



19 München 19
Nürnberg
Kitzingen

19
Chiemsee
Nürnberg

Verkehrsdrehscheibe Mainfranken

Der Raum Würzburg-Schweinfurt wird nach dem Ausbau von Bundesautobahnen eine besondere Vorzugsstellung sowohl als Verkehrssammler wie auch als Verkehrsverteiler erhalten, die weit über die bisherige Bedeutung des Verkehrsknotens hinausgehen wird. Schon heute bezeichnet man diesen Raum gerne mit „Verkehrsdrehscheibe Mainfranken“, die treffend diese Funktion angibt.

Die Autobahn Frankfurt-Nürnberg führt durch Unterfranken. Sie gehört mit ihrer eleganten Linienführung und den Bauwerken im Spessart, Maintal und Steigerwald zu den schönsten Autobahnstrecken. In die Nähe von Würzburg zweigt die Rhön-Autobahn, die heute bis Schweinfurt freigegeben ist, nach Bad Hersfeld ab. Sie wird als Europastraße E 70 die Verbindung zwischen Heilbronn und Bad Hersfeld herstellen. Der Teilabschnitt Bad Hersfeld-Würzburg ist die Eckverbindung zwischen den Europastraßen E 4 (Lissabon-Stockholm) im Norden sowie der E 5 (London-Belgrad) mit Anschluß an die E 6 (Rom-Narvik) im Süden und Südosten. Damit tritt über die E 70 eine Verkürzung des Weges um rd. 100 km bei Fahrten zu den norddeutschen Seehäfen ein. Außerdem wird das überlastete Frankfurter Kreuz umgangen.

Von der hessischen Landesgrenze bis zum Biebelrieder Dreieck ist die Strecke rd. 85 km lang. Sie überschreitet die westlichen Ausläufer der Rhön in durchschnittlich 500 m Meereshöhe, fällt im Saaletal auf rd. 195 m ab und verläuft auf den Mainfränkischen Platten westlich von Schweinfurt in rd. 300 m Meereshöhe. Die Autobahn verläuft mit über der Hälfte ihrer Strecke durch Laubwald. Die Täler werden von Talbrücken, nämlich zwölf Großbrücken, überquert, von denen die Grenzwaldbrücke bei Bad Brückenau mit 965 m Länge und rd. 100 m Höhe über der Talsohle die größte ist.

Ihre volle Bedeutung wird die Verkehrsdrehscheibe erst erhalten, wenn geplante Autobahnen fertiggestellt sind. Dazu gehören die Autobahnen von Nürnberg nach Regensburg-Passau, von Kassel nach Dortmund und die Südverbindungen, die die Industrieregion Würzburg-Schweinfurt mit Stuttgart, dem Bodensee und der Schweiz verbinden.

Dazu sagte auf der IV. Kommunalpolitischen Tagung der Evangelischen Akademie Tutzing, die Ende Januar 1967 in Schweinfurt stattfand, Staatsminister Dr. Otto Schedl: „Dem Ausbau eines Schnellstraßennetzes kommt in Bayern größte Bedeutung zu. Und hier ist es besonders die Verkehrsdrehscheibe im Raum Würzburg-Schweinfurt, die an erster Stelle steht. Dies galt bereits für den



Biebelrieder Autobahn-Dreieck, Abzweigung Schweinfurt-Fulda

Foto: Walter Röder-Würzburg

Bau der 1964 fertiggestellten Autobahn Frankfurt-Nürnberg, durch die Unterfranken ebenso wie die mittelfränkische Industrieregion mit den Wirtschaftszentren Rhein-Main und Rhein-Ruhr verbunden wurden. Heute kommt für ganz Bayern der raschen Fertigstellung der Autobahn Würzburg-Schweinfurt-Bad Hersfeld Priorität zu“.

Doch müssen die Bauvorhaben in eine Reihe von Bauten in anderen Landesteilen eingebettet werden. Die geographische Lage Unterfrankens bedingt eine Häufung wichtigster Straßenbauvorhaben in diesem Raum, um die Verbindung weiterer Landesteile mit außerbayerischen Wirtschaftszentren zu gewährleisten. Daran ändert auch die Tatsache nichts, daß die Revier- und Standortferne in Unterfranken nicht so spürbar ist wie in anderen Teilen Bayerns. Gerade dieser Raum hat seine alte Zentralität durch Maßnahmen der Verkehrsinfrastruktur erhalten und gefestigt. Seine Funktion besteht in einer Mittlerrolle zwischen Altbayern und Franken einerseits und den größeren Handelsmärkten im Westen und Norden Deutschlands. Vor allem der Raum Würzburg-Schweinfurt wird einen wesentlichen Anteil an der voraussichtlichen Entwicklung Bayerns haben.

Doch werden noch erhebliche Anstrengungen erforderlich sein, die entsprechenden Anschlüsse an das Autobahnnetz zu schaffen, damit tatsächlich ein gut erschlossener Verkehrs- und Wirtschaftsraum entsteht, der den gesetzten Wünschen und Anforderungen entspricht.

Neben den fertiggestellten und geplanten Autobahnen hat die Eisenbahn eine nicht zu unterschätzende Verkehrsbedeutung. In Würzburg hat sich ein bedeutender Knotenpunkt entwickelt. Täglich werden im Hauptbahnhof Würzburg von 250 Reisezügen 72 mit 171 Kurswagen umgestellt. Zwei TEE-Zugpaare, nämlich „Blauer Enzian“ und „Rheinpfeil“, verkehren über Würzburg. Von Würzburg aus bestehen zu allen Halbmillionen- und Millionenstädten der Bundesrepublik schnelle durchgehende Reisezugverbindungen. Desgleichen sind wichtige europäische Zentren direkt angeschlossen.

Doch fallen auf dieses günstige Bild der überregionalen Verkehrsbedeutung manche Schatten, darunter die tote Fernschnellzugstrecke von Italien und der Schweiz über Stuttgart nach Berlin. Gerade der nördliche Teil Unterfrankens, insbesondere aber die Industriestadt Schweinfurt, bekamen am stärksten die negativen Auswirkungen zu spüren.

Die Schweinfurter Industrie ist zu einem überwiegenden Teil auf die Verkehrsleistungen der Deutschen Bundesbahn angewiesen, während der Anteil der Mainschifffahrt für sie nur gering ist. Deshalb ist es für Schweinfurt wichtig, daß die Strecke Bamberg-Schweinfurt-Würzburg bzw. Gemünden elektrifiziert wird.

Damit würde die noch fehlende Hauptstrecke im unterfränkischen Raum eine moderne und schnelle Zugförderung erhalten. Auf dem Gebiet des Personenverkehrs sieht die Industrie- und Handelskammer Würzburg-Schweinfurt einen Städteschnellverkehr zwischen Bamberg-Schweinfurt-Würzburg-Bad Mergentheim im 30-Minuten-Abstand als notwendig an.

Bei aller Aufgeschlossenheit für den modernen Schnellstraßenbau sollte jedoch nicht vergessen werden, daß die Bundesbahn ein Rückgrat im Verkehr

darstellt und diese Bedeutung auch beibehalten wird, wenn die Autobahnen nach dem Süden gebaut sind. Die Investitionen im Bahnbau sollten besser genutzt werden. So wird von Schweizer Seite gewünscht, die Eisenbahnverbindungen bis Stuttgart zu verbessern. Diese Vorstellung ist auch für Unterfranken beachtenswert, weil jeder Verkehrsknoten erst durch weiterreichende Verbindungen und Anschlüsse gewinnt.

Eine dritte Verkehrsader führt durch Unterfranken: der Main, dessen Ausbau bis Bamberg vollendet ist. Der eigentliche Kanalbau bis Nürnberg wurde bereits begonnen. Der Güterumschlag steigt von Jahr zu Jahr auf der Mainstrecke, obwohl der Europakanal noch ein Torso ist. Für die weitere Entwicklung des unterfränkischen Raumes ist die Ansiedlung von Industrie im Hafengebiet notwendig. Der Wandel vom Umschlaghafen zum Industriehafen, wie er in Würzburg gelungen ist, muß auch für andere Häfen möglich sein.

Das Zusammentreffen von modernen Autoschnellstraßen, Eisenbahnen und kanalisiertem Main wird Unterfranken eine bevorzugte Stellung verleihen. Die Vorzüge der geographischen Lage, heute allerdings durch die Zonengrenze zur Randlage gemindert, werden dadurch verbessert, und Unterfranken wird insbesondere gegenüber dem Rhein-Main-Gebiet an Anziehungskraft gewinnen.

Fränkischer Sommerabend

Die Wiesen duften, Mühlenbäche singen,
im Winde flüstern Halme, rauscht der Mais
Zikaden jubeln. Unbeirrt Lobpreis
läßt aus dem Schilf der Frösche Chor erklingen.

Der Kirchturm ragt aus dichtem Purpurkranz
von Giebeldächern auf als ein Fanal.
Auf sagenreicher Flur am Totenmal
spricht viel Geheimes aus dem tiefen Glanze.

Vom weiten Himmel in den Wald am Hügel
fließt Gold um Gold. Der Abendröte Hauch
verherrlicht alles, auch den Dornenstrauch.
Der Seele wachsen wunderbare Flügel.

Else Heiß-Heerdegen