

Die „Fränkische Schweiz-Autobahn“ nach den Plänen von 1934. Ein Projekt, das glücklicherweise nie realisiert worden ist

Die Beschäftigung mit in historischer Vergangenheit „gescheiterten Planungsprojekten“ ist in Geschichte und Landeskunde eher die Ausnahme, lassen doch solche Projekte meist keine sichtbaren und nachwirkenden Spuren zurück. Doch ermöglichen gerade sie eine vertiefte Einsicht in Hintergründe des (oft kontroversen) politischen Handelns. Das gilt auch für eine Betrachtung der Pläne zum Bau der „Fränkische Schweiz-Reichsautobahn“ durch das Nazi-Regime, die 1933/1934 bereits weit gediehen, dann aber doch verworfen wurden. Abschließend wird aufgezeigt, dass dieses Scheitern aus heutiger Sicht als erfreulich zu bewerten ist.

Bereits unmittelbar nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten wurde eines ihrer spektakulärsten Projekte, die Fertigstellung der Reichsautobahn von Berlin nach München (über Bayreuth), im Bayreuther Raum spürbar. Es sollte das ambitionierte Vorhaben in die Tat umgesetzt werden, zum Reichsparteitag in Nürnberg im September 1937 die neue Autobahn von Berlin bis nach Nürnberg in nur vier Jahren durchgehend fertigzustellen. Dies wurde auch erreicht, wenn auch auf Teilstrecken nur für die halbe Fahrbahn. Schon 1937 war somit der Autobahnbau um Bayreuth abgeschlossen.

Auch wenn die Autobahnpläne in ihren Grundzügen bereits vor 1933 entstanden

sind, waren es doch die Nationalsozialisten, die nunmehr mit Vehemenz und mit viel Hektik das Vorhaben für den Bau eines umfänglichen Autobahnnetzes – und hierbei mit besonderer Priorität für die Strecke Berlin–München – betrieben. Die Geschwindigkeit, mit der man ans Werk ging, konnte nur dadurch erreicht werden, dass jegliche Art von Einsprüchen oder Bedenken gegen ausgewählte Trassenführungen oder Brückenbauten oder Autobahnauffahrten, von wenigen Ausnahmefällen abgesehen, unberücksichtigt blieben und abgewiesen wurden. Ich habe dieses Vorgehen am Beispiel des Raumes um Bayreuth vor einigen Jahren dokumentiert.¹

Das erste veröffentlichte Gesamtnetz an Autobahnen von 1934 (Abb. 1), das sog. „Grundnetz“, unterscheidet sich noch in Teilen von dem, was dann tatsächlich zur Ausführung gelangte. Das gilt besonders auch für den Raum um Bayreuth und die Fränkische Schweiz. Dieses uns hier interessierende Gebiet soll deshalb in einer Ausschnittsvergrößerung der Karte herausgezoomt werden. Die Achse Berlin–München entspricht bereits Anfang 1934 von Berlin bis nach Bayreuth dem Verlauf, der dann auch tatsächlich umgesetzt wurde. Der Streckenabschnitt Schleiz–Bayreuth wurde bereits im März 1934 zum Bau freigegeben (rote Signatur in Abb. 2). Südlich von Bayreuth verlief die geplante Strecke noch 1934 so, dass nach München die kürzeste Verbindung realisiert werden sollte (grüne Signatur), und diese führte an Neumarkt/OPf. und Ingolstadt vorbei

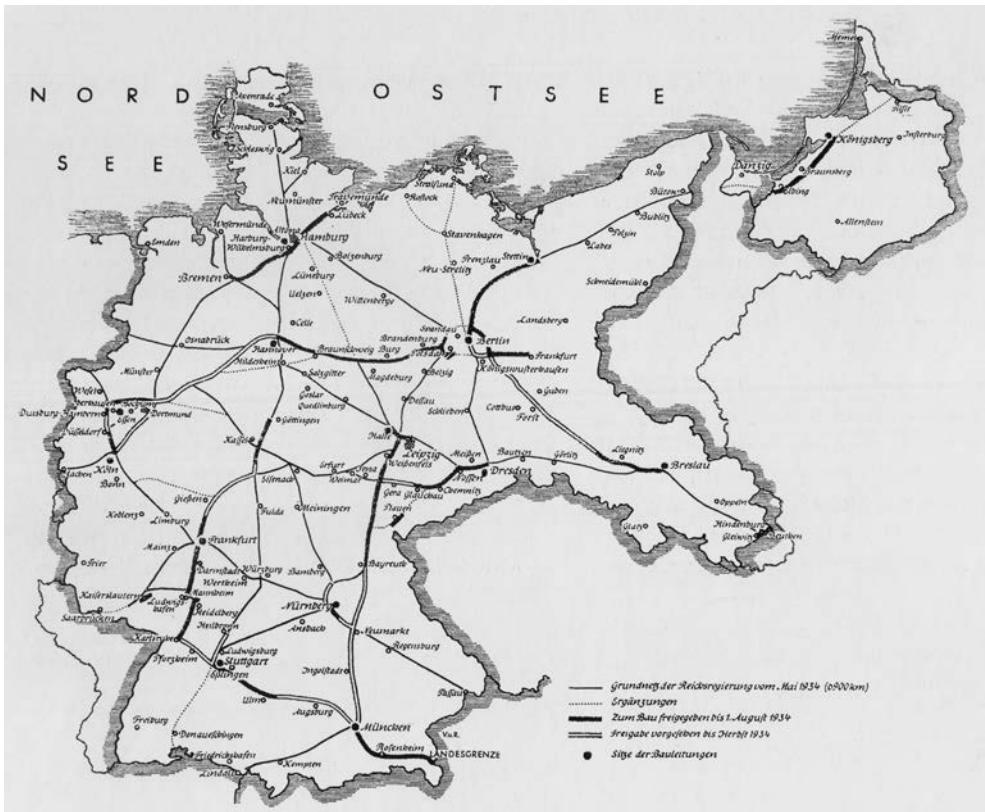


Abb. 1: Das sog. „Grundnetz“ der Reichsautobahnen von Anfang 1934 mit einer Streckenlänge von 6.900 km
(aus: Kriest 2016, S. 102)².

in die bayerische Landeshauptstadt – und damit weit östlich von Nürnberg verlaufend. Somit ließ diese Trassenführung Nürnberg unberücksichtigt. Das bedeutet aber nicht, dass Nürnberg, von Norden kommend, abseits lag; die „Stadt der Reichsparteitage“ sollte vielmehr über ein Autobahndreieck bei Oberkonnersreuth und quer durch die Fränkische Schweiz (blaue Signatur) nach einer Einmündung in die Nord-Süd-verlaufende Trasse Meiningen–Bamberg–Nürnberg–Neumarkt/OPf. (gelbe Signatur) über das Autobahndreieck südlich von Forchheim (bei Kersbach) erreichbar werden. Die Strecke der

heutigen A 9 sollte dementsprechend teilweise weiter östlich als heute verlaufen.

Die in Abb. 2 dargestellte Streckenführung wurde durch die im Februar 1934 gegründete „Oberste Bauleitung Nürnberg“ (ObK Nürnberg) hinsichtlich ihrer Realisierbarkeit geprüft. Ihr wurde bereits bei ihrer Gründung der Auftrag erteilt, für die Teilstrecke Schleiz–Bayreuth die Entwurfsbearbeitung und anschließend den Bau dieser Teilstrecke durchzuführen. Wegen der genaueren Streckenführung der Linien Bayreuth–Neumarkt/OPf. und Bayreuth–Oberkonnersreuth–Forchheim besuchte eigens der Generalinspekteur für das

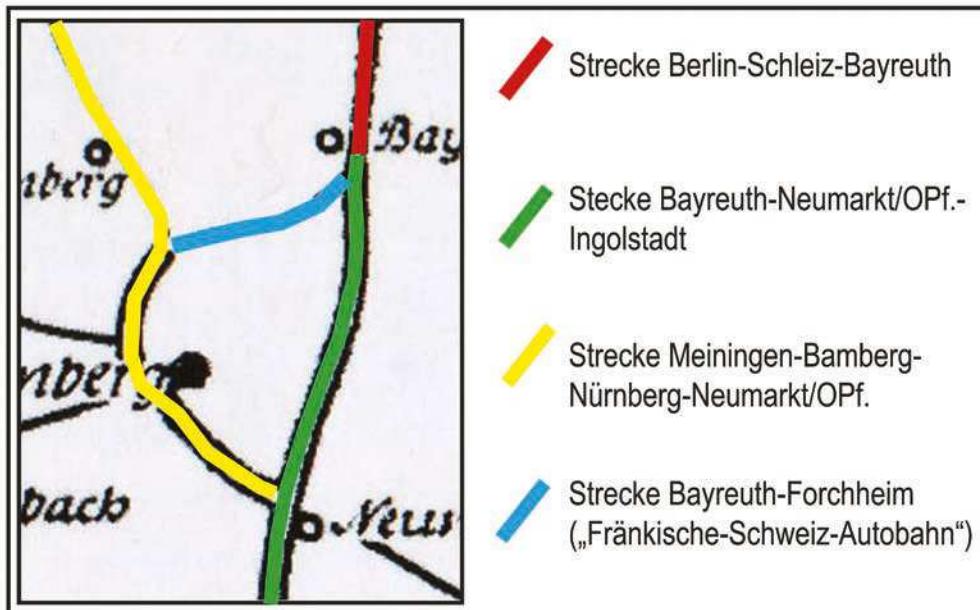


Abb. 2: Ausschnittsvergrößerung aus dem „Grundnetz“ der Reichsautobahnen von Anfang 1934 für den Raum um Bayreuth und die Fränkische Schweiz.

deutsche Straßenwesen, Dr. Fritz Todt, die ObK am 9. und 10. April 1934. Bei einer „Befliegung und Ortsbegehung“ traf er Feststellungen und Entscheidungen, die für die weitere Durchführung der Baumaßnahmen von großer Wichtigkeit wurden (Abb. 3). Zwar werden in dem Protokoll noch keine vom Planungsstand 1934 abweichenden konkreten Maßnahmen ausformuliert. Es zeichnen sich aber bereits mehrere skeptische Aussagen ab. Diese betreffen die Linienführung bis und um Nürnberg. Tatsächlich wurde dann bereits im Herbst 1934 die Trasse der Autobahn südlich von Bayreuth verändert zugunsten einer Variante, die offenbar die Abzweigung bei Oberkonnensreuth nicht mehr erwog. Sie verwendete nun auch Teile der „Fränkische Schweiz-Trasse“ für den neuen Autobahnverlauf nach München direkt an Nürnberg vorbei. Dies ist die tat-

sächlich ausgeführte, auch heute noch vorhandene Trasse. Statt bei Oberkonnensreuth war nunmehr ein Autobahndreieck bei Hohenmirsberg/Pottenstein vorgesehen. Mit der Zurückstufung der Realisierungspriorität für die Fränkische Schweiz-Strecke (und das heißt, für die völlige Streichung dieser Strecke) kam dieses Dreieck nie zustande.

Für die Fränkische-Schweiz-Autobahn war Dr. Todt enttäuscht davon, dass man beim Durchfahren „keinen besonderen Eindruck von den Schönheiten und Eigentümlichkeiten dieser Landschaft“ erhalte. Dafür seien Trassenverläufe an den Talrändern, aber noch auf der Hochfläche verlaufend, geeignet, die es aber so nicht gebe – außer im Fall einer Streckenführung am nördlichen Rand des unteren Wiesenttales im Bereich der Langen Meile.³ Der Vorschlag, die Autobahn dort verlaufen zu lassen, hät-

Betreff: Besuch des Herrn Generalinspektors

Am 9. und 10. April 1934 hat der Herr Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen die ObK Nürnberg besucht. Der Leiter der ObK hat ihn am 9. IV. bis Münchberg und am 10. IV. bis Schleiz begleitet. Dabei wurden folgende Fragen besprochen:

I. Linienführung um Nürnberg und durch die Fränkische Schweiz

- a) Die Linienführung bei Nürnberg bedarf noch einer weiteren Klärung. Wenn auch diese Strecken noch nicht freigegeben sind, soll sich die ObK doch damit beschäftigen;
- b) zu prüfen wäre, ob die Kraftfahrbahn Berlin - München nicht östlich von Nürnberg, evtl auch in größerer Entfernung verbeigeführt werden soll;
- c) der Ludwigskanal ist noch nicht freigegeben. Die Wasserstraßenverwaltung kann sich noch nicht entscheiden, wenn sie auch glaubt, daß sie später auf den Kanal verzichten kann;
- d) bei der vorgesehenen Linienführung durch die Fränkische Schweiz erhält der Reisende keinen besonderen Eindruck von den Schönheiten und Eigentümlichkeiten dieser Landschaft. Eine Linienführung am Rande eines der tief eingeschnittenen Täler würde diesen Eindruck vermitteln, sie ist aber nicht möglich;
- e) eine Linienführung über die "Lange Meile" und die alte Erlanger Straße erscheint vom Flugzeug aus vorteilhaft.

Abb. 3: Protokoll des Besuchs des Generalinspekteurs für das deutsche Straßenwesen in Nürnberg am 9. und 10. April 1934 (Archiv der Autobahndirektion Nürnberg, Akte 8/Aas vom 10. April 1934).

te eine Verlegung der Trasse Kirchehrenbach-Wiesenthau-Kersbach bedeutet. Wie aus einer Niederschrift der ObK vom 13. Juli 1934 hervorgeht, war damals aber die Trassenführung wie in Abb. 2 beschrieben immer noch gültig. Vermutlich wegen zu hoher Kosten wurde die Planung für die Fränkische-Schweiz-Autobahn dann aber 1937 durch eine alternative, weiter nördlich verlaufende und preiswertere Verkehrsführung ersetzt mit dem Verlauf Bamberg – Scheßlitz – Kleinziegenfelder Tal/Weismain – Thurnau – Langenstadt/Tal des Roten Main – Unterbrücklein/Reichsstraße 85 – Lanzendorf bei Bad Berneck.⁴ Diese, weitgehend der heutigen A 70 entsprechende Trasse blieb bis auf ein kleines, 8 km langes Anschlussstück zwischen Neudrossenfeld und dem Autobahndreieck Bayreuth/Kulmbach, jahrzehntelang im Planungsstadium stecken.⁵

Noch im Verlauf des Jahres 1934 wurden die Weichen für eine veränderte Durchführung des Autobahnbaus gestellt und bereits Ende 1934 endgültig verabschiedet. Damit war die Idee einer „Fränkische Schweiz-Autobahn“ zwar nur kurzzeitig im Spiel; sie hätte aber durchaus bei etwas anderer Akzentuierung der Entscheidungskriterien Realität werden können. Das veranlasst uns zu dem unkonventionellen Versuch, die Variante für den Fall einer Durchführung des Autobahnbaus durch die Fränkische Schweiz in ihren Auswirkungen, die nie eingetreten sind, durchzuspielen.

Der Verlauf der Fränkische-Schweiz-Autobahn

Bei den nachfolgenden Ausführungen müssen wir zunächst konzedieren, dass es keinen einzigen Verlaufsplan dieser Au-

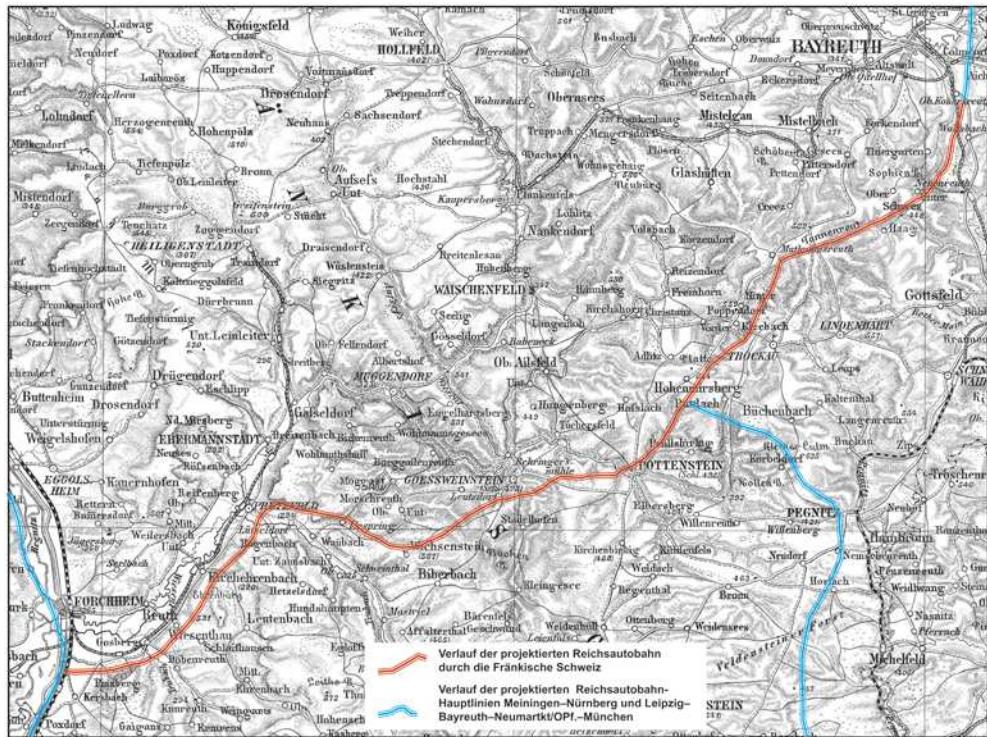


Abb. 4: Die Linienführung der geplanten Fränkische Schweiz-Autobahn im Jahr 1934
(Kartengrundlage: Karte von Südwest-Deutschland 1:250.000, Blatt 9, Ausgabe 1918).

tobahn als Kartogramm gibt, der großmaßstäblich über die eingangs vorgestellte Abb. 1 hinausgeht. Die verbalen Beschreibungen dieser Strecke lassen es aber zu, dass wir zumindest approximativ einen recht genauen Verlauf der Trasse rekonstruieren können (Abb. 4).

Auch wenn, wie erwähnt, keine genaue Kartenskizze vorliegt, ist der Text eines 1934 erschienenen, sehr linientreuen Reiseführers der Fränkischen Schweiz zur Beantwortung der Frage nach dem Autobahnverlauf eine große Hilfe.⁶ Das gilt auch für einen ganzseitigen Bericht im „Bayreuther Tagblatt“ vom 5. Juli 1934 mit dem Titel „Reichsautobahn durchquert die Fränkische Schweiz“.⁷

Es soll im Folgenden in vier Teilausschnitten die „Fränkische Schweiz-Autobahn“ in ihrem Verlauf und ihren Realisierungsproblemen herausgegriffen werden. Es wird zu zeigen sein, dass diese Autobahn aus heutiger Sicht eine besonders gravierende Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Qualität der Fränkischen Schweiz als Tourismusregion ganz generell bedeutet hätte. Nur auf Texten basierend versuchen wir, mangels einer verfügbaren Karte, den genauen Verlauf der Autobahn zu rekonstruieren. Zuvor müssen wir fairerweise anmerken, dass das Verständnis und die Funktion der Autobahnen in der Ideologie der Nationalsozialisten völlig anders waren, als wir sie heute

empfinden. So wählte man bevorzugt Trassenführungen, die die Schönheit der Landschaft vom Auto aus besonders gut zur Geltung brachten. Oft waren es sogar ganz bewusst eingeplante kurvige, sich durch die Landschaft schlängelnde Straßenverläufe, die man anstrebte. Die Autobahn als Lärmquelle spielte hierbei überhaupt keine Rolle; vielfach wurde die Autobahn sogar sehr nahe an vorhandenen Siedlungen vorbeigeführt. Der Reiz der Landschaft für die Reisenden war wichtiger als ein Schutz vor Lärm für die betroffenen Autobahnbenutzer. Auch war für den Autofahrer offenbar überhaupt nicht daran gedacht, derart hohe Geschwindigkeiten anzustreben, wie sie heute leider die Regel sind. Das ästhetisch-ideologische Ziel der Nationalsozialisten war es, eine Art Harmonie von Natur und Technik zu schaffen. Deshalb spielten bei ihnen auch die Brückenbauwerke eine große Rolle. Sie sollten sowohl hinsichtlich der Baumaterialien als auch der technischen Ausführung in ihre umgebende Landschaft eingepasst sein. Es versteht sich von selbst, dass dieser Anspruch natürlich nicht einzulösen war.

Dennoch sei an Beispielen um Bayreuth kurz ausgeführt, dass hier ein Anspruch da war, den man wirklich umzusetzen versuchte: Die Trasse der Autobahn am Ostrand von Bayreuth wurde vorsätzlich sehr nahe am Weichbild der Stadt in leichter Erhöhung gewählt. Der Reisende sollte beim Durchfahren das reizvolle Bayreuther Becken mit dem die Stadt überragenden Richard-Wagner-Festspielhaus erleben können. Aus heutiger Sicht verläuft die A 9 viel zu stadtnah; von dem schönen Blick auf die Stadt ist durch Lärmschutzwälle heute aber wirklich nichts mehr übrig geblieben.⁸ Bedenken der Stadt Bayreuth, dass Colmdorf zu nahe an der Autobahn liege, wurde von der ObK schroff abgewiesen,

allerdings mit dem vordergründigen Argument, eine Umplanung würde den Baubeginn um zwei bis drei Monate verzögern, was inakzeptabel sei. Schließlich ist ein besonders gut bekanntes Beispiel für die hohen ästhetischen Ansprüche der Nationalsozialisten der Abriss und „verbesserte Wiederaufbau“ der bereits fertig errichteten Autobahnbrücke an der Königsallee, der von Hitler persönlich angeordnet wurde.⁹

Das untere Wiesental bis Pretzfeld

Im Bereich des Regnitztales sollte die Autobahn von Meiningen nach Nürnberg an Forchheim vorbeiführen und sich südlich davon, unweit des Dorfes Siegritzau, mit der Fränkische Schweiz-Autobahn am Autobahndreieck Kersbach vereinen (Abb. 4). Im „Volksführer“ von 1934 wird diese Stelle wie folgt beschrieben: „[...] dort, bei Siegritzau, zweigt die Linie nach Bayreuth von der Hauptlinie Nürnberg–Meiningen ab“.¹⁰ Weiter nach Osten hin wird der Verlauf der Autobahn verbal ganz genau beschrieben, sodass unsere kartographische Umsetzung kaum Fragen offen ließ (Abb. 5): „[...] hinein ins untere Wiesental, dem sie auf dem Hang des linken Wiesentufers, südlich der alten Fahrstraße, folgt. Zwischen Pinzberg und Gosberg hindurch, vorbei an Wiesenthal und Kirchehrenbach läuft die Trasse am Fuße der Ehrenbürg gen Pretzfeld [...]“.¹¹ Diese Trasse führt zwischen Kirchehrenbach und dem Walberla hindurch, also in einem Bereich, der zu den landschaftstypischsten und prägendsten der gesamten Fränkischen Schweiz zu rechnen ist.

Die erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, die so zustande gekommen wäre, soll durch unsere Einfügung der hypothetischen Autobahntrasse in ein Schrägluftbild veranschaulicht werden (Abb. 6). Nicht nur die Siedlungsentwick-

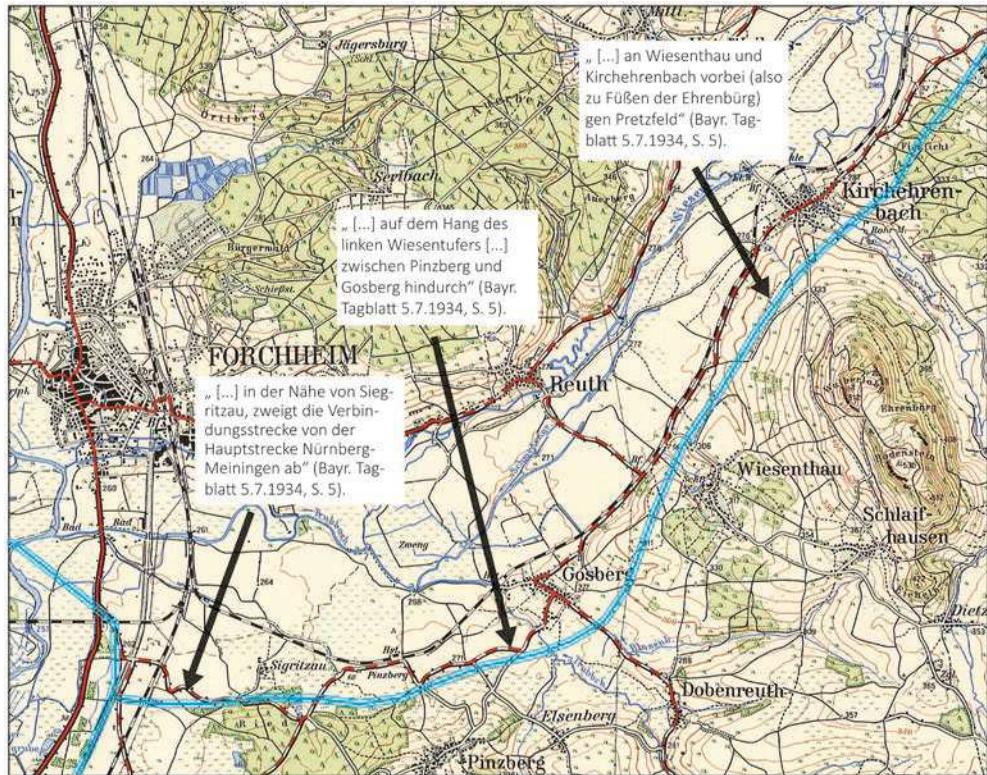


Abb. 5: Der Verlauf der projektierten Fränkische Schweiz-Autobahn von 1934 im unteren Wiesental (markiert in blauer Farbe). Am linken Kartenrand ist der Verlauf der (ebenfalls projektierten) Autobahn von Meiningen nach Nürnberg eingezzeichnet.

(Kartengrundlage: Topographische Karte 1:50.000, Blatt L 6332 Forchheim, Ausgabe 1957).

lung von Kirchhrenbach wäre durch diese Streckenführung erheblich beeinflusst worden. Sie hätte ebenfalls die Qualität des Walberla als Naturdenkmal, aber auch als Ziel von Wanderern und somit den Tourismus ganz generell schwer beeinträchtigt. Die Autobahnplaner argumentierten indes anders: „Durch die Talstrecke Forchheim–Kirchhrenbach–Pretzfeld erhält auch der ziemlich tote Winkel zwischen dem Walberla und dem Hetzles eine verkehrspolitische Belebung.“¹²

Die bei dem Besuch des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen von

1934 geäußerte Feststellung, „eine Linienführung über die ‚Lange Meile‘ und die alte Erlanger Straße erscheint vom Flugzeug aus vorteilhaft“ lässt keine genaue Angabe zu der damit vorgeschlagenen Trassierung zu. Es lässt sich lediglich schlussfolgern, dass für diese Variante die Wiesent an einer Stelle weiter flussaufwärts hätte überquert werden müssen und bei einem Verlauf an der Kante zum Wiesental unweit der Reifenberger Kapelle vorbeigeführt hätte – was keine sehr erfreuliche Lösung für die Einbettung in das Landschaftsbild gewesen wäre.



Abb. 6: Ungefährer Verlauf der geplanten Autobahn am Fuß des Walberla.

Foto: H. Popp.

Von Pretzfeld nach Wichenstein und Hartenreuth/Etzdorf

Nach Überschreitung des Trubachtals auf einem Damm, der den Fluss und die Straße überqueren sollte, wäre der Verlauf der Autobahntrasse „zwischen Pretzfeld und Hagenbach nördlich von Lützelsdorf und Wannbach gegen das Urspringtal“¹³ verlaufen.

Zwei alternative Linienführungen ab Pretzfeld zu der in Abb. 7 wiedergegebenen wurden abgelehnt. Das galt für einen „Durchbruch der Baulinie zwischen Pretzfeld und Streitberg auf die südlich gelegene Hochfläche von Moggast“, worunter vermutlich eine tiefe Einkerbung in den Felsen zwischen dem Judenberg und der Ruine Diederichstein gemeint ist. Diese Lösung wird als „Verschandlung des Landschaftsbildes“ bezeichnet. Ebenso abgelehnt wurde eine Linienführung in Richtung Wiesental „über den Bergrand des unteren

Trubachtals auf die Hochfläche, etwa über Kanndorf“; denn dies „würde eine zweimalige Ueberschreitung des Wiesenttales (bei Burggailenreuth und an der Schottermühle) sowie eine Ueberquerung des Ailsbachtales notwendig machen, was erhebliche Mehrkosten und empfindliche Störungen des Landschaftsbildes zur Folge hätte“.

Von Urspring verläuft dann die favorisierte Trasse am Hang des Altenthalbaches entlang und führt am Talende „zwischen Altenthal und Uehleinshof hindurch, hart an Wichenstein [...] vorbei“ (Abb. 7). Als Argument für die Linienführung zwischen Pretzfeld und Wichenstein wird genannt, dass diese Trasse „für den Bau der Reichsautobahn die geringsten Schwierigkeiten“ bereite.

Von Gößweinstein nach Pottenstein

Nun beginnt der Abschnitt mit den wahrscheinlich einschneidendsten Veränderun-

gen, die durch die Autobahnbau ausgelöst worden wären, nämlich im Raum zwischen Gößweinstein und Pottenstein. Hier wäre die Autobahn jeweils bis auf wenige hundert Meter an den beiden Orten vorbeigeführt worden. Im „*Bayreuther Tagblatt*“ vom 5. Juli 1934 wird dieser Routenverlauf folgendermaßen beschrieben: „Von der Wichensteiner Hochfläche zieht die Reichsautobahn in östlicher Richtung weiter, nördlich von Hartenreuth und Etzdorf vorbei, gegen Gößweinstein, dessen Burg und Kirchtürme den Fahrer grüßen. Etwa 600 m südlich von Gößweinstein durchbricht sie die Waldabteilung Haide, überquert bei Bösenbirkig die Straße Gößweinstein–Pottenstein und wendet sich dann bei der Pottensteiner Kreuzkapelle dem Städtchen Pottenstein zu. Außerhalb von Pottenstein, auf dem Weg nach Tüchersfeld, überschreitet die Reichsautobahn auf einer 300 m langen und 80 m hohen Brücke, die dem dortigen Landschaftsbild, dem felsgeschmückten Püttlachtal, mit ganz besonderer Sorgfalt angepaßt wird, die Püttlach, wobei sie den Fahrer einen prachtvollen Blick auf Stadt und Burg

Pottenstein tun läßt. Diese Brücke wird der bedeutendste Kunstbau, der landschaftliche Glanzpunkt der gesamten Strecke zwischen Bayreuth und Forchheim sein!“¹⁴

Mit diesen wenigen beschreibenden Sätzen werden ungeheuerliche Eingriffe in das Landschaftsbild und den Charakter der Fränkischen Schweiz beschrieben. Die Tatsache, dass die Autobahn in nur 600 m Entfernung von Gößweinstein verlaufen sollte (vgl. Abb. 8), wird in unserem Text nicht nur festgestellt, sondern werbend als hohe Qualität wiedergegeben. Dass die Wahrzeichen des Ortes „den Fahrer grüßen“ sollten, bedeutete nicht nur, dass eine direkte Sichtverbindung angestrebt wurde, sondern dass die Autobahn den Ort nunmehr vollständig dominiert hätte. Dies wäre aus unserer heutigen Sicht eine Katastrophe für Gößweinstein! Zutreffend stellt der Redakteur Molter, seinen Informanten Reinhard Brendel für einen Kurzbericht über das Projekt zitierend, fest: „Die Gemeinde, die vom Fremdenverkehr lebt, hätte sich doch von Urlaubern nicht mehr als Wanderparadies anbieten können,

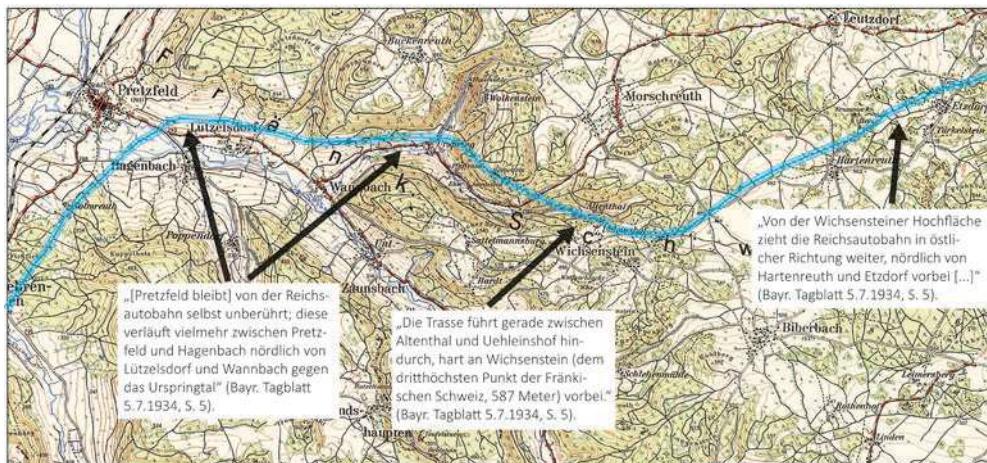


Abb. 7: Der Verlauf der projektierten Fränkische Schweiz-Autobahn von 1934 zwischen Pretzfeld und Hartenstein/Etzdorf

(Kartengrundlage: Topographische Karte 1:50.000, Blatt L 6332 Forchheim, Ausgabe 1957).

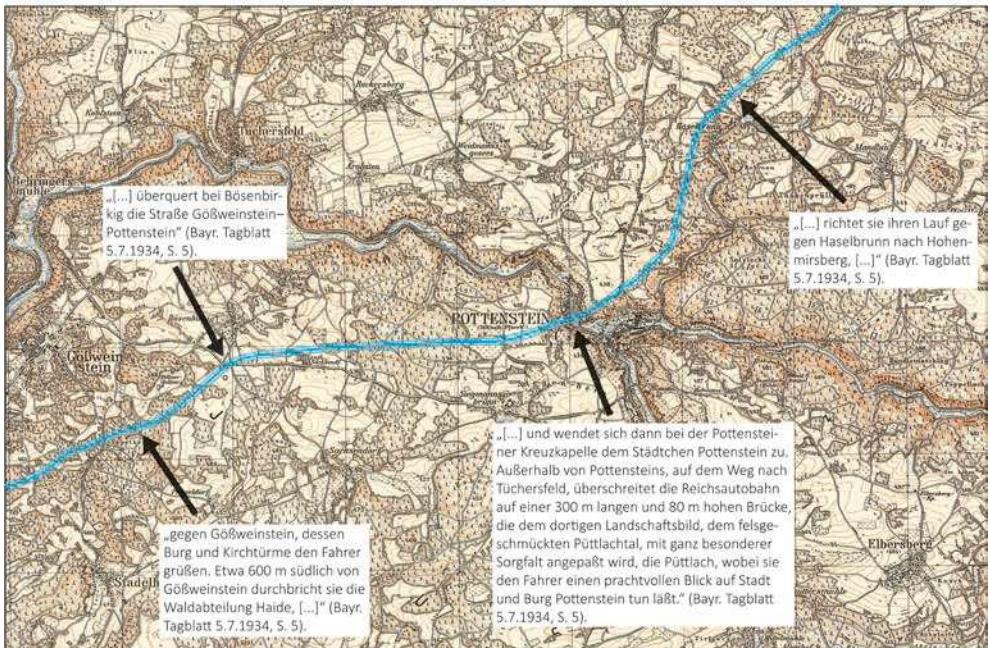


Abb. 8: Der Trassenverlauf der geplanten Autobahn von 1934 im Bereich Gößweinstein–Pottenstein (Kartengrundlage: Topographische Karte 1:25.000, Blatt 6234 Pottenstein, Ausgabe 1941).

sofern stinkende und lärmende Autolawinen an der Basilika vorbeigerauscht wären.“¹⁵

Noch gravierender wäre der Verlauf der Autobahn um Pottenstein ausgefallen. Nicht nur, dass eine Brücke über eines der reizvollsten Täler der Fränkischen Schweiz, das Püttlachtal, vorgesehen war. Die Überquerung des Flusses sollte auch so nahe am Altstadtkern und der Burg verlaufen, dass – wie auch bei Gößweinstein – die Entfernung nur 600 m betrug (vgl. Abb. 9). Wieder war die Begründung für diese Wahl einer Trasse nahe an der Kleinstadt der reizvolle Blick auf Stadt und Burg für die Durchreisenden. Doch die durch ein solches Brückenwerk resultierende negative Beeinträchtigung für Landschaftsbild und Lärmentwicklung wird in unserem obigen Zitat, aber auch ganz ähnlich im „Volksführer“, völlig anders, nämlich schwärme-

risch positiv wahrgenommen und bewertet. „Diese Brücke wird nicht nur der bedeutendste Kunstbau der ganzen Strecke, sondern auch ein landschaftlicher Glanzpunkt allerersten Ranges sein, denn sie vermittelt dem Fahrer einen unvergesslich schönen Blick auf Stadt und Burg Pottenstein und in das felsgeschnückte Püttlachtal.“¹⁶

Nach der Brückenüberquerung „richtet sie [die Autobahn] ihren Lauf gegen Haselbrunn nach Hohenmirsberg, zu der wegen ihrer umfassenden Rundsicht berühmten Hohenmirsberger Platte (615 Meter), um danach zwischen Trockau und Poppendorf, also zwischen dem obersten Püttlachtal und dem Ahorntal, den Lindenhardter Forst bei Muthmannsreuth zu erreichen.“¹⁷ Die beschriebene Strecke wäre mitten durch das heutige Naturschutzgebiet „Trockenhänge um Pottenstein“ verlaufen und hätte die



Abb. 9: Blick auf Pottenstein in östlicher Richtung. Mit der roten Linie ist der Verlauf der Autobahn markiert; die weißen Linien sollen die vorgesehene Brücke über die Püttlach kennzeichnen.

Foto: H. Popp.

Hungerbrunnen von Urspring durchschnitten, was die Autobahnplaner vermutlich gar nicht wahrgenommen hatten.

Natürlich wird in Ergänzung der Beschreibung der Autobahn auch gebührend politische Werbung betrieben: „*Die Heranführung der Reichsautobahn an die Hohenmirsberger Platte ist schon deshalb zu begrüßen, weil auf dieser in nicht allzuferner Zeit ein repräsentativer Adolf-Hitler-Turm erstehen wird, für den Prof. Dr. Brand-München (Pottenstein) bereits ein baufertiges Projekt ausgearbeitet hat.*“ Das Projekt wurde auch in fernerer Zeit nie verwirklicht. Mit wesentlich seriöseren Motiven wurde allerdings hier am höchsten Punkt der Fränkischen Schweiz doch noch im Jahr 2008 ein Geozentrum mit Aussichtsturm und Fossilklopfplatz errichtet. Der Holzturm bietet nicht nur eine hervor-

ragende Aussicht; er erfüllt auch zugleich eine Funktion als Rundfunksender.

Muthmansreuth, Spänfleck, Haag, Thiergarten, Oberkonnersreuth

Die Trasse der Fränkische Schweiz-Autobahn in ihrem östlichsten Bereich gibt hinsichtlich ihrer genauen Projektierung die meisten Rätsel auf. Zunächst verläuft die bereits beschriebene Trasse weiter von Muthmannsreuth durch den Lindenhardt Forst und führt danach zwischen Gosen und Haag hindurch, verläuft vorbei an Unternschreez und Thiergarten, um schließlich Oberkonnersreuth zu erreichen.¹⁸ Nach Muthmannsreuth und bis Oberkonnersreuth ist dieser Verlauf (bis auf wenige Ausnahmen bei Haag)¹⁹ identisch mit der heute existierenden Trasse –

doch führt diese ja bekanntlich nicht nach Forchheim, sondern nach Nürnberg (Abb. 10). Es muss somit noch geklärt werden, wie der Zusammenhang zwischen der Strecke durch die Fränkische Schweiz und jener direkt nach München über Neumarkt/OPf. sich darstellt. Dies bedeutet auch, eine Antwort darauf zu geben, wo genau sich beide Linien hätten gabeln sollen, wo also ein Autobahndreieck zu liegen kam (siehe weiter unten). Nach unserem Kenntnisstand ist diese Frage noch nicht eindeutig zu beantworten.

– In der Niederschrift einer Besprechung der ObK Nürnberg vom 13. Juli 1934 ist von einem Autobahndreieck – in den Akten erfolgt die Bezeichnung „Abzweigung“ – „in der Nähe von Oberkonnersreuth“ die Rede. Dabei geht es um die Frage der (zunächst einzigen) Autobahnauffahrt für Bayreuth im Süden der Stadt, die offenbar mit dem Autobahndreieck konfligierte: „Wenn an dieser Stelle wegen der vorgesehenen Abzweigung der Linie nach Forchheim von der Linie nach Neumarkt (Opf) die Errichtung der Abzweigstelle unzweckmäßig ist, so ist die Stadt [Bayreuth] damit einverstanden, daß die Abzweigestelle in der Nähe von Laineck im Anschluß an die neue Staatsstraße [...] errichtet wird.“ Dies ist zugleich der amtliche Beleg für die geplante Abzweigung bei Oberkonnersreuth. Diese Angabe passt aber überhaupt nicht zu den Berichten im „Bayreuther Tagblatt“ vom 5. Juli 1934. Wenn ein Autobahndreieck bei Oberkonnersreuth geplant war, ergäbe auch die beschriebene Trassierung durch die Fränkische Schweiz östlich am Sophienberg vorbei überhaupt keinen Sinn. Denn bei einer Abzweigung an dieser Stelle müsste die Fränkische Schweiz-Trasse direkt nach Westen verlaufen: vorbei an Destuben, Rödensdorf und zwischen Gesees und den

Sophienberg hindurch zur Albhochfläche. Für diese (etwas spekulative) Vermutung gibt es aber keine konkreten Hinweise.

– Im „Volksführer“ (und auch in der Beschreibung im „Bayreuther Tagblatt“) wird behauptet, es verlaufe „die Reichsautobahn nunmehr durch den Lindenhardter Forst nach Muthmannsreuth, um schließlich über Haag am Sophienberg vorbei Bayreuth zu erreichen“.²⁰ Die hier beschriebene Trasse ist diejenige, die zwar ab 1935 tatsächlich errichtet worden ist, die aber erst ab Spätherbst 1934 im Rahmen der Neuausrichtung der Planung für die Autobahnlinie Bayreuth–Ingolstadt so entschieden und freigegeben worden ist und die zudem heute mit der Fränkische Schweiz-Autobahn nichts zu tun hat. Ihre Zuschreibung zu der Autobahn Bayreuth–Forchheim lässt die Frage offen, wo dann die Autobahn Bayreuth–Neumarkt/OPf.–München beginnt.

– Der 1934 noch gültige Streckenverlauf Bayreuth–Neumarkt (OPf.), der ja weit östlich an Nürnberg vorbeiführen sollte, hätte es eigentlich nahegelegt, südlich von Bayreuth nicht erst in südwestlicher Richtung mühsam die Jurastufe zu erklimmen, sondern die Trasse der Hauptlinie weiter östlich, z.B. weitgehend parallel zum Pegnitztal verlaufend, südlich an Bayreuth anschließend zu führen. Leider ist uns aber kein Kartogramm zu einer solchen Trasse nach Neumarkt/OPf. bekannt. Nur verbal gibt es die Aussage: „Bei Pottenstein mündet die östliche Hauptverkehrslinie ein, die Linie München–Ingolstadt–Neumarkt i.O.–Hersbruck–Pottenstein–Bayreuth.“²¹ Nach dieser Quelle war es die Münchner Strecke, die von der Hauptstrecke Leipzig–Bayreuth–Forchheim–Nürnberg abzweigt, und zwar bei Pottenstein/Hohenmirsberg. Erst etwa ab Pegnitz dürfte die Trassierung dann derjenigen entsprochen haben,

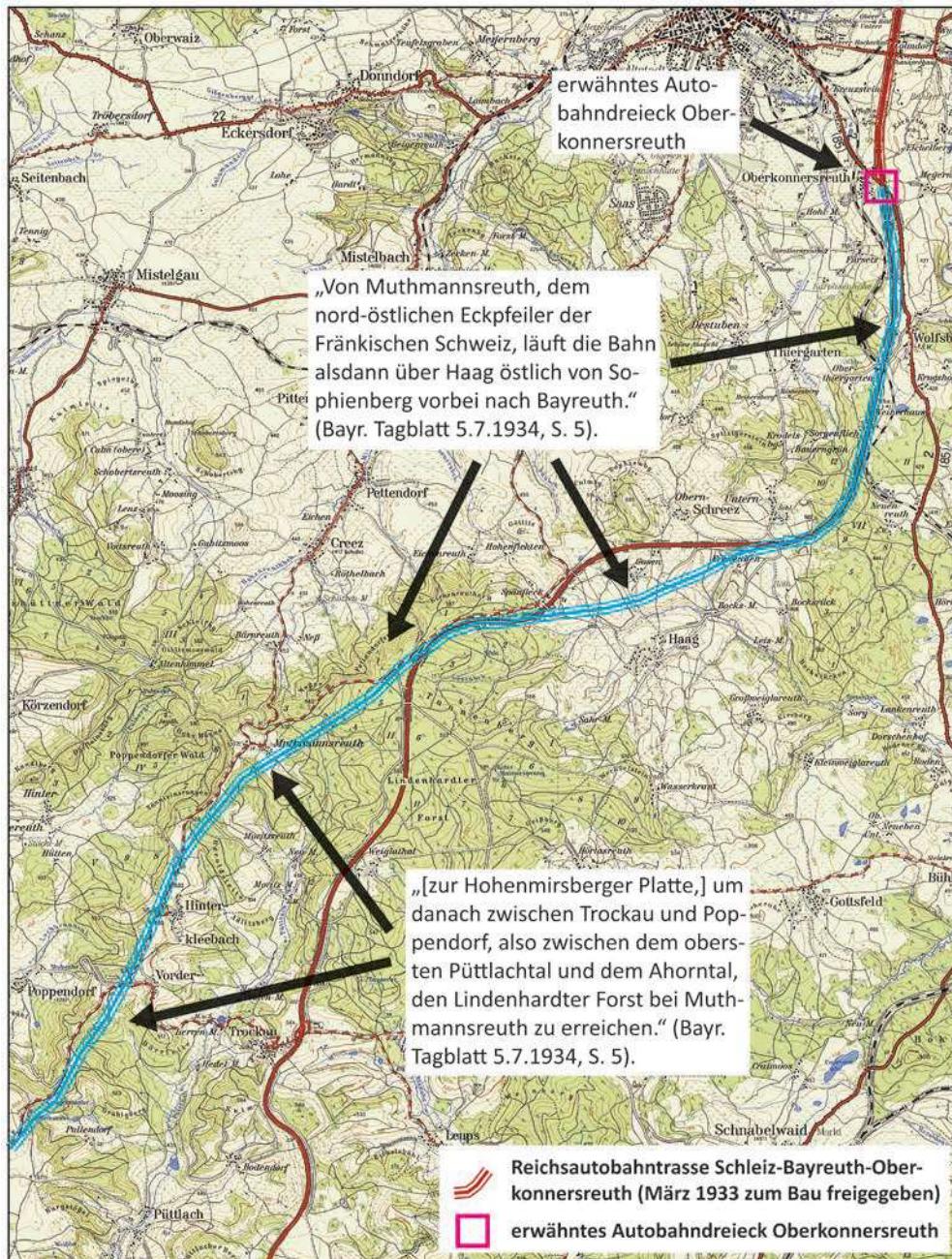


Abb. 10: Trassenverlauf der geplanten Fränkische Schweiz-Reichsautobahn (1934) zwischen der Hohenmirsberger Platte und Bayreuth

(Kartengrundlage: Topographische Karte 1:50.000, Blatt L 6334 Pegnitz, Ausgabe 1959).

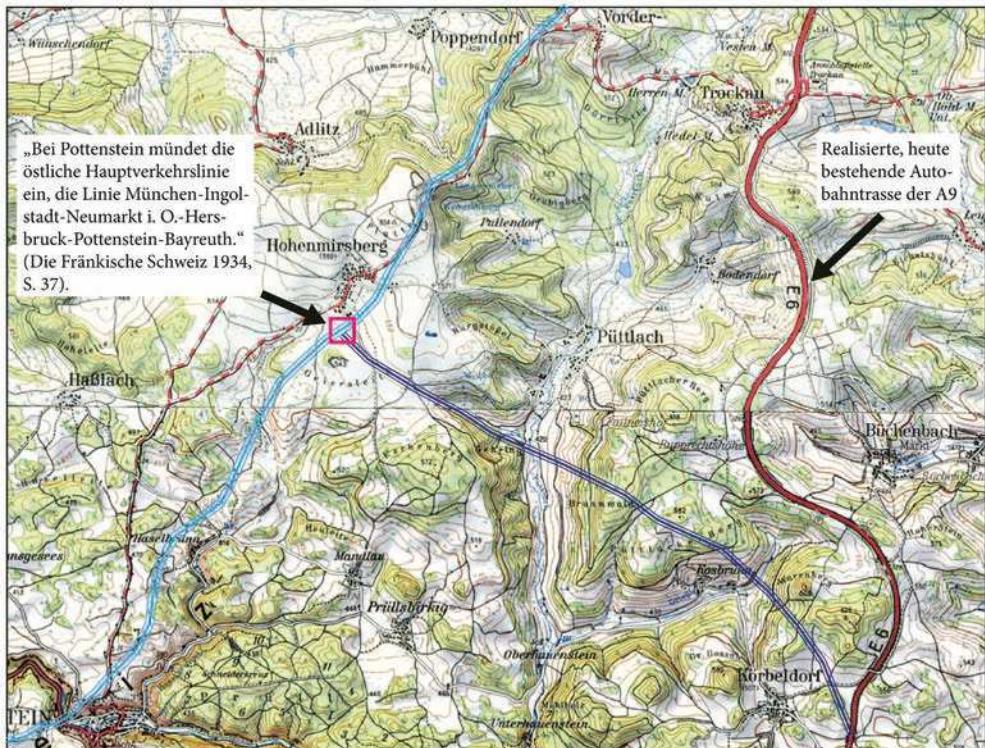


Abb. 11: Die „unübersichtliche“ Situation der Trassenverläufe (Stand: 1934) südlich von Bayreuth für die Einmündung der Autobahnen nach München und Forchheim (Nürnberg–Stuttgart). Die kartographische Wiedergabe des Autobahndreiecks erfolgt lediglich sehr approximativ und stellt eine mit Unsicherheiten behaftete Darstellung dar

(Kartengrundlage: Topographische Karte 1:50.000, Blatt L 6134 Bayreuth, Ausgabe 1970).

wie wir sie heute tatsächlich vorfinden (Abb. 11). Merkwürdig ist für diese textlich angedeutete Strecke, dass ihr Verlauf „über Ingolstadt–Neumarkt i. OPf.–Hersbruck a.P.–Pottenstein nach Bayreuth“²² so weit westlich verlaufen sollte.

Zusammenfassung

Wir haben uns mit einem Themenbereich beschäftigt, der nur für eine ganz kurze Phase, nämlich wenige Monate im Jahr 1934, als Planungsmaßnahme angedacht war und dann verworfen wurde: die Er-

richtung einer Reichsautobahn durch die Fränkische Schweiz von Bayreuth nach Forchheim. Die Änderung des Trassenverlaufes zugunsten einer Strecke, die direkt über Nürnberg nach München führen sollte, war, wenn man die verkehrspolitischen und -technischen Erreichbarkeitsgesichtspunkte betont, durchaus zurecht. Hierzu wurde in einem Protokoll der ObK von Ende 1934 resümierend festgestellt: „Nachdem die Linienführung Bayreuth – Pottenstein – Forchheim – Nürnberg – Weißenburg wegen des damit verbundenen Umweges verlassen werden mußte, strebte man

zunächst danach, die Verbindung auf dem kürzesten Wege von Bayreuth über Neumarkt – Beilngries – Ingolstadt zu gewinnen. Als Mangel dieser Führung ist u.a. zu erwähnen, daß Nürnberg von dem unmittelbaren Anschluß an die große Nord-Südlinie ausgeschaltet worden wäre. Dieser Nachteil [...] veranlaßte [...] weitere eingehende Untersuchungen, als deren Ergebnis eine Führung der Nord-Südstrecke von Bayreuth über Trockau – Neudorf – Riegelstein – Schnaittach – [...] Donauübergang nächst Ingolstadt ist. Der Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen hat diese Linie, die als eine glückliche Lösung des bestehenden Problems bezeichnet werden kann, zur ausführlichen Entwurfsbearbeitung freigegeben.“²³ Die nunmehr südlich von Bayreuth tatsächlich zur Ausführung gelangte Trasse wird in einem Bericht der ObK vom 14. Mai 1935 geradezu schwärmerisch beschrieben: „Südlich von Bayreuth zieht die Autobahn am Hang des Sophienberges vorüber nach Trockau und steigt hier auf die Höhen des Jura. In starken Krümmungen folgt sie, herrliche Ausblicke in die tief liegenden Täler der Fränkischen

Schweiz bietend, der schmalen Kammlinie bis Büchenbach, überquert bei Beudorf[sic!] die Staatsstraße Nürnberg – Bayreuth und anschließend den Veldensteiner Forst.“²⁴

Damit war die Idee zum Bau einer Fränkische Schweiz-Autobahn nur ein kurzes Intermezzo. Wir konnten allerdings aufzeigen, dass das „Vorhaben Autobahn Bayreuth-Forchheim“ durchaus eine mögliche Variante mit echten Realisierungschancen gewesen ist – und nicht nur eine unausgegorene Idee. Deren Durchführung hätte die Fränkische Schweiz und den südlichen Teil des Bayreuther Beckens freilich in starkem Maße verändert, und zwar, wie wir meinen, zum Negativen hin. Nicht nur wertvolle und schützenswerte naturräumliche Ensembles wären in Mitleidenschaft gezogen worden, auch landschaftliche Highlights sowie kulturelle Wahrzeichen und Landmarken der Fränkischen Schweiz wären betroffen gewesen. Der Fränkischen Schweiz als naturnaher Kulturlandschaft und als einem von ländlichem Tourismus geprägten Ferien- und Naherholungsraum ist viel Schaden und negative Beeinträchtigung erspart geblieben.

Literatur:

- Bald, Albrecht: Die Fränkische Schweiz in der NS-Zeit, in: Landschaften in Deutschland Online. URL: http://landschaften-in-deutschland.de/themen/81_V_20-die-fraenkische-schweiz-in-der-ns-zeit/ Stand: 03.03.2019.
- Kriest, Michael: Die Reichsautobahn. Konzeption, räumliche Struktur und Denkmaleigenschaft eines historischen Verkehrsnetzes. Petersberg 2016.
- Molter, Hugo: Pottenstein: Hitler wollte im „Land der Wunder“ eine Autobahn bauen, in: Nordbayrische Nachrichten vom 28. August 2010 (= www.nordbayern.de/hitler-wollte-im-land-der-wunder-eine-autobahn-bauen-1.129252).
- o.V.: Die Linienführung der Autobahnstraße Leipzig – Bayreuth – Nürnberg, in: Bayreuther Tagblatt vom 28. März 1934, S. 5.
- o.V. [wahrscheinlich August Sieghardt]: Die Fränkische Schweiz. Billigster illustrierter Volksführer mit Wanderkarte. Forchheim 1934.
- o.V.: Eine Reichsautobahn über die Lange Meile, in: Wiesentbote [Ebermannstadt] vom 23. Juni 1934, S. 5.
- o.V.: Reichsautobahn durchquert die Fränkische Schweiz. Das Land der tausend Wunder wird dem großen innerdeutschen Reiseverkehr angegeschlossen, in: Bayreuther Tagblatt vom 4. Juli 1934, S. 5.

- Popp, Herbert: Nicht realisierte Pläne zum Autobahnbau. Die hektischen Planungen des NS-Regimes für den Raum Bayreuth 1934–1937 (1), in: Heimat-Kurier. Das historische Magazin des Nordbayerischen Kuriers 41 (3) 2008, S. 19–21.
- Popp, Herbert: Autobahnbau: Brücken und Anschlussstellen. Die hektischen Planungen des NS-Regimes für den Raum Bayreuth 1934–1937 (2), in: Heimat-Kurier. Das historische Magazin des Nordbayerischen Kuriers 41 (4) 2008, S. 10–12.

- Popp, Herbert: Autobahnmeisterei – Tankstelle – Raststätte. 1934 bis 1937: Autobahn-Planungen im Dritten Reich und was daraus wurde (3), in: Heimat-Kurier. Das historische Magazin des Nordbayerischen Kuriers 42 (1) 2009, S. 10–11.
- Popp, Herbert/Klaus Bitzer/Haik Porada (Hrsg.): Die Fränkische Schweiz. Traditionssreiche touristische Region in einer Karstlandschaft. Wien–Köln–Weimar 2019 (= Landschaften in Deutschland, Bd. 81).

Anmerkungen:

- 1 Popp, Herbert: Nicht realisierte Pläne zum Autobahnbau. Die hektischen Planungen des NS-Regimes für den Raum Bayreuth 1934–1937 (1), in: Heimat-Kurier. Das historische Magazin des Nordbayerischen Kuriers 41 (3) 2008, S. 19–21; ders.: Autobahnbau: Brücken und Anschlussstellen. Die hektischen Planungen des NS-Regimes für den Raum Bayreuth 1934–1937 (2), in: Heimat-Kurier. Das historische Magazin des Nordbayerischen Kuriers 41 (4) 2008, S. 10–12; ders.: Autobahnmeisterei – Tankstelle – Raststätte. 1934 bis 1937: Autobahn-Planungen im Dritten Reich und was daraus wurde (3), in: Heimat-Kurier. Das historische Magazin des Nordbayerischen Kuriers 42 (1) 2009, S. 10–11.
- 2 Kriest, Michael: Die Reichsautobahn. Konzeption, räumliche Struktur und Denkmaleigenschaft eines historischen Verkehrsnetzes. Petersberg 2016.
- 3 Es ist unklar, ob sich der Hinweis auf eine Trassenführung über die Lange Meile auf eine unseres Wissens sonst nicht wieder aufgetauchte Streckenführung durch die Fränkische Schweiz von Forchheim über die Lange Meile nach Norden bis nach Ludwag und dann, etwa im Bereich der heutigen A 70 nach Osten abbiegend, in den Raum Kulmbach bezieht. Eine solche Strecke wird im Wiesentboten [Ebermannstadt] vom 23.06.1934 erwähnt: „*Die Straße würde von Forchheim auf die Lange Meile führen, in der Nähe der Orte Eschlipp – Kalteneggsfeld – Oberngrub – Teuchatz – Lindach – Herzogenreuth – Ludwag vorbeiführen und dann weiter über den nördlichen Jura bei Kulmbach ins Maintal hinabführen.*“ Diese Streckenbeschreibung, die im Wiesentboten erwähnt wird, steht aber sehr singulär. Es ist unklar, wie bedeutend sie bei der Trassendiskussion war.
- 4 Bald, Albrecht: Die Fränkische Schweiz in der NS-Zeit, in: Landschaften in Deutschland Online: URL: http://landschaften-in-deutschland.de/themen/81_V_20-die-fraenkische-schweiz-in-der-ns-zeit/ Stand: 03.03.2019.
- 5 Kriest (wie Anm. 2).
- 6 O.V. [wahrscheinlich August Sieghardt]: Die Fränkische Schweiz. Billigster illustrierter Volksführer mit Wanderkarte. Forchheim 1934, S. 35–37; Hinter dem ohne Verfasserangabe veröffentlichten „Volksführer“ verbirgt sich als Autor mit höchster Wahrscheinlichkeit August Sieghardt, der ein Bewunderer der Autobahnidee Adolf Hitlers war und der auch nach dem Krieg als unbescholtener Bürger noch zahlreiche Führer zur Fränkischen Schweiz verfasst hat.
- 7 O.V.: Die Linienführung der Autobahnstraße Leipzig – Bayreuth – Nürnberg, in: Bayreuther Tagblatt v. 28.03.1934, S. 5.
- 8 Popp: Nicht realisierte Pläne (wie Anm. 1).
- 9 Popp: Autobahnbau (wie Anm. 1).
- 10 Die Fränkische Schweiz (wie Anm. 6), S. 35f.
- 11 Ebd., S. 36.
- 12 Bayreuther Tagblatt v. 05.07.1934, S. 5.
- 13 Ebd.
- 14 Ebd.
- 15 Molter, Hugo: Pottenstein: Hitler wollte im „Land der Wunder“ eine Autobahn bauen, in: Nordbayerische Nachrichten vom 28.08.2010 (= www.nordbayern.de/hitler-wollte-im-land-der-wunder-eine-autobahn-bauen-1.129252).
- 16 Die Fränkische Schweiz (wie Anm. 6), S. 36.

Frankenland

Zeitschrift für fränkische Geschichte,
Kunst und Kultur
72. Jahrgang 2020

Inhalt

(Die Seitenzahlen des Sonderheftes 2020 sind mit Asteriskus [*] gekennzeichnet; vor den Seitenzahlen steht in römischen Ziffern die Nummer des jeweiligen *FRANKENLAND*-Heftes)

0. Jubiläum 100 Jahre FRANKENBUND

100 Jahre FRANKENBUND – Das Jubiläumsjahr 2020	I/3
<i>Schellakowsky, Johannes/ „Regionen sind die Herzwurzeln der Identität“.</i>	
Süß, Peter A. Anmerkungen zum 100-jährigen Bestehen des Frankenbundes	I/5

I. Geschichte

Dörfel, Gerald	Grenzschatz Tirol 1918: ein fränkischer Schild für Bayerns Südgrenze	I/30
Oertel, Hans-Ludwig	Porta et corda. Die Erbhuldigung 1745 in Bildtafeln im Rathaussaal zu Marktbreit	I/15
Popp, Herbert	Die „Fränkische Schweiz-Autobahn“ nach den Plänen von 1934. Ein Projekt, das glücklicherweise nie realisiert worden ist	IV/237
Reindl, Alwin	Hans Wölfel: Ein Mann im Widerstand gegen die NS-Diktatur	III/160
Schicklberger, Franz	Weinglöckleinsschlag und Nachtschwärmerei. Zum nächtlichen Streunen und dessen Bekämpfung in Mainfranken	II/76
Spazier, Ines	Die Burg der Grafen von Henneberg/Südthüringen – I. Teil	IV/220
Wieland, Claudia	Aus der Dienstadter Ortsgeschichte – Ein Beitrag zur über 700-jährigen Geschichte einer tauberfränkischen Gemeinde	III/147

II. Kunst

<i>Tomczyk, Leonhard</i>	Sakrale Kunst im Landkreis Main-Spessart nach 1945 – III. Teil	I/42
<i>Nürmberger, Bernd</i>	Die Veste zu Erlangen	II/93
<i>Hofmann, Hans-Ulrich</i>	Michel Niklas. Leben und Werk eines tauberfränkischen Bildhauers der Renaissancezeit und seiner Söhne	II/96
<i>Schötz, Hartmut</i>	Die Architektur des Ansbacher Schlosses	III/174

III. Kultur

<i>Heller, Hartmut †</i>	Der Nürnberger „Christkindlesmarkt“ – Entwicklungsgeschichte, Teilelemente und Funktionen	IV/254
<i>Rückel, Gert</i>	Der heilige Veit in Franken	II/104
<i>Schneider, Erich</i>	Geschichten und Geschichte rund um die Alte Kitzinger Mainbrücke	III/181
<i>Welker, Manfred</i>	Konfessionsverbindend in Franken: Küchle – Kiegli – Krapfen	I/61

IV. Aktuelles

<i>Schwierz, Israel</i>	Neues Denkmal für unterfränkische Juden, die in der Schoa ermordet wurden	III/194
-------------------------	--	---------

V. Bücher zu fränkischen Themen	II/123, III/197, 73*, IV/273
--	------------------------------

VI. Gruppen des FRANKENBUNDES stellen sich vor

<i>Bauerfeld, Anne</i>	Der Historische Verein in Gerolzhofen e.V. – Gruppe im FRANKENBUND	III/213
<i>Düx, Marlise</i>	„Der Pfeifer“, Verein für Geschichte und Kultur Niklashausen e.V. – Gruppe im FRANKEN- BUND	II/137
<i>Gäbelein, Klaus-Peter</i>	Der Heimatverein Herzogenaurach e.V. – Gruppe im FRANKENBUND	II/133
<i>Hofmann, Gottfried</i>	Die Gruppe Kitzingen des FRANKENBUNDES ...	IV/282

<i>Jäger, Wolfgang</i>	Der Historische Verein Landkreis Haßberge e.V. – Gruppe im FRANKENBUND	III/214
<i>Menz, Stefan</i>	Der Historische Verein Heidenfeld e.V. – Verein für Geschichte, Kultur und Heimatpflege in Heidenfeld und Umgebung – Eine junge Gruppe im FRANKENBUND	78*
<i>Schneider, Manfred</i>	Der Geschichts- und Heimatverein Kreuzwertheim e.V. – Gruppe im FRANKENBUND	II/138
<i>Schweda, Reinhold</i>	Die Gruppe Baunach des FRANKENBUNDES	IV/278
<i>Süß, Peter A.</i>	Die Gruppe Würzburg des FRANKENBUNDES	II/131
<i>Trendel, Klaus</i>	Die Gruppe Bayreuth des FRANKENBUNDES	IV/280
<i>Weber, Bernhard</i>	Der Heimatverein Volkacher Mainschleife e.V. – Gruppe im FRANKENBUND	II/134
<i>Weichmann, Martin</i>	Die Gruppe Weißenburg des FRANKENBUNDES	III/208
<i>Wesselowsky, Peter</i>	Die Gruppe Marktbreit – Ochsenfurt des FRANKENBUNDES	76*
<i>Wickl, Benhard</i>	Die Gruppe Nürnberg des FRANKENBUNDES	III/201

VII. Frankenbund intern

Vorankündigung: Eröffnung unserer Jubiläumsausstellung am 17. Juli 2020 im <i>Museum für Franken</i>	I/29
Dr. Franz Vogt und Edgar Sitzmann zum 85. Geburtstag	I/70
Unser früherer Bundesschatzmeister Theo Zimmermann ist verstorben	I/71
Vorankündigung: Tag der Franken am 5. Juli 2020 in Haßfurt	I/71
Kommen Sie mit zu unserer 4. Orgelwanderung am 9. Mai 2020!	I/72
Der FRANKENBUND in Zeiten der Corona-Pandemie	II/75
<i>Gruber, Anton</i> FRANKENBUND-Gruppe Augsburg löst sich auf!	II/141
<i>Schellakowsky, Johannes</i> „Würzburgs Zauber packt uns wieder“ – Bundesfreund Dr. phil. Peter A. Süß zum 6. Juni 2020	II/142
Hinweis auf überregionale Veranstaltungen des FRANKENBUNDES im Jahr 2021	III/216
Unser 1. Bundesvorsitzender wurde Ehrensenator der Universität Würzburg	IV/284
<i>Schellakowsky, Johannes</i> „Am Beginn einer neuen Zeit“ – Eine Gedenktafel in Würzburg erinnert an den 100. Jahrestag der Gründung des FRANKENBUNDES und der Gruppe Würzburg	IV/285
Hinweis auf überregionale Veranstaltungen des FRANKENBUNDES im Jahr 2021	IV/287

VIII. Sonderheft 2020: „100 Jahre FRANKENBUND“

<i>Beinhofer, Paul</i>	100 Jahre FRANKENBUND – Zum Geleit	3*
<i>Beinhofer, Paul</i>	100 Jahre „Bamberger Verfassung“	8*
<i>Bergerhausen, Christina</i>	Anmerkungen zu unserer Jubiläumsausstellung „Franken um 1920“ – Zur Entstehung des FRANKENBUNDES	41*
<i>Gillmeister-Geisenhof, Evelyn</i>	„Franken um 1920“ – Ein Ausstellungprojekt des FRANKENBUNDES	52*
<i>Hoeres, Peter</i>	Franken um 1920 – Zur politischen Lage	27*
<i>Weiß, Wolfgang</i>	Franken um 1920 – Die religiöse und kirchliche Situation	33*

- 17 Bayreuther Tagblatt v. 05.07.1934, S. 5.
- 18 Linienführung laut Bayreuther Tagblatt v. 28.03.1934, S. 5.
- 19 Vgl. die Linienführung lt. Bayreuther Tagblatt v. 28.03.1934, S. 5.
- 20 Die Fränkische Schweiz (wie Anm. 6), S. 36.
- 21 Ebd., S. 37.
- 22 Bayreuther Tagblatt v. 05.07.1934, S. 5.
- 23 Archiv der Autobahndirektion Nürnberg, Akte 5/Av von Ende 1934.
- 24 Archiv der Autobahndirektion Nürnberg, Akte 5/Av vom 14.05.1935.

Univ.-Prof. Dr. Herbert Popp (geb. 1947) studierte Geographie, Germanistik und Geschichte für das Lehramt an Gymnasien in Erlangen (1968–1973). Promotion in Erlangen zu einem bevölkerungs- und sozial-geographischen Thema „Die Altstadt von Erlangen“ (1975). Habilitation in Erlangen mit der Arbeit „Moderne Bewässerungslandwirtschaft in Marokko“ (1982). Nach Jahren als Wiss. Ass. an der TU München und der Universität Erlangen Professur für Kulturgeographie mit Schwerpunkt Deutsche Landeskunde an der Universität Passau (1985–1994), Lehrstuhl für Angewandte Geographie an der Technischen Universität München (1994–1999) und Lehrstuhl für Stadtgeographie und Geographie des ländlichen Raumes an der Universität Bayreuth (1999–2012).

Neben seinem Schwerpunkt in der Nordafrikaforschung (u.a. Mitglied am SFB für Afrikaforschung der Universität Bayreuth, Leiter des Graduiertenkollegs der GTZ zwischen den Universitäten Rabat und Bayreuth; mehrere Monographien und zahlreiche Beiträge zur Humangeographie und Landeskunde Deutschlands. Tätigkeit in zahlreichen wissenschaftlichen Gremien, u.a. Sprecher des Fachkollegiums der DFG für Geographie, stellv. Vorsitzender des Instituts für Entwicklungsforschung im ländlichen Raum Ober- und Mittelfrankens, Kurator des Leibniz-Instituts für Länderkunde, Vorsitzender der Prof. Dr. Frithjof Voss-Stiftung. Seine Anschrift lautet: Margaretenweg 16, 95494 Gesees, E-Mail: family.popp@t-online.de.



Heisenbergstraße 3
97076 Würzburg

Telefon 09 31/2 76 24
Telefax 09 31/2 76 25

halbigdruck
offset • digital

EGLMAIER VERLAG
Fachverlag für Handel
Behörden und Industrie

info@halbigdruck.de
www.halbigdruck.de