

Pflege des fränkischen Landes

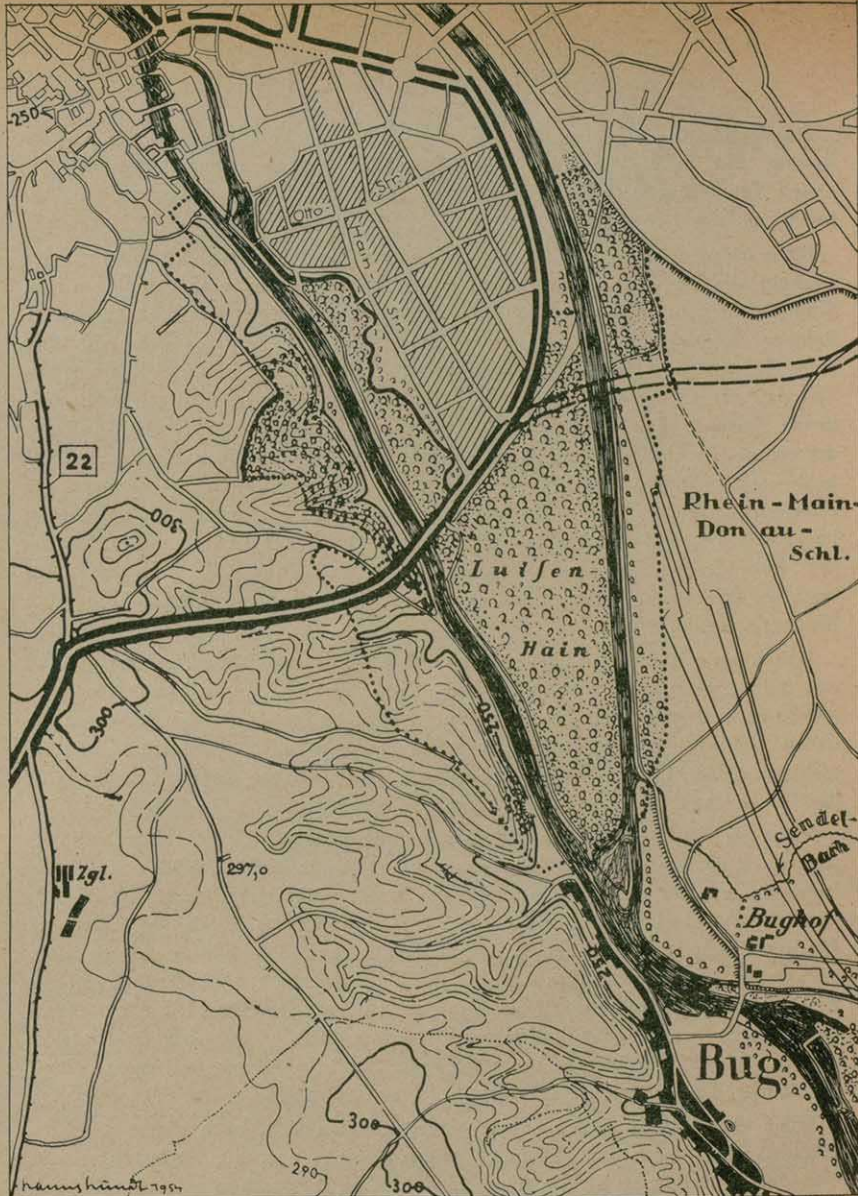
Im Namen des „Frankenbundes zur Kenntnis und Pflege des fränkischen Landes und Volkes“ nehme ich in folgenden Ausführungen Bezug auf den ersten Teil seiner Aufgabe. Die Angelegenheit, von der ich sprechen will, betrifft das fränkische Land.

B a m b e r g ist eine von den vielen Städten, die gebaut wurden, als man den Verkehr des 20. Jahrhunderts nicht ahnen konnte. Es ist eine von den vielen Städten, die unter einem nicht mehr tragbaren Durchgangsverkehr leiden. Bamberg ist noch dadurch besonders belastet, daß in seinem Weichbild über einer Talstadt sich steile Hügel erheben — die Berge des „fränkischen Roms“ — und daß ein großer Teil des Fernverkehrs gerade über diese Hügel herab sich in die Talstadt ergießt. Der berühmteste dieser Verkehrswege ist der Kaulberg, der schon ein Gefahrenberg war, als man von dem heutigen Kraftwagenverkehr noch nichts wußte. Ich erinnere mich, daß schon in meiner Jugend die Pferde von Wagen, deren Bremsen versagten, sich unten am Pfahlplätzchen buchstäblich den Schädel einrannten. Dieser Gefahrenberg soll und muß von dem Fernlastverkehr befreit werden. Eine Entlastungsstraße soll die Fernlastzüge, die aus dem Steigerwald kommen und zum Steigerwald fahren, vom Kaulberg fernhalten.

Man könnte nun sagen: Was geht diese Entlastungsstraße den Frankenbund an? Sie ist eine örtliche Angelegenheit. Nun, wäre es wirklich nur diese, so würde er sich gewiß nicht einmischen. Er hat sich z. B. in den leidenschaftlichen Kampf um die Frage: Geyerswörthbrücke oder Bischofsmühlbrücke? nicht eingemischt. Diese Frage und ihr wirklich örtlicher Charakter schien für die Pflege des fränkischen Landes ohne Belang.

Nicht so die geplante Kaulbergentlastungsstraße! Sie muß außerhalb des engeren Stadtbereichs von der Würzburger Straße südöstlich des Kaulbergs irgendwo zur Stadt oder zum Stadtrand hinabgeführt werden. Es ist „Landschaft“, was hier auf dem Spiele steht, und darum halte ich den Frankenbund für berechtigt, seine Stimme, und zwar in diesem Fall eine warnende Stimme, zu erheben. Nur gewissermaßen am Rande bemerke ich, daß die Leitung des Frankenbundes jeden persönlichen Rücksichten ganz ferne steht. Sie hat innerhalb der zu erwartenden und eigentlich schon deutlich gewordenen Parteien, die sich hier bilden können, gute Freunde. Sie ist, wie man zu sagen pflegt, mit keiner dieser Parteien verheiratet.

Einer der Pläne nun, und zwar einer, für den sich, nach einem gewissen Zögern, schon so manche Stimmen erhoben, sieht vor, die Entlastungsstraße von der Würzburger Straße über den Friedrichsbrunnen hinab zum linksseitigen Regnitzarm zu führen; diese Straße müßte auf einer hohen Brücke den Fluß überschreiten, den Hain durchqueren und entlang des sogenannten Heinrichsdammes irgendwie die Stadt erreichen. Ich scheide auch hier sorgfältig aus, was mir vorwiegend örtliche Angelegenheiten zu sein scheinen:



- 22** Bundesstrasse N^o 22; Landschaftsschutzgebiet Villen u. ä.
 1. Bauabschnitt u. Verkehrsplan für Ortsdurchquerung der B 22;
 2. " (bauamtliche Planung)

Die Regnitz von Bug bis Bamberg mit ihrer Umgebung. Lageplan von Hanns Hundt mit der geplanten Straße Friedrichsbrunnen-Heinrichsdamm



Die Flußlandschaft mit Blick gegen Bug

Peter Halm

z. B. daß der Hain, eine berühmte Zuflucht erholungsbedürftiger Spaziergänger, durch diese Straße eben als „buen retiro“ vermutlich schwer beeinträchtigt werden würde, nicht zum wenigsten durch Lärm und Auspuffgase, dies letztere besonders deswegen, weil die Straße eben an der Durchschneidungsstelle zum Fluß und zur Brücke ansteigen müßte. Ich scheide solcherlei für meine Betrachtung aus, weil die Sorge um die Verkümmern eines Erholungsortes eine vorwiegend örtliche Angelegenheit ist, für die sich eben die ins Zeug legen müssen, denen ihr Erholungsort verkümmert werden würde. Die Sorge dafür, daß in allen fränkischen Städten die Möglichkeit schöner und erholsamer Spaziergänge besteht, scheint mir über das hinauszugehen, was man billigerweise vom Frankenbund verlangen kann. Die Aufgaben des Frankenbundes gestreift werden allerdings durch die Rücksichten auf die ja nicht nur örtliche Tierwelt unserer Heimat; denn es scheint mir die Gefahr zu bestehen, daß die wertvolle und bedeutsame Tierwelt des Hains durch die geplante Brücke geschädigt werden könnte. Doch darüber möchten wir erst das maßgebliche Urteil von Kennern hören. Ich lasse also auch diesen Gesichtspunkt hier beiseite, und ebenso alle die örtlichen Rücksichten auf wirtschaftliche Vorteile, die sich für Bürger Bambergs aus dieser Brücke ergeben könnten.

Aber — das Landschaftsbild! Ich weiß nicht, ob in den bisherigen Erörterungen schon eindringlich darauf hingewiesen wurde, daß die geplante Straße und Brücke etwas in Deutschland sicher Einmaliges zerstören würde. Nicht der Hain an sich ist einmalig: Auenwälder von seiner Art gibt es mehrere. Aber die jetzt noch bestehende Wasserstraße im Zusammenklang mit ihren Ufern und dem Pflanzenwuchs dieser Ufer: die ist einmalig. Aus dem heutigen weiten Flußtal heraus nähert sich die heutige Regnitz östlich des Ortes Bug dem alten Hochufer der linken Talseite und fließt in ihrem linken Seitenarm, dicht am Abfall eines Burgsandsteinrückens, eine halbe Stunde lang gegen Bamberg hinab bis dahin, wo sie auf beiden Seiten die Häuser der Stadt umfassen. Dieser Flußarm heißt heute Mühlgraben; er ist in seinem jetzigen Bestand insofern „künstlich“, als sein Wasserspiegel sich nicht unbeträchtlich über den ursprünglichen Spiegel erhebt. Den ursprünglichen: denn ganz gewiß ist der Mühlgraben nicht vollkommen eine künstliche Schöpfung. Wie der von ihm abzweigende Hollergraben, das einzige noch erhaltene Urstück eines alten Bamberger Flußlaufes, deutlich zeigt, entspricht der obere Teil des heutigen Mühlgrabens dem ehemaligen Oberlauf des Hollergrabens. Dieser Flußlauf wurde nur verbreitert, überhöht und in seinem unteren Teil geradeaus zu den heutigen Mühlen geführt. So ist der Mühlgraben eine Schöpfung der Natur und des Menschen zugleich und schon dadurch eine bemerkenswerte Erscheinung in der Landschaft. Dieser Mühlgraben ist aber in unserem Land geradezu einzigartig dadurch, daß er unmittelbar einen sehr alten — tertiären — Prallhang entlangzieht und daß jenseits des Flußlaufes sich in gleicher Ausdehnung ein Auenwald erstreckt, der — sehr bemerkenswert — ebenso eine Schöpfung der Natur und des Menschen darstellt

wie der Mühlgraben. Diese Dreiheit nun: Prallhang, Fluß und Auenwald ist in dieser Art und Schönheit einmalig in Deutschland. Nirgends an deutschen Flüssen ist etwas Ähnliches zu finden. Sie wirkt wie eine Stromstrecke im Urwald; der berühmte Zeichner Peter Halm hat sie in dieser ihrer Schönheit eingefangen. Daß dieser Flußlauf auch eine vielberühmte Strecke für den Rudersport ist — man sagt, nur in England sei eine damit zu vergleichen —, das sei hier nur nebenbei bemerkt. Wird diese Stromstrecke durch eine schräggeneigte, etwa 15 Meter hohe Brücke in ihrer Mitte durchschnitten, so ist etwas Einmaliges unwiderbringlich vernichtet. Diese unsere Stellungnahme darf nicht als eine heimatpflegerische Sentimentalität bezeichnet werden. Dem Gras auf einer verfallenen Mauer, das samt seiner Mauer verschwindet, einem liebenswürdigen Bäumchen, das dem Verkehr zum Opfer fällt, einem hübschen Durchblick, der verbaut werden muß, weinen wir keine Träne nach. Aber man muß begreifen, daß hier ein Ausnahmefall des großen Formats vorliegt.

Die peinliche Lage, in die sich hier der Heimat- und Naturschutz versetzt sieht, wäre gegenstandslos, wenn die Frage: Entlastungsstraße für den Kaulberg — durch eine Umgehungsstraße gelöst werden könnte, die weit außerhalb und oberhalb Bamberg's auf den Talböden der Aurach und der Regnitz in die Talstadt hereinführen würde. Solange der Bau einer solchen Umgehungsstraße noch in ungewisser Ferne liegt, müssen sich die maßgebenden Stellen über eine Entlastungsstraße schlüssig werden. Bei jeder Lösung dieser Frage handelt es sich um ein Übel: um ein größeres oder um kleinere. Das größte Übel wäre, wie wir dargelegt haben, die Straßen- und Brückenführung quer durch den Flußlauf und den Hain. Ein kleineres Übel scheint uns der Vorschlag zu sein, am oberen Ende des Mühlgrabens, das ist auch am oberen Ende des Hains, den Fluß durch eine Brücke zu überqueren. Warum ein kleineres? Weil die Brücke hier nicht so hoch gespannt werden müßte; weil die Landschaft hier sozusagen einen Knick macht, indem sich der Flußlauf von dem heutigen Prallhang weg zur Ebene hin entfernt; weil ihn kein Auenwald mehr begleitet. Also: Ende einer Kleinlandschaft, Beginn einer andersgearteten. An einem solchen Knickpunkt wäre die Brücke vielleicht erträglich; sie wäre, ich wiederhole es, ein kleineres Übel.

Dieses unverlangte Gutachten ist die Meinungsäußerung der Leitung des Gesamtbundes, nicht der Gruppe Bamberg. Dieses Gutachten scheidet sorgfältig alle technischen Schwierigkeiten und alle wirtschaftlichen Rücksichten aus. Es bemüht sich nur, den Gedanken: Erhaltung eines großartigen Landschaftsbildes, selbst rein und groß zu erörtern. An einer Angelegenheit von dieser fränkischen, nicht nur bambergischen Bedeutung durfte der Frankenbund zur Kenntnis und Pflege des fränkischen Landes und Volkes nicht teilnahmslos vorübergehen. Sollte die geplante Brücken- und Straßenführung quer durch Mühlgraben und Hain doch Wirklichkeit werden, so soll man einst sagen können: Gewarnt hat

die Leitung des Frankenbundes.