

Die neue Rhön-Autobahn

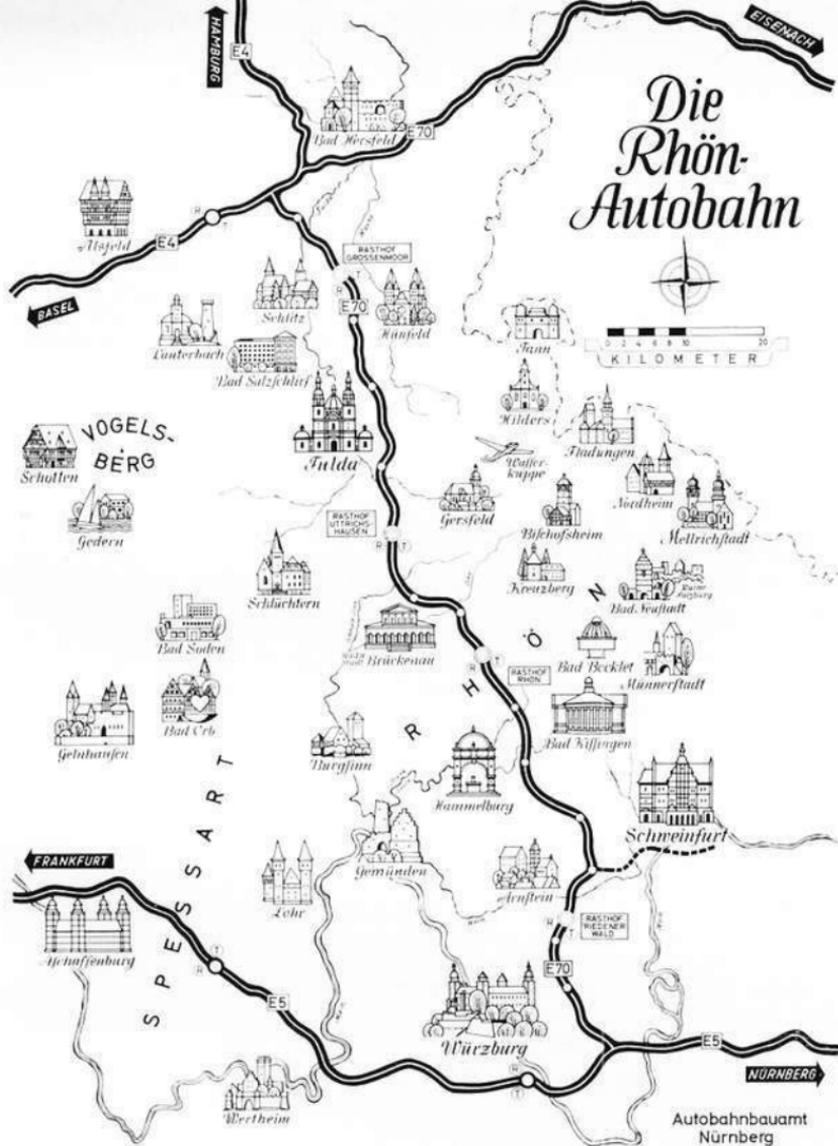
Seit dem 30. Juli 1968 zeigen die Hinweistafeln an der Autobahn Würzburg–Nürnberg am Biebelrieder Dreieck die volle Fahrtstrecke Schweinfurt–Fulda–Kassel an. Die neue Autobahn, als „Rhön-Linie“ bezeichnet, wurde an diesem Tage dem Verkehr übergeben.

Vom Biebelrieder Dreieck der stark befahrenen Autobahn Frankfurt–Nürnberg zweigt die neue Linie über eine schwingvolle Brücke ab. Die ersten Großbrücken über Täler mit Straßen und Eisenbahnlinien kommen, es beginnen der Gramschatzer und der Riedener Wald, wo bereits der erste Rasthof seine Gäste erwartet. Elegant zieht das graue Band der Autobahn durch die Gäulandschaft mit Feldern und Wiesen. Von ferne zeichnet sich die arbeitsreiche Industriestadt Schweinfurt ab, zu der zwei Anschlüsse führen. Bald steigt die Fahrstrecke mehr an: das Vorland der Rhön beginnt. Rasch geht es über den gewundenen Lauf der Fränkischen Saale, einzelne Weinberge sind zu sehen und die Ruine Trimbürg grüßt die Reisenden. Schilder weisen auf Bad Kissinger und Bad Brückenau hin, aber auch die anderen Heilbäder, Bad Bocklet und Bad Neustadt/Saale sind bequem zu erreichen. Ein wirklich interessanter Wechsel: aus der fruchtbaren Gäulandschaft zu den Stätten der Erholung und Ruhe, über ein abwechslungsreiches und vielgestaltiges Vorland zu den dunklen und schwermütig stimmenden Bergen der Hohen Rhön!

Bei dieser Fahrt wird es dem Fahrer, der zügig durch die Landschaft eilen kann, kaum bewußt, welches technische Können und welche finanzielle Mittel aufgewendet werden mußten, die Rhön-Linie wirklich zu einer schnellen Verbindungsstraße zu machen.

Um die Höchststeigung von 4% zu erhalten, mußten allein 23 Großbrücken gebaut werden. Die größte ist die Grenzwaldbrücke bei Bad Brückenau, die mit einer Länge von 965 m und einer Höhe von 107 m über Tal die kleine Sinn überspannt. Sie wurde in 39 Monaten Bauzeit errichtet und kostete rd. 24 Millionen DM. In der Länge mit 932 m steht die Brücke über das Fuldatal bei Welkers der Brücke auf bayerischer Seite kaum nach. Weiter kommen noch 122 Über- und Unterführungen und Seitenbrücken dazu. Vier Stützmauern in einer Gesamtlänge von 915 m mußten errichtet werden wie auch Dämme bis zu 45 m Höhe. Rund 27 Millionen Kubikmeter Erde, davon etwa 8 Millionen Kubikmeter Fels wurden bewegt. Diese Zahlen machen verständlich, daß von den rd. 900 Millionen DM Baukosten 30% auf die Kunstbauten und 21% auf den Erdbau entfielen. Damit der Schwerverkehr den übrigen Verkehr nicht behindert, hat man 30 km Kriechspur angelegt.

Nach einer weiteren raschen Fahrt weisen die Schilder auf Fulda hin und aus der Ferne hebt sich der barocke Bau des Domes ab. Von dieser Stadt gingen sehr viele kulturelle und religiöse Impulse über die Rhön in das Frankenland. Nur kurz sei an die Gründung des Klosters Fulda 744 durch Bonifatius erinnert und an die durch Hrabanus Maurus berühmte Klosterschule. Aber die Stadt blieb nicht bei der Stille klösterlicher Besinnung des Wirkens ste-



hen. Handel und Industrie bestimmen heute das Leben. An Hünfeld vorbei wird das Autobahndreieck Hattenbach mit der Einmündung in die Autobahnen nach Hannover, Kassel und Eisenach und in die große Nord-Süd-Linie, Ham-burg-Frankfurt-Basel, erreicht.

Die Autobahn Bad Hersfeld-Würzburg gehörte schon zu dem 1934 geplanten Reichsautobahnnetz, doch mit einem etwas anderem Verlauf. Bei Über-prüfung der Linienführung verlegte man auf bayerischem Gebiet die Trasse weiter nach Osten, näher an Schweinfurt heran; auf hessischem Gebiet wurde

die Linie etwa beibehalten. Erforderliche Rücksicht auf den Truppenübungsplatz Wildflecken und die Heilquellen von Bad Brückenau war notwendig.

Für den etwa 84 km langen bayerischen Teil der Autobahn wurde 1963 mit den Bauvorbereitungen bzw. Bauarbeiten begonnen, für den hessischen Teil (60 km) 1962. In verhältnismäßig kurzer Zeit konnten Teilstücke freigegeben werden, seit dem 28. Juli 1965 vom Autobahndreieck Biebelried nach der Anschlußstelle Würzburg-Estenfeld, die Umgehung von Fulda seit dem 28. September 1966 und die größere Teilstrecke von Würzburg-Estenfeld nach Schweinfurt seit dem 7. November 1966. Die Eröffnung der Gesamtstrecke war erst für Herbst 1970 vorgesehen, doch konnte dieser Termin unterschritten werden.

Die Autobahn erfüllt erst dann ihren Zweck, wenn sie über ausreichende Auffahrten mit dem Raum, durch den sie führt, verbunden ist. Die neue Rhön-Linie hat 12 Anschlußstellen. Je zwei haben Fulda, Bad Brückenau und Schweinfurt. Weitere schließen das Umland bei Niederjossa, Hünfeld, Bad Kissingen und Hammelburg der Großverkehrsstraße an. Der Gramschatzer Wald, ein beliebtes Ausflugsgebiet, hat ebenfalls eine eigene Auffahrt. Von Würzburg aus kann über Würzburg-Estenfeld die Autobahn erreicht werden und natürlich auch über alle Auffahrten Würzburg mit einer Fahrt über das Biebelrieder Autobahndreieck. Rastplätze und die vier Rasthöfe „Riedener Wald“, „Rhön“, „Uttrichshausen“ und „Großenmoor“ laden zu einem Verweilen in der fränkischen Muschelkalk-Landschaft, in der einst von Reisenden gemiedenen bayerischen und hessischen Rhön und im Tal der Fulda ein. Zu allen Raststätten gehören Tankstellen. Für die technische Instandsetzung sorgen drei Autobahnmeistereien in Erbshausen, Oberthulba und Fulda.

Die neue Linie verkürzt die Autobahn-Fahrtstrecke zwischen Hamburg und Nürnberg um rund 100 km, außerdem muß der stark frequentierte Frankfurter Raum nicht mehr befahren werden.

Die Rhön-Linie ist mehr als nur die Erschließung einer etwas vernachlässigten Landschaft. Zusammen mit dem systematischen Straßenausbau soll dem Zonenrandgebiet eine neue wirtschaftliche Grundlage erschlossen werden. Der wichtige Wirtschaftsraum Schweinfurt-Würzburg, das neue Industriezentrum Bad Neustadt/Saale und Fulda erhalten damit schnelle Verbindungen zu Rhein und Ruhr und zu den Seehäfen.

Die Rhön erwartet einen Impuls für den Fremdenverkehr. Aber nicht nur die direkt angeschlossenen Gebiete werden eine Belebung erfahren, auch weiter entfernt liegende Wirtschaftsgebiete, wie Oberfranken, verdanken der Autobahn spürbare Standortverbesserungen.

Eine Steigerung ihrer verbindenden und anregenden Kraft wird die Rhön-Autobahn erhalten, wenn sie einmal fortgesetzt ist und über Heilbronn-Stuttgart-Singen nach Schaffhausen in der Schweiz führen wird und wenn von Würzburg aus die Verbindung nach Ulm-Kempten geschaffen ist, die weiter Anschluß an die Autobahn Lindau-München haben wird. Würzburg, und damit der mainfränkische Raum, wird dann eine der großen Verkehrsdrehscheiben für Autobahnen sein, so wie es schon heute für den Eisenbahnverkehr ist.

Tschechonogei

Der Schriftsteller Dr. Karl Hochmuth, der den folgenden Beitrag geschrieben hat, vollendet am 26. Oktober das 50. Lebensjahr. FRANKENLAND gratuliert herzlich.

Was ist Tschechonogei? Das ist die Frage. Und die Antwort? Es kommt ganz darauf an, wer die Frage beantwortet. Für Sie, lieber Leser, ist es ein Nichts, ein Rätsel, in Wirklichkeit ist es ein Land und für mich ist es ein Onkel.

Er hieß Franz, Onkel Franz, aber für uns, seine Neffen und Nichten, war er der Tschechonogei. Alljährlich im Frühjahr besuchte er uns für acht Tage, fuhr von München mit dem Zug nach Würzburg, wir holten ihn ab, er wohnte bei uns. Er war der ungezwungenste Mensch, den ich kannte, von einer gleichbleibend guten Stimmung, nie ärgerlich oder gar boshaft, er hatte ein beneidenswertes Temperament. Früher war er Küfer im Hofbräuhaus, jetzt genoß er seine Pension und sein Freibier. Die Bezeichnung Küfer hörte er übrigens nicht gerne, er war ein Schäffler und damit basta.

Onkel Franz war in seinen jungen Jahren in Böhmen gewesen und hatte in Pilsen sein Handwerk erlernt. Der Aufenthalt dort war sein stärkstes Erlebnis, er zehrte ein ganzes Leben daran, und es war sein Lieblingsthema.

„Wia i selmal in Pils'n war, dreht in der Tschecho-, Tschecho-, Tschechonogei...“ Es war eigentlich nicht einzusehen, warum er das schwere Wort nicht vermied. Es wäre sogar sachlich richtiger gewesen, denn zu seiner Zeit war Pilsen noch eine Stadt der k. und k. Donaumonarchie. Er hätte das Wort auch weglassen können, jeder wußte, wo Pilsen lag.

Nein. Das Wort wurde bei jeder Gelegenheit aufgetischt, wir lachten längst nicht mehr, zu Anfang hatte Richard versucht, ihm das Wort richtig beizubringen:

„Tschechoslowakei meinst du doch, Onkel“.

„Freili, freili, hab' i do g'sagt. Schee war's dream und lusti war's aa, die verstenga zu leb'm in dera Tschecho-, Tschecho-, Tschechonogei!“

Er war ein begeisterter Spaziergänger. Stundenlang streiften wir mit ihm durch die Straßen der Stadt. Die Residenz hatte es ihm besonders angetan.

„I moan, die is no scheaner ois insa Nimpfenburg“.

„Größer, Onkel“.

„Scheener scho aa. Und wer hat denn nacher drin g'wohnt in eira Residenz? A Kini, ha?“

„Ein Fürstbischof hat's gebaut, Onkel“.

„So, a Firstbischof. Und hat's eam nacher g'falln, wia ois firti war?“