

Danziger Autobahn - heute

Die Nachweis des im September 1939 in Danzig begonnenen Reichsautobahnprojekts anhand von Bodenfunden oder Artefakten bereitet immer größere Schwierigkeiten. Im Jahr 2022, als dieser Artikel entstand, waren nur noch rudimentäre Spuren der Bauvorbereitungen zu finden, und auch sie werden bald verschwunden sein. Im Hinblick auf die heutige städtebauliche Situation erscheint dieses im engeren Stadtbereich beginnende Straßenbauprojekt eigenartig und wenig logisch. Um es zu verstehen, muss man sich mit den damaligen Gegebenheiten und Zielen für die Anbindung der Stadt Danzig an das Reichsautobahnnetz vertraut machen. Diese Informationen enthält der erste Artikel zu diesem Thema (siehe „Die Reichsautobahn-Baustelle in Danzig – Neue Forschungsergebnisse“, in [www.strassengeschichte.de / Historie&Gegenwart / RAB-Spuren in Polen \(2\): Die Reichsautobahn-Baustelle in Danzig](http://www.strassengeschichte.de/Historie&Gegenwart/RAB-Spuren%20in%20Polen%20(2):%20Die%20Reichsautobahn-Baustelle%20in%20Danzig)).

Wenden wir uns also der heutigen Situation zu:

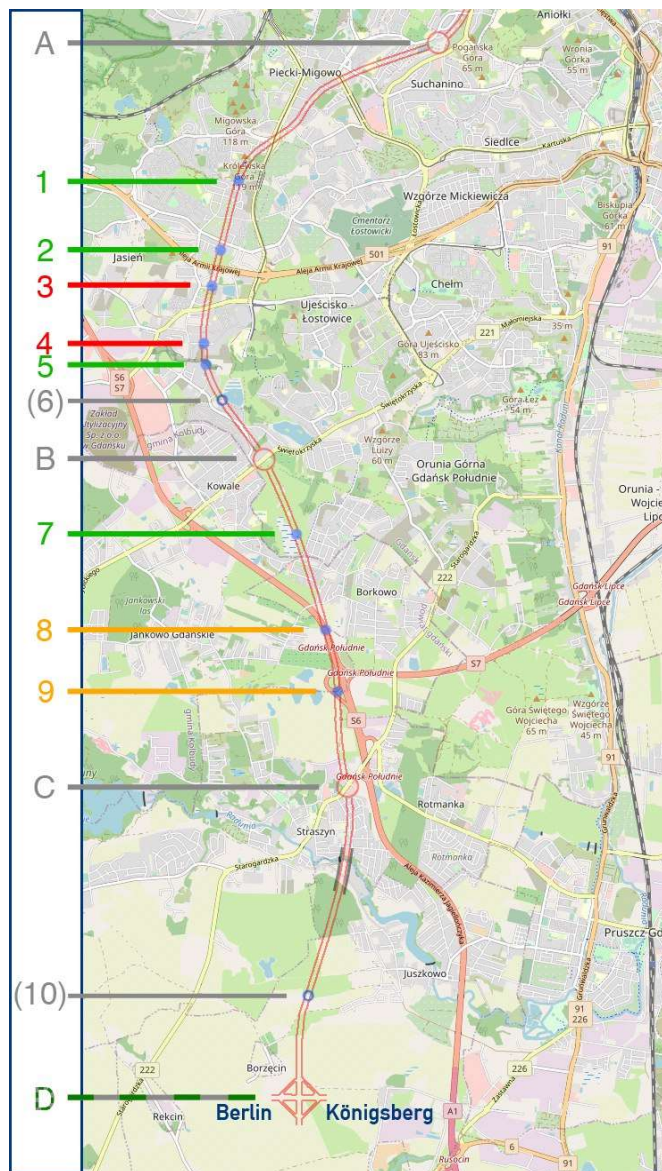


Bild 1 Der geplante Verlauf der "Danziger Autobahn" (Baustrecke 142 Danzig – Bromberg) vor dem Hintergrund der heutigen Bebauung in Danzig.

© Open Street Maps 2022.

A. Erdarbeiten.

Wie Bild 1 zeigt, verlief die geplante Baustrecke durch heute urbanisiertes Gebiet (rote Doppellinie). Der entlang der Baustrecke beiderseits in Hügeln gelagerte Mutterboden verschwand am schnellsten. Die Erdhaufen behinderten die Landwirtschaft, so dass sie bald nach 1945 nach und nach abgeräumt wurden. Eine Zeitlang waren noch "Spuren" dieser Ablagerungen deutlich zu erkennen. Der einzige Ort, an dem solche Erdhügel bis heute überlebt haben, ist ein Wald südlich des Radunia -Flusses, den die Strecke 142 überqueren sollte. Im Bild 1 ist es das Grünegebiet, das hinter dem südlichen Ende der geplanten, aber nicht realisierten Autobahnbrücke durchschnitten wird. Bei allen übrigen Bauzonen sind heute nur noch ebene Felder und Wiesen zu sehen

B. Knoten.

Die in Bild 1 mit A, B und C gekennzeichneten Punkte weisen auf vorgesehene Anschlussstellen an die Reichsautobahn nach Bromberg hin, während D die beabsichtigte Kleeblatt-Kreuzung mit der geplanten Fortsetzung der RAB Elbing – Königsberg durch Danziger Gebiet in Richtung Bütow/Bärwalde/Stettin bezeichnet. Nur an dieser Stelle wurden erste Erdarbeiten durchgeführt, bei den anderen Knotenpunkten gibt es dafür derzeit keine Beweise in Form von Bodenfunden.

C. Durchlässe

Die einzigen Objekte, die bisher auf der beschriebenen Strecke gefunden wurden, sind Röhren aus Stahlbeton für den Durchlass kleiner lokaler Wasserläufe bzw. Bäche unter der Autobahn. Im Bild 1 sind diese Orte mit blauen Punkten und den Zahlen 1-5 sowie 7-9 gekennzeichnet. Die rot markierten Positionen 3 und 4 wurden irgendwann beseitigt, während die in Klammern gesetzten Positionen 6 und 10 wahrscheinlich nie gebaut wurden - was aber noch genauer untersucht werden muss. Die Ziffer 8 bezeichnet einen Durchlass, der beim Bau der heutigen Schnellstraße S 6 verwendet wurde. Allerdings steht nicht fest, ob der ursprüngliche Durchlass durch einen neuen ersetzt wurde. Dies ist der einzige gemeinsame Punkt des früheren Projektes "Danziger Autobahn " und der S 6.

Der Durchlass an Position 9 wurde 2010 abgerissen und durch einen neuen ersetzt, weil er sich im Bereich der niveaufreien Kreuzung der aktuellen Schnellstraßen S6 und S7 befand. Neue Untersuchungen zeigen jedoch, dass der Ort des Originals erhalten blieb.

Originaltext und Bild: Piotr Zembrzusi

Übersetzung aus dem Polnischen, Ergänzungen und Layout: Reiner Ruppmann