

Inhalt

Vorwort	5
1. Sattelzeit für das Jahrhundert der Autobahn?	11
<i>Straßengeschichte als Forschungsgebiet – Literatur zur Autobahngeschichte, ein kritischer Überblick – Arbeitshypothese – Methodisches Gerüst, Fragestellung und Quellenlage</i>	
2. Die Renaissance der Straßen.....	36
2.1. Straßen im Übergangszeitalter von der Eisenbahn zum Automobil.....	36
2.1.1. Dezentralisierung des Straßenwesens in Preußen	36
<i>Die Dotationsgesetze von 1873 und 1875 – Das preußische Straßenwesen nach 1875 – Die Dotationen als Finanzierungsquelle</i>	
2.1.2. Das Straßenwesen im preußischen Regierungsbezirk Wiesbaden	46
<i>Bezirksverband Wiesbaden – Gesetzliche Dotationsbeträge</i>	
2.1.3. Automobile auf Bezirksstraßen und Landwegen	53
<i>Luxusgut Automobil – Schrittweise Automobilisierung – Der Reiz des Automobils</i>	
2.2. Kraftfahrzeuge und Straßen in der Weimarer Zeit	61
2.2.1. Die Kraftfahrzeuge setzen sich durch	62
<i>Erste Motorisierungsphase – Motorisierung im Rhein-Main- Gebiet – Das Problem LKW</i>	
2.2.2. Der Straßenbau in der Finanzierungskrise.....	73
<i>Neue Finanzierungsansätze – Straßenbaufinanzierung in Hessen- Nassau –Straßenbaufinanzierung im Freistaat (Volksstaat) Hessen</i>	
2.2.3. Selbsthilfe der Wegebaupflichtigen.....	79
<i>Der Deutsche Straßenbauverband – Die Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau – Die Studiengesellschaft für die Finanzierung des Straßenbaus</i>	

2.3.	Frankfurts Aufbruch in die Verkehrs-Moderne.....	103
2.3.1.	Straßenwesen und Motorisierung in Frankfurt am Main	105
	<i>Straßenwesen bis 1918 – Frankfurts Straßen in der Zwischenkriegszeit - Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes – Auch in Frankfurt: Die leidige Finanzierungsfrage</i>	
2.3.2.	Frankfurts Vision von der automobilen Zukunft.....	121
	<i>Ludwig Landmanns grundlegende Denkschriften – Regionalplanungsmodell – Zukunftsweisende Verkehrsprojekte – Die Idee der „Nur-Autostraße“</i>	
2.3.3.	Die Verbindungsstraße Frankfurt – Wiesbaden	143
	<i>Erste Planung einer Ausfallstraße – Umgehungsstraße Frankfurt–Höchst – Bau der Umgehungsstraße – Kritische Stimmen – Verkehrsübergabe – Bedeutung für den Straßenbau</i>	
2.4.	Zusammenfassung	158
3.	Der Aufstieg der Autobahn im Frankfurter Raum.....	161
3.1.	Der HAFRABA-Verein – Pionier eines neuen Straßentyps	161
3.1.1.	Vereinsgründung unter Konkurrenzdruck	162
	<i>Konkurrenzprojekte – Frankfurts Führungsrolle bei der HAFRABA-Gründung – Vereinsstruktur</i>	
3.1.2.	Der wegweisende Ansatz des HAFRABA-Vereins	169
	<i>Die Geburt des Begriffs „Autobahn“ – Die Arbeitsausschüsse – Wirtschaftlichkeitsprüfung – Datenerhebung</i>	
3.1.3.	Hoffen auf die Referenzstrecke Frankfurt–Mannheim/ Heidelberg.....	182
	<i>Kraftwagenbestände im Bereich der Referenzstrecke – Die Finanzierungsfrage- Denkschrift für die Reichsregierung</i>	
3.1.4.	Parlamentarische und publizistische Lobbyarbeit bis 1932	194
	<i>Öffentlichkeitsarbeit – Letzter Anlauf und das vorläufige Aus</i>	
3.2.	Zur Entfaltung des großtechnischen Systems ‚Reichsautobahn‘	201
	<i>Beurteilung der Ausgangsbedingungen – Inkonsistente Verkehrspolitik der NS-Regierung</i>	

3.2.1.	Hitlers temporäres Innovationsmanagement.....	208
	<i>Ankündigungen – Schritte zur Durchsetzung des Reichsautobahnbaus</i>	
3.2.2.	Fritz Todt – Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen..	218
	<i>Beruf und Berufung – Todts kultureller Selbstauftrag – Die Stunde der Ingenieure</i>	
3.2.3.	Der neue Frankfurter Autobahn-Kosmos	227
	<i>Selbstauflösung des HAFRABA-Vereins – Gründung der GEZUVOR – Die GEZUVOR-Sektion VIII Rhein-Main – Autobahnplanung – Bearbeitete Autobahnlinien</i>	
3.3.	Die allmähliche Verfertigung der Regeln beim Autobahnbau	245
3.3.1.	Die erste Oberste Bauleitung für den Bau von Kraftfahrbahnen (OBK)	247
	<i>Gesetzliche Grundlagen – Das Gebiet der OBK Frankfurt</i>	
3.3.2.	Der Bau der Nord-Süd-Strecke	253
	<i>Erster Spatenstich – Beschaffung der Baugrundstücke – Beschäftigte beim Autobahnbau – Harte Arbeit und Beschäftigungsunsicherheit – Brückenbau – Fahrbahnbau – Landschaftsgestaltung – Einweihung der ersten Teilstrecke – Die Taunusautobahn</i>	
3.3.3.	Unvollendete Strecken und das Ende des Autobahnbaus	294
	<i>Autobahn Frankfurt–Köln – Autobahn Frankfurt–Würzburg</i>	
3.4.	Betrieb und Verwaltung der Reichsautobahn	299
3.4.1.	Die Autobahn-Nebenbetriebe	300
	<i>Tankstellen – Erweiterung des Betriebsdienstes – Straßenmeistereien</i>	
3.4.2.	Der Verkehr auf den Reichsautobahnen	308
	<i>Verkehrszählungen – Verkehrsunfälle – Omnibus-Schnellverkehr der Reichsbahn</i>	
3.4.3.	Kostenansätze und Bauausgaben	319

3.5. Das Echo des Reichsautobahnbaus nach 1945.....	322
3.5.1. Nachwirkungen im Rhein-Main-Gebiet.....	322
<i>Vernachlässigte Reichs- und Landstraßen – Implikationen auf die Frankfurter Stadtplanung – Verkehrsschwerpunkt im Wiederaufbau – Die vorübergehende Renaissance der HAFRABA-Idee</i>	
3.5.2. Das Frankfurter Kreuz – Symbol für das Jahrhundert der Autobahn	338
<i>Kreuzungskonzeptionen 1934-1935 – Kleeblatt-Lösung und Flughafenanschluss – Von der Baufreigabe 1938 bis zur Fertigstellung 1956</i>	
3.5.3. Die Vollendung des Reichsautobahnkonzepts im Frankfurter Raum.....	357
<i>Ein wichtiger Lückenschluss – Die Autobahn Frankfurt – Nürnberg – Die Einweihung der HAFRABA-Linie</i>	
3.6. Zusammenfassung	370
4. Rückblick und Ausblick	373
<i>Rückblick: Die Sattelzeit für das Jahrhundert der Autobahn – Ausblick: Verdichtung des Autobahnnetzes und Versuchsfeld für Verkehrsmanagement</i>	
Anhang 1: Die Frankfurter Autobahn-Pioniere	387
<i>Willy Hof – Robert Otzen – Hermann Uhlfelder – Kurt G. Kaftan – Reinhold Niemeyer</i>	
Anhang 2: Tabellen	398
Quellennachweis der Abbildungen.....	424
Verzeichnis der Tabellen und Grafiken	426
Verzeichnis der Abkürzungen und Siglen	429
Quellen- und Literaturverzeichnis.....	431
Register	480