



Es war 1945, als der Zweite Weltkrieg beendet war und die Alliierten diese Luftaufnahme von Garching machten. Es zeigt die Autobahn mit einer Abfahrt und daneben war das beschauliche Dörfchen Garching. Aber nicht nur das ist fast wie das Zeugnis aus einer anderen Welt. Seinerzeit gab es nördlich der Auffahrt einen Weg, auf dem auch Fuhrwerke einfach die Autobahn überqueren konnten. Ein anderer war in der Verlängerung des heutigen Keltenswegs, auf dem die Menschen die Autobahn zu Fuß querten. Damals gab es noch Landwirte mit dem Recht, das Gras in der Mitte der Autobahn zu mähen. Foto: Archiv Rudi Naisar

Der Autobahnbau und ein Fremdenbuch

Von Dr. Michael Müller, Ortschronist

Die Autobahn Berlin-Nürnberg-München-Salzburg verbindet Orte, die für Adolf Hitler besondere Bedeutung hatten: die Reichshauptstadt Berlin, die Wagnerstadt Bayreuth, die Stadt der Reichsparteitage Nürnberg, die Hauptstadt der Bewegung München und den Sehnsuchtsort Obersalzberg hoch über Berchtesgaden. Und sie verläuft mitten durch Garching.

7. Januar 1936

Bei einer ausführlichen Verhandlung und Begehung teilt die Oberste Bauleitung München der Reichsautobahnen (RAB) der Gemeinde Garching den geplanten Verlauf der Autobahn Berlin-München auf Garchinger Gemarkung mit. Anwesend sind zehn Vertreter verschiedener Behörden und Ortsbauernführer Amon mit vier Gemeinderäten.

8. April 1938

Im Gasthof Zur Post finden die Bauerlaubnisverhandlungen mit den betroffenen Grundstückseigentümern statt.

5. November 1938

Das Autobahnteilstück bei Garching wird dem Verkehr übergeben; bei der Feier überreicht ein Garchinger Schulmädchen in

BdM-Uniform dem Gauleiter Adolf Wagner einen Blumenstrauß.

Die Baufirma

In der kurzen Zeit von nur 9 Monaten wurde das Teilstück der Autobahn Berlin-München gebaut. Wer leistete diese Arbeit? Die Baufirma Josef Wahler, München, Schraudolph-Str. 2a, übernahm das Baulos 64a und erhielt

dafür Arbeitskräfte von der RAB über das Arbeitsamt zugewiesen, welches auch Lohn, Unterkunft und Verpflegung der Arbeiter zahlte. Genau genommen wurde das Geld der Kasse der Arbeitslosenversicherung entnommen. Die Firma stand sehr unter Zeitdruck und beklagte in mehreren Schreiben vom Sommer 1938, dass sie nicht genug Arbeiter erhalte, um die Vorgaben zu erfüllen. Einige gingen nach Hause

zur Ernte, andere gingen auf andere Baustellen, wo mehr gezahlt wird. Über die Organisation des Baus liegen genaue Dokumente im Staatsarchiv München im Bestand „Autobahndirektion Südbayern“. Die Namen der Arbeiter selbst finden wir im „Fremdenbuch“ für die Jahre 1912 – 1941, das im Stadtarchiv Garching aufbewahrt wird.

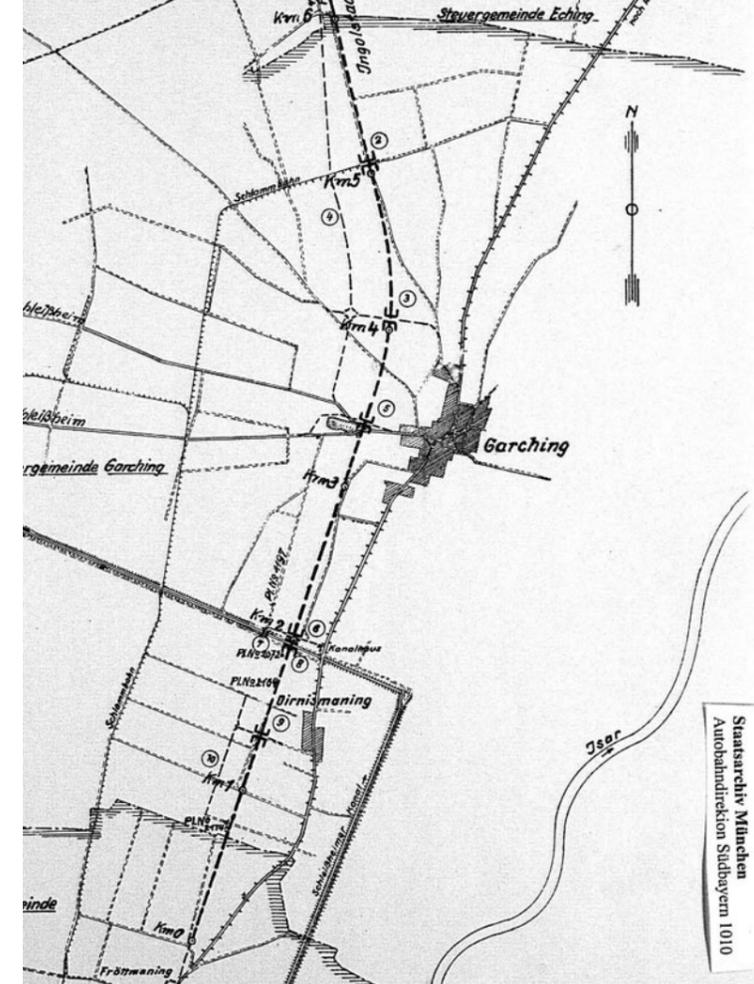
Die Gemeinde Garching

Man kann nicht sagen, dass die Gemeinde und die Grundstückseigentümer überfahren worden wären. Sie hatten zwar keine Wahl, weil das Wesentliche bereits festgelegt war. Aber bei den Einzelheiten waren sie beteiligt: Unterführungen und neue Wege, Kiesentnahme (woraus der Garchinger See entstand), die Zustimmung zum Baubeginn. Die Gemeinde, vor allem der Ortsbauernführer, versuchte, höhere Zahlungen zu erreichen, was zwar nicht beim Grundstückspreis gelang, aber bei der Entschädigung für die verlorene Ern-

te. Bürgermeister Schmidt beantragte am 17. März 1938 eine Anschlussstelle am Weg nach Schleißheim, weil es schon 50 Kfz in Garching gebe und die Milch aus Eching und Neufahrn zur Molkerei in Garching einen kürzeren Weg habe; der Weg nach Schleißheim wurde ausgebaut und die Anschlussstelle „Schleißheim“ genannt. Dort war noch die alte Kiesgrube der Gemeinde im Weg; hier wohnten vier Familien der Gemeindefürsorge in einer Baracke und einem Eisenbahnwaggon und mussten umgesiedelt werden, wofür die RAB Geld zahlte. Die Arbeiten gingen noch weiter, erst am 28. April 1941 wurden die neu gebauten Wege von der RAB der Gemeinde übertragen.

Der Straßenverlauf

Der Plan aus den Akten zeigt, dass „km 0“ der Autobahn in Fröttmaning war, wo sie in die alte Landstraße einmündete, die damalige „Reichsstraße 11“. Im Jahre 1938 baute Fa. Wahler



dann die neue Landstraße, wie sie heute als St 2350 zwischen Dirnismaning und Freimann verläuft. Die Autobahn wurde schließlich auf der heutigen Trasse geradeaus verlängert und setzte sich fort in der damaligen breiten Kruppstraße; diese war nach den „Geschützwerken



Krupp“ benannt, die 1916 in Freimann gebaut wurden und nach 1918 als Reichsbahnausbesserungswerk weiter genutzt wurden. Auf der Ungerer-, Leopold- und Ludwigstraße ging es gerade weiter zur Feldherrnhalle. Für den Fernverkehr war allerdings ein Autobahnring geplant, stadtnäher als die jetzige A 99 und ganz um München herum. Der begonnene Straßendamm existiert noch in Allach, das „Kreuz München-Nord“ sollte bei Großlappen sein. Die Salzburger Autobahn beginnt in Ramersdorf, die Stuttgarter Autobahn in Obermenzing. In ihren „Obermenzinger Geschichten“ erzählt die Tochter des damaligen Försters, dass als erstes die Alleebäume in der Verdistrasse gefällt wurden. An der Garchinginger Autobahn wurde dann eine Pappelallee gepflanzt.

Ziel und Zweck

Ob der so forcierte Autobahnbau militärischen Zwecken diente, ist nicht sicher. Waren wurden noch meist mit der Bahn befördert und jedes größere Werk hatte ein Anschlussgleis. Die Motorisierung zu fördern war jedoch ein klares Ziel, und die Repräsentation. Hitler und andere NS-Größen fuhren gern in gewichtigen Limousinen vor und das Volk sollte mit dem „KdF-Wagen“, dem späteren Volkswagen, reisen können. KdF, „Kraft durch Freude“, ermöglichte Urlaubsreisen. Jeder sollte die Schönheiten Deutschlands erfahren können, und so wählten die Autobahnen gezielt landschaftlich reizvolle Strecken; ein Muster-

beispiel ist der Irschenberg mit großem Alpenpanorama an der Salzburger Autobahn. Vorbild war die Autobahn von Mailand zu den oberitalienischen Seen, die unter Mussolini bereits 1924 gebaut wurde. Zu den Olympischen Winterspielen in Garmisch-Partenkirchen 1936 entstand die „Olympiastraße“ von München zum Starnberger See, allerdings erst zweispurig. Auf Naturschutz wurde durchaus Wert gelegt ebenso wie auf architektonische Schönheit beim Brückenbau. Die Kfz wurden bei Kriegsbeginn allerdings für die Wehrmacht requiriert, so auch der DKW-Cabrio, den der Vater des Autors besessen hatte.

Die Arbeiter

Die Baufirma Wahler errichtete ein Barackenlager mit 192 Betten direkt südlich des Kanals für ihre Arbeiter; nicht bei den Tennisplätzen, wie meist zu lesen ist. Eine seltene Postkarte, die das Stadtarchiv vor kurzem erwerben konnte, zeigt das Lager. Die Karte wurde in polnischer Sprache beschrieben und an eine Adresse in Oberschlesien gesendet. Leider fehlt mit der Briefmarke auch das Datum. Im Gast-



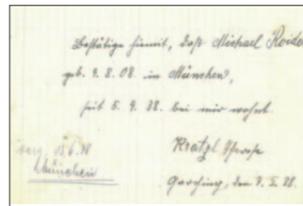
Blatt II 01614 * Reichsautobahnlager der Bauunternehmung Josef Wahler, München

Voligeltlicher Veränderungsnachweis für Gefolgschaftsmitglieder d

Nr.	Eintrag	Nachname	Vorname	Geburtsort	Religion	Wohnort	Stärke	Art	Art der Aufnahme	Art der Entlassung
1	1938	Walle	Josef	Wien	röm.-kath.	Wien	1,80	1	freiwillig	freiwillig
2	1938	Walle	Josef	Wien	röm.-kath.	Wien	1,80	1	freiwillig	freiwillig
3	1938	Walle	Josef	Wien	röm.-kath.	Wien	1,80	1	freiwillig	freiwillig
4	1938	Walle	Josef	Wien	röm.-kath.	Wien	1,80	1	freiwillig	freiwillig
5	1938	Walle	Josef	Wien	röm.-kath.	Wien	1,80	1	freiwillig	freiwillig
6	1938	Walle	Josef	Wien	röm.-kath.	Wien	1,80	1	freiwillig	freiwillig
7	1938	Walle	Josef	Wien	röm.-kath.	Wien	1,80	1	freiwillig	freiwillig
8	1938	Walle	Josef	Wien	röm.-kath.	Wien	1,80	1	freiwillig	freiwillig
9	1938	Walle	Josef	Wien	röm.-kath.	Wien	1,80	1	freiwillig	freiwillig
10	1938	Walle	Josef	Wien	röm.-kath.	Wien	1,80	1	freiwillig	freiwillig

Garching am 26.7.1939

hof zur Post, wahrscheinlich im Saal, entstand ein Zweiglager. Einige Arbeiter konnten privat bei Garchingern wohnen, die ihre Mieter auf kleinen Zetteln mel-



deten. Die Arbeiter wurden in das „Fremdenbuch“ der Gemeinde eingetragen mit Daten und Orten von Her- und Wegzug;

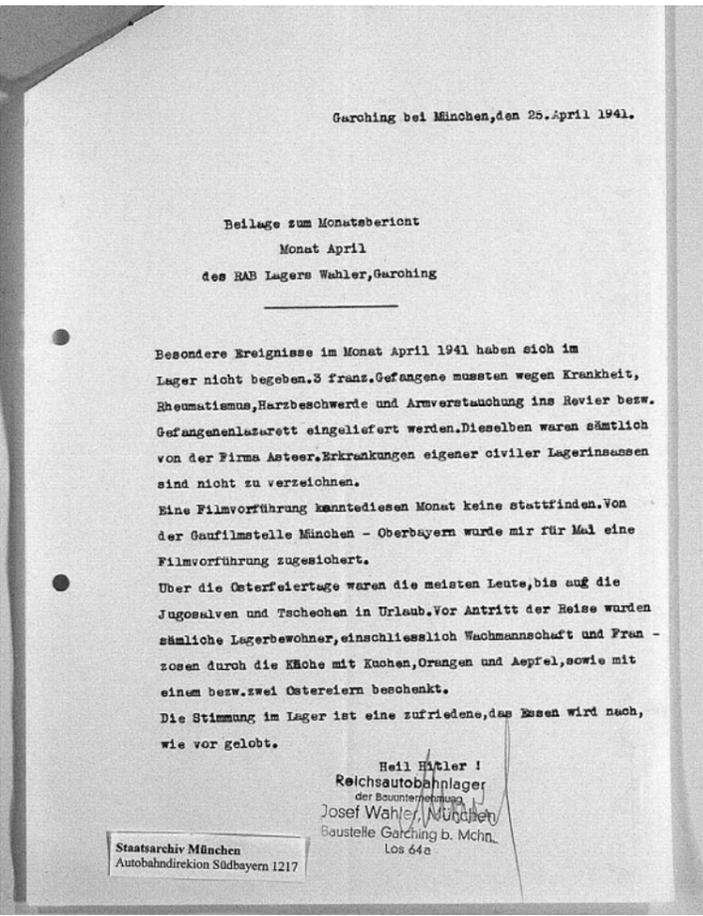
daraus ergibt sich ein genaues Bild über die Belegschaft. Die Lagerleitung musste am 23. jeden Monats eine Statistik und einen Stimmungsbericht abliefern. Neben Arbeitern aus Ober- und Niederbayern kam anfangs eine größere Gruppe aus Österreich, das im März 1938 als „Ostmark“ ins Reich einverleibt wurde. Im Fremdenbuch liegen Listen der „Gefolgschaftsmitglieder“, wie die Belegschaft genannt wurde, bei. Vom 21. Juni 1939 gibt es eine Lagerordnung mit einer Kurzfassung in jugoslawischer Sprache. Am 25. April 1941 meldet der Monatsbericht 17 Arbeiter aus Deutschland, 8 aus Jugoslawien, 6 Tschechen, 45 französische Kriegsgefangene und 6 Wachleute. Die Stimmung sei gut, das Essen werde gelobt.

Ein Wiener in Garching

Ein Beispiel aus dem Fremdenbuch. F. W., geboren 12.4.1913 in Wien, ledig, röm.-kath., kommt am 2.7.1938 aus Wien zur Firma Wahler nach Garching, Hilfsarbeiter, wohnt im Lager. Erneut vom 1.2.1941 bis 21.7.1941, jetzt als Büroarbeiter, wohnt bei Popp, Peter, Haus Nr. 80 1/5, dann nach Anif bei Salzburg. Eine Recherche ergab, dass er zwischenzeitlich zur Wehrmacht eingezogen wurde, aber als „wehrunwürdig“ entlassen wurde, weil sein Vater Jude war.

Wie geht es weiter?

Im Krieg wird die Autobahn immer leerer, denn es gibt kein Benzin. 1944 fallen Bomben nahe der Autobahn; dabei wird ein Fronturlauber getötet, sein



Fremdarbeiter, der ihn begleitet, überlebt. In den letzten Kriegsmontaten fährt ein Garching Schüler mit seinem Kinderrad auf der Autobahn nach Schwabing zum Gymnasium. In den 1950er Jahren nimmt der Verkehr zu; eine Verbindung von der Nürnberger zur Salzburger Autobahn wird gebaut von der Abfahrt in Garching über die 1959 eröffnete Isarbrücke. Mit der Olympiade 1972 wird die A 99 angefangen, für das Autobahnkreuz München-Nord wird das Dorf Fröttmaning abgesiedelt. In den 1970er Jahren, als der Flughafen kommt, wird die Autobahn verbreitert und ein Lärmschutzwall aufgeschüttet, den die Garchinger selbst bepflanzen. 1976 Anschlussstelle Garching-Nord als Zufahrt zu den Forschungsinstituten, 1991 Garching-Süd mit Südverlegung der B 471 als Zufahrt zum Gewerbegebiet. Rund um die Fußball-WM 2006 Verbreiterung auf 2 x 4 Fahrspuren zum Gymnasium und ein höherer Lärmschutzwall, der nur bedingt hilft; Bürger fordern mehr Lärmschutz. Die erhoffte Geschwindigkeitsbegrenzung gerät bald in Vergessenheit und der Flüsterasphalt nützt sich ab. Heute fahren täglich 150.000 Kfz mit einem Lkw-Anteil von ca. 25 % in der Nacht.

Quellen:

Staatsarchiv München, Bestand Autobahndirektion Südbayern; Stadtarchiv Garching, Protokollbücher; Fremdenbuch und Abbildungen; Helmut Kammerer in der Stadtchronik 2015, S. 464-469.



Ein Garching auf großer Fahrt.



Bepflanzung des Lärmschutzwalls 1977 mit Bürgermeister Helmut Karl.



Oben: Bau der Anschlussstelle Garching-Nord. Unten: Eröffnung am 25.09.1981.

