

Original-Link: [Autobahn: Was aus Hitlers „Strecke 46“ durch den Spessart wurde - WELT](#)

## Was aus Hitlers Autobahn durch den Spessart wurde

Nördlich von Würzburg markieren 47 Bauwerke den geplanten Verlauf einer Reichsautobahn. 1939 wurden die Arbeiten an der Strecke 46 abgebrochen. In der Bundesrepublik blieb die Trasse ungenutzt – aus drei Gründen.

Veröffentlicht am 27.12.2022 | Lesedauer: 3 Minuten

Von **Sven Felix Kellerhoff**

Leitender Redakteur Geschichte Welt.de

Idyllisch sind Autobahnen selten. Scheinbar endlos ziehen sich die Bänder aus Beton und Asphalt durch die Landschaft, mit fast immer mindestens sieben, oft neun oder mehr Spuren einschließlich der Stand- und des Mittelstreifens. Leitplanken und blaue Hinweisschilder lenken die Aufmerksamkeit auf sich.

Sehr idyllisch ist dagegen die Strecke 46 zwischen Gemünden am Main und Bad Brückenau; genau da, wo der Spessart auf die Rhön trifft. Denn diese Strecke, knapp 70 Kilometer lang, ist nie fertiggestellt worden. Bis heute sind in der Landschaft 47 Bauwerke, überwiegend Brücken und Pfeiler, erhalten; außerdem kann man kilometerlang dem bereits aufgeschütteten Erdkörper der geplanten Autobahn folgen. Eine Asphaltdecke hat sie nie bekommen; gerade das macht den Reiz dieses Überrestes aus.



Diese Unterführung steht seit 80 Jahren im Wald und hat keinen Sinn

Quelle: AFP

Die Strecke 46 gehörte zum 1934 projektierten Netz der Reichsautobahnen. Sie sollte Würzburg mit Fulda verbinden und in Zukunft als eine von drei Nordsüdstrecken im geografischen Zentrum Deutschlands die bereits weit fortgeschrittene Verbindung Mannheim–Frankfurt–Kassel im Westen sowie die erst projektierte Strecke Nürnberg–Bamberg–Suhl entlasten.



Eine Entwässerung für die geplante Reichsautobahn von Würzburg nach Fulda

Quelle: AFP

Entsprechend der im Nationalsozialismus stets auch ideologisch motivierten Streckenführung (die Reichsautobahnen galten in der Propaganda als die „Straßen des Führers“) lag die Trasse zwischen Spessart und Rhön. Außerdem wurde sie so geplant, dass im südlichen Abschnitt der Blick auf die Ruine Homburg möglich war, der zweitgrößten deutschen Burganlage. Solche Blickachsen waren bei NS-Funktionären beliebt – man denke an die Ausrichtung der „Großen Straße“ des NSDAP-Reichsparteitagsgeländes auf die Kaiserburg in der alten Reichsstadt Nürnberg.



Quelle: Infografik WELT

Auf etwas mehr als 30 Kilometer Länge entstand bereits der Fahrdamm als Aufschüttung. Man kann größere Teile davon bis heute auf Luft- und Satellitenbildern beispielsweise von Google Earth ausmachen; meist durch mehr oder minder stark abweichenden Baumbestand darauf gegenüber den umliegenden Waldstücken oder Feldern.

Am Boden findet man zahlreiche Reste. Darunter sind mehrere Entwässerungsanlagen aus Beton mit sauber gefügten Rundbögen aus oft örtlich geschlagenen Steinen mitten im (heutigen) Wald, nie genutzte Unterführungen (etwa für eine Verbindung zwischen den Dörfern Burgsinn und Gräfendorf) sowie

ein Pfeiler für die Überführung der Strecke über die Fränkische Saale bei Schonderfeld.

Übrigens arbeiteten an der Strecke 46 zwischen 1937 und 1939 unter anderen viele Gastarbeiter aus der damaligen Tschechoslowakischen Republik – denn deutsche Männer waren schon rar geworden, weil sie ab 1935 sukzessive zum Wehrdienst eingezogen wurden. Im Oktober 1939 wurden die Bauarbeiten saisonbedingt beendet und im Frühjahr 1940 kriegsbedingt nicht wieder aufgenommen.



Dieser Brückenpfeiler bei Schonfeld dient heute als Kletterfelsen

Quelle: AFP



Dieter Stockmann gibt am Pfeiler für die nie errichtete Autobahnbrücke über die Fränkische Saale ein Interview

Quelle: AFP

Nach 1945 entschied man sich dagegen, die Vorarbeiten an der Strecke 46 zum Ausbau des Netzes der Bundesautobahnen zu nutzen; stattdessen wurde die neue Autobahn 7 etwa 20 Kilometer weiter östlich neu errichtet. Das hatte vor allem drei Gründe: Erstens wies die Strecke 46 Steigungen von bis zu 6,25 Prozent auf, doch das neue Netz der Bundesautobahnen hatte als Maximalwert vier Prozent festgelegt.

Zweitens entsprach die Vorkriegstrasse nicht der neuen Verkehrsaufgabe, denn sie verlief zu weit westlich der nun zu berücksichtigenden Zonengrenze und verlief an den nordbayerischen Industriegebieten vorbei. Drittens spielten die ideologischen

Motive aus der NS-Zeit keine Rolle mehr – Blickachsen auf Burgen waren nun schlicht irrelevant.

Daher entschied Bundesverkehrsminister Hans-Christoph Seebohm 1960, auf den Weiterbau der Strecke 46 zu verzichten. Hitlers Spessartstrecke war nicht mehr gut genug für ein modernes Fernverkehrsstraßennetz. Seither roتنen die Reste vor sich hin. Seit 2003 erst stehen sie unter Denkmalschutz; es gibt auch rührige Vereine und Einzelpersonen, die Führungen anbieten.