

Ein Baudenkmal der eher ungewöhnlichen Art. Hitlers vergessene Autobahn im Spessart.

(Autor: Josef Streule)



Ruine der Strecke 46:
Brückenpfeiler als Kletterwand.

Nach dem Limes eines der längsten bayerischen Denkmäler: die 70 Kilometer messende Autobahnruine der "Strecke 46" von Fulda nach Würzburg. An manchen Streckenabschnitten hatte nur noch die Betondecke gefehlt, dann beendete der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs die Arbeiten und die Trasse wucherte langsam wieder zu. 30 Kilometer der

weitgehend vergessenen Strecke 46 sind heute noch gut sichtbar, sechs Kilometer und 47 Baurelikte stehen unter Denkmalschutz. Capriccio hat Dieter Stockmann getroffen, der diese alte Autobahn schon lange erforscht und Führungen auf ihr organisiert. "Mein Wunsch wäre, dass ein Lehrpfad über die Strecke 46 erstellt würde, dass die einzelnen Bauwerke beschriftet werden, und die Geschichte, aber auch die Technik dargestellt wird", sagt er. Erst befürchtete man, damit ein Ausflugsziel für Neonazis zu schaffen, dann hieß es, es fehle an Geld, erzählt er. Dabei könnte man anhand der Ruine der Strecke 46 so manches lernen, über den Mythos Autobahn. Heute sind Autobahnen rein funktionale Bauwerke, damals jedoch wurden sie noch so inszeniert, dass die Landschaft in den Blick kam. Man wollte die Aussicht, das Panorama, sprach vom "Autowandern" und nahm dafür auch Umwege und Steigungen in Kauf. Für die Strecke 46 etwa wurde extra eine Kurve eingebaut, und eine Brücke auf die andere Seite der Saale geplant, damit die Burgruine Homburg gut in den Blick kommt - von den Nazis in Szene gesetzte Deutschland-Romantik.

Der Autobahnbau ließ sich für die nationalsozialistische Propaganda trefflich einsetzen - ihre Erfindung war er nicht. Autobahnen und den Autobahnbau gab es schon vorher: den Berliner Avus, die autobahnähnliche Strecke Köln-Bonn, die italienische Autostrada des Ingenieurs Puricelli von Mailand nach Varese ... Und in der Weimarer Republik gab es Vereine, die den Autobahnbau voranbringen wollten. Die HaFraBa etwa, die die Route Hamburg-Frankfurt-Basel plante. Die Nationalsozialisten konnten so auf schon bestehende Autobahnpläne zurückgreifen. Als sie 1933 in Deutschland die Macht übernahmen, waren Millionen arbeitslos. 1936 arbeiteten dann etwa 125.000 im Autobahnbau. Weit höhere Beschäftigungszahlen wurden anderswo erzielt: in der Rüstungsindustrie, durch die Vergrößerung der Wehrmacht, die Wiedereinführung der Wehrpflicht und verpflichtenden Reichsarbeitsdienst. Doch bis heute hält sich in vielen Köpfen der Mythos, Hitler habe mit seinem Autobahnprogramm die Arbeitslosigkeit besiegt. "Ich muss feststellen, in ganz Deutschland sind andere Themen mit nationalsozialistischem Hintergrund aufgearbeitet worden", sagt Stockmann, was fehlt ist die öffentliche Aufarbeitung der Geschichte der Reichsautobahnen." Denkmalschutz ja, aber weiterhin ohne Hinweistafeln und Information. Das markanteste Überbleibsel der Strecke 46 ist ein riesiger Betonbrückenpfeiler - und der ist heute eine Kletterwand des Alpenvereins.

Info

"Strecke 46: Die vergessene Autobahn" von Dieter Stockmann ist im Verlag Naturpark Spessart erschienen.