



Strecke 46 Die vergessene Autobahn

Der geplante Autobahnabschnitt zwischen Bad Hersfeld und Würzburg mit einer Länge von 70 Kilometer wurde als Strecke 46 bezeichnet. Sie gilt als Vorläufer der heutigen, parallel verlaufenden Rhönautobahn A7. Heute ist die Strecke 46 Deutschlands längste historische Autobahnruine. Trasse und 47 Bauwerke sind noch erkennbar. Es sind noch Überreste der Baustelle vorhanden, die von historischen Bautechniken berichten und bei fertigen Autobahnen längst zurückgebaut sind. Die Strecke 46 ist daher ein einzigartiges Technik-Denkmal und steht – europaweit einmalig – unter Denkmalschutz.



STRECKE 46

Die vergessene Autobahn

Strecke 46 Bauarbeiten – Beginn und Ende

Anfang 1937 waren die Vermessungsarbeiten abgeschlossen, so dass noch vor dem zweiten Weltkrieg mit dem Bau begonnen wurde. Grundstückseigentümer konnten wählen: Entweder sie verkauften freiwillig oder sie wurden zwangsweise enteignet. Entlang der Trasse musste der jeweilige Grundeigentümer zudem auf einer Breite von 40 Meter sämtliche Gehölze auf eigene Kosten beseitigen. Nach mühsamer Entfernung der Wurzelstöcke konnte mit dem Bodenabtrag begonnen werden. Anschließend erfolgte die Anfuhr der Baustoffe. Tausende Tonnen Zement, zigtausende Tonnen Kies und Sand wurden benötigt.

Die Eisenbahn spielte mangels leistungsfähiger Lastwagen eine wesentliche Rolle beim Materialtransport. Doch zum Weitertransport mussten Straßen befestigt und Schienen verlegt werden. Ab den Bahnhöfen übernahmen örtliche Landwirte mit ihren Rinder- und Pferdefuhrwerken den mühsamen Transport von Verbundsteinen, Zement und Bauholz. Dampflokotiven, später Diesellokotiven, bewegten über neu verlegte Schienen mit Hilfe von Kipploren das Erdmaterial. An den Baustellen übernahmen Dampfbagger auf Schienen. Später wurden sie von mobileren Diesel-Raupenbaggern abgelöst.

Die schwierigen Arbeiten an Dämmen und Brücken wurden zuerst durchgeführt. Zeitweise waren 4.500 Menschen direkt am Bau beschäftigt, weitere 4.000 in Zulieferbetrieben. Doch wenige Tage nach Kriegsbeginn war das Ende der Bauarbeiten beschlossene Sache. Die meisten vom Arbeitsamt vermit-

telten Arbeiter waren mittlerweile dienstverpflichtet, z.B. zum Bau des Westwalls, oder wurden zur Wehrmacht einberufen. Obwohl streckenweise nur noch die Fahrbahndecke fehlte, wurden am 4. Oktober 1939 die Bauarbeiten offiziell eingestellt. Sie wurden nie wieder aufgenommen. So blieb die Strecke 46 eine originale Baustelle aus den Anfangszeiten des Autobahnbaus in Deutschland.

Abriss und Verfall

Nach dem Krieg wurden die Baustellen regelrecht geplündert. Die amerikanische Armee transportierte Holz, Sand, Kies und Schotter ab, Baugruben wurden verfüllt. Die Bevölkerung war in Not und nahm alles Verwertbare entlang der Strecke 46 mit: Baubuden wurden abgebrochen, Entwässerungsleitungen ausgegraben und Sandsteinverblendungen abgestemmt.

Viele der Einzelbauwerke wie Entwässerungen, Unterführungen etc. sind heute noch zu sehen. Die Trasse jedoch hat sich die Natur im Laufe der Jahrzehnte zurückerobert. Heute ist sie im Wald komplett zugewachsen und nur Alter und Art des Bewuchses geben einen Hinweis auf die Vergangenheit. Zwischenzeitlich gab es Überlegungen, die Strecke fertigzustellen. Doch aufgrund der Steigungen und Kurven, insbesondere im Saaleübergang, war die Trasse für neue Autobahnprojekte nicht geeignet. In Bayern wurde daher die A7, anders als in Hessen, auf eine neue Trasse gelegt.



STRECKE 46 - DIE VERGESSENE AUTOBAHN



Herausgeber:
Landkreis Main-Spessart
Regionalmanagement
Marktplatz 8
97753 Karlstadt
www.main-spessart.de

Konzeption und Gestaltung:
cognitio
Andreas Hoffmann
Westendstraße 23
34305 Niederstein
www.cognitio.de

Spezieller Dank gilt Herrn Dieter Stockmann für die langjährige Spurensuche. In seinem Buch zur Strecke 46 finden Sie detailliert aufbereitete Hintergrundinformationen. Das Buch können Sie auf der Internetseite www.strecke46.de bestellen. Hier finden Sie auch Termine zu Führungen.

Partner:

Markt Burgsinn
www.sinngrundallianz.de

Stadt Gemünden
www.stadt-gemuenden.de

Gemeinde Gräfenhof
www.graefendorf.de

Markt Zeitlofs
www.zeitlofs.de

Das Regionalmanagement Main-Spessart wird gefördert durch das Bayerische Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat.

Regionalmanagement
Bayern

Dieses Vorhaben entstand in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft Autobahnsgeschichte.

AGAB e.V.
www.autobahnsgeschichte.de

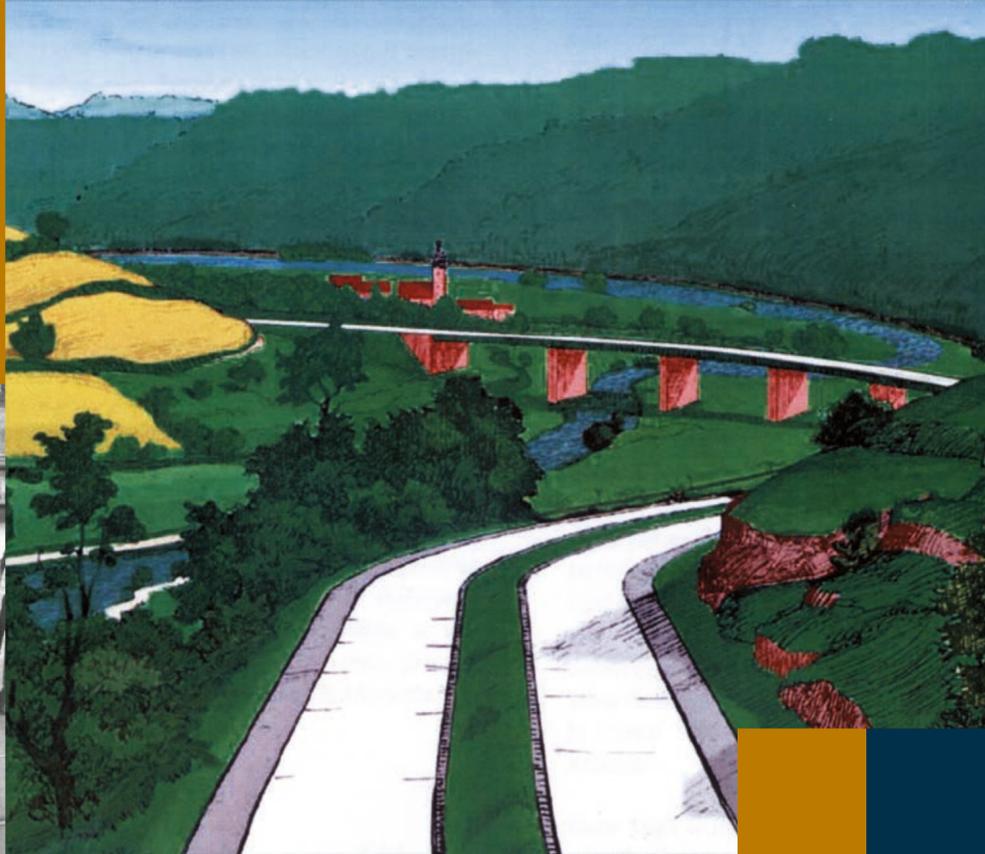
Der Weg zur Autobahn

Zu Beginn seiner Verbreitung musste sich das Automobil schlechte Wege mit Fußgängern und Pferdefuhrwerken teilen. 1927 legte der Verein HaFraBa (Autostraße Hanserstädte-Frankfurt-Basel) den Entwurf für eine privat finanzierte Autobahn vor. Doch in der Weimarer Republik hatte der Ausbau der vorhandenen Reichs- und Landstraßen als Staatsaufgabe Vorrang. Hitler, der Ende Januar 1933 zum deutschen Reichskanzler ernannt wurde, nahm die Autobahnpläne dagegen begeistert auf.



Reichsautobahn – Vision und Legende

Die Reichsautobahnen wurden als „Straßen des Führers“ propagandistisch ausgeschlachtet: Erste Spatenstiche und Freigaben wurden zelebriert und Bauarbeiter zu „Soldaten der Arbeit“ stilisiert. Die Vorarbeiten der Weimarer Zeit waren vergessen. Hitler verknüpfte mit der Reichsautobahn die Vision der „Volksmotorisierung“ – 1935 kam auf 100 Einwohner nur ein Automobil! – und des „Autowanderns“ in herrlichen Landschaften.



Autowandern in deutscher Landschaft

Erklärtes Ziel der Streckenplanung war es, dem Autofahrer ein Erleben und Genießen der „Schönheiten der deutschen Landschaft“ zu ermöglichen. Aussichten auf die Burgruine Homburg, den Spessart und die Rhön waren daher wichtiger als eine direkte Streckenführung. Auf Rastanlagen sollte der Reisende in ansprechender Umgebung verweilen können.





Spurensuche

Es sind noch Überreste der Strecke 46 vorhanden, die von historischen Bautechniken berichten und bei fertigen Autobahnen längst zurückgebaut sind. Ausgewählte und gut zugängliche Bauwerke können auf eigene Faust erkundet werden, dieser Faltpfad zeigt Ihnen welche dies sind. Es finden auch Führungen auf der Strecke 46 statt. Weitere Informationen finden Sie auf der begleitenden Internetseite www.main-spessart.de/strecke46.



Bauwerke (Bw) 22 und 26 Entwässerungen östlich und westlich der Straße Rupboden – Weißenbach

Die beiden Gewölbedurchlässe beidseits der Straßenerüberführung Rupboden – Weißenbach haben jeweils eine Länge von über 60 Meter. Sie führen das Wasser durch die Dammschüttung der Autobahntrasse. Die enorme Last des an dieser Stelle 6 Meter hohen Erddammes musste beim Bau berücksichtigt werden. Daher wurden hier zur statischen Verstärkung Runderisen verbaut, auf die bei anderen Durchlässen entlang der Strecke 46 aus Materialmangel verzichtet wurde. Aus optischen Gründen wurden die Bauwerke mit Buntsandsteinplatten verblendet.

Bauwerk (Bw) 25 Straßenunterführung Rupboden – Weißenbach

Die Streckenführung sah vor, dass die Autobahn auf einem bis zu 15 Meter hohen und an seinem Fuß bis zu 60 Meter breiten Damm das gesamte Sinnal überquerte. Angesichts dieses massiven optischen Riegels erscheint es umso paradoxer, dass sich die Planer des Bauwerks 25 Gedanken darüber machten, wie dieses sich in das Landschaftsbild einfügte. Eine kastenförmige Ausführung mit Platte hätte unschön gewirkt. Die Ingenieure entschieden sich daher für eine gewölbte Unterführung mit Buntsandsteinverkleidung. Interessant ist der abgetreppte Höhenversprung im Innern des Bauwerks. So gelang es, den Höhenunterschied am steilen Hang zu kaschieren und zu verhindern, dass die Unterführung aus Rupboden kommend wie ein Schlund wirkte.



Bauwerk (Bw) 81 Entwässerung Bettlersruhbrunnen

Am Rastplatz „Bettlersruh“ sollten Reisende die Autobahn verlassen und sich in der Natur erholen können. Der Rastplatz war nur einseitig, neben der Fahrbahn aus Richtung Fulda, vorgesehen. Reisende aus der Fahrtrichtung Würzburg sollten ihr Auto auf einer „Wagenaufstellspur“ parken und über die Fahrbahn zum Rastplatz laufen. Um diesen noch attraktiver zu gestalten, wollten die Landschaftsplaner den Quellbach des Bettlersruhbrunnens verlegen. Das Wasser sollte einige Meter vor dem Fahrdamm abgefangen und durch einen Fallschacht und eine 30 Meter lange Rohrdole unter dem Damm in Richtung Tal geführt werden. Fallschacht, Rohrdole und verkleideter Kopf bilden das Bauwerk 81.



STRECKE 46 - DIE VERGESSENE AUTOBAHN



Bahnhof Gräfendorf

Der Bahnhof Gräfendorf liegt im Saaletal an der Bahnstrecke von Gemünden am Main nach Bad Kissingen, die 1884 fertig gestellt wurde. Während der Bauphase für den dortigen Autobahnabschnitt hatte der Bahnhof eine zentrale Bedeutung für die Materialanlieferung. Die ehemaligen Laderampen sind heute noch zu sehen. Da hier keinerlei technische Hilfsmittel, wie Kräne oder Transportbänder, zur Verfügung standen, musste alles ankommende Material mühsam von Hand umgeladen werden. Der Weitertransport erfolgte mit einer Schmalspurbahn bzw. Pferde- und Rinderfuhrwerken.



Bauwerk (Bw) 91 Unterführung Kreisstraße Burgsinn – Gräfendorf

Das Bauwerk sollte einen forstlichen Wirtschaftsweg unter der Trasse hindurchführen. Die Fahrbahnen des aufwändig mit Buntsandstein verkleideten Bauwerks sollten auf unterschiedlichem Niveau liegen, um Autofahrern aus beiden Richtungen einen Blick in die Landschaft zu bieten. Um Eisen einzusparen, wurden die mächtigen Flügel und Widerlager des Bauwerks mit Stampfbeton ohne Eisenbewehrung errichtet. Sie sollten dem Druck des Fahrdammes mitsamt den darauf sich bewegenden Fahrzeugen allein durch ihre Masse standhalten. Der Fahrdamm wurde innerhalb der Widerlager noch nicht angeschüttet, so dass Betonkörper, gestaffelte Fahrbahnplatte und Entwässerung des Bauwerks einsehbar sind.



Bauwerk (Bw) 144 Überführung Fränkische Saale

Die Stahlverbundbrücke sollte etwa 17 Meter hoch werden und das Saaletal auf einer Länge von 260 Meter überspannen. In Anbetracht der Talhänge wäre eine höhere und damit längere Brücke erforderlich gewesen, die mehr Stahl verbraucht und höhere Kosten mit sich gebracht hätte. Stattdessen nahm man tiefe Hangeinschnitte mit starken Steigungen und scharfe Kurven in Kauf. Der Bau des heute noch bestehenden Pfeilers erfolgte in Form einer „verlorenen Schalung“: Verblendsteine wurden übereinander geschichtet und der Hohlraum mit Stampfbeton ohne Eisenarmierung ausgefüllt.



Bauwerk (Bw) 176 Feldwegunterführung Seifriedsburg – Höllrich

Feldwege wurden in der Regel unter der geplanten Trasse hindurch gelegt, so auch östlich von Seifriedsburg. Für die Arbeiten am Bauwerk 176 standen keine größeren technischen Hilfsmittel zur Verfügung. Zehn bis zwölf Arbeiter mussten die Baugrube mit Hilfe von Schaufeln und Pickeln ausheben. Der anstehende Fels wurde gesprengt. Mit Kipploren wurden Erde und Felsbrocken abtransportiert. Nachdem die Fundamente gegründet waren, wurden mit Hilfe eines Freifallbetonmischers die Mauern in Schalungen gegossen. Das Bauwerk blieb unvollendet. Alle erfolgten Betonarbeiten liegen heute auf dem Grund des kleinen Sees, der sich aus Regenwasser gebildet hat.

