

Autobahnbau begann bereits 1938

Geschichtsverein befasst sich mit dem Bau der Reichsautobahn bei Deggendorf

Deggendorf. Der Geschichtsverein für den Landkreis Deggendorf hielt in den Räumlichkeiten der Deggendorfer Volkshochschule seine Jahreshauptversammlung ab. Vorsitzender Dr. Ernst Schütz begrüßte zahlreiche Vereinsmitglieder und viele Vertreter der Gemeinden im Landkreis.

Nachdem keine Neuwahlen der Vorstandschaft anstanden, folgte nach einem Überblick über die Vereinsaktivität – beinhaltend zahllose Vorträge, Exkursionen und Ortstermine – eine ausführliche Vorschau auf die Termine 2012. Neben einer Fülle weiterer Vorträge stand dabei vor allem die für Juni 2012 geplante Fahrt zur bayerischen Landesausstellung in Burghausen unter dem Titel „Bayern und Österreich“ im Fokus, zu der bereits jetzt Anmeldungen bei der Volkshochschule Deggendorf möglich sind. Vorstandsmitglied Jürgen Fröbus warb unter den Anwesenden für eine Teilnahme, welche er durch die vielfachen historischen Verbindungen zwischen Deggendorf und Österreich geradezu als notwendig für den (regional-)historisch interessierten Mitbürger darzustellen vermochte: gleich ob die Wiedergründung des Klosters Metten durch den ersten Herzog Österreichs im Jahre 1157, die österreichische Besetzung Deggendorfs im Spanischen Erbfolgekrieg, oder aber auch die Pläne des Offenberger Schlossherrn Graf von Königsfeld zur Einverleibung ganz Bayerns durch Österreich während des Bayerischen Erbfolgekriegs – die Palette der Berührungspunkte ist, für viele überraschend, schier unerschöpflich.

Die enge und über Jahre hinweg bewährte Zusammenarbeit mit der Volkshochschule, die viele andere qualitativ hochwertige Veranstaltungsangebote immer wieder ermöglicht, sollte vor allem durch den diesjährigen Veranstaltungsort zum Ausdruck gebracht werden, was auch ohne den kurzfristig erkrankten Leiter der vhs-Geschäftsstelle, Bernhard Greiler, deutlich wurde.

Schriftleiter und 2. Vorsitzender Johannes Molitor wies die Mitglieder auf das bevorstehende Erscheinen der neuen Nummer der „Deggendorfer Geschichtsblätter“ hin, welche sich heuer als umfangreicher Doppelband 2010/11 präsentieren. Wie schon in vergangenen Jahren, reicht die Spanne der darin gesammelten Beiträge vom Mittelalter bis zur jüngsten Geschichte; auch etliche Buchbesprechungen und eine Vereinschronik werden darin zu finden sein.

Den Höhepunkt des Abends bildete der Vortrag von Kreisheimatpfleger und 3. Vorsitzenden Florian Jung und Diplomingenieur (FH) Alois Wanninger, einem prominenten Mitglied der „Arbeitsgemeinschaft Autobahngeschichte“, welche sich unter dem Titel „Die erste Autobahnbaustelle Niederbayerns“, Bauabschnitt Regensburg-Passau, Los 135 bei Deggendorf annahm.

Zunächst führte Florian Jung in das Thema Reichsautobahn ein: Er schlug einen Bogen von der Geburtsstunde der Berliner AVUS im Jahre 1909 über die unter Mussoli-



Alois Wanninger, Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Autobahngeschichte und...



Florian Jung, Kreisheimatpfleger, informiert über die Reichsautobahn bei Deggendorf

ni in Italien erbaute Autostrada und die Planungen der Weimarer Republik bis hin zum Bau der Reichsautobahn nach 1933. Die Einrichtung entsprechender Behörden sowie die entscheidende Rolle von Fritz Todt wurden ebenso thematisiert wie das Streckennetz, die Finanzierung der RAB, die Baugeschichte und die Zahl der Beschäftigten.

Ein entscheidender Aspekt bei der Geburt der Autobahn war die Propaganda. Jung ging auf die Präsenz des Projektes in den Medien, der bildenden Kunst sowie der Literatur ebenso ein wie auf mit der RAB verbundene Mythen: Der Begriff „Straßen des Führers“ sollte die Vorplanungen der Weimarer Republik relativieren. Der Anteil des Autobahnbaus an der Beseitigung der Arbeitslosigkeit spielte, wie auch die militärische Bedeutung, so gut wie keine Rolle. Mit der Reichsautobahn wollte man die Stärke Deutschlands unter Beweis stellen. Das Ideal des „Autowanderns“ ist im Zusammenhang mit der Erschließung attraktiver Landschaften zu sehen, die ökologisch orientierte Gestaltung der unmittelbaren Umgebung der Trasse war ebenfalls entscheidend.

Anschließend ging Jung auf die Vorgeschichte der Baumaßnahmen im Los 135 ein: Bezirk (Landkreis) und Stadt Deggendorf wurden erstmals 1934 mit der geplanten Verbindung Regensburg-Passau konfrontiert, die Festlegung des Trassenverlaufs bei Deggendorf nördlich der Donau erfolgte in den Jahren 1937/38. Daraufhin kam es zu Wegeverhandlungen (Errichtung von Wegunterführungen und Wasserdurchlässen), Grunderwerbsverhandlungen und die Erteilung einer Bauerlaubnis durch die Grundeigentümer, wo-

bei es in einigen Fällen keine Einigung gab.

Im Anschluss ging Alois Wanninger zunächst auf den Beschluss zum Bau sowie die Ausschreibung für das Erdbaulot ein. Den Zuschlag hierfür hatte die Firma Max Streicher erhalten, die auch einige Bauwerke wie Unterführungen und Wasserdurchlässe errichtete. Andere vergleichbare Bauwerke wurden ebenfalls von einheimischen Unternehmen (Luber, Nunner und Neumayr, Simperl und Gerstner) sowie der Münchner Firma Riepl ausgeführt. Nachdem die Versorgung mit Material und qualifizierten Beschäftigten schon bei Baubeginn im Herbst 1938 unzureichend war, kamen die Arbeiten seit Kriegsbeginn 1939 mehr und mehr zum Erliegen und wurden 1940 eingestellt, da Arbeitskräfte und Maschinen für kriegswichtige Baumaßnahmen herangezogen wurden.

Es folgte ein kurzer Überblick von Florian Jung über die eingesetzten Arbeiter: Aufgrund der in unserem Raum auch noch in den späten 30-er Jahren herrschenden Erwerbslosigkeit kamen neben der Stammbesetzung der Firmen auch Arbeitslose im Rahmen von Notstandsarbeiten zum Einsatz. Die insgesamt wohl etwa 1000 Arbeiter wurden teilweise in Privatquartieren untergebracht und in Kantinen versorgt. Diese, wie auch Büros, Materiallager und Werkstätten, waren in Baracken untergebracht.

Die ästhetischen Ansprüche standen beim Autobahnbau in unserem Raum im Vordergrund. Ein Streifen beiderseits der Autobahn von letztlich 200 Metern, in dem Baumaßnahmen und andere Eingriffe in das Landschaftsbild genehmigungspflichtig waren, sollte

eine ansprechende Gestaltung ebenso gewährleisten wie nach strengen Vorgaben ausgeführte Granitverkleidungen an RAB-Bauwerken.

Nachdem Jung anhand von zwei Vorgängen die Problematik der Enteignungen im Landkreis Deggendorf erläutert hatte, ging er auf die Situation nach 1945 ein: Die Planungen wurden zunächst aufrechterhalten, die Autobahn- bzw. Baubehörden hielten auch an den ästhetischen Ansprüchen des „Dritten Reiches“ fest. Nachdem Mitte der 60er Jahre die A 3 südlich von Deggendorf geplant worden war, kam es in den späten 60er Jahren im Landkreis zur Gründung einer „Interessengemeinschaft der Autobahngeschädigten“. Damals wurden einige Immobiliengeschäfte aus der Zeit um 1940 rückgängig gemacht, die meisten Grundstücke blieben jedoch im Besitz des Bundes.

In den 70-er und 80-er Jahren kam zu Straßenbaumaßnahmen auf der ehemaligen Autobahntrasse ein, so Wanninger. Die Stadt Deggendorf schuf Mitte der 80er Jahre die Verbindung von der Grafinger zur Ruselstraße. Die Fahrbahnbreite der betroffenen Bauwerke (Unterführungen Ulrichsberger Straße und Hammermühlbach) wurden dabei um die Hälfte reduziert. Schon 1976 hatte der Landkreis gleichzeitig mit der Eröffnung des neuen Krankenhauses die Verbindung Ruselstraße – Perlasberg geschaffen. Den Bau der DEG 1 (heute Staatsstraße 2133), bei dem die Autobahnbauteile in ihrer ursprünglichen Breite integriert wurden, hatte der Landkreis in den folgenden Jahren in Richtung Schauling fortgesetzt, wobei die Straße im Bereich Haslach/Klessing von der Autobahntrasse abweicht. – dz