

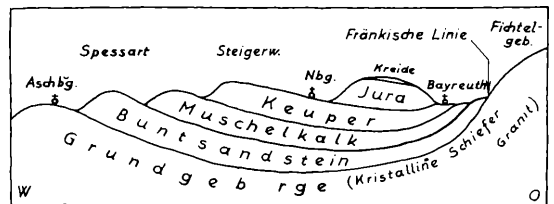
Auf der Autobahn durch das fränkische Schichtstufenland

VON HEINRICH NIEBLER

Der außerordentliche Reichtum Frankens an Landschaftsformen, an Unterschieden der Vegetation, sei es der natürlichen oder der vom Menschen seit Jahrhunderten bewirkten und gepflegten, das Vielgestaltige seiner Städte und Dörfer, der Bauweisen von Wohnhäusern und Gemeinschaftsbauten — und was sonst noch zu dem schillernden Begriff »Franken« gehört — all das geht letztlich auf den Boden, auf die erdgeschichtliche Entwicklung zurück. Mit ihrem Ergebnis mußte sich der Mensch einrichten. Er tat es mit der ihm eigenen Findigkeit. Über die elementaren Lebensbedürfnisse hinaus suchte er das Land, das er besiedelte, kennenzulernen. Geographie und Geologie prägten die Begriffe der Fränkischen Stufenlandschaft (oder genauer: der Schichtstufenlandschaft), womit gesagt sein soll, daß die Folge härterer und weicherer Gesteine bei ihrer Abtragung im Laufe von Jahrmillionen steilere und flachere Geländeneigungen entstehen ließ, die sich im ganzen wie Stufen ausnehmen und der Landschaft ihr Gepräge verleihen.

Die Entstehung der Gesteine und das erdgeschichtliche Werden der Landschaftsformen ist ausführlich dargestellt worden. Viele Exkursionen zu gründlichem Kennenlernen der Einzelheiten sind beschrieben worden. (Siehe Angaben am Schluß dieses Aufsatzes.)

Aber man könnte auch einmal die ganze Stufenlandschaft in einem Zuge durchheilen und damit einen Gesamteindruck gewinnen. Der zügige moderne Verkehrsweg der Autobahn ermöglicht uns das, wenn wir vom Rande des



Schematischer Schnitt durch die Fränkische Schichtstufenlandschaft

Fichtelgebirges über das Autobahnkreuz Nürnberg bis Aschaffenburg fahren. Es macht gar nichts aus, daß wir dabei um die Ecke fahren und nicht in der strengen Richtung eines gerade geführten geologischen Schnittes (4 Abb.). Die Abfolge der Schichtstufen bleibt unverändert. Von Grundgebirge zu Grundgebirge führt unser Weg, nicht nur über die großen Formationsstufen, sondern auch über die vielen kleineren Stufen innerhalb der Formationen.

Am Rande der Autobahn steht alle 500 m ein Kilometer-Täfelchen mit weißer Schrift auf blauem Grund. Auf der Strecke Berlin—München beginnt die Zählung am Berliner Ring, wächst also in unserer Fahrtrichtung. Sind wir am Autobahnkreuz Nürnberg auf die Frankfurter Strecke übergewechselt, nehmen die km-Zahlen ab, weil die Zählung bei Köln anfängt. Diese Täfelchen ermöglichen uns die Orientierung an Hand der nachfolgenden Angaben, die am besten ein Mitfahrender vorliest. So kann nun unsere geologisch-landschaftsmorphologische Groß-Exkursion abrollen. Die reine Auto-Exkursionsstrecke,

ohne die Anfahrt zu ihrem Beginn und ohne die Rückfahrt von ihrem Ende, beträgt rund 280 km.

km 284

Anschlußstelle Gefrees (503 m). Hier, wo sich Frankenwald und Fichtelgebirge treffen, soll unsere Fahrt beginnen. Wir befinden uns am Südrand der sanftwelligen Münchberger Gneislandschaft, mit ihren vielen kleinen Wäldchen, sauren Wiesen und Weiherchen.

km 288

Die Felsböschungen an der Autobahn zeigen Hornblendeschiefer, der bei der Rohrersteuther Brücke links in mächtiger Wand aufgeschlossen ist. Nach der Brücke über den tief eingeschnittenen Talgrund rechts drüben die Bahnlinie an der »Schiefen Ebene«. Voraus wird nun schon eine anders geartete Landschaft sichtbar.

km 290

»Fränkische Linie«, Grenze zwischen dem Grundgebirge und der Trias. Letztere ist hier infolge gewaltiger tektonischer Bewegungen von zahlreichen Verwerfungen durchzogen

und erhielt die treffende Benennung »Bruchschollenland«.

km 291

Wir sind auf etwa 350 m Meereshöhe herabgelangt und fahren durch fruchtbares Bauernland im Gipskeuper.

km 292,5

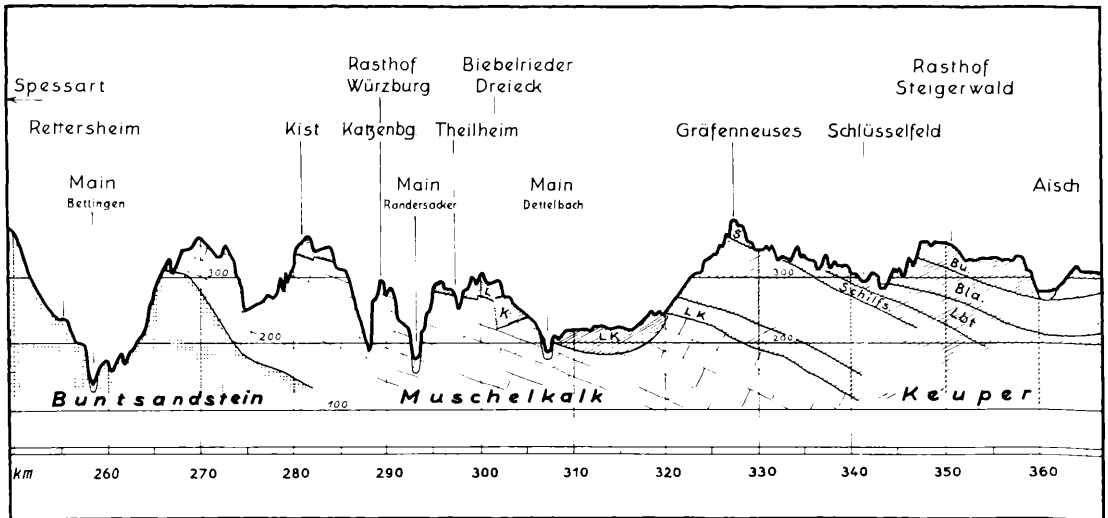
Weißer Main bei Lanzendorf/Kremitz. Bald danach Haltemöglichkeit. Wer an der Böschung bis etwa km 293 zurückläuft, kann den Rückblick auf ein Stück prachtvoll durch das Land schwingender Autobahn genießen und im Hintergrund, ungefähr mit dem Waldrand identisch, nochmals die »Fränkische Linie« sehen. Dann geht es wieder bergan, noch im Gipskeuper.

km 293,5

Schöne Aussicht nach links auf Bad Berneck und das Fichtelgebirge. Schneeberg (1051 m) mit kleinerem, Ochsenkopf (1023 m) mit höherem Sendeturm.

km 296,5

Wir haben wieder 480 m Höhe erreicht und sind, obwohl wir bergauf fahren, in die tiefere



Geologisches Profil längs der Autobahn vom Ostfuß des Spessarts bis zum Aischtal. 70-fach überhöht. Zeichnung: Niebler

Formation Muschelkalk gekommen, also in eine weitere hochgepreßte Bruchscholle. Nun geht es hinab in den Bayreuther Talkessel.

km 297,2

Rastplatz. Wir machen kurz Halt. Vor uns große Muschelkalksteinbrüche. Halbrechts in der Ferne der dachförmige Sophienberg, dessen Rücken vom Eisensandstein des Braunen Juras gebildet wird. Zwar ist dieser Bergrücken mit 594 m um rund 150 m höher als unser Standpunkt, aber wir haben fast den Eindruck, waagrecht hinüber zu schauen vom Muschelkalk auf das übernächst höhere geologische Stockwerk des Jura, zu dem wir bei normalen Lagerungsverhältnissen ganz anders hinaufzuschauen hätten. Auf der Weiterfahrt bergab gelangen wir bei

km 298,2

in den Buntsandstein, der allerdings unter diluvialer und alluvialer Schuttbedeckung verborgen ist.

km 301,5

Unmerklich fahren wir wieder über eine Verwerfungslinie und sind auf fast waagrecht

Weg (355 m) zwei geologische Stockwerke höher, nämlich in den Mittleren Keuper geraten, aus dem sich rechts drüben auch die Hohe Warte mit dem Festspielhaus aufbaut. Doch links der Oschenberg mit rot-weißem Sendeturm besteht aus Muschelkalk, den ein mächtiges Gipsbergwerk durchzieht.

km 303

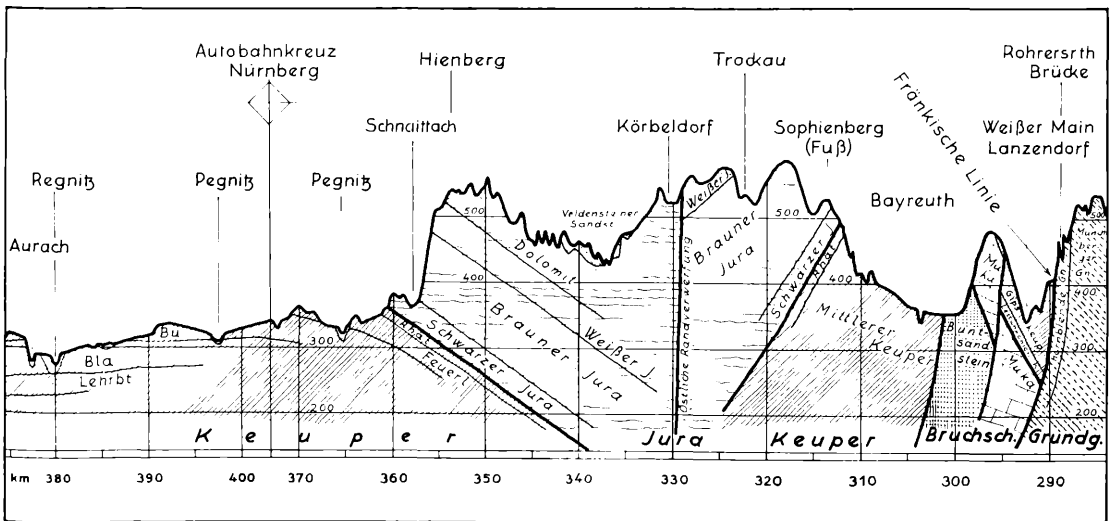
Es geht am Ostrande des Bayreuther Talkessels entlang auf Mittlerem Keuper allmählich wieder höher. Das Bruchschollenland haben wir nun hinter uns. Der Sophienberg rückt näher als markanter Vorposten des Jura.

km 311

Die oberste Schicht des Keupers, der Rhät-sandstein, der rings um Bayreuth eine bewaldete landschaftliche Steilstufe bildet, will auch von der Autobahn erklommen sein, was sie bis

km 312

geschafft hat. Damit sind wir nun für die nächsten 49 km im Jura. (Auf dem, wie wir sehen werden, noch ein Rest der Kreideformation vorhanden ist.) Zunächst geht es über



Geologisches Profil längs der Autobahn vom Aurachtal über das Autobahnkreuz Nürnberg bis zum Rand des Fichtelgebirges. 70-fach überhöht. Für die beschriebene Fahrtrichtung sind die Profile von rechts nach links zu verfolgen.

Zeichnung: Niebler

den »Tonhügelsaum« der Alb, das offene, fruchtbare und reichbesiedelte *Schwarzjura-land*, das hier im Süden und Südwesten Bayreuths »Mistel- oder Hummelgau« genannt wird.

km 313,7

Rastplatz, wir halten kurz! Wir sind am Fuße des Sophienberges, auf *Opalinuston*. Im Osten ragt die *Basaltkuppe des Rauhen Kulms* auf, eine Vulkanruine, ein Schlot, dessen härterer Gesteinsinhalt durch Abtragung der umgebenden Schichten erst zum heutigen Bergkegel wurde.

km 315,5

Neuer Anstieg, nun hinauf in den *Eisensandstein*. Der Lindenhardter Forst beherrscht die Landschaft, denn dieser Boden ist kein Bauernland. Bald zeigt sich links drüben der Kirchturm von Lindenhardt. In diesem Waldgebiet entspringen der Rote Main und die Fichtenohe, die zur jungen Pegnitz fließt.

km 322

Trockau mit Schloß, noch auf Eisensandstein, 535 m. Bald danach Anstieg in den *Oberen, den Weißen Jura*, wo nun die hellen Kalke, geschichtet, verschwammt oder dolomitisiert, die herrschenden Gesteine sind und Misch- oder Laubwald, Wacholder- und Steppenheide uns begleiten.

km 324,3

Rastplatz mit herrlicher Aussicht in und über das *obere Püttlachtal*. Uns zu Füßen Bodendorf, hinten Püttlach, links der Püttlacher Berg, rechts die Hohenmirsberger Platte.

km 330,3

Dolomitlandschaft. Einer der reizendsten Punkte an dieser Autobahnstrecke, oft »*Körbeldorfer Felsengarten*« genannt. Zwischen den bizarren Felsgebilden *kurzrasige Steppenheide mit eigentümlicher Pflanzenwelt*. Im Westen erblickt man den grünen Kegel des Hollenberges mit einer Burgruine, im Osten

den rotbraunen Haldenkegel aus Gesteinsabfall des Pegnitzer Eisenerzbergwerkes, das Doggerflöze abbaute.

km 334,5

Nach der Anschlußstelle Grafenwöhr tritt die Autobahn in den *Veldensteiner Forst* ein, den sie kurz vor der Anschlußstelle Plech wieder verläßt, ein Waldgebiet, weithin aus Föhren, das den Veldensteiner Sandstein zum Untergrund hat. Diese Schicht, die so gar nicht nach »Kreide« aussieht, ist das Überbleibsel der mächtigen Formation, welche einstmals noch über dem Jura lagerte.

km 335,2

Am linken Waldrand erblicken wir gelbliche Felsbrocken. Es sind sogenannte Kallmünzer, harte quarzitische Sandsteinblöcke aus der Kreideformation.

km 344

bis km 354 haben wir dann wieder echte *Dolomitlandschaft* mit Mischwäldern, Felsbastionen, Trockentälern, Hochäckern, Hopfengärten, Fachwerkhäusern. Der neue Sendeturm bei *Riegelstein* (rechts) und die alte Stauerfeste *Hohenstein* (links), beide auf Dolomitkuppen stehend, beherrschen auf ihre Art weithin die Gegend.

km 353,8

Raststätte *Hienberg* (540 m), mit reizvoller Aussicht an der Weißjurakante über dem Schnaittachtale gelegen. Unten Diepoldsdorf auf Opalinuston. Bald danach purzelt, möchte man sagen, die Autobahn über die Jurastufe der Fränkischen Stufenlandschaft hinunter auf Höhe 360 m. Wegen der Steilheit der Hänge im Bereich des Weißen und Braunen Juras mußten die Erbauer die Fahrbahnen getrennt beiderseits des Hienberges führen. Bei der Abfahrt haben wir mehrmals Ausblick ins Schnaittachtal und auf das Kirchlein Bühl, das auf einem Doggerhügel thront. (Anmerkung: Vom Rastplatz bei km 356,1 der Gegenfahrbahn hat man eine lehrreiche Aussicht das

Schnaittachtal abwärts. Am Rothenberg drüben und am Moritzberg im Hintergrund zeigen sich wie parallel zueinander die typischen Hangprofile der Juraberge.)

km 358

bis 360 noch über Schwarzen Jura (Amaltheenton). Links Blick auf den *Rothenberg* mit den hellen Mauern seiner alten Festung und den *Glatzenstein*, beide Weißjuraberge. Rechts der *Alte Rothenberg*, der, wie der Sophienberg bei Bayreuth nur bis zum Braunen Jura reicht.

km 360,5

bis 361,5 Rhätstufe, die sich aber an der Autobahn kaum zeigt. Nun sind wir auf lange Zeit im verhältnismäßig flachen *Keuperland*, in der Schicht des *Feuerlettens*. Voraus der *Moritzberg*, der am weitesten gegen Nürnberg vorspringende Jura-Zeugenberg.

km 365

Pegnitztal. Rechts Lauf. Am Tale *Sandterrassen*, dann wieder Feuerletten mit Mischwald, Wiesen und Äckern.

km 368,5

Der kleine Ort rechts hat den bezeichnenden Namen *Letten*. Auf der anderen Seite der *Moritzberg*.

km 371

Nun sind wir in der nächsttieferen Schicht des Keupers, dem *Burgsandstein*, der aber streckenweise von Dünen und Flugsandfeldern überdeckt ist. Der Name mag uns daran erinnern, daß die Nürnberger Burg auf und aus Burgsandstein erbaut ist. Kurz nach

km 372

fahren wir nach rechts ab von der Strecke Berlin—München hinüber auf die Strecke nach Frankfurt. Leider besteht im Autobahnkreuz in unserer Fahrtrichtung für den Fahrer keine Möglichkeit, den hinter ihm liegenden *Moritzberg* zu betrachten. Gerade vom Kreuz aus bietet er sich nämlich besonders schön dar.

km 403

bis km 399 (nun läuft die Kilometrierung rückwärts) geht es weiter über *Burgsandstein im Lorenzer Wald*.

km 398,5

Wir kreuzen abermals das Pegnitztal mit seinen randlichen Sandterrassen und sind dann im *Sebalder Wald*.

km 392,8

Rastplatz, malerisch in einen alten Steinbruch hineingebaut. Der anstehende *obere Burgsandstein* hat eine bemerkenswerte Eigenschaft: er ist, *besonders in seinen blaurot gefärbten Teilen*, radioaktiv.

km 387,6

Links ganz kurz ein schöner Durchblick auf *Großgründlach* (Kirchturm) über ein Stücklein der flachen Nürnberg-Fürther Beckenlandschaft.

km 380,5

Regnitztal. Drüben Dampfkraftwerk Frauenaurach.

km 378

Aurachtal, danach der Klosterwald. Die Trasse bleibt bis km 345, also 33 km im Burgsandstein. Die Landschaft wirkt trotz einigem Auf und Ab in der Hauptsache flach. Es ist das *Fränkische Weiherland*, das wir bis zum Aischtal hin durchfahren, der *Rangau*.

km 372,7

Rastplatz am Kleinauweier. Durch die Waldlücke im Hintergrund *Blick auf Erlangen* und in der Ferne blaudunstig die Jura-Stufe.

km 363,3

Halbrechts *Neuhaus, ein Wasserschloß*. Wir sehen es immer wieder, besonders schön vom Rastplatz *Hummelberg* bei km 361,5.

km 361

Vor uns das Tal der Aisch. Links *Gremsdorf*, dahinter *Höchstadt*.

km 359

Nun geht es hinauf — oder hinein — in den *Steigerwald*. Aber keines von beiden will einem einleuchten. Denn der Steigerwald hat eine sanfte und lange Abdachung nach Osten und er ist durchaus kein geschlossenes Waldgebiet. Zudem ist die Autobahn auf rund 20 km an der Talkante der Reichen Ebrach geführt, in deren freundlichen Feldergrund man immer wieder hinabsehen kann.

km 350

Rasthof Steigerwald. Von der Nordseite der Anlage sieht man hinunter zum Dorfe Wein-*gartsgreuth*. Bei klarem Wetter kann man fern die Altenburg bei Bamberg erkennen. Von der Terrasse des Rasthauses Süd aber hat man wirklich einen *Wälderblick*.

km 346,4

Die aus der Böschung ragenden Felsbänke sind noch unterer Burgsandstein. *Dann fällt die Autobahn hinunter über Stuben- und Blasensandstein bis in die Lehrbergtone*, was sich an der rötlichen Färbung der Äcker zeigt, aber auch an den weichwelligen Bodenformen.

km 342

Rechts die ineinander übergehenden Orte *Ateldorf*, *Thüngfeld* und *Schlüsselfeld*. Wir sind nun nicht mehr am, sondern *im Ebrachtal* mit seinen zahlreichen Mühlen.

km 326,8

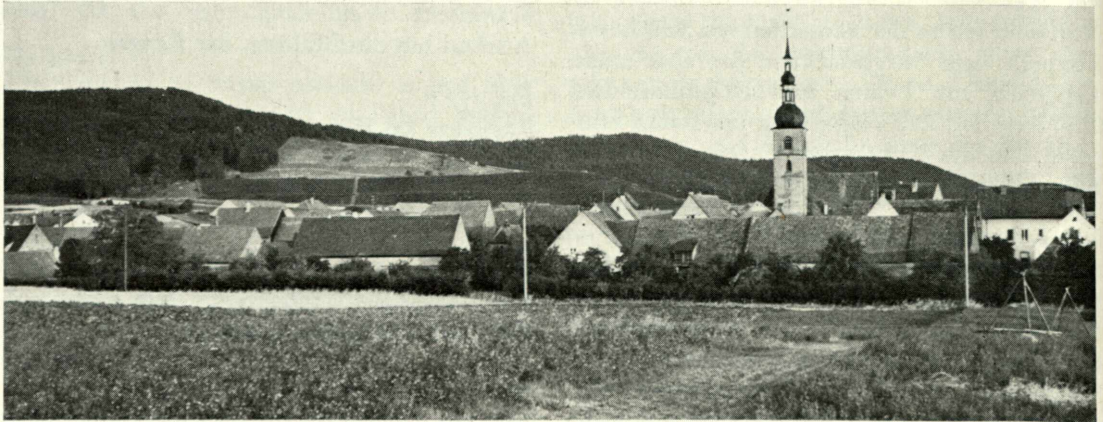
Rastplatz Steigerwaldhöhe, mit 384 m der höchste Punkt, den die Autobahn im Steigerwald erreicht. Durch die Brücke rechts voraus: Gesteinsbänke an der Böschung. Es ist der *Schilfsandstein*, der in den Hangprofilen der Steigerwaldberge als Verursacher einer Zwischenstufe auftritt. Unmittelbar von hier fällt die Autobahn auf 220 m in die Mainebene hinab. *Damit bringt sie die Keuperstufe der Fränkischen Schichtstufenlandschaft hinter sich.*

km 322,5

Links der *Weinort Abtswind* mit seinem charakteristischen Kirchturm und dahinter nach Süden weiterverlaufend und nach Westen zum *Schwanberg*, dem letzten Vorposten umbiegend, die Keuperstufe, sich vom heiteren Maintal als die bewaldete Steige darbietend, woraus der Name für das ganze dahinter liegende Gebiet entstanden sein mag. Doch nicht nur bewaldet ist diese Stufe. Ihr Fuß trägt die ersten Weinberge.

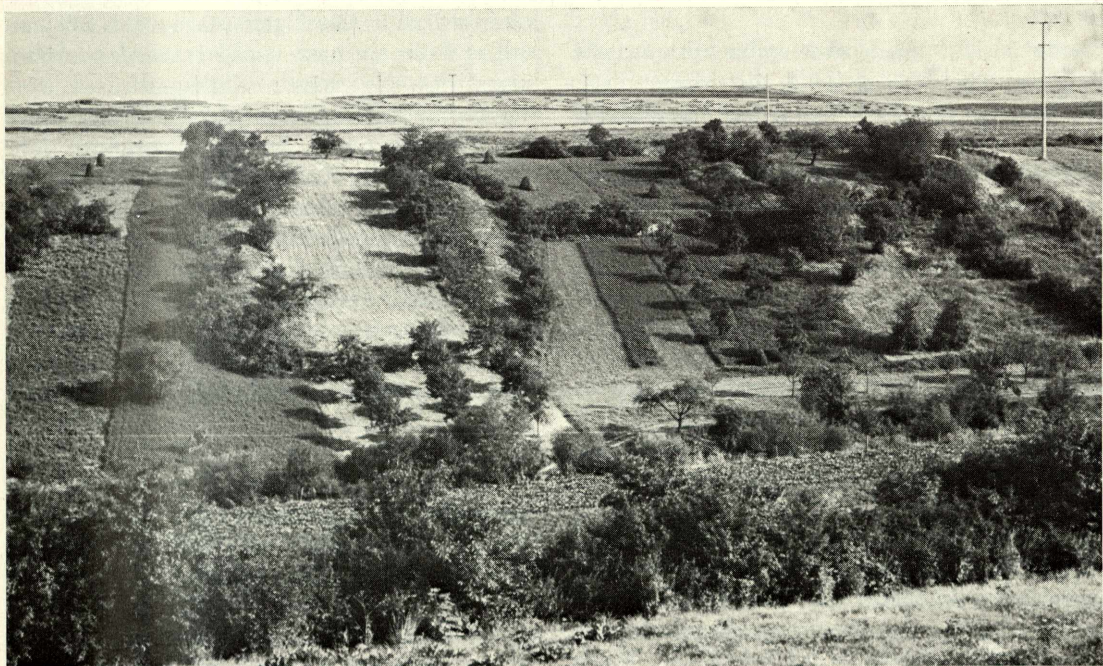
km 321

Wir treten in den untersten, den *Lettenkohlenkeuper* ein, den wir eigentlich schnell wieder verlassen müßten, wenn nicht eine Verwerfung im Bereich des Maintales dafür gesorgt hätte, daß wir noch eine Weile in ihm verbleiben.



Abtswind mit dem Steigerwald-Westabfall, der Keuperstufe

Foto: Niebler



Theilheimer Tälchen mit den »Steinriegeln« als Zeichen des Haupt-Muschelkalkes

Foto: Niebler

km 317,6

Rastplatz. Von den Tischen aus durch das Wäldchen Rückblick auf den nordwärts verlaufenden Steigerwald-Rand. Ein bezeichnender Bestandteil der Mainlandschaft vor dem Steigerwald sind die nun überall auftauchenden hohen *Pappeln*.

km 306,1

Mainbrücke. Rechts *Dettelbach*. Am Westende der Brücke rechts ein Steinbruch im Hauptmuschelkalk. Hier ist der nordöstlichste *Quaderkalk der mainfränkischen Quaderkalkzunge* aufgeschlossen. Weinberge.

km 305

Der erste Besuch im Muschelkalk ist schon wieder zu Ende. Die Autobahn steigt hinauf auf den Höhenrücken des Maindreiecks, wo auf Unterem und Mittlerem Keuper *eiszeitliche Löß-Anwehungen* fruchtbaren Ackerboden abgeben.

km 297,1

Rastplatz am Ende der Theilheimer Talbrücke, in dem wir kurz halten und aussteigen. Während wir selbst noch auf unterstem Keuper stehen, ist das Theilheimer Tälchen bereits wieder in den Hauptmuschelkalk eingeschnitten. Wir sehen am gegenüberliegenden Hang *Wälle aus Lesesteinen, sogenannte Steinriegel* (4 Abb.). Wo immer in der mainfränkischen Landschaft diese Steinriegel auftreten, können wir sicher sein, daß wir den Horizont des Hauptmuschelkalkes vor uns haben, und daß hier einmal Weinbau getrieben wurde. Denn diese Lesesteinwälle sollten an den sonnenheißen Hängen Kleinklimaräume bewirken.

km 295

Mächtige Bänke des Quaderkalkes an den Böschungen.

km 293

Mainbrücke bei Randersacker. Jenseits geht es nun hinauf auf den Katzenberg.

km 290

Rasthof Würzburg. Umfassender Blick auf die Stadt (unten Heidingsfeld), die Marienfeste, das Käppele. Die Talhänge jenseits des Mains mit den Weinbergen sind Oberer Muschelkalk, die anschließende Hochfläche trägt Reste des Lettenkohlenkeupers. An der Böschung gegenüber dem Rasthaus Nord ragen wiederum die Quaderkalkschichten heraus.

km 288

Ein tiefeingeschnittenes Muschelkalktal, in dem kein Wasserlauf von Bedeutung zu sehen ist, der *Reichenberger Grund*, wird auf mächtiger Brücke überquert. Danach wieder Anstieg in den Lettenkohlenkeuper, auf dem von

km 286

bis 281 der *Guttenberger Forst*, ein prächtiger Laubmischwald steht. Mit ihm verlassen wir dann endgültig die Reste der Keuperformation, deren eigentliche landschaftliche Stufe wir schon lange hinter uns haben.

km 281

bis km 266: die reine *Muschelkalkstrecke der Autobahn* ist nur 15 km lang, doch zeigt sie uns alles, was diesen Teil des fränkischen Stufenlandes charakterisiert, der in manchem der Jurahochfläche ähnelt. Bewaldete und offene Abschnitte folgen sich, von welchen letzteren man oft weite Fernsichten hat. Die Äcker sind teils dürrftig wie Juraäcker und sie gehen da und dort in Hutungen und Ödungen über mit Hecken und Gestrüpp, teils sind sie fruchtbar durch Lößanwehungen. Einem Bächlein begegnen wir selten da oben, denn die mächtigen Kalkschichten sind ähnlich verkarstet wie der Weiße Jura. Nicht zu vergessen die Ähnlichkeiten in der Pflanzenwelt!

km 267,6

Rastplatz in einem ehemaligen Steinbruch im Unteren Muschelkalk, dem *Wellenkalk*. Hier wollen wir halten; denn dies ist ein Plätzchen für den, der die Autobahn nicht nur zum schnellen Fahren, sondern auch zum Erleben der Landschaft und ihrer »Untergründigkeit«

benützen will. Alle Eigenschaften des Wellenkalkes können hier studiert werden: Fäلتung, Strömungsrippeln, Kalkspatdrusen, Versteinerungen, Karsttaschen mit Füllung. Auch der Pflanzenfreund kommt das ganze Jahr über zu seinem Recht, vom Frühling mit einem Heer von Waldanemonen bis zum Herbst mit den lila Bergastern. Sogar einige Exemplare des bei uns nicht gerade häufigen Elsbeerbaumes findet man. Von der Unterstandshütte aus weiter Umblick: Links Helmstadt, rechts in der Mulde Holzkirchhausen. Voraus ahnt man an den Landschaftsformen schon die Tiefe des Maintales.

km 263,1

Rastplatz bei Dertingen, hier halten! Wir sind inzwischen ins Aalbachtal und über die *Grenze zwischen Muschelkalk und Buntsandstein* herabgefahren. Von diesem Rastplatz aus sieht man schön die Auswirkung der beiden geologischen Formationen auf das Landschaftsbild: über das Dorf hinweg der Mandelberg mit seinen Rebärten, diese noch auf dem Wellenkalk. Äcker und Wiesen darunter auf den Röt-Tonen, die schon zum Buntsandstein gehören.

km 261,1

Rastplatz, halten! Im Rückblick haben wir nochmals einen schönen landschaftlichen Eindruck des Formationswechsels. Vorwärts das schon am Main liegende Dorf Bettingen. An der hohen Böschung links ragen *Bänke des Fränkischen Chirotherien-Quarzits* heraus. Sie trennen Obere und Untere Röt-Tone. Der Rastplatz hat unter sich den sogen. *Grenzquarzit*, welcher in die nächsttiefere Zone des Plattensandsteines überleitet.

km 260,3

Bei der Anschlußstelle Wertheim: *Rote Bänke des Plattensandsteins*.

km 258,5

Zum dritten Male überqueren wir den Main und haben damit die Muschelkalkstufe der Fränkischen Schichtstufenlandschaft hinter

uns. Sie bietet sich auf unserer Fahrtstrecke nicht so als klare Front dar, wie die Keuperstufe bei Abtswind, sondern wesentlich zerlappter und zerbrüchlicher. Dennoch haben wir beim Aufstieg zwischen

km 258

und *km 256* einen deutlichen Eindruck dieser geologischen und landschaftlichen Stufe und der anschließenden Muschelkalkhochfläche. Der Rauch zeigt das Zementwerk Lengfurt an, das den Wellenkalk verarbeitet. Rechts daneben der *Kallmuthberg* mit seiner berühmten Weinlage.

km 255

Unweit links der *Bocksberg*, auch mit Steinbruch im Wellenkalk. Dann aber sind wir endgültig nur noch im *Buntsandstein*. Der Spessartwald rückt näher und näher und schließlich umgibt er uns.

km 247,8

Einblick ins Schleifbachtal und hinüber auf das hochgelegene Schollbrunn. Immer wieder bemerken wir an den Böschungen den rötlichen *Buntsandstein*, die den Spessart beherrschende Formation.

km 244,3

Einfacher Halteplatz mit einer wasserreichen *Schichtquelle*.

km 242,1

Rastplatz an der *Haseltalbrücke*. Einer der markantesten Punkte der Autobahn und der Spessartlandschaft. Der Blick schweift über Berg und Tal und Wälderwogen — und den kühnen Schwung der Autobahn mit der 720 m langen und 68 m hohen Brücke. Rechts drüben der Geiersberg, mit Funkturm. Am Rastplatz interessante Schichtquelle.

km 239,3

Über den tiefen Felseinschnitt spannt sich die Brücke der Bundesstraße 8. Höchste Stelle der Autobahn im Spessart, 480 m.

km 238

Rasthof Spessart, Rohrbrunn. Etwas abseits der immer von quirlendem Leben erfüllten Verkehrsanlage eine Forstsiedlung und das Jagdschloß des Prinzregenten Luitpold. Die sagenhafte Räuberspelunke hat wahrscheinlich niemals hier gestanden.

km 233,5

Rodunginsel Weibersbrunn. Wo wir sie wieder verlassen, bei der Anschlußstelle, schwingt sich *die alte Salzstraße »Eselweg«* über den neuen, zwanzigmal so breiten Weg für die Benzinesel. Und dann geht es unaufhaltsam abwärts.

km 231

Im Tale unten, für den Autofahrer nicht sichtbar, die Quelle der Aschaff. Mit »gestaffelten« Fahrbahnen und in engen Kurven an dem steilen Hang des Kleinaschafftales dahin. Nach vorn schon Ausblicke in das Gebiet des Vorspessarts, — denn *wir fahren die Buntsandstein-Stufe der Fränkischen Stufenlandschaft hinunter*.

km 230

Rastplatz. An den felsigen Böschungen wenige Meter nordwestlich ein *Aufschluß des Eckschen Geröllhorizontes*, der für die Gliederung des süddeutschen Buntsandsteins eine wichtige Rolle spielt. Voraus der Kauppenberg mit seinem Waldschopf.

km 228

Die Autobahn schmiegt sich um den Kauppen herum, *die unterste Zone der Buntsandstein-Formation, der Bröckelschiefer*, ist schon erreicht, dann springt sie sozusagen vom Kauppenberge ab, auf der 440 m langen und 42 m hohen Kauppenbrücke über das Kleinaschafftal. Zur Rechten das große Dorf Waldaschaff. Und was sehen wir nach der Brücke an der Steilböschung links?

km 226,8

Dunkles Gestein, *Granodiorit* — *Grundgebirge!* Wir haben das Fränkische Schichtstu-

fenland vom Fichtelgebirge bis zum Vorspessart durchmessen. Des öfteren noch zeigen Aufschlüsse an der Autobahn Granite und Gneise, soweit das Grundgebirge nicht von diluvialem oder alluvialem Schutt verdeckt ist.

km 216

Aschaffenburg, die Stadt am Main mit herrlichem Renaissance-Schloß aus rotem Spessartsandstein mag uns noch zu einem Besuch verlocken, ehe wir heimkehren zur Noris, zur Burg aus und auf Burgsandstein!

Literatur Kuhn, Oskar: Geologie von Bayern. München 1964. — Bayer. Geolog. Landesamt: Erläuterungen zur Geolog. Karte von Bayern 1:500 000. 2. Aufl. München 1964. — Scherzer, Conrad: Franken I. Nürnberg 1962. — Scherzer, Hans: Erd- und pflanzengeschichtliche Wanderungen durchs Frankenland, I. Teil: Die Keuper- und Muschelkalklandschaft. Wunsiedel 1920. — Ders. (wie vor) II. Teil, 1. Band: Die Juralandschaft. Nürnberg 1922. — Ders. Gau Bayerische Ostmark. Nürnberg 1940. — Sperber, Hans: Begegnung mit der Heimatlandschaft, Fahrten und Wanderungen in Nordostbayern. Kallmünz 1965. — Haarländer, W./ Berger, K.: Erläuterungen zur Geolog. Karte von Bayern 1:25 000 Blatt 6432

Erlangen Süd., München 1966. — Rutte, Erwin: Mainfranken und Rhön, Bd. 43 d. Sammlung Geologischer Führer. Berlin 1965. — Matthes, S./ Okrusch, M.: Spessart, Bd. 44 d. Sammlung Geologischer Führer. Berlin 1965.

Die Streckenprofile wurden nach Unterlagen des Autobahnbauamtes Nürnberg vom Verf. gezeichnet. Für die freundlich erteilte Erlaubnis dazu sei an dieser Stelle gedankt! Bearbeiter der geologischen Befunde am Autobahnbauamt ist Georg Graf (Mitgl. d. NHG). Vor dem Kriege war der Privatgeologe Konrad Fickenscher Honorargutachter beim Bau der Strecke Berlin—München. Er war ein profunder Kenner unserer Heimat und ebenfalls Mitglied der NHG.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Jahresbericht der Naturhistorischen Gesellschaft Nürnberg](#)

Jahr/Year: 1968

Band/Volume: [1968](#)

Autor(en)/Author(s): Niebler Heinrich

Artikel/Article: [Auf der Autobahn durch das fränkische Schichtstufenland 9-18](#)