

STRECKE 32 FRANKFURT – ASCHAFFENBURG – WÜRZBURG

Eine Geschichte in zwei Teilen

Reichsautobahnbau 1937 bis 1942

Die Baufreigabe für die Strecke Frankfurt – Aschaffenburg – Würzburg erfolgte im Februar 1937, allerdings auf der Gesamtdistanz nur als Projektarbeit, während Todt für die Teilstrecke Frankfurt – Aschaffenburg der Ausarbeitung baureifer Entwurfsunterlagen zustimmte. Ausdrücklich ließ der GI in dem Schreiben festhalten: „Für die Teilstrecke von Frankfurt (M) bis Aschaffenburg wird die Linienführung des Gezuvorprojekts im wesentlichen beibehalten werden können. Von der seinerzeit auf dieser Strecke geplanten ‚Rekordstrecke‘ wird abgesehen“ [1].

Als Informationsunterlage übergab die RAB-Direktion Berlin der OBK Frankfurt drei (braun eingebundene) Bände über die Vorentwürfe der GEZUVOR-Sektion Rhein-Main. Sie enthielten die Planungen zu der Hauptstrecke vom Nullpunkt bei Frankfurt bis zum Bau-km 33,54 nahe Aschaffenburg, die zu einem großen Teil durch staatliche bzw. gemeindeeigene Waldgebiete bei Frankfurt, Offenbach, Obertshausen, Weißkirchen und Seligenstadt geplant worden war. Die GEZUVOR hatte auch die beiden durch den Spessart führenden Teilstrecken zwischen Aschaffenburg und Schollbrunn sowie die Fortsetzung von Schollbrunn nach Würzburg (Bau-km 33,54 bis 63,475) konzipiert. Zur Überwindung der natürlichen Barriere des Spessart war ab Stockstadt einen Streckenverlauf westlich des Mains bis Klein-Wallstadt vorgesehen, der dort den Main überquert hätte und dann in östlicher Richtung auf einer Linie Eschau – Wildensee – Altenbuch – Michelrieth in Richtung Marktheidenfeld verlaufen sollte [2].

Die folgende Skizze zeigt diesen Abschnitt der RAB-Strecke 32 [3]:

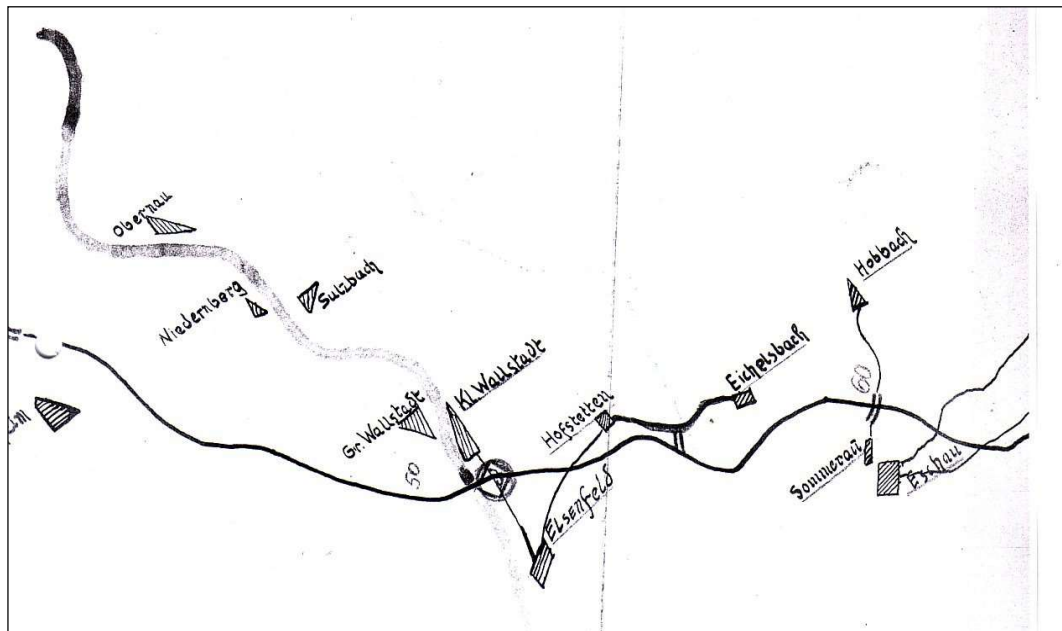


Bild 1: Skizze des geplanten Verlaufs der Strecke 32 Frankfurt – Würzburg ab Stockstadt

Bei Marktheidenfeld war ein erneuter Schwenk nach Südosten vorgesehen, um den Main bei Wertheim zu kreuzen. Diese Linie wies geringere Steigungen auf als der Vorschlag der GEZUVOR-Sektion Bayern, die eine Linie Oberrau – Soden – Volkersbrunn –

Heimbuchenthal – Schollbrunn mit mehreren Tunnel und Viadukten favorisierte, sich aber wegen der hohen Kosten nicht durchsetzen konnte [4].

In die Konzeption des Anfangsteils dieser Strecke war auch die Stadt Frankfurt stark involviert. Die Projektierung des Frankfurter Kreuzes erforderte die Aufhebung der ursprünglichen Anschlussstelle Frankfurt-Süd an der Strecke 30 bei km 0,2 Nord, da sie zu nahe an dem Kleeblatt lag. Eine neue Anschlussstelle mit der Bezeichnung Frankfurt (M)-Süd/Neu-Isenburg sollte im Zuge der Strecke Frankfurt – Aschaffenburg etwa 5 km östlich des Autobahnkreuzes entstehen. Über deren Lage und Ausgestaltung sowie die Führung des Autobahnzubringers auf städtischem Gebiet diskutierte das Brückenamt der Stadt mit der OBR Frankfurt und der Berliner Behörde von Ende 1937 bis Mitte 1942. Anhand der Akten entsteht das Bild eines kleinlichen Aushandlungsprozesses, wie er sich einstellte, nachdem die Euphorie der frühen Autobahn-Jahre verflogen war. Nunmehr standen sich etablierte Bürokratien gegenüber, die penibel Gesprächsprotokolle führten, ihre jeweiligen Standpunkt mit Nachdruck vertraten und nur dann zu Kompromissen bereit waren, wenn ein kleiner Vorteil erkennbar wurde [5].

Als Ersatz für die im Hinblick auf den Bau des Frankfurter Kreuzes angekündigte Auflassung der bisherigen RAB-Anschlussstelle Frankfurt/M.-Süd war Frankfurt vom GI aufgefordert worden, umgehend die Saar-Allee als südliche Autoausfall- und Autobahnzubringerstraße bis km 5,0 der RAB-Strecke und darüber hinaus weiter bis zur Bahnhofstraße in Neu-Isenburg auszubauen [6]. Im Stadtgebiet sollte diese Straße weiter über die Wilhelmsbrücke (heute Friedensbrücke) und die Scharnhorststraße (heute Baseler Straße) zum Hauptbahnhof führen. Einschließlich der Unterführung unter den Gleisanlagen des Güterbahnhofs Frankfurt-Süd (Sachsenhausen) und der Kosten für die übrigen Brücken und Durchlässe wurde mit einer Bausumme von 6.150.000 RM gerechnet [7]. Da Frankfurt die dazu erforderlichen Mittel nicht bereitstellen konnte, wurde für das Vorhaben eine Finanzierung angeboten, nach der 1/3 der Kosten zur Herstellung der Autostraße aus dem Etat des GI als verlorener Zuschuss entnommen, ein weiteres Drittel in Form eines vom Unternehmen Reichsautobahnen an die Stadt Frankfurt zu gewährenden Darlehens mit 15-jähriger Laufzeit zu 4,5 % Zins abgedeckt werden sollte, während das letzte Drittel die Stadt selbst zu beschaffen hatte. Der Stadtkämmerer lehnte das Darlehen angesichts der angespannten Kassen- und Haushaltlage ab; der verlangte Zinssatz von 4,5 % sei kein Vorzugsangebot [8].

Die Finanzierung dieser Baukosten stellte somit beide Seiten vor erhebliche Probleme. Als Ausweg sollte dann zunächst nur die Zubringer-Teilstrecke nach Neu-Isenburg hergestellt werden, da das Land Hessen in diesem Zusammenhang plante, den südlich verlaufenden Zubringer als Umgehungsstraße von Neu-Isenburg bis zum Anschluss an die Reichsstraße 3 nördlich von Sprendlingen zu verlängern. Allerdings war strittig, ob die sogenannte „Isenburger Schneise“ unter der Autobahn geführt oder eine plangleiche Kreuzung gebaut werden sollte. Die Stadt Frankfurt strebte eine Unterquerung sowie die Verbindung zur Autobahn nach dem Muster einer Anschlussstelle I. Ordnung an, was Todt aus prinzipiellen Gründen ablehnte, obwohl Frankfurt mit der OBR die kostenlose Entnahme von 360.000 cbm Erdreich aus dem zu bauenden Straßenkörper und dem angrenzenden Gelände für die Aufschüttung der Autobahndämme vereinbart hatte. Zudem gab es ein längeres Hin und Her, wie breit der Zubringer ausgelegt werden und ob er einen Mittelstreifen von 3 m Breite erhalten sollte [9].

Die Zeit begann zu drängen, da wegen der ungeklärten Baufragen der OBR das benötigte Gelände zwischen Isenburger Schneise und Stadtgrenze noch nicht zugewiesen worden war, sie auf der anderen Seite aber bereits die Erdarbeiten für die Anschlussstelle ausgeschrieben hatte und der Zubringer zusammen mit dem Anschluss Frankfurt (M)-Süd/Neu-Isenburg

spätestens im Herbst 1940 in Betrieb gehen sollte [10]. Die Rodungsarbeiten für die Anschlussstelle wurden am 25. Mai 1939 freigegeben [11]. Der zeitliche Fortgang der Bauarbeiten hing allerdings vom Baufortschritt der Mainbrücke bei Eddersheim ab, (Baustrecke 31 Köln – Frankfurt, Teilstrecke zwischen dem späteren Wiesbadener und dem Frankfurter Kreuz) für die im Oktober 1940 der Baustahl noch immer nicht zur Verfügung stand. Aus diesem Grund ging das Frankfurter Bauamt davon aus, den Zubringer Süd über die Saar-Allee erst im Jahre 1942 fertigstellen zu können [12].

Die beiden Autobahnstrecken 31 und 32 blieben wegen des im Februar 1940 verfügten Baustopps unvollendet. Dies betraf neben der in Konstruktion befindlichen Mainbrücke bei Eddersheim insbesondere das Frankfurter Kreuz, das zwar durch das begonnene Planum und Mittelstütze sowie Widerlager der Brücke in seinen künftigen Umrissen zu erkennen war, aber nicht mehr fertig gestellt werden konnte. Im August 1942 setzte der seit dem Flugzeugabsturz Todts für den Autobahnbau zuständige Reichsminister Speer den endgültigen Abbruch aller Bauarbeiten an den Reichsautobahnen „mit Rücksicht auf die gegenwärtigen Verhältnisse“ auf unbestimmte Zeit aus [13].

Bau der Bundesautobahn 1949 bis 1964

Ein markantes Ereignis im Autobahnbau der Nachkriegszeit war die Vollendung der schon im Dritten Reich geplanten, im Hinblick auf die veränderte geografische Situation der Bundesrepublik nunmehr dringlichen West-Ost-Autobahn in der Mitte Deutschlands. Zur Einweihung lud Bundesverkehrsminister Seeborn den neuen Frankfurter Oberbürgermeister Prof. Dr. Brundert für den 26. November 1964 nach Würzburg ein. Wegen des vom 23. bis 28. November 1964 stattfindenden SPD-Parteitag lehnte der OB diese Einladung ab – ein Hinweis darauf, dass die Frankfurter Stadtoberen ihre traditionelle starke Beziehung zum Autobahnbau allmählich lockerten [14].

Die erste Initiative zur Errichtung der Autobahn Frankfurt – Nürnberg stammt aus dem Jahre 1949, als der Nürnberger OB Dr. Ziebill eine Zeitungsmeldung an OB Walter Kolb mit der Bitte übersandte [...] „wenn Sie auch von dort aus auf die maßgeblichen Stellen einwirken würden, dass diese Autobahn so bald wie möglich in Angriff genommen wird“. Nürnberg befürchtete entsprechende wirtschaftliche Schäden, wenn die Stadt weiterhin außerhalb der Hauptverkehrsverbindungen bliebe, weil die Autobahn-Anschlüsse an die Wirtschafts- und Verkehrszentren Stuttgart und Frankfurt fehlten; die bisher für die Stadt wichtige Strecke Berlin – Nürnberg – München hatte durch die Gründung der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) ihre Bedeutung eingebüßt. OB Kolb unterstützte diese Bestrebungen, die allerdings zunächst an den außerordentlichen Schwierigkeiten der Kapitalbeschaffung scheiterten [15].

Auf hessischem Gebiet folgte die Trasse weitgehend den Planungen aus dem Dritten Reich. Die Entwurfsgeschwindigkeit wurde dem jetzt höheren Fahrtempo angepasst, fußte jedoch im Wesentlichen auf den noch von Todt vorgegebenen Trassierungselementen. Seit 1941 waren im Grundriss bei Kurven mit einem Halbmesser $R = 3.000$ m oder kleiner als Übergangsbögen Klothoiden vorgeschrieben [16]. Für den Aufstieg in den Spessart hatten sich die bayerischen Autobahnplaner in Anlehnung an ihren Vorschlag aus dem Dritten Reich entschieden, den ursprünglich bei Stockstadt nach Süden schwenkende Verlauf der Autobahn zu Gunsten einer nördlichen Passage Aschaffenburgs aufzugeben [17].



Autobahn Frankfurt – Nürnberg mit ursprünglich geplanter Spessartlinie

Der Bau dieses ersten Abschnitts Stockstadt – Hösbach an der hessisch Landesgrenze in Richtung Bayern begann im Mai 1955. Die Eröffnung des 13 Kilometer langen Teilstücks fand allerdings erst im Juli 1958 statt, weil das Teilstück 41 Brücken (zum Stückpreis von rund 1 Mio. DM) und die Mainbrücke bei Stockstadt, deren Errichtung 6,4 Mio. DM verschlang, erforderte.

Die Bauarbeiten in Hessen dauerten rund drei Jahre und verteilten sich auf vier Abschnitte: Von der Anschlussstelle Frankfurt-Süd bis Ausfahrt Offenbach (Freigabe am 30. August 1957); von Offenbach bis Weiskirchen-Nord (die heutige Abfahrt Hanau; Freigabe am 15. Oktober 1958); erste Fahrbahn von Weiskirchen-Nord bis Landesgrenze Bayern (Freigabe am 14. Juli 1959) und zweite Fahrbahn (Freigabe am 15. September 1959). Wie schon zu Beginn des Autobahnbaus bei Frankfurt wurde auch hier das Bautempo durch die noch von den Reißbrettern der Obersten Bauleitung Frankfurt stammende Vorplanung eines 10 km langen Abschnitts östlich des Frankfurter Kreuzes begünstigt. Die neue Autobahn schloss über die Zufahrten Offenbach und Weiskirchen-Nord endlich auch die östlich Frankfurts gelegenen Industrie- und Siedlungsräume an das Rhein-Main-Taunus-Gebiet an, wie das schon der HAFRABA-Verein angedacht hatte. Sie leistete nicht nur einen Beitrag zur Belebung der klein- und mittelindustriellen Gewerbestruktur im Hanauer Raum, sondern erschloss zusammen mit der in den 1960er und 1970er Jahren autobahnähnlich ausgebauten Bundesstraße zwischen Hanau, Dieburg und Darmstadt nördlich und südlich der Autobahntrasse ein bedeutendes Siedlungsareal, das den Gemeinden Sprendlingen, Langen, Rödermark, Dietzenbach und Heusenstamm

In seiner Ansprache anlässlich der Übergabe des 42 Kilometer langen, letzten Teilstückes der heutigen A 3 von Würzburg/Ost bis Schlüsselfeld der Bundesautobahn Frankfurt – Würzburg – Nürnberg im Jahr 1964 (während der RAB-Zeit Strecke 33) zog der Bundesverkehrsministers eine vorläufige Bilanz seines nunmehr 15jährigen Wirkens. Zunächst hob er die friedensstiftende Bedeutung dieser Autobahn als Teil der Europastraße E 5 von London über

Brüssel nach Passau und Wien hervor, die einmal den Nordwesten mit dem Südosten Europas verbinden wird, und die in Frankfurt mit der E 4 als wichtigster Nord-Süd-Achse in Europa (Helsinki – Vogelfluglinie - HAFRABA – Bern, und später Barcelona) verknüpft ist. Dann folgten weitere Hinweise auf die zum damaligen Zeitpunkt im Bau bzw. im Planungsstadium befindlichen Autobahnstrecken, wie z. B. Bad Hersfeld – Würzburg – Stuttgart – Bodensee – Schaffhausen, Würzburg – Ulm – Memmingen oder Nürnberg – Passau bzw. Nürnberg – Heilbronn, mit denen die besondere Bedeutung der Bundesrepublik Deutschland im Rahmen eines gesamteuropäischen Autobahnnetzes sichtbar wird, aber auch die Rolle der bereits seit dem Mittelalter zu den reichsten Handelsplätzen zählenden und für die politische, kulturelle und wirtschaftliche Entwicklung im Herzen Europas wichtigen Städte Aachen, Köln, Frankfurt, Würzburg, Nürnberg und Regensburg in Erinnerung gerufen werden kann.

Dann kam er auf die Baugeschichte der neuen Strecke zu sprechen, die im Dritten Reich mit der Fertigstellung des Erdbaus und der behelfsmäßigen Inbetriebnahme einer Fahrbahn vom Nürnberger Kreuz bis Tennenlohe sowie einigen wenigen Bauten östlich Frankfurts begonnen hatte. Auf dieser Basis konnten die Planungen bereits im Jahr 1948 wieder aufgenommen, der intensive Weiterbau aber erst nach der Verabschiedung des Verkehrsfinanzgesetzes im Jahr 1955 und des Straßenbaufinanzierungsgesetzes im Jahr 1960 fortgesetzt werden. Die zeitweise recht ungewöhnlichen Witterungsverhältnisse, die topographisch problematische Geländestruktur und sehr schwierige geologische Verhältnisse verteuerten zusammen mit den fünf zu errichtenden Mainbrücken und den hohen, zum Teil im Bogen geführten Talbrücken (Kauppenbrücke, Haseltalbrücke im Spessart, Mainbrücke bei Wertheim, Heidingsfelder Brücke bei Würzburg) die Strecke erheblich. Im Durchschnitt wurden 4,5 Mio. DM je Kilometer aufgewandt, d. h. die Strecke Frankfurt – Nürnberg kostete den Bundeshaushalt insgesamt 1,005 Mrd. DM [18].

Anmerkungen

[1] Zum Jahresbeginn 1937 war auch die Teilstrecke Eckharts – Würzburg (Strecke 46) zur Bearbeitung der Bauentwürfe freigegeben worden. Die Verfügung der RAB-Direktion enthielt neben diesem wichtigen Hinweis einen Vermerk Todts zur Linienführung der RAB Aschaffenburg – Würzburg – Bamberg nördlich Würzburgs; Brief der RAB-Direktion vom 3. Februar 1937 an OBK Frankfurt, in: HHStAW, Abt. 485, Nr. 122.

[2] Ungefähr auf dieser Trasse verläuft heute die vierspurig ausgebaute Bundesstraße 469, die als Entlastungstrecke für die bis zum dreistreifigen Ausbau chronisch verstopfte Autobahn Aschaffenburg – Würzburg konzipiert worden war, wegen der langsamen Ortsdurchfahrt Miltenberg und des nur zweispurigen Ausbaus bis Wertheim diesen Zweck jedoch nur bedingt erfüllt.

[3] HHStAW, Abt. 485, Nr. 478. Diese bislang unbekannte Skizze war vom General-Kommando XIII gezeichnet und wegen in der Nähe befindliche Depot- und Übungsplätze als „geheim“ erklärt worden. Die Fortsetzung der Würzburg-Autobahn ab der heutigen Anschlussstelle Marktheidenfeld entsprach in dem Plan annähernd dem gegenwärtigen Verlauf der A 3.

[4] Für die in den frühen 1960er Jahren erbaute Bundesautobahn A 3 von Frankfurt nach Nürnberg wählte das BMV eine direktere Linienführung, nahm dafür allerdings einen kurveneichen Spessartanstieg und zwei große Viadukte (Rohrbachtalbrücke 290 m und Haseltalbrücke 719 m) in Kauf.

[5] ISG, Akte Brückenbauamt Nr. 37

[6] Aktenvermerk über die Besprechung der Obersten Bauleitung Frankfurt (M) mit Reichsautobahndirektion und Generalinspektor am 18. Januar 1938 in Berlin, in: HHStAW, Abt. 485, Nr. 478, Bl. 2.

[7] Ebd., Bl. 17.

[8] Ebd., Bl. 3 bis 5.

[9] Innerhalb der Kleeblattanlage verfügte der GI abschließend folgende Breiten für die Saar-Allee: seitliche Bankette je 2 m, Fahrbahnbreite je 7,5 m, Mittelstreifen 3 m, zusätzliche Ein- bzw. Ausfahrtspur je 3 m, so daß sich für die Unterführung eine lichte Weite von 28 m errechnet. Die beiden Brücken über die Main-Neckar-Bahn waren mit einer Fahrbahnbreite von je 6,50 m geplant (Schreiben der OBR vom 29. April 1939 an OB Krebs, ebd., Bl. 44).

[10] Schreiben vom Leiter der OBR Frankfurt, Baudirektor Kado, an OB Krebs vom 3. Februar 1939, in: ebd., Bl. 20 bis 22. Die Ablehnungsgründe lieferte Oberregierungsbaurat Köster, Sachbearbeiter beim GI und Verhandlungsführer des Unternehmens Reichsautobahnen in dieser Sache, am 2. Februar 1939 in einem Telefongespräch mit der Stadt Frankfurt nach (siehe ebd., Bl. 22): Dem GI stünden derzeit weder das Geld, noch Material noch in ausreichendem Maße Personal zur Verfügung. Es ist zu vermuten, daß Todt auch deshalb gegen die aufwendige Kreuzung optierte, weil nach seiner Einschätzung ein solches Bauwerk aufgrund des zu erwartenden Verkehrs an dieser Stelle nicht erforderlich war.

[11] Ebd., Bl. 50. auf Antrag der Stadt Frankfurt ging der Auftrag für das Erdlos an das Unternehmen Adam Amstutz, Bad Homburg v. d. H., das sich schon beim Bau der des Teilabschnitts Frankfurt – Butzbach bewährt hatte.

[12] Niederschrift über eine Besprechung am 28. Oktober 1940, ebd., Bl. 61 – 62.

[13] Ebd., Bl. 78 und 79.

[14] Handschriftlicher Vermerk vom 09.11.1964 auf einer Aktennotiz des Landesstraßenbauamtes Wiesbaden an OB Brundert vom 15.10.1964, in: ISG, MA 1.433. Im Gegensatz zur Zeit des Reichsautobahnbaus entwickelten die Frankfurter Oberbürgermeister in der Nachkriegszeit ein eher distanziertes Verhältnis zum Baugeschehen und vernachlässigten deshalb ihre Präsenz bei wichtigen Autobahn-Terminen.

[15] Brief OB Ziebill an OB Kolb vom 16. Dezember 1949 und Kolbs Antwort 31. Januar 1950, in: ISG, MA 6.287; siehe auch Engl & Lämmel, Highway Deutschland, S. 61.

[16] Anweisung des Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen vom 31. März 1941, in: HHStAW, Abt. 553, Nr. 141. Eine Klothoide zeigt im Bogenübergang eine lineare Zu- oder Abnahme des Krümmungsverlaufs, wodurch der bei geometrischen Elementen mit konstanter Krümmung unvermeidbare abrupte Wechsel von einer Geraden in eine Kurve oder *vice versa* bzw. von einer Kurve in eine andere vermieden wird. Das dient der Fahrdynamik, weil die Querschleunigung bei Kurvenfahrten linear wächst oder abnimmt.

[17] Karte aus BMV (Hrsg.), Bundesautobahn Frankfurt – Nürnberg, Nürnberg 1964, S. 29 (Sammlung Ruppmann).

[18] Alle Angaben aus dem Rede-Typoskript des Bundesverkehrsministers, in: ISG, MA 1.433. Im Jahr 1950 belief sich der Haushaltsansatz für den Bundesfernstraßenbau auf nur 213 Mio. DM; bis 1955 stieg er lediglich um 50 % auf rund 320 Mio. DM. Bis zum Jahr 1964 stand dann aufgrund der Gesetze ein 15facher Betrag des Ausgangswertes von 1950 zur Verfügung und erreichte 1965 rund 3,5 Mrd. DM. Seit dem Jahr 1955 hatte die Bundesrepublik Deutschland insgesamt rund 4,5 Mrd. DM als Investitionsmittel für die Ergänzung des Autobahnnetzes bereitgestellt, womit das Autobahnnetz um 1.072 km erweitert werden konnte.

Köln, September 2024
Reiner Ruppmann