

Zum Beginn des fränkischen Straßenbaus

(Teil 2)

An das Ausschreibamt des fränkischen Kreises erging am 4. August 1764 die kaiserliche Verordnung zur *blühenden Aufnahme deren Commerciens... die verfallenen Heer- und Commercialstraßen wiederum in guten brauchbaren Stand zu setzen*.¹⁾ Im vorausgegangenen Artikel (Frankenland, 1972, Heft 5 S. 112 mit 115) wurde der klägliche Zustand gezeigt, in dem sich unsere fränkischen Straßen im 18. Jahrhundert vor dem Beginn des Chausseebaus befanden. Derlei Straßenverhältnisse waren bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts nahezu in allen deutschen Ländern üblich. Aus diesem Grund hatte das Kurfürstenkollegium bereits 1745 auf dem Frankfurter Wahlkonvent eine Beseitigung dieser Mißstände gefordert²⁾.

Bevor die kaiserliche Verordnung auf Betreiben des Fürstbischofs von Bamberg und Würzburg, Adam Friedrich von Seinsheim, gegen Ende des Jahres 1765 vom fränkischen Kreis verbindlich übernommen wurde, erging für das Hochstift Bamberg im gleichen Sommer die einschlägige Verordnung: *... aus dieser Allermildester Kayserlicher Veranlassung sowohl, als auch aus eigenem Antrieb zu beständiger Beförderung zu gemeiner Wohlfahrt Unserer Fürstl. Bambergischen Hochstiefts-Landen haben wir den gnädigsten Entschluß gefaßt, die sämtliche Land- und Commercialstraßen diese Unsers Kayserl. Hochstiefts auf eine recht vollkommene, und dauerhafte Art vermittels deren zuführender ordentlicher Chausséen, anbauen, und herstellen zu lassen*“³⁾. Damit war der Startschuß für den Bamberger Chausseebau gefallen. Man übernahm in der Bauweise offensichtlich Würzburger Erfahrungen, nachdem man dort schon seit den 1750er Jahren unter Orientierung an schwäbischen und kurpfälzischen Vorbildern⁴⁾ erfolgreich mit dem Chausseebau experimentierte.

Die ersten Bamberger Chausseen wurden vom bischöflichen Lustschloß Marquardsburg nach Memmelsdorf und von Drosendorf über Giech nach Scheßlitz gebaut. Sie zeichnen sich bereits durch einen – gemessen an gleichzeitigen anderen deutschen Chausseen – hohen technischen Stand aus, da sie im Gegensatz etwa zu den damaligen altbayerischen Versuchen einen echten Grundbau und seitliche Leistensteine besaßen. Die Bauweise der beiden Chausseen ist in der nebenstehenden Abbildung 1 im Profil wiedergegeben. Die fürstbischöflichen Chausseen der Hochstifte Bamberg und Würzburg besaßen in der Regel eine Gesamtbreite von vierzig Schuh, wobei die befestigte

Abb. 1:

Die Musterprofile der ersten Bamberger Chausseen belegen, daß sie bereits mit echtem Grundbau versehen waren, der je nach Straßenfunktion schwächer (Fig. 1) oder stärker (Frachtverkehr; Fig. 2) gehandhabt wurde.

Quelle: BStAB. Foto: H.-P. Schäfer, Geogr. Inst. Würzburg.

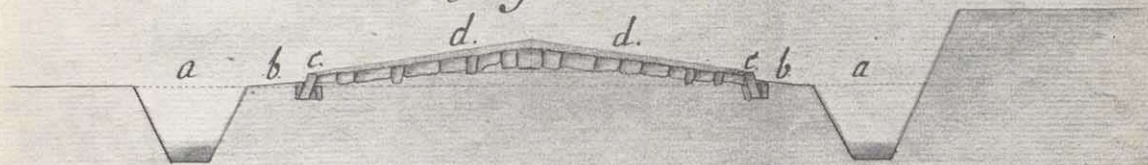
Abb. 2:

Im fränkischen Kreis wurden die Chausseen auf Kreisbeschluß nach einer vom Würzburger Capitain Reeder entwickelten Baunorm angelegt.

Quelle: BStAW. Foto: H.-P. Schäfer, Geogr. Inst. Würzburg.

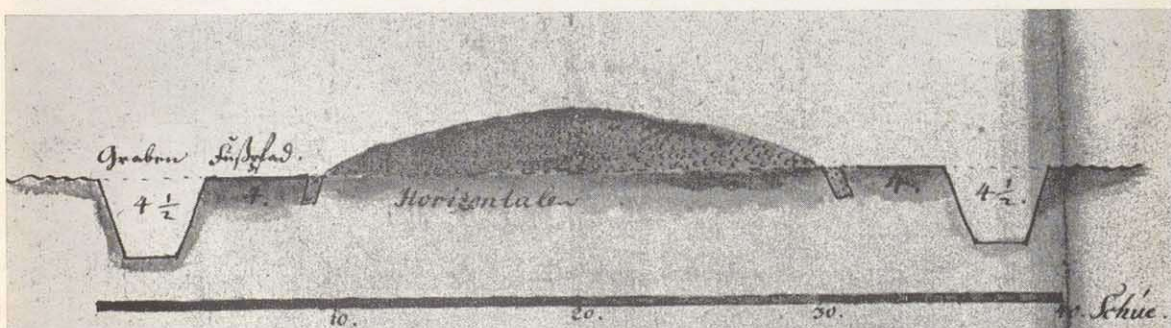
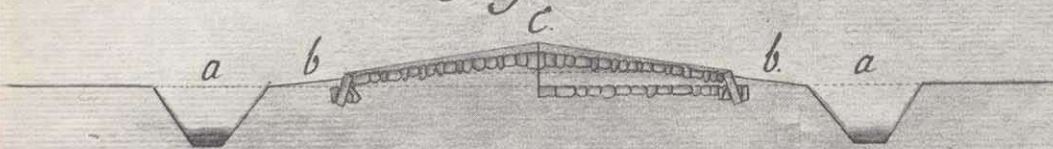
Profil

Der neu-angelegten *Chaussee* von dem *Hochfürstlich-Bambergschen*
Hof- und Residence-Schloß Marquards-Burg nach *Abem-*
melsdorf.
Fig. 1.



Profil

Der neu-angelegten *Chaussee* von *Drosendorf* über den dortigen
Anger nach *Giech* und *Rehesitz.*
Fig. 2.



Not: 22. Dieser breitet samt dem Anfaß, wird die Chaussee mit steinern
gemauert, 4. Fuß für den Fußpfad, dann 4. für den Graben,
darüber also 30. Dieser breitet für den 2. Graben, ist also die
Ganze der ganzen Straße 39. bis 40. Schue

Reeder
Capitain

Fahrbahnbreite rund fünf Meter betrug, Diese Norm war vom Würzburger Capitain Reeder (Röder) entwickelt – vgl. nebenstehende Abbildung 1 – und gegen den Widerstand verschiedener Stände als kreisverbindlich eingeführt worden⁵⁾. So hatte sich insbesondere das Hochstift Eichstätt gegen die generelle Norm von 40 Schuh Breite gewehrt⁶⁾, weil dadurch der Chausseebau wegen der vielen Hohlwege, die verbreitert und ausgebaut werden mußten, und wegen des vermehrten Steinbedarfs einen noch höheren Kostenaufwand verhiieß. Die weiteren Chausseebaubestimmungen des fränkischen Kreises verlangten für neu anzulegende Chausseen einen soliden Unterbau aus großen Steinen und darüber eine Deckschicht aus Kies, und in Ermangelung dessen aus zerschlagenen Steinen. Gegen diese Bestimmung wandte sich vor allem die Reichsstadt Nürnberg⁷⁾, weil auf deren Territorium gute Bausteine eine Mangelware waren.

Welche Routen von den einzelnen Kreisständen ausgebaut werden mußten, war nicht expressis verbis festgelegt. Es hieß nur *die Heer- und Commercialstraßen*. Diese Formulierung wurde die Wurzel späterer Auseinandersetzungen, weil die Chausseen auch in Franken als Instrument merkantilistischer Wirtschaftspolitik gehandhabt wurden: Jeder größere Kreisstand erhoffte sich durch eine (seiner Ansicht nach) besonders geschickte Chausseepolitik einen Gewinn für seinen Staatssäckel und eine Förderung seiner Wirtschaftsstruktur. Aus diesem Grund richtete sich das Hauptinteresse der einzelnen Kreisstände weniger auf die Bauweise der künftigen Chausseen als auf die Verteilung der Baulasten und die Höhe der nachher einzulebenden Chausseegelder. Waren 1765 auf Kreisebene die Gabelfahren, die Bespannung der Frachtwagen mit mehr als vier Pferden und eine größere Wagenlast als vierzig bis achtundvierzig Zentner zur Schonung der neuen Straßen verboten worden⁸⁾, so folgte mit der Regelung der Chausseegebühren die einschneidendste Neuerung, da diese Benutzungsgelder zusätzlich zu den früher allein üblichen Zöllen hinzukamen. Den heutigen Autofahrer mögen die damaligen Gebührenbelastungen trösten; für jede Wegstunde Chaussee, das waren rund 3,7 Kilometer, hatte der Benutzer pro Zugpferd oder Reitpferd einen Kreuzer Chausseegeld an den Territorialherren zu bezahlen. Zur Orientierung: 60 Kreuzer waren ein Gulden, und ein einfacher Tagelöhner verdiente beispielsweise beim Würzburger Chausseebau pro Arbeitstag 14 Kreuzer⁹⁾. Hierbei darf freilich nicht übersehen werden, daß eine Frachtfuhr auf guten Chausseen im Vergleich zu den alten Erdwegen nach zeitgenössischen Angaben trotz halber Bespannung doppelt so schnell vorankommen konnte.

Der Verlauf der neuen Chausseen sollte nach Kreisbeschluß möglichst gestreckt sein¹⁰⁾. An diese Vorschrift hielten sich die einzelnen Kreisstände in unterschiedlicher Weise. In territorial vermischten Gebieten wurde häufig der alte Verlauf genau beibehalten, weil man sich auf eine neue, bessere Trasse nicht einigen konnte bzw. wollte. Die kleineren Kreisstände und die Reichsritterschaft hatten insgesamt an dem relativ teuren Chausseebau wenig Interesse, weil er ihnen die geringsten Vorteile versprach, während umgekehrt die fürstlichen Chausseen des Würzburger Bischofs oder der Ansbacher Markgrafen allein schon durch ihren auf weite Strecken schnurgeraden Verlauf ihren potenteren Bauherren verrieten. Ein großer Teil unserer heutigen fränkischen Bundesstraßen – wie etwa die von Würzburg über Geldersheim-Münnerstadt-Mellrichstadt in Richtung Meiningen, die B 22 von Würzburg über Dettelbach nach Ebrach, oder die B 13 von der Bezirksgrenze bei Enheim

Jahreswende

Alfred Dietz

Das Jahr versinkt
im Licht der Sterne.
Des Lebens Wogen schwankten
auf der Waage,
bereit,
dem Groll und Nein
der dunklen Stunden
zu entsagen.
Die reinen Ziele:
Friede, Freiheit
ragten in die Zeit.

über Uffenheim nach Ansbach – ist allein schon durch die vielen schnurgeraden Straßenabschnitte als ursprüngliche Chausseeanlage des 18. Jahrhunderts erkennbar. Wenn die Straße dabei bevorzugt von Dorfkirchturm zu Dorfkirchturm zu eilen scheint, darf dies nicht als Ausdruck einer besonderen Frömmigkeit des fränkischen Volkes und erst recht nicht als Einfluß Napoleons interpretiert werden. Derartige Effekte waren das aus Frankreich übernommene non-plus-ultra damaliger Straßenbaukunst¹¹⁾, denn eine vorbildliche Chaussee mußte nach Auffassung der Ingenieure nicht nur zweckmäßig und dauerhaft, sondern auch schön und imposant sein¹²⁾. Daß über letztere Auffassung bereits im 18. Jahrhundert die Anschauungen auseinandergingen, beweist heute noch die oben erwähnte B 22: Ihre im sparsameren Bamberger Hochstift gelegene Fortsetzung von Burgwindheim-Burgebrach nach Bamberg hat heute noch mehr Kurven als der Streckenabschnitt von der Abzweigung zwischen Rottendorf und Biebelried nach Ebrach, weil man in Bamberg nicht immer so wollte, wie es sich die Würzburger (trotz Personalunion) dachten.

Anmerkungen:

Sämtliche mit BStAB (Bayerisches Staatsarchiv Bamberg) gekennzeichneten Anmerkungen sind der Akte des fränkischen Kreises H 2, Nr. 228 des Staatsarchivs Bamberg entnommen.

¹⁾ BStAB. – ²⁾ Die kaiserliche Verordnung vom 4. Aug. 1764 berief sich ausdrücklich auf die Forderungen der Kurfürsten, vgl. auch kaiserliches Ministerialschreiben vom 19. Aug. 1764, BStAB. – ³⁾ Bamberger Landverordnung vom 7. Juni 1765, BStAB. – ⁴⁾ Bayer. Staatsarchiv Würzburg (BStAW), Fränk. Kreisakten 450. – ⁵⁾ Kreisconclusum vom 14. Dez. 1765, BStAB. – ⁶⁾ Eingabe des Hochstifts Eichstätt vom 14. Dez. 1765, BStAB. – ⁷⁾ Eingabe der Reichsstadt Nürnberg vom 10. Dez. 1765, BStAB. – ⁸⁾ Kreisconclusum vom 15. Dez. 1765, veröff. im Kreis-Patent vom 30. Okt. 1767, BStAB. – ⁹⁾ Stand 1764, BStAW, Würzburger Rechnungen 36 271. – ¹⁰⁾ Kreis-sitzung vom 11. Jan. 1769, BStAW, Fränkische Kreisakten 376. – ¹¹⁾ Vgl. LUDER, Christian Friedrich von: Vollständiger Innbegriff aller bey dem Straßenbau vorkommenden Fällen . . . , Frankfurt 1779, S. 100 f.: „ . . . wer aber gleichwohl behaupten wollte, daß die französischen Chaussées gerade zu gerichtet seyen, und man hiernach von Straßburg bis Collmar 12. Stunden lang immer nur schnur richt zufahre, und von beyden Städten die Thürne beständig im Gesicht behalte, verräth dadurch, daß er nicht darauf acht gegeben hat, die Kirchthürne von diesen Städten auf den Anhöhen nur daselbst vor und hinter sich gesehen zu haben, wo ein Winkel angebracht worden ist . . . “ – ¹²⁾ Vgl. das von einem unbekannten Verfasser geschriebene Handbuch: Aus Erfahrungen gesammelter theoretisch-praktischer Unterricht in dem Straßen- und Brückenbau, Zweibrücken 1786. – Fotos: Hans-Peter Schäfer
Text zu den Abbildungen: