

Unternehmen Reichsautobahn

Die Reichsautobahn kommt nach Dessau

1937 erreicht die Reichsautobahn Berlin-Hirschberg auch Dessau. Ende 1938 wurde der Streckenabschnitt Potsdam-Schkeuditz (jetzige A 9) komplett fertiggestellt. Als Zubringer in Richtung Süden baut man die alte Reichsstraße 184 großzügig aus. Gleichzeitig sollte damit aber auch eine schnelle Verbindung nach Süden ermöglicht werden. Ziel war eine 50minütige Fahrt nach Leipzig im „Fern-Schnellverkehr“. Zur Abfahrt Dessau-Ost wird eine völlig neue Straße mit mehreren Brückenbauten errichtet. Die alte Straßenführung lief durch die Wasserstadt und an der Jonitzer Mühle vorbei in Richtung Mildensee. Dem Zubringer-Ost fallen der Promenadenwall und die unter Fürst Franz erbauten Muldbrückenhäuser zum Opfer. Die Häuser sollten ursprünglich wieder aufgebaut werden. Durch diesen Zubringer wird auch eine schnelle Verbindung nach Oranienbaum und in die Dübener Heide ermöglicht. Im Zusammenhang mit den Bauarbeiten der Autobahn entsteht aus einer Grube zur Sand- und Kiesgewinnung das „Reichsautobahnbad-Mildensee“, heute Strandbad „Adria“.

In den vierziger Jahren bezeichnet man auch die Auffahrt Vockerode als dritten Dessauer Autobahnzubringer.

Der Dessauer Abschnitt der Autobahn wird bereits bei der Planung als Rennstrecke vorgesehen. "Auf der Frankfurter Rekordwoche 1937 stattete der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Fritz Todt, den Rennfahrern einen kurzen Besuch ab und verbreitete frohe Botschaft. Beim Bau der Reichsautobahn Berlin-Halle-Leipzig war in der Nähe von Dessau ein Straßenbelag aus Betonplatten geplant, 25 Meter breit, 10 Kilometer oder auch 10 Meilen lang, ohne Kurven. Der ideale Belag für neue Hochgeschwindigkeiten. Im Februar 1938 stellte Rudolf Caracciola auf der Reichsautobahn bei Dessau mehrere internationale Rekorde auf. In einem Wagen mit Vollstromlinienkarosserie erreichte er am 9. Februar 1939 bei fliegendem Start über eine Meile einen Durchschnitt von 399.6 km/h. Ein anderes Projekt konnte kriegsbedingt nicht mehr verfolgt werden: Bei Mercedes-Benz plante man den Bau eines Weltrekordwagens mit einem 12 Zylinder-Flugzeugmotor und über 3000 PS Leistung. Dieser Wagen (?) sollte den absoluten Geschwindigkeits-Rekord nach Deutschland holen. Der deutsche Rennfahrer Hans Stuck sollte mit dem Mercedes-Benz T 80 die sagenhafte 600 km/h-Grenze durchbrechen und zwar auf deutschem Boden, obwohl damals alle Rekorde in den USA auf dem Salzsee in Utah gefahren wurden. Man war der Meinung, daß die ca. 22 km lange gerade Strecke auf der Reichsautobahn zwischen Dessau und Halle dafür ausreichen würde" (aus Dessauer Chronik - Sonderheft "Unternehmen Reichsautobahn")

Die Nutzung als Reservelandebahn für die Luftwaffe wäre auf dem Streckenabschnitt bei Dessau möglich gewesen. Hierfür finden sich jedoch keine Belege und auch in der Praxis sind dort wohl keine Flugzeuge gelandet.

Die Planung für einen Autobahnabzweig in Richtung Nordhausen/Frankfurt/M südlich von Dessau wurde nicht mehr realisiert.

Vorbereitung auf eine Weltrekordfahrt mit einem Mercedes-Rennwagen im Frühjahr 1939



Seit 1949 gab es einige Rennsportveranstaltungen auf der Dessauer Autobahn. Hier gab es Deutsche Meisterschaftsläufe für Motorräder, Seitenwagenmaschinen und auch Rennwagen mit bis zu 4000ccm Hubraum. Prominentester Rennfahrer war wieder Hans Stuck, der Vater der heutigen Rennfahrerlegende Hans-Joachim Stuck. Die berühmte Jugendkurve wurde 1952 gebaut. Auf Grund des zunehmenden Verkehrs und des Ausbaus als Transitstrecke nach West-Berlin ist eine Sperrung der Autobahn für Sportveranstaltungen nicht mehr vertretbar. So fand 1956 das letzte Rennen statt. Unmittelbar hinter der Grenze des Dessauer Stadtgebietes befindet sich direkt an der Autobahn ein Gedenkstein. Hier wird an den am 10. Mai 1952 bei einer Trainingsfahrt zum 3. Dessauer Autobahnrennen ums Leben gekommenen Rennfahrer aus Suhl erinnert.

Das Sonderheft der **Dessauer Chronik "Das Unternehmen Reichsautobahn"** beschäftigt sich ausgiebig mit der Geschichte und den Mythen um den Bau der Autobahn in Deutschland, speziell im mitteldeutschen Raum.

Inhaltsverzeichnis:

1. Zwischen Mythen und Fakten
 - 1.2. Die Zeit vor 1933
 - 2.1. „Nur-Autostraßen“
 - 2.2. Der HAFRABA-Verein
 3. Die Entstehung der Reichsautobahnen
 - 3.1. Die Organisation
 - 3.2. Fritz Todt
 - 3.3. Die Durchführung des Projektes
 - 3.3.1. Die Streckenlegung
 - 3.3.2. Die Baudurchführung
 - 3.3.3. Die Strecke bei Dessau
 - 3.4. Kosten und Finanzierung der Reichsautobahnen
 4. Der Mythos „Reichsautobahnen“
 - 4.1. Die Bedeutung für die Arbeitsbeschaffung im 3. Reich
 - 4.2. Die militär-strategische Bedeutung
 - 4.3. Die Inszenierung des Mythos..
 5. Die Arbeitsbedingungen
 6. Motive des Reichsautobahnbaus – ein Resümee
- Literaturverzeichnis

Das Heft bekommen Sie für 4 Euro im Dessauer Buchhandel sowie zur Ausleihe in den Bibliotheken.

[Startseite](#)

[e-mail](#)