzelnen — ein ungleichmäßiger technischer Ausbau der Straßen (vergleiche den Ausschnitt aus einer 1932 aufgestellten Karte des Ausbauzustandes der „Fernverkehrsstraßen“). Der nationalsozialistische Staat hat hier nach zwei Richtungen von Grund aus Wandel geschaffen: durch den Bau der

Reichsautobahnen und durch die Neuordnung des allgemeinen Straßenwesens.

Gesetzgebung und oberste Leitung der Straßenverwaltung hat das Reich in die Hand genommen. Die oberste Verwaltungsstelle ist der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, der dem Führer und Reichskanzler unmittelbar unterstellt ist. Die ministerielle Verantwortung für den gesamten Straßenbau hat somit der Führer selbst übernommen, der das deutsche Straßennetz in der Kampfzeit auf zahllosen Fahrten quer durch Deutschland wie kaum ein zweiter kennen gelernt hat und weiß, welche Aufgabe dem Straßenbau bei dem von ihm aufgestellten großen Wirtschaftsprogramm der verstärkten Motorisierung des Verkehrswesens zufällt.

Die vorhandenen Straßen wurden eingeteilt in Reichsstraßen (die großen Fernverkehrsstraßen) und Landstraßen I. und II. Ordnung (die Straßen von mehr oder minder überörtlicher Bedeutung). Eigene Straßenbaubehörden hat das Reich bislang noch nicht. Es läßt auch die Reichsstraßen von den für die Verwaltung der Straßen I. Ordnung zuständigen Ländern und preußischen Provinzen mitverwalten, stellt hierfür die Mittel zur Verfügung und erteilt die richtunggebenden Weisungen. Die Aufsicht über die Unterhaltung aller Straßen übt der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen aus.

II.

Für den Bau der Reichsautobahnen hat das Reich durch Gesetz vom 27. Juni 1933 ein eigenes Unternehmen „Reichsautobahnen“ geschaffen, das von der Deutschen Reichsbahn als Zweigunternehmen gegründet und mit einem Grundkapital von 50 Millionen RM ausgestattet wurde. Es hat das ausschließliche Recht zum Bauen und Betreiben der Reichsautobahnen und der auf ihnen befindlichen Nebenbetriebe (Tankstellen, Werkstätten, Verlade- und Umschlagsanlagen, Wirtschaftsbetriebe, Reklamewesen und dergleichen).

Für die Durchführung hat sich das Reich ein maßgebendes Recht der Mitwirkung und der Aufsicht vorbehalten. Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen bestimmt die Linienführung und die Ausgestaltung der Autobahnen und stellt die Baupläne fest. Er leitet damit die Planung des gesamten Netzes und gibt die Richtlinien für die technische Durchbildung der Autobahnen nach den Bedürfnissen des motorisierten Verkehrs und den Fortschritten der Straßenbautechnik.

Die Vorplanung hatte anfangs unter Aufsicht des Generalinspektors eine besondere „Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen“ (Gezuvor) durchgeführt, der sich alle am Bau der Reichsautobahnen interessierten Verwaltungen und Industriegruppen angeschlossen hatten, um — ohne den Ausbau des Unternehmens „Reichsautobahnen“ abwarten zu müssen — durch eine bewegliche private Organisation die rasche Klärung des Gesamtliniennetzes herbeiführen zu können.