

Altstraßen zwischen Naab und Regen nördlich und nordwestlich von Regensburg

von Günter Frank und Ernst-Lothar Dickerboom

Nachfolgende Karte und deren Kurzbeschreibung sollen einen Überblick über frühere Verkehrswege zu Lande¹ von Regensburg nach Norden und Nordwesten geben. Das Untersuchungsgebiet liegt zwischen der Naab im Westen und dem Regen im Osten; im Norden wird es von einer Linie Kallmünz – Burglengenfeld begrenzt. Um die Karte überschaubar zu halten, wurden nur regionale und überregionale Altstraßen aufgenommen, die von Regensburg ausgehen. Die nicht direkt im Untersuchungsgebiet liegenden Trassen I, XII und XIII wurden der Vollständigkeit halber eingezeichnet, da sie zu den von Regensburg ausgehenden Nord- und Nordwestrouten gehören. Das Gebiet lag jenseits der Grenze des römischen Imperiums, weshalb römische Straßen nicht zu erwarten sind. Die beschriebenen Trassen sind dem Frühmittelalter, dem Hochmittelalter und der frühen Neuzeit zuzuordnen. Inwieweit einzelne Routen in ältere Zeit zurückreichen, wurde nicht untersucht.

Die Trassen sind mit durchgehenden roten Linien eingetragen, wenn Spuren im Gelände oder historische Karten einen weitgehend sicheren Verlauf ergeben. Gestrichelte Trassen sind als nicht gesichert zu betrachten. Besonders markante Geländespuren sind durch eine zweite kurze Linie neben der Trasse markiert.

Grundsätzlich ist vorzuschicken: Geländespuren sind in diesem Gebiet wegen der starken modernen Nutzung nur sehr lückenhaft erhalten. Aufgrund der Nähe zu Regensburg als Zentralort gibt es eine Vielzahl von Altstraßen, die stark miteinander vernetzt sind, so dass eine klare Zielangabe nicht immer erkennbar ist. Weiter hat die Erfahrung gezeigt, dass sehr alte Wege nicht selten weder auf der Uraufnahme des frühen 19. Jahrhunderts noch in anderen historischen Karten verzeichnet sind, sondern allein durch Geländespuren erkennbar sind, deren Erhaltung jedoch sehr lückenhaft ist. Daher ist davon auszugehen, dass der nachfolgende Überblick über die Altstraßen von Regensburg nach Norden und Nordwesten weder vollständig noch fehlerfrei sein kann.

Diese Untersuchung behandelt 13 Trassen, von denen vier (die Trassen I², II³, VI⁴ und IX⁵) in Veröffentlichungen von Dietrich Jürgen Manske ausführlich beschrieben wurden. Detailuntersuchungen zu den übrigen neun Trassen liegen bisher nicht vor.

¹ Allgemein zu Altstraßen vgl. Dietrich Jürgen MANSKE, Über die Altstraßen in Bayern, insbesondere in der Oberpfalz, in: Verhandlungen des Historischen Vereins für Oberpfalz und Regensburg 150 (2010), S. 149-173 (= <http://www.heimatforschung-regensburg.de/283>).

² Vgl. Dietrich Jürgen MANSKE, Untersuchungen zu früh-, hochmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Fernwegen von Regensburg nach Franken und an den Main, in: Tobias APPL – Georg KÖGLMEIER (Hg.), Bayern und das Reich, Festschrift für Peter Schmid zum 65. Geburtstag, Regensburg 2010, S. 43-71 (= <http://www.heimatforschung-regensburg.de/281>).

Beschreibung der einzelnen Trassen

Vom Donauübergang (Fähre) bei Prüfening, **Trasse I**, führen nach Manske die Routen über Laaber/Parsberg⁶ und entlang der Autobahn A 3⁷ nach Franken. Die Spuren vom westlichen Donauufer auf die Albhochfläche weisen diese Trasse als sehr stark befahren aus.

Nach Manske konnte die **Trasse II** über Etterzhausen und Pollenried⁸, wo sie auf Trasse I trifft, erst nach Beseitigung der Felsen bei Pfaffenstein und Verbesserungen bei der engen Durchfahrt durch Niederwinzer durch Herzog Albrecht IV. im Jahre 1486⁹ der Trasse I allmählich den Rang ablaufen. Die Karte zeigt aber, dass eine Trasse parallel dazu (IIb), mit Auffahrt über den Schelmengraben (Anstieg von Steinweg auf die Hochfläche), dann oben die Winzerer Höhen entlang und bei Kager wieder über den Abstieg zur Trasse IIa, es ermöglichte, die Prüfening Fähre zu vermeiden und die Steinernen Brücke zu benutzen. Entlang der Winzerer Höhen lassen sich deutliche, wenn auch nur wenige Altstraßenspuren nachweisen. Die östliche Hälfte der Trasse IIb fällt zusammen mit der von Pielenhofen kommenden Trasse IIIa, die auf den Karten des Christoph Vogel des Amtes Hainsacker von 1598¹⁰ eingezeichnet ist (siehe auch unten Trasse III). Im Gegensatz zu Manske weist Alois Schmid¹¹ der Trasse II bereits im 12. und 13. Jhdt. große Bedeutung zu. Im 13. Jhdt. stand sie nach Schmid im Zusammenhang mit der Einkreisungspolitik der bayerischen Herzöge gegen die Freie Reichsstadt Regensburg.¹² Die Trasse ist unter dem Namen „Alte Nürnberger Straße“ bekannt. Die Bevorzugung der Trasse I mit der Fähre bei Prüfening durch den Verkehr von Regensburg nach Nürnberg im Mittelalter bis zu Beginn der frühen Neuzeit könnte daher kommen, dass sie dem Einfluss der bayerischen Herzöge weitgehend entzogen war.¹³

Trasse III führt von Pielenhofen nach Regensburg. Wie bereits erwähnt, hat sie der Kartograph Christoph Vogel 1598 in seine Karten des Amtes Hainsacker¹⁴ eingezeichnet (Variante IIIa). Nach Anton Dollacker¹⁵ wiederum führt die Altstraße von

⁶ Vgl. MANSKE, Untersuchungen (wie Anm. 2), S. 53ff. (dort mit 3.2 bezeichnet).

⁷ Ebd., S. 49ff. (dort mit 3.1 bezeichnet).

⁸ Ebd., S. 57ff. (dort mit 3.3 bezeichnet).

⁹ Vgl. dazu Thomas FEUERER, „Visitationis et reformationis officium.“ Die Benediktinerklöster des Regensburger Raums zur Zeit Herzog Albrechts IV. von Bayern (1465–1508), in: Studien und Mitteilungen zur Geschichte des Benediktinerordens und seiner Zweige 112 (2001), S. 179-266, und 113 (2002), S. 173-273, hier 113 (2002), S. 194-196.

¹⁰ BayHStA, Pl. 3599-8 und 3599-9 (Teilkarten 8 und 9 des Amtes Hainsacker).

¹¹ Vgl. Alois SCHMID, Kneiting in der Vorzeit und im Mittelalter, in: Verhandlungen des Historischen Vereins für Oberpfalz und Regensburg 153 (2013), S. 41-61 (= <http://www.heimatforschung-regensburg.de/79>), hier S. 51.

¹² Zur Verkehrspolitik der frühen Wittelsbacher vgl. Johann AUER, Altwege zwischen Abens, Donau und Isar, in: Regensburger Beiträge zur Regionalgeographie und Raumplanung, Bd. 5, Kallmünz 1999, S. 50-54.

¹³ Die Fähre wurde vom Benediktinerkloster Prüfening betrieben und das seit dem Mittelalter eigentlich bayerische Gebiet westlich der Donau oberhalb Riegling war Forst der Reichsabtei St. Emmeram, Regensburg.

¹⁴ Wie Anm. 10.

¹⁵ Anton DOLLACKER, Altstraßen der mittleren Oberpfalz, in: Verhandlungen des Historischen Vereins für Oberpfalz und Regensburg 88 (1938), S. 167-186, hier S. 181, Nr. 82.

Pielenhofen nach Regensburg über Adlersberg und dann westlich von Kneiting auf die Trasse II (Variante IIIb). Eine dritte Variante – IIIc¹⁶ – trifft bereits südlich Gunzenried auf die Trasse II.

Trasse III ist besonders interessant, weil in Pielenhofen von 1240 bis zur Auflösung infolge der Reformation in Pfalz-Neuburg in der zweiten Hälfte des 16. Jhdts. ein Zisterzienserinnenkloster bestand und Klöster in vielen Fällen an Fernstraßen lagen.¹⁷ Hinzu kommt, dass der Vorläufer dieses Klosters wohl ein Spital in Pollenried an den Trassen I und II nach Franken war, das der Versorgung der Reisenden diente.¹⁸ Es liegt nahe, dass das Kloster in Pielenhofen dem gleichen Zweck dienen sollte. Von Pielenhofen führen vier bis fünf breite Bündel von Fahrspuren (weit über 30 Fahrinnen), davon eines direkt aus dem Kloster, westlich auf die Albhochfläche in Richtung der Trassen nach Franken. Diese starken Wegspuren weisen eindeutig auf überregionale Bedeutung hin. Im Gegensatz zu der großen Anzahl Geländespuren nach Westen wurde der Anstieg auf die Hochfläche nach Osten anscheinend auf einen befestigten Weg (heutiger Straßename im Ort: Bergstraße) konzentriert, der sehr steil nach oben führt und ohne Vorspann kaum zu bewältigen gewesen sein dürfte. Möglicherweise brachte das dem Kloster zusätzliche Einnahmen und auch eine gewisse Kontrolle über den Verkehr. Das Teilstück von der Talsohle auf die östliche Hochfläche ist künstlich geschaffen worden. Starke Geländespuren sind südöstlich von Reifenthal zu finden (Trasse IIIa), für IIIc westlich von Gunzenried. Die Trasse IIIa verläuft direkt durch Pettendorf, IIIb und IIIc führen unmittelbar an Pettendorf vorbei. Die dortige Burg diente nach Alois Schmid¹⁹ der Überwachung der Fernstraße von Regensburg nach Franken über Kneiting (Trasse II) durch die Wittelsbacher. Eine Fernstraße nach Franken, die direkt über Pettendorf oder knapp daran vorbeilief, kam ihnen sicherlich gelegen. Die Route von Regensburg nach Pielenhofen kann als ein weiterer Teil des von Manske²⁰ propagierten Straßensystems von Regensburg nach Nordwesten betrachtet werden, da auch auf diesem Weg sowohl die Trasse entlang der Autobahn als auch die Trasse über Laaber/Parsberg und ebenso die Trasse über Hemau erreicht werden konnten.

Trasse IV von Regensburg nach Heitzenhofen (IVa) und Duggendorf (IVb) ist bisher weder in der Literatur erwähnt worden, noch findet sie sich auf historischen Karten vor 1800. In Heitzenhofen befand sich ab 1460 ein Hammerwerk, das zu den größten seiner Art zwischen Regensburg und Amberg zählte.²¹ Diese Altstraße lässt sich fast in ihrem gesamten Verlauf – abgesehen vom ersten Teilstück direkt bei Re-

¹⁶ Ein Abzweig von Trasse IIIc zur Alten Nürnberger Straße Richtung Etterzhausen passt gut zur Annahme von Schmid, Kneiting (wie. Anm. 11), einer Kontrolle dieser Straße von Pettendorf aus; vgl. auch Anm. 19.

¹⁷ Vgl. Wilhelm STÖRMER, Fernstraße und Kloster, in: Zeitschrift für Bayerische Landesgeschichte 29 (1966), S. 299-343 (= http://periodika.digitale-sammlungen.de/zblg/kapitel/zblg29_kap14).

¹⁸ Manfred JEHLE, Parsberg (Historischer Atlas von Bayern, Teil Altbayern I/51), München 1981, S. 62f.

¹⁹ Vgl. Alois SCHMID, Die Territorialpolitik der frühen Wittelsbacher im Raum Regensburg, in: Zeitschrift für bayerische Landesgeschichte 50, München 1987, S. 367-410, hier S. 376ff. (= http://periodika.digitale-sammlungen.de/zblg/kapitel/zblg50_kap19). Vgl. auch Anm. 11.

²⁰ Vgl. MANSKE, Untersuchungen (wie Anm. 2), S. 67f.

²¹ Vgl. www.bayerische-eisenstrasse.de/index.php?id=4314 (Zugriff: 22.01.2016).

gensburg – gut im Gelände nachvollziehen. Sie vereinigt sich bei Reifenthal mit der Trasse IIIa. Ob sie auch überregional bedeutend war, kann nicht mit Sicherheit festgestellt werden, wenn auch die Geländespuren dies nahelegen. Es ist allerdings unklar, ob die Fahrrinnen zwischen Dettenhofen und Neudorf hauptsächlich von dieser Route herrühren. Bei Dettenhofen zweigt eine nach Hohenwarth (darüber hinaus wohl nach Wolfsegg) führende Altstraße mit deutlichen Fahrrinnen von der Trasse ab. In Wall teilt sie sich in zwei Äste auf, von denen einer nach Heitzenhofen und der andere nach Duggendorf führt. Besonders interessant sind bei IVa Reste eines Dammes zwischen Sachsenhofen und Hermannstetten, die auf ca. 50 Meter Länge erhalten und bis zu drei Meter hoch sind (nur nördlich der Talsohle). Über diesen aus Erdreich aufgeschütteten Damm, der einen auf der Karte des Amtes Hainsacker von Christoph Vogel von 1598²² eingezeichneten Weiher staute, verlief die Altstraße. Von Heitzenhofen konnte die Route nach Querung der Naab in zwei Richtungen nach Nordwesten weiterführen: Zum einen ein kurzes Stück im Naabtal aufwärts nach Norden (Das Tal weitet sich ab Heitzenhofen; in der Karte von Christoph Vogel des Amtes Kallmünz²³ ist zwischen Heitzenhofen und Kallmünz eine Straße im Naabtal mit Zielort Wischenhofen eingezeichnet), wo zwischen Weichseldorf und Gessendorf mehrere Fahrrinnen auf die westlich gelegene Albhochfläche führen und die Weiterführung zur Trasse VI²⁴ nach Franken ermöglichten, zum anderen in zwei bis drei Varianten auf die Albhochfläche nach Wischenhofen und von dort zu der bei Manske erwähnten Autobahntrasse 3.1. Die Trasse IVb führt nach Duggendorf, wobei der Abstieg von der Hochfläche ins Naabtal deutliche Altstraßenspuren aufweist.²⁵ Von Duggendorf aus konnte ebenfalls Manskes Trasse 3.1 erreicht werden.

Unter **Trasse V** sind Teilstücke von Altstraßen zusammengefasst, die nicht unbedingt einen klaren Straßenzug ergeben. Das erste Teilstück von Regensburg bis Schwetendorf gliedert sich in drei Varianten, die alle über Schinderwies oder Tremmelhauser Höhe (knapp südlich Schinderwies, auf obiger Karte nicht benannt) östlich an Schwetendorf vorbeiführen. Westlich Altenried sind eindrucksvolle Fahrrinnen erhalten. Vermutlich führte die Trasse entsprechend der heutigen R 39 nach Rohrdorf, ging dort bei der Straßenbiegung nach Westen geradeaus über einen Feldweg und dann über eine Forststraße weiter nach Wolfsegg. Über ein Teilstück im Trockental nach Norden, von dem eine ab dort wieder erkennbare Altstraße abzweigt, konnte Widlthäl erreicht werden. Von dort führt ein gut erkennbarer Altweg mit Geländespuren nach Krachenhausen. Bei Stöcklhof zweigt, von Krachenhausen kommend, ein Altweg über Brunoder zur Trasse VI ab.²⁶ Von der in der Karte eingezeichneten Trasse sind zwischen Schwetendorf und Wolfsegg Abzweigungen oder

²² BayHStA, Pl. 3599-4.

²³ BayHStA, Pl. 3477 (Kopie des nicht erhaltenen Originals von 1600 durch Carl von Flad, 18. Jhdt.).

²⁴ Zur Trasse VI siehe unten bei der Beschreibung dieser Trasse.

²⁵ Nach DOLLACKER, Altstraßen (wie Anm. 15), S. 180, Nr. 72, führt über den Naabübergang Duggendorf eine Altstraße von Parsberg her und dann entweder über Wall und Schinderwies oder über Dettenhofen und Rohrdorf nach Regensburg.

²⁶ Vgl. Ebd., S. 180, Nr. 73.

andere Straßenführungen über den Schwaighauser Forst denkbar.²⁷ Zur Fortführung der Trasse nach Nordwesten siehe Dollacker.²⁸

Trasse VI von Regensburg nach Kallmünz, die zum größten Teil wie die heutige R 15 verlief, wurde bereits von Manske²⁹ beschrieben, der sie für eine sehr alte Route nach Franken und nach Norden hält. Von Kallmünz führt eine Altstraße östlich der Vils über Zaar und Loinsnitz nach Norden; sie teilt sich hinter Loinsnitz in einen Ast nach Dietldorf (vielleicht weiter nach Hohenburg) und einen nach Schmidmühlen, von wo aus eine gesicherte Altstraße nach Amberg führt. Etwa vier Kilometer südöstlich von Kallmünz zweigt von der Trasse VI eine Altstraße nach Holzheim ab, deren massive Geländespuren eine Weiterführung über diesen Ort hinaus erwarten lassen. Die in der Karte eingezeichnete gestrichelte Fortführung über eine Naabfurt bei Eich nach Loinsnitz lässt sich nicht durch Geländespuren, sondern nur durch Marterln, Altwege in der Uraufnahme und vor allem durch die Lage der Jakobskirche in Eich als Orientierungszeichen fast direkt über der Naabfurt erschließen. Möglicherweise wurde die Konzentration der Verkehrsströme auf den eigentlich für den Wagenverkehr nicht besonders günstigen Ort Kallmünz erst nach dem Bau der Kallmünzer Burg etwa Mitte des 13. Jhdts. durch die Wittelsbacher³⁰ herbeigeführt, wozu auch die Einschätzung Dollackers³¹, dass der Übergang Krachenhausen älter als der in Kallmünz ist, passen würde.

Neben den Naabübergängen der Trassen II bis VI sind auf der Karte noch weitere Naabfurten etwa 1,5 Kilometer südlich von Duggendorf, weitere 1,5 Kilometer südlich davon beim Burgstall Lichtenroth³² (Die Furt unterhalb des Burgstalls am Engelsfels wird in Christoph Vogels Beschreibung des Amtes Laaber von 1598³³ unter den Furten als „Liechtenröther“ [Furt] aufgeführt; die ansonsten eher unklare Bedeutung dieses Burgstalls könnte in der Überwachung dieses Naabübergangs liegen) und bei Distelhausen eingezeichnet. Von allen diesen Furten führen Altstraßenspuren auf die Hochfläche. Diese Übergänge können ebenfalls in das Altstraßensystem Regensburg-Franken einbezogen werden, da eine nur lokale Bedeutung unwahrscheinlich ist.

²⁷ Der Schwaighauser Forst (wie auch andere Forste) ist für die Suche nach Altstraßen ein schwieriges Gebiet, da bei der Uraufnahme fast nur für den damaligen Forstbetrieb benützte Wege oder zu dieser Zeit wichtige Straßen und Wege aufgenommen wurden. Naturgemäß fehlen auch Grundstücksgrenzen, die wichtige Hinweise liefern könnten. Zudem sind im Kernbereich der Forste Fahrrinnenbündel sehr selten, da diese aufgrund des Baumbestandes nicht möglich waren, so dass der Verkehr über meist einspurige (mehr oder weniger befestigte) Wege lief, die nach längerer Nichtbenutzung oft überwachsen und kaum mehr aufzufinden sind.

²⁸ Wie Anm. 26.

²⁹ Vgl. MANSKE, Untersuchungen (wie Anm. 2), S. 62ff. (dort mit 3.4 bezeichnet) und Manske, Regensburgs Lage (wie Anm. 5), S. 256f.

³⁰ Vgl. Andreas BOOS, Burgen im Süden der Oberpfalz, Regensburg 1998, S. 217ff.

³¹ Wie Anm. 26.

³² Wie Anm. 30, S. 310f.

³³ Günter FRANK – Georg PAULUS (Bearb.), Edition von Christoph Vogels Beschreibungen pfalz-neuburgischer Ämter (1598-1604), Teil 2: Pfliegamt Laaber, S. 15 (= www.heimatforschung-regensburg.de/31).

Insgesamt gesehen sind nordwestlich von Regensburg neben klaren Straßenzügen auch immer wieder Altstraßenspuren zu finden, deren Zuordnung Schwierigkeiten bereitet. Das liegt wohl vor allem daran, dass die Altstraßen in diesem Raum (je näher an Regensburg umso mehr) miteinander vernetzt sind und zu verschiedenen Zeiten wohl auch in verschiedenen Varianten befahren wurden.

Mit **Trasse VII**, die nach Burglengenfeld führt und nördlich Schwaighausen von Trasse VI abzweigt, beginnen die Routen nach Norden. In der Karte des Amtes Hainsacker von 1598³⁴ und fortführend in der Karte des Amtes Burglengenfeld von 1600³⁵ hat Christoph Vogel diese Straße eingezeichnet. Sie kann, wie die nachfolgend beschriebenen Trassen VIII und IX, durchaus sehr alt sein, da sie von der als alt eingestufteten Trasse VI abzweigt und wie diese ortsfern verläuft. Helmut Weigel nimmt sie für die Rekonstruktion der Reise Arnulfs von Kärnten von Regensburg nach Forchheim im Jahre 889 an.³⁶ Die stärksten Geländespuren finden sich direkt nach dem Abzweig in einem ansteigenden Waldstück und in einem ebensolchen nördlich Frauenberg (Markt Regenstauf). Insgesamt verläuft diese Trasse recht unspektakulär (mäßige Anstiege). Die seitliche Einmündung in die Hauptachse der Altstadt von Burglengenfeld macht eine große Bedeutung dieser Route für die Zeit nach der Gründung der jetzigen Stadt zwar unwahrscheinlich, allerdings befindet sich der ältere Teil Burglengenfelds am rechten Naabufer³⁷, und die Route führt in Luftlinie ziemlich geradeaus zur heutigen Naabbrücke, wo durchaus auch der alte Übergang vermutet werden kann.

Die Trassen IIb, IIIa, IV, V, VI und VII benutzen in ihrem Aufstieg vom Donautal bei Regensburg auf die Hochfläche alle den Schelmengraben, was die Bedeutung dieses Teilstücks für den Verkehr von Regensburg nach Norden und Nordwesten unterstreicht.

Trasse VIII führt ebenfalls von Regensburg nach Burglengenfeld, wobei bei Eichlberg ein Abzweig östlich an Burglengenfeld vorbei nach Teublitz und Premberg möglich war. Manske³⁸ hält sie für einen alten Verbindungsweg von Regensburg nach Burglengenfeld. Auf ihr finden sich die weitaus stärksten Geländespuren aller Trassen nach Norden, zweimal im Waldstück nordwestlich Lorenzen und noch stärker nördlich des Ortes Holz, jedoch nicht auf der von Manske³⁹ beschriebenen Variante durch Holz, sondern westlich und vor allem östlich der heutigen R 18. Die Route kann, da sie nicht auf den Karten von Christoph Vogel eingezeichnet ist und bereits

³⁴ BayHStA, Pl. 1130 (Karte des Amtes Hainsacker; Kopie des nicht erhaltenen Originals durch Carl von Flad, 18. Jhdt.).

³⁵ BayHStA, Pl. 3615 (Karte des Amtes Burglengenfeld).

³⁶ Vgl. Helmut WEIGEL, Ein Frankenkönig reist durch die Oberpfalz (889), in: Die Oberpfalz 52 (1964), S. 147ff.

³⁷ Vgl. Armin STROH, Zum vorgeschichtlichen Lengenfeld, in: Festschrift 26. Bayerischer Nordgautag, Kallmünz 1986, S. 40; Margit BERWING, Burglengenfeld, Die Geschichte der Stadt und ihrer Ortsteile, Regensburg 1996, S. 17.

³⁸ Vgl. MANSKE, Regensburgs Lage (wie Anm. 5), S. 246.

³⁹ Ebd.

in einer Straßenbereitung von 1564⁴⁰ die Route über Regenstauf (siehe unten Trasse X) erwähnt wird, in der frühen Neuzeit keine Bedeutung mehr gehabt haben; demnach müssen die Geländespuren im Mittelalter entstanden sein. In der Uraufnahme als „Stadtweg“ bezeichnet, ist sie die Verlängerung des südlichen Teils der Hauptstraße von Burglengenfeld und führt westlich am Galgenberg direkt am Spital vorbei in fast gerader Linie nach Regensburg. Ebenso wie Trasse VII verläuft sie unspektakulär und vermeidet durch die Führung nördlich Regensburgs von Steinweg aus im Regental den Anstieg des Schelmengrabens; auch die übrigen Steigungen dieser Strecke sind mäßig.

Trasse IX wurde von Manske⁴¹ ausführlich beschrieben. Die Charakterisierung als Höhenweg (in der Uraufnahme nördlich Regendorf: „Hochstraß“) weist sicherlich auf ein hohes Alter hin. Manske sieht den Zielort Premberg als Knotenpunkt einer Ost-Weststraße (Forchheim-Böhmen) und der Süd-Nordstraße von Regensburg aus. Aus dem Diedenhofener Kapitular von 805⁴², in dem Premberg erwähnt wird, lässt sich die West-Oststraße sicher erschließen. Manskes These einer frühmittelalterlichen Straße von Regensburg nach Norden über Premberg kann als durchaus möglich und wahrscheinlich gelten; gesichert ist sie aber nicht.⁴³

Trasse X entspricht weitestgehend der heutigen B 15 von Regensburg über Regenstauf nach Burglengenfeld. Bereits in den Karten Christoph Vogels des Amtes Regenstauf von 1598⁴⁴ und des Amtes Burglengenfeld von 1600⁴⁵ ist diese Trasse eingezeichnet. Aus der Straßenbereitung von 1564⁴⁶ geht hervor, dass die Route über Hagenau und Ponholz verlief und zu der Zeit die Hauptstrecke von Burglengenfeld nach Regensburg war.⁴⁷ Ungewöhnlich an der Strecke ist, dass sie in Reinhausen den Regen nach Osten⁴⁸ und bereits nach etwa 15 Kilometern in Regenstauf⁴⁹ denselben Fluss wiederum nach Westen quert. Der Grund dafür dürfte am ehesten

⁴⁰ Vgl. Günter FRANK – Georg PAULUS (BEARB.), Die nordgauische Straßenbereitung von 1564. Vorabveröffentlichung einer Quellenedition, S. 13ff. (= www.heimatforschung-regensburg.de/75). Dieses Archivale beinhaltet den Bericht eines pfalz-neuburgischen Beamten, der die Hauptstraßen des nordgauischen Teils des Fürstentum abritt und deren Zustand und auftretende Probleme beschrieb.

⁴¹ Vgl. MANSKE, Regensburgs Lage (wie Anm. 5), S. 242-247.

⁴² Vgl. www.forchheim.com/diedenhofer_kapitular.html (Zugriff: 22.01.2016). Dieses Kapitular legte Kontrollpunkte für den Handel mit den Slawen fest; den Oberpfälzer Raum betreffen Regensburg, Premberg und Forchheim.

⁴³ Zu diesem Thema ist eine ausführlichere Veröffentlichung mit den Altstraßen um Premberg in Vorbereitung.

⁴⁴ BayHStA, Pl. 9529.

⁴⁵ BayHStA, Pl. 3614.

⁴⁶ Vgl. Frank – Paulus, Straßenbereitung (wie Anm. 40), S.13f., S. 16 und S. 22.

⁴⁷ Ebd., S. 13. Das dort genannte Bleitzenhofen entspricht wohl dem heutigen Hölzlhof (nach der Lage auf der Karte des Amtes Regenstauf von Christoph Vogel von 1598, BayHStA, Pl. 9529). Der Text legt nahe, dass zumindest ein Ast der Trasse X von Mühlhof aus Zeitlarn östlich umging und dann wohl bei Thanhof nordöstlich Wutzlhofen auf die Trasse von Regensburg nach Böhmen traf (Trasse XIII) und mit dieser Regensburg erreichte. Eindeutig ist diese Passage aber nicht, so dass dieser Ast gestrichelt in die Karte aufgenommen wurde. Auf der Karte des Amtes Regenstauf von Christoph Vogel sind beide Möglichkeiten eingezeichnet.

⁴⁸ Nach Karl BAUER, Regensburg, Regensburg 1988, S. 648, erwähnt eine Urkunde die (bis 1472 hölzerne) Regenbrücke in Reinhausen bereits für 1194.

⁴⁹ Seit wann es eine Brücke in Regenstauf gab, ist nicht bekannt; 1598 existierte sie jedenfalls laut der Karte des Amtes Regenstauf von Christoph Vogel, vgl. BayHStA Pl. 9529.

im politischen Bereich zu suchen sein. Die Burg in Regenstauf war nach 1196 an die Wittelsbacher gekommen⁵⁰ und diente wohl (ähnlich wie Pettendorf)⁵¹ der Kontrolle des Fernverkehrs. Nach Alois Schmid⁵² soll sie eine Straße im Regental nach Böhmen überwacht haben. Allerdings ist im Regental im Bereich zwischen Regenstauf und Nittenau wegen der Engstelle im Regenkniefeld und der dortigen Richtungsänderung eine Altstraße nach Böhmen recht unwahrscheinlich.⁵³ Die Burg könnte jedoch der Überwachung des Fernverkehrs von Regensburg nach Norden gedient haben. Zwar war die Burg in Burglengenfeld ebenfalls im Besitz der Wittelsbacher, jedoch war die Route über Burglengenfeld für den Nord-Südverkehr ein Umweg.⁵⁴ Die kürzere Strecke führte von Teublitz östlich an Burglengenfeld vorbei nach Ponholz (Trasse XI, siehe unten). In der Straßenbereitung von 1564 wird der Konflikt zwischen den Fuhrleuten und der Obrigkeit über diese Abkürzung thematisiert.⁵⁵ Die Schwandorfer Fuhrleute hatten bei bestimmten Transporten eine eigene Ausnahmegenehmigung.⁵⁶ Für das 18. Jhdt. ist überliefert, dass die Post bei Strafe verpflichtet war, den Umweg über Burglengenfeld zu nehmen.⁵⁷ Die Route über Regenstauf sicherte jedenfalls den bayerischen Herzögen (später dem Fürstentum Pfalz-Neuburg) auch bei Benutzung der Abkürzung den Straßenzoll und ebenso die Kontrolle. Die unbezeichnete Abzweigung direkt nördlich Regenstauf nach Pirkensee wurde deshalb in die Karte aufgenommen, weil Pirkensee von 1740 bis 1765 Poststation zwischen Regensburg und Burglengenfeld war.⁵⁸ Die Strecke führt durch den Ponholzer

⁵⁰ Vgl. BOOS, Burgen (wie Anm. 29), S. 323ff.

⁵¹ Vgl. S. 2 unten.

⁵² Wie Anm. 11, S. 378.

⁵³ Auch auf der Karte des Amts Regenstauf von Christoph Vogel von 1598, BayHStA Pl. 9529, ist eine solche Straße nicht eingezeichnet. Boos, Burgen (wie Anm. 30), S. 323ff., geht ebenfalls von einer Regentalstraße aus. Im nach Norden verlaufenden Teil des Regentals führen zwar verschiedene Altstraßen nach Osten hinauf in das Regenbergländ, jedoch deuten die erhaltenen Geländespuren nicht auf eine Haupttrasse nach Böhmen.

⁵⁴ Der Umweg ergibt sich allerdings nur, wenn die Route über Regenstauf und nicht die Trassen VII oder VIII befahren wurden.

⁵⁵ Vgl. FRANK – PAULUS, Straßenbereitung (wie Anm. 40), S. 18f.

⁵⁶ Vgl. Georg HUBMANN, Chronik von Schwandorf. Chronik der Oberpfalz, Bd. 1, Amberg 1865, S. 63: „In dieser Zeit geschah es [1561], dass alles Fuhrwerk, welches von Schwandorf nach Regensburg ging, gewöhnlich den kürzeren Weg über den Teublitzberg durch den Sauforst wählte und [Burg] Lengenfeld umfuhr. Das wollten sich die Burglengenfelder nicht gefallen lassen, sondern jedes Fuhrwerk zwingen, den Weg über Lengenfeld einzuschlagen, und beriefen sich dabei auf Pfalzgraf Friedrichs Verordnung vom 19. Juni 1514, nach welcher die rechte Landstraße durch Lengenfeld und nirgend anderswo vorüber gehen sollte. Am meisten widersetzten sich dieser Beschränkung des Umweges und Zolles wegen die von Schwandorf; und so kam es oft zu Streit und Zank, nicht selten auch zu argem Handgemenge [...]. Nun erfolgte am 15. Juni 1562 ein fürstlicher Abschied, der die Schwandorfer, doch nur diese, ermächtigte, mit Bier, Gerste und Fischen über den Teublitzberg zu fahren. Jedoch sollten sich die beiden streitenden Parteien über ein Zeichen verständigen, das die Schwandorfer vorzuweisen hätten, damit nicht Auswärtige sich betrügerlich für Schwandorfer ausgeben konnten.“ Ein weiterer Beleg für den Streit findet sich bei Joseph PESSERL, Chronik und Topographie von Schwandorf, in: Verhandlungen des Historischen Vereins für Oberpfalz und Regensburg 24 (1866), S. 163-586, hier S. 485: „Zwischen hier [Maxhütte] und Leonberg führte einst die kaum fahrbare und den Schwandorfern dennoch oft streitig gemachte nähere Straße über den Sauforst nach Regensburg.“

⁵⁷ Vgl. Martin DALLMEIER, Die kaiserlichen Reichspoststationen Pirkensee und Ponholz (1740-1808), in: Industrie und Kultur. Glückauf der Oberpfalz. Festschrift zum 34. Bayerischen Nordgautag in Maxhütte-Haidhof, Kallmünz 2002, S. 57-67, hier S. 61.

⁵⁸ Ebd., S. 57ff.

Forst, in dem auch noch weitere Altstraßenspurten gefunden wurden.⁵⁹ Die Trasse X verläuft unspektakulär und ohne große Steigungen.

Zur **Trasse XI** ist im vorhergehenden Abschnitt schon das Wichtigste gesagt worden. Die Straße ist in der Karte des Amtes Regenstau von Christoph Vogel von 1598⁶⁰ eingezeichnet. In der Uraufnahme wird sie als „Alte Straß“ bezeichnet. Dieser Name dürfte daher rühren, dass im frühen 19. Jhdt. die Chaussee⁶¹ von Regensburg nach Schwandorf, die wieder über Burglengenfeld führte, bereits gebaut war und die Trasse XI als Fernverkehrsstraße abgelöst hatte. Die Route führt nahe an Leonberg mit seiner von den Grafen von Hohenburg erbauten Burg⁶² vorbei. Letztere hatte wohl im Mittelalter beträchtliche Bedeutung für den Verkehr in diesem Raum. So führt z.B. von Hagenau aus eine Altstraße direkt nach Leonberg. Auch für Altwege in andere Richtungen scheint Leonberg eine wichtige Rolle gespielt zu haben. Aufgrund der vielen neuzeitlichen Veränderungen im Raum Maxhütte-Haidhof (An der Stelle der heutigen Stadt befand sich bis ins 19. Jhdt. der sogenannte „Sauforst“, bei Vogel „Schaunforst“⁶³) sind markante Geländespuren ausschließlich südlich von Teublitz erhalten geblieben. Der sogenannte „Teublitzter Berg“ weist eine beträchtliche Steigung auf.

Eine bisher völlig unbekannte, aber höchst interessante Altstraße ist die **Trasse XII**. Von Regensburg aus verläuft sie bis nördlich Regendorf auf der Trasse IX. Anzumerken wäre lediglich, dass im Frühmittelalter möglicherweise der schmale Uferstreifen zwischen Steinweg und dem alten Ortskern Lappersdorf nicht befahrbar gewesen sein könnte. Durch die Benutzung des Schelmengrabens, einen Abstieg nach Lappersdorf und dann weiter nach Norden am dort breiteren Talrand bis Lorenzen hätte die Nähe zum Regen weitgehend vermieden werden können. Dafür liegen aber keine sicheren Anhaltspunkte vor. Etwa einen Kilometer nach Regendorf zweigt diese Trasse, in mehreren deutlichen Fahrrinnen erkennbar, von der Trasse IX ab, hinunter nach Edlhausen.⁶⁴ Von hier scheint die Route direkt durch Diesenbach bis zur B 15 zu gehen. Erst ab dort wird sie wieder als Altstraße erkennbar. In mäßiger Steigung führt sie auf den Höhenzug westlich des Regens und verläuft dort als typische Hochstraße ortsfrem und zwar nicht (wie auch andere Hochstraßen) immer direkt über den Kamm, sondern auch bei etwa gleichbleibender Höhe seitlich am Berg. An den Steigungen sind bis zu zwölf Fahrrinnen zu erkennen. Bevor sie östlich am Fürstthof vorbeiläuft, zweigt ein Altweg nach Leonberg ab, der nahe der Talsohle als tiefer Hohl-

⁵⁹ So gibt es eine Trasse von Medersbach nach Norden, die eine Variante der Route von Regenstau über Hagenau nach Ponzholz sein könnte (Trasse X), vielleicht aber auch ein Ast der Hochstraße (IX) war.

⁶⁰ BayHStA, Pl. 9529.

⁶¹ Zum Chausseebau vgl. Auer, Altwege (wie Anm. 1)2, S. 56ff.

⁶² Zur Geschichte der Burg vgl. www.maxhuetten-haidhof.de/Buerger/Service/Zahlen-Daten-Fakten/Ortsteile/index.php?La=1&NavID=2515.70&object=tx|2515.132.1&kat=&kuo=2&sub=0 (Zugriff 15.01.2016). Ausführlichere Literatur über die frühe Geschichte dieser Burg konnte nicht gefunden werden (Der historische Atlas von Burglengenfeld ist noch in Bearbeitung).

⁶³ Vgl. BayHStA, Pl. 3614 (Karte des Amtes Burglengenfeld von 1600).

⁶⁴ Direkt nördlich der unserer Trasse klar zuzuordnenden Fahrrinnen befinden sich mindestens zehn weitere, die tiefer sind und fast direkt nach Westen führen, aber durch die Autobahn A 93 unterbrochen werden. Jenseits der Autobahn ist keine weitere Fortführung erkennbar.

weg den Wald verlässt. Bei Binkenhof zweigt ein vermutlich nach Loinsnitz (Stadt Teublitz) und dann weiter nach Norden führender Altweg ab. Unsere Trasse ist hier einspurig, aber auf der ganzen Breite knapp $\frac{3}{4}$ Meter künstlich eingetieft. Jenseits des Kartenbereichs erreicht die Trasse über das Dreikreuz, das Weisse Kreuz und wahrscheinlich die Rote Marter (Der heutige Standort ist nicht sicher auch der ursprüngliche) immer im Wald die SAD 1 von Teublitz nach Bruck. Ab dieser Stelle könnte die Route östlich über Fischbach nach Bruck (und weiter nach Böhmen) führen, möglicherweise aber auch nach Norden Richtung Steinberg am See. Im inneren Forst hat die Trasse nie mehr als drei Fahrrinnen, meistens nur eine. Auf der Karte des Amtes Regenstauf von Christoph Vogel von 1598⁶⁵ ist die Altstraße von Fischbach kommend bis Diesenbach eingezeichnet.⁶⁶ In der Uraufnahme findet sich sowohl die Bezeichnung „Straß“ als auch „Hochstraß“. Ihren Merkmalen nach (ortsferne Führung über die Höhen) ist diese Trasse sehr alt. Besonders bemerkenswert ist, dass darüber von Regensburg aus Bruck (und damit der Weg nach Böhmen) erreicht werden konnte, ohne den Regen zu überqueren. Möglicherweise war das bei Hochwasser von Bedeutung.

Der Vollständigkeit halber wurden die bekannte **Trasse XIII** nach Nittenau über Kürn und eine weniger bekannte Hochstraße, von Gonnersdorf aus von der Trasse XIII abzweigend und ebenfalls nach Kürn führend (Zu dieser gibt es eine Variante, die nördlich Zeitlarn von Trasse X aus mit sehr eindrucksvollen Fahrrinnen zur eigentlichen Hochstraße aufsteigt), in die Karte aufgenommen. In der Straßenbereitung von 1564⁶⁷ wird erwähnt, dass Fuhrleute, um den Regenstauer Zoll zu umgehen, von Schwandorf über Bruck, Nittenau und Kürn nach Regensburg fahren.

Erste Ergebnisse

Es zeigt sich, dass neben den bei Manske⁶⁸ beschriebenen vier Haupttrouten nach Franken noch einige weitere Altstraßentrassen zwischen Etterzhausen und Kallmünz die Naab überquerten, die zwar als einzelne nicht so bedeutend waren wie die Haupttrouten, über die aber in der Summe doch ein nicht unerheblicher Teil des Nordwestverkehrs abgewickelt worden sein dürfte.

Von den Routen nach Norden scheinen die Trasse VII der älteste und die Trasse VIII der hochmittelalterliche Weg nach Burglengenfeld zu sein. Für den ungewöhnlichen Verlauf der Trasse X (zwei Brücken über den gleichen Fluss im Abstand von wenigen Kilometern) dürften wohl im Wesentlichen politische Gründe ausschlaggebend gewesen sein.

⁶⁵ BayHStA Pl. 9529.

⁶⁶ Der auf der Karte neben der Trasse eingetragene Flurname „Eiserne Hand“ ist wohl auf einen Wegweiser an einer Kreuzung oder Gabelung zurückzuführen und spricht für eine Nutzung dieser Route für den Fernverkehr.

⁶⁷ Vgl. FRANK – PAULUS, Straßenbereitung (wie Anm. 40), S. 17.

⁶⁸ Vgl. MANSKE, Untersuchungen (wie Anm. 2).

Benutzte Karten:

Bayerisches Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (Hg.), ATK 25, Blatt I13 Regensburg-Nord, 2012; ATK 25, Blatt I14 Regenstauf, 2012; ATK 25, Blatt H13 Schwandorf, 2013; ATK 25, Blatt H14 Nittenau, 2014.

Amtliche Karten und Historische Karten im Bayernatlas der Bayerischen Vermessungsverwaltung (geoportal.bayern.de/bayernatlas). Die digitalisierten Flurkarten aus der Zeit der ersten bayerischen Landesvermessung 1808–1864 (Zoomstufe 12-14) werden im Text als „Uraufnahme“ bezeichnet.

Schummerungskarten der Bayerischen Vermessungsverwaltung für das Untersuchungsgebiet

Historische Karten aus der pfalz-neuburgischen Landesaufnahme von 1597-1604 von Christoph Vogel: Karte des Amtes Burglengenfeld, BayHStA, Pl. 3614; Teilkarten des Amtes Hainsacker, BayHStA, Pl. 3599-1 bis 3599-9; Karte des Amtes Kallmünz, Kopie von Carl von Flad, BayHStA, Pl. 3477; Karte des Amtes Regenstauf, BayHStA, Pl. 9529.

Günter Frank, Laaber, und Ernst-Lothar Dickerboom, Burglengenfeld, sind seit vielen Jahren Altstraßenforscher aus Passion und Mitglied im „Arbeitskreis Netzwerk der Inventarisierung Altstraßen Mittlere Oberpfalz“ (Andiamo). Von den Verfassern sind detailliertere Karten mit ausführlicheren Beschreibungen einzelner Trassen zur Veröffentlichung an gleicher Stelle geplant.