# Eine Straße durch das Köpperner Tal

Waldbahn, Bachweg, L 3041: Die Suche nach der geeigneten West-Ost-Passage zwischen Limes und Erlenbach

**Vorspiele**

Der 30. August des Jahres 1960 ist ein Dienstag. Morgens gegen halb Zehn ist der Parkplatz des Gasthauses Lochmühle stark frequentiert. Eine Männerrunde von mehr als 30 Köpfen hat sich im idyllischen Mühlengrund eingefunden: Abgesandte des Regierungspräsidiums Darmstadt, des hessischen Straßenbauamtes, der US-Militärverwaltung, auch die Landräte von Friedberg, Obertaunuskreis und Usingen. Nicht zu vergessen die Bürgermeister der Kommunen Köppern, Rodheim und Wehrheim. Die Herren Bähr Senior und Junior vom nahegelegenen Quarzitwerk. Dazu Kreis- und Gemeinde-Beigeordnete sowie weiteres Gefolge.

Es sollen Ergebnisse erzielt, Grundlagen geschaffen werden. Heinrich Müller, Landrat des Kreises Usingen, hat der Diskussionsrunde das Thema vorgegeben: "Die Verkehrsverbindung zwischen dem Autobahnzubringer Friedberg-Köppern und Wehrheim in Zusammenhang mit der Situation des Köpperner Talweges". Im Fokus steht dabei keinesfalls eine mögliche Straßenführung durch "das landschaftlich überaus reizvolle" und vom Erlenbach wildromantisch durchströmte Tal.

Es ist die unweit, jedoch höher gelegene Straße zwischen Wehrheim und Rodheim, die als Route von "überregionaler Bedeutung", als "einmalige Querverbindung parallel zum Nordabhang des Taunus" charakterisiert wird.

Heinrich Müller betont die Breite und Stabilität des Straßenzugs, wirbt für die Anbindung der Kreise Friedberg, Obertaunus-Nord und Usingen. "Während man an der Südseite des Taunus Überlegungen anstellt über den Ausbau einer südlichen Querverbindung, ist diese hier vorhanden", so heißt es im Protokoll dieses denkwürdigen Vormittags. Wermutstropfen ist aber der miserable Zustand auf der Friedberger Seite: Während das zum Kreis Usingen gehörende Teilstück vor einigen Jahren ausgebaut wurde und sich als "Landstraße II.O." präsentiert, ist die restliche Route weiterhin eine Gemeindestraße des Ortes Rodheim und in "äußerst schlechter" Verfassung.

Nicht alleine, dass notwendige Finanzmittel zur Instandsetzung durch die Rodheimer Verwaltung fehlen - auch das an dem waldgesäumten Verkehrsweg errichtete Militärdepot nordamerikanischen Ursprungs trägt Verantwortung für die Schadhaftigkeiten. Von den "schweren Lastzügen", die "Tag und Nacht" rollen, ist die Rede.

Schon im August 1960 wird, voraus-

schauend, die "Fortsetzung" der alten Rodheim-Wehrheim-Strecke in den Blick genommen: Immerhin binde - so ist es schriftlich dokumentiert - die Straße auch Anspach, Weiltal, Feldberg und schließlich sogar "Königstein-Wiesbaden" an.

Was also ist zu tun, um Pläne, Wünsche und Visionen in die Realität politischen Wirkens zu transformieren? - Weil der Ausbau des Rodheimer Teilstücks als dringend notwendig erachtet wird und die entstehenden Kosten von der Wetterau-Gemeinde nicht zu finanzieren sind, schlagen die Kreise Usingen und Obertaunus eine Vereinbarung vor. Demnach soll das Land Hessen die marode Strecke als "Landstraße I.0." in ihr Verkehrsnetz aufnehmen - im Gegenzug will man die Verbindung Wehrheim - Quarzitwerk - Lochmühle und den Köpperner Talweg "einer vernünftigen Lösung zuführen".

Im Wortlaut: "Das Straßenstück Wehrheim - Quarzitwerk, z.Zt. Gemeindestraße Wehrheims und stark benutzt von dem Quarzitwerk, das jenseits der Kreisgrenze Usingen liegt, würde vom Kreis Usingen als Landstraße II.0. übernommen. Der (….) Köpperner Talweg ist z.Zt. für Fußgänger fast nicht zu benutzen, weil über diesen Weg die ganze An- und Abfuhr vom Köpperner Quarzitwerk sich ergießt; er könnte auf Kosten der beiden Kreise Obertaunus und Usingen ohne besonderen Ausbau und Umbau seiner Kurven etc. mit einer Teerdecke versehen und damit als Wanderweg vom Obertaunuskreis zur Saalburg sowie als Verkehrsverbindung vom Köpperner Raum in den Kreis Usingen und umgekehrt benutzt werden unter Sperrung für Lastzüge, weil sich dann der LKW-Verkehr zu und vom Quarzitwerk über die Straße Wehrheim - Rodheim verlagern könnte."

Gegen den Vorschlag machen die Repräsentanten des Landesstraßenbauamtes Bedenken geltend. In Bezug auf eine Übernahme als "Landstraße I.0." erwarten sie Widerstand von Seiten des hessischen Finanzministeriums und des Haushaltsausschusses. Major Sehrls von den US-Streitkräften denkt dagegen pragmatisch und stellt die Hilfe "amerikanischer Pioniereinheiten" bei einer möglichen Straßensanierung in Aussicht.

Noch vor dem gemeinsamen Mittagessen fahren die versammelten Herren eine Runde, um den Talweg und die Rodheim-Wehrheimer-Straße zu begutachten. Der Zustand des strittigen Bereichs wird als "geradezu verheerend" bezeichnet. Und: "Man war sich restlos einig in dem Ziel, dass eine äußerlich so gut angelegte, von allen überflüssigen Kurven freie, fast schnurgerade Straße mit der notwendigen Breite von über 6 Metern nicht weiter dem Verfall ausgesetzt sein dürfte."

Schon 76 Jahre zuvor - am 4. Mai 1884 - wird die Gaststube der Lochmühle zum Schauplatz einer erwünschten Verkehrswende. Wehrheims Bürgermeister August Mank hat zwecks "Beratung zur Bewirkung des Baues einer Landstraße von Wehrheim durch das

Köpperner Tal" eingeladen.
Wie viele "Interessierte und Freunde dieses Projektes" sich schließlich einfinden, ist nicht überliefert.
Im Rahmen der Versammlung soll ein "Comite" gegründet werden.

Dazu ist es wohl nicht gekommen. Weil die Nachbargemeinde Köppern an der Sache kein Interesse hat, bleibt die Mank'sche Einladung folgenlos. - So wie auch das im August 1960 anberaumte und so hoffnungsvoll initiierte Treffen: Ein Ausbau zur Landstraße wird der alten Rodheim-Wehrheim-Wegstrecke jedenfalls nie zuteil.

**Die Wehrheimer Straße**

Schon seit undenklichen Zeiten verbinden Pfade das Usinger Land mit der Wetterau, ziehen in West-Ost-Richtung durch die Waldungen und queren den dort verlaufenden Limes. In den "Taunus-Übergängen" von Willi Görich findet sich die Beschreibung eines alten Weges: Von Wehrheim kommend, geht es über den Bizzenbach und unterhalb des Galgenbergs in Richtung "Pfuhlbach" oder "Pfuhlborn" - wo unweit des Hühnerpfades der "Pfaffenwiesbach-Wehrheimer Pfad" erreicht und nordöstlich von Köppern schließlich zur "Wehrheimer Straße" wird.
Noch bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts - so der Wehrheimer Lokalhistoriker und Archivar Robert Velte - nutzen die Einheimischen eine Route, die durch den heutigen Forstdistrikt 6 führt, den römischen Pfahlgraben kreuzt, auf Bauerneiche und Bimstein zuläuft. Längst sind Baum und Fels als Wegmarken vom Erdboden verschwunden: Nach mindestens dreihundertjähriger Lebensdauer ist die einst von Fuhrleuten als Rastplatz auserwählte Bauerneiche in den 1960er Jahren eingegangen, während der Bimstein dem großen Quarzit-Abbau zum Opfer gefallen ist.

Lassen wir bezüglich des Bimstein einen Berichterstatter des "Taunusboten" von 1935 zu Wort kommen: "Im Köpperner Tal liegt auf der linken Seite des Erlenbachlaufes am Abhang ein schöner, mit Bäumen bestandener Platz von rund 1000 qm Fläche, der scharf abgegrenzt aus dem Hang eben hervorspringt (….). Samt dem umgebenden Waldgebiet steht er im Eigentum der Gemeinde Köppern, die auf ihm eine Jagdhütte errichtet hat." Hier gedenken die Bewohner von Köppern am 26. April 1863 des 80. Geburtstags ihres Landgrafen Friedrich in festlicher Weise, hierher laden vier Jahre später die Sänger von Köppern die befreundeten Vereine aus Friedrichsdorf, Kirdorf, Rodheim, Homburg, Wehrheim und Obernhain ein, um über ein "alljährliches in ihrem Rajon abzuhaltendes Gesangsfest" zu beratschlagen.

Bild: Archiv August Will

Ein Ort voller Romantik. Eine 1738 erstmals erwähnte Quelle namens "Hunßingers Ruhborn" plätschert unweit und "spendet Kaffeewasser", eine vorgelagerte Felswand fällt sechs Meter schroff ab, erlaubt herrliche Ausblicke auf "mächtige Waldabhänge" und in die Wetterauer Ebene.

Hauptverbindung von West nach Ost ist jedoch die seit dem Altertum bezeugte "Waldbahn" - auch bekannt als "Wehrheimer Chaussee" oder "Wehrheimer Straße". Ein Kartenwerk aus dem 18. Jahrhundert zeigt diesen Weg in einer Ausrichtung, die verblüffend übereinstimmt mit dem Verlauf der rund zwei Jahrhunderte später von US-Militäreinheiten befestigten und sich zwischen Munitionslager und Autobahn-Nähe dehnenden Transportstraße. Bis heute ist es ein Gang über Grenzen. Über den Limes, den "Pulgrabe".

Wer den beim Depotzaun aufragenden Wehrheimer Grenzbaum hinter sich lässt, betritt noch immer andere Landesteile.

Fast schnurgerade zieht es sich von Wehrheims einstigem Obertor via Rodheimer Straße hinauf zum Eingang des Munitionsdepots und weiter durch die Waldschläge nach dem vorderen Taunus und zur Wetterau. Aufgrund des Lagerbetriebs darf die teergedeckte Trasse seit 1955 nicht mehr öffentlich genutzt werden. Laut Robert Velte ist die traditionsreiche Waldbahn seit jeher - und bereits lange vor der amerikanischen Ertüchtigungsmaßnahme - mit einem soliden Unterbau gut befestigt.

Dass sie eine gängige, ja offiziell anerkannte Chaussee war, dokumentiert eine historische Fotografie in der Wehrheimer Geschichtsverein-Publikation "Die Häuser, das Dorf, die Menschen". Vor dem Anwesen Hauptstraße 39 steht ein Straßenschild, das in Richtung Osten und hinauf zur Waldbahn weist: "Köppern 8 km., Rodheim 11 km." ist darauf vermerkt.

**Das Köpperner Tal**

Bis zum ausklingenden 19. Jahrhundert ist das so genannte Köpperner Tal eine Naturlandschaft in einsamabseitiger Urwüchsigkeit. Von dem "engen, dunklen Waldtal" schreibt Eugen Ernst - im Volksmund gar "Köpperner Loch" gerufen. Eingefasst ist der vom Erlenbach durchflossene Grund von den aufwärts drängenden Taunushöhen, dem aus Quarzit aufgebauten Höhenkamm.

Nicht nur unheimlich aufgrund von Wald und Fels und Schatten soll es gewesen sein - laut Heimatforscher Ernst ist das Tal auch Rückzugsort von Räuberbanden, lichtscheuem Gesindel. Für alle, die beweglich sein müssen, ist es ein idealer Tummelplatz: Von hier aus lassen sich leichthin Landesgrenzen überqueren, das Wechseln vom Hessischen ins Nassauische und zurück fällt nicht schwer.

Nur ein Weg führt am Erlenbach entlang und durch das Engtal hindurch - häufig begangen von Holzfällern, Förstern, Jägern. Auch genutzt von Händlern, Handwerkern und Fuhrleuten. Ab 1890 wandelt sich jedoch die ruhevolle Szenerie, ein Schienenstrang wird verlegt. Die Eisenbahn kommt! Und die kleine Haltestelle "Saalburg" entsteht unweit der schon auf Wehrheimer Gebiet befindlichen Lochmühle nebst dem Gasthaus "Waldfriede". -

Postkarte Erlenbach 1956, Archiv Bernd Jäger

Eine andere Ära bricht an und verwandelt das Tal erstmals nachhaltig.
Den eingesessenen Wehrheimern ist die Passage durch das Köpperner Tal bis heute als "Bachweg" geläufig.

Und dieser - so Lokalhistoriker Velte - erstreckte sich nur zwischen dem Abzweig zum Bahnhof Saalburg und der Zufahrt zum Waldkrankenhaus. Grob geschottert, wenig gepflegt, unbequem. Der Verlauf folgte weitgehend der im späten 20. Jahrhundert projektierten, gebauten und seitdem das Terrain dominierenden Landstraße.

**Die Walkmühle**

140 Jahre lang ist die Walkmühle eine feste Konstante inmitten waldeinsamer Abgeschiedenheit. Von Charles David Privat im Jahre 1833/34 unweit der heutigen Eisenbahnbrücke und hangseits errichtet, wird in dem Gebäude-Ensemble zunächst das Handwerk der Kunstwollspinnerei ausgeübt. Ein eigener Mühlgraben hält den Betrieb in Schwung.

Es ist die Epoche, in der sich auf sechs Erlenbach-Kilometern neun Mühlen eingerichtet haben - die Walkmühle ist davon die oberste, die abseitigste. 1914 haben die Walkmüller ihre Profession längst aufgegeben, das Anwesen wird von der Stadt Frankfurt käuflich erworben. Die Mühle wird zur Wohnstätte: Mitarbeiter der "Anstalt für Irre und Epileptische" ziehen mit ihren Familien ein.

Wie die Köpperner Heimatforscher August Will und Joachim Hoffmann weiterhin mitteilen, übernimmt 1950 ein Mann namens Hermann Schweizer das Haus und widmet sich kurzzeitig der Herstellung von Limonade. Wechselnde Bewohner prägen die folgende Zeit. Ende der 60er, Anfang der 70er Jahre passiert Robert Velte auf herbstlicher Transportfahrt die Stelle alljährlich. Dickwurz aus der Wetterau müssen heim nach Wehrheim gebracht werden. Der Talweg ist in miserablem Zustand, im Schritttempo nur geht es vorwärts.

Gute Gelegenheit jedenfalls für die Walkmühle-Mieterschaft, um ihren Stallhasen eine Extraportion Dickwurz zu verschaffen.
Als der Straßenbau durchs Tal beschlossene Sache ist, müssen die Gebäude weichen und der motorisierten Moderne Raum geben. Am 21. Mai 1974 wird die Walkmühle niedergelegt - angeblich sollen Bruchstücke in den gegenüber fließenden Erlenbach geschoben worden sein.

Nahansicht der Walkmühle, eine der verschwundenen Mühlen im Köpperner Tal (Olaf Velte)

**Die Taunus-Quarzit-Werke**

Im letzten Jahrzehnt des 19. Säkulums belebt sich die Szenerie im Talgrund auf unübersehbare Weise. Ab 1895 dampft die Bahn auf ihrer Route von Homburg nach Usingen hindurch, passiert dabei den neu erstellten Bahnhof Saalburg - und fast gleichzeitig, 1899, beginnen die Taunus-Quarzit-Werke mit dem Abbau des in der Gemarkung "Steinerne Wand" reichlich vorhandenen Hartgesteins. Das Geplätscher des Erlenbachs mischt sich fortan mit dem Ächzen forteilender Züge und dem Donnergrollen der Bergwerkssprengungen.

Um das florierende Gewerbe in Gang zu halten, lässt das Quarzit-Werk ein Anschlussgleis zur Station Saalburg installieren und eine firmeneigene Transportbahn rollen. Aufgrund der gut dotierten Pachtverträge gilt das Dorf Köppern schon bald als "reiche Gemeinde". Muskelkraft hält den Betrieb lange aufrecht. Bis zu 200 Männer bevölkern ein sich kontinuierlich vergrößerndes Areal. Das Werk ist fast 100 Jahre lang einer der umsatzträchtigsten Güterkunden der Taunusbahn.
Hier schuften Strafgefangene - "das Kommando" - aus dem Zuchthaus Butzbach. Und auch, während des Zweiten Weltkriegs, zwangsverschleppte russische Zivilisten. Die Bad Homburger Familie Bähr führt das Unternehmen schließlich erfolgreich in die bundesrepublikanische Zeit, macht es zum größten Förderer von Quarzit in Europa. Als die Familien von Ernst und Sohn Karl-Ernst Bähr das Taunus-Quarzit-Werk im Jahre 1989 in die Hände eines Konzerns geben, endet eine Ära.
Noch heute ducken sich unter Pflanzenwuchs die alten Gleise der Werksbahn, entlangführend an den aufge-

gebenen Verladerampen, erinnernd an eine Vergangenheit mühseliger und schwerster körperlicher Arbeit.

Im März 1937 soll der durch das Köpperner Tal führende Bachweg auf Veranlassung des Werks ausgebaut werden - die Gemeinde Köppern macht sich damit beim Landratsamt vorstellig. Immerhin erfolgt der Abtransport des begehrten Gesteins nicht alleine auf der Schiene. Zwar ist der Talweg befestigt, doch stets gesät mit Schlaglöchern. Die Arbeiter des Quarzit-Betriebs kümmern sich regelmäßig um Abhilfe, verfüllen und reparieren - doch eine Besserung der Straßensituation ist vorerst nicht in Sicht.

Historische Aufnahme des Taunus-Quarzitwerks mit Stolleneingängen.
(Stadtarchiv Friedrichsdorf)

**Knerr und Braas**

Sechs Jahre zuvor hat ein Mann die Betriebsleitung an der "Steinernen Wand" übernommen, der alsbald Wirtschaftsgeschichte schreiben wird. Bis 1939 kümmert sich der aus dem Lahn-Dill-Kreis stammende Rudolf Braas um die Belange im Steinbruch, wohnt mit Familie in der Werksleiter-Villa, benachbart zu Lochmühle und Hotel Waldlust. Das Haus - immerhin das letzte auf Wehrheimer Gemarkung - steht noch heute.
Braas, der auch die Köpperner Jagd gepachtet hat, verlässt den Taunus mit Beginn des Zweiten Weltkriegs und betreibt in Kärnten einen Hartsteinbruch. In Österreich lernt der studierte Maschinenbau-Ingenieur die Herstellung von Beton-Dachsteinen kennen - was den weiteren Lebensweg dominieren wird. Als die Familie 1945 ins beschauliche Köppern zurückkehrt, hat Rudolf Braas den Kopf voller Pläne: Dachpfannen aus Zement sollen auf maschinelle Weise produziert werden, in großem Stil.
Zunächst erschließt der 45-Jährige jedoch im nahe gelegenen Rosbacher

Wo einst die Halle der Brüder Knerr stand ist Leere. Daneben die Gleise der Taunusbahn.
(Olaf Velte)

Im Oktober 1948 lässt er seine "Betondachstein-Maschine HAIHO" unter der Nummer 803468 patentieren. Der Prototyp wird in einer Anspacher Schlosserei aus alten Beständen der Wehrmacht zusammengebaut. Praxisnah erprobt wird die revolutionäre Gerätschaft unweit von Bachweg und Erlenbach, im Grenzgebiet der Gemeinden Wehrheim und Köppern.

In Sichtweite zum Bahnhof Saalburg, unmittelbar unterhalb der Taunus-Quarzit-Werke, befindet sich seit Vorkriegszeiten das Produktionsareal des Obernhainer Brüderpaares Friedrich und Karl Knerr. In der schmucklosen Werkshalle stellen ein Dutzend Arbeiter Gehwegplatten und Zementrohre her. Hier lässt Rudolf Braas seine mit Kettenband und Pressvorrichtung bestückte Maschine aufstellen. Es ist vereinbart, dass die Gebrüder Knerr damit die neuen Dachdeckungen in Lizenz fertigen sollen.

Nicht lange währt die Test- und Lizenz-Phase. Nach etwa einem Jahr gibt die Firma Knerr das Geschäft auf und widmet sich fortan der maschinellen Betonplatten-Herstellung. Zu einem der Hauptabnehmer wird die Stadt Frankfurt, wo der Wiederaufbau im Gange ist.
Als Karl Knerr eine separate Firma am Ortsrand von Bad Homburg gründet, beginnt der Abstieg des Obernhainer Betriebs. Friedrich und Sohn Ludwig Knerr nehmen am alten Standort beim Bahnübergang Lochmühle zwar noch Waschbetonplatten ins Sortiment, können das bittere Ende aber nicht mehr abwenden. Im Jahre 1969 muss die Fertigung eingestellt werden. Heute ist die Knerr-Halle nebst den Geräteschuppen vom Erdboden getilgt, der von Findlingen gesäumte Platz liegt öd und leer.

Rudolf Braas indes ist auf dem Pfad des Erfolges. Unter dem Namen "Braas Baustoffwerke GmbH" produziert er auf einem angekauften Grundstück am Quellenweg in Köppern seinen ersten Markenartikel. Die "Köpperner Platte" wird zur Vorläuferin der berühmten "Frankfurter Pfanne". Eine originelle Marketing-Strategie - die Außendienstler sind per Motorrad unterwegs, demonstrieren die Bruchfestigkeit der Ziegel im Selbstversuch - erweckt Aufmerksamkeit.
Sogar der Bau einer Seilbahn zwecks Heranschaffung von Sand ist geplant. Sie soll die Strecke zwischen Quarzit-Abbau-Gelände und Dachstein-Werk überbrücken, scheitert jedoch am Einspruch der kommunalen Politiker.
Im Herbst 1953 wird die Fertigung nach Heusenstamm verlegt und ein weiteres Kapitel des Marktführers aufgeschlagen. Man firmiert nun als Gemeinschaftsunternehmung der im Taunus beheimateten Familien Braas und Dressel.

**Das Abstellgleis**

Das Köpperner Tal wird auch zum Schauplatz kriegsstrategischer Entscheidungen während der NS-Zeit. Die Nähe zu dem in Ziegenberg eingerichteten "Führerhauptquartier Adlerhorst" samt Außenstelle Kransberg mündet schließlich in ein Schreiben, das der "Landesforstmeister" am 9. April 1946 an das Regierungspräsidium in Wiesbaden richtet. Ehemalige Wehrmachtsutensilien, die sich nach Kriegsende in den Wäldern des Bezirksforstamtes befinden, sind aufgelistet.

Erwähnt ist ein "nicht fertiggestelltes Abstellgleis von etwa 1,7 km Länge" im Gemeindewald von Köppern - "das den Verkehr auf dem Wege stark beeinträchtigt". Es ist jenes Provisorium, dessen Verlauf von August Will beschrieben wird: Von unterhalb der Station Saalburg bis zirka zur Hälfte vor die ehemalige Eisenbahnbrücke im Köpperner Tal, "parallel zur vorhandenen Bahnlinie".

Etwa 1943 verlegt, macht die Gleisanlage auch eine Veränderung des bisherigen Bachweg-Verlaufs notwendig. Damit besonders am Abzweig zum Bahnhof Saalburg der Verkehr weiterhin passieren kann, werden "behelfsmäßig" Holzbrücken über den Erlenbach und neue Wegeführungen realisiert. Vorgesehen ist der neue Schienenstrang für Versorgungszüge, die in den Dienst des "Adlerhorst"-Komplexes gestellt werden.

"Kriegswichtige Güter" sollen unweit der kleinen Bahnstation zwecks Tarnung unter den Baumwipfeln verschwinden.

Seit dem Frühjahr 1941 wird das umliegende Gebiet immer wieder von Tiefflliegerangriffen aufgeschreckt. Als schlimmstes Unglücksdatum ist der Tag des 4. Oktober 1944 unvergessen: Beim Flugzeugbeschuss des in den Bahnhof Köppern einfahrenden Personenzuges kommen 38 Menschen ums Leben.

In den letzten Tagen des März 1945, die Karwoche ist angebrochen, stehen - laut August Will - etwa zehn verlassene Güterwaggons auf dem Gleis. In den unverschlossenen Wagen sind Kommissbrote angehäuft. Die Einwohner von Köppern und Wehrheim bedienen sich freimütig und bringen die Laibe in die heimischen Speisekammern. Der katholische Pfarrer Becker aus Wehrheim formuliert es im Rückblick elegant: "Mittwoch und Gründonnerstag Ausgabe von Brot aus einem Militärbrotzug."

Nach dem April 1946 und dem Schreiben des Wiesbadener Forstmeisters verschwindet irgendwann das auf Geheiß der Wehrmacht verlegte Gleis im Erlenbach-Tal.

Robert Velte aus Wehrheim erinnert sich an die Hintergründe. In den Wirren der Nachkriegszeit von örtlichen Handwerkern abgebaut und beiseite geschafft, finden die Sonderzug-Schienen beim Bau von Häusern, Ställen und Schuppen neue Verwendung.

Heimgesucht werden die Anrainer des Köpperner Tals im April 1945 von umherstreifenden Banden, die sich aus

frei gewordenen Kriegsgefangenen und Zwangsarbeitern zusammensetzen. Wiederum ist es Wehrheims katholischer Pfarrer, der auflistet: "Lagerführer des Quarzitwerks erschossen von den Russen; 11.4. abends halb 11, Überfall auf Brennfleck; Herr Mühlhofer angeschossen; Behelfsheim Rosenthal geplündert; Kloster Thron erst 2 Ferkel und am 12.4. ein großes Schwein geraubt; Sonntag 8.4. zwischen 12 und 3 mittags, Werkmeisterhaus Lanz ausgeraubt; Samstag 14.4. abends 9 Uhr, Haus Brass (Braas) ausgeraubt; - Amerikanische Polizei greift ein."

Ob der oben erwähnte Lagerführer mit dem "Kantinenwirt" identisch ist, der am 8. April von seiner Ehefrau "am frühen Abend in der Nähe des Talweges tot aufgefunden" wird, harrt noch der Aufklärung. Friedrichdorfs ehemalige Stadtarchivarin Johanna Koppenhöfer gibt den Namen dieses Quarzitwerk-Kantinenwirts mit "Willy Gustav Hubrich" an. Seine Frau sei überzeugt gewesen, "dass er von den Ostarbeitern erschossen worden war". Die näheren Umstände des Falles wurden von den zuständigen Behörden anscheinend nie geklärt.

**Die Straße durch das Tal**

Drei Jahre vor Baubeginn ist der Gemeinsinn zerrüttet. Befürworter und Gegner des Vorhabens liefern sich hitzige Diskussionen, reißen eine Kluft auf, in der sich auch Kreis- und Gemeindepolitiker mit Furor positionieren. - Eine Straße durch das Köpperner Tal soll gebaut werden, ein etwa 7 Kilometer langes Verbindungsstück zwischen Wehrheim und Köppern, zwischen Usinger Land, Vordertaunus und Wetterau. Seit mehr als einem Jahrzehnt wird schon über die Möglichkeit einer modernen West-Ost-Passage debattiert - nun sollen Visionen endlich reale Gestalt annehmen.

Lange wird eine Trassenführung auf der alten Waldbahn (auch "Wehrheimer Straße" oder "Wehrheimer Chaussee" genannt) erwogen. Weil jedoch das Munitionslager der US-Streitkräfte - eines der größten seiner Art in Europa - unmittelbar angrenzt, ist der Plan zum Scheitern verurteilt. Das so genannte Schutzbereich-Gesetz erklärt die Umgebung des Depots zum unantastbaren Raum.

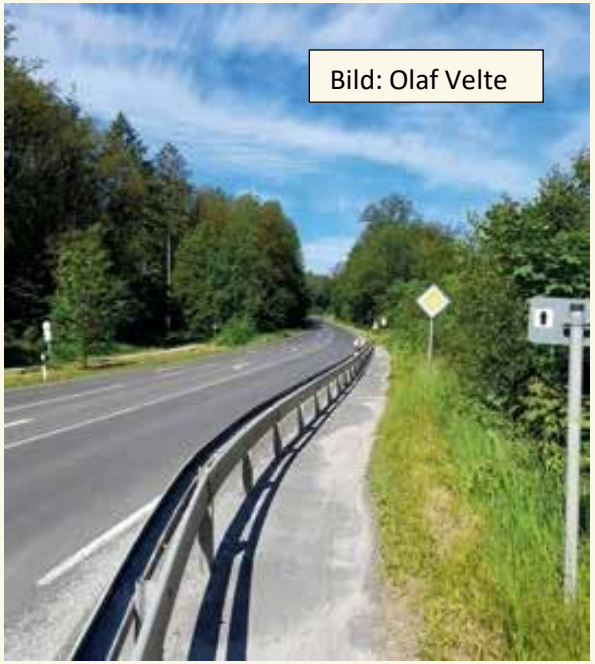
Die Landräte Thierbach (Kreis Usingen) und Herr (Obertaunuskreis) werben für die Tal-Variante, betonen den "Vorteil der Netzbildung". Köppern könne dann endlich aus der Randlage herausgenommen werden. Daneben gibt es Überlegungen, "die Siedlungsreserve hinter dem Taunuskamm" besser zu erschließen. Eine mögliche Talstraße sei leicht zu verlängern, um Obernhain und Hessenpark anzubinden, Wehrheim mittels "Umgehung" zu entlasten und den "Siedlungsschwerpunkt" Neu-Anspach anzu-

schließen. Dass die neue Trasse den Pkw-Pendlern und dem Berufsverkehr zugutekomme, stehe sowieso außer Frage - die neuralgischen Punkte Saalburg-Chaussee und Peters Pneu-Kreuzung seien zu entlasten.

Im Sommer 1970 wird ernsthaft um eine Verlegung des US-Munitionslagers gerungen. Experten sehen die Schwierigkeit, alle Bauten und Bunker an andere Stellen zu versetzen. Nach den daraus entstehenden Kosten wird gefragt. Zahlen schwirren umher und gipfeln schließlich in einem Volumen von 11 Millionen Mark. Was die Diskussion schnell an ihr Ende bringt.

Proteste formieren sich. "Talstraßen-Gegner" platzieren Plakate im Bachweg, kämpfen gegen "die Zerstörung des Naherholungsgebiets". Köpperner Vereine und Bürger schließen sich mit Politikern und dem Taunusklub zusammen, verlangen den Schutz von Natur und Landschaft, den Erhalt "eines der schönsten Taunus-Täler". Noch im Jahre 1982 wird der Status als Naturschutzgebiet beantragt und eingefordert - was das Regierungspräsidium ablehnt und auf eine bereits erfolgte Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet verweist.
Die Bauarbeiten zur Erstellung der zunächst als K 767 bezeichneten Route beginnen am Montag, den 13. August 1973. Dass zur gleichen Zeit auch die am US-Depot vorbeiführende und dem Transport von Gerät und Waffentechnik dienende Waldbahn stabilisiert und erweitert wird, ist eine Absurdität der Geschichte. Innerhalb weniger Jahre entstehen in dem Waldgebiet zwischen Limes und Erlenbach somit zwei feste, im Abstand von nur zwei Kilometern verlaufende Straßen.

Bevor sich die Baumaschinen durch das Köpperner Tal wühlen, müssen 9 Hektar Wald gerodet werden. Der ausklingende Juli 1973 bietet einen traurigen Anblick. In einer Lokalzeitung ist zu lesen: "Die ehedem liebliche Landschaft sieht aus, als wäre sie von einem Wirbelsturm heimgesucht worden. Die Bäume, an denen der Erlenbach einst vorbeirauschte, stehen nicht mehr." Unwiderruflich sei die Idylle dahin. Kritik entzündet sich am Zeitpunkt der Fällungsaktion: "Und das mitten im Mai, als die Bäume im vollen Saft standen, und just zur Hauptbrutzeit der Vögel."




Auch der in Wehrheim wohnende Ornithologe Mixtacki sorgt sich um die Vogelpopulation Da die vielen Windungen des Erlenbaches von Planern als Hindernis empfunden werden, will

man den Wasserlauf in ein neues Bett überführen. Es gibt Vorschläge, Böschung und Boden auf einer Länge von rund 700 Metern "mit Wasserbausteinen zu pflastern". Ein empfindlicher Eingriff, der den dort brütenden Gebirgsstelzen und Wasseramseln sehr schaden könne.

Der ehemalige Bachweg ist nicht mehr wiederzuerkennen. In neuen Erweiterungen präsentieren sich die Straßenstücke zwischen Abzweig Waldkrankenhaus und Ampelanlage Kreuzung Köppern sowie zwischen Abzweig Bahnhof Saalburg und Kreuzungsbereich Wehrheim Süd.
Mitsamt Gleisen und Schwellen wird die Eisenbahnbrücke im Oktober 1975 ausgewechselt. Die Vollendung der vierten Taunuskamm-Querung neben den bereits existierenden Übergängen Saalburg, Sandplacken und Rotes Kreuz steht bevor.

Am 6. November 1975 wird die Straße durch das Köpperner Tal der Öffentlichkeit übergeben. Sechzehn Jahre später erfolgt die Umwidmung von K 767 in L 3041.
Seit einem knappen halben Jahrhundert ist es nunmehr eine Selbstverständlichkeit, auf der Landstraße 3041 vom Usinger Land in den vorderen Taunus und in die Wetterau (und natürlich retour) zu gelangen. Eine rund 7 Kilometer lange Wegstrecke, die heute als eine der wichtigen Ver- und Anbindungen innerhalb des Taunusbezirks gelten kann. Reizvoll ist das Köpperner Tal dennoch geblieben, hat seinen dunkelromantischen Charme keinesfalls eingebüßt. Still ist es nicht mehr, das nicht.

Wer Ruhe sucht, wandert hinauf - dorthin, wo die traditionsreiche Waldbahn durch den Forst zieht. Bis in unsere Tage erhebt sich nahe der Lagereinzäunung ein markanter Grenzbaum auf Wehrheimer Terrain. Seine Existenz gibt dem Wort vom "Über Land Gehen" noch immer Sinn. Wer ihn hinter sich lässt, betritt wie ehedem andere Orts- und Kreisgebiete. "Ins Hessische" eines Großherzogtums gelangt man heute freilich nicht mehr.

Schilder weisen den Weg von West nach Ost und umgekehrt. (Olaf Velte)