



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 Grundstückseigentümer 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 Transport von Verbundsteinen, Zement und Bauholz. Dampflokotiven, später Diesellokomotiven, bewegten über neu verlegte Schienen mit Hilfe von Kipploren das Erdmaterial. An den Baustellen übernahmen Dampfbagger auf Schienen den Erdabtrag. 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



Der Weg zur Autobahn

Zu Beginn seiner Verbreitung musste sich das Automobil schlechte Wege mit Fußgängern und Pferdefuhrwerken teilen. 1927 legte der Verein zur Vorbereitung der Autostraße Hansestädte-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 wurden verschwiegen. 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.



Herausgeber:
Arbeitsgemeinschaft Autobahngeschichte e.V.
Eichendorffstr. 4
97209 Veltshöchheim
www.autobahngeschichte.de
www.strecke46.de

Konzeption und Gestaltung:
cognitio
Kommunikation & Planung GmbH
Westendstraße 23
34305 Niedenstein
www.cognitio.de

Partner:
Markt Zeitlofs
www.zeitlofs.de
Markt Burgsinn
www.sinngrundallianz.de
Gemeinde Graefendorf
www.graefendorf.de

Stadt Gemünden a. Main
www.stadt-gemuenden.de
Gemeinde Karsbach
www.karsbach.de
Gemeinde Güssenheim
www.goessenheim.de

Landkreis Main-Spessart
www.main-spessart.de
Naturpark Spessart e.V.
www.naturpark-spessart.de

Gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER)



Auf Spurensuche

Auf den Spuren der Baugeschichte dieses einzigartigen Technikenkmals, als Teil der deutschen Verkehrsgeschichte, erschließen eine Mountainbike-Route, zwei Infopunkte und vier Spurensucherpfade die Überreste der Baustelle. Die App „AR46“ holt die historische Autobahnruine per Augmented Reality auf das Smartphone. Dieser „virtuelle Spurensucher“ steht kostenlos in den Appstores zur Verfügung. Es finden auch Führungen auf der Strecke 46 statt. Weitere Informationen finden Sie auf der begleitenden Internetseite.



www.strecke46.de



Mountainbike-Route

Die etwa 60 km lange Mountainbike-Route folgt dem Verlauf der geplanten Autobahntrasse der Strecke 46 von Gössenheim (Werntalradweg) bis nach Rupboden (Sinntalradweg). Sie verbindet die Spurensucherpfade und Infopunkte untereinander. Die Route wird nur auf vorhandenen, befestigten Wegen geführt. Das Logo der Strecke 46 zeigt im Radwegenetz den Weg. Empfohlen wird ein Mountainbike. Geschotterte Waldwege und mehrere Steigungen müssen überwunden werden. Die Route kann auch als Rundkurs unter Mitbenutzung der beiden Radwege genutzt werden.

STRECKE 46



Infopunkt Burgruine Homburg

Mit einem herrlichen Ausblick über den geplanten Trassenverlauf der Strecke 46, bietet dieser erste Informationspunkt an der Burgruine Homburg bei Gössenheim einen schönen Einstieg in die Spurensuche.
 Infopunkt: Parkplatz Homburg, Gössenheim
 UTM-Koordinaten: 32U 557333.253 5541878.011



STRECKE 46 - DIE VERGESSENE AUTOBAHN



Spurensucherpfad Seifriedsburg

Mit Schaufel und Spitzhacke wurde der Mutterboden auf der Autobahntrasse abgetragen. Auch die riesige Baugrube der Feldwegsunterführung zwischen Seifriedsburg und Höllrich wurde per Hand ausgehoben. Der Spurensucherpfad zeigt anschaulich: Straßenbau war Handarbeit.
 Länge: 1,3 km
 Ausgangspunkt: Seifriedsburg, Höllricher Straße
 UTM-Koordinaten: 32U 554152.808 5547285.576

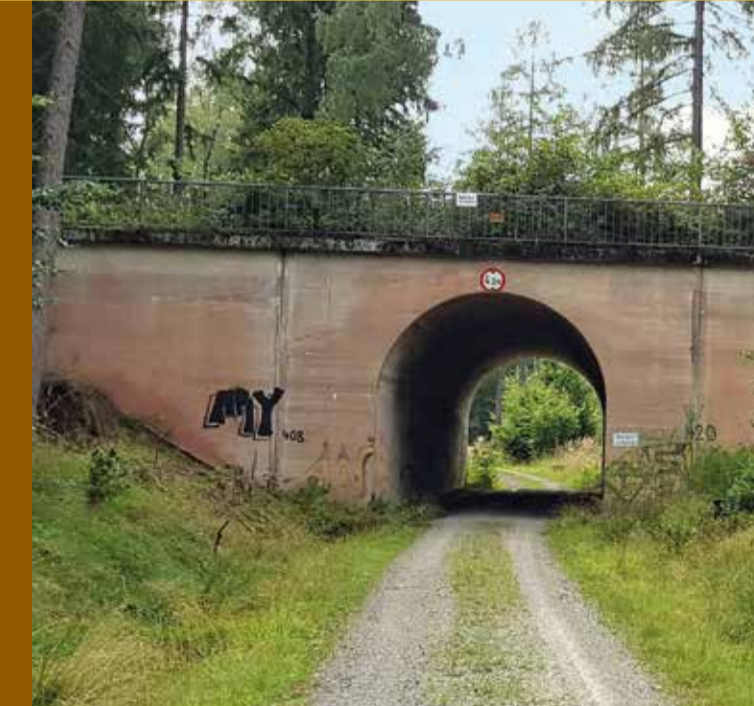


Spurensucherpfad Gräfen Dorf

Extreme Steigungen und scharfe Kurven waren letztendlich die ausschlaggebenden Gründe für die Aufgabe der Strecke 46. Der Spurensucherpfad macht am Beispiel der Saaletalüberquerung bei Gräfen Dorf die fragwürdige Streckenführung deutlich.
 Länge: 7,1 km
 Ausgangspunkt: Gräfen Dorf, Am Bahnhof
 UTM-Koordinaten: 32U 552541.825 5551903.797

Spurensucherpfad Burgsinn

Der Bau der Reichsautobahnen verfolgte touristische Ziele. Es war Hitlers Fiktion des „Autowanderns“, die den Trassenverlauf der Strecke 46 prägte. Herrliche Aussichten in Spessart und Rhön waren wichtiger als eine direkte Streckenführung.
 Länge: 3 km
 Ausgangspunkt: Parkplatz an der MSP 17
 UTM-Koordinaten: 32U 549190.176 5557337.887



Spurensucherpfad Rupboden

Aus Richtung Fulda kommend, hätte die Trasse der Strecke 46 zwischen Eckarts und Rupboden das Sinntal auf einem bis zu 15 Meter hohen Damm gequert. Für das riesige Bauprojekt Strecke 46, war der Bahnhof in Rupboden ein zentraler Anlieferungspunkt.
 Länge: 4,1 km
 Ausgangspunkt: Friedhof Rupboden
 UTM-Koordinaten: 32U 550851.581 5568459.874



Infopunkt Forst Aura

Nur wenige Autos rollten zur damaligen Zeit über die schon fertiggestellten Autobahnen in Deutschland. Die Überreste der Baustelle am Salusbrunnen zeigen deutlich, dass die Strecke 46 in diesem Abschnitt fast fertiggestellt war.
 Infopunkt: Salusbrunnen, Hochstraße
 UTM-Koordinaten: 32U 548289.005 5561007.780

