

Auf dem Holzweg

Im Spessart liegt die von Wald überwucherte Autobahn „Strecke 46“ aus der Zeit des Nationalsozialismus – ein Lehrstück der Technik- und Sozialgeschichte

Es ist durchaus tröstlich zu sehen, wie sich die Natur großtechnische Bauwerke, die ihr der Mensch aufgezwungen hat, binnen weniger Jahrzehnte wieder einverleibt. Auch wenn ein Größenwahnsinniger Diktator hier für die Ewigkeit oder wenigstens für ein tausendjähriges Reich gebaut zu haben glaubte. In dem Wald beim Weiler Seifriedsburg, einem Ortsteil von Gemünden am Main, ist jedenfalls auf den ersten Blick nichts zu sehen außer einem Feldhasen, der gelassen durchs Unterholz hoppelt. Und ein paar unscheinbaren Erdhaufen zwischen hohen Fichtenstangen. „Das sind typische Erdmieten“, sagt Dieter Stockmann. Dabei hätten die Bauarbeiter den Waldboden bis auf den mineralischen Untergrund abgetragen und links und rechts der damaligen Schneise aufgehäuft. Im Zwielficht des Waldes ist eine lange, mit Moos bewachsene Betonröhre zu sehen, mit zwei säuberlich aus rotem, behauenen Sandstein gemauerten Ein- und Ausflüssen. Einen Nutzen hat das Ding nicht mehr. Außer für Kinder. „Die sind begeistert, wenn sie da durchkriechen können“, sagt Stockmann.

Wer mit ihm, dem Leiter der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Main-Spessart, in Wanderstiefeln durch die unterfränkischen Wälder streift, dort, wo Spessart und Rhön aufeinandertreffen, fühlt sich ein wenig wie auf einer Expedition zu im Urwald versunkenen Mayastätten. Mitten im Wald und auf freiem Feld stolpert man über halbfertige Brücken und

Straßenüberführungen, die sinnlos in der Gegend herumstehen, entdeckt dichtbewachsene Geländeeinschnitte und Dämme, die erst auf den zweiten Blick als von Menschen gemacht erkennbar sind. Es gibt insgesamt 47 Relikte dieser „vergessenen Autobahn“.

Zur Nazizeit befand sich in der abgelegenen Region eine der wichtigsten deutschen Reichsautobahnbaustellen. Auf einer Länge von 30 Kilometern wurde hier zwischen 1936 und 1939 die „Strecke 46“ aus dem Boden gestampft, Teil der geplanten Nord-Süd-Verbindung von Hamburg zum Bodensee. Bis zu 6000 Bauarbeiter waren mit den Erd- und Betonierungsarbeiten beschäftigt. Zu Beginn des Zweiten Weltkriegs fehlte über weite Abschnitte nur noch der Straßenbelag, als die Arbeiten eingestellt wurden. Nach dem Krieg wurde die Strecke 46 nicht mehr weitergebaut und geriet in Vergessenheit. Die heutige Autobahn Würzburg-Fulda verläuft ein deutliches Stück weiter östlich.

Dieter Stockmann interessierte sich schon als Kind für den geheimnisvollen Ort, „wo der Hitler eine Autobahn gebaut hat“, wie ihm der Vater erzählte. Als Mitarbeiter des Naturparks Spessart wollte er 1998 nahe des Städtchens Burgsinn einen Autobahn-Lehrpfad einrichten und erforschte in mühsamer Kleinarbeit und gegen anfängliche Widerstände seitens der Einheimischen die Geschichte der Strecke 46. Doch die Kommunalpolitiker fürchteten, der Ort werde zum Pilgerziel für Neonazis, und blockierten das Projekt. „Dabei ist die Strecke 46 doch eher ein Symbol für das Scheitern einer Ideologie“, ärgert sich Stockmann noch heute. Seither führt er vier- bis fünfmal pro Jahr als Privatmann und kostenlos zu den Überbleibseln der Autobahn, von denen viele mittlerweile unter Denkmalschutz stehen. Das Spektrum der Interessierten ist breit gefächert. „Vom Betriebsausflug bis zum Kegelclub war schon alles dabei“, sagt Stockmann. Einen Neonazi habe er bei den Touren, für die er nur im Internet, im Jahresprogramm des Naturparks Spessart sowie in einem selbst verlegten Buch wirbt, noch nicht getroffen.

Dass der Bau der Strecke 46 nach dem Krieg nicht wiederaufgenommen wurde, lag laut Stockmann vor allem am erklärten Willen von Fritz Todt, dem Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen und Chefautobahnplaner, die „Straßen des Führers“ möglichst harmonisch in die „deutsche Landschaft“ einzufügen. Die Landschaft sollte durch die Autobahnen nicht zerschnitten, sondern bereichert werden. Das hatte für heutige Anforderungen überaus waghalsige Streckenführungen zur Folge: Am Gräfendorfer Hang bei dem gleichnamigen Örtchen etwa gab es drei Neunzig-Grad-Kurven hintereinander und eine Steigung von 7,8 Prozent. „Da wäre im Winter kein Lastwagen hochgekommen“, sagt Stockmann. Die Autobahn war an dieser Stelle nur für Höchstgeschwindigkeiten von gerade mal 40 Kilometern pro Stunde ausgelegt.

Heute verstopfen Lkw-Kolonnen die Bundesautobahnen. Deren Vorläufer, die Reichsautobahnen, waren noch nicht für den schnellen Transport von Menschen und Gütern gedacht. Denn der wurde noch überwiegend mit der Eisenbahn abgewickelt. Auch die militärische Bedeutung der Nazi-Autobahnen werde überschätzt, sagt Stockmann. Viel wichtiger sei es Todt und seinen Ingenieuren gewesen, die Landschaft von den Reichsautobahnen aus für „Autowanderer“ erlebbar zu machen. So wollten die Planer die Strecke 46 ganz nah an der riesigen Burgruine Homburg vorbeiführen, einer der größten Sehenswürdigkeiten in Unterfranken. „Heute sind wir froh, dass die Autobahn hier nicht verläuft“, sagt Stockmann, als er von dem unter Naturschutz stehenden Aussichtsberg in Richtung der geplanten Trasse weist. In der Nähe der Bettlersruh, einer Unterkunft für Waldarbeiter, wo die Strecke 46 entlang einer mittelalterlichen Handelsroute verläuft, hat Stockmann die Überreste einer Autobahn-Rastanlage entdeckt. Sie wurde um eine uralte Huteeiche herum gebaut; die Straße wurde eigens verschwenkt, um den Baum zu erhalten. Er fiel vor kurzem einem Sturm zum Opfer.

Einmal bückt sich Stockmann und hebt einen schwarz glänzenden Klumpen vom Boden auf: „Grudekoks!“ Der besonders langsam brennende Grudekoks war ein Abfallprodukt der Stadtgasherstellung und diente einst dazu, das Feuer in den Dampflokomotiven am Glimmen zu halten.

Am oberen Rand einer Böschung findet sich ein weiteres Indiz dafür, dass auf diesem Abschnitt der Baustelle kleine Loren von Dampflokomotiven gezogen wurden: ein Hochwasserbehälter. Das noch vorhandene Auslassrohr sieht aus wie der Lauf einer Kanone. Das dachten wohl auch die alliierten Truppen, die auf der Autobahntrasse ins eroberte Nazireich zogen. Sie schossen auf das Wasserreservoir, das deutliche Spuren von Granattreffern aufweist.

Solcherart Stockmannsche Detektivarbeit macht die Autobahnruine nicht nur zu einem Lehrstück der Technik-, sondern auch zu einem der Sozialgeschichte. Denn Lokomotiven und Dampfbagger waren bei den regionalen Firmen, die an der Autobahn bauten, die Ausnahme. Meist schufteten die Männer, unter ihnen viele Tschechen und Sudetendeutsche, nur mit Spaten und Spitzhacke. Der Beton für die Brücken und Unterführungen wurde ebenfalls von Hand gestampft: Knochenarbeit, wie heute vielleicht noch in China üblich. Zum Kapitel Sozialgeschichte zählt auch ein quadratisches Fundament aus Sandstein im Wald. Im Gegensatz zu den Verblendungen der Brücken und Unterführungen ist es recht unordentlich zusammengefügt. „Das war ein Bierkeller“, erläutert Stockmann. Die Baufirma habe hier Bier an die eigenen Arbeiter verkauft, um ein Zusatzgeschäft zu machen. Offenbar kein schlechtes. „Die Leute haben gesoffen wie die Löcher.“

Um die Strecke 46 unter Denkmalschutz stellen zu lassen, musste Stockmann viel Überzeugungsarbeit leisten. Doch bis heute scheren sich vor Ort nur wenige darum, zumal bislang nirgendwo erklärende Tafeln auf die Herkunft und einstige Bestimmung der Relikte aufmerksam machen. Auch der Deutsche Alpenverein

geht recht lässig mit dem historischen Erbe um. Die örtliche Sektion hatte vor zwei Jahren einen Brückenpfeiler der unvollendeten Autobahnbrücke über das Tal der Fränkischen Saale gekauft, um ihn als künstlichen Klettergarten zu nutzen. Die Bergsportler schlugen nicht nur jede Menge Haken in die Sandsteinverblendungen, sondern sägten auch Griffe und Spalten hinein. „Die machen hier, was sie wollen“, echauffiert sich Stockmann. Nicht alle Einheimischen scheinen seine Art der Begeisterung für die alte Autobahn zu teilen.

GEORG ETSCHKEIT