

Sonderdruck aus

Tobias Appl – Georg Köglmeier (Hg.)

Regensburg, Bayern und das Reich

Festschrift für Peter Schmid zum 65. Geburtstag

SCHNELL † STEINER

Abbildung der vorderen Umschlagseite: Ratisbona. Stadtansicht von Norden,
Kupferstich von Jakob Hufnagel, 1594

Frontispiz, Foto: Dr. Rudolf F. Dietze

Gedruckt mit Unterstützung von:

Bischöfliches Ordinariat Regensburg
Ernst Pietsch-Stiftung Deggendorf
St. Katharinenhospitalstiftung Regensburg
Universität Regensburg

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie;
detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

1. Auflage 2010
© 2010 Verlag Schnell & Steiner GmbH, Leibnizstraße 13, 93055 Regensburg
Satz: Vollnhals Fotosatz, Neustadt a. d. Donau
Umschlaggestaltung: Anna Braungart, Tübingen
Druck: Hubert & Co., Göttingen

ISBN 978-3-7954-2284-4

Alle Rechte vorbehalten. Ohne ausdrückliche Genehmigung des Verlags ist es
nicht gestattet, dieses Buch oder Teile daraus auf fototechnischem oder
elektronischem Weg zu vervielfältigen.

Weitere Informationen zum Verlagsprogramm erhalten Sie unter:
www.schnell-und-steiner.de

Inhaltsverzeichnis

Tabula gratulatoria	9
<i>Tobias Appl, Georg Köglmeier</i>	
Vorwort	13
<i>Albrecht Greule</i>	
Die keltischen Ortsnamen in Bayern	15
<i>Peter Herz</i>	
Das Problem der Energieversorgung in römischer Zeit	27
<i>Dietrich Jürgen Manske</i>	
Untersuchungen zu früh-, hochmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Fernwegen von Regensburg nach Franken und an den Main	43
Ein Beitrag zur Kulturlandschaftsforschung	
<i>Ulrike Scholz</i>	
Archäologie vor der Haustüre	73
Neue alte Funde vornehmlich aus der Donau bei Regensburg	
<i>Joachim Friedl</i>	
Die in Porta	83
Eine Regensburger Familie des 11. bis 14. Jahrhunderts	
<i>Jörg Oberste</i>	
Mailand – Perugia – Genua	107
Neue Formen urbaner Religiosität in Italien aus der Sicht Jakobs von Vitry (1216)	
<i>Artur Dirmeier</i>	
Stat am Hoff pey Regensburg	119
Selbstbewusstsein und Identität zwischen Bayern und Reich	
<i>Franz Fuchs, Rainer Scharf</i>	
Ein Schulden- und Ausgabenverzeichnis des Abtes Ulrich Pettendorfer (1402–1423) von St. Emmeram zu Regensburg	149
<i>Thomas Feuerer</i>	
Adel – Kloster – Kurie	185
Eine bislang unbeachtete Urkunde des päpstlichen Legaten Francesco Todeschini-Piccolomini für die Herren von Abensberg als Vögte des Augustinerchorherrenstiftes Rohr aus dem Jahre 1471	
<i>Helmut Flachenecker</i>	
Fremde unter Reformdruck	207
Zur Geschichte von Iren und Schotten im spätmittelalterlichen Regensburg	
<i>Heinrich Wanderwitz</i>	
Johann Turmair, genannt Aventinus, und Regensburg	217
<i>Wolfgang Wüst</i>	
Methodische Impulse?	247
Regensburg als Schnittstelle zwischen Reichs- und Landesgeschichte	
<i>Dietmar Heil</i>	
Er kompt nit gen Rom auf dyse jare	269
Zur Annahme des Kaisertitels durch Maximilian I. (1508)	
<i>Reinhard Seyboth</i>	
Wollet in allen unseren sachen guten vleiß gebrauchen	291
Nürnberger Gesandte auf Reichstagen des 15. und frühen 16. Jahrhunderts	

<i>Albrecht P. Luttenberger</i>	
Zur Reunionspolitik Karls V.	309
Die Verhandlungsführung Granvelles auf dem Wormser Kolloquium 1540/41	
<i>Alois Schmid</i>	
Das Zins- und Gültregister des Dominikanerinnenklosters Pettendorf von 1544	345
<i>Maximilian Lanzinner</i>	
Projekte zu einer allgemeinen Reichssteuer beim Reichstag zu Regensburg 1576	369
<i>Tobias Appl</i>	
Philipp von Bayern (1576–1598)	395
Ein (kurzes) Leben im Dienst der bayerischen Reichskirchenpolitik	
<i>Walter Hartinger</i>	
<i>Aberglaubens</i> -Mission der Jesuiten und Kapuziner im Bayerischen Wald 1642	479
<i>Paul Mai</i>	
300 Jahre Wallfahrtskirche Obergraßlfing	499
<i>Johann Gruber</i>	
Die Handhabung des kirchlichen Asylrechts im 18. Jahrhundert	511
Fallbeispiele aus dem Bischöflichen Zentralarchiv Regensburg	
<i>Karl Hausberger</i>	
Der Rombericht des letzten Regensburger Fürstbischofs aus dem Jahr 1793	525
<i>Anneliese Hilz</i>	
P. Tobias Waldemannstaetter OFM Conv. (1742–1802)	549
Regensburger Minderbruder, Seelsorger, Bücherfreund	
<i>Georg Köglmeier</i>	
Die Abbacher Bäckerordnung von 1779	567
Die Zünfte im 18. Jahrhundert im Spiegel einer Handwerksordnung	
<i>Bernhard Lübbbers</i>	
Johann Baptist Bernhart (1759–1821) und seine Regensburger Bibliotheks- reise im Winter 1811/12	597
<i>Thomas Barth</i>	
Die <i>Affaire Esterhazy</i>	619
Fürst Paul von Esterhazy (1786–1866), ein österreichisch-ungarischer Aristokrat und Diplomat des 19. Jahrhunderts und sein Tod in Regensburg	
<i>Dirk Götschmann</i>	
Der Landesparlamentarismus im deutschen Geschichtsbewusstsein	637
<i>Johann Kirchinger</i>	
Rätewesen und Selbstverwaltungsidee	651
Die revolutionären bayerischen Bauernräte im Rahmen eines kontinuier- lichen organisationspolitischen Diskurses zwischen Monarchie und Republik	
<i>Dorit-Maria Krenn</i>	
Warum Stolpersteine sinnvoll sind	687
Zur Erinnerung an das jüdische Ehepaar Emma und Karl Schwarzhaupt aus Straubing – <i>wunderbare, brave, gute Leute</i>	
<i>Tobias Grieb</i>	
Publikationsverzeichnis von Prof. Dr. Peter Schmid	703
Abkürzungsverzeichnis	709
Autorenverzeichnis	711

Untersuchungen zu früh-, hochmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Fernwegen von Regensburg nach Franken und an den Main

Ein Beitrag zur Kulturlandschaftsforschung

von *Dietrich Jürgen Manske*

1. Einführung: Der Beitrag der Altstraßenforschung

Altstraßenforschung als Teilgebiet der Siedlungs- und Kulturgeographie beschäftigt sich auf der Basis gründlicher, insbesondere historischer wie archäologischer Literaturrecherche, intensivem Studiums topographischer Karten unterschiedlicher Maßstäbe, historischer Kartenwerke und aufwändiger Geländebegehung mit der Aufdeckung ehemaliger, heute meist vergessener bzw. nicht mehr genutzter Fern- und Nahwege zwischen zwei Orten oder einst wie heute bedeutenden Wirtschafts- oder Handelszentren. Die Altstraßenforschung leistet damit einen Beitrag zur Kulturlandschaftsforschung.¹

Dabei liegt der Schwerpunkt der beobachtenden Untersuchungen sowohl auf Trassen zu Wasser als auch auf dem Land, wobei nicht selten beide im Verlauf eines Fernweges abschnittsweise verknüpft werden. Vor allem in der Frühzeit scheinen die Wasserwege gerne genutzt worden zu sein, wie Peter Schmid 1977 bezüglich Naab und Regen feststellte.²

1 Vgl. Helmut JÄGER, Altstraßen, in: Wolf TIETZE (Hg.), *Westermann-Lexikon der Geographie*, Bd. 1, Braunschweig 1975, S. 127ff.; Helmut JÄGER, *Geographische und historische Methoden der Altstraßenforschung*, in: Erwin RIEDENAUER (Hg.), *Die Erschließung des Alpenraums für den Verkehr im Mittelalter und in der frühen Neuzeit* (Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer N. F. 7), Bozen 1996, S. 39–59; Johann AUER, *Altwege im Landkreis Kelheim. Die Geschichte der Fernstraßen von den Anfängen bis zum 19. Jahrhundert* (Weltenburger Akademie, Gruppe Geschichte, Schriftenreihe 2.20), Abensberg 1998; Dietrich DENECKE, *Altwegereликte. Methoden und Probleme ihrer Inventarisierung und Interpretation. Ein systematischer Überblick*, in: Benedikt KNOCH (Hg.), *Wege als Ziel. Kolloquium zur Wegforschung in Münster*, 30. November – 1. Dezember 2000 (Veröffentlichungen der Altertumskommission für Westfalen, Landschaftsverband Westfalen-Lippe 13), Münster 2002, S. 1–16.

2 Peter SCHMID, *Regensburg. Stadt der Könige und Herzöge im Mittelalter* (Regensburger historische Forschungen 6), Kallmünz 1977, S. 3 Anm. 6; darüber hinaus zu Regensburg und der Oberpfalz: Andreas KRAUS, *Marginalien zur ältesten Geschichte des bayerischen Nordgaus*, in: *Jahrbuch für fränkische Landesforschung* 34/35 (1974/75) S. 163–184; Alois SCHMID, *Regensburg. Reichsstadt – Fürstbischof – Reichsstifte – Herzogshof*

Bekannt ist, dass im Herbst 793 Karl der Große per Schiff altmühlauflwärts reiste, um Würzburg rednitz- und mainabwärts zu erreichen. Dass „Handelsreisen“ bereits im Neolithikum auf Donau, Naab, Regen und den anschließenden Nebenflüssen Chamb und Schwarzach nach Böhmen und dort die Radbusa und die Moldau abwärts bis nach Zentralböhmen durchgeführt wurden, hat Alexander Binsteiner 2000 eindrucksvoll nachgewiesen.³

Doch dürften Pfade über Land nicht viel jünger sein, worauf vor allem von archäologischer Seite in jüngerer Zeit mit Nachdruck hingewiesen wird.⁴

2. Die fraglichen Fernwege in der Literatur

So nennt Lutz-Michael Dallmeier (2000) neben frühen Hinweisen auf menschliche Spuren und den festen Siedlungen seit dem Neolithikum im Raum Regensburg die Kreuzung alter Fernwegverbindungen. Er führt die sogenannte Donauparallele mit dem heutigen Hochweg und einem Hortfund aus der frühen Bronzezeit als Verbindung zwischen Mitteleuropa und dem Balkan sowie einen Fernweg durch das Regental, die Cham-Further-Senke nach Böhmen an, ohne aber genauere topographische Hinweise auf deren Verlauf zu liefern. Lediglich der Donauübergang bei Prüfening lässt sich einigermaßen verorten. Dagegen fehlt jeder Hinweis auf die alte Nord-Süd-Doppeltrasse durch die Oberpfalz nach Norddeutschland und Nord- und Ostsee.⁵

Etwas auskunftreicher im Hinblick auf alte Fernstraßen ist der in der gleichen Publikation erschienene Beitrag von Karlheinz Dietz und Thomas Fischer *An der Grenze des Imperiums: Regensburg zur Römerzeit*.⁶ Man erfährt, dass die soge-

(HAB, Altbayern 60), München 1995; Peter SCHMID, Die Herrschaftsträger und ihre Einflußsphären im früh- und hochmittelalterlichen Regensburg, in: Martin ANGERER – Heinrich WANDERWITZ – Eugen TRAPP (Hg.), Regensburg im Mittelalter, Bd. 1: Beiträge zur Stadtgeschichte vom frühen Mittelalter bis zum Beginn der Neuzeit, Regensburg 1995, S. 45–56.

- 3 Alexander BINSTEINER, Die Feuersteinstraße nach Böhmen, in: Beiträge zur Archäologie in der Oberpfalz und in Regensburg 4 (2000) S. 43–54; vgl. auch Alexander BINSTEINER – Petra NEUMANN-EISELE, Die Feuersteinstraße, Europas ältester Handelsweg (Archäologisches Museum der Stadt Kelheim 5), Kelheim 2001.
- 4 Vgl. Karlheinz DIETZ – Thomas FISCHER, An der Grenze des Imperiums: Regensburg zur Römerzeit, in: Peter SCHMID (Hg.), Geschichte der Stadt Regensburg, Bd. 1, Regensburg

2000, S. 12–48; Hans LOSERT, Die slawische Besiedlung Nordostbayerns aus archäologischer Sicht, in: Karl SCHMOTZ (Hg.), Vorträge des 11. Niederbayerischen Archäologentages, Buch am Erlbach 1993, S. 207–270; DERS., Archäologische Untersuchungen am Rauhen Kulm in der Flednitz, in: Michael NEUBAUER (Hg.), Kemnath 1000 Jahre ... und mehr, Pressath 2008, S. 65–87; František KUBŮ – Petr ZAVŘEL, Der Goldene Steig. Historische und archäologische Erforschung eines bedeutenden mittelalterlichen Handelsweges, Bd. 1: Die Strecke Prachatiz – Staatsgrenze (Neue Veröffentlichungen des Instituts für Ostbairische Heimatforschung der Universität Passau 49/1), Passau 2001.

- 5 Lutz-Michael DALLMEIER, Spurensuche. Vorgeschichte des Regensburger Raums, in: P. SCHMID, Geschichte (wie Anm. 4) Bd. 1, S. 3–11.
- 6 DIETZ – FISCHER, Grenze (wie Anm. 4).

nannte Donauparallele mit dem Regensburger Hochweg und der Straubinger Straße seit dem 3. Jahrhundert als *via juxta amnem* bekannt ist, dass aufgrund von Flussfunden (vermutlich Weihegaben) auf der Höhe von Mariaort ein Übergang über die Donau bestanden habe. Die Autoren weisen darauf hin, dass der Fernweg vom Donauübergang nach Nordwesten zumindest während des Mittelalters nicht durch das Naabtal, sondern im Steilaufstieg auf die Albhochfläche nach Nordwesten verlaufen ist. Die Furt bzw. der Flussübergang, welcher durch das Kleinkastell Regensburg-Prüfening, etwa gleichen Alters mit dem Regensburger Legionskastell, gesichert wurde, bestand nach ihrer Meinung bereits in vorrömischer Zeit. Für beide ist die Naab der Zugang ins nördliche Germanien.

Einen weiteren vorrömischen Donauübergang nehmen Dietz und Fischer in Regensburg nahe der St. Oswaldskirche an, da dort ein Fernweg von Süden über Bad Abbach die Donau erreichte. Seine Fortsetzung sehen sie im sogenannten *Schelmengraben* in Richtung Kallmünz.

Ausführlicher, wenn auch im Überblick, aber immer durch topographische und archäologische Fixpunkte belegt, behandelt Walter Torbrügge das frühe Verkehrsnetz im engeren und weiteren Raum um Regensburg, wobei er geschickt die geographischen Raumstrukturen (Pässe, Senken, Flussterrassen etc.) als Grundlagen für seine Überlegungen heranzieht.⁷

Bezogen auf Regensburg erkennt Andreas Kraus 1989 sowohl im 179 angelegten *castrum* als auch in den in der Folge geschaffenen Straßenverbindungen *bewußte Schöpfungen auf sorgsam erkundetem Terrain (...) zu fest umrissenem Zweck*, was der Geograph hinsichtlich der Anlage des Kastells auf der am dichtesten an die, in mehrere Arme geteilte Donau heranreichende Niederterrassenkante bestätigen kann. Kraus erkennt dabei auch den Bezug auf die in zwei bis drei Ästen an die Donau mündende *Völkerstraße* von Norden (Naabtallinie).⁸

Mit Anton Dollacker (1938)⁹ nimmt Rudolf Freytag (1938)¹⁰ im Zusammenhang mit dem Diedenhofener Capitulare Karls d. Großen von 805 eine Verbindung zwischen Regensburg über den *Schelmengraben*¹¹ in den Raum Burglengenfeld an, der Dollacker keltisches Alter zuordnet, das er angeblich der Lebensbeschreibung des hl. Emmeram von Bischof Arbeo von Freising entnommen hat.

7 Walter TORBRÜGGE, Landschaften um Regensburg in vor- und frühgeschichtlicher Zeit, in: Sabine RIECKHOFF-PAULI – Walter TORBRÜGGE (Bearb.), Regensburg – Kelheim – Straubing, Teil I: Zur Siedlungsgeschichte der südlichen Frankenalb, des Vorderen Bayerischen Waldes und der Donauebene (Führer zu archäologischen Denkmälern in Deutschland 5), Stuttgart 1984, S. 28–117, hier 37ff.

8 Andreas KRAUS, Regensburg, ein Beispiel deutscher Stadtentwicklung, in: Konrad

ACKERMANN – Georg GIRISCH (Hg.), Gustl Lang. Leben für die Heimat, Weiden 1989, S. 109–133, hier 109.

9 Anton DOLLACKER, Altstraßen der mittleren Oberpfalz, in: VHVO 88 (1938) S. 167–186.

10 Rudolf FREYTAG, Winzer bei Regensburg. Versuch einer Ortsbeschreibung mit besonderer Berücksichtigung der Flurnamen, in: VHVO 88 (1938) S. 187–229.

11 Vgl. DIETZ – FISCHER, Grenze (wie Anm. 4).

Zusätzlich verließ nach Freytag eine Straße nach Franken Regensburg durch das Prebrunntor zur Prüfeninger Fähre und zog nach der Überfuhr über die Alb nach Nordwesten. Da das Prebrunntor erst im Zuge der Ummauerung der Westenvorstadt um 1300 (Baubeginn 1284¹²) entstanden ist, gilt diese Aussage nur für die Zeit nach 1300. Wenn der Weg nach Franken nach Aussage der Vor- und Frühgeschichte (s. o.) älter als 1300 ist, muss es vorher aus Regensburg hinaus eine ältere Trasse gegeben haben. Nach Karl Bauer (1962) lässt sich diese einigermaßen sicher erschließen.¹³ Denn 920 war die arnulfische Stadterweiterung mit Ummauerung samt Toren abgeschlossen. Das unsere Frage beantwortende Tor nennt Bauer *Rouzanburgtor*, das er an das Westende der Ludwigstraße setzt. Von dort müsste der Weg entweder über den Hochweg oder die Prüfeninger Straße zur Donaufähre bei Prüfening geführt haben, die urkundlich anlässlich eines Ackertausches zwischen dem Regensburger Bischof und dem Abt von Prüfening (im Besitz des Klosters seit 1189) erwähnt wird. Doch ist die Prüfeninger *Überfuhr* bereits 1109 anlässlich der Reise Bischof Ottos I. von Bamberg nach Regensburg erwähnt. Angeblich gab es seit dem 9. Jahrhundert eine Überfuhr bei Prüfening.¹⁴ – Gegen Entgelt besorgten dies bei Bedarf wohl auch schon vorher die ansässigen Fischer.

Rudolf Freytag (1938) weist auf eine weitere Überfuhr über die Donau auf der Höhe des heutigen Weinweges nach Niederwinzer hin. Sie wird 1378 anlässlich einer Vereinbarung genannt, in der sich das Kloster St. Jakob verpflichtet, jährlich einen *drymanner* Mist zu einem verpachteten Weinberg zu liefern. Freytag bringt diese Überfuhr nach Winzer mit dem schon 1062 genannten *portus, qui Wincirin dictus est* in Zusammenhang, also mit einer *Lände* namens Winzer. Er vermutet, dass diese Fähre ihren Grund in den bis ans Donauufer reichenden Felsen bei Pfaffenstein hatte, die eine Landwegpassage entlang des nördlichen Donauufers erschwerten.¹⁵

In jüngster Zeit beschäftigten sich aus geographischer Sicht mit einem kurzen Abschnitt der alten Fernstraße von Regensburg nach Franken Niels Krabisch (2006)¹⁶ und in überarbeiteter und geraffter Form Horst Strunk und Niels Krabisch (2008).¹⁷ In der Dissertation von Krabisch war die *Nürnberger Altstraße in der südlichen Frankenalb bei Regensburg* allerdings nur ein Mittel zum Zweck bodenkundlicher Abtragungsprozesse durch menschliche Verursachung, nämlich den

12 Vgl. Karl BAUER, Regensburg, Bd. 1: Aus Kunst- und Kulturgeschichte, Regensburg 1962.

13 BAUER, Regensburg (wie Anm. 12) S. 299.

14 Vgl. Fähre Prüfening, erstellt von den Familien Hofmeister, Urmann und Wiethaler, Regensburg 1999.

15 Vgl. FREYTAG, Winzer (wie Anm. 10) S. 194.

16 Niels KRABISCH, Anthropogeomorphologische Untersuchungen an der Nürnberger Altstraße in der südlichen Frankenalb bei Regensburg. Bodenkundlich-geomorpholo-

gische und geophysikalische Feldstudien zur Quantifizierung der anthropogen induzierten Landschaftsveränderung (Regensburger Beiträge zur Bodenkunde, Landschaftsökologie und Quartärforschung 11), Regensburg 2006.

17 Horst STRUNK – Niels KRABISCH, Das Ost-West-Altstraßensystem im Umfeld des Weltkulturerbes Regensburg, in: Festgabe 40 Jahre Lehrstuhl für Vor- und Frühgeschichte der Universität Regensburg. 1968–2008 (Regensburger Beiträge zur prähistorischen Archäologie 20), Regensburg 2008, S. 431–445.

mittelalterlichen Verkehr auf der Auf-/Abstiegsstrecke im Raum Riegling auf die Albhochfläche. Krabisch verfolgte das Fahrrinnennetz vom Donautalrand auf die Hochfläche durch das *Weiberholz* und das *Tannet* bis zur Trasse der Autobahn A 3 östlich Eilsbrunn. Er schloss aus den dort zusammenlaufenden Spurrinnen auf die Fortsetzung der Trasse über Eilsbrunn hinab ins Tal der Schwarzen Laaber. Er verfolgte jedoch den Spurenverlauf über die Autobahntrasse hinweg nicht weiter, was bei der Themenstellung seiner Dissertation auch nicht erforderlich war.

Ausführlich widmet sich Peter Schmid 1977 in seiner umfangreichen Dissertation aus historischer Sicht den Lageverhältnissen Regensburgs im Raum (Kap. I) und den daraus resultierenden Verkehrsrouten seit der Römerzeit durch das Mittelalter hindurch (Kap. II), wobei er sich vor allem zur Ermittlung der Reisewege der Könige und Kaiser, der sogenannten Königsstraßen, auf Angaben über Orte stützt, an denen Kaiser und Könige Urkunden ausgestellt bzw. Regierungsgeschäfte getätigt oder sich während hoher Feiertage aufgehalten haben.¹⁸ Diese Ausstellungs- und Aufenthaltsorte liegen jedoch oft weit voneinander entfernt. Auch beziehen sich die Angaben über die Urkundenausstellung in der Regel auf einen bestimmten Tag, geben aber nur selten Auskunft, ob der Herrscher an dem Ort länger verweilte oder rasch weiter zog, so dass oft auch keine Angaben gemacht werden können, wie lange der König von Ort A zum Handlungsort B unterwegs war.

Zeichnet man aufgrund solcher Daten die Orte einer derartigen Reise in eine Karte, so ergibt sich nicht selten ein Zick-Zack-Kurs des *Königsstraßenverlaufs*, zumal der König/Kaiser mit seiner Begleitung zur Übernachtung auf Königshöfe, Klöster u. a. angewiesen war. Schmid ist sich daher bewusst, dass *aufgrund des lückenhaften Quellenmaterials in vielen Fällen der Verlauf der Königsstraßen nur in großen Zügen angegeben werden kann*.¹⁹ Dennoch sind die 39 Seiten des Kapitels II die erste umfassende geschichtliche Behandlung vermuteter Fernwege von, nach und durch Regensburg im Mittelalter.

Neben dem Römerstraßennetz südlich der Donau, welches zumindest während der Karolingerzeit noch weitgehend intakt und in Benutzung war, misst Schmid der Verbindung zwischen Donau und Main, vor allem während der Regierungszeit Ludwigs des Deutschen, besondere Bedeutung zu. Neben der Nutzung von Flüssen als Verkehrsträger, wie bei der bereits erwähnten Reise Karls des Großen im Herbst 793 von Regensburg nach Würzburg, führt er auch Landrouten zwischen beiden Gebieten an. So beschreibt er eine Wegverbindung, die *auf der Höhe der Nordwestecke des Römerlagers mit der Fähre über die Donau setzte, durch den „Schelmengraben“ auf die Hochfläche zwischen Naab und Regen führte, in Premberg*²⁰ *bei Burglengenfeld das Naabtal erreichte, durchs Vils- und Lauterachtal nach*

18 P. SCHMID, Regensburg (wie Anm. 2).

19 P. SCHMID, Regensburg (wie Anm. 2) S. 4.

20 Im Zusammenhang mit dem Diederhofener Capitulare Karls d. Großen nennt Wilhelm Störmer, Fernstraße und Kloster. Zur Ver-

kehrs- und Herrschaftsstruktur des westlichen Altbayern im frühen Mittelalter, in: ZBLG 29 (1966) S. 299–343, hier 320–321 bei Premberg eine *ladestatt*.

*Lauterhofen und weiter über Altdorf und Fürth oder Velden nach Forchheim und Bamberg lief.*²¹ Abgesehen davon, dass hier verschiedene Altstraßenrouten zusammengesehen werden,²² bedarf eine Überfuhr über die Donau auf der Höhe des Fischmarktes und *Am Schallern*, sieht man sich den Stadtplan von Regensburg an, zusätzlicher Erklärung. Denn nach heutiger Situation hätte man entweder zwei Fähren oder eine und zumindest zusätzlich eine Furt über den nördlichen Donauarm benötigt, um die Nordflanke des Donautales zu erreichen. Es sei denn, man geht davon aus, dass zur fraglichen Zeit die Sand- und Kieszunge des Oberen Wöhrds sowie der Damm *Am Beschlächt* noch nicht bestanden, so dass eine ungehinderte Überfuhr von *Am Schallern* zur *Wassergasse* in Stadtamhof möglich war. Die Fortsetzung des Weges zum *Schelmengraben* wäre dann möglich gewesen, wie sie Diethard Schmid 1981 skizziert hat.²³

Als weitere Verbindung zwischen Donau und Main nennt Peter Schmid neben der alten Nibelungenstraße, welche aber den Raum Regensburg vermied, *eine karolingische Fernstraße, die fast geradlinig von Frankfurt über Würzburg, Kitzingen, Neustadt a. d. Aisch nach Fürth*²⁴ *weiter nach Regensburg* verlief.²⁵ Zwar werden keine genaueren Fixpunkte für den Verlauf der Trasse im Gelände genannt, allein der gestreckte, direkte Verlauf zwischen den einzelnen Ausgangs- und Zielpunkten macht diese Route sehr „altstraßenverdächtig“.

3. Zeugen, Geo-Dokumente im fraglichen Raum. Kartierung alter Wegespuren zwischen Regensburg, Neumarkt und Lauterhofen

Für die Trassenstrecke zwischen den mittelalterlichen Westausgängen aus Regensburg und der bereits mehrfach genannten Überfuhr bei Prüfening lassen sich infolge der städtischen Überbauung sowie des Eisenbahnbaus von 1873 keine Fahrspurrelikte vor Ort finden. Freytag (1938) nimmt eine Trasse vom Prebrunnentor über den

21 P. SCHMID, Regensburg (wie Anm. 2) S. 13.

22 Vgl. Anton DOLLACKER, Eine nordgauische Altstraße vom Main zur Donau (Deutsche Gaue. Sonderheft 107), Kaufbeuren 1919; DERS., Altstraßen (wie Anm. 9); Dietrich Jürgen MANSKE, Regensburgs Lage im Nord-Süd-Altstraßensystem der Oberpfalz, in: Sandra REIMANN – Katja KESSEL (Hg.), Wissenschaften im Kontakt. Kooperationsfelder der Deutschen Sprachwissenschaft, Tübingen 2007, S. 241–271.

23 Diethard SCHMID, Stadtamhof als Typus und Sonderfall wittelsbachischer Städtepolitik, in: VHVO 121 (1981) S. 405–425. Siehe auch MANSKE, Regensburgs Lage (wie Anm. 22).

24 Siehe Erich von GUTTENBERG, Das mittelalterliche Fürth im Spiegel der Reichs- und Territorialgeschichte, in: ZBLG 6 (1933) S. 369–388, Helmut WEIGEL, Straße, Königscentene und Kloster im karolingischen Ostfranken, in: Jahrbuch für fränkische Landesforschung 13 (1953) S. 7–53 und Hans-Peter SCHÄFER, Funktionales Verkehrsgefüge, Verkehrszwang und Merkantilismus. Ein Beitrag zur Altstraßenforschung, in: Gerhard BRAUN (Hg.), Räumliche und zeitliche Bewegungen. Methodische und regionale Beiträge zur Erfassung komplexer Räume (Würzburger Geographische Arbeiten 37), Würzburg 1972, S. 303–325.

25 P. SCHMID, Regensburg (wie Anm. 2) S. 14.

Hochweg nach Prüfening an,²⁶ was aber wohl für die Zeit nach der Ummauerung der Westenvorstadt um 1300 gelten dürfte. Für die Zeit davor wird nach Bauer (1962) eine Zufahrt vom *Rouzanburg*-Tor am Westende der Ludwigstraße nach Prüfening entweder über die Prüfeningener oder die Dechbettener Straße mit Fortsetzung über den Rennweg ins Auge gefasst.²⁷

Jenseits der Donau findet man im Raum Riegling – Kleinprüfening ein ganzes Bündel deutlicher, tiefer Auf- und Abstiegsspuren, über die der Verkehr vom Donautal auf bzw. von der Albhochfläche zur Donau hinabfloss. Insgesamt lassen sich sieben bis acht tief eingerissene Fahrrinnenbündel mit jeweils mehreren, bis zu zwölf Spurrinnen feststellen, welche zwischen *Pfarrersteig* und der heutigen Asphaltstraße nach Eilsbrunn durch das *Weiberholz* und das *Tannet* ziehen, wobei das nördliche Bündel mit sechs bis sieben Rinnen durch ein vorgeschichtliches Grabhügelfeld führt. Etwas oberhalb der anfangs sehr steilen Aufstiegsstrecke mit tiefen Hohlwegen fiedern sich die einzelnen Hohlwegrisse in jeweils mehrere Fahrrinnenbündel auf (3–6, 6–7, 3–5, 10–12, 4–5) und führen nach Westen. Sie laufen nördlich des Fußgängerdurchlasses (A 3) in Richtung Eilsbrunn auf ein breites Band mit neun bis zehn Spurrinnen zwischen zwei Wegen zusammen und sind durch Grenzsteinreihen vermarktet, was häufig bei Altwegtrassen zu beobachten ist.

3.1 Der älteste, vermutlich (vor- und) frühgeschichtliche Weg unter bzw. neben der Autobahntrasse der A 3 (siehe Karte)

Krabisch (2006) erkennt den durch Flankenerosion vom Naab- und Donautal verursachten schmalen Sattel, über den das ganze Spurenbündel die Albhochfläche im Bereich der Autobahn erreichte, nimmt aber an, dass die alte Fernstraße über Eilsbrunn ins Tal der Schwarzen Laaber zog.²⁸ Zweifellos führen einige Fahrspuren durch den *Erlengrund* (1–2 + Weg; später 2–3 + Weg) nördlich der heutigen Straße (Sportplätze²⁹) über die *Stadthöhe* (P. 467,6 mit Flurkreuz) nach Eilsbrunn. Der Hauptstrang jedoch zog mit 13–15 deutlichen Fahrspuren auf der Höhe des *Erlengrundes* unter die Trasse der A 3 und führte zwischen *Weißem Markstein* bei P. 473,8 und dem Gut Grafenried auf der Höhe in Firstlage nach Nordwesten.

Zwar finden sich zwischen dem *Weißem Markstein*/Gut Grafenried und dem weiteren Verlauf infolge des Autobahnbaus nur noch wenige Spuren der alten

26 FREYTAG, Winzer (wie Anm. 10).

27 Vgl. BAUER, Regensburg (wie Anm. 12).

28 KRABISCH, Untersuchungen (wie Anm. 16).

29 Häufig werden Sportplätze, Wasserreserven, Friedhöfe, Wertstoffhöfe und andere kommunale Einrichtungen auf ehemaligen Altstraßenstrassen angelegt, da solche Flächen in der Regel im Besitz der öffentlichen Hand sind (siehe dazu Dietrich Jürgen MANSKE, Das mittelalterliche und frühneuzeitliche Altwegenetz der

südwestlichen Oberpfalz (Kr. Neumarkt/Opf.). Eine historische und verkehrsgeographische Untersuchung, in: Martin DALLMEIER (Hg.), Die Oberpfalz – Mittler zwischen Zeiten und Räumen. Festschrift zum 33. Bayerischen Nordgautag in Berching, Berching – Pollanten 2000, S. 45–63; DERS., Der Raum Kemnath, ein mittelalterlicher Kreuzungsbe- reich bedeutender Altwege, in: NEUBAUER, Kemnath (wie Anm. 4) S. 107–160.

Trasse, doch zeigen ältere Ausgaben der topographischen Karte 1 : 25 000 (künftig: TK 25), Blatt Laaber, Flurwege, die vom *Weißten Markstein* über P 471,1, P 449,5 zum südlichen Ortsende von Nittendorf ziehen, wobei in der Flur *Grasam* neben der Autobahn in einem längeren Gebüschstreifen zwei bis drei alte Fahrspuren neben dem asphaltierten Flurbereinigungsweg erhalten geblieben sind. Da derartige Altwegtrassen oft aus mehreren parallel verlaufenden Strängen bestanden haben, kann nicht ausgeschlossen werden, dass ein derartiger Parallelstrang vom *Erlenholz* über Grafenried durch das *Geisholz* nach Nittendorf geführt hat. Zudem wird die Strecke von mehreren Flurkreuzen begleitet, was häufig ein Hinweis auf einen alten Wegeverlauf ist.

Durch den Siedlungsausbau von Nittendorf, insbesondere aber durch die baulichen Veränderungen im Bereich des heutigen Verkehrsknotens aus Eisenbahn, Ortsverbindungsstraße, Bundesstraße 8 und Autobahnauffahrt Nittendorf, sind auf der weiteren Strecke zwischen Nittendorf und Pollenried keine Spurreste der Altstraßentrasse erhalten. Wohl aber deutet eine Reihe von Indizien auf ihren weiteren Verlauf hin. So dürften neuer Friedhof, die neuen Sportanlagen von Nittendorf sowie die zur Autobahn parallel verlaufende Ortsverbindungsstraße von Nittendorf nach Pollenried bzw. Undorf, welche die alte, heute blind an der Autobahn endende Straße von Etterzhausen/Nittendorf nach Pollenried/Undorf ersetzt, auf der ehemaligen Altstraßentrasse liegen.³⁰

Da Hinweise und Spurenreste auf die Trasse zwischen Weißenkirchen und westlich Schnaggenhofen gefunden wurden (siehe Karte), dürfte diese vermutlich durch die ältere Straßensiedlung von Pollenried und ein Stück auf der Bundesstraße 8 verlaufen sein, ehe sie im Bereich der Autobahnmeisterei von dieser rechts abbog, um in Firstlage zu bleiben. Die TK 25, Blatt Laaber, Ausgabe 1968 auf der Basis von 1951, zeigt neben der im Bau befindlichen Autobahn einen westlich von Pollenried (Dorf) ansetzenden Flurweg, begleitet von Flurkreuzen, der an der Siedlung Waldetzenberg vorbei nach Weißenkirchen zieht, sich nordwestlich des Ortes gabelt, und vorbei an einem Einzelhof zum P. 464,6 in acht bis zehn deutliche Fahrspuren in einem kleinen Gehölz westlich Schnaggenhofen unmittelbar neben der Autobahn mündet, wobei die Breite der heutigen Ortsverbindungsstraße zur ehemaligen Trasse hinzugerechnet werden muss.

In ähnlicher Weise dürfte die Altstraße nach Nordwesten über den unteren Friedhof von Frauenberg, entweder unter der Autobahntrasse oder zwischen ihr und der neuen Parallelstraße (Ersatz für den alten Ortsverbindungsweg) zur Autobahn, vorbei an Pettenhof, Bergstetten und Hinterzhof verlaufen sein, da sie westlich der Autobahnabfahrt Laaber im *Lohholz* zunächst mit neun Spuren plus Weg, im Anstieg zum *Steinbügel* in sieben bis acht Spuren plus Weg (sechs davon tief eingeschnitten) wieder fassbar wird. Sie stieg hier, wie die TK 25 zeigt, in mehreren Parallelwegen zur Einöde *Högerlsee* hinauf, zog östlich am Ort vorbei, durch das

³⁰ Vgl. Anm. 28.

Waldgebiet *Heiling*, über P. 507,4, vorbei an der *Degelgrube* zum *Brentenberg* (520 m ü. NN.) hinauf, führte weiter über die *Hallermarter*³¹ zum P. 526,4, gabelte sich möglicherweise hier, wobei ein Strang über Katharied, *Raubügel* zwischen *Lindaholz* und *Hüllberg* hindurch, der andere über die Ostflanke des *Lindaberges*, über P. 495,8 Unter- und Oberpfraundorf erreichte.

Bei Oberpfraundorf zweigte offensichtlich eine Route nach Norden von der Hauptrichtung ab, da sich nördlich des Ortes in der *Vogelhüll* drei bis vier Fahrspuren plus Weg finden, die durch das *Kirchenholz*, das *Vordere Holz* zum P. 550,2, zum *Natternhübel* und ins *Jungholz* führen, wobei sie kurz vor P. 550,2 bei einem alten Flurkreuz im Wald eine andere West-Ost-Trasse kreuzen und etwas später beim genannten Punkt in diese einmünden (siehe Kap. 3.4).

Die Haupttrasse zog offensichtlich etwas südlich der Autobahn zwischen *Hurschen* und *Pfarrerholz*, südlich Gunzendorf über Buchhausen zum Südrand eines keltischen Gräberfeldes, wo sie mit drei bis vier schwachen Spuren östlich Granswang fassbar wird. Der weitere Verlauf ab Granswang fällt offensichtlich mit der Autobahntrasse zusammen, die hier in westliche Richtung schwenkt. Durch ihren Bau sowie deren Auf- und Abfahrten sind im folgenden Abschnitt bis Hackenhofen nördlich Parsberg keinerlei Spurreste mehr zu finden. Allerdings zeigt die TK 25, Blatt 6836 Parsberg, Ausgabe 1956, Aufnahme 1950, im fraglichen Bereich einen durchlaufenden Flur- und Waldweg, der aus dem Waldstück mit den Keltengräbern südlich Granswang beim P. 533,1 (mit Flurkreuz) vorbei, zwischen *Hahnberg* und *Heinrichsberg* hindurch, südwestlich Pöfersdorf den *Saugraben* quert, entlang der Nordflanke des *Buchberges* und südlich des *Himberges* nach Westen auf Hackenhofen zuläuft. Dieser Flur- und Waldweg ist heute von der Autobahntrasse überlagert. Er lässt sich jedoch ab Hackenhofen auf der genannten TK 25, z. T. aber auch im Gelände durch entsprechende Ersatzwegebauten auf der nördlichen, breiten Talleiste des Tales der Schwarzen Laaber verfolgen, teilweise von der Autobahntrasse überlagert, z. B. im Bereich der Autobahnbrücke über das tief eingeschnittene Frauenbachtal. Dennoch finden sich südwestlich Geigerhaid noch Reste der alten Trasse (drei bis vier Spuren plus Weg). Sie führte nach der genannten Karte über P. 478,6 und P. 484,9 nach Klapfenberg mit seiner St. Martinskirche³², wo sie von einer von Nordosten über Pathal nach Eichenhofen (St. Nikolauskirche) ziehenden Route (mehrmals drei bis vier Spuren plus Weg) gequert wurde.

Nordwestlich Klapfenberg weicht die Nordwesttrasse z. T. von der der Autobahn ab. Zusätzlich verzweigte sich die Trasse. Ein Strang zog in nördlicher Rich-

31 Musste dem Autobahnbau weichen.

32 Der Hinweis auf häufig alte Fernstraßen begleitende Patrozinien dient einer gewissen Absicherung der beschriebenen Altstraßenstrassen. Es sind dies vor allem folgende Patrozinien, die fast immer an alten Fernwegen zu finden sind: St. Martin, St. Georg, St. Michael, St. Nikolaus (bis ins 13. Jahrhundert), St. Ja-

kob d. Ältere (ab dem 12./13. Jahrhundert), St. Laurentius (besonders während des 10. Jahrhunderts, Ungarnbedrohung), St. Leonhard u. a. Zu den Patrozinien vgl. Walter PÖTZL, Patrozinien. Zeugnisse des Kults – auch Wegweiser durch die terra incognita der ältesten Landesgeschichte?, in: ZBLG 68 (2005) S. 1–16.

tung über P. 504,0 in den Sattel zwischen *Frankenlohe* und *Läufelberg*, wo er südlich des P. 527,2 mit fünf Fahrspuren plus Weg und etwas nördlich davon mit sieben Spuren plus Weg dokumentiert wird. Zwischen der Südflanke des *Hauensteins* und dem Nordabhang des *Läufelberges* zieht er mit sieben, z. T. sehr breiten Spuren plus Forststraße an Altenveldorf, an der Velburger Spitalkirche St. Leonhard sowie am Friedhof mit der St. Annakapelle vorbei in die Stadt Velburg.

Der andere Zweig führte entweder über die breite Verebnungsfläche nördlich der Schwarzen Laaber nach Oberweiling mit seiner Marienkirche. Er querte bei Reckenhofen die Schwarze Laaber über eine Furt und stieg in breiter Fuhr zwischen zwei Feldwegen auf die Hochfläche in Richtung Mantlach, wobei den nördlichen, ausgebauten Ortsverbindungsweg mehrmals zwei bis drei Fahrspurreste in schmalen Gebüschstreifen begleiten. Die Trasse lief von Mantlach bei Velburg in nordwestliche Richtung, vorbei an einer Kapelle und Flurkreuzen, in das Staatswaldgebiet mit ehemaligen Erzschrüfstellen, einmal von drei bis vier Fahrrinnen plus Weg begleitet. Sie querte bei P. 539,4 die Ortsverbindungsstraße Lengenfeld – Unterbuchfeld in Richtung Oberbuchfeld mit seiner St. Jakobskirche³³ und zog zwischen Lippertshofen und Voggenthal entlang des Steilabfalls zum Tal der Weißen Laaber, immer auf der Hochfläche bleibend nach Karhof über Fuchsberg zur *Bernfurt* unterhalb der Burg Wolfstein und weiter entweder über Altdorf oder über Postbauer und Feucht nach Fürth.

Zudem gab es eine Verbindung zwischen Oberweiling und Lengenfeld über Vogelbrunn entlang der östlichen Terrassenkante des Schwarzen Laabertales mit Anschluss über Matzenhof, Günching, Karhof zur *Bernfurt*.

Eine etwas jüngere Trasse, in Nutzung vermutlich nach Gründung von Neumarkt/Opf.³⁴, führte von Lengenfeld bzw. Oberweiling über Unterbuchfeld, Arzthofen bzw. Lengenbach entweder über Helena (älterer Name *Holzheim* nach Federhofer), hauptsächlich über die beiden Erosionskerben in der Albstufe über die pleistozänen Sandanwehungen im westlichen *Heilingenholz* (= südlicher Fuchsberg) mit zahlreichen, tiefen Fahrrinnen hinunter nach Lähr und schließlich zum neuen Markt.³⁵

33 Noch heute heißt die Dorfstraße, vorbei an der St. Jakobskirche, *Alte Straße*.

34 SIMON FEDERHOFER, Herrschaftsbildung im Raum Neumarkt. Vom 12. bis 17. Jahrhundert (Neumarkter historische Beiträge 2), Neumarkt/Opf. 1999, S. 24 setzt die Gründung Neumarkts um 1135 an. Älterer funktionaler Vorläufer war seiner Meinung nach (S. 25, Skizze) eine Siedlung namens *Nuorenwat*, deren Name er mit *Furt* bei einem *felsigen Berg* deutet. Er bezieht das Ganze auf die *Bernfurt*, bei der er als Vorläufer Neumarkts um 1100 eine Kaufmannsniederlassung annimmt. –

Hierzu sei auf Helmut WEIGEL, Martinskirchen in der Oberpfalz, in: Die Oberpfalz 38 (1950) S. 61–63, 102–103, 124–125, 165–167, 184–186, hier 125 hingewiesen, der in Altenhof zusammen mit der *Bernfurt* ebenfalls einen funktionalen Vorläuferpunkt Neumarkts angenommen hat. – Die Annahme Federhofers, die Altstraße von Regensburg nach Franken wäre vor der Existenz Neumarkts von der Alb über Fuchsberg zur *Bernfurt* hinabgestiegen, habe ich 2000 bestätigen können (vgl. MANSKE, Altwegenetz [wie Anm. 29]).

3.2 Die Variante über Weißenkirchen, Laaber, Beratzhausen, See nach Parsberg

Peter Schmid nennt 1977 unter anderem die Reise Kaiser Heinrichs II. von Regensburg nach See zwischen Beratzhausen und Parsberg (15. 4.–17. 4. 1007) und zwei Reisen König Konrads II. von Regensburg nach Beratzhausen (4. 5.–5. 5. 1025 und 7. 5.–8. 5. 1034), wobei offensichtlich in allen drei Fällen noch am Ankunststag Urkunden ausgestellt worden sind.³⁶ Die Reisen Konrads II. von Regensburg nach Beratzhausen in einem Tag bedeuten bei rund 30 km Wegstrecke eine beachtliche körperliche Leistung. Selbst wenn man davon ausgeht, dass Konrad II. in Regensburg sehr früh aufgebrochen ist, liegt die zu bewältigende Strecke um gut fünf bis zehn km über der normalen, täglichen Durchschnittsleistung von 15 bis 25 km. Der König muss also einen möglichst gerade verlaufenden Reiseweg gewählt haben. Eine Route durch das Tal der Schwarzen Laaber mit seinen zahlreichen Tal- und Flussmäandern wäre viel zu lang und zeitraubend gewesen, weshalb auch eine eventuelle Reise per getreideltem Boot oder Zille nicht in Frage kam.³⁷ Gleiches gilt auch für die Reise Kaiser Heinrichs II. nach See, auch wenn ihm hierfür zwei Tage zur Verfügung standen.

Beide Herrscher werden daher die im Kapitel 3.1 beschriebene Route bis über Nittendorf hinaus benutzt haben. Die Frage ist, wann sie die nördlich Pollenried stark nordwärts tendierende Trasse in Richtung Beratzhausen bzw. See verlassen haben. Dafür boten sich zwei Varianten an, die durch Fahrspurenreste gut dokumentiert sind. Nordwestlich Weißenkirchen zweigt noch heute ein ausgebauter Flurweg in Richtung Edelhausen ab, der mehrmals von schmalen Buschgehölzen mit meist zugefüllten Spurresten begleitet wird. Deutliche Spuren alter Abstiege ins Tal der Schwarzen Laaber findet man über Windschnur nach Eisenhammer, aber auch durch das schmale Tal unterhalb der Eisenbahnstrecke, vorbei am *Galgenberg*, über das untere *Schindertal* in das der Schwarzen Laaber. Die Nachbarschaft zum *Galgenberg* ist in der Regel ein deutlicher Hinweis auf eine alte Straßenverbindung.

Auf die zweite Möglichkeit einer Abzweigung von der Haupt-Nordwest-Trasse ohne größeren Umweg in Richtung Laaber/Beratzhausen deuten mehrere Fahrspurreste westlich Schnaggenhofen³⁸ hin, die von der durch acht bis zehn Fahrspuren plus Straße dokumentierten Haupttrasse in Richtung Kühberg – *Schindertal*

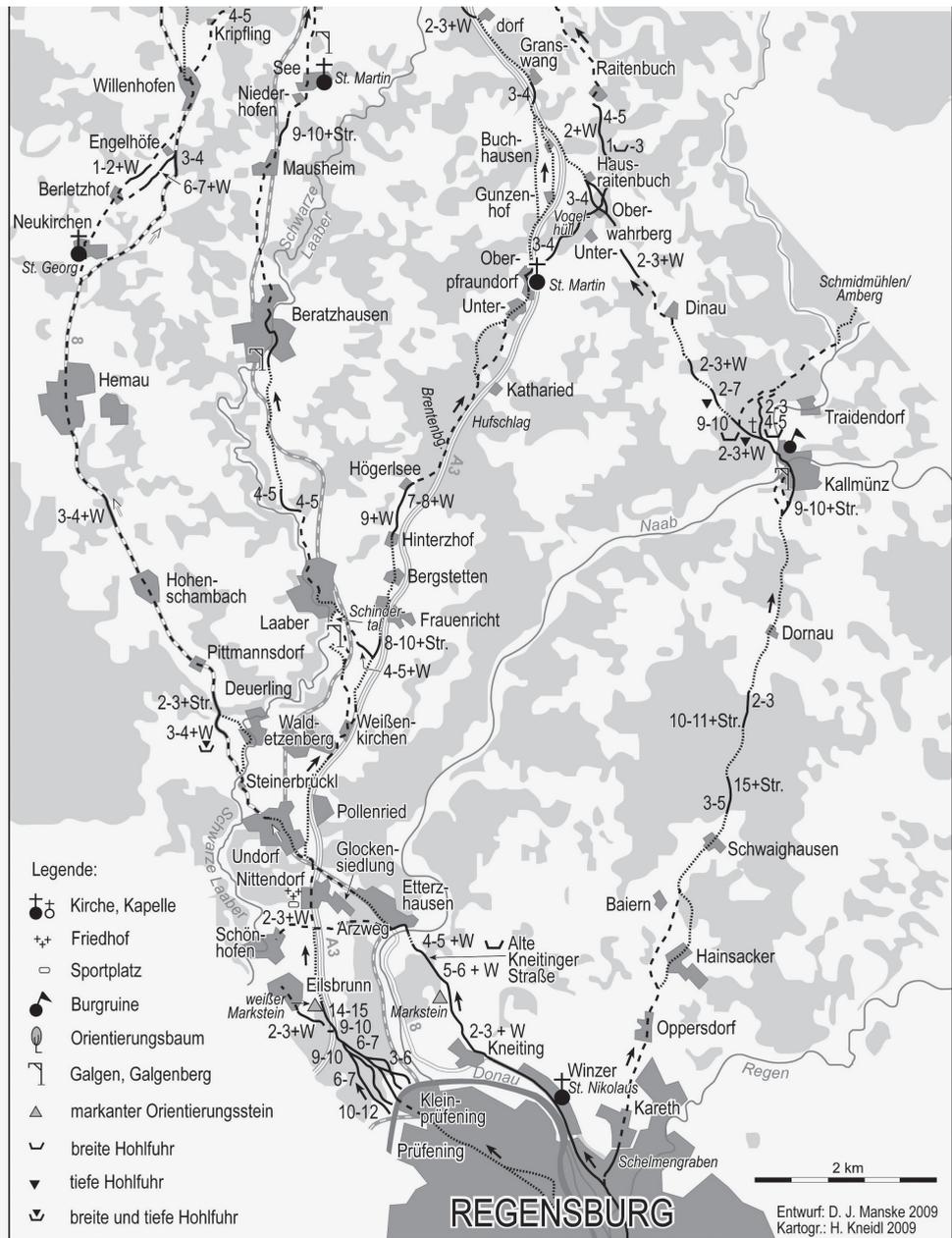
35 Sie wurde schließlich im Laufe des 12. Jahrhunderts durch die jüngste Trasse über Hemau, die Alb nach Deining und über den *Weißmarterabstieg* in Richtung Neumarkt abgelöst, auf der die Bundesstraße 8 weitgehend basiert (vgl. MANSKE, *Altwegenetz* [wie Anm. 29]).

36 P. SCHMID, *Regensburg* (wie Anm. 2).

37 Hans DACHS, *Die Entstehung der Stadt He-*

mau auf dem Tangrintel, in: VHVO 90 (1940) S. 125–162 vermutet, dass noch im 11. Jahrhundert der Verkehr nach Franken durch das Tal der Schwarzen Laaber gelaufen sei.

38 Vier deutliche Fahrspuren plus Ortsverbindungsstraße Schnaggenhofen – Laaber; zudem läuft ein Fußweg, vorbei an einer kleinen Feldkapelle, oberhalb des Weilers Kühberg nach Laaber.



abzweigen und entweder über das *Schindertal* direkt oder – durch den Bahnbau gestört – an der Nordflanke des *Martinsberges* entlang ins Tal hinab bzw. am Hang über einen schmalen Weg in den Markt Laaber hineinführten.

Von hier zog sie, wie die heutige Straße, am sonnigen Hangfuß auf der Niederterrasse flussaufwärts bis zur Endorfer Mühle und stieg nördlich der Schafbrückmühle in zweimal vier bis fünf, z. T. tiefen Fahrrinnen zum P. 461,3 auf die Hochfläche hinauf. Vorbei am *Ochsenbirket* und am Schaafhof folgte sie über Sinngrün, Neuhöfl in etwa der heutigen Straße, wobei durch Bahn- und modernen Straßenbau nahezu alle alten Spurreste zerstört worden sind. Im Bereich des Beratzhäuser Schwimmbades, vermutlich auf der alten, breiten Trasse angelegt, stieg sie an der Nordflanke des *Galgenberges* ins Laabertal hinab und erreichte entlang der nördlichen Talflanke über eine Furt durch die Schwarze Laaber oder, wie heute über eine Brücke, den Marktplatz von Beratzhausen.

Vermutlich benutzte auch Heinrich II. im Jahre 1007 diese Trassenvariante zwischen Weißenkirchen, Laaber, Beratzhausen, um nach See zu gelangen. Denn die aufgezeigte Route lässt sich durch das westliche Markttor, vorbei am Friedhof mit der St. Sebastiankirche als *Alte Parsberger Straße*, von Flurkreuzen begleitet, in Richtung Mausheim, über die Bahnstrecke südlich Niesau hinweg, an der Nordflanke des *Kohlberges* vorbei, weiterverfolgen. Nördlich von Mausheim querte sie erneut die Eisenbahnstrecke. Sie wird in dem kleinen Gehölz westlich Ruxhof beidseitig der aktuellen Straße mit neun bis zehn Fahrspuren sichtbar. Über Niederhofen führte sie nach See mit seiner alten, heute etwas abseits des alten Ortskernes liegenden St. Martinikirche. Von hier aus folgte sie der heutigen Straße nach Parsberg, vorbei am 420,4 m hohen *Galgenberg* und an Lohhof. Östlich des *Spitzberges* querte sie die Eisenbahntrasse und erreichte als *Alte Seerstraße* beim *Gänselieselbrunnen* und dem großen Flurkreuz den Südrand von Parsberg. Hier traf sie mit einer Zufahrt von einer jüngeren Route von Willenhofen (siehe Kap. 3.3) und einer von Süden aus dem Raum Dietfurt-Beilngries kommenden Altstraße über Hamberg (St. Jakobskirche), Mannshof und die *Pfaffenleite* zusammen³⁹ und erreichte mit ihnen Parsberg. – Für den Weiterweg ab Parsberg nach Nordwesten standen dem Herrscher mehrere Routen zur Verfügung, z. B. über Darshofen, Klapfenberg nach Velburg, Lengenfeld, Günching nach Karhof bzw. über Oberweiling, Mantlach bei Velburg, Oberbuchfeld, Karhof zur *Bernfurt* und weiter über Altdorf nach Fürth. Schließlich gab es von Parsberg aus einen Weg über Eglwang in Richtung Daßwang zur jüngeren Route (siehe Kap. 3.3), welche zwischen Parsberg und Daßwang mehrmals durch zwei bis drei Spuren plus Straße zu belegen ist. Sie ist in der TK 25, Blatt 6836 Parsberg, als *Daßwanger Steig* eingezeichnet.

³⁹ Vgl. MANSKE, Altwegenetz (wie Anm. 29).

3.3 Die jüngere Route nach Fertigstellung der Steinernen Brücke über Winzer, Kneiting nach Etterzhausen, weiter über Hemau nach Nordwesten

1146 ist die Steinernen Brücke in Regensburg vollendet. Sie war lange Zeit der einzige dauerhafte, von Witterungseinflüssen unabhängige, feste Donauübergang zwischen Ulm im Westen und Wien im Osten.⁴⁰ Dennoch schreibt Rudolf Freytag (1938), dass der Verkehr nach Franken bis weit ins 16. Jahrhundert überwiegend weiter vom Prebrunntor zur Fähre bei Prüfening und über die aufgezeigte Trasse durch das *Weiberholz* floss,⁴¹ wohl auch, weil bei Benutzung der Brücke sowohl auf Regensburger als auch auf Stadtmhofer Seite Zoll und Maut entrichtet werden mussten.⁴²

3.3.1 Die gefahrvolle Passage bei Pfaffenstein und die enge Durchfahrt durch Niederwinzer

Ursachen dafür waren einmal schroffe Kalkfelsen, die bei Pfaffenstein bis nahe ans Donauufer heranreichten, so dass nur eine schmale, nicht ungefährliche Passage zwischen Fluss und Fels bestand, und zudem die enge Durchfahrt durch Niederwinzer, die vor allem bei Gegenverkehr erhebliche Schwierigkeiten bereitete, was nach Freytag wiederholt zu Beschwerden Nürnberger Kaufleute beim Magistrat in Regensburg geführt hatte. Erst um 1486 ließ Herzog Albrecht IV. diese Schwierigkeiten einigermaßen beseitigen, so dass die Route nun allmählich der Überfuhr bei Prüfening Konkurrenz machte, zumal der Herzog bei Etterzhausen die bisherige Überfuhr über die Naab durch eine Holzbrücke ersetzen ließ.⁴³ Aber selbst nach diesen Maßnahmen wurde nach Freytag die ältere Route mit der Überfuhr über die Donau bei Prüfening noch bis ins 16. Jahrhundert parallel zur *Neuen Nürnberger Straße* genutzt, obgleich Friedrich I. Barbarossa mit dem Brückenprivilegium von 1182 die Benutzung der Steinernen Brücke für jedermann zoll- und mautfrei garantierte. Wenn daher Peter Schmid 1977 berichtet, dass bereits ein Jahr nach Fertigstellung der Brücke ein französisches Kreuzfahrerheer aus Metz über sie Regensburg erreichte,⁴⁴ so ist schwer vorstellbar, dass dieses über die im Folgenden beschriebene Trasse der *Neuen Nürnberger Straße* gezogen war. Möglicherweise hatte das Kreuzfahrerheer bis Stadtmhof eine andere Route gewählt (siehe Kap. 3.4).

40 Vgl. Wilhelm VOLKERT, Die Steinernen Brücke, in: P. SCHMID, Geschichte (wie Anm. 4) Bd. 2, S. 1098–1105; siehe auch Wilhelm VOLKERT, Die Steinernen Brücke in Regensburg. Beiträge zu ihrer Geschichte im Mittelalter, in: Die Oberpfalz 85 (1997) S. 65–90.

41 FREYTAG, Winzer (wie Anm. 10).

42 Vgl. Josef KIBLE, Etterzhausen. Vergangenheit und Gegenwart, Etterzhausen 1996, S. 113.

43 Vgl. KIBLE, Etterzhausen (wie Anm. 42) S. 113. Zu Albrecht IV. und Regensburg vgl. Alois SCHMID, „Besser ein Herzog als ein Kaiser!“ Albrecht IV. von Oberbayern und die Reichsstadt Regensburg 1486 bis 1492, in: Regensburger Almanach 1987, Regensburg 1986, S. 36–47.

44 P. SCHMID, Regensburg (wie Anm. 2) S. 29.

3.3.2 Die Trassenführung bis und durch Etterzhausen

Die jüngere Route mit ihren anfänglichen Passageschwierigkeiten bei Pfaffenstein und Winzer (St. Nikolauskirche) führte von Stadtamhof durch Nieder- und Oberwinzer am Fuß der *Winzerer Höhen* an Kneiting vorbei über die *Alte Kneitinge Straße*, durch zwei bis drei tiefe Hohlwege und lange Gebüschstreifen begleitet, auf den *Kneitinge Berg* hinauf. Vorbei am P. 438,3 zog sie über eine Flurwegkreuzung bei einem großen Wegstein (siehe Abb. 1) am Nordrand des *Greifenberges* mit fünf bis sechs, z. T. tiefen Fahrinnen zwischen zwei Flurwegen in ein zur Naab führendes, bewaldetes Kerbtal hinein und erreichte als tiefe, breite Fuhr, von vier bis fünf Fahrinnen begleitet das Naabtal bei der *Goldbergsiedlung* von Etterzhausen. Sie trägt hier den Namen *Alte Kneitinge Straße*. Auf der Höhe der Ausflugsgaststätte *Beim Brückenwirt* querte sie, zunächst durch eine Furt, seit 1486 über eine Holzbrücke den Fluss und erreichte Etterzhausen.⁴⁵

Nach Josef Kible (1996) zog die Trasse auf der schmalen, westlichen Talhängeleiste durch den Ort, am Schloss und Gutshof vorbei, durch die *Tunnelstraße* und den *Hammergraben* über den Nordhang des *Nickelberges*, heute weitgehend durch die *Glocknersiedlung* überbaut, in Richtung Deuerling.⁴⁶ Sieht man sich das Ganze auf der TK 25, Blatt 6937 Laaber, und vor Ort an, so kommen an Kibles Trassenführung Zweifel auf. Die *Tunnelstraße* wurde erst durch den Bau der Bahnstrecke Regensburg–Neumarkt/Opf.–Nürnberg im Jahre 1873 als Zufahrt zum alten *Arzweg* von der Etterzhausener Lände zu den ehemaligen Hammerwerken in Schönhofen, Eichhofen etc. und in den östlichen Bereich der *Glocknersiedlung* erforderlich. Die ursprüngliche Trasse dürfte meiner Meinung nach vor dem Bau der Bahnstrecke vom Gutsbetrieb, vorbei an der erst 1938 erbauten St. Michaelskirche über das Gelände des Bahnhofs hinweg zum Nordhang des *Nickelberges* (St. Nikolaus) und weiter entlang der Zufahrt von der Bundesstraße 8 nach Nittendorf in die blind vor der Autobahntrasse endende Abzweigung in Richtung Undorf geführt haben, wobei sie im Bereich des großen Verkehrskreuzes aus Bahn, Ortsverbindungs-, Bundesstraße und Autobahn die alte Nordwestroute von der Donauüberfahrt bei Prüfening über Pollenried-Siedlung – Weißenkirchen etc. kreuzte bzw. in sie vor dem 12. Jahrhundert, wie eine Karte aus der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts noch andeutet, einmündete.⁴⁷

45 Nach KIBLE, Etterzhausen (wie Anm. 42) S. 56 und Max KNOTT, Chronik von Etterzhausen, in: DERS. (Hg.), Festschrift zum 125-jährigen Gründungsfest der Freiwilligen Feuerwehr Etterzhausen, 18.–20. Juni 1999, Etterzhausen 1999, S. 100–123, war 1314 Dietrich von Parsberg mit der Urfar über die Naab und der Vogtei über einen Hof in Etterzhausen von den Pfalzgrafen Rudolf und Ludwig

belehnt worden. 1399 wird beides mit allem Zubehör anlässlich der Landschranne in Kallmünz durch Landrichter Kempnatter von Burglengenfeld Werner von Parsberg zugesprochen.

46 KIBLE, Etterzhausen (wie Anm. 42) S. 113.

47 Vgl. KIBLE, Etterzhausen (wie Anm. 42) S. 197.



Abb. 1: Neue Nürnberger Straße im Bereich zwischen Kneitinger Berg und Greifenberg mit altem Markstein

Denn erst mit der Rodung und Erschließung des *Tangrintels* durch die Ministerialen des Regensburger Bischofs, des Burggrafen von Regensburg und des Klosters Prüfening Ende des 11. und zu Beginn des 12. Jahrhunderts⁴⁸ scheint die Route über Undorf, Steinerbrückl/Deuerling, Hemau über die Albhochfläche benutzbar geworden zu sein. Nach Jehle (1981) stellt Kaiser Friedrich I. Barbarossa auf seiner Reise von Nürnberg nach Regensburg in Hemau 1166 zugunsten des Klosters Biburg eine Urkunde aus.⁴⁹ Peter Schmid (1977) setzt für den Aufenthalt des Kaisers in Hemau nach Hans Dachs (1940) allerdings das Jahr 1174 an.⁵⁰ Da Barbarossa wohl kaum auf einer im 12. Jahrhundert noch wenig begangenen Route gereist sein dürfte, darf man annehmen, dass die jüngere Trasse von Regensburg nach Franken zumindest ab Nittendorf nach Nordwesten über Hemau erst während des 12. Jahr-

48 Vgl. dazu DACHS, Entstehung (wie Anm. 37); Manfred JEHL, Parsberg. Pflegämter Hemau, Laaber, Beratzhausen (Ehrenfels), Lupburg, Velburg, Mannritterlehengut Lutzmannstein, Ämter Hohenfels, Helfenberg, Reichsherrschaften Breitenegg, Parsberg, Amt Hohenburg (HAB, Altbayern 51), München 1981; DERS., Hemau im Hochmittelalter als Zentrallort des Tangrintels. Herrschaftliche Rah-

menbedingungen der Stadtwerdung, in: Thomas FEUERER (Hg.), 700 Jahre Hemau, die Stadt auf dem Tangrintel 1305–2005, Hemau 2006, S. 15–50; Thomas FEUERER, Von der „Wohnung des Hemmo“ zum „oppidum“ Hemau. Siedlungsgeschichtliche Aspekte der Stadtwerdung, in: ebd., S. 87–121.

49 JEHL, Parsberg (wie Anm. 48).

50 P. SCHMID, Regensburg (wie Anm. 2).

hunderts in allgemeine Benutzung gekommen ist. Vorher mündete sie, falls zwischen Stadtamhof und Etterzhausen benutzt, westlich von Nittendorf in die alte Trasse parallel bzw. unter der Autobahn ein.⁵¹

3.3.3 Die Fortsetzung der jüngeren Route über Undorf, Hemau nach Nordwesten und ihre Spuren im Gelände

Nach Kible und Knott lief die Route über Deuerling nach Franken.⁵² Beide nennen aber keinerlei Hinweise dafür, ob sie möglicherweise der Bundesstraße 8 folgte oder über Undorf ins Tal der Schwarzen Laaber hinabstieg. Für die Fortsetzung der jüngeren Nürnberger Straße über Etterzhausen/Nittendorf hinaus, findet man bis ins Laabertal hinab keine Spurreste. Einen Hinweis bietet lediglich die TK 25, Blatt 6937 Laaber, mit dem kleinen Ort Steinerbrückl.⁵³ Volkert (1997) deutet den Namen als *Brücke an oder unter dem Stein*, wobei *Stein* die vielfach im Mittelalter belegte Bedeutung *Burg auf einem Felsen* hat. Er fährt fort: *Die Brücke lag im Zug der überörtlich bedeutenden Straße Regensburg – Hemau – Neumarkt – Nürnberg*.⁵⁴ Demnach überschritt an dieser Stelle die Fernstraße die Schwarze Laaber, führte dann aber nicht auf dem Gegenufer durch Deuerling, sondern stieg im Steilanstieg auf die Hochfläche und zog nördlich Hillohe in westlicher Richtung zum P. 427,2 mit dem großen Flurkreuz. Spuren in diesem Steilaufstieg sind durch intensive Wohnbebauung total verwischt, wobei bei den älteren Häusern deutlich der Typus der *Straßhäuser*, heute oft erweitert und modernisiert, zu erkennen ist.⁵⁵ Grund für diese, uns heute insbesondere aufgrund der Weiterführung etwas absurd erscheinende Trassenführung war in Deuerling eine ähnliche Situation, wie sie bereits bei Pfaffenstein beschrieben worden ist. Noch heute ist die Dorfstraße zwischen Fluss und dem steil aufragenden Burgfelsen derer von *Steinpruggen* sehr eng, was Ende der 1960-er Jahre den Bau einer Umgehungsstraße für die Bundesstraße 8 veranlasst hat. Im Mittelalter muss die Passage zwischen Fluss und Fels noch enger als heute gewesen sein. Denn die Fernstraße nahm mit einem Abstieg westlich des Punktes 427,2 durch eine breite, steile Trockentalrinne mit deutlichen Fahrspurhinweisen ins Bachmühlental westlich von Deuerling einen zweiten beachtlichen Aufstieg auf die Albhochfläche in Richtung Pittmannsdorf-Hohenschambach in Kauf. Den Aufstieg durch die gegenüberliegende Trockentalkerbe nutzt heute auch die Bundesstraße. Trotz des großzügigen Ausbaus mit einer zusätzlichen *Notfallspur*

51 Vgl. KIBLE, Etterzhausen (wie Anm. 42) S. 197.

52 Vgl. KIBLE, Etterzhausen (wie Anm. 42); KNOTT, Chronik (wie Anm. 45).

53 Nach VOLKERT, Steinerne Brücke in Regensburg (wie Anm. 40) S. 74, werden *Egilolf de Steinbruke* und *Odalrich de Steiningprugge* in der ersten Hälfte des 12. Jahrhunderts genannt.

54 VOLKERT, Steinerne Brücke in Regensburg (wie Anm. 40) S. 74.

55 Unter *Straßhäuser* verstehe ich kleine, schmale Wohnanwesen auf schmalen, nicht mehr vom Verkehr beanspruchten Streifen der ehemaligen Trasse, oftmals von ehemaligen Straßenwärtern mit ihren Familien bewohnt, im 19./20. Jahrhundert als *Straßenmänner* bezeichnet. Der Begriff *Straßhäuser* ist oft auch in Ortsbezeichnungen eingegangen.

findet man im oberen Bereich noch zwei bis drei tiefe Spurreste der alten Fernstraße, so dass ihre Fortführung auf die Albhochfläche belegt werden kann. Im weiteren Verlauf bis Hemau sind infolge des modernen Ausbaus der Bundesstraße nur wenige Spurreste in begleitenden Gebüschstreifen erhalten, z. B. in einem kleinen Waldstück auf halbem Wege zwischen Hohenschambach und Hemau. Kurz vor Hohenschambach deuten vier *Straßhäuser* die frühere Breite der Trasse an.

Die Fortsetzung der Trasse über Hemau hinaus nach Nordwesten führte zunächst auf der B 8 bis zum leichten Knick nach Nordwesten, wo die alte Trasse geradewegs ins *Hilfholz* zum P. 532,1 und nach Neukirchen mit seiner St. Georgskirche zog. Sie erreichte Berletshof entlang der Ortsverbindungsstraße mit kleinen, begleitenden Gebüschstreifen und einem parallel zur Straße verlaufenden Flurweg, in dessen Abzweigung von der Straße ein Wohnhaus, offensichtlich auf der alten breiten Trasse errichtet worden ist und deren Fläche zwischen dem Wohnhaus und dem Ortsrand als wilde Abfallkippe verwendet wird. Vor dem Ortseingang belegt ein altes Flurkreuz, nach der TK 25, Blatt 6936 Hemau, von der westlichen auf die östliche Straßenseite versetzt, die alte Route. In direkter Fortsetzung in nördliche Richtung über die P. 552,0 und 555,7 bei den Engelhöfen konnten aufgrund von Flurbereinigungsmaßnahmen nur wenige begleitende Spurreste gefunden werden. Deutliche Fahrrinnenreste (sechs bis sieben plus Weg) ergaben sich jedoch entlang eines Flurbereinigungsweges, der nach der genannten TK 25 zwei ehemals parallel verlaufende Flurwege ersetzt, auf halbem Weg zwischen dem östlichen Ortsteil von Berletshof und der Bundesstraße 8. Allerdings deuten drei bis vier Spurreste in den *Straßhölzern*, parallel zur B 8, auf eine wahrscheinliche Variante parallel zur heutigen Bundesstraße hin. Über *Spatzenhüll* mit begleitenden Spurresten in Gebüschstreifen zog die Route über die alte Dorfstraße nach Willenhofen hinein.

Am nordwestlichen Ortsende zweigte eine Verbindung nach Parsberg über Kripfling ab, welche durch das Waldgebiet *Kahr* zwischen *Engelsberg* und dem Waldrevier *Dachsban*, zweimal mit vier bis fünf Fahrspuren plus Weg erkennbar, als Flur- und Waldweg bis Parsberg erhalten ist. Sie traf bei der *Entziehungsklinik Parsberg* mit der bereits genannten Süd-Nord-Straße aus dem Raum Dietfurt-Beilngries zusammen und zog ab dem *Gänselieselbrunnen* zusammen mit der *Alten Seer-Straße* in den Ort hinein (siehe Kap. 3.2).

Die jüngere Haupttroute verlief von Willenhofen nach Nordwesten entweder auf der Trasse der B 8, die auf der Strecke bis südlich Mannsdorf von Gebüschstreifen mit leichten Spurresten begleitet und beim Parkplatz im westlichen *Frauengrund* durch sechs bis sieben Fahrspuren plus der Parkplatzfläche dokumentiert wird, oder durch das *Weidach* über Mannsdorf und das Waldrevier *Pexhüll*, wo sie in die Trasse der Bundesstraße einmündete. Allerdings konnten, abgesehen vom Flurweg ins *Weidach*, keine Spurreste gefunden werden, zumal am Abstieg in den *Hennengrund* (Trockental) zum Zeitpunkt der Kartierung eine Mülldeponie, offensichtlich auf der Fortsetzung des Flurweges, gerade zuplanziert wurde.

Umso deutlicher zeigt sich die Fortsetzung der Trasse im westlichen Waldrevier *Straßbogen* mit 19 bis 20, z. T. tiefen Fahrinnen in Richtung Daßwang, Seubersdorf, Batzhausen, Deining, wo sie östlich des Altenheimes durch zahlreiche Fahrinnen dokumentiert, vorbei an einem „Orientierungsbaumensemble“ ins Tal der Weißen Laaber hinabführte.⁵⁶ Von Deining aus ziehen nördlich der Rossamühle, parallel zu einem Chaussee-Abschnitt (vermutlich 18./19. Jahrhundert) am Südfuß des *Krambeerberges* zunächst fünf bis sechs, vor der Einmündung derselben in die B 8 bis zu zwölf Spuren nach Nordwesten zum *Brenntenberg* südöstlich Neumarkt. Die ältere Trasse verlief jedoch oberhalb der Rossamühle über den Riedel zwischen *Espangraben* und Pombach nach Tauernfeld mit seiner St. Nikolauskirche weiter zur Albkante bei der *Weißmartersäule* und stieg dort den durch pleistozäne Sandanwehungen etwas weniger steilen Hang zum *Weißmarterbrunnen* mit sieben bis acht plus Weg, etwas unterhalb der Steilstrecke mit vier bis fünf Spurrinnen plus Weg in Richtung Neumarkt hinab.⁵⁷ Von Neumarkt führte die Altstraße über Pölling mit seiner St. Martinskirche, Schwarzenbruck, Feucht, Altenfurth nach Nürnberg bzw. über Berg, Altdorf, Fischbach nach Nürnberg.

3.4 Eine sehr alte Route über den Schelmengraben, Kallmünz, Dinau, Velburg, Oberbuchfeld, die Bernfurt und ihre Spuren im Gelände

Eine sehr alte Route von Regensburg in Richtung Franken mit Überfuhr über die Donau, entweder in der Höhe der Gasse *Am Schallern* bzw. der *Brunnleite* (siehe Kap. 2) oder in der Höhe der *Porta Praetoria* zur Wassergasse in Stadtamhof⁵⁸ mit der von Diethard Schmid 1981 aufgezeigten Verbindung zum *Schelmengraben*⁵⁹

56 Vgl. MANSKE, Altwegenetz (wie Anm. 29).

57 Zu dem Ab- und Aufstiegsabschnitt beim *Weißmarterbrunnen* von bzw. auf die Albhochfläche berichtet Ernst Georg von MALYEVACZ, Der Bau der „Weißmarter“, in: Die Oberpfalz 97 (2009) S. 212–220 aufgrund von Studien im Staatsarchiv Amberg über den autogerechten Ausbau der Reichsstraße 113 (= Bundesstraße 8) im Jahre 1919 über den *Brenntenberg* unterhalb des Graßahofes. Der interessante, mit Bildern belegte Beitrag beweist, dass die oben beschriebene Trasse bis 1919 als Vorläufer der B 8 in Benutzung war, also bis Anfang des 20. Jahrhunderts über Tauernfeld geführt hat. – Ebenso interessant wie bedeutend für die Altstraßenforschung im Raum Deining ist das ebd. auf S. 217 abgeglichene Briefdokument aus dem Staatsarchiv Amberg vom 16. April 1922. In ihm bitten Fuhrwerksbesitzer aus Neumarkt und Dei-

ning die Regierung der Oberpfalz, Kammer des Inneren, nach der Entschärfung der *Weißmarterstrecke* auch jene südlich Deining am *Deiningen Berg* in Angriff zu nehmen: *Die kolossale Steigung den Deiningen Berg entlang ist nicht nur für gewöhnliche Fuhrwerke eine Qual für Mensch und Tiere, sondern auch für den Lastkraftwagenverkehr erschwerend und mit großer Gefahr verbunden.* Und sie fügen hinzu: *Es handelt sich hier wohl um die schlechteste und gefahrvollste Strecke einer Staatsstraße unseres Bezirkes.* Das Ganze zeigt, dass die ungemein steile und gefährliche Auf- und Abstiegsstrecke südlich Deining noch 1922 als Teil der Reichsstraße 113 in Nutzung war.

58 Vgl. MANSKE, Regensburgs Lage (wie Anm. 22).

59 D. SCHMID, Stadtamhof (wie Anm. 23).



Abb. 2: Die Altstraße von Regensburg nach Nürnberg (= Reichsstraße 113, 1922) kurz vor dem Abstieg ins Tal der Weißen Laaber bei Deining mit Orientierungsbaum

führte über das südliche Bruchschollenland⁶⁰ über Kareth, Hainsacker, Schwaighausen, durch den Schwaighausener Forst nach Kallmünz. Sie wurde bis Kallmünz, das sie mit Spuren beidseits um den *Galgenberg* und vorbei am *Spielberg* erreichte, 2007 von mir mit ihren Fahrrinnenresten beschrieben.⁶¹

Westlich Kallmünz⁶² zweigten von der auf den westlichen Höhen über dem Vilstal nach Norden führenden Fernstraße oberhalb P. 381,0 durch das *Hühnerloch*, vorbei an einer jungen Mariengrotte am Fuchsberg neun bis zehn Spurrinnen in westliche Richtung ab. Hinzu kommen nördlich des P. 456,1 weitere Fahrspuren im Wald, die ebenfalls aus dem *Hühnerloch* etwas südlich der genannten Haupttrasse auf die Hochfläche ziehen.⁶³ Am westlichen Ortsausgang von Kallmünz mit typischen *Straßhäusern* wird die Trasse als *Alte Dinauer Straße* bezeichnet. Während die

60 Vgl. Dietrich Jürgen MANSKE, Die naturräumlichen Einheiten auf Blatt 164 Regensburg = Geographische Landesaufnahme 1 : 200 000, Naturräumliche Gliederung Deutschlands, hg. von der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumforschung, Bonn – Bad Godesberg 1981/82.

61 MANSKE, Regensburgs Lage (wie Anm. 22).

62 Kallmünz mit seiner frühen Reichszollstätte (nach Heribert STURM, Kallmünz, in: Karl BOSL [Hg.], Bayern [Historische Stätten von Deutschland 7], Stuttgart 1961, S. 318), wel-

che 1230 nach Regensburg verlegt wurde, war offensichtlich im Mittelalter ein bedeutender Verkehrsknotenpunkt sowohl zu Wasser (Vils, Naab) als auch zu Land mit Verbindungen nach Regensburg, Amberg, Burglengenfeld, Fürth/Nürnberg.

63 Eine Besonderheit ist eine gut erhaltene Fahrrinne, welche im weiten Bogen von der Hochfläche zwischen zwei eng beieinanderstehenden Felsknöcken hindurch ins *Hühnerloch* hinunterzieht.

heutige Ortsverbindungsstraße nach Dinau in Serpentinaen zur neuen Straße aus dem Naabtal nach Dallackenried führt, zog die Altstraße im Steilanstieg durch das *Hühnerloch* geradewegs nach Westen. Sie wird entlang eines durchgehenden Waldweges neben den genannten Fahrinnen in zwei kleinen Gehölzen nördlich Dallackenried mit sechs bis sieben, z. T. tiefen Fahrspuren plus Weg erkennbar und zieht über P. 452,8 durch ein kurzes Waldstück mit parallel laufenden Waldwegen und zwei bis drei zusätzlichen Spurresten in Richtung Dinau. Zwischen dem Waldstück und dem Ortsrand ist sie infolge von Flurbereinigungsmaßnahmen und dem Bau eines Zubringers zur Autobahn A 3 von Kallmünz/Burglengenfeld nicht mehr erkennbar, es sei denn das Flurkreuz etwas östlich Dinau erinnert an ihren ehemaligen Verlauf. Westlich Dinau zog sie als typischer Höhenweg in Firstlage auf einem breiten, nach Norden wie nach Süden abfallenden Höhenrücken über P. 474,8 durch das *Stockholz* zum P. 494,6, begleitet von schmalen Gehölzstreifen nördlich Oberwahrberg vorbei, bei P. 536,0 in das *Große Holz* nördlich Unterwahrberg. Ein zweiter Flurweg, heute als Ortsverbindung zwischen Dinau und Oberwahrberg ausgebaut, verlief parallel zur beschriebenen Trasse und deutet dadurch die ehemalige Breite der Altstraße an. Ein schmaler Gehölzstreifen oberhalb Oberwahrberg an der Ortsverbindungsstraße ist ebenfalls ein Rest der alten Trasse. Im *Großen Holz* verzweigte sich die Route. Während ein Ast in westlicher Richtung bei einem alten Flurkreuz die Abzweigungsstrecke von Oberpfraundorf nach Norden durch die Waldreviere *Vogelhüll*, *Kirchenholz*, *Vorderes Holz* (siehe Kap. 3.1) kreuzte und mit mehreren, z. T. durch Flurbereinigung und den Bau einer großen Starkstromleitung verwischten Spuren, mit drei bis vier deutlichen Fahrinnen plus Weg auf Hausraitenbuch zuläuft, strebte der andere Ast in mehr nördlicher Richtung auf P. 550,2 zu, wo er sich mit der soeben genannten Abzweigstrecke von Oberpfraundorf vereinigte. Über den *Natternbühl* zog er in das *Jungholz* und in nordwestlicher Richtung nach Raitenbuch.⁶⁴ Am Abstieg von der Hochfläche östlich des Ortes wird die Trasse, welche entlang der nach Norden abfallenden Höhenkante verläuft und mit Lesesteinwällen, z. T. auf beiden Seiten, und von bis zu drei breiten Fahrspuren flankiert wird, durch sechs bis sieben Fahrinnen dokumentiert.

Der Wegast über Hausraitenbuch dürfte nach den TK 25, Blätter 6836 Parsberg und 6837 Kallmünz, am Südhang des *Kühberges* entlang über Buchhausen in die alte Trasse parallel bzw. unter der Autobahn A 3 eingemündet sein, wobei jedoch durch den Straßenbau und die damit verbundene Flurbereinigung die Spurreste vernichtet worden sind.

Der Zweig über Raitenbuch zog nach Jungwirth (1966) und Dollacker (1938) über Stetten, Hitzendorf, Rackendorf mit seiner St. Michaelskapelle,⁶⁵ über

64 Raitenbuch ist ein ehemaliger Herrschafts- und Hofmarksort. Konrad von Raitenbuch war 1126 bis 1132 Bischof von Regensburg (vgl. VOLKERT, *Steinerne Brücke in Regensburg* [wie Anm. 40] S. 68).

65 DOLLACKER, *Altstraßen* (wie Anm. 9); HANS JUNGWIRTH, *Altwege um Velburg*, in: *Oberpfälzer Heimat* 10 (1966) S. 95–100, hier 96 berichtet, dass Abt Altmann von Niederaltaich 1367 auf dieser Route über Postbauer

P. 469,6 mehrmals von zwei bis drei Spuren plus Straße begleitet, vorbei an Pölenhaid in Richtung Holzheim. Südöstlich des Ortes finden sich in einem Gehölz neben der Flurbereinigungsstraße vier Fahrspurreste. Desgleichen dokumentieren nach dem großen Holzkreuz bei P. 557,5 im Wald vier bis fünf Spuren plus Weg sowie zwischen *Fuchsloch* und *Schachtenberg* fünf bis sechs Spuren plus Weg den Trassenverlauf. Er durchquert Holzheim in nordwestlicher Richtung am Fuße des *Hirtberges* beim Flurkreuz im Wald westlich des Ortes, zog in den Sattel zwischen *Limpelberg* und *Gstocket*, im Wald mit fünf bis sechs Fahrspuren plus Weg nachweisbar, sowie am Südhang des *Buschenberges* entlang und stieg mit zehn, z. T. tiefen Fahrinnen nördlich des *Pfaffenberges* ins *Lange Loch* in Richtung Velburg hinab. Spurreste in Richtung Velburg sind im Gebüschschopf bei P. 504,1 und durch das einsame Flurkreuz in den Feldern zwischen *Sperlasberg* und der Straße von Ronsolden nach Velburg oberhalb des P. 503,7 zu erkennen. In der TK 25, Blatt 6736 Velburg, Ausgabe 1966, Aufnahme 1950, ist die Trasse noch teilweise als Feldweg verzeichnet. Sie ist inzwischen den Flurbereinigungsmaßnahmen zum Opfer gefallen. Die Trasse erreichte Velburg beim Friedhof mit der St. Annakapelle.

Velburg war während des Mittelalters, ähnlich Kallmünz, ein Verkehrsknotenpunkt mit Routen in und aus allen Richtungen. So bestand eine offensichtlich gut frequentierte Route durch den Truppenübungsplatz Hohenfels über Krumpenwinn (aufgelassen) nach Hohenburg, Amberg bzw. Sulzbach-Rosenberg, wie neun bis zwölf Fahrinnen am Südfuß des *Schleicherberges* dokumentieren, nach Süden zog über Altenveldorf die oben beschriebene Trasse nach Parsberg über See nach Beratzhausen, Laaber etc., dazu gab es eine Abzweigung südliche Altenveldorf nach Oberweiling in westliche und südwestliche Richtung (Beilngries, Ingolstadt). Nach Westen gab es zwei Trassen nach Lengenfeld, einmal unmittelbar bei den Kellern unterhalb der Herz-Jesu-Bergkirche vorbei auf der Trasse der heutigen Autobahnzufahrt und über die Nordflanke des *Eichelberges*, vorbei am Schwaighof um den *Schloßberg* (Ruine Helfenberg) herum nach Lengenfeld durch den breiten, tiefen, ausgebauten Hohlweg neben den Sportplätzen nördlich der Autobahn. Von dort konnte man über Matzenhof, Günching über die *Schneiderhöhe*, den Karhof zur *Bernfurt* unterhalb der Burg Wolfstein hinabsteigen (ältere Trasse) und über Altdorf den Nürnberger Raum und Fürth bzw. über Unterbuchfeld, Arzthofen (jüngere Trasse) den Raum Neumarkt erreichen (siehe oben). Schließlich führte, wie heute, eine Verbindung in nördlicher Richtung nach Lauterhofen, über die man neben Altdorf über Alfeld durch den Hersbrucker Raum nach Forchheim, den alten östlichen Vorposten Würzburgs, erreichen konnte.

nach Kallmünz und Regensburg reiste und in Rackendorf am 27. Oktober, dem 17. Tag seiner Rückreise von Cambrai (Nordfrankreich) an die Donau, übernachtete. Dies belegt, dass die Trasse von Franken über Neumarkt, Arzthofen, Lengenfeld, Velburg nach Kallmünz und Regensburg noch im 14. Jahrhundert der jüngeren über die Alb, Hemau nach Regensburg, wenn nicht vorgezogen, so doch gleichzeitig genutzt worden ist.

Diese Route verließ Velburg durch das Nordtor und zog im Bogen zum Punkt 503,8. Von dort aus dürfte sie mit dem heutigen Straßenverlauf nach Lauterhofen identisch gewesen sein. An Nattershofen zog sie im Westen vorbei, in der TK 25, Blatt 6635 Lauterhofen, noch als Flurweg verzeichnet, und erreichte Lauterhofen von Süden her bzw. durch den *Saugraben* zusammen mit einer von Südwesten kommenden Trasse aus dem Raum Neumarkt.⁶⁶

Daneben beweisen deutliche Spuren eine Variante, welche nördlich Engelsberg bei P. 539,0 in die Nordflanke des *Fichtenholzes* mit zwei bis drei Spuren plus Weg abbog, durchs *Tiefental* nach Norden zum *Wasserstein* (Flurkreuz neben zwei bis vier zugeschütteten Spurresten) über *Auf der Haid* in die Schneise am *Fußenberg* hinaufzog, diesen mit zwei bis drei Spuren plus Weg nach Norden hinabließ, in einem mit Bäumen und Büschen bestandenen Hohlweg an Mantlach vorbeiführte, beim P. 494,3 (oberhalb zwei bis drei Spurreste plus Weg) die Bundesstraße 299 kreuzte und zusammen mit einer Trasse von Pfaffenhofen, am *Galgenberg* vorbei, in einem steil abwärts führenden Hohlweg das Lauterachtal und Lauterhofen erreichte. Von hier aus führte eine Route nach Westen in Richtung Altdorf, die andere über den Inzenhof (Spurreste bei alter Kapelle), den *Kreuzstein* (zwei bis drei Spuren) in nordwestliche Richtung über Alfeld, Hersbruck nach Forchheim.⁶⁷

Auch Lauterhofen war im Mittelalter ein beachtlicher Verkehrsknotenpunkt. Denn zu den genannten Routen kamen weitere, heute z. T. in der Bundesstraße 299 gebündelt, von Sulzbach-Rosenberg, Amberg, Premberg und Neumarkt.⁶⁸

Mögen auch einige der aufgezeigten Trassen nur nachgeordnete, hauptsächlich Ortsverbindungen gewesen sein. Die Existenz dieser Trassen zeigt einmal, dass es auch im Mittelalter ein weit verzweigtes Wegenetz gegeben hat, zum andern, dass es durchaus Möglichkeiten gegeben hat, von einer Haupttrasse über derartige lokale Verbindungen ohne große Umwege und Zeitverluste zu einer anderen zu wechseln, wodurch sich dann manchmal der „Zickzack-Verlauf“ einer sogenannten Königsstraße ergeben kann.

66 Vgl. MANSKE, Altwegenetz (wie Anm. 29).

67 DOLLACKER, Eine Altstraße (wie Anm. 22).

68 Vgl. DOLLACKER, Eine Altstraße (wie Anm. 22); DERS., Altstraßen (wie Anm. 9); Dietrich Jürgen MANSKE, Ambergs Lage im Straßennetz der Oberpfalz während des Mittelalters und der Neuzeit. Ein Beitrag zur historischen und Verkehrs-Geographie, in: Hans BUNGERT (Hg.), Ein Jahrtausend Amberg. Vortragsreihe der Universität Regensburg zum Stadtjubiläum 1984 (Schriftenreihe der Universität Regensburg 11), Regensburg 1985, S. 9–45; DERS., Sulzbach-Rosenbergs Lage im Verkehrsnetz der Oberpfalz während des Mittel-

alters und der Neuzeit. Ein Beitrag zur historischen und Verkehrs-Geographie, in: Johannes HARTMANN – Elisabeth VOGL – Markus LOMMER (Hg.), Eisenerz und Morgenglanz. Geschichte der Stadt Sulzbach-Rosenberg (Schriftenreihe des Stadtmuseums und Stadtarchivs Sulzbach-Rosenberg 12), Bd. II, Amberg 1999, S. 463–485; DERS., Altwegenetz (wie Anm. 29); DERS. – Silvia CODREANU-WINDAUER, Ensdorf: Kloster und Vierzehnnothelferkapelle am Eggenberg, in: Amberg und das Land an Naab und Vils (Führer zu archäologischen Denkmälern in Deutschland 44), Stuttgart 2004, S. 119–123.

4. Ergebnis: Zwischen Regensburg und dem Raum Fürth/Nürnberg bestand im Mittelalter ein ganzes Altstraßensystem

Für ihre Reisen von Regensburg nach Franken, an den Main und ins Rhein-Main-Gebiet nach Frankfurt stand den Kaisern und Königen ein ganzes Netz von Fernwegen, ein Altstraßensystem, zur Verfügung, wobei die einzelnen Trassen sich mit aller Vorsicht sogar einzelnen zeitlichen Nutzungsphasen zuordnen lassen, z. T. aber auch gleichzeitig in Gebrauch standen.

Die zwei ältesten Routen dürften ohne Zweifel einmal die über Prüfening, mit der Überfuhr über die Donau, und in breiter Front zwischen Kleinprüfening und Riegling auf die Albhochfläche ziehende Trasse sein, welche nach Nordwesten parallel oder unter der Autobahntrasse zog. Warum ihre zahlreichen Fahrspuren durch das *Weiberholz* scheinbar alle auf Eilsbrunn zielen, hat der Geomorphologe Krabisch (2006)⁶⁹ klar erkannt. Sie streben alle, um auf der Hochfläche zu bleiben, einem schmalen morphologischen Sattel westlich der vorgeschichtlichen Grabhügel zu. Erst danach nahm die Haupttrasse die Nordwest-Richtung auf, wobei sich die lokale Verbindung nach Eilsbrunn von ihr trennte.

Zum anderen muss der Route über den *Schelmengraben* und Kallmünz ein sehr hohes Alter zugemessen werden, da sie bis Kallmünz gleichzeitig der westliche Zweig der durch die Oberpfalz verlaufenden Nord-Süd-Verbindung von Nord- und Ostsee über den Raum Magdeburg, Regensburg nach Oberitalien war.⁷⁰ Ihr kommt in jedem Fall frühgeschichtliches, wenn nicht bronzzeitliches Alter zu. Auch die Abzweigung westlich Kallmünz über Dinau, Raitenbuch nach Fürth dürfte hohes Alter aufweisen. Sie gewann durch den Bau der Steinernen Brücke nach 1146 zusätzliche Bedeutung, insbesondere nach 1182 (Brückenprivileg Kaiser Friedrichs I.), da man nun ohne Benutzung von Fähren, sei es in Prüfening oder in Regensburg, nach Nordwesten reisen konnte.

Seit Bestehen des Marktes Neumarkt verlagerte sich der Verkehr im westlichen Abschnitt der Strecken von Lengenfeld südlich um den *Galgenberg* über Unterbuchfeld, Arzthofen, Lähr bzw. Oberweiling über Mantlach, Unterbuchfeld, Arzthofen, Lähr nach Neumarkt. Vermutlich dürfte über eine dieser Trassen 1147 das bei Peter Schmid erwähnte Kreuzfahrerheer aus Metz über den *Schelmengraben* und die Steinernen Brücke Regensburg erreicht haben.

Die Variante zwischen Weißenkirchen, Laaber, Beratzhausen, See, Parsberg wurde bereits im 10. Jahrhundert benutzt, wie in Kapitel 5 ausgeführt wird. Inwieweit sie schon vorher begangen war, lässt sich nur vermuten. Ein Hinweis auf frühere Existenz könnte möglicherweise die St. Martinskirche sein.

Die jüngere Route von Regensburg über Winzer, Kneiting, Etterzhausen, Steinerbrückl, Hemau nach Nordwesten gewann wohl erst nach den Maßnahmen

69 KRABISCH, Untersuchungen (wie Anm. 16).

70 Vgl. MANSKE, Regensburgs Lage (wie Anm. 22); DERS., Raum Kemnath (wie Anm. 29).

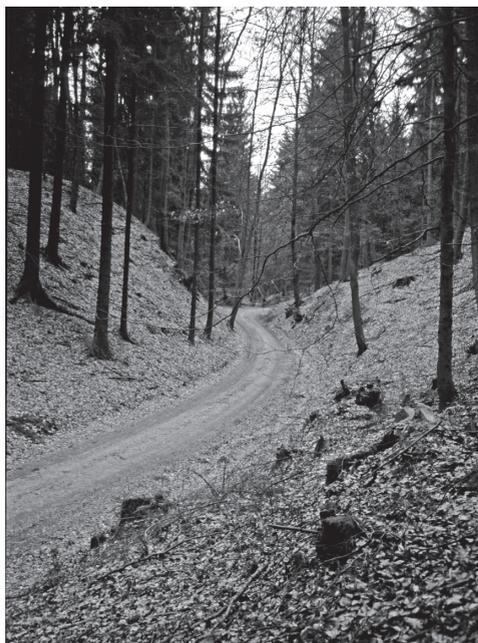


Abb. 3: Die zur Forststraße ausgebaute Abstiegstrasse von der Alb mit Hohlwegbildung im Eisensandokin südöstlich Lähr bei Neumarkt/Opf.

Herzog Albrechts IV. von Bayern (1486) mit der Beseitigung der Engstelle bei Pfaffenstein und dem Bau der ersten Naabbrücke in Etterzhausen ihre volle Bedeutung. Das heißt aber nicht, dass sie im Abschnitt zwischen Nittendorf, Steinerbrüchl, Hemau, über die Alb nach Nürnberg nicht schon früher frequentiert worden ist. Denn 1174 stellte Friedrich I. auf seinem Wege von Nürnberg nach Regensburg in Hemau eine Urkunde für das Kloster Biburg aus. Für den restlichen Weg von Nittendorf nach Regensburg stand ihm neben der Trasse über Etterzhausen (Fähre oder Furt über die Naab), Kneiting, Winzer, Stadtamhof auch die alte Route durch das *Weiberholz* und die Überfuhr über die Donau bei Prüfening zur Verfügung.

5. Versuch einer Zuordnung einiger bekannter Reisen deutscher Könige und Kaiser zu einzelnen Trassen des aufgezeigten Altstraßensystems

Versucht man, in das aufgezeigte Altstraßensystem von Regensburg nach Nordwesten einige bei Peter Schmid (1977)⁷¹ angeführte Reisewege deutscher Kaiser und Könige zu „verorten“, so ergeben sich eine Reihe interessanter Perspektiven.

Karl der Große ist am 17. November 803 in Regensburg, im Dezember aber bereits in Aachen. Zwar fehlt für seine Ankunft dort das genaue Datum, aber für die

⁷¹ P. SCHMID, Regensburg (wie Anm. 2).

lange Strecke muss man wohl einen möglichst geradlinigen Verlauf der Reiseroute annehmen, da ihm bis zum 24. Dezember (vermuteter spätester Ankunftsstermin in Aachen) maximal 37 Tage zur Verfügung standen. Geht man bei rund 600 km Gesamtstrecke von einer durchschnittlichen Tagesleistung zwischen 20 und 25 km aus, so hätte der Kaiser nach 30 bzw. 27,3 Tagen Aachen erreicht, vorausgesetzt, es hätte keinen längeren Zwischenaufenthalt gegeben. Es liegt deshalb nahe, dass er nach der Überfuhr bei Prüfening auf der Route entlang der heutigen Autobahn gereist ist. Inwieweit entlang dieser Strecke zur Übernachtung Königsgut, Klöster, Ministerialsitze etc. lagen, entzieht sich, abgesehen von Frauenberg, Raitenbuch, Oberweiling, Klapfenberg, meiner Kenntnis. – Eine zweite mögliche Route wäre die über Kallmünz, Raitenbuch, Holzheim, Velburg, Lengenfeld, Günching zur *Bernfurt* und weiter nach Fürth, Neustadt a. d. Aisch, Würzburg etc. gewesen.

Für die Reise Arnulfs von Kärnten von Regensburg (23. 5. 889) nach Velden (28. 5. 889)⁷² bietet sich als Reiseroute die Strecke von Regensburg über Kallmünz nach Amberg, Sulzbach, Velden an.⁷³

Für seine Reise von Regensburg nach Frankfurt zwischen 23. 2. und 6. 3. 891 hatte er die Wahl zwischen der Route über Prüfening, durch das *Weiberholz* nach Nordwesten, aber auch der über Kallmünz, Raitenbuch, Velburg, Lengenfeld, Günching zur *Bernfurt* und weiter über Fürth, Neustadt a. d. Aisch nach Würzburg etc. Wie er aber die Rückreise in drei Tagen (6. 3.– 9. 3. 891) von Frankfurt nach Regensburg bewältigt haben soll, ist ein Rätsel.

Für die Reise Arnulfs von Kärnten vom 2. bis 9. 8. 896 nach Forchheim kommt wiederum die Route über Kallmünz, Amberg, Sulzbach direkt oder über Velden nach Forchheim in Frage. Es bestand jedoch auch die Möglichkeit, bei Schmidmühlen in die hier kreuzende Premberg-Lauterhofen-Trasse einzubiegen und über Lauterhofen, Alfeld, Hersbruck nach Forchheim zu gelangen.⁷⁴

Die gleichen Wege standen Otto II. auf seiner Reise von Bamberg (4. 7. 976) über Forchheim (5. 7. 976) nach Regensburg (21. 7. 976) zur Verfügung.

Für seine Fahrt von Regensburg nach Etterzhausen und zurück am 5. 10. 977 wählte er mit Sicherheit das Schiff als Transportmittel.

Heinrich II. urkundet am 15. 4. 1007 in Regensburg, am 17. 4. 1007 in See und am 6. 5. 1007 in Bamberg. Er benützte ohne Zweifel die Route über Prüfening, durch das *Weiberholz*, weiter die entlang der Autobahn bis Weißenkirchen bzw. Schnaggenhofen und zog auf der Trassenvariante über Laaber, Beratzhausen nach See und gelangte vermutlich über Parsberg, Klapfenberg, Velburg, Lauterhofen, Alfeld nach Forchheim und Bamberg.

72 Erstes Datum gibt den Termin der Beurkundung am Ausgangsort, zweites den der Beurkundung am Ankunftsort an.

73 Vgl. MANSKE, Ambergs Lage (wie Anm. 68); DERS., Sulzbach-Rosenbergs Lage (wie Anm. 68).

74 Vgl. DOLLACKER, Eine Altstraße (wie Anm. 22); DERS., Altstraßen (wie Anm. 9).

Für seine Reise von Bamberg nach Regensburg (2.–7. 10. 1013) boten sich Heinrich II. mehrere Routen an: Er konnte zwischen der soeben aufgezeigten oder der rednitzaufwärts bis Fürth und von dort über Altdorf, die *Bernfurt* nach Günching, Lengenfeld, Velburg, entlang der Autobahn zur Fähre bei Prüfening wählen. Schließlich stand ihm von Forchheim die Trasse über Hersbruck, Lauterhofen, Kallmünz, den *Schelmengraben* nach Regensburg zur Verfügung.

Interessant ist die Reise Konrads II. von Regensburg (4. 5. 1025) nach Beratzhausen (5. 5. 1025), Schwarzenbruck (6. 5. 1025) nach Mögeldorf (6. 5. 1025) über Bamberg (10.–12. 5. 1025) nach Würzburg (Mitte Mai 1025). Hierbei ist nicht nur die beachtliche Reisegeschwindigkeit Konrads II. für die einzelnen Streckenabschnitte bewundernswert, sondern der Reiseverlauf zeigt deutlich, dass der Herrscher je nach Bedarf und seinem zu erfüllenden Auftrag von einer Trasse auf die andere wechselte. So benutzte er bis Beratzhausen zunächst nach der Überfuhr bei Prüfening bis Weißenkirchen bzw. Schnaggenhofen die älteste, die autobahnparallele Trasse, wechselte dann auf die Variante über Laaber, Beratzhausen bis Parsberg, wechselte zurück auf die Haupttrasse über Klapfenberg nach Oberweiling, wählte dort vermutlich die Verbindung über Mantlach bei Velburg, Oberbuchfeld zur *Bernfurt* und zog durch den Sattel zwischen *Gitzberg* und *Grünberg* (erneuter Trassenwechsel) nach Postbauer und Schwarzenbruck. Da er noch am selben Tag eine Urkunde in Mögeldorf ausgestellt hat (6. 5. 1025), muss er die rund 14 km (Luftlinie) auseinanderliegenden Orte auf der kürzesten Verbindung über Feucht, Fischbach nach Mögeldorf überwunden haben, sicherlich auf keiner *Kaiserstraße*, sondern auf einem ganz gewöhnlichen Ortsverbindungsweg. Vier Tage später ist er in Bamberg durch Amtsgeschäfte nachweisbar. Zwar erlaubt der Viertagesabstand einen Umweg über Nürnberg, doch gab es sicherlich auch einen direkten Weg über Erlangen, das Regnitztal abwärts über Forchheim nach Bamberg.

Bei seiner Reise von Regensburg (17. 9. 1156) nach Würzburg (Oktober 1156) könnte Friedrich I. Barbarossa die Route über die Steinernen Brücke, Winzer, Kneiting, Etterzhausen⁷⁵, Steinerbrückl, Hemau und über die Alb nach Nordwesten getestet haben. Sein Weg hätte ihn dann über Deining, den Raum Neumarkt, nach Nürnberg/Fürth und Würzburg geführt. Dass er auf dieser Strecke 1174 von Nürnberg aus nach Regensburg unterwegs war, weiß man aus der am 30. Juni in Hemau ausgestellten Urkunde. Dass er vermutlich noch am selben Tag in Regensburg eintraf, zeigt, dass der Weiterweg offensichtlich in einigermaßen passablem Zustand war. Ob er für die restliche Wegstrecke ab Nittendorf den alten Weg durch das *Weiberholz* oder den jüngeren über Etterzhausen, Kneiting, Winzer gewählt hat, ist nicht bekannt. Für ersteres spricht die Ankunft noch am gleichen Tag, für letzteres seine Bemühungen, die Attraktivität der Steinernen Brücke durch sein 1182 erlassenes Brückenprivileg, der zoll- und mautfreien Brückenbenutzung, zu steigern.

⁷⁵ Überfuhr über die Naab oder über eine Furt in Höhe der heutigen Brücke.

Das zuletzt angeführt Beispiel zeigt, dass der Kulturgeograph zwar alle möglichen Trassen eines Verkehrsnetzes zu Wasser und zu Land mit Hilfe von Fahrspurenresten zwischen zwei Zentren aufzeigen kann. Welche der Verbindungsmöglichkeiten dann aber im Einzelfall gewählt worden ist, bleibt bei aller hinzugewonnenen Erkenntnis manchmal doch im Dunkeln.

Verzeichnis der verwendeten topographischen Karten

TK 25 (1 : 25 000), jeweils ältere und jüngere Ausgaben

Blatt 6535 Alfeld

Blätter 6633 Feucht, 6634 Altdorf bei Nürnberg, 6635 Lauterhofen

Blätter 6734 Neumarkt/Opf., 6735 Deining, 6736 Velburg

Blätter 6835 Wissing, 6836 Parsberg, 6837 Kallmünz, 6838 Regenstauf

Blätter 6936 Hemau, 6937 Laaber, 6938 Regensburg

TK 50 (1 : 50 000)

Blatt L 6534 Hersbruck

Blätter L 6734 Neumarkt/Opf., L 6736 Velburg

Blätter L 6934 Beilngries, L 3936 Parsberg, L 6938 Regensburg

Blätter L 7136 Kelheim

