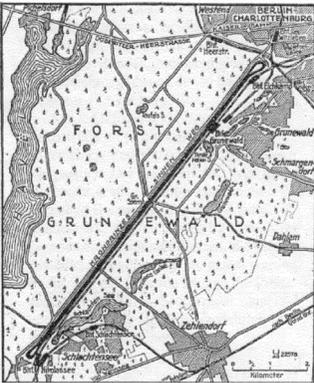


Die Idee der Autobahn

Am 23.1.1909 wurde die „Automobil- Verkehrs- und Übungsstraßen GMBH“ (AVUS) von Sportund Finanzkreisen gegründet. Auf deren Betreiben und durch die kostenlose Zurverfügungstellung des Bahngeländes Halensee - Nikolassee bei Berlin wurde 1912 mit dem Bau der ersten kreuzungsfreienNurautostraße mit Mittelstreifen begonnen. Ursprünglich als Test- und Rennstrecke gedacht, entdeckte man in den ersten Jahren nach ihrer Fertigstellung 1921, die durch den Krieg verzögert worden war, Möglichkeiten für den zukünftigen Straßenverkehr, denn die Straßen waren durch die rapide Zunahme der Anzahl der Autos bald überlastet. Das seit Beginn der Zwanziger entstandene autobahn-ähnliche Highwaynetz in den USA muss nicht zwangsläufig Vorbild für das erste europäische Autobahnnetz von Pierro Puricelli gewesen sein. Der Bau dieser 180 km Autostrada von Mailand zu den Lombardischen Seen wurde 1923-25 von Mussolini genauso unterstützt wie die in den folgenden Jahren gebauten Strecken in Italien. In Deutschland bemühte sich seit 1924 die „Studiengesellschaft für den Automobilstraßenbau“ (Stufa) um autogerechte Straßen. 1926 wurde dann der „Verein zur Vorbereitung der Autostraße Hansestädt-Frankfurt-Basel“ (HAFRABA) gegründet. Die Geburtsstunde der Avus schlug, als das Internationale Kaiserpreis-Rennen im Jahre 1907 im Taunus veranstaltet wurde. Die dabei zutage getretenen Unzutraglichkeiten für den öffentlichen Verkehr infolge umfangreicher Straßensperrungen wurden Anlass, den Bau einer besonderen Rennstrecke zu erwägen. Wohl keiner der hieran Beteiligten hat damals geahnt, dass die Verwirklichung dieses Gedankens mit einer solchen Fülle von Schwierigkeiten verknüpft und der Beginn des eigentlichen Bauens erst nach sechs Jahren möglich sein würde.



Der Bau der Avus machte so gute Fortschritte, dass mit der Eröffnung im Herbst 1914 gerechnet werden konnte. Da brach der Krieg aus. Die bauausführende Firma musste die Arbeiten einstellen. Bis zu diesem Zeitpunkt waren 5670 a Baugelände gerodet, 350.000 m² Erdmassen bewegt, neun Doppelbrücken und eine einfache Brücke errichtet sowie sämtliche Wegeunterführungen und Entwässerungsanlagen hergestellt worden.

In einem bekannten Großindustriellen [Hugo Stinnes - Anm. Wm] gelang es im Jahre 1919 einen Mann zu finden, der den Wert der Automobilstraße für den zukünftigen Straßenbau und die Entwicklung des Kraftverkehrs erkannte und der sich erbot, die bestehenden Verpflichtungen zu übernehmen und die für die Vollendung des Werkes nötigen Mittel zur Verfügung zu stellen, und das zu einer Zeit, in der der Kraftverkehr aus Mangel an Rohstoffen schwer darniederlag. Im Frühjahr 1921 - nach Beseitigung aller im Laufe der Jahre entstandenen Schäden - war der Gesamtstraßenkörper der Avus, bis auf die Deckenbefestigung fertiggestellt. Am 24. und 25. September 1921 erfolgte die Freigabe für den öffentlichen Verkehr durch ein Automobilrennen, das der Automobil-Club von Deutschland veranstaltete. Eine kleine Völkerwanderung nach dem Grunewald setzte ein, und begeistert erlebten die Berliner das erste Rennen auf „ihrer“ Avus.

Heimatverein

für Ortsgeschichte und Denkmalpflege e.V.

Lindenallee 5
14552 Michendorf

Vorsitzende: Frau Verena Hiller
Stv. Vors.: Frau Irene Schmidt
Stv. Vors.: Herr Manfred Schulz

Öffnungszeiten des Heimatmuseums in der alten Mühle auf dem Wolkenberg und im Obergeschoss Potsdamer Straße 57

Jeden 2. Sonntag im Monat von 14 - 16,30 Uhr
Die Mühle ist zu erreichen:
Eingang Langerwischer Straße



Potsdamer Straße 57

Gruppenführungen nach Anmeldung
Telefonische oder schriftliche Anmeldungen möglichst 14 Tage vor dem gewünschten Termin bei
Heimatverein e.V. Michendorf
z. Hd. *Herrn Wolfgang Weber*
Langerwischer Straße 14
14552 Michendorf
Tel. 033205-64 828

Herausgeber: Heimatverein Michendorf
Text: Dr. H.- J. Strich
Gestaltung: Günter Schönfelder
Änderungen: Manfred Schulz ☐
Fotos: Chronisten-Archiv ☐

Michendorfer Ortsgeschichte



Die „Michendorfer Chronik“ ist zur Zeit vergriffen

Michendorf und die Autobahn

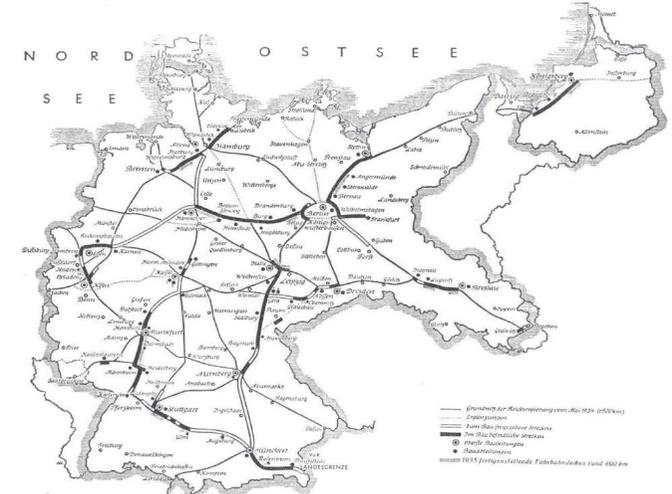


Planung der Autobahn

Eine Anzahl von Autobahnen wurde bereits seit 1925 geplant. Hier eine Auswahl der Autobahnen: (jeweils mit Planungsbeginn):

- Köln-Düsseldorf (1925)
- Aachen-Köln (1925)
- Mannheim-Heidelberg (1926)
- München-Leipzig-Berlin (MüLeiBerl) (1927)
- München-Starnberger See (1927)
- Leipzig-Halle (LeHa) (1927)
- Hansestädte-Frankfurt-Basel (HaFraBa) (1927)

Der Entwurf des künftigen Autobahnnetzes erfolgte schon 1927 in seinen Grundzügen



Im März 1934 war mit dem Bau der Strecke Hannover-Berlin in Betonplatten-Bauweise begonnen worden. Nur drei Jahre später, am 10. Januar 1937, wurde das letzte Teilstück Helmstedt und Burg (58,4 km) für den Verkehr freigegeben. Die Zufahrt von Berlin erfolgte zunächst über die damalige Reichsstraße 1 (heute: B1) über Potsdam bis zur Auffahrt bei Werder. Das Teilstück Dreieck Werder - Michendorf wurde 1937 fertiggestellt. 1938 folgte das Teilstück Dreieck Spreau - Michendorf. Erst ab 1940 stand die durchgehende Strecke über die Autobahndreiecke Werder, Potsdam, Drewitz inklusive des sog. Avus-Zubringers (A 115) in den Süden Berlins zur Verfügung.



Bau der Autobahnbrücke über die B2 1937/38



Die Autobahn bei Michendorf wurde über die Fernstraße B2 Berlin (Potsdam) – Leipzig geführt. Das erforderliche Brückenbauwerk errichtete die ansässige Baufirma Dübener, in der viele Michendorfer beschäftigt waren. Diese Firma feierte schon 1924 ihr 20jähriges Geschäftsbestehen und ließ zu diesem Anlass ein Gedenkblatt drucken. Die Einweihung wurde 1938 mit großem Aufwand gefeiert. Alles was Rang und Namen hatte war erschienen. Dank einiger Michendorfer, die uns sehr schöne Fotos zur Verfügung gestellt haben, gibt es einige

Zeitzugnisse von damals. Das obere rechte Foto ist von Frau Zienicke, die restlichen von Herrn Günther Loch, dessen Vater Adam Loch, an der Brücke mitgebaut hat.



Der Theatertunnel westlich der B 2 - Autobahnbrücke

Beim Autobahnbau (etwa 1935-38) fügte man eine Unterführung ein, die es ermöglichte, das Freilicht-Theater gleich südlich hinter der A 10 bei den Patzer Bergen, ungefährdet zu erreichen. Von der Feldstraße aus führte ein Weg, Theaterstraße genannt, direkt zu diesem „Theatertunnel“, wie ihn die Michendorfer getauft hatten.

