

Landschaftspflege beim Bau der Großschiffahrtsstraße Main

Von Peter Holleis

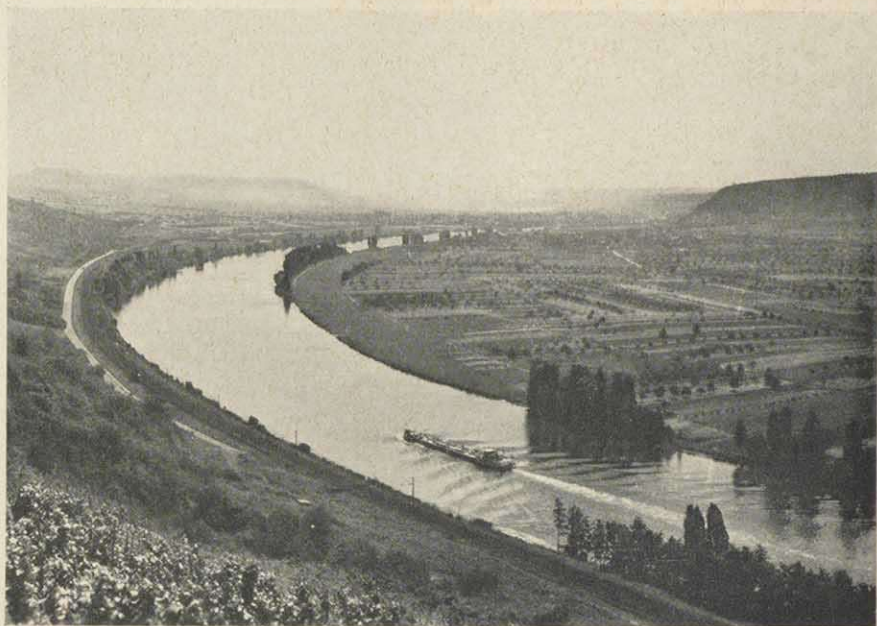
„... und wollen zur schönen Sommerszeit ins Land der Franken fahren.“ So wurde in deutschen Landen gesungen, ehe der Reisedrang nach dem Süden zur Gewohnheit wurde. Viele unserer Landsleute haben vergessen, wie schön das Frankenland und insbesondere das Maintal zur Sommerszeit ist. Maler und Dichter haben, angeregt durch die Schönheit der Landschaft, herrliche Werke vollbracht.

In diese liebliche Landschaft drang eines Tages der Bauingenieur ein, um den Main für die Großschiffahrt auszubauen. Wenn der Bauingenieur eine Idee verwirklichen will, bangen viele Menschen um die Naturschönheiten, denn es gilt dann von manch lieb gewordenem Fleckchen Erde Abschied zu nehmen. Am besten erscheint es dann, gleich Sturm zu laufen und gegen jede Änderung in der Natur Einspruch zu erheben. Bei jeder größeren Baumaßnahme sollen die Verfechter der Heimatschönheit auf den Plan treten und ihre Rechte geltend machen. Bei vernünftiger Zusammenarbeit und gutem Willen, sowohl auf seiten des Naturschutzes wie auf seiten der Bauingenieure, wird stets eine gute Lösung entstehen. Als Wasserbauer steht man überdies sein ganzes Leben lang im Kampf mit den Naturgewalten und den Beteiligten. Liebe und Verständnis für die Natur sind außer dem reinen Ingenieurwissen und -können erforderlich.

Da das Leben stets vorwärts schreitet, kann man sich nicht nur mit der Konservierung von bestehenden Naturschönheiten befassen; in einem so dicht besiedelten Land, wie wir es haben, muß es eine rege Bautätigkeit geben, denn sonst würde das Wirtschaftsleben stagnieren. Das Leben muß weitergehen, wenn wir für die Bevölkerung Arbeit und damit das tägliche Brot haben wollen.

An dem Beispiel Main sollen einige der Möglichkeiten aufgezeigt werden, Technik und Natur in Einklang zu bringen. Der Zweck der von der Rhein-Main-Donau AG gebauten Großschiffahrtsstraße wird erst dann restlos erfüllt sein, wenn außer einem leistungsfähigen Transportweg und zahlreichen Kraftwerken auch das Landschaftsbild, zumindest in seiner bisherigen Schönheit, erhalten wird. Ein großer Ingenieur hat einmal das Wort geprägt: „Jeder Bauingenieur sollte so bauen, daß er in der Gegend, in der er seine Bauwerke erstellt, auch seinen Urlaub verbringen möchte.“ Die beigefügten Bilder mögen als Beispiel dafür dienen, welchen Erfolg der Bau der Großschiffahrtsstraße auch für die Mainlandschaft gebracht hat.

Großartig liegt der Fluß in dem schönen Maintal, eingesäumt von Bäumen, Buschwerk und Weinbergen oder von den naturgegebenen Uferpflanzen; kein



Mainlandschaft im Bereich der Staustufe Harrbach

Damm stört die Sicht des Beschauers, wenn er mit der Eisenbahn oder mit dem Auto den Fluß entlang fährt. Ebenso kann der Schiffsgast weit ins Land schauen und die Schönheiten der Landschaft genießen.

Was für die freie Flußstrecke gilt, gilt für den Ingenieur auch bei der Gestaltung der notwendigen Bauwerke. Klare und einfache Linienführung bestimmen das Aussehen der Staustufen. Bei schwierigen städtebaulichen Aufgaben, wie z. B. in Würzburg, wurde der Ingenieur vor hohe Anforderungen gestellt, um dem Städtebild dieser schönen fränkischen Stadt gerecht zu werden. Zum Beispiel wurde das an jeder Staustufe notwendige Schleusensteuerhaus, von dem aus die Bedienungsvorgänge zentral geregelt werden, in Würzburg in einem Pfeiler der Alten Mainbrücke unauffällig untergebracht; der Beschauer der Anlage merkt von dieser Anordnung nichts. Und nur demjenigen, der mit der Geschichte der Stadt sehr eng vertraut ist, fällt auf, daß die große Bastionsmauer zu Füßen der Marienburg 23 m mehr landeinwärts steht als früher.

Noch ein Beispiel, wie man erhaltungswürdige Bauten auf schonendste Weise umbauen bzw. den Erfordernissen der Neuzeit anpassen kann, ist die Mainbrücke in Kitzingen. Die sog. Pippinsbrücke stammt aus dem Mittelalter und wies eine große Zahl von engen Bögen auf. Die Großschifffahrt benötigt aber eine Durchfahrtsweite von mindestens 40 m. Es mußten daher in diesem Falle 3 Öffnungen und zwei Pfeiler der Brücke verschwinden und durch einen zweckmäßigen und passenden Überbau ersetzt werden. Diese nicht einfach zu lösende Aufgabe wurde in einem Ideenwettbewerb bei den bekanntesten



Die umgebaute Pippinsbrücke über den Main in Kitzingen

Stahl- und Stahlbetonbaufirmen der Bundesrepublik ausgeschrieben. Ein Gremium unabhängiger Fachleute entschied über diesen Wettbewerb. Die von ihnen gewählte Ausführung zeigt sich heute dem Beschauer so dar, daß man sagen kann, es wurde wirklich die beste Lösung gewählt. Die alte und die moderne Zeit treffen sich in diesem Brückenbauwerk zu einem gutgefügt Ganzen.

Einen Sonderfall in der Strecke Aschaffenburg-Bamberg bildet der Kanal zwischen *Gerlachshausen und Volkach*. Die engen Mainschleifen im Bereich von Volkach gaben Anlaß zu vielen Projekten für den Großschiffahrtsweg. Aus der großen Anzahl von Entwürfen hat sich der sog. Durchstichkanal Gerlachshausen-Volkach als die zweckmäßigste Ausführungsart herausgestellt. Hier war das Hauptproblem, wohin mit den 3,3 Millionen cbm Erdmassen, die dort auszubaggern waren. Der Großteil der mit diesem Problem Beschäftigten hatte die unklare Vorstellung, daß diese Millionen cbm als ein wüster Erdhaufen irgendwo liegen werden. Mit viel Geduld mußten Aufklärungsvorträge gehalten werden und an Hand der bereits ausgeführten Arbeiten — denn Beispiele gab es ja bereits genug — konnte nachgewiesen werden, daß die Rhein-Main-Donau AG solche Erdmassen nicht als Wüstenei in der Landschaft beläßt, sondern sie sorgfältig eingliedert. Die Hallburg-Kippe bei Volkach, wie der Erdhaufen genannt wird, wurde begrünt und bepflanzt und jedem, der in die Gegend von Volkach kommt, wird es schwer fallen, anzugeben, wo diese Massen nun liegen.

Der Durchstichkanal gab das schönste Beispiel dafür, daß der Bauingenieur um das Einfügen seiner Arbeit in die Natur gar nicht herumkommt. Bei der



Blick in die von Baum und Strauch umgebene Schleuse der Staustufe Erlabrunn

fangen Bauzeit, die der Durchstichkanal beanspruchte, war es nicht zulässig, die großen Einschnittböschungen ungeschützt den Angriffen der Witterung auszusetzen. Nach Fertigstellung von Teilstrecken wurden die Böschungen sofort mit Rasen begrünt und die Aufforstung erfolgte, soweit diese möglich war, sofort hinterher. Der Erfolg: vor Sturzregen geschützte Böschungen und eine sofortige Eingliederung des Kanals in die Landschaft. Bei Fertigstellung des Kanals war dieser bereits mit verhältnismäßig großen und zahlreichen Bäumen und Büschen sowie Rasen bewachsen.

Fährt man heute das Maintal von Bamberg abwärts, so hat man nicht den Eindruck, daß Jahrzehnte lang die Baumaschinen in diesem Tale viele Millionen cbm Erde bewegt haben. Zwar ist manches liebliche Altwasser verschwunden, aber man wird zugestehen müssen, daß das Maintal von seiner Schönheit nichts verloren hat. Unterhalb Viereth wird man abschnittsweise nicht so ohne weiteres feststellen können, wo der Fluß verläuft, denn die baumfeindlichen Jahrzehnte um die Jahrhundertwende haben in dieser Strecke jeglichen Bewuchs vom Ufer ferngehalten. Dies wird sich in den nächsten Jahren gründlich ändern, hier ist die Arbeit noch nicht zu Ende. Die Ufer werden sich mit Bewuchs in einigen Jahren so darbieten, wie das von Volkach abwärts bis Aschaffenburg schon seit vielen Jahren der Fall ist.

Die im steten Anwachsen begriffene Personenschiffahrt am Main wird dazu beitragen, daß das anfangs zitierte Lied wieder volle Berechtigung haben wird, und niemand denkt dann mehr an die großen Debatten, die es während der Bauzeit gegeben hat.