



## Strecke 34

## Frankfurt am Main – Darmstadt



## 29. Treffen der AGAB e.V. in Frankfurt am Main vom 27. – 29. September 2013

Die älteste Reichsautobahn zwischen Frankfurt am Main und Darmstadt war 80 Jahre nach dem Baubeginn an dieser Strecke erstmals Besuchsziel der Arbeitsgemeinschaft Autobahngeschichte (AGAB) e.V.

### Von der HaFraBa zur Strecke 34

Trotz schwieriger wirtschaftlicher und politischer Bedingungen der 1920er Jahre nahm der Automobilverkehr immer mehr zu. Auch entwickelten sich nach Vorbild der AVUS und der Autostrada Mailand – Oberitalienische Seen zahlreiche Ideen für reine Automobilstraßen. Der wohl bekannteste Verein, der sich für dieses Ziel einsetzte, war die am 6. November 1926 für das Projekt einer Nur-Auto-Straße von den Hansestädten über Frankfurt am Main nach Basel gegründete HaFraBa e.V..

Der Verein HaFraBa beschäftigte sich mit zahlreichen Fragen des Autobahnbaues und fand manche Lösung, die uns an Autobahnen heute selbstverständlich erscheint. In den unruhigen Zeiten der Weimarer Republik waren aber andere Probleme weitaus gravierender als der Straßenbau. Nahezu alle Straßenbaulastträger – und das waren tausende – hatten auch die Befürchtung, durch den Bau von Nur-Auto-Straßen mit ihren eigenen regionalen Projekten ins Hintertreffen zu gelangen. Ebenso war die Finanzierungsfrage völlig ungeklärt und manches Argument zur Mittelbeschaffung kommt einem angesichts der Pkw-Maut unserer Tage durchaus bekannt vor.

Den Bau von Nur-Auto-Straßen, oder gar einem ganzen Netz davon, lehnten nahezu alle Entscheidungsträger in Politik und Verwaltung ab. Der vorherrschende Gedanke der damaligen Zeit bestand darin, die vorhandenen Straßen auszubauen, sowie zu ertüchtigen und nur an vereinzelt Stellen zusätzliche Nur-Auto-Straßen als Städteverbindungen zu bauen. Die Ideen der HaFraBa blieben reines Wunschdenken.

Die heutige Bundesstraße B 3 war zwischen Main und Neckar besonders stark frequentiert, daher plante seit 1929 ein Sonderausschuß der HaFraBa an diesem Abschnitt eine Entlastungsstraße. Soweit nutzbar, wurden diese Vorarbeiten – nachdem mit Wirkung zum 18. August 1933 aus der HaFraBa e.V. die „Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen“ (GeZuVor) entstand – durch die gleichen Institutionen und Mitarbeiter – weiter detailliert und zur Baureife gebracht werden. Die Richtungsfahrbahnen und der Mittelstreifen wurden, im Gegensatz zu den ursprünglichen Ideen, großzügiger bemessen. So konnte es bereits am 23. September 1933 am Südufer des Mains in Frankfurt-Niederrad zum symbolischen Spatenstich zur ersten Reichsautobahn kommen.

Nach nur 20 Monaten stellte man 21,6 Kilometer von der damaligen Anschlußstelle (AS) Frankfurt-Süd bis zur damaligen Anschlußstelle Darmstadt fertig. Beide AS existieren nicht mehr. Erstere mußte beim Bau des Autobahnkreuzes Frankfurt (A 3) aufgegeben werden und letztere wurde durch das etwa 1,5 Kilometer nördlicher liegende Autobahndreieck Darmstadt (A 672) abgelöst.

Einziges Anschlußstelle an der Strecke war die AS Mörfelden, heute in gänzlich anderer Form als AS Langen/Mörfelden (Kilometer 507,0) vorhanden. Im Jahr 1936 kam noch die AS Luftschiffhafen Rhein-Main, heute AS Zeppelinheim (Kilometer 501,2) hinzu. Später folgte noch der Bau der AS Weiterstadt (Kilometer 516,5).





Die Gesamtbreite der Autobahn betrug lediglich 20 Meter. Die Richtungsfahrbahnen maßen je 7,50 Meter, der Mittelstreifen vier bis fünf Meter. Einen Seitenstreifen gab es noch nicht, lediglich eine Randbegrenzung von 0,75 Metern.

Die Fahrbahndecke im Bereich Frankfurt bestand aus Beton. In anderen Bereichen wurden auch Kleinpflaster und bituminöse Decken eingebaut. Einerseits um verschiedene Industriezweige als Zulieferer zu fördern, andererseits um Erfahrungen zu sammeln. Die Betondecke war, für weitere Erkenntnisse im Betonstraßenbau, auch in unterschiedlichen Abständen mit Dehnungsfugen versehen. Ebenso war die Zusammensetzung des Betons unterschiedlich und die Stärken lagen bei 15, 20 und 25 Zentimeter (heutige Betondecken an Autobahnen liegen in der Regel bei 30 Zentimeter). Die Widerlager der ersten, sehr klobig wirkenden Überführungen standen unmittelbar am Fahrbahnrand.

Die Herstellung des Planums erfolgte zum größten Teil in Handarbeit, da der Einsatz von entsprechenden Baumaschinen bis Sommer 1936 verboten war, um die Behauptung zu stützen, der Reichsautobahnbau habe die Massenarbeitslosigkeit beseitigt. Auch mußten viele Maschinen zum Autobahnbau erst noch (weiter-)entwickelt und konstruiert werden.



Baumstubben sprengte man und nur in seltenen Fällen zog man diese mit Dampfwinden heraus. Die wenigen Bagger nutzte man um den Fahrbahn-Unterbau mit Hilfe schwerer Eisenplatten zu verdichten. Bei den gesamten Arbeiten verunglückten vier Arbeiter tödlich.

Die feierliche Verkehrsfreigabe für das Teilstück von Frankfurt am Main nach Darmstadt – und damit die erste Reichsautobahn in Deutschland – erfolgte am Sonntag, den 19. Mai 1935. Nach dem Erstbefahrer wurden über 4.000 Arbeiter über die Strecke gefahren. Viele hundert Fahrzeuge folgten auf der neuen Autobahn. Die NS-Presse behauptete anderntags, es hätten mehrere hunderttausend Zuschauer die Strecke gesäumt.

Schon am 3. Oktober 1935 wurde die Autobahn von Darmstadt bis nach Mannheim und Heidelberg verlängert. Die Verkehrsfreigabe von Frankfurt am Main in nördlicher Richtung bis nach Bad Nauheim (Strecke 30) erfolgte am 27. September 1936. Der weitere Streckenverlauf in Richtung nach Norden unterschied sich weitestgehend von den Trassen aus der Ideensammlung der HaFraBa.





## Treffen in Frankfurt am Main

Unser Treffen begann bereits am Freitag, den 27. September. Herr Eberhard Pelke stellte uns Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement im Hessischen Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen vor. Herr Pelke arbeitet im Bereich Bau und ist der verantwortliche Dezernent für Brücken. Die Ziele von Hessen Mobil sind Erhaltung und Ausbau von Netzen, deren intelligente Nutzung und die Vernetzung von Verkehrswegen. In Hessen betreuen ca. 3500 Mitarbeiter die rund 1000 Kilometer Autobahnen, 3000 Kilometer Bundesstraßen, 7200 Kilometer Landesstraßen und 5000 Kilometer Kreisstraßen. Nach diesem interessanten Vortrag stimmte uns unser Vereinsmitglied Dr. Reiner Ruppmann auf das Rahmenprogramm des Folgetages ein. Er berichtete über Bau und Geschichte der ab 1934 als „Strecke 34“ bezeichneten Trasse, präsentierte zahlreiche historische Fakten und wies auf einige (Teil-) Bauwerke hin, welche noch aus der Frühzeit der Autobahn stammen.

Am nächsten Tag konnten wir zunächst einen Blick auf die Autobahnunterführung Oeserstraße in Frankfurt werfen. Hier ist die Form der RAB-Überführung für die Richtungsfahrbahn Darmstadt erhalten geblieben. Baubeginn dieser Brücke war am 11. Mai 1935.

Es handelte sich um eine mehrstegige Plattenbalkenkonstruktion mit Zweigelenrahmen und Plattenbalkenriegel. Die Oberfläche gestalteten die Brückenbauer mit Sichtbeton. Die Breite beträgt 22 Meter; die lichte Weite 12 Meter und die lichte Höhe 4,50 Meter. Die Ausführung durch das Bauunternehmen Dücker und Cie. aus Düsseldorf wurde offiziell am 1. Mai 1936 fertiggestellt. Die beidseitige Verbreiterung im Zuge des Autobahnausbaues erfolgte in den Jahren 1968/69.

Zweite Station war der erhaltene Fahrzeugschuppen der allerersten Sm (Straßenmeisterei), gelegen an der Straße Am Neufeld direkt neben der Autobahn. Dieser wird heute durch die Feuerwehr Frankfurt-Nied genutzt. Renovierungsmaßnahmen haben die Originalbauten leicht verändert. Der Beginn des Dienstbetriebes war am 19. Mai 1935, dem Tag der Verkehrsfreigabe. Vorbei ging es an einer Stelle, an der es eigentlich gar nichts zu sehen gab - die Stelle des 'Ersten Spatenstichs' zum programmatischen Autobahnbau in Deutschland, am 23. September 1933, an der Brücke über die Schwanheimer Straße beim Hof Goldstein.





Durch den Ersatzneubau der sechs-streifigen Europabrücke 1975-77, den damit verbundenen Abriß der Überführung Schwanheimer Straße und die Neuanlage der Anschlußstelle Niederrad ist die ursprüngliche Stelle heute nicht mehr sichtbar.



Die erste Mainbrücke bei Frankfurt-Griesheim hatte eine Länge von 270 Metern. Das Bauwerk war die erste mehrstegige Stahlverbundbrücke mit Stahlrahmen. Brückenwiderlager und Betonpfeiler erhielten eine Granit-Verkleidung. Die Unterwassergründung der Pfeiler erfolgte durch Handaus-schachtung im Druckkasten. Baubeginn der durch die Arge Wayss & Freitag, Frankfurt/M. und Arge M.A.N., Mainz ausgeführten Arbeiten war am 8. März 1934, Bauende schon am 25. Juni 1935.

Bereits im Generalverkehrsplan der Stadt Frankfurt am Main von 1962 waren bei Frankfurt-Niederrad Anschlußstellen an die A 5 vorgesehen, um die starkwachsende Bürostadt für Autofahrer erreichbar zu machen und den Besuchern der Universitäts-Kliniken Umwege zu ersparen.



Doch erst in den 1970er Jahren begann eine Teilrealisierung des Projektes, wegen der beengten Verhältnisse am Main allerdings in einer sehr eigenwilligen Interpretation einer Vollanschlussstelle.

Auf der Nordseite der Mainbrücke (Europabrücke) entstanden eine Abfahrt und eine Auffahrt für den nördlichen Verkehr. Auf der Südseite gab es je eine Auffahrt in Richtung Frankfurter Kreuz bzw. Bad Homburg, aber auch eine Abfahrt für Fahrzeuge, die vom Frankfurter Kreuz kamen. Somit mußten



alle Pendler, die mit dem PKW von Norden ihren Arbeitsplatz ansteuern wollten, entweder nördlich des Mains abfahren, um über die Gutleutstraße und die innerstädtische Friedensbrücke auf die Südseite des Mains zu gelangen. Oder sie nahmen einen zeitraubenden Umweg von rund 20 Kilometern über das Frankfurter Kreuz in Kauf, wendeten dort und fuhren dann – nunmehr von Süden kommend – in die Bürostadt Niederrad. Dieser ‚Wendeverkehr‘ belastete das Frankfurter Kreuz täglich mit etwa 10.000 Fahrzeugen. Erst 2011 begann der Bau für die westliche Abfahrt.



Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens war dieser Abschnitt der A 5 auch die erste achtstreifige Bundesautobahn.

Auf der weiteren Fahrt passierten wir das Frankfurter Kreuz, welches mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von 320.000 Kraftfahrzeugen auf beiden Autobahnen (A 3 und A 5) einer der am stärksten belasteten Knotenpunkte im deutschen Autobahnnetz ist. Das Frankfurter Kreuz erlebte erst am 7. Juli 1956 seine Einweihung. Es entstand von 1953 bis 1956 zusammen mit dem Bau der Autobahn-Teilstrecke der heutigen A 3 zwischen dem Wiesbadener Kreuz und der heutigen Abfahrt Frankfurt-Süd/Neu-Isenburg. Von 1995 bis Dezember 2000 folgte der bislang letztmalig Umbau des AK. In zwei Tunnelröhren rollen seitdem Fernzüge unter der Trasse durch. Die Rampen sind seitdem verflechtungsfrei ausgebaut.

Bei Betriebskilometer 508,0 rief uns das Denkmal für den hier tödlich verunglückten Bernd Rosemeyer die Versuchs- und Rekordfahrten aller Art in Erinnerung.



Eine Richtungsfahrbahn wurde damals kurzer Hand für den öffentlichen Verkehr gesperrt, welcher dann auf der anderen Seite im jeweils einbahnigen Gegenverkehr verlief. Beim damaligen, äußerst geringen Verkehr war dies kein nennenswertes Problem. Diese Hochgeschwindigkeitsfahrten sollten auch vor der ganzen Welt die Leistungsfähigkeit der deutschen Autobahnen unterstreichen.



Der Parkplatz, über den die Gedenkstätte erreicht werden kann, war der einzige in Deutschland, der den Namen einer Persönlichkeit trug. Ende März 2015 wurde begonnen die Hinweistafeln auszutauschen. Der Parkplatz heißt nun „Bornbruch-Ost“. Rennsportfreunde und Verkehrshistoriker brachten ihre tiefe Enttäuschung darüber zum Ausdruck.





Danach fuhren wir weiter auf der A 5 zur Besichtigung der SAM (Straßen- und Autobahnmeisterei) Darmstadt in Griesheim. Die SAM konzipierte der Architekt Paul Schmitthenner, Mitglied der „Stuttgarter Schule“ und Kollege von Paul Bonatz. Die Bauarbeiten begannen 1938 und im November 1940 konnte das Verwaltungsgebäude in Betrieb genommen werden.

Herr Hofmann, Leiter der SAM, und Herr Tauber führten uns zu den interessantesten Punkten der SAM.

Anschließend besuchten wir die denkmalgeschützte TR (Tank- und Rastanlage) Pfungstadt-Ost. Diese Raststätte mit Motel wurde von 1953 bis 1957 nach Entwürfen des Architekt Ernst Neufert erbaut. Eine der Besonderheiten ist die Verkleidung der Gebäude mit keramischen Platten.



Bisher unveröffentlichte Luftaufnahme der Tank- und Rastanlage Pfungstadt aus den 1960er Jahren. Die Motelanlage findet sich im Bild mittig. Über die Autobahn führt eine Fußgängerbrücke, welche heute nicht mehr vorhanden ist.



Nun folgte der letzte Höhepunkt unseres Rahmenprogramms. In Frankfurt-Rödelheim, auf dem Gelände von Hessen Mobil, begrüßte uns Herr Ralf Morawitz und führte uns zunächst zur ehemaligen RAB Straßenmeisterei Frankfurt-Nord. Dieses 1938/39 errichtete langgestreckte Gebäude ist der noch vorhandene Teil eines ursprünglich geplanten großen Gesamtkomplexes. Auch eine heute nicht mehr existierende Tankstelle gehörte dazu. Im Dienstgebäude richtet die Straßenbauverwaltung 1939/40 die Zentrale der Fernmeldemeisterei Frankfurt/Main ein. Heute ist hier der Sitz der Brückenprüfung des Landesbetriebes Hessen Mobil. Weiter konnten wir den Kontrollraum der Verkehrszentrale Hessen betreten. Ein großes Bedienpult mit Monitoren und eine imposante Videowand erlauben hier die Kontrolle der Hessischen Autobahnen. Mit temporärer Seitenstreifenfreigabe, Wechselwegweisern, dynamischen Informationstafeln und dem Verkehrsfunk des Hessischen Rundfunks wird die Verkehrssicherheit

stark erhöht. Wir konnten beobachten, welche Folgen die Havarie eines, von der Richtungsfahrbahn Gießen, ausfahrenden Fahrzeugs an der AS Ober-Mörlen/Bad Nauheim hatte. Besonders auffallend war die starke Qualmentwicklung des Unfallfahrzeuges und die sofortige Staubbildung auf beiden Richtungsfahrbahnen, auf der gegenüberliegenden durch Gaffer verursacht. Die ergriffen Maßnahmen der Rettungsdienste waren ebenfalls gut zu verfolgen.

Abschließend diskutierten wir noch ausführlich zukünftige Entwicklungen wie die Kommunikation zwischen Fahrzeug und umgebender Infrastruktur.

Das Treffen fand – wie eigentlich immer – bei trockenem, angenehmem Spätsommerwetter statt.

Allen bei der Organisation des Treffens Beteiligten sagen wir hiermit unseren herzlichen Dank!

Dr. Wolfgang Seele, Dr. Reiner Ruppmann, Frank Gerhard Buchhold

Die Veranstaltung in Frankfurt am Main wird uns auch aus einem weiteren Grunde in gleichzeitig guter, aber auch wehmütiger Erinnerung bleiben. Es war das letzte Treffen, an dem unser Vorsitzender Hans-Werner Schmidt – nur wenige Monate vor dem zu frühen Ende seiner Lebensautobahn - teilnehmen konnte. Hier erlebte er uns und wir ihn, so wie er es gerne hatte – mit großer Begeisterung für die Autobahngeschichte.



DANKE HANS-WERNER