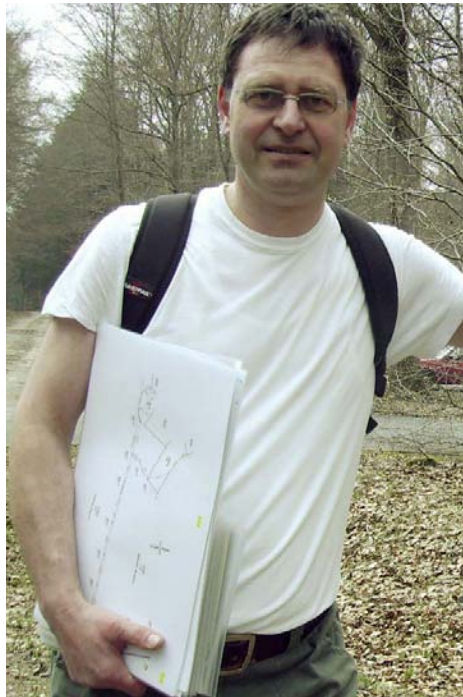




Ruine einer geplanten Autobahnbrücke mitten im Wald: das so genannte Bauwerk 105 am Roten Weg zwischen Burgsinn und Gräfendorf.



Hat sich der „vergessenen Autobahn“ verschrieben: Dieter Stockmann.



Die Skizze aus dem Archiv der Arbeitsgemeinschaft für Autobahngeschichte zeigt den geplanten Schnellstraßenverlauf bei Züntersbach.

# Strecke 46: Eine Geisterautobahn im Spessart

Dieter Stockmann befasst sich mit der Geschichte eines Verkehrsprojekts aus den Jahren des Dritten Reichs

**Region Hanau. Die Musik wird ausgeblendet; Durchsage beim Verkehrsfunk des HR3: „Achtung, auf der Autobahn 46 Fulda Richtung Würzburg hat sich zwischen Züntersbach im Main-Kinzig-Kreis und der Gräfendorfer Höhe bei Burgsinn nach einem Unfall ein Stau von derzeit sechs Kilometern Länge entwickelt. Der Stau kann über die Landstraße von Jossa über Burgsinn umfahren werden.“**

Richtig gehört? Autobahn 46 zwischen Fulda und Würzburg, an Züntersbach vorbei? Natürlich, eine Autobahn mit diesem Streckenverlauf gibt es nicht, die Durchsage war nur eine Vision. Aber gar keine so abwegige. Denn ursprünglich sollte die Autobahn, die heute als BAB 7 Fulda und Würzburg verbindet, ihren Weg an Zeitlofs, Burgsinn, Karlstadt und Himmelstadt vorbei zur mainfränkischen Bischofsstadt nehmen.

Zwischen 1937 und 1940 wurde mit Vehemenz am Bau dieser Schnellstraße gebaut, die als Strecke 46 in die Geschichte des deutschen Autobahnbaus einging, die nie vollendet wurde und von der es heute noch etliche Spuren gibt. Man spricht in diesem Zusammenhang von der längsten historischen Autobahnruine Deutschlands.

Dieter Stockmann, Leiter der Unteren Naturschutzbehörde des Main-Spessart-Kreises, ist der Mann, der wohl am meisten über das Bauvorhaben des Dritten Reichs in seinem bayerischen Verlauf weiß und dies in einem Buch festgehalten hat, das den bezeichnenden Titel „Strecke 46 – Die vergessene Autobahn“ trägt und jetzt schon in seiner dritten Auflage erschienen ist. Rund zwölf Jahre beschäftigt sich der 50-Jährige nun bereits mit dem Phänomen der Strecke 46, mit ihren 70 Kilometern von der hessischen Grenze bei Züntersbach bis hinunter nach Würzburg. Auslöser für dieser „Liebesbeziehung“ war eigentlich ein dienstlicher Auftrag. Stockmann sollte die Vorarbeiten für einen Lehrpfad im Naturpark Bayerischer Spessart leisten, der sich mit der Geschichte der „vergessenen Autobahn“ befassen sollte. Der Lehrpfad wurde allerdings nie verwirklicht, aber Stockmann hatte „Blut geleckt“.

In den Folgejahren stand eine Menge Forschungsarbeit sowohl am oft überwucherten Objekt im Wald und vor allem auch in Archiven an, ehe Stockmann ein genaues Bild dessen geben konnte, was in den 30er Jahren in den Wäldern um Burgsinn und Gräfendorf, zwischen Bad Brückenau und Retzbach so vor sich ging. Seine Forschungsergebnisse gibt er auch bei kleinen Exkursionen weiter, die der Spessartbund in seinem Jahresprogramm anbietet. Mit den Interessenten wandert Dieter Stockmann beispielsweise vom Naturpark-Parkplatz „Rhönblick“ an der Straße zwischen Burgsinn und Gräfendorf bis hin zum so genannten Roten Weg. Mitten im Wald ragt dort ein Brückenbau mit einer Unterführung empor, massiv aus Beton errichtet. Über diese Brücke, das Bau-

werk 105, sollte einmal die Spessartautobahn führen. Die nie fertiggestellte Fahrbahn ist mit Gebüsch überwuchert; doch in erstaunlich gutem Zustand präsentiert sich der Rest des Brückenbaus, der mit rotem Bundsandstein aus einem Steinbruch bei Bad Orb verkleidet ist.

Freier Blick auf die Burgruine

„Bei diesen Autobahnbauten der 30er Jahre wurde immer großer Wert darauf gelegt, dass sie sich in die Landschaft einpassten“, weiß Stockmann. Denn die ganze Philosophie des damaligen Autobahnbaus sei nicht mit der heutigen zu vergleichen. Einmal sei man bestrebt gewesen, möglichst wenig Gelände zu verbrauchen und Bodenmassen zu bewegen. Zum anderen habe im Vordergrund gestanden, dass der Autofahrer möglichst viele Eindrücke von der Landschaft mitbekommen kann. Eigentlich habe es sich um Autowanderstraßen gehandelt, präzisiert Stockmann. Wert hätten die Autobahnplaner, bei denen



Blick ins Innere eines Brückenlagers: Deutlich zu erkennen ist die unterschiedliche Höhe der beiden Fahrbahnen. Fotos: Schimpfermann

es sich übrigens meist um Ingenieure aus dem Eisenbahnwesen gehandelt habe wie die Bauplanungen auch vor der Schaffung des Reichsautobahnnamts in den Händen der Reichsbahn lagen, sogar auf Aussichtspunkte gelegt. So sei bei der Strecke 46 vorgesehen gewesen, dass man von der Autobahn aus einen großzügigen Blick auf die Homburg gehabt hätte, die zweitgrößte Burgruine Deutschlands. Der 50-Jährige kann auch am Beispiel einer zweiten Brücke im Bereich Burgsinn-Gräfendorf, die über eben diese Straße führt, nachweisen, dass teilweise die beiden Richtungsfahrbahnen der Strecke 46 in unterschiedlicher Höhe geführt wurden, damit man von einer Seite in den Spessart, von der Anderen in die Schwarzen

Berge der Rhön hineinschauen konnte – alles etwas, das sich letztlich mit modernem Autobahnbau nicht übereinbringen lässt. So hätten sich also, sagt Stockmann, die Autobahnen der Landschaft weitgehend angepasst, hätten alle Höhen und Tiefen mitgenommen. Am Gräfendorfer Hang war eine Steigung von 7,8 Prozent eingeplant gewesen, gefolgt von mehreren Kurven im 90-grad-Winkel – nach heutigen Erkenntnissen seien Staus und Unfälle in großer Zahl vorprogrammiert gewesen.

„Die Autobahnen der damaligen Zeit waren volkswirtschaftlicher Nonsens“, ist sich Stockmann sogar sicher; denn nur eine ganz geringe Anzahl der Deutschen hatte ein Auto und konnte diese Strecken nutzen. Der militärische Nutzen sei aus heutiger Sicht auch nur sehr begrenzt gewesen, da einmal selbst bei Ausbruch des Zweiten Weltkriegs noch weit über die Hälfte der Wehrmacht noch zu Fuß unterwegs war oder ihr schweres Gerät von Pferden ziehen ließ. Zum anderen boten die nur 20 Zentimeter dicken Fahrbahnbeläge aus

magistrale Göttingen-Kassel-Bad Hersfeld-Fulda-Würzburg-Heilbronn-Stuttgart gedacht.

Wer sollte das bezahlen? Dieter Stockmann: „In den Planungen sind für das Projekt 80 Millionen Reichsmark veranschlagt. Beim Autobahnbau im Dritten Reich wurden für diese Zwecke die Kassen der Arbeitslosenversicherung geplündert, denn schließlich durfte es ja offiziell keine Arbeitslosigkeit geben. Alles war eigentlich eine große finanzielle Luftblase, finanziert auf Schulden.“

Schneise durch den Spessartwald

Als 1937 der Autobahnbau im Spessart begann, standen da meist Enteignungen am Anfang. Nach der schwierigen Prospektierung der Strecke – es mussten wegen des hohen Waldbestands zahlreiche Vermessungsschneisen geschlagen werden – sahen sich die Waldbesitzer den Forderungen des nationalsozialistischen Staates gegenüber. Das jeweilige Gelände sei zu räu-



Mit Buntsandstein aus Bad Orb waren zahlreiche Brücken- und Entwässerungsbauwerke an der Strecke 46 verkleidet.

men; ein Wenn oder Aber gab es nicht. 40 Meter breit waren die Streifen, auf denen alle Bäume entfernt werden mussten. Rechts und links türmten sich Humusmieten auf. Stockmann kann heute noch ein Geländebeispiel dafür präsentieren, wie sich die Trasse in den Wald hineingefressen hatte. Dann begannen die ersten Arbeiten an den für die künftige Autobahn erforderlichen Bauwerke wie Entwässerungsanlagen, Straßenbrücken, Flussquerungen Stützmauern, Auf- und Abfahrten, die Umgestaltung von Bahnanlagen und vieles andere mehr. Tausende Menschen wurden dafür gebraucht. In den aktiven Anfangszeiten des Autobahnbaus waren auf 20 Kilometern Baustelle rund 3000 Arbeiter beschäftigt,

zu denen noch einmal 2500 aus dem Zulieferbereich kamen. Die Arbeiter waren meist in Lagern untergebracht, die unweit der Baustellen eingerichtet wurden. „50 Reichspfennige pro Stunde verdiente ein Arbeiter beim Autobahnbau“, so Stockmann. Sehr viele Tätigkeiten, wie zum Beispiel Transportdienste, wurden auch von Landwirten aus der Umgebung ausgeführt. KZ-Häftlinge als Arbeitssklaven waren auf den Autobahnbaustellen, so auch an der Strecke 46, nicht eingesetzt.

Waren anfangs doch erhebliche Fortschritte bei der Verwirklichung der Strecke 46 festzustellen, so traten im Dritten Reich dann mehr und mehr andere Vorhaben in den Vordergrund: Rüstung, der Bau des Westwalls beispielsweise. Vor allem letzterer führte zu Zeiten der Zuspitzung der politischen Lage in der Sudetenkrise zu einem Aderlass unter den Arbeitern an den Autobahnbaustellen. Sie wurden in Richtung Westen abgezogen, immer weniger Aktivitäten waren auch auf den Baustellen der Strecke 46 zu vermelden.

Nach Ausbruch des Weltkriegs verfügte der Generalinspektor für das deutsche Straßwesen, Dr. Fritz Todt, bereits am 6. September 1939, dass die Arbeiten an der Strecke 46 nur noch in geringerem Umfang weiterzuführen seien. Im April 1940 waren nur noch wenige Arbeiter mit Restarbeiten beschäftigt; danach beschränkte man sich auf Sicherungsarbeiten der vorhandenen Bauwerke, denn offiziell war der Bau schließlich nicht aufgegeben, sondern nur vorübergehend eingestellt.

Allerdings: Die Strecke 46 in dieser Form blieb dann doch eine Ruine, da die Anforderungen an eine Autobahn in der dem Weltkrieg folgenden allgemeinen Motorisierung doch völlig andere waren, als sie mit der Spessartautobahn zu erfüllen gewesen seien. Ergebnis der neuen Erkenntnisse war dann die BAB 7, die 1968 vollendet war.

Bei seinen Führungen entlang der alten Streckentrasse 46 will Dieter Stockmann (er ist auch Schatzmeister der von ihm ins Leben gerufenen bundesweit agierenden Arbeitsgemeinschaft Autobahngeschichte mit 100 Mitgliedern) zum einen die verkehrstechnischen Zusammenhänge erläutern, zum anderen aber auch den politischen Hintergrund vermitteln.

Wer mit Dieter Stockmann auf Exkursion gehen will, der kann dies wieder unter dem Motto „Mit dem Wanderstock über die Autobahn“ am Sonntag, 13. September, tun. Treffpunkt ist um 10 Uhr auf dem Parkplatz „Bettlersruh“ an der Gemeindeverbindungsstraße Burgsinn-Rossbach (ab Burgsinn in Richtung Jossa ausgeschildert).

Helmut Hennig Schimpfermann (HA/rb) Dieter Stockmann: „Strecke 46 – Die vergessene Autobahn“, 208 Seiten mit vielen Bildern und Plänen. 29 Euro, ISBN 978-3-9811192-0-6. Zu erhalten über den Autoren, Eichendorffstraße 4 in 97209 Veitshöchheim, Telefon 09 31/95 02 43.