



Um 1940



Ausflugslokal "Zum Hirschkamp" in den 20er Jahren

September 2006

| Montag | Dienstag | Mittwoch | Donnerstag | Freitag | Samstag | Sonntag |
|--------|----------|----------|------------|---------|---------|---------|
| | | | | 1 | 2 | 3 |
| 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | |

Sterkrade von Anfang an am Autobahnnetz angebunden

Am Ende der Weimarer Republik 1933 hatte Deutschland 1,8 Millionen Arbeitslose und es benötigte dringend ein Vorraussetzungsprogramm zur Ankurbelung der Wirtschaft. Im Mai 1933 veröffentlichte der auto- und technikbegeisterte Adolf Hitler ein Programm zum Bau von Autobahnen.

Ziel war es, ein Straßenverkehrsnetz zu bauen, welches allen Verkehrsteilnehmern zukünftig optimale Verkehrsbedingungen, Sicherheit und Schnelligkeit böten. Es war an kreuzungsfreie Fern- und Schnellstraßen gedacht mit getrennten Richtungsfahrbahnen mit primären Vorstellungen und Vorzügen.

1. Absolut sicherer Verkehr bei Tag und Nacht.
2. Entlastung des überlasteten und gefährlichen Mischverkehrs der gewöhnlichen Landstraße.
3. In wirtschaftlicher Hinsicht: Zeitersparnis und Reduzierung des Verkehrs von den Straßen auf leistungsfähige Schnellstraßen.
4. Die Möglichkeit größerer Geschwindigkeitsentfaltung als es die üblichen und zu schmalen Wege zulassen.
5. Geringerer Benzinverbrauch auf der ebenen Bahn und weniger Unterhaltungskosten für Wagen und Reifen.
6. Staublosigkeit und Vermeidung der Gefahr des Rutschens.
7. Geringere Unterhaltungskosten für die Straßen selbst.
8. Vermeidung innerer Gemeindegebiete, die für den Kraftwagenfahrer gefährlich und zeitraubend sind.

Die Umsetzung in die Realität war weniger schwierig als erwartet. Die Finanzierung von 6,5 Milliarden Reichsmark bis 1944 erfolgte aus dem Vermögen der Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung. Also zahlte der Arbeitnehmer die ersten Autobahnen. Für die organisatorische Ausführung beauftragte Reichskanzler Adolf Hitler den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Fritz Todt. Mit Gründung des Unternehmens Reichsautobahn am 27. Juni 1933 als Körperschaft öffentlichen Rechts und Tochtergesellschaft der Reichsbahn wurde der Fernstraßenbau Staatsangelegenheit.

Am 21. März 1934 beginnen in Duisburg am Kaiserberg die Bauarbeiten an der Reichsautobahn Köln-Hannover. Anfang 1935 baute man auf Sterkrader Gebiet am Teilstück Oberhausen-Recklinghausen. Schon nach relativ kurzer Zeit konnte 1936 das Teilstück Breitscheid-Oberhausen und 1937 das Teilstück Oberhausen-Recklinghausen eröffnet werden.

An vielen Stellen wurde gleichzeitig angefangen. Auf Oberhausener und Sterkrader Gebiet lagen die Bauschwierigkeiten in der Festigung der Ruhr und Emschergründe sowie in den Brüchen der Sterkrader Bäche.

Die Gesamtbreite der Autobahnanlage betrug zu Beginn des Autobahnbaus 24 Meter. Die beiden durch einen 4,20 Meter breiten Mittelstreifen getrennten Richtungsfahrbahnen bestanden jeweils aus einem inneren Betonstreifen von 0,40 Metern, 2 Fahrspuren von 7,50 Meter, einem äußeren Betonstreifen von 1,00 Meter und dem Außengrünbankett von 1,00 Meter Breite. Die Fahrbahndecke bestand aus einer Schwarzdecke auf einer Setzpacklage. Alle Trassenführungen und Bauobjekte sollten sich der Landschaft anpassen.

Schon 1939 war die Trassenführung der Autobahn nach Holland, abzweigend von Oberhausen-Nord, festgelegt und angefangen mit der Bauausführung. Noch lange nach dem Krieg konnte man im Dunkelschlag, parallel zur Autobahn, einen Kiesberg erkennen, der als Rampe für die Abzweigbrücke vorgesehen war.

Die Löhne waren äußerst gering und grenzten an Hungerlöhne. Weigerten sich Arbeitslose, unter diesen Bedingungen die Arbeit aufzunehmen, wurde ihnen jegliche Unterstützung gesperrt. Arbeitslose, die dies in Kauf nahmen, mussten damit rechnen, als "Arbeitsscheue" in eines der Konzentrationslager gebracht zu werden.

Der Autobahnbau trug zur Popularität Hitlers als Überwinder der Arbeitslosigkeit bei. Mitte 1936 waren 125.000 Menschen mit dem Bau der Autobahn beschäftigt. Bei Beginn des Zweiten Weltkrieges waren 3800 Autobahnkilometer fertig.

Heute zählt Sterkrade zu den bestangebundenen Stadtteilen an Autobahnen in der Bundesrepublik. Sterkrade ist von vier Autobahnlinien umgeben: A2, A3, A42 und A516 mit sieben Anschlussstellen und ein Autobahnkreuz. Die A2 /A3 sind zu einer Hochleistungsautobahn mit jeweils drei Fahrspuren ausgebaut.



Brückenerneuerung über die Weseler Straße 1949



Autobahn im Dunkelschlag während der 50er Jahre



Hinweisschilder zur Autobahn vor dem Krieg