

Alexander Gall

# »Gute Straßen bis ins kleinste Dorf!«

---

Verkehrspolitik in Bayern zwischen  
Wiederaufbau und Ölkrise



# Inhalt

## Vorwort

## 1 Einleitung

### 1.1 Fragestellung, Forschungsstand und Quellenlage

### 1.2 Politische Akteure und Verwaltungsaufbau im Verkehrswesen

## 2 Zwischen Niedergang und Expansion: die Landstraßen von 1950 bis 1966

### 2.1 Die Straßenverhältnisse um 1950

### 2.2 Zwischen regionalem Verteilungskampf und Entpolitisierungsversuchen: der Ausbau der Staatsstraßen

### 2.3 Auf Umwegen zur Einheit des Straßennetzes: der Ausbau von Kreis- und Gemeindestraßen

### 2.4 Zwischenbilanz: Straßenverkehr als dezentrales "großes technisches System"

## 3 Die Erschließung des Freistaats als Blaupause: Planungsträger zwischen Konkurrenz und Kooperation

### 3.1 Pläne, Planung und Institutionen im Überblick

### 3.2 Vom Notstandsbericht zum Mammutprogramm: die Pläne der Landesplanung

### 3.3 Zwischen den Institutionen: der bayerische Gesamtverkehrsplan

### 3.4 Die Ausbaupläne für die Bundesfernstraßen

### 3.5 Zwischenbilanz

## 4 Föderalistische Verteilungsprozeduren: Bundesmittel für den Bundesfernstraßenbau

### 4.1 Die Verteilungskonstellation für die Bundesfernstraßenmittel . 165

### 4.2 Der Kampf gegen die Haushaltsreste

### 4.3 Straßenbau im Vierjahrestakt

### 4.4 Neue Verteilungskämpfe im Zeichen der Inflation: der erste Fünfjahresplan

### 4.5 Zwischenbilanz

## 5 Die Stilllegung von Nebenbahnen: zentrale Organisation und lokaler Protest

### 5.1 Die Nebenbahnen: "So wichtig wie die Bäche für ein Flußsystem"?

### 5.2 Fallbeispiele

### 5.3 Den Bund in die Pflicht nehmen! Die Position der Staatsregierung

### 5.4 Der Rückzug aus der Fläche und seine Folgen

## 6 Zwischen Dorf und Stadt: Voraussetzungen und Folgen des Pendelverkehrs

### 6.1 Pendelwanderung als historisches Problem

### 6.2 Die Entwicklung der Pendelwanderung in Bayern nach dem Zweiten Weltkrieg

### 6.3 Verkehrsmittelwahl, Pendeldistanzen und Pendelzeiten

### 6.4 Der Pendler - ein neuer Typ des europäischen Menschen? Öffentliche Meinung und Diskurs

### 6.5 Mobilität durch Immobilien: Der Pendler als Hauseigentümer

### 6.6 Pendler als Agenten der Modernisierung?

### 6.7 Zwischenbilanz

## 7 Bilanz und Ausblick

## 8 Anhang

### 8.1 Auswertung der Pendlerdaten

### 8.2 Ländliche Pendler und "Agglomerationspendler"

### 8.3 Organisation der Straßenbaubehörden in der Bundesrepublik Deutschland.

### 8.4 Straßenstatistik

## 9 Verzeichnisse

### 9.1 Ungedruckte Quellen

### 9.2 Amtliche Bayerische Statistik

### 9.3 Gedruckte Quellen und Literatur

### 9.4 Tabellen, Diagramme und Abbildungen

### 9.5 Abkürzungen

### 9.6 Orts- und Personenregister

Die erste Reise des ersten bundesdeutschen Verkehrsministers führte im Januar 1950 in das niederbayerische Grenzland. Anlaß waren die dort besonders spürbaren Probleme der politischen Teilung Deutschlands, die die wichtigsten Verkehrs- und Handelsverbindungen dieses Gebietes durchtrennt hatte. Auf seiner Fahrt wurde Bundesverkehrsminister Hans-Christoph Seeböhm mit vielfältigen Wünschen konfrontiert, die nicht nur eine Senkung der Gütertarife oder der Ausbesserung von Straßen erreichen wollten, sondern vor allem das Ziel hatten, die vorhandenen Nebenbahnen miteinander zu verbinden.<sup>1</sup> Diese Pläne gingen jedoch bald in der Motorisierungswelle der fünfziger Jahre unter. Während sich den jüngsten Prognosen zufolge am anhaltenden Wachstum des Automobilverkehrs wohl auch in Zukunft wenig ändern wird, soll der ohnehin geringe Anteil des regionalen Eisenbahnverkehrs außerhalb der bayerischen Ballungszentren in den kommenden Jahren sogar noch weiter abnehmen.<sup>2</sup> Die Muster für den tiefgreifenden Mobilitätswandel, den die Bundesrepublik seit Seeböhms Grenzlandreise erlebt hat, wurden in den fünfziger und sechziger Jahren geprägt und wirken offenbar ungebrochen fort. So mußten sich in Bayern – statistisch betrachtet – im Jahr 1950 noch etwa 100 Einwohner einen Pkw teilen, etwa 30 Jahre später hätten bereits die Vorder- und Rücksitze der vorhandenen Personenwagen ausgereicht, um die gesamte bayerische Bevölkerung gleichzeitig zu transportieren, und seit Mitte der neunziger Jahre könnten alle Bayern zur selben Zeit bequem auf den Vordersitzen der zugelassenen Autos Platz nehmen.<sup>3</sup> Schon daraus läßt sich leicht auf die geradezu umwälzenden Veränderungen schließen, die damit in Verbindung stehen. Sie sind bisher aber nur in Ansätzen erforscht und verstanden. Angesichts der immensen Zunahme des motorisierten Straßenverkehrs glaubten die Zeitgenossen vielfach einer Art Naturereignis gegenüberzustehen, das als »Motorisierungsflut« mit einer technisch-ökonomischen Eigengesetzlichkeit über sie hereinzubrechen schien.<sup>4</sup> Ein solches Szenario ließ freilich der Verkehrspolitik keinen eigenständigen Handlungsspielraum mehr, sondern beschränkte sie auf die Rolle eines mehr oder weniger effektiven Erfüllungsgehilfen. Diese Vorstellung entsprach nicht nur recht genau der Auffassung mancher Lobbyisten, sondern prägte auch lange die historische Erinnerung an die beiden ersten Jahrzehnte der bundesdeutschen Verkehrspolitik.<sup>5</sup> Erst als die Debatte um das »Waldsterben« die Aufmerksamkeit auf die vom Straßenverkehr ausgehenden Umweltbelastungen lenkte, stellte sich erneut die Frage nach der verkehrspolitischen Verantwortung für die Massenmotorisierung und ihren Bedingungen. Daran schließt die vorliegende Studie an. Sie befaßt sich am Beispiel Bayerns mit dem Ausbau der Straßen während der fünfziger und sechziger Jahre, der – auch im Wortsinn – die Grundlagen für den tiefgreifenden Mobilitätswandel legte. Der Blick richtet sich vor allem auf den ländlichen Raum, reicht dabei von der Autobahn bis zu den Kommunalstraßen und schließt damit sämtliche Gebietskörperschaften vom Bund bis zur Gemeinde ein. Erst deren Verhältnis zueinander – so die im folgenden vertretene These – läßt die spezifischen Konturen der bundesdeutschen Verkehrsinfrastrukturpolitik hervortreten. Das wird auch, gleichsam als Kontrapunkt, am Beispiel der Nebenbahnen gezeigt, denen in dieser Phase vielfach die Stilllegung drohte. Zweifellos kann der Ausbau einer so ausgedehnten Infrastruktur, wie sie das Straßennetz darstellt, nicht ohne weitreichende Folgen für die unterschiedlichsten Lebensbereiche bleiben. Um diese Entwicklungen wenigstens ein Stück weit zu erfassen, wird mit den Pendlern im ländlichen Raum eine Nutzergruppe untersucht, die gerade in Bayern während der Untersuchungsperiode stark expandierte.