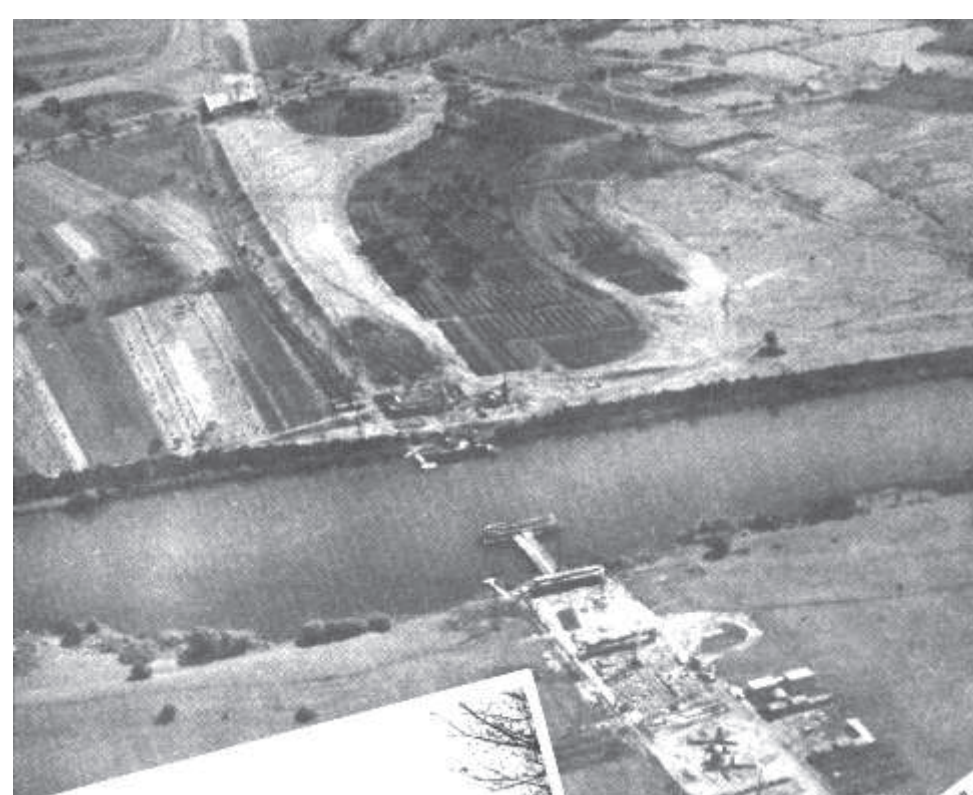




Hochhäuser am „Oscheffer Meer“

Wohnplanung der 60er Jahre mit Naherholung und Autobahnanschluss



Das Gelände am (zukünftigen) Mainparksee während des Autobahnbaus.

Die Entstehung der Mainaschaffer Hochhäuser und der Autobahn A 3 hängen indirekt zusammen. Der Autobahnbau bei Mainaschaff begann im nördlichen Teil der Gemarkung im Jahre 1955

Wesentlich erhöht wurde der Flächenverbrauch durch die Kiesentnahme für die Autobahnstrecke zwischen Mainaschaff und Rohrbrunn. Dafür erweiterte man die vorhandene Kiesgrube Weiß erheblich. Es entstand eine Großbaustelle auf einer Fläche von 30 ha, von

der täglich vier Züge mit je 3.500 t Kies nach Hösbach fuhren. Der Kies wurde als Befestigung der Streckentrasse benötigt. Damals sprach man vom „Oscheffer Meer“ (dem heutigen Mainparksee), das mit einem See-Ringweg und mit einer Autobahn-Raststätte ausgestattet werden sollte.

Der entstandene See wurde schnell für wildes Baden entdeckt, weshalb ihn die Autobahnverwaltung 1962 mit einem Zaun absperren ließ. (Schlagzeile im Main-Echo im März 1962: „Empörte Wasserratten“). Ursprünglich sollte das Gelände ein Gewerbegebiet werden. Bald jedoch wurde der Vorschlag eines Architekturbüros aus Frankfurt aufgenommen, das ab 1964 eine Hochhausiedlung mit sechs 16-geschossigen Hochhäusern von jeweils 46 m Höhe errichtete. Ein 23-geschossiges Gebäude kam 1976 hinzu.



Die Hochhäuser auf einer zeitgenössischen Postkarte

Jahrgang 1966 / Nr. 205

Adria-Idyll vor Aschaffenburgs Toren



Aschaffenburg. Das ist nicht die Silhouette von Milano-Marittima an der schönen blauen Adria, dieses Mittelmeer-Idyll liegt direkt vor den Toren Aschaffenburgs: der Mainparksee mit den fünf Hochhäusern.

Ein zeitgenössischer Kommentator schwärmte: „Der beim Bau der Autobahn ... angelegte Mainparksee bildet einen reizvollen Kontrast zu den 'Wolkenkratzern' an seinem Ufer. Horizontale und vertikale Linien treffen sich hier harmonisch.“ Die hellen Blöcke seien „das erste Wahrzeichen“ nach dem Passieren der bayerischen Landesgrenze.



Blick auf die „Skyline“ von Mainaschaff im Januar 1968

Die Leinreiterei: Pferde zogen Schiffe mainaufwärts

Der Kulturweg folgt entlang des Mains dem alten Leinreiterpfad. Aufgabe der Leinreiter war es, Schiffe mit Pferden flussaufwärts am Ufer entlang zu ziehen. Sie wurden von den Schiffern angeheuert und meist nach Tarif bezahlt. Die Leinreiterei ist in Mainaschaff seit dem 18. Jahrhundert belegt.



Leinreiter im 19. Jahrhundert bei Aschaffenburg, wo der Treidelpfad oberhalb der Brücke auf die linke Mainseite wechselte.

Um eine störungsfreie Fahrt sicherzustellen wurde im 19. Jahrhundert am Mainufer der Leinritt angelegt, der mindestens dreieinhalb Meter breit war und zwei Meter oberhalb des Niedrigwasserniveaus verlief. Der Leinreiterpfad war seit 1820 gepflastert und verlief zwischen Frankfurt und Aschaffenburg auf der rechten Seite des Mains.

Der Uferstreifen musste von Bäumen frei bleiben. Die statt dessen vielfach angepflanzten Weidensträucher dienten der Korbflechtereier als Grundlage.

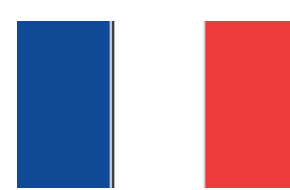


Das Mainufer war einst frei von höherem Bewuchs.

Das zu ziehende Schiff war am Mast durch ein bis zu 80 Meter langes Seil mit den Pferden verbunden. Auf dem Boot stand ein Mann im Vorderschiff und drückte mit einem Fahrbaum das Schiff vom Land weg. Der Hintermann unterstützte ihn mit dem Steuerruder. Die Leinreiterei erlebte ihren Höhepunkt in Mainaschaff nach der Mitte des 19. Jahrhunderts, als beinahe 50 Pferde diesen Dienst ausübten. Vor allem Bauern erwarben sich so einen Nebenverdienst. Nur wenige Familien teilten sich dieses Handwerk, so die Familien Roth, Merget, Schlett, Reiling und Bilz. Teilweise wurde von den Mainaschaffern der Betrieb zwischen Frankfurt und Kreuzwertheim übernommen. Die Fahrt durfte nicht länger als dreieinhalb Tage dauern. Mit dem Bau der Eisenbahnlinie und dem Aufkommen der Dampfschiffahrt um 1900 endete die Leinreiterei.



The economic take-off of Mainaschaff was in 1955 when construction of Autobahn A3 started. Gravel was needed for the foundations of the autobahn, which was taken from the Mainaschaff gravel pit. The hole that became Mainpark Lake stimulated the construction of residential high-rises between 1964 and 1976. Contemporaries went into raptures, as they did about the autobahn, about this »first landmark behind the Bavarian state line« greeting drivers coming from Hesse.



On peut bien fixer le début de l'essor économique de Mainaschaff: c'était la construction de l'Autoroute A3 à partir de 1955. Pour avoir un tracé suffisamment stable on avait besoin de graviers et de cailloux qu'on pouvait prendre dans la gravière de Mainaschaff. Avec le temps, un lac s'est formé autour duquel on a bâti de grands immeubles entre 1964 et 1976. A cette époque, après avoir traversé la frontière entre la Hesse et la Bavière sur l'autoroute, il y a eu des gens qui louaient leur silhouette comme premier emblème de la Bavière. Le long du Main, la piste cyclable culturelle suit l'ancien chemin de halage où, au 19^e siècle, les péniches étaient traînées en amont du Main à l'aide de chevaux.

© Archäologisches Spessart-Projekt e.V.

Der europäische Kulturweg in Mainaschaff wurde realisiert im Rahmen des Projekts Pathways to Cultural Landscapes realisiert mit Fördermitteln der Europäischen Kommission, Gemeinde Mainaschaff, Regierungsbezirk Unterfranken / Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg, Sparkasse Aschaffenburg-Alzenau, Heerbach Mineralwasser, Gaststätten Bella Napoli, Maintal-Stuben, Mykonos, Zum Reiterhof, Zur Krone. Mit Unterstützung von: Verein für Orts- und Familiengeschichte Mainaschaff, Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club, Museen der Stadt Aschaffenburg, Staatsarchiv Nürnberg (Pfinzing-Karte, Nürnberger Karten, R 230), Markt Stockstadt (Gemeindearchiv) und des Bezirks Unterfranken.

Weitere Informationen bei:
Archäologisches Spessart-Projekt e.V.
Treibgasse 3
63739 Aschaffenburg
www.spessartprojekt.de
info@spessartprojekt.de

