

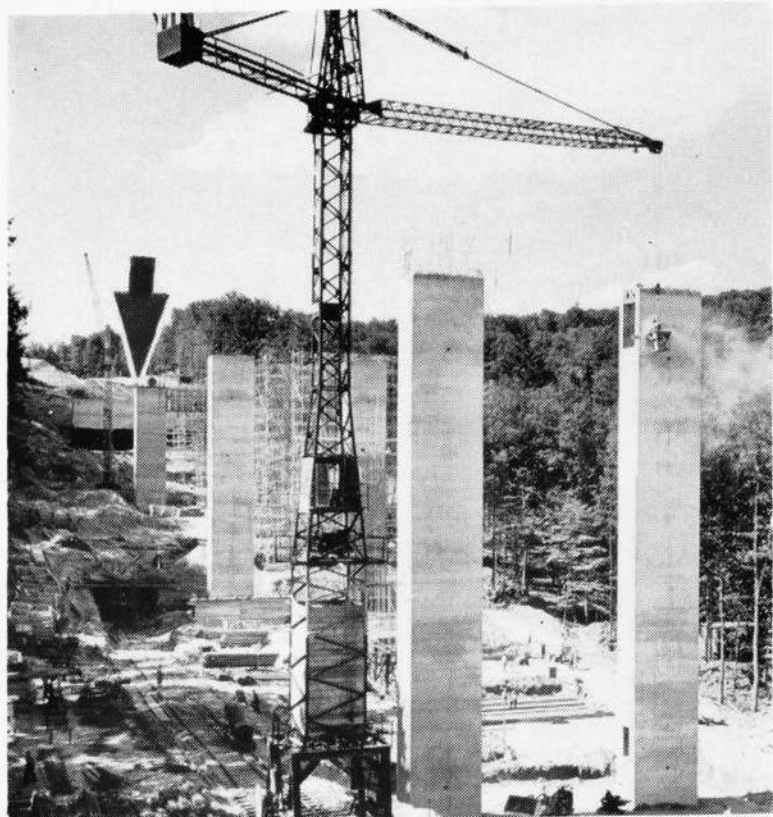


Straßenbauer und Landschaft

Gedanken zum Autobahnbau im Spessart von Hans Lorenz

Immer wieder wird die Sorge ausgesprochen: Was mögen die Ingenieure mit dem Spessart machen, wenn sie mit ihren Baggern und ihren Sprengmeistern anrücken, und wie mag es aussehen, wenn sie wieder abgezogen sind? Gerade darüber soll eingehend gesprochen werden. Man weiß, daß man auf einer Straße oder Autobahn schon Probefahrten machen kann, ehe sie gebaut ist. Man kann sie aber auch schon betrachten, noch ehe der erste Spatenstich erfolgt ist; nicht nur in Modellen. Modelle geben einen guten Überblick, aber sie zeigen kaum, wie die Strecke von der Fahrbahn aus sich dem Blick darbietet. Modelle sind auch teuer und nur mit größerem Zeit- und Kostenaufwand zu ändern, wenn man Verbesserungsmöglichkeiten für die Linienführung gefunden hat. Schließlich kann man sie weder den Berichten an die verantwortlichen Stellen beifügen, noch kann man sie leicht zu Besprechungen mitnehmen. Es gibt aber ein anschauliches Mittel, das diese Nachteile nicht hat. Das sind maßstäblich genaue Perspektiven.

Auch beim Hochbau benützt man Perspektiven, aber man hat keine Ansichten darzustellen mit kilometertiefem Blickraum, für den alle Reißschieben zu kurz und alle Zeichentische zu klein sind. Da hilft ein rechnerisches Verfahren, das ein Ingenieur und an anderer Stelle ein Architekt erdacht und bei der Autobahn eingeführt haben. Es zeigt den Weg, wie man



Der Pfeil auf unserem Bild zeigt das Niveau der Autobahn

aus den Lage- und Höhenplänen des Entwurfes das perspektivische Bild der Autobahn durch ganz einfache Rechnung ermitteln kann. Danach werden alle interessanten, schwierigen oder verdächtigen Stellen der Strecke geprüft, notfalls geändert und wieder geprüft. Der Ingenieur ist noch einen Schritt weitergegangen: er hat — wie einst schon Albrecht Dürer — ein Schaubildgerät, einen Perspektograph, gebaut, mit dessen Hilfe man im genau gleichen Maßstab, in dem das Fahrband perspektivisch gerechnet ist, an Ort und Stelle die umgebende Landschaft abzeichnet, um dann beide Bilder in einem dritten zur Darstellung des fertigen Bauwerkes zu vereinen. In letzter Zeit hat ein mit technischen Aufgaben vertrauter Kunstmaler ein Verfahren entwickelt, mit dem man ohne jede Rechnung und ohne Fluchtpunktzeichenverfahren nur durch Abgreifen aus den Plänen die Perspektiven erstellen kann. Solche Bilder, in dieser oder jener Weise gewonnen, in Tusche gezeichnet und lichtgepaust, verdeutlichen die schrift-

lichen Berichte, und großformatig in Kohle und dann als Braunpausen kopiert dienen sie bei mündlicher Berichterstattung und bei Ausstellungen.

Man kontrolliert auf diese Weise nicht nur die schmiegsame Einpassung der Streckenabschnitte in das Gelände, sondern auch die Wirkung von Dämmen, Einschnitten und Brücken, sowie den Zusammenklang mit dem vorhandenen Bewuchs der Landschaft, ja man entwickelt daraus die Pläne für die künftige Bepflanzung der Böschungen, der Mittelstreifen und der Umgebung. Wo immer gestalterische Fragen auftauchen oder Probleme fahrpsychologischer Art, wird ihnen mit diesem Mittel unermüdlich zu Leibe gerückt. Die Perspektiven regen zu neuen, besseren Lösungen an, und die besseren Lösungen ergeben neue Perspektiven. Es wird kaum ein Laie sich eine Vorstellung machen, was gedacht, geprüft und wieder gedacht worden ist, um zum Beispiel den Maintalübergang bei Aschaffenburg in einem großen, leicht durchhängenden Bogen von den letzten Spessarthängen bei Aschaffenburg bis zu den Sanddünen im Wald an der hessischen Grenze als ein organisches Ganzes zu gestalten, als ein Werk aus einem Guß, mit Überblick über die beidufriigen Anschlußstellen und über die Mainbrücke. Gleiche Untersuchungen werden für die ganze Strecke folgen.

Die Bepflanzung wirft auch biologische Fragen auf. Wie schafft man rasch und wirksam wieder einen Waldmantel, wo Waldränder aufgeschnitten werden mußten? Wie wird man die Felswände begrünen, auf daß sie nicht jahrzehntelang als große Wunden in der Landschaft klaffen? Auch hierzu sind Untersuchungen im Gange. Es gibt Pflanzen, von den Gräsern und Kräutern bis zu Bäumen wie Saalweide, Föhre, Birke und Eiche, die sich auch in Felsen einklammern, wenn man ihnen nur schmale Felstrepfen, Felsbänke bietet, wo man sie durch Saat oder als kleine Jungpflanzen ansiedeln kann.

Es werden neue, kühne und schöne Landschaftsbilder entstehen, denn es geschieht alles, was der in der ganzen Welt durch seine Eingliederung in die Landschaft bekannte deutsche Autobahnbau an alten Erfahrungen und an neuesten Erkenntnissen zu bieten hat.

Was wird aus unserem Spessart, wenn die große Verkehrsschlagader hindurchgeht? Die Schönheiten dieses Gebirges sind die Rosinen im Kuchen, wenn man die Strecke Frankfurt-Nürnberg so nennen will. Ein paar anziehende Rasthäuser werden die Mandelkerne sein. Die Reisenden werden den Spessart entdecken. Nicht, daß sie seine stillen Waldwege abseits der großen Heerstraße wandernd überschweben werden; dazu sind die meisten zu eilig oder zu faul. Aber sie werden auf den gebahnten Wegen seine Schönheiten und seine Kulturstätten aufsuchen. — Da ist das Wasserschloß Mespelbrunn aus der Renaissancezeit, auf der einen Seite eine feindabweisende Burg, auf der anderen ein heiter geöffnetes Lustschloß, im ganzen mehr ein romantischer Traum als ein Wehrbau. — Manchem wird die Kartause Grünau anziehen, von der noch heute in der Einsamkeit die Ruine des Refektoriums steht mit einem Landgasthaus daneben, das die Fischteiche aus alter Zeit betreibt. Wer lange sucht, wird einen Überblick über das Waldgebirge gewinnen vom Aussichtsturm auf der kahlen Höhe von Oberwintersbach, und er wird etwas hören von einem großen Schwimmbad auf freier Bergeshöhe und wird nach Mönchberg fahren. — Viele werden das Hafenthal aufsuchen und vielleicht froh sein, daß es vom Durchgangsverkehr verschont geblieben ist.

Wasserstraße und Landschaft

(aus einem Aufsatz über den Durchstich Volkach-Gerlachshausen)

Von Hugo Walter

Die Linie Schweinfurt-Marktbreit bildet die östliche Seite des Mairdreiecks. Der Flußlauf ist hier im allgemeinen gestreckt; jedoch ungefähr in der Mitte dieser Seite springt plötzlich von der Fränkischen Platte her der Vogelsberg weit nach Osten vor, den der Main in vielen Kurven umfließt. Die dabei entstehende Flußschleife ist unter dem Namen „Volkacher Mainschleife“ bekannt. Der Vogelsberg ist ein schmaler Bergrücken, gekrönt von der Vogelsburg. Von hier aus bietet sich ein herrlicher Blick auf die fränkische Weinlandschaft, das sonnige Maintal und die bekannten Weindörfer Escherndorf, Köhler und Nordheim. Die Gegend um den Vogelsberg mit dem Städtchen Volkach gilt als eine der schönsten und fruchtbarsten von Unterfranken.

Bei allen Plänen, die den Ausbau des Maines zur Großschiffahrtsstraße zum Ziele hatten, machte die Überwindung der Mainschleife die größten Schwierigkeiten. Landschaftsbild und Landeskultur mußten hier mit den Bauten für die Großschiffahrtsstraße so gegeneinander abgewogen werden, daß der einmalige Charakter dieser Gegend erhalten blieb und keine Störung erlitt. Die schließlich gefundene Lösung des Durchstiches *Volkach-Gerlachshausen* schont die schöne Flußlandschaft in der Mainschleife und gibt der Großschiffahrtsstraße eine zügige, klare und verkürzte Linienführung. Die einzelnen Flußkrümmungen zwischen Gerlachshausen und Volkach weisen zum Teil sehr kleine Radien auf (400 bis 700 m) die mit vertretbaren Mitteln und ohne sehr empfindliche Eingriffe in das liebliche Landschaftsbild nicht so hätten ausgebaut werden können, daß sich in dieser Flußstrecke moderne Schlepplzüge begegnen können.

Schon die ersten Entwürfe, die den Ausbau des Maines zur Großschiffahrtsstraße zum Ziele hatten und die um die Jahrhundertwende aufgestellt wurden, ließen die Schwierigkeiten, die dieser Flußabschnitt der Großschiffahrt bietet, erkennen. Ein um 1903 aufgestellter Entwurf sah ein gemischtes Bausystem vor. Dabei wechseln Strecken, in denen die Großschiffahrtsstraße im Fluß und in Seitenkanälen geführt wird.

Zwischen Fahr und Köhler benutzt die Schiffahrtsstraße den Fluß; diese Tatsache wird geschickt ausgenutzt, um die Mainschleife mit einem Tunnel von 315 m Länge durch den Vogelsberg an seiner engsten Stelle zu überwinden. Allerdings hätten diesen Tunnel nur 60 Tonnenschiffe in einigermaßen gefahrlosem Schiffsverkehr benutzen können.

Kanal durch das Wernthal?

Aus den später, hauptsächlich während des 1. Weltkrieges untersuchten Linienführungen der Verbindung vom Main zur Donau kristallisierten sich 4 geeignete heraus. Davon wurde zur Ausführung dann 1919 endgültig die sogenannte „*Beilngrieser Linie*“ bestimmt, die die Mainschleife vermeidet. Sie sah eine Kanalisierung des Maines von Aschaffenburg bis Wernfeld vor, von hier aus sollte die Großschiffahrtsstraße dem *Wernthal* in einem Kanal über Arnstein und Garstadt folgen. Würzburg sollte nach diesem Entwurf