

FÜNFTES KAPITEL

Kunststraßen der

Landesfürsten

Das Ende der alten Straßen

1. Postkurse zwischen Rhein und Main

Eine Arbeit über Straßen und Verkehr früherer Jahrhunderte wäre unvollständig, wenn nicht kurz des ersten großen öffentlichen Transport- und Beförderungsunternehmens, der Post, Erwähnung getan würde⁴³¹). Die erste Postenlinie, die Kaiser Maximilian I. zwischen Innsbruck und Mecheln zur engeren Verbindung der habsburgischen Länder im Osten und Westen des Reiches eingerichtet hatte, berührte das untere Maingebiet nicht, sondern überquerte viel weiter südlich bei Rheinhausen in der Nähe Speyers den Rhein. Erst um 1580 legte der taxische Postmeister Sulzer eine Post von dort über Heidelberg und Darmstadt nach Frankfurt an. Zuvor hatten städtische Boten durch häufige Gänge nach den Stationen Rheinhausen und Flonheim bei Alzey den Anschluß Frankfurts an den Postkurs hergestellt. Berittene städtische Boten hielten im 16. Jahrhundert auch die Verbindung der Städte Köln, Frankfurt, Augsburg und Nürnberg untereinander aufrecht.

Neben die Briefbeförderung trat im 17. Jahrhundert die Personenbeförderung. Die erst fahrende Reichspost verkehrte seit 1690 von Frankfurt nach Nürnberg. Daneben durchquerten das Maingebiet auch einige durch Landesfürsten angelegte oder privilegierte Postkurse, wie etwa der durch Kurpfalz begünstigte Aussemsche Postwagen zwischen dem Niederrheingebiet, Wetzlar, Frankfurt und Heidelberg.

Während sich bei der Briefbeförderung der von Kaiser Rudolf II. aufgestellte Grundsatz, die Posten seien kaiserliches Regal, allgemein durchsetzte, war dies bei der Paket- und Personenbeförderung nicht der Fall, obwohl auch hier die meisten Kurse von Thurn- und Taxis befahren wurden. Durch kaiserliche Privilegien war die Post von dem sonst geübten Straßenzwang befreit, so daß die Poststraßen nicht immer mit den gewöhnlichen Landstraßen identisch waren. Bei der Anlegung eines neuen Postkurses mußten die Landesherren der davon berührten Territorien ihre Zustimmung geben. Wie schwierig die Neueröffnung einer Postroute und einer Poststation oft war, möge das Beispiel der Station Seligenstadt zeigen:⁴³²⁾

Die Poststraße von Frankfurt nach Würzburg - Nürnberg führte seit Bestehen dieses Kurses rechtsrheinisch über Hanau und Dettingen nach Aschaffenburg; von dort durch den Spessart über Straßbessenbach, Rohrbrunn, Esselbach nach Lengfurt am Main⁴³³⁾. Bei der Wahl Kaiser Leopolds II. wurde 1790 eine Extrapost über Offenbach - Bieber - Seligenstadt angelegt und durch eine "starke Anzahl Fremder" benutzt. Der Grund für die Verlegung der Route war wahrscheinlich in Irrungen zwischen Thurn und Taxis einerseits und Hanau andererseits zu suchen. Die Regierung in Hanau protestierte bei Kurmainz daraufhin mehrmals gegen die neue Poststraße durch die "gemeinschaftliche Biebermark", da die Verwüstung der Mark⁴³⁴⁾ dadurch noch vergrößert, den Märkern aber zusätzlich Fronen auferlegt würden. Die Mainzer Regierung konsultierte nun das zuständige Oberamt Steinheim. In dem von dort erstatteten Bericht wird der hanauische Einspruch lediglich als Versuch bewertet, ähnlich wie in der Röder Mark auch in der seit 1517 unter Mainzer Schirmherrschaft stehenden freien Bieberer Mark die Mit-herrschaft zu gewinnen. Die Straße über Bieber sei nicht neuangelegt, "sondern ein von undenklichen Jahren aus Franken" benutzter Weg, der kürzer "auch gemächlicher und von festerem Grund und Boden" als die Straßen über Jügesheim oder Steinheim sei und von "den Fahrenden um des-

willen
Kap.III
Wagen i
altem H
mit Sch

Gegen d
burgisc
des Obe
stuhles
ort Rum
es im G
informi

Als den
kehr na
in Sel
Den Ein
legen u
wissen.
lassung
der Bü
als "al
hatte
Selige
die St
und Bü
seine
stadt

Eine Z
Postro

1. Fr
2. Fr
3. Fr
4. Fr

willen auch vorzüglich eingeschlagen wird." (vgl.a. Kap.III,2f) Nur etwa zehn Bäume, die den sechsspännigen Wagen im Wege waren, seien gefällt, die Straße selber altem Herkommen gemäß durch die nächstgelegenen Markorte mit Schutt und Steinen ausgebessert worden.⁴³²⁾

Gegen diese Ausbesserungsarbeiten protestierten das isenburgische Amt Offenbach, da sie durch einseitigen Beschluß des Oberfaufs (Kurmainz) ohne Einberufung des Märkerstuhles zu Bieber vorgenommen würden, und das für den Markort Rumpenheim zuständige hanauische Amt Buchenthal, weil es im Gegensatz zum Amt Offenbach durch Kurmainz nicht informiert worden war.

Als der durch Kaiserwahl und -krönung hervorgerufene Verkehr nachgelassen hatte, entstand die Frage, was mit der in Seligenstadt eingerichteten "Extrapost" geschehen solle. Den Einwohnern der Stadt war viel an ihrer Erhaltung gelegen und so ersuchten sie bei Thurn und Taxis "ohne Vorwissen, Genehmigung oder Erlaubnis des Oberamtes um Belassung der Poststation". Dieses eigenmächtige Vorgehen der Bürgerschaft brandmarkte der Amtmann beim Kurfürsten als "ahndungs- oder wenigstens verweismäßig", - doch es hatte Erfolg: Thurn und Taxis versprach, die Station in Seligenstadt zu belassen, wenn die Stadt dafür Sorge, daß die Straße in fahrbarem Stand sei. Nun mußten Schultheiß und Bürgerschaft nur noch den Kurfürsten untertänigst um seine Zustimmung für die Beibehaltung der Station Seligenstadt bitten.⁴³²⁾

Eine Zusammenstellung aller im 18. Jahrhundert gebrauchten Postrouten südlich des Maines ergibt folgendes Bild:⁴³⁵⁾

1. Frankfurt - Darmstadt - Heppenheim - Heidelberg;
2. Frankfurt - Darmstadt - Heppenheim - Lorsch - Mannheim;
3. Frankfurt - Hanau - Aschaffenburg - Würzburg - Nürnberg;
4. Frankfurt - Obernburg - Miltenberg - Kilsheim - Tauberbischofsheim - Nördlingen - Augsburg;

5. Frankfurt - Ober-Roden - Münster - Dieburg - Lengfeld - Odenwald - Weinheim - Heidelberg;^{435 a)}
6. Frankfurt - Babenhausen - Erbach (Erbacher Landkutsche)
7. Frankfurt - Oppenheim - Kaiserslautern - Metz (Metzer Kutsche)

Nach Mainz verkehrte die Reichspost nordmainisch über Höchst - Hattersheim und die Kasteler Brücke. Auch ihre nach Saarbrücken - Metz weiterführenden Kurse gebrauchten diese Route.

Die durchschnittliche Geschwindigkeit betrug bei der reitenden Post eine deutsche Meile je Stunde in ebenem Gelände; die fahrenden Posten benötigten 1 1/4 Stunde bei guten und bis zu 2 Stunden bei schlechten Wegen für eine Meile⁴³⁶⁾. Die rund 100 km lange Strecke von Frankfurt nach Heidelberg legten die Wagen im Sommer in einem Tag, im Winter in anderthalb Tagen zurück. Der Fahrpreis betrug pro Person 2 Reichstaler, für ein 10 Pfund schweres Paket 26 Kreuzer⁴³⁷⁾.

2. Verkehrsverhältnisse am Ende des 18. Jahrhunderts

=====

a) Das Ende des Frankfurter Messegeleits

Schon in der Einleitung, als die zeitliche Begrenzung dieser Arbeit begründet wurde, ist gesagt worden, daß das Ende des Mittelalters und der Beginn der Neuzeit sich auf den deutschen Straßen kaum bemerkbar machten. Der Verkehr im 18. Jahrhundert war durch unzählige Zölle, Geleits- und Wegegelder gehemmt, dazu durch die oft miserablen Straßenverhältnisse erschwert. "Das Monopol der Antiqua strata fügte sich ein in das System wohlhergebrachter Rechte, das das Reich überhaupt charakterisiert"⁴³⁸⁾. Nach wie vor wurde zur Straßenunterhaltung nur wenig getan. Die Neuanlage einer Straße stieß bei der politischen

Zerrissenh
Schwierigk
Rechte kön
dem Straß
nahmen auc
so aufges
nachlässig
Fuhrleute
müßten⁴³⁹⁾

Einrichtun
längst ein
halten. N
tragten d
lieferten
leit. An
Geleitshe
schätzten
umso ausg
sieh - wi
Wahrheit"
städtisch
nicht ent

Auf der C
der Erric
Aber auch
stehen. A
Messe zie
wurde di
angelegt
alten St
den bete
Seiten I

Die Krie
lösung d

Zerrissenheit unseres Raumes meist auf unüberwindliche Schwierigkeiten, da alle fürchteten, ihre althergebrachten Rechte könnten dadurch irgendwie geschmälert oder ihre aus dem Straßenverkehr unmittelbar oder mittelbar gezogenen Einnahmen auch nur ein wenig verringert werden. Selbst ein so aufgeschlossener König wie Friedrich der Große vernachlässigte noch absichtlich den Straßenbau, damit die Fuhrleute länger im Lande bleiben und destomehr verzehren müßten⁴³⁹⁾.

Einrichtungen wie das Geleit, die ihren einstigen Zweck längst eingebüßt hatten, blieben als Formen ohne Leben erhalten. Nach wie vor übergaben zur Meßzeit die Beauftragten der auswärtigen Geleitsherren an den altüberlieferten Geleitsstellen vor den Toren Frankfurts das Geleit. An diesem Brauch mochte niemand etwas ändern: Die Geleitsherren bezogen ihre Gebühren, die Geleitsreiter schätzten die Gelegenheit zu einem unentgeltlichen dafür umso ausgiebigeren Trinkgelage, und die Bürgerschaft ließ sich - wie Goethe es im ersten Kapitel von "Dichtung und Wahrheit" anschaulich schildert - die Gelegenheit, die städtische Kavallerie wieder einmal in Aktion zu sehen, nicht entgehen.

Auf der Oppenheimer Geleitsstraße hatte der Verkehr nach der Errichtung der Mainzer Rheinbrücke stark nachgelassen. Aber auch hier blieb das Geleit mit allem Unwesen bestehen. Am Schlag beim Königsbach wurde es mitsamt den zur Messe ziehenden Dirnen überliefert. In den achtziger Jahren wurde die Straße am Oberforsthaus vorbei zur Gehspitz neu angelegt; das Geleit aber wurde auf der bald ungangbaren alten Straße weiter aufgeführt, weil die Form des zwischen den beteiligten Regierungen geschlossenen Rezesses von Seiten Isenburgs beanstandet wurde.⁴⁴⁰⁾

Die Kriege mit Frankreich und die dadurch veranlaßte Auflösung des Reiches brachten auch das Ende des Geleits-

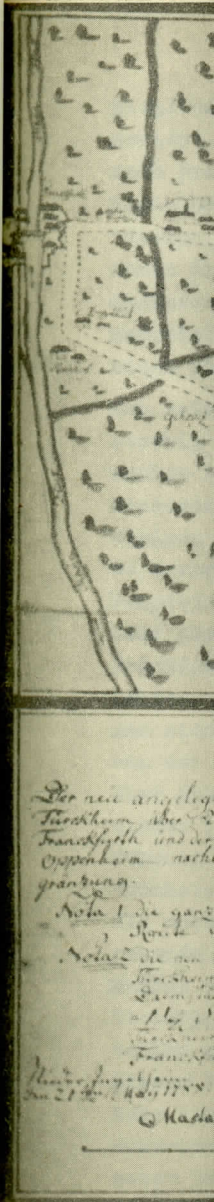
wesens. 1799 unterließ man wegen der Franzosen die Geleitsaufführung und begnügte sich mit der Einziehung des Geleitsgeldes, was im nächsten Jahr auch noch unterblieb. Die Stadt Frankfurt beantragte Aufhebung des Geleites und des Geleitsgeldes für alle Zeiten, doch wurden 1802 die Gebühren erneut erhoben und für 1803 die Ausführung des Geleites wie immer befohlen⁴⁴¹). Das Ende des Reiches und die Säkularisierung des Kurstaates bedeuteten schließlich das Ende des ein halbes Jahrtausend alten Messegeleites.

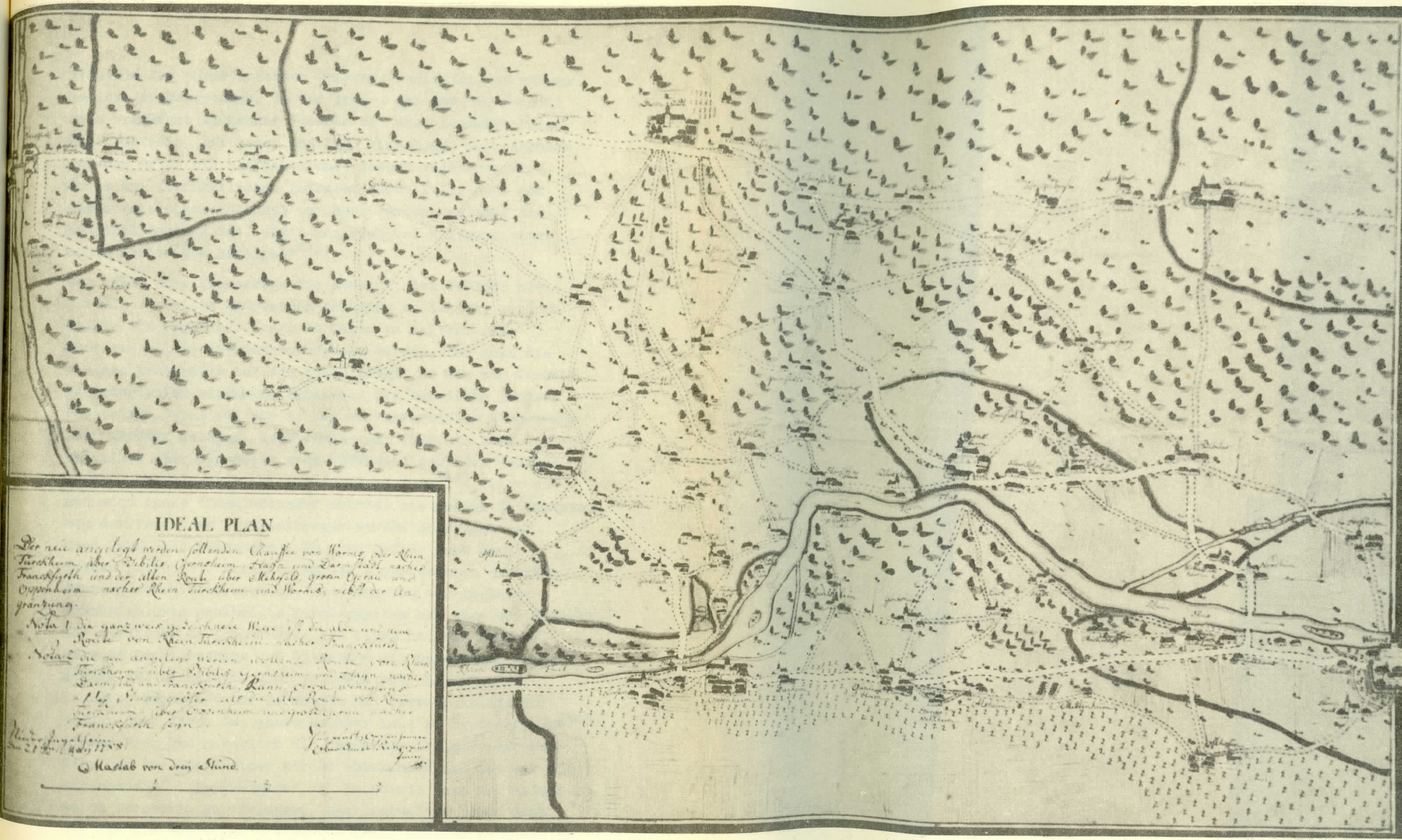
b) Kurmainzische und hessische Planungen für ein neues Straßensystem

Erst etwa seit der Mitte des 18. Jahrhunderts setzte sich bei den Territorialherren unter dem Eindruck der viel bewunderten französischen Chaussees und der Theorien des Merkantilismus die Überzeugung durch, daß die Verhältnisse auf den Straßen einer Änderung bedurften.

1744 erging von der Kurmainzer Regierung eine Anweisung an alle Ämter, unverzüglich mit der Ausbesserung der Landstraßen zu beginnen. Die Verantwortung in den einzelnen Dörfern sollten der Schultheiß und zwei Schöffen übernehmen. Als Material dürften aber nur Kies und Steine, keinesfalls Holz und Faschinen verwendet werden. Über den Fortgang der Arbeit sei vierzehntägig zu berichten. Nach § 28 der Wegordnung von 1770 waren später die Berichte halbjährig zu liefern. Sie fielen meist recht günstig aus, denn die Gemeinden suchten, die unerwünschte Fronarbeit auf den Straßen zu vermeiden. Wie die Ausbesserung oft aussah, kann man sich leicht vorstellen, wenn man in einem Dieburger Amtsbericht liest, sie werde mit gemeinem Flugsand vorgenommen, da geeignetes anderes Material fehle⁴⁴²).

Die Neuherstellung oder Chausseierung von Straßen begann man in Kurmainz erst seit etwa 1770 zu planen. Was jedoch meistens die Beweggründe dabei waren, hat Hofrat Kieninger,





IDEAL PLAN

Der neu angelegt werden sollenden Rauffen von Worms der Rhein
 Fluchthaus über Dillies, Gonsheim, Straß und Darmstadt nach
 Frankfurt und der alten Route über Kehlberg gegen Oppau und
 Oppenheim nach Rhein fluchthaus und Worms, nebst der Um-
 gänzung.

Nota 1 Die ganz neue gezeichnete Route ist die alte und neue
 Route von Rhein fluchthaus nach Frankfurt.

Nota 2 Die neu angelegt werden sollenden Route von Rhein
 fluchthaus über Dillies, Gonsheim, Straß und Darmstadt nach
 Frankfurt und die alte Route über Kehlberg gegen Oppau und
 Oppenheim über Gonsheim und Straß nach
 Frankfurt sein.

Worms, den 21. Junij 1788.
 Mactab von dem e. Hund.

Abb. 10 „Ideal Plan“ von 1788 (StAD. Plan 710)

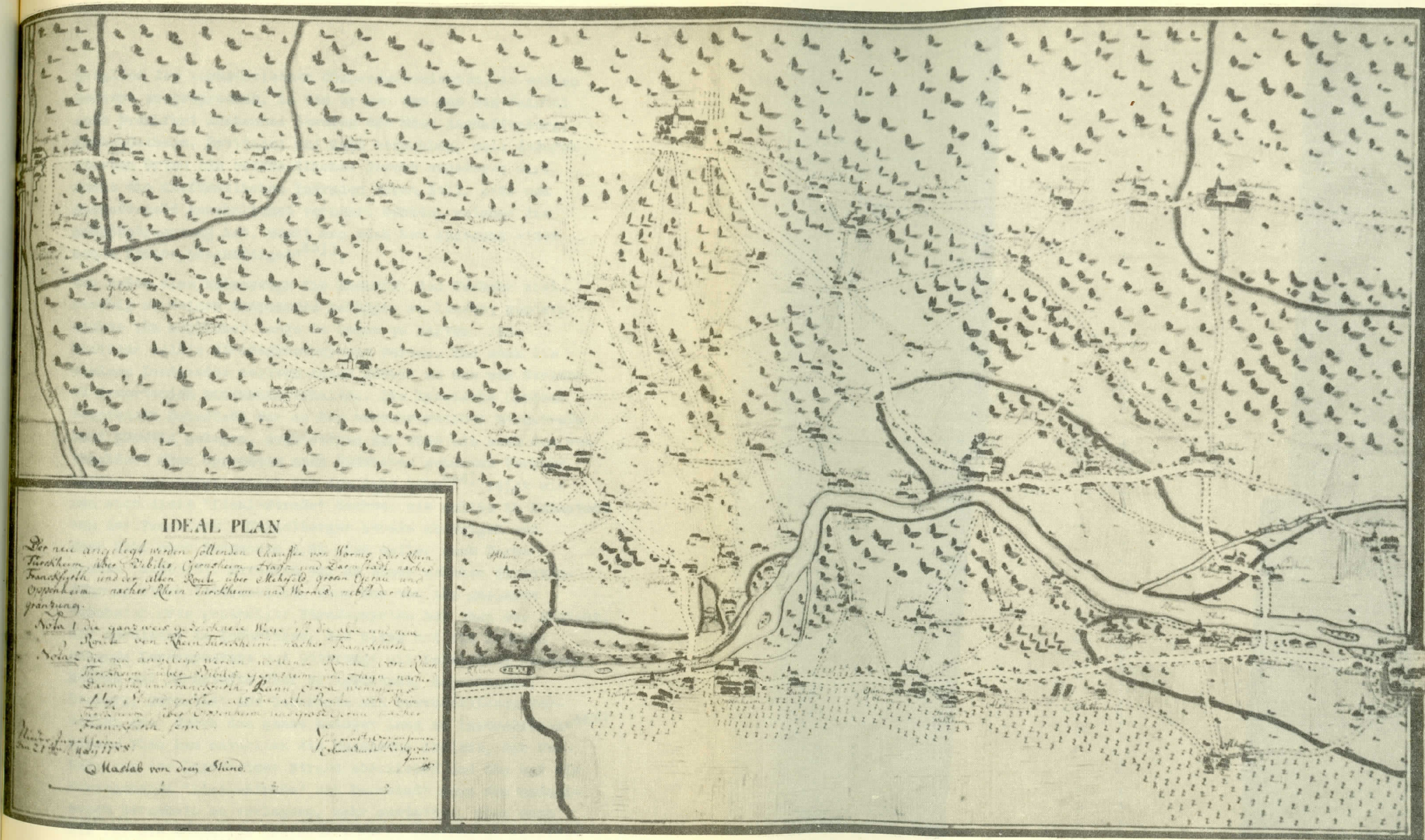


Abb. 10 „Ideal Plan“ von 1788 (StAD. Plan 710)

Mitglied der kurmainzischen Chausseekommission, in seinem Bericht ausgesprochen, in dem er von den aus dem Maintal nach Frankfurt ziehenden Straßen die über Aschaffenburg, Klein-Ostheim, Dettingen und Kahl vorschlug, weil dadurch "diesen Orten ein beträchtliches Gewerbe zugezogen wird, somit die Kurfürstlichen Intradern durch Zoll, Avis und Chausseegeld ansehnlichst vermehrt werden, welches die Hauptbetrachtung ist, womit man sich bei Anlegung einer neuen Straße beschäftigt" (443).

Man hatte also keineswegs die Absicht, den Verkehr zielstrebig zu seinen Endpunkten gelangen zu lassen, sondern suchte ihn möglichst lange im Lande zu halten. Jede Residenz sollte Straßenknotenpunkt werden, und auch die kleinen Landstädte sollten ihren Anteil an den vom Verkehr zu erwartenden Einnahmen erhalten. Die hessische Landeshauptstadt Darmstadt war an der verkehrsreichen Bergstraße zwar günstig gelegen, doch wollte man über sie auch den von Frankfurt über Oppenheim nach Südwesten gehenden Verkehr leiten. Der "Ideal-Plan" aus dem Jahr 1788 (444) zeigt wie man sich diese "Ideal-Straße" dachte: sie sollte in Darmstadt von der Frankfurt - Heidelberger Straße abzweigen und über Hahn nach Gernsheim a.Rh. und weiter nach Worms ziehen (s. Abb. 8). Kurmainz war an einer solchen Streckenführung stark interessiert, denn das von ihm geplante "höchsten Orts genehmigte Straßensystem hat eben zur Absicht, die nordische in Lothringen, das Elsaß und die Schweiz gehende Korrespondenz und Güterzüge mit Beiwirkung Hessen-Nanans und Darmstadts über Seligenstadt, Babenhausen, Dieburg, Darmstadt und Gernsheim mit beträchtlichen Vorteilen quer durch das ganze Mainzer Land zu instratieren" (445). Diesem Plan kam natürlich die hessische Absicht, den Verkehr von der Oppenheimer Straße abzuziehen und ihn auf die auszubauende "Ideal-Straße" von Darmstadt nach dem mainzischen Gernsheim zu verlagern, sehr zustatten. Aber auch die für die ehemalige Grafschaft Hanau zuständige Kasseler Regierung mußte gewonnen werden, denn sie war "eben der-

jenige fürstliche Nachbar, dessen Mitwirkung Kurmainz zur Durchführung ihres vorteilhaftesten Straßensystems ganz unentbehrlich bedarf⁴⁴⁵⁾".

Die hanauische Straßenkommission war ihrerseits stark beunruhigt, da Isenburg bei Langenselbold mit dem Ausbau der von Gelnhausen herkommenden nördlichen Kinzigtalstraße begonnen hatte und sie fürchtete, diese könne die Stadt Hanau im Norden umgehen und unmittelbar nach Frankfurt ziehen. Die Hanauer hätten viel lieber gesehen, daß die am südlichen Kinzigufer verlaufende Straße über Altenhaßlau (unter Umgehung Gelnhausens) ausgebaut würde. Nun besaß Mainz durch seinen Flecken Wirthheim eine Art Schlüsselstellung: Es ließ dort die Straße vorläufig nur bis zur Gabelung nach Gelnhausen und Altenhaßlau chaussieren, um dadurch Hanau in "ungeduldige Erwartung" zu versetzen, ob die nördliche oder die südliche Straße weiter angelegt werde. Mit der Entscheidung für die letztere in Richtung Altenhaßlau und Hanau hoffte man, auch dessen Zustimmung für die im Freigericht durch hanauisches Gebiet führende Straße über Seligenstadt und Darmstadt nach Gernsheim zu gewinnen. Die rauhe Wirklichkeit der Napoleonischen Kriege bereitete freilich dieser begrenzten kleinstaatlichen Straßendiplomatie ein jähes Ende.

Ein weiteres Problem, mit dem sich die in den siebziger Jahren entstandene kurmainzische Chausseekommission jahrzehntelang befaßte⁴⁴⁶⁾, war der Verlauf der durch das Maintal und über den Spessart heranführenden Straße nach Frankfurt. Die Spessartstraße war zu dieser Zeit - die Meßzeit ausgenommen, während der ja nur die alte Geleitsstraße über Miltenberg und Steinheim gebraucht werden durfte - die bevorzugte Verbindung zwischen Frankfurt und Würzburg. Johann Kaspar Riesbeck, der sie 1783 bereitete, berichtet:⁴⁴⁷⁾

"Auf meinem Weg hierher (von Würzburg nach Frankfurt) kam ich durch den Spessart, die dickste Waldung, durch die

ich
gekon
einzel
ununt
Dess
Kurf
zuge
Seit
daß
fall
alle
Zu A
lieg
gewi
verd
Fürs
Best
Mili
Söhn

Bei Asc
sollte
vereint
zog ma
in Erw
1.
2.
3.

Dazu k
berger
auszub
stadt
verkeh
Grunde
Hanau,
kehr v
wechs
"Haupt
zu ve
Orte

ich noch in Deutschland auf einer ordentlichen Straße gekommen bin. In neun Stunden Wegs sah ich nur ein einziges Dorf und ein Jagdhaus. Alles übrige war fast ununterbrochenes Gehölze und guten Teils auch Gebirge. Dessen ungeachtet ist die Straße vortrefflich, und der Kurfürst von Mainz, dem der größte Teil dieser Holzung zugehört, hält sie auch von Räubern sehr rein. Seit zwanzig Jahren weiß man kaum zwei Beispiele, daß jemand in dieser schauerlichen Waldung wäre angefallen worden. Sie ist jetzt so sicher, daß man ohne alles Bedenken sogar in der Nacht durchreitet.

Zu Aschaffenburg, einem hübschen, lustigen Städtchen, liegen immerfort gegen dreißig Husaren, welche zu gewissen Zeiten den Spessart durchreiten, um ihn wegen verdächtigem Gesindel zu säubern. Wenn alle deutschen Fürsten ihre Handvoll stehende Truppen zu dieser Bestimmung gebrauchten, so hätte man nichts gegen die Militärsteuern und die gewalttätigen Werbungen der Söhne ihrer Bauern einzuwenden."

Bei Aschaffenburg erreichte diese Straße den Main. Hier sollte sie sich mit der von Miltenberg herführenden Straße vereinigen und nach Frankfurt ziehen. Für diese Strecke zog man zunächst drei Führungen zum Ausbau als Chaussee in Erwägung: 448)

1. rechtsmainisch über Dettingen - Hanau;
2. linksmainisch im Zuge der alten Geleitsstraße über Stockstadt - Seligenstadt - Steinheim - Offenbach;
3. ebenfalls linksmainisch über Stockstadt - Jügesheim - Heusenstamm als kürzeste Verbindung.

Dazu kam als vierte Möglichkeit noch in Betracht, die Miltenberger Straße über Groß-Ostheim - Babenhausen - Nieder-Roden auszubauen. Eine solche Chaussee hätte jedoch die Residenzstadt Aschaffenburg umgangen, die man unter allen Umständen verkehrsgünstig anschließen wollte. Aus dem gleichen Grunde begünstigte man den Ausbau der Straße über Dettingen - Hanau, indem man annahm, der von Miltenberg kommende Verkehr würde bei Aschaffenburg auf die rechte Mainseite wechseln und den Umweg über Hanau in Kauf nehmen. Die "Hauptbetrachtung" war eben, die kurfürstlichen Einnahmen zu vermehren und den Bewohnern der von der Straße berührten Orte eine zusätzliche Erwerbsquelle zu eröffnen.

1772 war diese Straße bereits abgesteckt, die zur Chausseierung nötigen Steine bereits gebrochen. Im Herbst des folgenden Jahres erhielt jedoch der Aschaffenburgische Schultheiß die Erlaubnis des Kurfürsten, diese Steine für die Ausbesserung der städtischen Straßen zu verwenden, "da mit Anlegung der Aschaffenburgischen Chaussee der Anfang so bald nicht gemacht werden dürfte"⁴⁴⁸). Bei der Regierung gingen zahlreiche Gesuche und "fußfällige Bitten" der verschiedenen Gemeinden ein, doch die durch ihr Gebiet führende Straße als Chaussee anzulegen, denn bei einer Umlegung würde man schwer geschädigt oder gar "von aller Nahrung abgeschnitten"

In dem Bestreben, den Verkehr möglichst lange im Lande zu halten, hatte man die von den Fuhrleuten bevorzugte Straße über Jügesheim durch die Zeitung verbieten lassen⁴⁴⁹), doch gerade das Gegenteil mit dieser Maßnahme erreicht: Der aus Schwaben kommende Verkehr benutzte nun wieder die Straße über Wiesloch - Heidelberg - Darmstadt, und Kurmainz konnte an Stelle seiner sieben Zölle zwischen Tauberbischofsheim und Frankfurt nur noch deren zwei an der Bergstraße kassieren. Der Bachgauer Amtskeller Schmock setzte sich deshalb bei seiner Regierung entschieden für die Wiedereröffnung der Jügesheimer Straße ein, da diese Maßnahme allein die Fuhrleute veranlassen könne, von der Route über Heidelberg abzugehen und außerdem der Ausbau dieser Straße zur Chaussee die wenigsten Fronden von den Untertanen sowie nur geringe Ausgaben der Staatskasse für das zur Begradigung benötigte Feld erfordere. Vor allem warnte der Keller davor, die Chaussee von Obernburg über Aschaffenburg in Richtung Hanau - Frankfurt anzulegen, denn man könne von den Fuhrleuten nicht erwarten, daß sie Kurmainz zuliebe einen Umweg von vier Stunden machten und noch dazu die bei Aschaffenburg erforderlichen Vorspannpferde mieteten⁴⁵⁰). "Die tägliche Erfahrung lehrt, daß Wege und Straßen gewechselt werden, wenn der seitherige Vorteil fehlt", berichtete in ähnlicher Sache der Steinheimer Amtkollege des Kellers an die kurfürstliche Hofkammer.⁴⁵¹)

Die kurmai
haftesten
Miltenberg
Chaussee v
baut wurde
hundreds e
Ausmessung
1790 von d
und Bieber

3. Der Aus
=====

In seinem
Straßenbau
mit der Fu
zu Frankre
Als Haupt
Neid bena
neuen Stra
der Straß
einander
stimmungs
die Fluß
hohen Kos

Im Kurmai
furt über
97 000 Gu
lange Str
die Chaus

Die hohen
so meint
bahn anzu
schon län
worden.

Die kurmainzische Regierung hat das Problem der vorteilhaftesten Streckenführung für die aus dem Maintal zwischen Miltenberg und Aschaffenburg nach Frankfurt zu bauende Chaussee vor der Säkularisierung nicht mehr gelöst. Ausgebaut wurde in den ersten beiden Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts eine Strecke, die man bei den ersten Planungen und Ausmessungen gar nicht berücksichtigt hatte: die alte, seit 1790 von der Post befahrene Straße über Seligenstadt und Bieber (vgl. Kap.V,1).

3. Der Ausbau der Chausseen

=====

In seinem 1779 in Frankfurt erschienenen Werk über den Straßenbau setzt sich Christian Friedrich v. Lüder auch mit der Frage auseinander, warum Deutschland im Gegensatz zu Frankreich noch so viele schlechte Straßen aufweise. Als Hauptursachen für diese Erscheinung nennt er den Neid benachbarter Territorien, die sich beim Bau einer neuen Straße gegenseitig nur selten fördern; das Streben der Straßenplaner möglichst viele Dörfer und Städte miteinander zu verbinden, anstatt die Straße auf ihren Bestimmungsort auszurichten; die Furcht, die Einnahmen durch die Flußzölle könnten sich verringern, und schließlich die hohen Kosten eines Neubaus.⁴⁵²⁾

Im Kurmainzer Gebiet war damals nur die Straße von Frankfurt über Höchst nach Mainz chausseemäßig angelegt. 97 000 Gulden hatte die Stadt Frankfurt für die etwa 6 km lange Strecke bis zur Galluswarte und 50 000 Gulden für die Chaussee zur Friedberger Warte ausgeben müssen.

Die hohen Kosten sollten die Stadt nicht abschrecken, so meint v. Lüder, auch zur Sachsenhäuser Warte eine Steinbahn anzulegen.⁴⁵³⁾ Die Straße nach Darmstadt war nämlich schon längere Zeit begradigt, jedoch noch nicht chaussiert worden. 1778 berichtete der kurfürstliche Zöllner zu

Langen dem Mainzer Amtmann in Höchst⁴⁵⁴), die Darmstädter Chaussee sei bis zum Beginn der Zollstraße fertiggestellt und es habe den Anschein, als wolle Hessen-Darmstadt in einseitigem Vorgehen auch diese herstellen lassen. Der Hinweis auf mehrere hundert bereits angefahrne Faschinen besagt allerdings, daß es sich nochmals um eine Ausbesserung alten Stils handelte. Dennoch ist die Straße von Frankfurt über Darmstadt nach Heidelberg - neben der kurzen Strecke der Oppenheimer Straße von Groß-Gerau über Wallerstädten zur Rheinfahrt - als einzige unseres Gebietes im 18. Jahrhundert als Kunststraße ausgebaut worden⁴⁵⁵). Eine Definition der modernen Kunststraßen gibt v. Lüder ebenfalls: "Eine Chaussee oder Steinweg ist ein mit Gräben und harten Erdarten versehenr, etliche Schuh hoch über dem daneben gelegenen Erdboden zusammengesetzter Damm oder Aufwurf, welchen alle Fuhrn einhalten müssen, wenn sie die Gegend passieren wollen."⁴⁵⁶)

Erst als durch den Reichsdeputationshauptschluß und die Mediatisierung einigermaßen abgerundete und auch lebensfähige Länder entstanden waren, konnten die Straßenprojekte leichter verwirklicht werden. Die Rivalität der verschiedenen im Rhein-Main-Gebiet aneinander grenzenden Länder ließ jedoch selbst dann noch nicht immer die günstigste Streckenführung zum Ausbau gelangen. Abgesehen von der Straße nach Heidelberg, die ja schon im 18. Jahrhundert vollendet worden war, wurde vorläufig keine der vier großen südmainischen Geleitsstraßen nach Frankfurt als Chaussee hergestellt, obwohl Frankfurt in seinem Territorium die Chausseierung der Straßen mit Nachdruck betrieb. Doch deckten sich die Interessen des Großherzogtums Hessen, das südlich des Maines nun der alleinige Nachbar war, meist nicht mit denen der Freien Stadt, und die neuen Straßen endeten vorerst irgendwo im Stadtwald oder an der Stadtgrenze. So blieb die Straße über Kelsterbach nach Mainz und die Straße über Mörfelden nach Oppenheim (s. Abb. 9)

Abb. 11

Alte Mörfel
Landstraße
der Gehspit
rechts die
Trasse

bis weit in
vollendet.

straße über
Chaussee üb
hausen - Se
und Obernbu

Noch folgen
im Gebiet d

Offenbac
Darmstad
Bischofs
Groß-Ger
Darmstad
Babenhau
Roßdorf
hausen -
Rüsselsk
Straße M
Langen -
Dieburg
Tannenm

Abb. 11

Alte Mörfelder
Landstraße südlich
der Gehspitz;
rechts die moderne
Trasse



bis weit in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts unvollendet. An die Stelle der alten Nürnberger Geleitsstraße über Steinheim trat die etwa 1818 fertiggestellte Chaussee über Offenbach - Bieber - Tannenmühle - Froschhausen - Seligenstadt - Stockstadt nach Aschaffenburg und Obernburg.

Noch folgende Chausseen entstanden in den nächsten Jahren im Gebiet des Großherzogtums:⁴⁵⁷⁾

- Offenbach - Sprendlingen (um 1820);
- Darmstadt - Büttelborn - Groß-Gerau - Schönauer Hof - Bischofsheim - Kostheim - Mainz-Kastel (1827-33);
- Groß-Gerau - Mörfelden - Langen (1829-31);
- Darmstadt - Roßdorf - Reinheim - Erbach i. Odenw. (vor 1830)
- Babenhausen - Zellhausen - Seligenstadt (1831 -35);
- Roßdorf - Gundernhausen - Dieburg - Altheim - Babenhausen - Aschaffenburg (1833-40);
- Rüsselsheim - Schönauer Hof (als Anschlußstrecke an die Straße Mainz - Darmstadt 1837-40);
- Langen - Offenthal - Urberach - Epperthausen - Münster - Dieburg (1841-45);
- Tannenmühle - Groß-Steinheim (um 1842).

Ravensteins "Karte der Umgegend von Frankfurt" aus dem Jahr 1867 zeigt noch das gleiche Straßennetz, denn der Bau von Kunststraßen besaß längst nicht mehr die frühere Dringlichkeit, nachdem sich der größte Teil des Fernverkehrs auf die Schiene verlagert hatte und der Eisenbahn nunmehr allein die Zukunft zu gehören schien. Erst die Erfindung des Verbrennungsmotors und die rasche Entwicklung des Kraftwagens seit der Jahrhundertwende brachten den Straßen ihre alte Bedeutung zurück. In wenigen Jahrzehnten wurde dann das Netz der Kunststraßen so verdichtet, daß heute im Rhein-Main-Gebiet neben den Fernverbindungen auch fast alle Ortsverbindungen als Teer- oder Kleinpflasterstraßen ausgebaut sind. Daneben leiten noch zwei Autobahnen den Fernverkehr aus Nord- und Mitteldeutschland nach Baden-Württemberg und aus dem Rhein-Ruhr-Gebiet nach Bayern.

Zusammenfassung

=====

Zahlreiche Postkurse durchquerten seit dem 17. Jahrhundert teils als reitende, teils als fahrende Posten die Mainebene. Die beiden wichtigsten Kurse waren die von Frankfurt über Darmstadt nach Heidelberg und von Frankfurt über Aschaffenburg nach Würzburg und Nürnberg.

Mittelalterliche Zustände herrschten auf den Straßen zwischen Rhein und Main bis zum Ende des alten Reiches. Das Frankfurter Meßgeleit, das längst keinem praktischen Zweck mehr diente, wurde noch in den ersten Jahren des 19. Jahrhunderts aufgeführt. Auch dachte niemand daran, die vielen verkehrshemmenden Zölle oder den Straßenzwang abzuschaffen. Die Planungen für die neuen Kunststraßen nach französischem Vorbild hatten nicht zum Ziel, den Verkehr schnell zu seinem Bestimmungsort gelangen zu lassen, sondern ihn möglichst lange im Territorium zu halten, um so der Staatskasse und den Untertanen zusätzliche

Einkünfte
kommissio
aus Mitte
Babenhaus
und sucht
anderen S
hessische
sich mit
Frankfurt
Plan für
nach Oppen

Chausseem
Ebene zw
Darmstadt
im 18. Ja
Oppenheim
in ihrer

Mit Ausne
heims gek
dieser Ar
dessen Re
Reihe von
Stagnieru
bahn setz
anwachsen
Straßenn
Bau zweie

Mehr denn
das, was
verkehrs
straßen,
nicht wes

Einkünfte zu verschaffen. Die kurmainzische Chaussee-Kommission plante, unter Umgehung Frankfurts den Verkehr aus Mitteldeutschland auf einer Straße über Seligenstadt, Babenhausen, Dieburg und Darmstadt nach Südwesten zu leiten und suchte für dieses Projekt durch Zugeständnisse bei anderen Streckenführungen die Zustimmung der beiden hessischen Regierungen zu erhalten. Ferner beschäftigte sie sich mit Vorarbeiten für den Ausbau einer Chaussee zwischen Frankfurt und Aschaffenburg. In Darmstadt entwarf man den Plan für eine "Ideal-Straße", die den Verkehr von Frankfurt nach Oppenheim in Zukunft über Darmstadt lenken sollte.

Chausseemäßig ausgebaut wurde als erste Straße in der Ebene zwischen Rhein und Main die Straße von Frankfurt über Darmstadt nach Heidelberg; ihr folgte - gleichfalls noch im 18. Jahrhundert - das Teilstück Groß-Gerau - Rhein der Oppenheimer Straße, die allerdings 1867 immer noch nicht in ihrer Gesamtlänge fertiggestellt war.

Mit Ausnahme des kleinen Frankfurter Gebietes und Rumpenhems gehörte seit dem Wiener Kongreß das gesamte von dieser Arbeit erfaßte Gebiet zum Großherzogtum Hessen, dessen Regierung in den folgenden Jahrzehnten eine ganze Reihe von Kunststraßen anlegen ließ. Nach einer gewissen Stagnierung im Straßenbau durch die Entwicklung der Eisenbahn setzte in neuester Zeit - veranlaßt durch den schnell anwachsenden Kraftwagenverkehr - ein rascher Ausbau des Straßennetzes ein, der seinen bisherigen Höhepunkt in dem Bau zweier Autobahnen fand.

Mehr denn je ist heute das Land zwischen Rhein und Main das, was es schon immer war: ein Land starken Durchgangsverkehrs und ein Knotenpunkt für eine Reihe von Fernstraßen, deren Gesamtrichtung sich seit der Vorzeit meist nicht wesentlich verändert hat.