

## 65 Jahre Reichsautobahn bei Dessau

Beitrag vom 22.10.2003

DIE STADT

WIRTSCHAFT

KULTUR UND  
TOURISMUSSPORTSTADT  
DESSAUDESSAUER  
LEBEN

URBAN II

### Absolute Ebene war Landebahn und Rennstrecke für Rekordjäger

Vor 65 Jahren - am 5. November 1938 - wurde die 117 Kilometer lange Teilstrecke der Autobahn zwischen dem Berliner Ring und dem Schkeuditzer Kreuz offiziell dem Straßenverkehr übergeben. Die Gauhauptstadt Dessau bekam die Anschlüsse Süd und Ost.

Der Baubeginn für die damalige Reichsautobahn fiel auf den 23. September 1933. Angefangen wurde auf der Strecke Frankfurt/Main - Darmstadt. Bis heute hält sich hartnäckig die Legende, Hitler hätte die Reichsautobahn bauen lassen, um nach der Weltwirtschaftskrise die vielen Arbeitslosen von der Straße zu bekommen. Dabei war sein Ziel die Aufrüstung und die "Wiederwehrhaftmachung", nicht ein Arbeitsbeschaffungsprogramm, das damals noch "Reichsarbeitsdienst" hieß.

Für das Autobahnnetz konnte Hitler auf die Baupläne von Interessenverbänden noch aus der Weimarer Republik zurück greifen. Sein "Arbeitsbeschaffungsprogramm" wurde mit 600.000 Arbeitsplätzen immer zu hoch berechnet. Tatsächlich waren zum Bau der Autobahn 113.000 Bauarbeiter und verschiedene deutsche Baufirmen mit schwerer Technik eingesetzt. Ziel war, pro Jahr 1.000 Kilometer Autobahn fertig zu stellen. Die Bedingungen für die Bauarbeiter verschlechterten sich zunehmend, auf offiziellen Fotos allerdings waren sie immer gut gelaunt mit Schippe und Spaten abgebildet.

Das Autobahnnetz wurde nach strategischen Richtlinien angelegt. Den Wünschen der Deutschen Wehrmacht nach stabilem Straßenunterbau und einer Betondecke wurde entsprochen, damit auch Panzer darauf rollen konnten. Die 117 Kilometer lange Teilstrecke zwischen Berliner Ring und Schkeuditzer Kreuz, an der auch Dessau liegt, war kreuzungsfrei und garantierte einen schnellen Militärtransport. Der Dessauer Teilabschnitt von Süd bis kurz vor der Abfahrt Zörbig/Bitterfeld wurde auf einer Gesamtlänge von 13,7 Kilometern für Spezialzwecke ausgebaut. Die 29 Meter breite Fahrbahn war eine absolute Ebene und hatte keinen Grünstreifen in der Fahrbahnmitte, wie es sonst üblich war. Die mittlere Betondecke mit dunkler Farbgebung war 26 Zentimeter dick und mit Dübeln im Erdreich verankert (links und rechts davon maß die Betondecke nur 22 Zentimeter). Dieses besondere Teilstück war als Landebahn für Flugzeuge in Not- und Kriegseinsätzen konzipiert.

Im 2. Weltkrieg wurde von 1939 bis 1945 das Landen feindlicher Flugzeuge durch die Aufstellung von Holzmasten verhindert, die dann wieder entfernt wurden.

Als "Nebenprodukt" - durch das Ausbaggern von Kies - war auf einer Fläche von 300 mal 400 Metern die Badeanstalt "Blaue Adria" entstanden, die am 15. Juli 1939 eingeweiht worden war. Durch die Zufahrt Ost zum Stadtzentrum war der Dipold im Vorderen Tiergarten zugeschüttet worden und der Promenadenwall verschwand.

Ende der 30er Jahre entdeckten deutsche und internationale Rekordfahrer die ideale Gerade auf der Autobahn für Weltrekordfahrten. Dessau bekam den Beinamen "Stadt der Geschwindigkeiten und des Tempos". Damals bekannte Rennfahrer wie von Brauchitzsch, Rosemeyer, Stuck, Carrachiola und Rosenhammer gingen in Dessau auf Rekordjagd mit Geschwindigkeiten von 400 Kilometern pro Stunde.

Nach dem Ende des 2. Weltkrieges gab es von 1949 bis 1956 die sogenannten Dessauer Motorrad- und Automobilrennen vor bis zu 150.000 Zuschauern, an denen auch Paul Greifzu teilnahm, bis er 1952 verunglückte.

Nach der Wende im Herbst 1989 ist der betonierete Mittelstreifen der Autobahn im Rahmen des Straßenbaus der Deutschen Einheit mit Leitplanken und Sichtlamellen versehen und sechsspurig ausgebaut worden.



Foto: Bernd Helbig

[Vergrößern](#)Copyright by  
STADT DESSAU 1999Produced by  
ONLINE MEDIA SERVICE[BACK](#)[TOP](#)Kontakt über [pressestelle@dessau.de](mailto:pressestelle@dessau.de)