Dipl.-Ing. Gottlieb Pfeiffer

50 Jahre Autobahnen in Franken

Seit 50 Jahren bemüht man sich, ein Autobahnnetz zu bauen, das den Kraftfahrzeugen ermöglicht, schnell, sicher und wirtschaftlich die Industriezentren und Schönheitsgegenden Europas zu verbinden.

Durch Franken laufen heute die Autobahnen:

A 3 von Frankfurt über Würzburg – nach Nürnberg nach Regensburg.

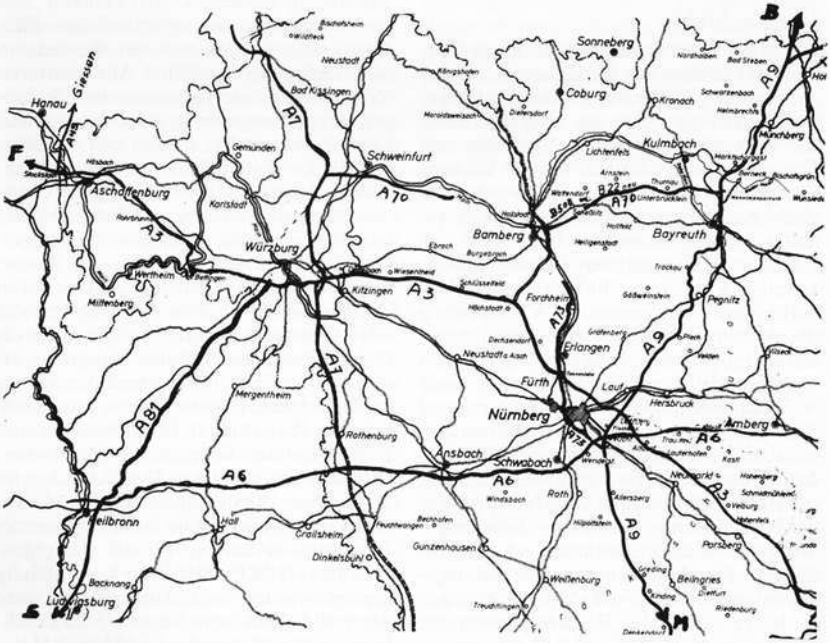
A 6 von Heilbronn über Ansbach – Nürnberg – Amberg zur späteren Verlängerung nach Pilsen und Prag

A 7 von Kassel durch die Rhön an Würzburg vorbei bis Uffenheim. Sie soll in etwa drei Jahren Ulm erreicht haben.

A 9 wurde vor dem Krieg gebaut. In Franken verläuft sie von Hof über Bayreuth, Nürnberg und Kinding, dann weiter über Ingolstadt nach München.

A 45 geht westlich von Aschaffenburg nur ein kurzes Stück durch Franken nach Norden und findet dann Anschluß an die hessischen Autobahnen.

A 70 die Maintalautobahn ist im Ostteil nördlich von Bamberg bis Unterbrücklei einbahnig und bis zum Anschluß an die A 9 als Vollautobahn befahrbar. Der Westteil kommt von der A 7, umgeht Schweinfurt südlich uns ist bis Knetzgau einbahnig fertig.



Zum Umschlagbild: Kindinger Berg nach Umbau. Alte Aufstiegsbahn für Personenkraftwagen abwärts. Alte Abfahrtsbahn für Lastkraftwagen abwärts.

Der Abschnitt Knetzgau – Bamberg ist geplant und soll in den nächsten Jahren gebaut werden.

A 73 führt als Städteverbindung von Nürnberg/Fürth nach Erlangen und Forchheim und weiter nach Bamberg. Sie ist jetzt bis Hirschaid fertiggestellt und soll in den nächsten Jahren ihr Ziel erreichen.

A 81 geht westlich von Würzburg von der A 3 nach Süden und erreicht Heilbronn und Stuttgart.

A 722 ist ein vor dem Krieg gebautes kurzes Teilstück, das nördlich von Hof an die A 9 anbindet und an die Autobahn Plauen – Dresden anschließen sollte.

Wie die vorgenannten Autobahnen im Verlauf von 50 Jahren in Franken geplant und gebaut wurden, wird im folgenden dargestellt.

Vorgeschichte

Schon in den ersten Jahren dieses Jahrhunderts tauchte der Gedanke auf, für das Automobil gesonderte Straßen zu bauen. Doch erst 1921 wurde die erste Autobahn der Welt als "Automobil-, Verkehrs- und Übungsstraße" (AVUS) dem Verkehr übergeben. Bis jedoch der Wunsch nach einer Autofernverkehrsstraße Gestalt annahm, vergingen weitere fünf Jahre. Im Oktober 1926 gründeten Länder, Städte, Kommunalverbände, Industrie- und Handelsfirmen den "Verein zur Vorbereitung der Autostraße Hansestädte – Frankfurt – Basel (abgekürzt: HAFRABA). Dieser Verein befaßte sich nicht nur mit einer Nord-Südverbindung, sondern entwarf 1927 ein Reichsautobahnnetz, von dem zwei Strecken unser Frankenland durchschneiden sollten. Es waren dies Hamburg – Erfurt – Nürnberg – München und Königsberg – Berlin – Leipzig – Nürnberg – Stuttgart – Zürich. Die heute so stark befahrene Strecke Nürnberg – Würzburg – Rheinland fehlte. Der HAFRABA gelang es leider nicht, die Reichsregierung zur Finanzierung der Nord-Südstrecke geschweige einer anderen Linie zu gewinnen. Erst die NS-Reichsregierung erließ am 27. Juni 1933 ein "Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens Reichsautobahnen" als Zweigunternehmung der Deutschen Reichsbahn. Bald danach, am 18. Aug. 1933 erfolgte die Umwandlung der HAFRABA in die Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen mit Sitz in Berlin (abgekürzt GEZUVOR). Aufgeteilt in elf Sektionen, bearbeitete diese Gesellschaft ein erweitertes Grundnetz. Für Franken waren dies folgende Strecken: Berlin – München, Nürnberg – Stuttgart, Nürnberg – Würzburg und Nürnberg – Regensburg. Die erstellten Pläne sollten als Vorprojekt dienen und wirtschaftliche Lösungen durch Vergleichsplanung finden lassen.

Autobahnbau 1934–1939

Die Deutsche Reichsbahn und die Direktion der Reichsautobahn gründeten "Oberste Bauleitungen der Reichsautobahn" (OBR) an wichtigen Knotenpunkten des Autobahngrundnetzes. In Franken war dies Nürnberg. Die erforderlichen Führungskräfte wurden von der Reichsbahn zur Verfügung gestellt. Alle weiteren Arbeitskräfte, wie Ingenieure und Techniker, Verwaltungsangestellte, Geologen und Landschaftsgestalter fanden sich reibungslos aus der großen Zahl der Arbeitslosen. Wenige Monate nach Gründung der Obersten Bauleitung Nürnberg (1. Februar 1934) konnten bereits die ersten Bauarbeiten vergeben werden. Es war dies im Raume Schleiz – Hof – Bayreuth der Strecke Berlin – München (A 9). Das Arbeitsgebiet der OBR Nürnberg reichte von Schleiz bis zur Donau. Trotz des Verbotes, Bagger zu verwenden um die Arbeitslosenzahl zu verringern, und trotz Errichtung von zwei Großbrücken (Saalebrücke bei Hirschberg und Rohrersreuther Talbrücke) konnte die erste Teilstrecke Schleiz – Berneck schon im September 1936 eröffnet werden. Inzwischen wurde auch schon an der Teilstrecke Bayreuth – Nürnberg gebaut, die gegenüber dem GEZUVOR-Projekt vollständig verlegt worden war. Ursprünglich quer durch die Fränkische Schweiz nach Forchheim und auf dem Ludwig-Donau-Main-Kanal durch den Südwesten Nürnbergs verlaufend, wurde sie nach Osten über Pegnitz

– Feucht verlegt. Grund: Kanal blieb erhalten, Osttrasse kürzer, für Anschlußstellen im Stadtgebiet wurden bei räumlicher Beschränktheit hohe Grundstückskosten befürchtet. Am 15. Juli 1937 wurde das kurze Stück Berneck – Bayreuth und am 3. September 1937 die Strecke Bayreuth – Nürnberg eröffnet. Ein Jahr später war die Gesamtstrecke bis Ingolstadt befahrbar. Damit war der Anschluß an die Autobahn München – Ingolstadt hergestellt und die Verbindung Berlin – München – Salzburg geschaffen. Die gesamte Strecke wurde mit zwei getrennten Fahrbahnen mit je zwei Fahrspuren ausgeführt. Ein Grünstreifen zwischen den Fahrbahnen, ein nur 1 m breiter Betonrandstreifen und ein ebenfalls 1 m breites Außenbankett ergaben einen 24 m breiten Straßenquerschnitt. Leitplanken gab es noch nicht. Die Fahrbahnen bestanden aus dicken Stahlbetonplatten auf Frostschutzschichten verschiedener Dicke, die mit Rücksicht auf sommerliche Wärmedehnung durch Dehnungsfugen getrennt waren, eine Konstruktion, die heute verschwunden ist. Bei Wassermangel, z. B. bei den Juraübergängen, wurden bituminöse Fahrbahndecken gewählt. Für die Anschlußstellen wählte man grundsätzlich Kleinsteinpflaster. Man wollte durch größere Rauhigkeit des Bodenbelagesa dem schnell ausfahrenden Autofahrer bei den engeren Kurven eine größere Sicherheit geben. Es zeigte sich jedoch, daß bei Glatteis das Gegenteil dieses Wunsches eintrat. Man verwendet jetzt die gleiche Fahrbahndecke wie auf der Normalstrecke. In der Linienführung hielt man sich weitgehend an das Beispiel der Eisenbahn. Mit geraden Strecken und Kreisbögen suchte man sich möglichst dem Gelände anzupassen, wobei zwischen Gerade und Kreisbogen ein Übergangsbogen mit dem doppelten Radius eingeschaltet wurde. Mit Steigungen war man damals sehr großzügig. Da die Autoindustrie zusagte, in Zukunft immer stärkere Motoren in die Lastwagen einzubauen, wurden Steigungen bis fast 7% zugelassen. Südlich der Anschlußstelle Plech gab es auf ein ganz kurzes Stück sogar 8%. Nicht bedacht wurde, daß mit steigender Motorstärke auch die Tragkraft der Wagen vergrößert wurde und so blieb es bei bergauf schleichenden Wagen.

Eine besondere finanzielle Belastung des Autobahnbaues bildeten die Kreuzungen mit Verkehrswegen und Flüssen. So verschieden die erforderlichen Brücken in ihren Tragkonstruktionen waren, so einheitlich waren sie in der Gestaltung der Widerlager, Flügel und Pfeiler. Sie wurden sämtlich mit Naturstein verkleidet oder auch voll mit Naturstein gemauert. Dabei verwendete man jeweils das Steinmaterial, das in der durchfahrenen Gegend anstand. Im Raume Hof war das Gründstein, ab Münchberg Granit, in den Keuperlandschaften Sandstein und bei den Juraquerungen Kalk. Nördlich Bayreuths gab es sogar eine Muschelkalkzone. Daher wurden dort zwei Bauwerke mit Muschelkalk verkleidet. Meist wurden Bossenmauerwerk gewählt und die Steine hierfür nach Maßbestellung aus den Brüchen bezogen. Man wollte auf diese Weise geschmackvolle Ansichtflächen schaffen und andererseits das darniederliegende Steinmetzgewerbe beleben. Dies gelang so gut, daß sich innerhalb von zwei Jahren der Steinpreis verdoppelte. Damals ahnte man nicht, daß in wenigen Jahrzehnten der Verkehr auf der Strecke Nürnberg – München so stark zunehmen würde, daß zwei Fahrspuren je Richtung nicht mehr ausreichen würden. Mit der späteren Verbreiterung verschwanden viele Mauerwerksflächen hinter grauen Betonwänden.

Größte Aufmerksamkeit und Mühe haben die Planer für gutes Einbinden der Autobahn in die Landschaft aufgewendet. Das zeigt sich besonders beim Durchqueren von Wäldern mit einförmigem Bewuchs, wie das im Lorenzer Reichswald südlich Nürnbergs der Fall ist. Die Waldränder wurden mit verschiedenen Gehölzen bepflanzt, so daß der Eindruck einer Mischwalddurchquerung entstand. Doch auch die Landschaftsgestalter ahnten nichts von einer künftigen Verbreiterung der Autobahn, die alles Geschaffene wieder zunichte machte.

Jede Straße braucht Pflege, auch die Autobahn. So wurden sogenannte Straßenmeistereien (später Autobahnmeistereien)

geschaffen, die, ausgerüstet mit dem nötigen Fuhrpark, kleine Schäden beheben und vor allem den winterlichen Streu- und Schneeräumdienst ausführen können. Auf fränkischem Gebiet sind dies die Autobahnmeistereien Münchberg, Trockau, Fischbach und Greding. Eine gewisse Berühmtheit erwarb sich Münchberg, weil dort, bedingt durch die Höhenlage, der aufwendigste Winterdienst aller Autobahnmeisterein geleistet werden mußte. Viel Sorgfalt wurde auch der Gestaltung der Rastplätze gewidmet. Im Raume Nürnberg versah man sie sogar durch Anschluß an die nächste Ortswasserleitung mit laufendem Wasser. (Was fehlte waren WC's). Rasthäuser, die Tag und Nacht geöffnet sind, wurden erst in kleinen Abmessungen gebaut. Der rege Besuch zwang jedoch später zu Erweiterungsbauten. Von Nord nach Süd entstanden solche Rasthäuser in Bayreuth-Nord, am Hienberg bei Simmelsdorf, bei Feucht und bei Greding. Die heutige Gestaltung gilt als vorbildlich in der Bundesrepublik.

Unvollendetes

Während des Baues der Nordsüdstrecke wurden schon eifrig die Autobahnen Nürnberg – Stuttgart (A 6) und Nürnberg – Würzburg (A 3) geplant. Von letzterer, für die die OBR Nürnberg nur Bauauftrag bis zur Mainbrücke bei Dettelbach hatte, wurden 1938 die ersten Lose vom Nürnberger Kreuz bis zur Bundesstraße 4 (N–Ba) in Auftrag gegeben. Aus den Betriebserfahrungen der bis zu diesem Zeitpunkt fertig gestellten Strecken ergab sich, daß der seitliche Randstreifen von 1 m Breite für seitliches Abstellen von beschädigten Fahrzeugen zu schmal ist. Man wählte ihn zu 2,25 m und erhielt damit eine Kronenbreite von 28,50 m. Bei Kriegsbeginn 1939 war diese Teilstrecke noch nicht fertig. Ende 1940 konnte sie nur einspurig dem Verkehr übergeben werden. Ähnlich erging es der Linie Nürnberg – Stuttgart. Dort konnte 1941 ein einbahniger Verkehr bis Schwabach aufgenommen werden. Von der geplanten Verbindung Bayreuth – Bamberg (A 70) wurde nur das Stück von der Nenntmannsreuther Höhe (Anschluß an die Autobahn Berlin – München nördlich von Bayreuth) bis zur Reichsstraße 85 bei Unterbrücklein zu bauen angefangen. Bei Kriegsbeginn wurde die Arbeit eingestellt und erst 13 Jahre nach Kriegsende vollendet. Die Fortsetzung Richtung Bamberg baute man als Bundesstraße 505 so aus, daß sie erforderlichen Falles zu einer Autobahn erweitert werden kann. Glückhafter war der Versuch, eine Autobahn Hof–Plauen–Chemnitz (A 722) zu bauen. Sie zweigt von der Nord-Süd-Strecke westlich Hof ab, um in nordöstlicher Richtung bei Zedwitz die damalige Reichsstraße 2 zu erreichen. Bis dahin konnte sie noch einspurig ausgebaut und dem Verkehr übergeben werden. Sie überquert die Thüringische Saale mit einer eleganten Granitbogenbrücke. Nach dem Kriege sollte sie eine bedeutende Rolle im Nord-Südverkehr spielen.

Krieg 1939–1945

Der Kriegsausbruch wirkte sich verheerend aus. Einberufungen zur Wehrmacht und Verpflichtungen zu kriegswirtschaftlichen Tätigkeiten schwächten Baufirmen und die Oberste Bauleitung so, daß nur mit Mühe und Not die angefangenen Bauarbeiten zu einem Abschluß gebracht werden konnten. Das Dienstgebäude der OBR wurde durch Fliegerbomben zerstört. Der Personalrest zog in eine Baracke der Autobahnmeisterei Greding, aus der er im April 1945 von der amerikanischen Wehrmacht vertrieben wurde. Im gleichen Monat sprengten deutsche Truppen auf der Nordsüdstrecke 41 Brücken, darunter 12 Tal- oder Flußbrücken, oder beschädigten sie schwer. Mit der Kapitulation der deutschen Wehrmacht im Mai war das Ende des Reiches und, so schien es, auch der Reichsautobahnen gekommen.

Nachkriegszeit

Wer zuerst an der Wiederherstellung der vorhandenen Autobahnen Interesse hatte, war die Militärregierung. Sie sammelte die zerstreuten Bediensteten durch Wandanschläge und setzte sie zuerst als Schutträumer in Nürnberg ein. Inzwischen war das von der Militärregierung eingesetzte Bayerische Innenministerium veranlaßt

Saalebrücke bei Hirschberg nach Kriegsende

Saalebrücke bei Hirschberg von Westen gesehen. Bild aus der Vorkriegszeit

worden, sich der Autobahnen anzunehmen. Mit einer Ministerialentschließung vom 28. Juni 1945 wurde das Häuflein ehemaliger Reichsautobahnbauer zur "Verwaltung der Autobahnen in Bayern, Dienststelle Nürnberg" einberufen. Eine amerikanische "Ing. Group Erlangen" stellte als dringende Aufgabe die Wiederherstellung der Brücken. Zerstörte Unterführungen waren bis dahin vom US-Militär mit Erde aus der nächsten Umgebung aufgefüllt worden. Bei größeren Brücken wurden hölzerne Behelfsüberbauten eingebaut. Die Auffüllungen setzten sich dauernd und sperrten die Querverbindungen. Die Behelfsbrücken erforderten laufend Reparaturen. Zu dieser Zeit gab es für die Bauunternehmer kaum Baustoffe. Die Erlanger Ing. Group unterstützte das neue Amt durch Lieferung von Lastwagen zur Baustoffbeschaffung. Trotzdem ging der Wiederaufbau sehr langsam von sich, weil das Kontingentierungssystem schlecht klappte und ein großer Mangel an kontingentfreien Baustoffen herrschte. Besonders auffällig war dies bei den Großbrükken. Bei der Brücke über den Weißen Main bei Lanzendorf war erst 1951 eine Fahrbahn befahrbar. Bei der Rohrersreuther Talbrücke war dies "schon" 1948 möglich. Die Saalebrücke blieb im zerstörten Zustand liegen. Der damals noch geringe Grenzverkehr wickelte sich an der Übergangsstelle Töpen-Juchhöh ab, die über das kurze Anfangsstück der Autobahn Hof–Plauen und die B 2 zu erreichen war. Mit den allmählich reicher fließenden Mitteln war es möglich, bis Ende 1955 alle Kriegsschäden zu beseitigen. Eine Ausnahme bildete die Saalebrücke bei Hirschberg, von deren acht Bögen einer auf dem Gebiet der Bundesrepublik lag, der zweite sich über die Saale und damit über die Grenze spannte und die restlichen 6 ganz in der DDR standen. Gesprengt waren der zweite und dritte Bogen vollständig. Vom bundesdeutschen Bogen war die Fahrbahn München–Berlin erhalten geblieben. Die Trümmer stauten die Saale zu einem kleinen See. Die Wiederherstellung war nicht nur ein technisches, sondern auch ein politisches Problem. Ab 1960 wurden zur DDR Fühlungen aufgenommen und Verhandlungen gepflegt. Nach vier Jahren konnten endlich die Formalitäten zum Wiederaufbau festgelegt werden. Die Brücke sollte von der DDR gebaut werden. Um den BRD-Teil, das südliche Widerlager, wurde ein hoher Grenzzaun errichtet und somit BRD-Boden vorübergehend der DDR einverleibt. Die Bauzeit betrug rund zwei Jahre. An beiden Brückenenden wurden Zollgebäude errichtet. Am 19. Dezember 1966 wurde der Verkehr über die Brücke aufgenommen. Im Sommer konnte auf der oberfränkischen Seite mit dem Bau eines Rasthauses begonnen werden, das den Namen "Frankenwald" erhielt und 1969 vollendet wurde.

Die Nachkriegszeit brachte auch eine mehrmalige Namensänderung des Bauamtes in Nürnberg. Auf Befehl der Militärregierung wurde die lange Bezeichnung "Verwaltung der Autobahnen in Bayern, Dienststelle Nürnberg" am 6. April 1946 umgewandelt in "Straßenbauamt (Autobahn) Nürnberg". Ab August 1954 hieß es "Autobahnbauamt Nürnberg", ab 1973 "Autobahndirektion Nürnberg" und heute "Autobahndirektion Nordbayern".

Neuplanung und Neubau der AB-Linie Nürnberg–Würzburg–Frankfurt (A 3)

Nach dem Krieg gewannen die Ländergrenzen wieder an Bedeutung. Die ehemalige Oberste Bauleitung Frankfurt mußte auf den Bau der Autobahn von der Landesgrenze bis Dettelbach verzichten. Die Unterlagen für die Vorkriegsplanung auf unterfränkischem Gebiet lieferte sie 1948 an Nürnberg aus. Hier wurde geprüft, ob die alte Linienführung verkehrs- und wirtschaftspolitisch vertretbar ist. Gleichzeitig wurden die Betriebserfahrungen für die Neuplanung ausgenützt. Keine Steigung sollte größer als 4 % sein. Gerade Strecken vermied man. Mit einer Ausnahme im westlichen Spessart wurde die gesamte Neubaustrecke aus Kreisbögen und Klothoiden zusammengesetzt. Klothoiden sind Teile einer Schneckenlinie. Ihre Krümmung verändert sich ständig von ganz flach

zu ganz stark oder umgekehrt. Für diese Trassierungsart hat sich unser verstorbener Bundesfreund Dr. Ing. e. h. Hans Lorenz besonders stark eingesetzt. Zusammen mit zwei anderen Wissenschaftlern hat er für die Vermessungsleute die Klothoiden-Abstecktafel Kaspar-Lorenz-Schürba herausgegeben, die inzwischen nicht nur im Bundesgebiet, sondern auch in vielen Nachbarländern Anklang gefunden hat. Ein besonderes Problem stellte die Spessartdurchquerung dar, für die drei Wahllinien geplant wurden. Man untersuchte sie eingehend auf wirtschaftliche, verkehrspolitische und fahrdynamische Eigenschaften.

1. Südlinie über Obernburg – Hasloch – Bettingen – Kist.
2. Diagonale über Stockstadt – Aschafftal – Weibersbrunn – Rohrbrunn – Bettingen – Üttingen – Kist.
3. Nordlinie bis Weibersbrunn wie vor, dann Abstieg durch das Hafenlohrtal zum Mainübergang nördlich Marktheidenfeld – Üttingen – Kist.

Das Ergebnis der Untersuchungen wurde auf der Verkehrsausstellung 1953 in München der Öffentlichkeit vorgestellt. Bei allen Anrainern lösten die drei Objekte lebhaftes Interesse aus. Der Bundesminister für Verkehr entschied sich für die Diagonale. Leider fehlten vorerst die Mittel zum Bau. Ende März 1955 wurde dann die Erlaubnis zu den ersten Ausschreibungen gegeben. Mit einem Zwischenkredit der Bundesanstalt für Arbeit konnten die Arbeiten Ende Mai 1955 für die erste Teilstrecke Landesgrenze–Stockstadt begonnen werden. Wegen Verzögerung in der Verabschiedung des Verkehrsfinanzierungsgesetzes blieben Bundesmittel vorläufig aus. Bald danach wurde vom Bundesverkehrsministerium ein neuer Autobahnquerschnitt mit 30 m Breite bei 2 mal 2 Fahrbahnen und 2 Standspuren mit je 3,25 m Breite vorgesehen. Der 5. November 1955 war Baubeginn der Mainbrücke bei Stockstadt. Ähnlich wie bei der Nordsüdstrecke wurden nach und nach einzelne Teilstücke in Angriff genommen. Im Juli 1958 konnte man die Strecke Stockstadt–

Spessartabstieg Richtung Aschaffenburg. Geländeanpassung mit Staffelung, Klotoiden und Kreisbögen. Kriechspur für aufwärtsfahrende Lastkraftwagen

Anschlußstelle Schweinfurt/Niederwern

Hösbach dem Verkehr übergeben. Im Dezember 1959 folgte Hösbach–Rohrbrunn, im Herbst 1961 Rohrbrunn-Helmstadt. Inzwischen begann man auch von Osten her mit dem Bau und im Juli 1962 wurde Tennenlohe–Höchstadt Ost eröffnet. Im Dezember 1963 schloß sich an Helmstadt–Würzburg Ost und Höchstadt Ost–Schlüsselfeld. Endlich, am 26. 11. 1964 konnte das fehlende Stück und damit die Autobahn Nürnberg–Frankfurt eingeweiht werden. Bei Biebelried, im Maindreieck südöstlich von Würzburg, wurde schon der Anschluß Würzburg–Fulda (A 7) durch ein Autobahndreieck eingebaut. Heute ist daraus ein Autobahnkreuz geworden. Die A 7 wurde nämlich nach Süden verlängert und ist zur Zeit im Bau. An besonderen Bauwerken auf der A 3 sind hervorzuheben: die Mainbrücken bei Stockstadt, Bettingen, Randersacker und Dettelbach, die elegante Talbrücke über das Haseltal im Spessart und die Brücke über das Teilheimer Tal im Maindreieck. Natürlich ist auch auf dieser Strecke für Rasthäuser (Steigerwald, Rohrbrunn im Spessart), für Rastplätze und Tankstellen gesorgt. Zur Streckenunterhaltung mußten vier Autobahnmeistereien errichtet werden: Erlangen, Geiselwind, Kist und Hösbach.

Autobahn Würzburg (Biebelried) – Fulda (A 7)

1964 war die Autobahn Nürnberg–Frankfurt fertig, im Juli 1968 schon Würzburg–Fulda–Hersfeld, ein Ereignis, das damals die Presse als Rekordleistung feierte, weil die Streckenfreigabe erst für 1970 vorgesehen war. Die Trasse führt vom (damaligen) Biebelrieder Dreieck in eleganten Schwüngen als "Verkehrsnerv des Maindreiecks" nach Norden zur Rhön und über die Kleine Sinn hinüber ins Hessische. Erschwerend für Planung und Bau war die Häufung von Quertälern. Aus fränkischem Gebiet waren alleine auf einer Strecke von nur 82 km 12 Talbrücken notwendig. Die

größte davon ist die Grenzwaldbrücke an der hessischen Landesgrenze. Sie ist 965 m lang und rund 100 m über Talgrund hoch. Dreieinviertel Jahre betrug die Bauzeit und an Baustoffen wurde die 1½fache Menge des Bedarfs der Europabrücke benötigt. Zur Streckenpflege gibt es auf fränkischem Gebiet zwei Autobahnmeistereien: Erbshausen bei der Anschlußstelle Gramschatzer Wald und Oberthulba bei der Anschlußstelle Bad Kissingen. Auf gleicher Strecke finden sich zwei Rasthäuser mit Tankstellen: "Riedener Wald" und "Rhön". Mit der Verkehrsübergabe dieser Strecke ist für den Nordsüdverkehr eine wesentliche Abkürzung von rund 100 km geschaffen worden.

Die Autobahnen Nürnberg–Regensburg (A 3) und Nürnberg–Amberg (A 6)

Vor dem Krieg war geplant, die Strecke Nürnberg–Regensburg nach Osten bis Kastl ausbiegen zu lassen, um für den Raum Amberg einen günstigen Anschluß zu schaffen. Das Kriegsende mit dem Bau des Truppenübungsplatzes Hohenfels durch die US-Wehrmacht zwang zum Umplanen. Die neue Trasse führt vom Nürnberger Kreuz fast genau in südostwärtiger Richtung südlich an Altdorf vorbei und verläßt kurz danach das fränkische Gebiet.

Die Autobahn Nürnberg–Heilbronn (A 6), die bei Feucht an die Strecke Berlin–München anbindet, wurde nach Osten bis Amberg verlängert. Sie kreuzt die Linie Nürnberg–Regensburg noch kurz vor Altdorf, ersteigt den Jura und verläßt dort das fränkische Gebiet. So gesellten sich zum Nürnberger Kreuz ein Feuchter und ein Altdorfer Kreuz, sehr zum Leidwesen der Naturschützer, die den Waldverlust durch die großflächigen Kreuzungen bedauern. Begonnen wurden die Bauarbeiten auf der A 3 Richtung Regensburg Mitte 1965. Am 17. November 1970 konnte man bis Neumarkt fahren und am 12. November 1971 war die ganze Strecke bis Regensburg fertig. Als besonderes Brückenbauwerk im fränkischen Raum ist die Pfaffentalbrücke südlich Altdorf zu erwähnen. Zeitlich parallel dazu liefen die Arbeiten auf der Amberger Strecke A 6. Die Freigabe des ersten Teilabschnittes fand ebenfalls am 17. November 1970, die der Gesamtstrecke auch am 12. November 1971 statt. Auch hier muß auf ein besonderes Brückenbauwerk hingewiesen werden, nämlich die Talbrücke bei Unterrieden, nördlich Altdorf, mit 627 m Länge und 42 m größter Höhe. Beide Bauwerke wurden unter der örtlichen Bauleitung unseres Bundesfreundes Dipl. Ing. E. Robitzkat errichtet. Bei der Anschlußstelle Alfeld wurde eine Autobahnmeisterei für die Streckenpflege errichtet.

Autobahn Würzburg–Heilbronn (A 81)

Von dieser rund 86 m langen Strecke liegen nur 4 km in Unterfranken, der Rest in der baden-württembergischen Region Franken. Heilbronn ist die Hauptstadt dieser Region. Im Norden bindet diese Autobahn bei Kist in die Strecke Würzburg – Frankfurt (A 3) ein und im Süden kreuzt sie bei Weinsberg die Linie Nürnberg – Heilbronn – Mannheim · Paris (A 6), um dann in die bestehende Strecke Heilbronn–Stuttgart einzumünden. Da im Norden mit einer späteren Verlängerung Richtung Hersfeld gerechnet werden muß, wurde auch hier ein Kreuzungsbauwerk (Würzburg-West) vorgesehen. Aus Geländegründen und um Waldflächen zu schonen wurde erstmalig von der üblichen Kreuzungsform abgesehen. Durch verschieden hohe Brückenkonstruktionen kreuzen Geradeausfahrer und Linksabbieger in vier verschieden hohen Ebenen nahezu zentral. In Fachkreisen wird diese Kreuzungsform "Malteserkreuz" genannt. Die Brücke für die Fahrbahn Heilbronn–Frankfurt erreicht eine Länge von 507 m. Insgesamt sind sechs Brücken erforderlich. Es ist selbstverständlich, daß eine derart aufwendige Konstruktion nur in außergewöhnlichen Fällen angewendet werden kann. Im Süden, nur wenige Kilometer vom Weinsberger Kreuz entfernt, mußte ein Höhenzug mit einem 470 m langen Tunnel durchfahren werden – im deutschen Autobahn-

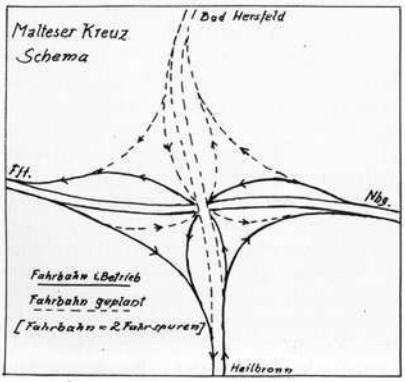
bau eine Seltenheit. Von den insgesamt notwendig gewordenen neun Talbrücken ist die größte die Jagsttalbrücke bei Widdern mit 888 m Länge und 80 m Höhe über Talgrund. Die Taubertalbrücke mit 658 m Länge und nur 32 m Höhe nimmt sich dagegen bescheiden aus. Während als höchste Steigung auf der ganzen Strecke 2,8% genügten, mußte für den Ab- und Aufstieg in das Taubertal die maximale Nachkriegssteigung von 4% angewendet werden. Mit dem Bau begonnen wird im Raume Weinsberg schon in den letzten Tagen des Jahres 1967, in Unterfranken Mitte 1969. Das erste Teilstück zwischen den Anschlußstellen Gerchsheim und Tauberbischofsheim wurde am 20. Dezember 1972 dem Verkehr übergeben. Zwei weitere ein Jahr später und die ganze Strecke, wie immer, mit einem feierlichen Akt durch den Bundesminister für Verkehr am 10. Dezember 1974. Die Heilbronner Tagespresse brachte das Ereignis in großer Aufmachung unter dem Titel "Eröffnung des Frankenschnellweges". Für die Autobahnpflege wurden zwei Autobahnmeistereien errichtet, eine bei Tauberbischofsheim, die andere bei Neuenstadt. Natürlich wurden auch Raststätten und Tankstellen geschaffen. Die Namen der Raststätten verraten ihre Lage: "Ob der Tauber" und "Jagsttal".

Autobahn Nürnberg – Heilbronn (A 6)

Wie schon erwähnt, konnte auf dieser Strecke (früher Nürnberg–Stuttgart genannt) 1941 ein einbahniger Betrieb von Nürnberg bis Schwabach aufgenommen werden. Auch von württembergischer Seite war schon vor dem Krieg begonnen worden und zwar beim Weinsberger Kreuz nahe Heilbronn. Von Nürnberg bis dorthin verläuft die gesamte Strecke auf fränkischem Boden, jedoch durch eine Landesgrenze in zwei Teile zerschnitten. Im mittelfränkischen Raum zeigt die Autobahn keine Besonderheiten, jenseits der Grenze sind

Verbreiterung auf drei Fahrspuren je Fahrbahn durchgeführt. Einfahrt in den Jura nördlich Greding

dann eine ganze Reihe tiefeingeschnittener Täler zu queren. Die zweite Fahrbahn zwischen Nürnberg und Schwabach wurde im Dezember 1968 dem Verkehr übergeben und zwei Jahre später am anderen Ende das Teilstück Weinsberg – Bretzfeld. Je nach Fertigstellung wurden von beiden Seiten her weitere Abschnitte eröffnet. Erst im Dezember 1979 mit der Freigabe der Strecke Ansbach/West – Kupferzell, war die gesamte Autobahn Nürnberg – Heilbronn befahrbar. Von den vielen Talbrücken im Hohenloher Land sei eine besonders hervorgehoben: die Brücke über das Kochertal nördlich von Schwäbisch Hall. Mit einer gesamten Länge des Spannbetonüberbaues zwischen den Endauflagern von 1128 m und einer Fahrbahnhöhe von 185 m über Talgrund stellt sie die Europabrücke südlich von Innsbruck weit in den Schatten. Den Turm des Ulmer Münsters, den höchsten Kirchturm Deutschlands, könnte man bequem unter das Bauwerk stellen. Zur Autobahnpflege dienen drei Autobahnmeistereien: Schwabach, Herrieden und Kirchberg. Die Rastplätze dieser Strecke wurden zum Teil erstmalig mit Toiletten ausgestattet. Folgende Rasthäuser errichtete man: "Frankenhöhe" bei Weinberg (nördlich Feuchtwangen) und "Hohenlohe" bei Waldenburg. Ein Rasthaus "Rangau" im Raume westlich Schwabach ist geplant.



Autobahn Nürnberg – Bamberg (A 73)

Ab 1948 wurde mit der Planung für einen "Frankenschnellweg" begonnen und zwar unter weitgehender Verwendung der Trasse des Ludwig-Donau-Main-Kanals. Bis zur Ausführung vergingen dann allerdings viele Jahre. Die Stadt Erlangen, die den Fernverkehr Nürnberg – Bamberg (Bundesstraße 4) aus ihren Straßen verbannen wollte, baute eine Westumfahrung der Stadt auf dem Kanalbrett als einbahnige Straße 4a und konnte sie im November 1962 eröffnen. Allmählich kam diese B 4a als eine Art Gemeinschaftsarbeit verschiedener Behörden zur Ausführung. Südlich Nürnberg baute die Autobahndirektion Nordbayern etwa 12 km vom Autobahndreieck Feucht bis zur Anschlußstelle Nürnberg/Hafen Ost, von hier bis kurz vor der Pegnitzbrücke nahe der Stadtgrenze Nürnberg/Fürth die Stadt Nürnberg, die nächsten 15 km die Autobahn-Direktion Nordbayern. Damit war der Anschluß an das Erlanger Teilstück erreicht. Das Straßenbauamt Nürnberg ergänzte es durch die Fortsetzung nach Norden bis Baiersdorf. Von da bis Hirschaid übernahm das Straßenbauamt Bamberg die Ausführung, wobei Forchheim im Westen umfahren wurde. In ein bis zwei Jahren soll, nach Aussage von Bundesverkehrsminister Dr. Dollinger vom 28. Oktober 1983 die Ostumgehung Bamberg erreicht sein. Ein besonderer Tag für die B 4a war der 1. April 1978. Beide Fahrbahnen bis Forchheim-Süd waren befahrbar und damit wurde die Strecke zur Autobahn A 73 aufgestuft. Einen Schönheitsfehler hat sie noch im Bereich der Stadt Nürnberg: zwei Kreuzungen in gleicher Ebene mit der Rothenburger und Schwabacher Straße beim ehemaligen Kanalhafen. Verkehrsleuchten regeln dort den Verkehr und erzeugen Staue in allen Richtungen.

Autobahn Würzburg – Ulm (A 7) (Verlängerung der AB Würzburg – Fulda nach Süden)

Als das Biebelrieder Dreieck in die A 3 Nürnberg – Frankfurt eingefügt wurde,

ahnte man noch nicht, daß die Strecke Würzburg – Fulda jemals nach Süden verlängert werden sollte. Man erwartete nämlich, daß der Nord-Süd-Verkehr Richtung Allgäu und Schweiz sich ab Biebelried über die A 3 zur Strecke Würzburg – Heilbronn – Bodensee verlagern würde. Leider traf dies nur teilweise zu und das Nürnberger Kreuz war weiterhin überlastet. Es wurde daher eine Südverlängerung der A 7 geplant, die bei Marktbreit den Main überquert, Uffenheim östlich, Rothenburg westlich liegen läßt und bei Dinkelsbühl Franken verläßt. Baubeginn war 1978. Im Dezember 1981 wurde das erste Teilstück Biebelried – Langensteinach bei Uffenheim eröffnet. Als wichtigstes Bauwerk ist in dieser Strecke die Mainbrücke bei Marktbreit zu nennen. Sie hat eine Länge von 928 m und eine mittlere Höhe über schiffbarem Wasserstand von 57 m. Der Abschnitt Langensteinach – Haundorf ist im Bau und dürfte im Herbst 1985 fertig sein. Für die restlichen 10 km sollen die Bauarbeiten 1984 beginnen und 1987 fertig sein.

Europastraßen

Europastraßen sind von der UNO 1949 in Genf festgelegte Straßenzüge für den Durchgangsverkehr. Ihre Beschaffenheit soll etwa unseren Bundesstraßen, unseren Autobahnen oder dreispurigen Straßen entsprechen. Bei Nürnberg kreuzen sich drei Europastraßen. Die A 3 ist ein Teil der Europastraße E 5 (London – Istanbul), die A 9 ein Teil der E 6 (Berlin – Rom) und die A 6 ein Teil der E 12 (Paris – Prag – Warschau). Die E 70 (Vogelfluglinie Hamburg – Stuttgart – Zürich) benützt zwei Autobahnen: die A 7 bis Würzburg und die A 81. Die Westumgehung Würzburgs wäre ein willkommene Abkürzung für diese Linie.

Nachwort

Nichts auf dieser Welt bleibt wie es ist. Das gilt auch für Autobahnen. Die Zunahme der Kraftwagenzahl von den 30er Jahren bis heute (von 1962 bis 1972 betrug sie 45%) hat zu Umständen geführt, die man damals nicht ahnte. Beim alten Fahrbahnquerschnitt genügt heute ein kleiner Auffahrunfall, um kilometerlangen Stau zu erzeugen. So mußten bei stark befahrenen Strecken im Laufe der letzten 20 Jahre zweispurige Fahrbahnen auf drei Fahrspuren verbreitert werden. Im fränkischen Bereich geschah dies auf der A 9 von Nürnberg nach Süden, auf der A 3 zwischen Nürnberger und Erlanger Kreuz und auf der A 73 südlich Nürnberg auf etwa 7 km Länge. – Die Fahrsicherheit verlangte die Einführung von Leitplanken am Außenrand von Dämmen und am Mittelstreifen als Sicherung gegen das Überfahren desselben. Seit 1955 wurden Leitplanken auch bei alten Autobahnen angebracht. – Erwähnt sei auch die Abänderung des Juraaufstieges der A 9 aus dem Altmühltal bei Kinding. Die 1937/38 gebaute Steigung mit über 6% zwang beladene Lastwagen zum "Kriechen" und damit zur Erzeugung von unliebsamen Stauen. Deshalb wurde ein neuer Aufstieg mit 4% Steigung und drei Fahrstreifen weit nach Westen ausholdend, gebaut. Die bisherige Aufstiegsbahn benützen nun die Lastwagen für die Abfahrt und die alte Abfahrtsbahn ist den Personenwagen vorbehalten. – In den vorausgehenden Texten wurde zweimal das Wort "Frankenschnellweg" verwendet. Einmal bei der A 73, bei der im Planungszustand und noch bei Beginn der Bauarbeiten diese Worte gebraucht wurden. Bei der mehr örtlichen Bedeutung, dem geringen Abstand der Anschlußstellen wagte man nicht, das Wort Autobahn zu verwenden oder an eine Aufstufung zur Autobahn zu denken. Bei der A 81 war das Wort "Frankenschnellweg" eine Überraschung für die Teilnehmer an den Einweihungsfeierlichkeiten. Ob das Wort heute noch verwendet wird, ist dem Schreiber dieser Zeilen nicht bekannt. Immerhin ist es ein Beweis, das die heutige Hauptstadt der Region Franken in Baden-Württemberg noch gefühlsmäßig Bindungen zur ehemaligen "Hauptstadt des fränkischen Reichskreises" hat.

Heute sprechen Ökologen, Naturschützer und manche Politiker – wenn über Autobahnen gesprochen wird – davon, daß die Landschaft zubetoniert wird. Man sollte berücksichtigen, daß alle öffentlichen Verkehrsflächen in der Bundesrepublik

Deutschland – Stadtstraßen, Wasserstraßen und Bahnen eingeschlossen – nur ca. 3% der Gesamtfläche der Bundesrepublik beanspruchen, die Autobahnen davon nur einen geringen Bruchteil.

Wie die gewaltige Steigerung des Kraftfahrzeugverkehrs in den letzten zehn Jahren zeigt, werden wir in Zukunft mit noch mehr Autos leben müssen. Was würde geschehen, wenn wir heute keine Autobahnen hätten? Aus der vorstehenden geschichtlichen Schilderung haben wir gesehen, wie schwer es war und wie lange es gedauert hat, das jetzige Autobahnnetz zu planen und zu bauen. Selbst für unser Frankenland ist das Netz der dringend erforderlichen Autobahnen noch nicht geschlossen. Können wir hoffen, daß politische und wirtschaftliche Einsicht dazu führen, daß wenigstens die noch fehlenden Streckenabschnitte des gegenwärtigen Grundnetzes in den nächsten Jahren vollendet werden? Für freundliche Beratung und Mitarbeit möchte ich mich herzlichst bedanken bei unserem Bundesfreund Reg. Oberbaudirektor H. Weiß und für Datenlieferung von Neubaustrecken und Überlassung von Bildmaterial bei Baudirektor Wrede der Autobanhdirektion Nordbayern.

Dipl. Ing. Gottlieb Pfeiffer, Gräfenberger Str. 35, 8500 Nürnberg 10

Werner Lühmann

Mit Josef Dünninger im Land zu Franken

Entdeckung einer bibliophilen Kostbarkeit

Foto-Studio Irma de Selliers, Würzburg

Als Josef und Eberhard Dünninger 1978 in der Reihe "Rosenheimer Raritäten" ihr Buch "Erlebtes Bayern. Landschaften und Begegnungen" herausbrachten, fühlten sie sich verpflichtet darauf hinzuweisen, daß die darin enthaltenen Landschaftsskizzen und Ortsbilder *nicht in rascher Folge entstanden, sondern eher wie Jahresringe gewachsen* sind, *die den beständigen Kern unserer Kindheits- und Jugenderinnerungen umschließen.*

Jeder, der Josef Dünninger verbunden war – als Fachkollege oder Schüler, als Freund oder Landsmann schlechthin –, hat damals mit Freude und Genuß gelesen oder wiedergelesen (denn das eine oder andere war auch wohl schon als Hörbild über den Äther gegangen oder an abgelegener Stelle im Druck erschienen), was der große alte Mann der Volkskunde in Franken gemeinsam mit seinem Sohn Eberhard aus dem schier unerschöpflichen Vorrat seiner Erinnerungen in jenem mit den kräftigen Zeichnungen von Josef Versl illustrierten Büchlein zusammengetragen und aufgeschrieben hatte. Es wurde ein Erfolg, ohne Zweifel. Wie viele Male ist es wohl als Gabe