

Die Autobahnlücke beim Wiesbadener Kreuz

Späte Verknüpfung der Strecke 31 Köln – Frankfurt/Main mit der Strecke 34 Frankfurt/Main – Mannheim/Heidelberg

Wichtiger Lückenschluss

Ende 1948 schlug das Autostraßenamt Frankfurt dem regionalem Träger der Straßenbaulast vor, mit Hilfe bizonaler Mittel die noch vor dem Krieg zu einem beträchtlichen Teil trassierte Autobahnstrecke zwischen Wandersmann (Reichstraße 54) bis zum Anschluss an die Autobahn Frankfurt – Darmstadt weiterzubauen. Als erste Maßnahme wolle man den Teilabschnitt vom Wandersmann bis über den Main bei Eddersheim fertigstellen. Die Kreuzung der Autobahn mit der Reichsstraße 54 solle in Kleeblattform ausgeführt werden, da aus früheren Plänen ersichtlich sei, dass die Verbindungsstraße Wiesbaden – Frankfurt mit Doppelfahrbahnen je Fahrtrichtung erweitert werden sollte. Dem wolle man bei der Wiederherstellung der ursprünglichen Linienführung beim Wandersmann, d. h. nach der Beseitigung der durch die Oberste Bauleitung Frankfurt/M. (OBR) nur behelfsmäßig ausgeführten Anschlüsse der Autobahn an die Reichsstraße 54 Rechnung tragen. Bei dieser Gelegenheit würde die 1938 errichtete hohe Fundamentmauer für das aus nassauischer Zeit stammende Straßendenkmal am Wandersmann, das beim Bau der Autobahn Frankfurt – Köln nach Norden auf das Gebiet der Gemeinde Wallau versetzt worden war, mit den beim Straßenbau in unmittelbarer Nähe gewonnenen Erdmassen hinterfüllt.¹

Die Autobahnlücke am Wandersmann bei Wiesbaden fiel zunehmend ins Gewicht, weil sich der gesamte Güter- und Personenverkehr zwischen dem rheinisch-westfälischen Industrierevier und den industriellen Zentren im süddeutschen Raum durch das Nadelöhr der genannten behelfsmäßigen Anbindung der Reichsautobahn Köln – Frankfurt/Main (Strecke 31) an die Reichsstraße 54 zwängen musste. Von dort wurde er über die zweispurige Verbindungsstraße

¹ Schreiben Autostraßenamt Frankfurt vom 7. Dezember 1948 an den Landeshauptmann des Kommunalverbandes des Regierungsbezirks Wiesbaden, in: HHStAW, Abt. 553, Nr. 164. Der 7 Meter hohe Sandstein-Obelisk mit vorgesetzter Pferdetränke war 1813 auf dem Gebiet der Gemarkung Delkenheim zu Ehren Herzog Friedrich August von Nassau errichtet worden, der dort zwischen 1810 und 1813 eine Post- und Handelsstraße bauen ließ. Der Name „Wandersmann“ geht auf den Gasthof „Zum Wandersmann“ zurück, der sich schon 1812 an der Stelle aus einer Bauhütte der Straßenbauarbeiter entwickelte. Das Denkmal selbst trug diesen Namen nie. Vgl. dazu Landesamt für Denkmalpflege (Hrsg.), Den Wegen folgen. Begegnungen mit historischen Verkehrswegen in Hessen, Frankfurt 2007, S. 45f.

Wiesbaden – Frankfurt bis zur Anschlussstelle an der Autobahn Frankfurt – Mannheim/Heidelberg – Karlsruhe (dem heutigen Autobahnkreuz Frankfurt-West) weitergeleitet. Eine Stichprobe der Frankfurter Verkehrspolizei am 05. September 1949 von 6.00 bis 21.00 Uhr hatte ergeben, dass auf dieser Straße im Tagesdurchschnitt 18 Fahrzeuge pro Minute unterwegs waren.² Ein erhebliche tTil des Verkehrs entfiel auf die amerikanische Besatzungsmacht, deren Angehörige rege zwischen den Dienststellen in Frankfurt und Wiesbaden hin- und herpendelten. Nicht unterschätzt werden sollte auch der überregionale Verkehr von und nach Frankfurt, der den zahlreichen neuen deutschen Behörden der Bizonenverwaltung galt.



Bild 1: Das Wiesbadener Kreuz nach dem vierstreifigen Ausbau des damaligen Rhein-Main-Schnellweges (heute A66) und Aufstufung zur Bundesautobahn in den 1960er Jahren (Blick in Fahrtrichtung Frankfurt) Links ist der 1819 zur Erinnerung an den Bau der nassauischen Chaussee Wiesbaden – Frankfurt/Main an dieser Stelle errichtete Obelisk und ein Rest der Mauer zu sehen.
(Quelle: unbekannt)³

Die damalige Verwaltung für Verkehr mit Sitz in Offenbach/Main sah sich außerstande, ein solches Vorhaben zu realisieren. Nach Gründung der Bundesrepublik entschied der erste Verkehrsminister Hans-Christoph Seebohm, die Schließung der für den ansteigenden Nachkriegsverkehr besonders problematischen Autobahnücke müsse eindeutig im

² Brief des Frankfurter OB Kolb an den Präsidenten der Hessischen Landeszentralbank vom 12. Dezember 1950, in: ISG, MA 6.287.

³ Zur Geschichte des Denkmals Am Wandersmann siehe <https://de.wikipedia.org/wiki/Wandersmann>.

Vordergrund erster Baumaßnahmen stehen.⁴ Er hing jedoch von der Kooperationsbereitschaft des Bundesfinanzministers ab, wenn er in den Autobahnbau investieren wollte. Das löste in Wirtschaftskreisen viel Unmut aus. Als erster unternahm der Präsident der Landeszentralbank von Hessen, Professor Dr. Veit, einen Vorstoß. Er schlug vor, die Breite der Fahrbahnen der Verbindungsstraße zwischen Wiesbaden und Frankfurt auf dem größten Teil der Strecke mit einem geschätzten Aufwand von: 25 – 30 Mio. DM zu verdoppeln. Damit sollte die Verkehrsnot auf den vorhandenen Straßen beseitigt, die steigende Zahl der Unfälle reduziert, und Anreize für Behörden und Verwaltungen großer Wirtschaftsunternehmen geschaffen werden, sich im Raum Frankfurt anzusiedeln, anstatt sie durch Verkehrsprobleme zu vertreiben und so das industrielle Schwergewicht Westdeutschlands noch mehr in das Ruhrgebiet zu verlagern. „Wir können es uns volkswirtschaftlich und politisch nicht leisten, daß diese Entwicklung durch den relativen Zufall einer unzureichenden Verkehrsstraße gefördert wird. Wenn die Bewilligung von Mitteln durch die Bundesregierung nicht zu beschleunigen ist, komme ich auf meinen Vorschlag zurück, eine gebührenpflichtige Kraftwagenstraße zu bauen. [...] Die Bedenken wegen der Kraftfahrzeugsteuer sind überwindbar, da die Einnahmen [...] nicht ganz dem Straßenbau gewidmet werden. [...]“⁵ Obwohl sich der Frankfurter Oberbürgermeister Walter Kolb dieser Argumentation anschloss, behandelte der zuständige Magistrats-Dezernent, Stadtrat Miersch, die Angelegenheit unverständlicherweise sehr zögerlich, so dass Kolb wiederholt das Tiefbauamt antreiben musste, entsprechende Vorlagen zur Beschlussfassung zu erarbeiten bzw. Entwürfe für Antwortschreiben vorzulegen.

Der Bau der Verbindungsstrecke vom Autobahnende beim Wandersmann bis zur Autobahnkreuzung beim Frankfurter Flughafen mit der Nord-Süd-Strecke von Frankfurt nach Mannheim/Heidelberg (Strecke 34) stellte für die Nachkriegs-Verhältnisse ein außerordentlich großes Projekt dar. Im November 1950 berichteten die Presse über eine parlamentarischen Anfrage, die der Bundesverkehrsminister dahin gehend beantwortet habe, „daß der Ausbau des Zwischenstücks der Autobahn zwischen Frankfurt-Süd und dem „Wandersmann“ fünfzehn

⁴ Siehe Straße und Autobahn 1 (1950), Heft 2, S. 29. Im August 1949 fand in Genf eine Konferenz zur Vorbereitung eines gesamteuropäischen Straßennetzes statt, bei der auch Richtlinien über Regel- Querschnitte und zulässige Höchstbelastungen für zweispurige Straßen beschlossen wurden (weitestgehend in Anlehnung an die existierenden deutschen technischen Richtlinien). Der (west)deutsche Anteil an diesem Straßennetz sollte rund 5.400 km (Autobahnen und einige auszubauende (Reichs-/Bundesstraßen) betragen; die Gesamtkosten für den verkehrsgerechten Ausbau wurden auf 900 Mio. US-\$ geschätzt (das entsprach nach dem damaligen Umrechnungskurs von 1 : 4 = rund 3,6 Mrd. DM). Vgl. dazu NZ vom 21.10.1949, in: ISG, S3/F 7462.

⁵ Brief an den Landeshauptmann des Kommunalverbandes des Regierungsbezirks Wiesbaden vom 11. Oktober 1950 an OB Kolb, in: ISG MA 6.287.

Millionen kosten würde.“⁶ Sein Ministerium hätte für das erste Teilstück vom Wandersmann bis zur Bundesstraße 43 südlich des Mains einschließlich der Fertigstellung der Brücke bei Eddersheim elf Millionen DM in den Etat 1950 eingestellt, es seien aber nur 1,25 Mio. DM bewilligt worden. Das reichte gerade für den planfreien Anschluss der Kölner Autobahn an die Bundesstraße 54.

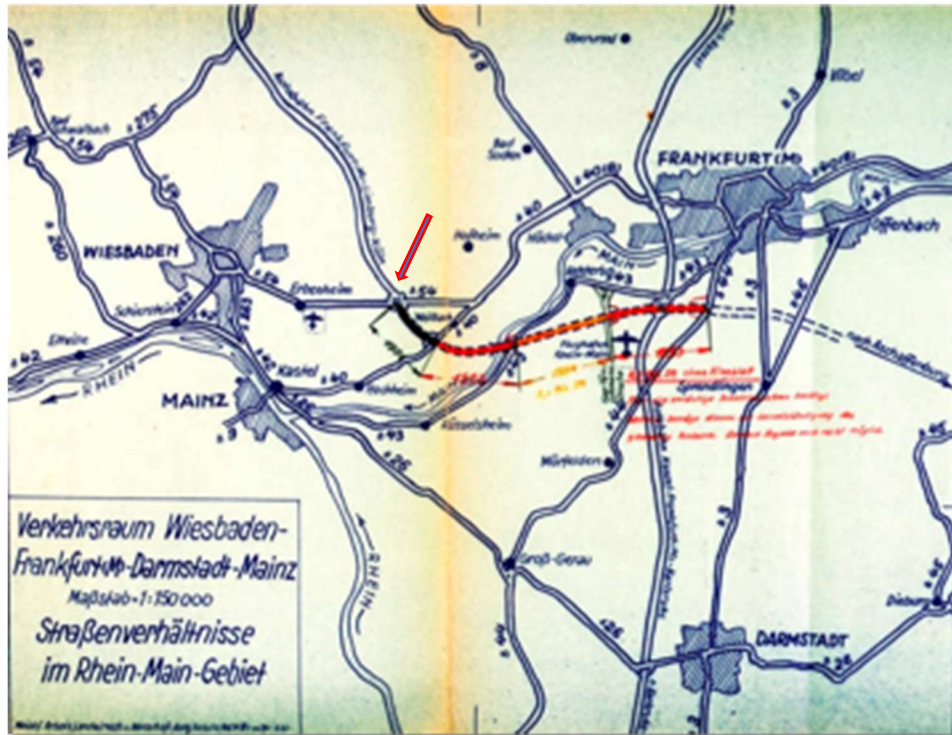


Bild 2: Die Autobahnücke im Rhein-Main-Taunus-Gebiet⁷ (Wandersmann-Lücke siehe Pfeil)

Im Herbst 1951 griff deshalb auch der Düsseldorfer Oberstadtdirektor die missliche Situation auf: „[...] Allgemein wird der schmale Schlauch vom Ende der Autobahn (beim Wandersmann; der Verf.) bis Frankfurt/Main als eine Unmöglichkeit des Verkehrs bezeichnet“; darauf hätten ihn Industrie- und Wirtschaftskreise wiederholt aufmerksam gemacht.⁸

Die Planungen begannen im Frühjahr 1952, ausgehend vom unvollendeten Autobahnkreuz Wiesbaden. Die Kreuzung erhielt im Hinblick auf den herrschenden starken Verkehr und den angestrebten vierspurigen Ausbau der Verbindungsstraße nach Frankfurt die schon von den Autobahnbauern der OBR Frankfurt favorisierte, funktional beste Form des Kleeblatts. Aus der folgenden Zeichnung ist zu ersehen, dass zunächst nur ein Teilausbau vorgesehen war, um den

⁶ Meldung in F.A.Z. vom 10. November 1950, in: HHStAW, Abt. 507, Nr. 8251.

⁷ Karte HHStAW, Abt. 507, Nr. 8252 a.

⁸ Brief vom 29. Oktober 1951 an OB Kolb, in: ISG, MA 6.287.

von Köln ankommenden Verkehr in Richtung Frankfurt und Wiesbaden verteilen bzw. aufnehmen zu können.⁹

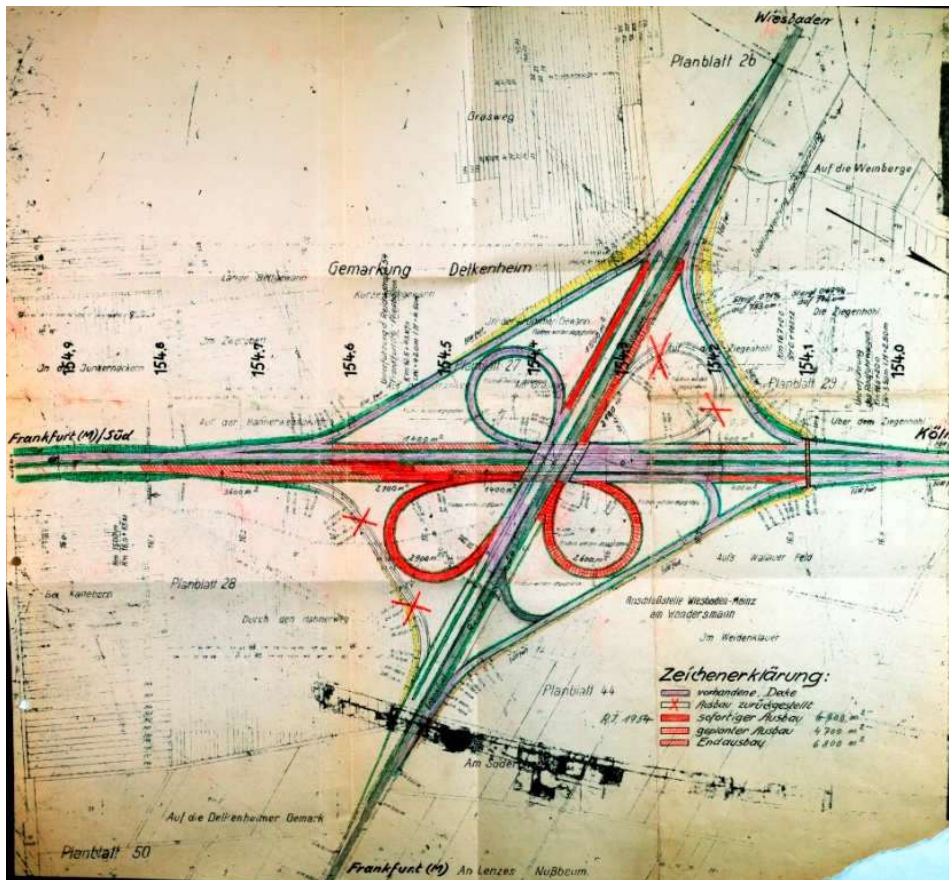


Bild 3: Planung der Autobahnkreuzung bei Wiesbaden (Planausrichtung nach Westen)

Der Erläuterungsbericht zu den Kostenvoranschlägen („Ausbau der Strecke 31 Frankfurt(M) – Köln von km 0 bis 16,8 einschließlich Zubringer am Wandersmann Reichsstraße 54, am Mönchhof Reichsstr. 43 bei Rüsselsheim und am Lufthafen Rhein-Main“) lieferte in technokratischem Verwaltungsdeutsch folgende Begründungen:

„Die Bundesstrasse Nr. 40 Frankfurt (M) – Mainz-Kastel und die sogenannte Umgehungsstrasse Frankfurt (M) – Höchst mit der anschliessenden Verbindung zur Bundesstrasse 54, nach Wiesbaden, sind die am stärksten befahrenen Strassen Hessens. Die mit ebenfalls starkem Verkehr belastete Autobahn Köln – Frankfurt (M) bringt auf der Durchgangsstrecke Köln – Frankfurt (M) – Mannheim und nach Süddeutschland für beide Strassen eine starke Verkehrsbelastung, die den Anschluß der bisher am Zubringer Wiesbaden/Mainz – Rheinbrücke (Wandersmann) endigenden Autobahn an die Autobahnstrecke Frankfurt (M) – Heidelberg – Mannheim erforderlich macht. Diese Teilstrecke von Bau.km 0 bis Bau-km 16,8 ist danach zum Ausbau vorgesehen.

Der Ausbau dieser Teilstrecke ist im Anschluß an die zur Zeit bereits laufenden Bauarbeiten zur Fertigstellung der Zubringeranlage „Wandersmann“ in dem Maße vorgesehen, wie die erforderlichen Mittel bereit gestellt werden.

Die Autobahn, führt, vom Wandersmann, ...durch das südlich des Mains gelegene Waldgebiet

⁹ Nicht datierter Plan (vermutlich 1953) in HHStAW, Abt. 507, Nr. 8248.

zur Autobahnstrecke 34 Frankfurt (M) – Heidelberg/Mannheim. Dort wird die neue T eilstrecke, nördlich des Flughafens Rhein-Main mit einem Zubringer (Kleeblattform) an die Autobahnstrecke 34 angeschlossen. ...

Zubingeranlagen sind auf dieser Strecke vorgesehen, zum Anschluß an die Bundesstrasse 43, südlich des Mains, zum Anschluß des Flughafens Rhein-Main – nördlich des Flughafengeländes und die Anschlußstelle an der Kreuzung mit der Autobahnstrecke 34. Die Bauwerke zur Über- und Unterführung der kreuzenden Verkehrswege sind z. Teil bereits fertiggestellt. Ebenso Widerlager und Pfeiler der Mainbrücke bei Eddersheim.

Die Entwurfsarbeiten passen sich der Voraussetzung an, die aus der früheren Planung der Strecke gegeben ist. Die Autobahn soll demnach in einer Breite von 2,25 m + 7,50 m + 0,50 m je Fahrbahn, zweibahnig durchgeführt werden, mit Ausnahme einer Einschränkung der Aussenbankette auf der Mainbrücke.“¹⁰

Bemerkenswert ist die Weiterverwendung alter Bezeichnungen und Bau-km-Angaben aus den OBR-Akten der Reichsautobahn-Zeit, ein Beleg für die praktisch uneingeschränkte Kontinuität in den Ämtern.

Köln, im Juli 2022

Reiner Ruppmann

*(Auszug aus dem Typoskript Band 2 „Frankfurt am Main und die Autobahnen im Rhein-Main-Taunusgebiet. Unbekannte Seiten der deutschen Autobahngeschichte“
Inaugural-Dissertation zur Erlangung des Grades eines Doktors der Philosophie im
Fachbereich Philosophie und Geschichtswissenschaften der Goethe-Universität Frankfurt am
Main, vorgelegt von Dr. Reiner Ruppmann im Jahr 2009, S. 859 – 866)*

¹⁰ HHStAW, Abt. 553, Nr. 110, Orthografie und Interpunktion wie im Original