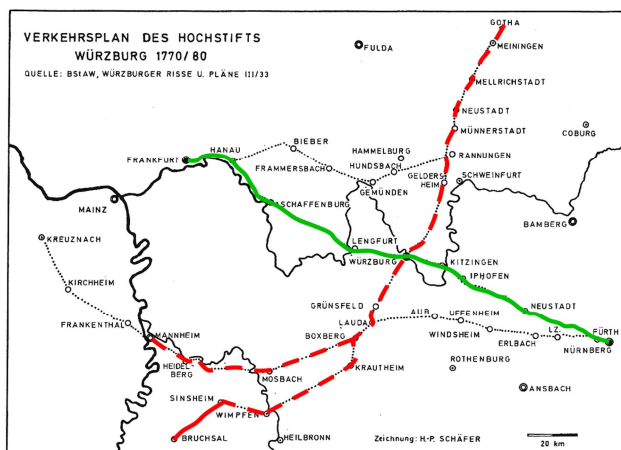


Chaussee Würzburg Meiningen (Teil 1)

Schon vor Jahrhunderten spielten verkehrspolitische Überlegungen eine bedeutende Rolle für die Entwicklung einer ganzen Region. Ein wichtiges Beispiel hierfür ist die „Chaussee“ von Würzburg nach Meiningen, deren Bau 1774 in Würzburg begann und 1779, also vor 240 Jahren, Werneck erreichte.

Der spätere Fürstbischof Adam Friedrich von Seinsheim, der auf seinen Ehrentitel „regenerator viarum publicarum“ (Wiederhersteller der öffentlichen Straßen) stolz war, erkannte sehr bald die Bedeutung gut ausgebauter Fernstraßen in einer Zeit, in der das Reisen alleine wegen des teilweise miserablen Zustandes der Wege sehr beschwerlich bis unmöglich war. Hier unterschied er sich wesentlich von einem seiner Vorgänger, dem vom „Bauwurm“ befallenen Friedrich Carl von Schönborn, dessen Aktivitäten sich auf den Schlossbau konzentrierten.

Zu der damaligen Zeit gab es im Reiches die großen Handelsorte Frankfurt, Nürnberg und Leipzig. Würzburg lag zwar an der West-Ost Handelsstraße von Frankfurt nach Nürnberg, Seinsheim strebte aber eine zusätzliche Süd – Nord Verbindung (gestrichelte Linie) an, deren Schnittpunkt mit der West-Ost Verbindung in Würzburg lag. Man



erhoffte sich zum Einen reichlich Einnahmen durch die verschiedensten Steuern und Abgaben (z.B. 1 Kreuzer pro Reit-, Spann- oder Lastpferd je benutzte Chausseestunde), zum Anderen aber auch eine Belebung der regionalen Wirtschaft in einer Zeit des aufblühenden Merkantilismus.

Schon früh hatte man Versuche unternommen, das Wegesystem zu verbessern, doch zeigten diese Bemühungen nur kurzfristigen Erfolg, weil es sich oft nur um kosmetische Korrekturen handelte. Im Jahre 1755 wurde mit einer neuen Verordnung eine generelle Regelung der Straßenbreite getroffen. Die Chausseen waren so anzulegen, „daß zwey beladene Wägen einander bequem ausweichen können“, ohne die „mit Steinen belegte“ Fahrbahn verlassen zu müssen, damit beim Ausweichen nicht ständig die Randstreifen und Seitengräben der Chausseen beschädigt wurden. Zwar kam der Chausseebau infolge des Siebenjährigen Krieges von 1756 bis 1763 mehr oder weniger zum Erliegen, wurde dann aber sofort wieder konsequent aufgenommen.

Folgenreichstes Ergebnis dieser neuerlichen Anstrengungen wurde ein vom Würzburger Capitain Reeder (Räder) entwickeltes Chausseeprofil. Es sah als Fahrstreifen eine bis zu 2 1/2 Schuh (ca. 75 cm) mächtige Steinauflage vor. Diese war beiderseits von Leistensteinen (sog. Rabatten) flankiert, an die sich nach außen jeweils ein 4 Schuh (ca. 1,2 m) breiter Fußpfad und ein 1/2 Schuh breiter Abflussgraben anschließen sollte.

Der Bau eines großen Krans (heute „Alter Kran“) im Jahre 1773 am Würzburger Mainufer ermöglichte es, schwere Lasten zwischen Fluss und Straße zu bewegen und kann als Startpunkt der neuen Verbindung gesehen werden.



Schon damals gab es, ähnlich wie heute, um die Planung, Finanzierung und Streckenführung große Diskussionen und auch Prozesse vor dem Kaiserlichen Gericht in Wien. Das Hochstift Würzburg war bemüht, die Strecke so weit wie möglich auf eigenem Territorium zu belassen. Auf der einen Seite wurde damit die Planung wesentlich erleichtert, weil man sich nicht mit anderen Parteien abstimmen musste, auf der anderen Seite blieben die Einnahmen vollständig beim Hochstift. Die Streckenführung war dabei zum großen Teil vollkommen neu, denn bisher führte die Hauptstraße von Unterpleichfeld über Oberpleichfeld, Dippach, Schwanfeld, Hergolshausen und Bergheinfeld nach Schweinfurt. Nun zweigte die Chaussee bei Unterpleichfeld Richtung Bergtheim ab und führte über Opferbaum, Eßleben, Werneck und Geldersheim Richtung Poppenhausen.

Schweinfurt lehnte noch 1774, bei Beginn des Chausseebaues, einen Anschluss an die neue Chaussee mit den verschiedensten Argumenten vehement ab, erkannte dann aber die Bedeutung der neuen Verbindung und klagte, nachdem mit dem Hochstift keine Einigung erzielt werden konnte, vor dem Kaiserlichen Gericht in Wien. Als Kompromiss entstand von Süden eine Abzweigung von Werneck über Ettlleben und Bergheinfeld nach Schweinfurt heutige (B26). Nach Norden wurde Schweinfurt über eine weitere Verbindung über Maibach bei Poppenhausen wieder an die Chaussee angebunden. *Fortsetzung folgt*