

Die Autobahn

Von HERMANN MILKE, Soest

Schon Max Eyth hat das Unheil beklagt und gleichzeitig mit seinem stillen, überlegenen Humor ironisiert, das regelmäßig zu entstehen pflegt, wenn politische Tageszeitungen über technische Dinge berichten. Seit den von Eyth glosierten, in Kairo und New Orleans erschienenen Zeitungsartikeln haben wir stauende Techniker manche ähnliche Ergüsse über uns ergehen lassen müssen. So stand einmal gegen 1928 oben quer über die erste Seite des „Berliner Tageblattes“ in dicken, knalligen Lettern:

„Die Dampfwalze ist schuld an den schlechten Straßen!“

Fort mit der Dampfwalze!“

In dem anschließenden Artikel wurde über den Einsatz eines Straßenfertigers beim Einbau von Teerbeton auf der Avus berichtet und, in völligem Mißverstehen der dazu auf der Baustelle gegebenen Erklärungen, der Fertiger als das in Zukunft noch einzig mögliche Verdichtungsgerät für den Straßenbau verherrlicht, die Dampfwalze aber zum Verschwinden verurteilt. Dem begeisterten Reporter war nur entgangen, daß hinter dem Fertiger die gute, alte Dampfwalze nach wie vor still und ruhig die von dem Fertiger verlegte Teerdecke verdichtete und ihr endgültig Gestalt und Gefüge gab. Verschwunden ist inzwischen das „Berliner Tageblatt“, aber die Dampfwalze ist geblieben.

An diese und andere Vorgänger reihte sich kürzlich an ein Bericht von Hans Woerner in der „Westdeutschen Allgemeinen Zeitung“:

„Das wußte Autobahn-Todt schon 1937“

„T.-H.-Professoren forschen über Betonfehler.“

„Alte und neue Zweifel am Fortschritt der Autobahn.“

Unter dem Stichwort: „Der Beton verschwindet“ wird hier u. a. folgendes verlautbart:

„Zwischen Lünen und Düsseldorf ist die Autobahn auf kilometerweiten Strecken Baustelle. Alleen von Schildern warnen „Gegenverkehr“, „Achtung!“ „Überholen verboten“, „Fahrbahnwechsel 400 m“. Mit „Schlechter Fahrbahn“ und „Achtung! Wellige Fahrbahn“ beginnt bei Lünen die Fahrt durch das Revier. Der Beton verschwindet, die Bahn hat Asphaltdecken oder Kleinpflaster . . .“

Wenn der Verfasser nur etwas genauer hingesehen oder sich besser erkundigt hätte, wäre ihm nicht das Unglück passiert, daß er unter dem absolut falschen Baume bellte. Zwischen Lünen und Duisburg (nicht Düsseldorf) liegt nämlich kein Zementbeton auf der Autobahn, der herausgerissen und erneuert wird, sondern dort befindet sich eine Schwarzdecke mit Bitumen und Teer als Bindemittel. Die Ausführungen von Ministerialdirigent Kayser aber hat der Artikelschreiber offenbar genau so heftig mißverstanden, wie s. Zt. der Reporter des „Berliner Tageblattes“ die Erklärungen des Direktor Reiners auf der Avus.

Was sonst in dem Artikel über die Autobahn und ihre Fahrbahndecken gesagt wird, könnte man ebenfalls mit einem spöttischen Lächeln über soviel Unkenntnis und Unsinn zur Seite legen, wenn man nicht ähnlichen Auffassungen und Auslassungen auch anderswo und bei an sich kompetenteren Stellen begegnen würde. Man kommt über die Vermutung nicht hinweg, daß Absicht und System dahinter stecken. Es sei mir deshalb gestattet, den Dingen etwas auf den Grund zu gehen und eine kurze Geschichte der Reichsautobahn und ihrer Fahrbahndecken zu schreiben.

Nachdem im Sommer 1933 der Bau der Reichsautobahnen angeordnet und die Reichsbahn mit der Durchführung und

teilweisen Finanzierung dieses Baues beauftragt war, richtete die Reichsbahndirektion in Berlin, Voßstraße 1, für die Durchführung dieser Bauten eine Zentralstelle ein, welche Reichsbahndirektor Rudolphi unterstellt wurde und später die Dienstbezeichnung „Direktion der Reichsautobahnen“ erhielt.

Diese richtete an den Brennpunkten des beginnenden Baues, durchweg am Sitze und zum großen Teil auch aus dem Personal von Reichsbahndirektionen „Oberste Bauleitungen der Kraftfahrbahn“ (OBK.) ein, deren Name später in Oberste Bauleitungen der Reichsautobahn (OBR.) abgeändert wurde. Parallel hierzu richtete der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen bei den Bauverwaltungen der größeren Länder und der preussischen Provinzen Planungsstellen für die Autobahn ein, welche die Linienführung im einzelnen festlegen sollten.

Im Herbst 1933 berief die Direktion der Reichsautobahnen den Ausschuß für Fahrbahndecken der Reichsautobahnen.

Dem Deckenausschuß wurde zur Aufgabe gestellt, die Fahrbahndecken für die einzelnen Bauabschnitte der Autobahn zu bestimmen und Bauvorschriften für die verschiedenen Deckenarbeiten auszuarbeiten. Entsprechend dem Zweck der Autobahn, dem Kraftwagen die Möglichkeit seiner vollen Leistung und Entfaltung zu geben, sollten die Fahrbahndecken unverändert eben, wellenfrei, gleitsicher und dazu von möglichst langer Lebensdauer sein. Außerdem sollten sie für die einzelnen Strecken nach den örtlichen Gegebenheiten in Bezug auf Untergrund, Steigung, zu erwartender Verkehrsbelastung und Baustoffvorkommen ausgewählt werden, aber nicht zu häufig wechseln.

In vielen, langen und sorgsam Beratungen des Deckenausschusses wurden für die Fahrbahndecken grundsätzlich folgende drei Befestigungsarten vorgesehen:

1. **Zementbeton** von 22 cm Stärke in zwei für sich eingebrachten und verdichteten, aber frisch auf frisch verlegten Schichten von 15 cm und 7 cm Stärke mit gleichen Zuschlagstoffen und gleichem Zementgehalt. Der Zementgehalt in einem Kubikmeter fertigen Beton sollte mindestens 300 kg, aber nicht über 400 kg betragen. Soweit der Untergrund nicht Sandboden war, wurde eine Sand-Sauberkeitsschicht von 5 cm vorgesehen. Vor dem Auflegen der Papierunterlagen, welche das Ankleben des Betons an den Untergrund verhindert, wurde das Grundbett und die Sauberkeitsschicht mit einem Planumsfertiger geebnet und verdichtet. Von einer statisch wirksamen Eisenbewehrung wurde grundsätzlich Abstand genommen, dagegen auf Dämmen und beiderseits der Brücken und Unterführungen eine Ribbewehrung aus Baustahlgewebe vorgesehen, ebenso eine Verdübelung der Fugen. Schon nach den ersten Wintern erkannte man aber, daß es notwendig sei, alle Quertugen zu verdübeln und auf frostgefährdeten Boden überall eine mindestens 40 cm starke Frostschutzschicht aus Sand einzubringen. Diese Frostschutzschicht war schon in den ersten Richtlinien des Deckenausschusses vorgesehen. Ihr Einbringen unterblieb aber in den ersten Jahren, vielfach auch dort, wo es unbedingt notwendig war. Ungenügende Kenntnis der physikalischen Vorgänge beim Frieren und Auftauen von Lehmböden, kurze Baufristen und nicht zuletzt unangebrachte Sparsamkeit bei einzelnen Obersten Bauleitungen waren die Ursachen dieser Unterlassung. Hierdurch entstandene Schäden müssen jetzt durch Heben der in den