

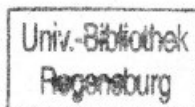
Sandra Reimann/Katja Kessel (Hrsg.)

Wissenschaften im Kontakt

Kooperationsfelder der Deutschen
Sprachwissenschaft

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek

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



© 2007 Narr Francke Attempto Verlag GmbH + Co. KG
Dischingerweg 5 · D-72070 Tübingen

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Gedruckt auf säurefreiem und alterungsbeständigem Werkdruckpapier.

Internet: <http://www.narr.de>
E-Mail: info@narr.de

Druck und Bindung: Hubert & Co., Göttingen
Printed in Germany

ISBN 978-3-8233-6328-6

Dietrich Jürgen Manske

Regensburgs Lage im Nord-Süd-Altstraßensystem der Oberpfalz

0 Vorwort

Da Herr Kollege Albrecht Greule als Mitglied des interdisziplinären Arbeitskreises „Landeskunde Ostbayern“ mit Interesse die seit Jahren in dem Rahmen geleistete Altstraßenforschung verfolgt und uns immer wieder bei auftretenden Orts- und Flurnamenproblemen mit Rat und Tat unterstützt hat, sei ihm nachfolgender Beitrag in Dankbarkeit zu seinem 65. Geburtstag gewidmet.¹

1 Einleitung

Premberg ist mit seiner Furt durch die Naab für die Altstraßenforschung in der Oberpfalz von besonderer Bedeutung. Denn einmal erreichte hier eine aus dem mittelfränkischen Rednitzgebiet nach Böhmen über die fränkisch-oberpfälzische Alb führende Altstraße Premberg, das im Diedenhofener Capitulare Karls des Großen von 805 als Kontrollstation für den Handel mit Slawen und Awaren zeitlich fassbar ist, und deren Verlauf durch die Geländeuntersuchungen von Anton Dollacker (1919) bekannt ist. Sie ist noch heute mit ihrer Einmündung ins Naabtal unmittelbar südlich der Ortskirche St. Martin als Hohlweg mit einem tief und breit in den anstehenden Eisensandstein (Dogger Beta) hohlgefahrenen „Tor“ zu erkennen. Sie erreichte von Westen, vorbei an der Einöde Richthof, durch das breite Trockental des Premberger Grundes das Naabtal.

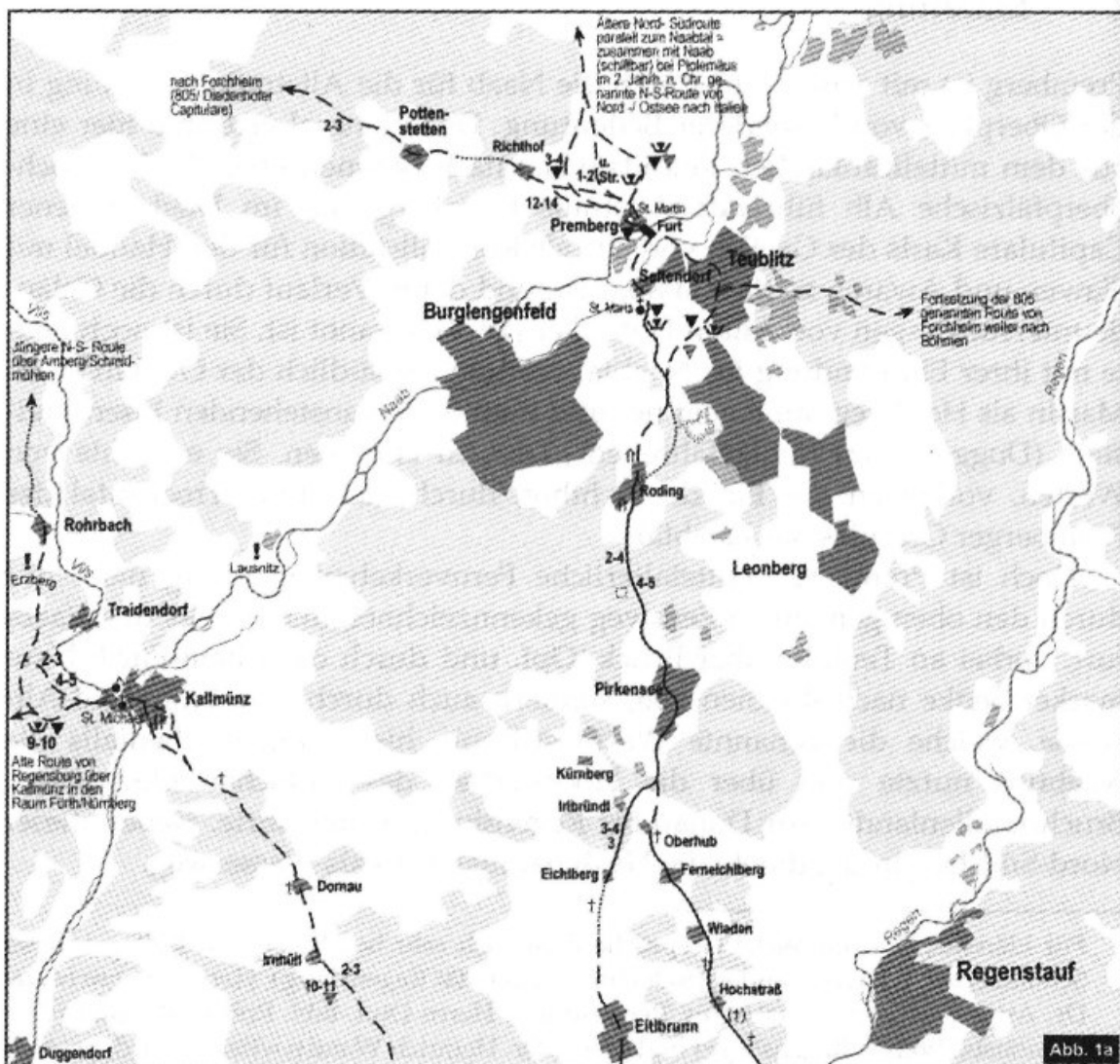
Doch ist Prembergs mittelalterliche Fernverkehrsbedeutung nicht nur durch den oben genannten Fernweg gekennzeichnet, der jenseits der Naabfurt, vorbei an Teublitz über Bruck/Opf. und durch die Cham-Furth-Neumarker Senke nach Böhmen zog, sondern auch durch eine Nord-Süd-Altstraße, welche die genannte West-Ost-Route hier kreuzte, ebenfalls die Naabfurt nutzte und über die Hochflächen des südlichen Oberpfälzer Bruchschollenlandes zur Donau bei Regensburg weiterführte. Neben dieser Nord-Süd-Landroute diente die Naab parallel dazu als Wasserweg.

¹ Für klärende und hilfreiche Gespräche danke ich sehr herzlich Herrn Kollegen Peter Schmid (Prof. f. bayer. Landesgeschichte, Universität Regensburg), Herrn Oberarchivrat Dr. Artur Dirmeier (Spitalarchiv Regensburg), Herrn Dipl.-Bibl. Robert Münster (Universitätsbibliothek Regensburg) und Herrn Dr. Heinrich Wanderwitz (Leiter d. Stadtarchivs Regensburg).

Der nördliche Abschnitt der angesprochenen Nord-Süd-Route zwischen Premberg und Pittersberg westlich Schwandorf wurde bereits 1987, die Altstraßenkreuzung an der Premberger Naabfurt 2005 kartiert und beschrieben. Der exakte Verlauf des Abschnitts südlich Premberg sowie die Einordnung seiner zeitlichen Nutzung soll im Folgenden dargelegt werden.

2 Das Nord-Süd-Trassen-System zwischen Premberg und Regensburg

Unmittelbar nach der Furt biegt die Trasse nach Süden ab und führt im Bogen nach Saltendorf (s. Abb. 1). Hier steigt sie steil in einem breiten und tiefen Hohlweg auf die Hochfläche des südlichen Oberpfälzer Bruchschollenlandes hinauf, wobei die beiderseits anstehenden Malmkalke oberhalb des Ortes in ausgedehnten Brüchen abgebaut worden sind. Der Abtransport der gebrochenen Kalke hat sicherlich die breite und tiefe Hohlwegkerbe mit verursacht, kann aber infolge von Werksstraßenbau in der Kerbe nicht für die ganze Eintiefung derselben verantwortlich gemacht werden.



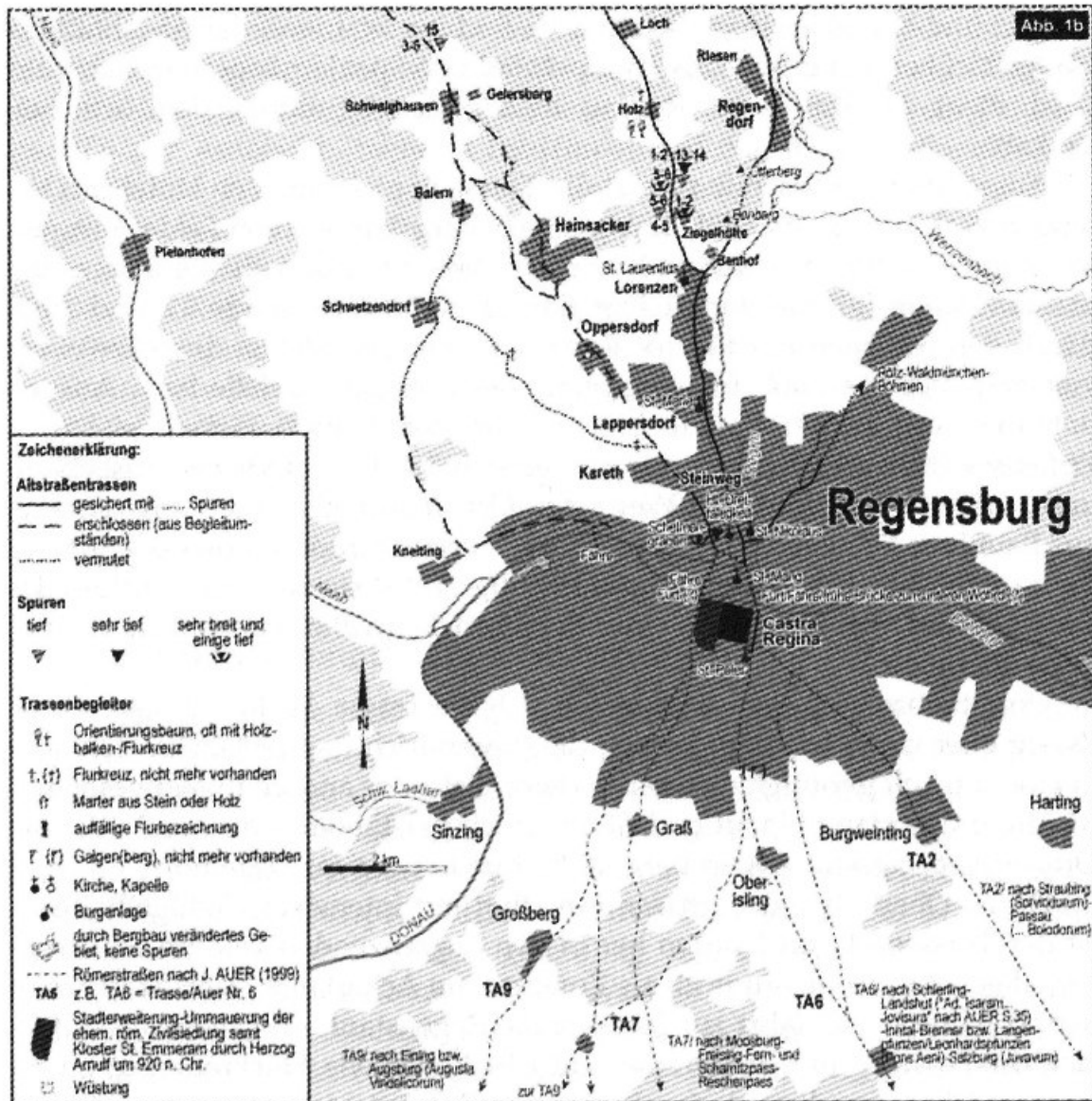


Abb. 1(a-b): „Castra Regina“ und Regensburg im frühen Nord-Süd-Fernwegenetz von der Römerzeit bis zum Bau der Steinernen Brücke (1135).
 Kartengrundlage: Topogr. Karte 1 : 25.000, Blätter: 6738 Burglengenfeld, 6837 Kallmünz, 6838 Regenstau, 6968 Regensburg (Entwurf: D.J. Manske/Kartographie. H. Kneidl).

Nach Erreichen der Hochfläche zieht die Trasse als offensichtlich auch heute noch genutzter Schotter- und Flurweg durch angrenzende Felder und einen Waldstreifen nach Süden. Unmittelbar vor einer Aufforstung (Bruchgebiet des ehemaligen Braunkohle- und Tonabbaus westlich Maxhütte-Haidhof/Ponholz) gabelt sie sich. Ein Ast führt deutlich erkennbar in das Bruchgebiet hinein, verliert sich aber rasch in den Aufschüttungen, lief aber vermutlich infolge zunehmend feuchteren Untergrundes in weitem Bogen auf den Weiler Roding südöstlich Burglengenfeld zu, wobei er in den heute asphaltierten Ortsverbindungsweg von Maxhütte-Haidhof nach Roding mündete. Der andere Ast bog vor dem Aufforstungsgebiet nach Südwesten in Richtung Haugsdorf ab, querte dort die lokale Straße Maxhütte-Haidhof – Burglen-

genfeld und zog in leichtem Bogen nach Roding. Während der Abschnitt bis Haugsdorf heute nur noch als Trampelpfad von Spaziergängern frequentiert wird, dient die Strecke bis Roding als Schotterweg aktuell dem örtlichen Verkehr.

Am südlichen Ortsende zweigt die Trasse von einem nach Holzheim leitenden Waldweg ab und führt über eine leichte Anhöhe von Feldern begleitet in ein Feuchtgebiet mit mehreren Teichen. Sie quert dieses über einen breiten Damm, kreuzt unmittelbar danach die Bundesstraße 15 und zieht durch den östlichen Forstbezirk Raffa, an mehreren Stellen durch zwei bis vier bzw. vier bis fünf Hohlwegspuren bei geringem Gefälle bzw. Anstieg dokumentiert, an der Einöde Engelsbrunn vorbei nach Pirkensee. Durch Pirkensee (Herrschaftsort) schlängelt sie sich, heute als Ortsweg ausgebaut, und verlässt als „Irlbrünner Weg“ den Ort in südlicher Richtung, parallel zur Bahnlinie Schwandorf – Regensburg. Vermutlich durch den Bahnbau in ihrer ursprünglichen Führung beeinträchtigt, führt sie zu einem Zufluss des Diesenbaches, den sie mittels einer Betonbrücke (früher vermutlich in einer Furt) überquert.

Unmittelbar nach dem Bach gabelt sich die Trasse. Während der östliche Zweig über einen leichten Anstieg die Generalrichtung beibehält, sich aber in einem frisch gepflügten Acker verliert, zieht der andere in südwestlicher Richtung den Hang hinauf und führt östlich der Einöde Irlbrünnel über die Ortsverbindungsstraße Kürnberg – Oberhub hinweg ins Degelholz.

Durch Oberhub, einen großen Einödhof mit intensiver Geflügelhaltung, ist der Trassenast von Norden her in den angrenzenden Feldern zu erkennen, dient aber heute nur noch als Zufahrt zum Ackerland. Doch ist er neben der asphaltierten Zufahrt zur Staatsstraße Regenstauf – Buchlohe als aufgelassener Feldweg mit Baumreihe und Büschen sowie Flurkreuz gut zu erkennen. Die Trasse kreuzt, durch die neue Zufahrt nach Oberhub und Flurbereinigungsmaßnahmen leicht nach Westen versetzt, die genannte Staatsstraße und zieht geradewegs durch den Weiler Ferneichelberg auf die Hochfläche hinauf. Durch einen schmalen Waldsaum hindurch quert sie die weite Talmulde zwischen Wieden und Lintach, wobei sie in dem Abschnitt nur noch als Feldzufahrt von Wieden aus dient. Südöstlich Wieden ist sie als Höhenweg auf dem schmalen Hochflächenfirst zwischen der breiten Talmulde nördlich Eitlbrunn und dem tief eingeschnittenen Regental erhalten und offensichtlich auch noch genutzt (streckenweise sogar geteert). Auf dem Höhenriedel durchläuft sie den Kleinweiler „Hochstraß“ und quert beim Weiler Kühthal die Straße Regenstauf – Eitlbrunn. In südöstlicher Richtung ist sie als Höhenweg unter Wald gut bis zum tiefen Geländeeinschnitt für die Trasse der Autobahn A 93 zu erkennen. Zwar ist sie durch den Autobahnbau zerstört, doch ist sie jenseits der Autobahn in einem etwas überwachsenen, aber durch Baum- und Buschreihe gut markierten Feldweg, vorbei an dem Wohnausbaugelände „Riesen“ noch erhalten. Sie zieht weiter zur westlichen Regentalkante, nach Regendorf hinunter, unmittelbar am steilen Talhang auf der alten Dorfstraße entlang, quert das kleine Trockental

südlich Regendorf und steigt, in mehreren Spuren sichtbar, den Otterberg hinauf. Offensichtlich zog sie auf der Hochfläche zum Benberg. Doch ist dieses Stück durch den Autobahnbau zerstört. Jedoch ziehen vom Benberg, parallel zur Autobahn, mehrere Fahrrinnen auf den Benhof (Einzelhof) zu und münden in die heutige Straße von Regendorf nach Lorenzen. Auch wenn der Abschnitt zwischen Otterberg und Benhof nur noch in Resten vorhanden ist, dürfte er die alte Trasse repräsentieren, da die heutige Talstraße nach Regendorf wohl im Mittelalter wegen einer Engstelle zwischen dem Steilhang und einem an der Stelle dicht heranführenden Regenmäander für Fuhrwerke problematisch gewesen sein dürfte. Man wich bei derartigen Engstellen lieber auf höheres Gebiet aus.

Südlich des Benhofes erreichte die Trasse Lorenzen, zog über die alte Dorfstraße über Pielmühle, Lappersdorf und erreichte auf der Regen-Niederterrasse Steinweg.

2.1 Charakterisierung der Trasse als Höhenweg

Vor allem der direkte Steilanstieg durch den sehr tiefen und breiten Hohlweg bei Saltendorf auf die Hochfläche des südlichen Oberpfälzer Bruchschollenlandes, ebenso der nahezu geradlinige Aufstieg bei Ferneichelberg auf den schmalen Höhenrücken zwischen dem breiten Muldental bei Eitlbrunn und dem beachtlich einerodierten Regental sowie der konsequente Verlauf auf diesem, ursprünglich bis Riesen-Regendorf sind klare Eigenschaften von mehr oder weniger geradlinig verlaufenden alten Fernwegen bzw. Altstraßen. Hinzu kommt, dass derartige Wege nur selten zwischen den Ausgangs- und Zielorten größere Ortschaften berührten. Umwege wurden möglichst vermieden, es sei denn, man war auf eine bestimmte Furt oder Fähre zur Überquerung eines größeren Flusses angewiesen, wie hier bei der Donau in Regensburg oder der Naabfurt bei Premberg.

Erst als seit Ende des 13./Anfang des 14. Jahrhunderts Städte und Märkte entstanden und die Stadt- und Grundherren aus dem Fernverkehr und dem Handel Einnahmen erzielten, wurde der Verkehr von den alten, direkten Höhenrouten in die Siedlungen umgelenkt. Aus dieser Zeit dürfte der Umweg unserer Trasse über den Herrschaftsmarkt Teublitz resultieren.

2.2 Verzweigungen, Alternativrouten

Wie bei allen bedeutenden Altstraßensystemen gibt es auch bei der Nord-Süd-Straße Parallelsuren, welche streckenweise von der Haupttrasse abzweigen. So führte eine derartige Abzweigung von der Premberger Furt zusammen mit der für 805 belegten Altstraße von Franken nach Böhmen über Teublitz. Von hier zog die Trasse in einen breiten und sehr tiefen Hohlweg, der über die Hochfläche noch heute nach Wölland (Burglengelfeld) weitergeht (Ackerlandzufahrt). Kurz vor Erreichen der Hochfläche

zweigt von dem Feldweg ein von Büschen und Bäumen überwachsener, nicht mehr genutzter Hohlweg (zwei tiefe Fahrrinnen) in südwestlicher Richtung ab und zieht als Flur- und Waldweg zur Haupttrasse, in die er am Südenende eines kleinen west-ost-verlaufenden Waldstreifens einmündet. Diese Abzweigroute dürfte – wie bereits erwähnt – eine jüngere Trasse sein und im Zusammenhang mit einem Bedeutungszuwachs des Herrschafts- und Hofmarkortes Teublitz im 13. bzw. 14. Jahrhundert zu sehen sein, wenn sie nicht Teil einer Trasse auf der Ostseite des Naabtales ist.

Eine zweite, offensichtlich alternative Route stellt der „Irlbrünnlweg“ nach der oben genannten Betonbrücke über den Zufluss zum Diesenbach dar. Sie führt auf schwerem Lehmboden östlich am Einzelhof Irlbrünnl vorbei ins Degelholz, wo sie am leichten Anstieg am Südenende durch drei bis vier Fahrspuren und jüngeren Aufschüttungen gegen das Einsinken der Fuhrwerke erkennbar ist. Vom Degelholz zieht sie durch die Ackerflur hinauf nach Eichlberg und mündet bei Reingrub (Flurkreuz) in die heutige Straße von Richterskeller nach Eitlbrunn, die ein alter Verbindungsweg von Burglengenfeld durch den Raffa-Forst über den Forstwegknoten Eichbuch, Richterskeller und Eitlbrunn ist.

Von Eitlbrunn aus zog die Altstraße – nun zusammen mit dem Weg von Burglengenfeld – nicht wie die heutige Straße nach Osten, sondern geradewegs durch die Siedlung Loch, den leicht geneigten Hang hinauf, am Gutsbetrieb südlich Loch vorbei, zum Weiler Holz, den sie durchquerte. Bei zwei großen Laubbäumen mündete sie in die gegenwärtige Ortsverbindungsstraße Eitlbrunn – Lorenzen.

Südlich Holz zieht sie mit der heutigen Straße durch das breite Waldgebiet zwischen den Kleinweilern Aschach und Ziegelhütte, an mehreren Geländean- und -abstiegen durch zahlreiche, z.T. sehr tiefe sowie breite Fahrspurrinnen dokumentiert (s. Abb. 1) hindurch nach Lorenzen. Den Ort durchläuft sie auf der alten Zufahrtsstraße zum Kirchplatz, heute durch Wohnhäuser flankiert. Doch ist die ursprüngliche Breite der Wegtrasse noch gut an der kleinen, straßenparallelen Grünanlage zu erkennen. Beide, die Grünanlage und die asphaltierte Straße, möglicherweise einschließlich der angrenzenden Haus- und Gartengrundstücke, sind die ehemalige Altstraßen-trasse. Am Kirchplatz von Lorenzen mündet die Alternativroute gemeinsam mit der von Burglengenfeld in die Haupttrasse in Richtung Regensburg ein.

Natürlich ist darauf zu verweisen, dass die Spurendokumente im Forstbezirk zwischen Aschach und Ziegelhütte wohl zum größeren Teil der bei Reingrub nördlich Eitelbrunn einmündenden Route aus Burglengenfeld über Richterskeller zuzurechnen sind, vor allem seit der Zeit, als Burglengenfeld wittelsbachisches Vitztumamt geworden war. Dennoch lässt sich die Alternativroute über Irlbrünnl – Eichlberg im Gelände deutlich nachweisen. Sie dürfte vor allem nach längeren Trockenperioden bzw. bei Frost im Winter benutzt worden sein.

2.3 Typische Altstraßenbegleiter

Entlang der beschriebenen Trassen findet man die für mittelalterliche Fernwege typischen Wegbegleiter. So steht unmittelbar neben dem Steilaufstieg bei Saltendorf eine Marienkirche, die zwar frisch renoviert ist, aber vermutlich auf eine ältere Kirche oder Kapelle mit gleichem Patrozinium zurückzuführen ist.

An der Zusammenmündung der Haupt- mit der Alternativtrasse in Lorenzen steht, etwas erhöht, die dem Ort namengebende St. Laurentiuskirche, neben dem Marienpatrozinium ein an Fernwegen häufig zu findendes Patrozinium, beispielsweise die St. Lorenzkirche in Nürnberg am Ausgang der mittelalterlichen Lorenzerstadt. In Altbayern bringt G. Diepolder (n. Auer 1999, 39) die Laurentiusverehrung mit der spätrömischen Periode in Verbindung. Auer weist für seinen Untersuchungsraum auf das bemerkenswerte Nebeneinander von Laurentiuskirchen an oder in nächster Nähe von Altstraßen hin und bringt dafür eine Reihe von Beispielen. Die räumliche Nähe von Lorenzen zum römischen Castrum könnte somit durchaus in diesen Kontext passen und im Zusammenhang mit der Nord-Süd-Altstraße auf ein hohes Alter hinweisen.

Weiter begleiten Haupt- und Alternativroute eine Reihe von Feld- und Flurkreuzen, z.B. bei Oberhub, entlang des Höhenriedels zwischen Wieden und dem Einschnitt für die A 93 (s. Abb. 1), oberhalb des Weilers Holz etc. Gemauerte „Marterln“ weisen unmittelbar nördlich und südlich Roding auf den richtigen Weiterweg hin.

Schließlich ist der Name des Weilers „Hochstraß“, durch den die Haupttrasse zieht, ein eindeutiger Hinweis auf einen alten Höhenfernweg. Auch die beiden alten, hohen Laubbäume südlich Holz an der Einmündung der Alternativroute in die Ortsverbindungsstraße Eitelbrunn – Lorenzen könnten Orientierungsfunktion besessen haben (vgl. Manske 2000).

2.4 Ein archäologischer Beleg für eine frühe Siedlung an der Nord-Süd-Haupttrasse

Thomas Fischer berichtet 1981 in den Mitteilungen des Historischen Vereins für Oberpfalz und Regensburg, Band 121, von einem Siedlungsfund aus der zweiten Hälfte des zweiten bis ersten Hälfte des dritten Jahrhunderts n. Chr. beim Benhof nordnordöstlich Lorenzen. Beim Bau der Autobahn A 93 und der Ortsverbindungsstraße nach Regendorf hatte man diese Siedlungsreste entdeckt. Dazu fanden sich bei den Notgrabungen weitere Gegenstände, welche ins frühe bis hohe Mittelalter (karolingisch-ottonische Zeit) eingeordnet wurden.

Bemerkenswert ist diese Entdeckung einerseits deshalb, weil vom Benberg nördlich des Benhofes die Haupttrasse der Nord-Süd-Altstraße genau auf den Bauernhof zuläuft, andererseits, weil die Funde an der Stelle eine Siedlung exakt um die Zeit der Errichtung des römischen Kastells (179 n.

Chr.) belegen und offensichtlich sogar eine Siedlungskontinuität in die karolingisch-ottonische Zeit besteht. Der Nord-Süd-Fernweg führte somit wohl an diesem alten Siedlungsplatz vorbei in Richtung Lorenzen.

Ohne den archäologischen Beleg zu sehr „strapazieren“ zu wollen, ist die Nähe oder Lage dieses alten Siedelplatzes an der Altstraßentrasse für deren frühe Existenz sicherlich von Bedeutung. Dies wird durch die Kombination mit den bereits oben dargelegten Indizien (Patrozinien, „Hochstraß“ u.a.) bestärkt.

2.5 Warum weichen früh- und hochmittelalterliche Fernwege vom gegenwärtigen Straßennetz signifikant ab?

Diese Frage ergibt sich, vergleicht man das mittelalterliche Fernwege- mit dem heutigen Fernstraßennetz. Hier bietet sich ein Vergleich des bisher behandelten Altstraßenverlaufs mit dem der modernen Bundesstraße 15 an. Die alte Nord-Süd-Straße zieht zwischen Regensburg und Premberg mehr oder weniger geradlinig als Hochstraße über die Hochfläche, wobei alle größeren Siedlungen gemieden werden. Die bestimmenden topographischen Faktoren für ihre Verlaufsrichtung sind einzig und allein die Flussübergangsmöglichkeiten bei Regensburg über die Donau und bei Premberg über die Naab. Dies gilt auch für ihre Fortsetzung nördlich Premberg bis nach Haselbach-Pittersberg westlich von Schwandorf. Da Reisen über Land bis ins 13. Jahrhundert zu Fuß, per Pferd oder für den Lastverkehr per Karawane durchgeführt wurden, spielten Steilanstiege keine hindernde Rolle. Entscheidend war ein möglichst rasches Fortkommen ohne Zeitverlust durch Umwege. Erst mit der Verbreitung des Karren- und Wagentransports seit Beginn des 13. Jahrhunderts werden derartige Steilauf- und -abstiegsstrassen problematisch. Doch sind bis dahin die Haupttrassen der Fernrouten längst festgelegt, so dass ein Ausweichen wie beim Anstieg bei Saltendorf oder beim Schelmengraben in Regensburg nicht möglich ist. Hier spielt dann die Tagesleistung eines Gespanns eine wesentliche Rolle. Denn bei maximal 15 bis 25 Kilometern pro Tag bedeutete ein Umweg von vier bis fünf Kilometern die Verminderung der Tagesleistung um 20 bis 25%.

Andererseits werden Ende des 13., vor allem während des 14. bis ins beginnende 15. Jahrhundert viele Kleinstädte und Märkte in Ostbayern gegründet. Händler und Kaufleute können hier ihre Waren anbieten, Stadt- und Grundherren sind an Maut- und Zinseinnahmen interessiert und bemüht, den Verkehr von den Höhenwegen in die Städte und Märkte umzuleiten. Daraus ergibt sich ein völlig neues Straßennetz, welches Städte und Märkte miteinander verbindet. Der Kurs der Bundesstraße 15 ist dafür im Vergleich mit der alten Höhenfernstraße ein gutes Beispiel. Die neue Straße verbindet von Regensburg aus Regenstauf mit Burglengenfeld, Teublitz, über Klardorf mit Schwandorf, Schwarzenfeld, Nabburg, Pfreimd, Luhe und Weiden usw. Flussüberquerungen, Straßenführung durch feuchtes Gelände etc. werden nun in Kauf genommen, was man früher möglichst vermied.

Folgerichtig werden die alten Höhenstraßen mehr und mehr verlassen, wenn auch nicht ganz aufgegeben. Sie dienen nun als Transportwege für besondere Zwecke, z.B. als Viehtrift großer Herden, etwa zwischen Pilsen und Nürnberg über Bischofteinitz/Horšovský Tyn, Eslarn/Schönsee (vgl. List 2006) oder als Poststraßen im 17. und 18. Jahrhundert (ohne Behinderung durch den allgemeinen Verkehr, s. Manske 1999), aber auch am Rande der Gesellschaft stehenden Gruppen (Zigeuner, Bettler etc.), die auf solchen Wegen Maut- und Abgabenzahlungen vermieden.

So geraten die Höhenfernwege allmählich in Vergessenheit, zumal im 19. Jahrhundert mit dem Eisenbahnbau ein völlig neues Verkehrsnetz entsteht. Wesentlicher Faktor bei der Trassenfindung sind nun geringe Steigungen. Täler und Niederungen bestimmen die Linienführungen, auch wenn Umwege in Kauf genommen werden müssen, die aber durch die höhere Geschwindigkeit des Verkehrsmittels Eisenbahn wettgemacht werden können.

3 Das Nord-Süd-Altstraßensystem in der einschlägigen Literatur

Sieht man die einschlägige Literatur nach Hinweisen auf das Nord-Süd-Altstraßensystem durch, so findet man vor allem in den geschichtlichen Darstellungen über den Raum Regensburg außer allgemeinen Bemerkungen zur von Natur aus günstigen Situation des Raumes durch den Zusammenfluss von Donau, Naab, Regen und Schwarzer Laaber so gut wie nichts. Auch die etwas älteren archäologischen Darstellungen (vgl. dazu Torbrügge 1958) bleiben sehr allgemein oder lehnen frühe Verbindungen vom Raum Regensburg nach Norden sogar ab. Erst in den jüngeren archäologischen Publikationen ändert sich dies.

3.1 Archäologische Beweise für einen nach Norden und Nordosten gerichteten Handel aus dem Raum Kelheim

Bereits 1978 weist Manfred Moser aufgrund des spätneolithischen Plattensilexhandels aus dem Raum Kelheim (Baiersdorf, Arnhofen etc.) auf Handelswege entlang von Donau, Naab und Regen nach Böhmen, nach Norden über Thüringen bis nach Sachsen hin (Moser 1978, 53, s. dort Abb. 6), was Torbrügge (1979) als „... zu weit gegriffen ...“ bezeichnet. Doch haben die Untersuchungen von Alexander Binstener (2002) diesen Silexhandel über Donau, Regen-Chamb, Naab-Schwarzach/Pfreimd bis ins Böhmisches Becken nachgewiesen. Auch die Naab aufwärts in die nördliche Oberpfalz vermutet Binstener Handel mit der fraglichen Silexware. Diese frühen Handelswege sind ohne Zweifel, wie die Rastplatzfunde belegen, an Wasserwege gebunden, beweisen aber eindeutig das Ausgreifen des Silexhandels nach Norden, ins Böhmisches Becken wie donauabwärts bis nach Ungarn.

3.2 Historische und archäologische Belege für die römisch-kaiserzeitliche Phase um 179 n. Chr.

Zwar sprechen Dietz, Osterhaus u.a. in ihrem, den damaligen Stand der archäologischen und historischen Erkenntnisse zum römischen Regensburg zusammenfassenden, lesenswerten Werk „Regensburg zur Römerzeit“, (Regensburg 1979), von einer Reihe sich in dem Raum kreuzenden Fernwegen auch schon in vorrömischer Zeit. Sie zählen dann aber neben dem West-Ost-Weg, der von den Römern im 3. Jahrhundert im Abschnitt östlich Passau „... via juxta amnem Danuvium ...“ genannt wird, eine Reihe weiterer Verbindungswege auf, wie den über die Niederterrasse westlich Regensburg, welcher die Donau oberhalb der Naabmündung querte und über die Albhochfläche nach Nordwesten führte. Weiter nehmen sie eine Fortsetzung eines Fernweges aus dem Raum Bad Abbach über den Ziegetsberg, vorbei an Kumpfmühl zum Weißgerbergraben und über die Donau nach Nordwesten durch den Schelmengraben in Richtung Kallmünz an. Selbst ein Weg über die Donau bei Donaustauf durch den Vorwald in Richtung Cham wird in Erwägung gezogen. Jedoch kann man dann auf Seite 69 mit Erstaunen lesen: Es „... führte von Regensburg aus kein bedeutender römischer Fernhandelsweg nach Norden ...“. Und „... Die Bedeutung Regensburgs als Handelsstützpunkt, die besonders für das zweite und dritte Jahrhundert aus dem Merkurheiligtum auf dem Ziegetsberg, aus zahlreichen Merkurinschriften ... erhellt, beruhte zweifelsfrei auf dem West-Ost-Handel ... an die Donau ...“.

Es ist interessant zu sehen, dass das „Verdikt“ Torbrüggens (s. unten) hinsichtlich einer frühen Bernsteinstraße durch die Oberpfalz und Regensburg nach Oberitalien 1979 noch so wirksam war, dass man jeglichen Gedanken an eine – sei sie nun bedeutend oder weniger bedeutend – aber in jedem Fall vorhandene Nord-Süd-Fernstraße beiseite schob.

3.3 Regensburg im Fernstraßennetz während der karolingisch-ottonischen Zeit

In Peter Schmid's „Regensburg, Stadt der Könige und Herzöge im Mittelalter“ (1977) findet man keinen direkten Hinweis auf eine Königsstraße, die von Norden nach bzw. aus Regensburg nach Norden führt. Dafür weist er zahlreiche „Königs- und Reichsstraßen“ nach, die aus südwestlicher, südlicher, südöstlicher, nordwestlicher Richtung, ja sogar aus nordöstlicher Richtung (Böhmen) nach Regensburg führen. Grundlage für Schmid sind die königlichen Itinerare, Urkunden mit Angabe des Ausstellungsortes und andere geschichtliche Belege. Andererseits weist er einleitend daraufhin, dass Naab und Regen im Mittelalter schiffbare Flüsse waren und „... die Donau und ihre Nebenflüsse ... bei Regensburg natürliche Verkehrswege nach allen Seiten (öffneten) ...“ (ebd., 3, Fußnote 6).

Im Anhang seines Werkes von 1977 bringt Schmid eine Zusammenstellung der Reisewege der Könige von und nach Regensburg. Überraschenderweise werden hier eine Reihe von Ortschaften auf der möglichen Reiseroute von und nach Regensburg aufgeführt, für die das vorgestellte Nord-Süd-Fernstraßensystem durchaus als Trasse denkbar ist. Im Folgenden seien einige Beispiele angeführt.

Vom 4. April bis 28. Juli 844 hält sich Ludwig der Deutsche in Regensburg auf. Im gleichen Jahr ist er am 15. September in Roding westlich Cham. Da Ludwig im Oktober des gleichen Jahres in Diedenhofen (Nordfrankreich) nachweisbar und am 28. Oktober bereits wieder in Regensburg zurück ist, muss der König ein beachtliches Tempo auf einer möglichst direkten Strecke vorgelegt haben. Da ich annehme, dass er von Roding nicht den Umweg über Regensburg eingeschlagen hat, bietet sich die östliche Fortsetzung der 805 im Diedenhofener Capitulare Karls d. Großen genannten bzw. von A. Dollacker 1919 erschlossenen Route bis Premberg und weiter über Teublitz, Fischbach, Bruck/Opf. über Roding nach Böhmen an. Von Premberg führte die Trasse weiter über den Raum Schmidmühlen, Lauterhofen, über die Alb nach Hersbruck und über das Albvorland nach Forchheim. Ab Forchheim gab es zwei Möglichkeiten: Entweder zog Ludwig durch das Rednitztal nach Bamberg und von dort per Schiff mainabwärts oder über den Steigerwald zum Main, wo er vermutlich ab Kitzingen oder Würzburg per Schiff mainabwärts, rheinabwärts und moselaufwärts sein Ziel erreichte. Für den Rückweg nach Regensburg hätten ihm den Main aufwärts bis Marktbreit/Kitzingen eine etwas südlicher verlaufende Altstraße über Neustadt a.d. Aisch, Fürth, den Raum Neumarkt/Opf., Velburg entweder über Dinau, Kallmünz und das südliche Oberpfälzer Bruchschollenland bzw. per Schiff die Naab abwärts oder zusätzlich eine weiter südlich verlaufende Trasse zur Verfügung gestanden.

Ein zweites Beispiel: 929 zieht Heinrich I. von Prag vermutlich auf der direkten Strecke über Pilsen, Bischofteinitz (Horšovský Týn), Eslarn nach Nabburg, wo er sich am 30. Juni aufhält. Von dort reist er weiter nach Quedlinburg, wo er am 16. September 929 nachweisbar ist. Zwar erlaubt die große Zeitspanne zwischen dem 30. Juni und dem 16. September durchaus den offensichtlich von Schmid favorisierten Umweg über Forchheim, doch könnte auch der viel kürzere Weg auf dem Nord-Süd-Altweg über den Raum Marktrechwitz/Eger zur fränkischen Saale, flussabwärts bis Bernburg und von dort über Land nach Quedlinburg in Frage gekommen sein.

Es ließen sich weitere Beispiele für die Nutzung der vorgestellten Nord-Süd-Trasse anführen, beispielsweise die Reise Otto I. von Regensburg nach Magdeburg im Jahre 960 oder Heinrichs III. Reise von Flarchheim (27. Januar 1080) bei Mühlhausen (Sachsen) nach Regensburg, wo er sich im Februar 1080 aufhielt. Fehlen mir für diese Überlegungen auch die erforderlichen historischen Belege, ganz von der Hand zu weisen sind sie ob der vorhandenen Trassen im Gelände nicht.

3.4 Heimatkundliche Literatur zur Nord-Süd-Altstraße

3.4.1 *Der Beitrag von Franz Stark*

Stark (*Oberpfälzer Heimat* 22, 1978) berichtet auf Seite 8 von einem angeblichen Heereszug des Domitius Ahenobarbus im 7. oder 2. Jahrhundert v. Chr. an die Elbe, der seiner Meinung nach durch das Naabtal geführt haben muss.² Er bezieht sich dabei u.a. auf Westermanns Großen Atlas zur Weltgeschichte (1969, 24, Fußnote 1). Weiter sieht er auf der Grundlage von Theodor Steche (1937) für die zweite Hälfte des 2. Jahrhunderts n. Chr. eine Handelsstraße, welche von Regensburg aus durch das Naabtal über den Raum Eger nach Mitteldeutschland und in die Wismarer Bucht geführt haben soll. Stark vermutet sogar im Verlaufe des Naabtales saisonal besetzte Stützpunkte römischer Kaufleute, so genannte „emporium“, deren griechische Namen er aber nicht lokalisieren kann. Als Grundlage für die ptolemäischen Ortsangaben dienten wohl Itinerare römischer Kaufleute, welche nördlich des Limes Handelsreisen unternommen haben. Walter Torbrügge (1979, 218, Fußnote 895) äußert sich dazu knapp ablehnend. Sollte Steches Interpretation möglicherweise doch zutreffen, wäre nach Stark „... Mit diesem Weg im Naabtal ... zum ersten Mal die große Nord-Süd-Verkehrsachse der Oberpfalz urkundlich belegt ...“. Allerdings gibt Stark für seine Hypothesen keinerlei Geländebefunde oder Trassenspuren an, sondern seine topographische Verortung bleibt bei der vagen Nennung „... im Naabtal ...“.

3.4.2 *Michael Hardts Trassen der Magdeburger und Bernsteinstraße*

Am ausführlichsten und zumindest teilweise auf archivalischen Belegen wie auf Trassenspuren im Gelände basierend beschreibt Michael Hardt 1957 in der *Oberpfälzer Heimat* dieses Nord-Süd-Altstraßensystem (s. Abb. 2).

² Nach Brockhaus, 20., überarb. Ausg., Stichwort „Domitius“, führte der römische Feldherr Lucius Domitius Ahenobarbus während der Regierungszeit Kaiser Augustus' in der Zeit um Christi Geburt von der Provinz Illyricum einen Feldzug durch Germanien, wobei er als einziger römischer Feldherr über die Elbe nach Norden vordrang.



Abb. 2: „Magdeburger und Bernsteinstraße“ (Hardt 1957, 83).

Hardt stützt sich für seine Untersuchungen über die Magdeburger Straße und die Bernsteinstraße, vor allem hinsichtlich Letzterer (s. Abb. 3), auf das Buch von Karl Schuchardt „Vorgeschichte von Deutschland“, welches in der 3. Auflage im Oldenburgverlag 1935 erschienen ist. Dieser wiederum beruft sich auf den schwedischen Archäologen und Kulturhistoriker Oscar Montelius, der bereits für die Zeit etwa um 2000 v. Chr. einen alten Handelsweg von Nord- und Ostsee zum Mittelmeer rekonstruieren zu können glaubt. Sein Bernsteinweg führte elbeauf- und elsteraufwärts in den Raum Adorf-Asch im Egerland über das Gebiet von Arzberg-Marktredwitz ins obere Naabtal und dieses abwärts nach Regensburg. Von dort beschreibt er ihn donauabwärts bis Passau, dann innaufwärts und zum Brenner sowie etsyabwärts zur Adria.³

³ S. dazu „Bärnstenvägar“. In: Fornordisk Lexikon, Södertälje 1995.

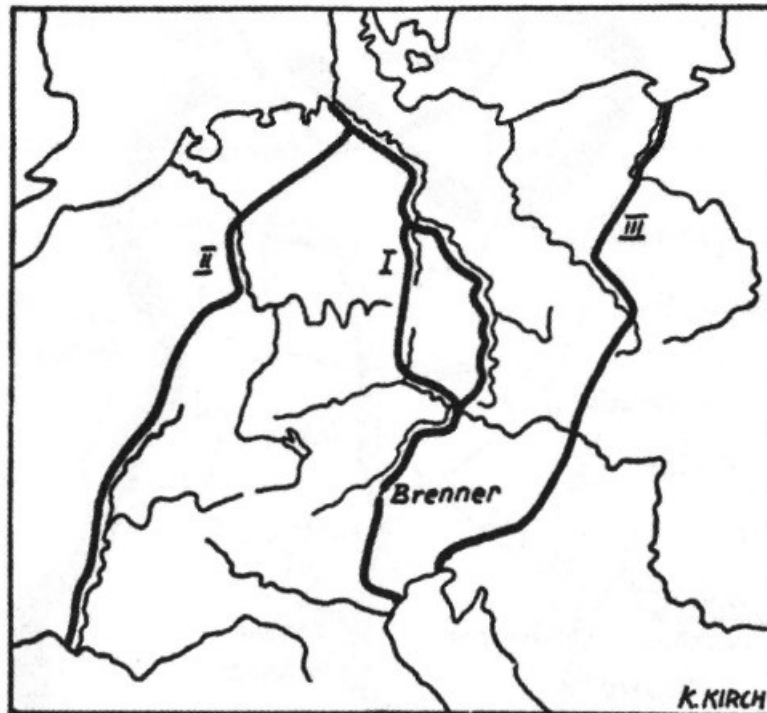


Abb. 3: „Bernsteinstraßen nach C. Schuchardt und R. Hennig“ 1935 (Hardt 1957, 91).

Schuchardt ergänzte diese, wie er feststellt, älteste Route durch eine Alternativstrecke ins Böhmisches Becken und moldauaufwärts über den Bayerischen Wald nach Passau, wo sie wieder in die über Naab und Donau führende Trasse einmündet. Weiter fügt er eine westliche Route von der Elbe zum Rhein bis Koblenz, moselaufwärts zur Saone und das Rhonetal abwärts zum Mittelmeer hinzu. Die dritte Route, seiner Meinung nach die jüngste, führte von der Ostsee weichselaufwärts über die Mährische Pforte, Carnuntum, das Becken von Ljubljana, über den Pass von Postojna nach Triest. Torbrügge lehnt 1979 eine frühbronzezeitliche Handelsstraße, die Route I, ab mit der Begründung, dass die bayerische Streckenführung in den Raum Kelheim (?) nicht belegt werden kann und die Bernsteinfunde im fraglichen Bereich erst „... aus der mittleren Bronze- und Hallstattzeit sichtbar ...“ würden (ebd., 218, Fußnoten 894 u. 896). Bereits 1958 und 1959 hatte sich Torbrügge gegen die Existenz des von Richard Hennig und Carl Schuchardt beschriebenen frühbronzezeitlichen Handelswegs mit der Begründung ausgesprochen, dass mittel- und norddeutsche Funde in der Oberpfalz fehlten und die „... Dürftigkeit der Bernsteinvorkommen entlang der angeblichen oberpfälzischen Strecke gegen seine Existenz ...“ sprächen (1958, 35), schränkte aber gleichzeitig ein, dass Kontakte über die Pässe im Norden und Nordosten durchaus möglich wären, man aber über die tatsächliche Begehung nichts wisse. Damit wird Hardts Bernsteinstraße vom Fachmann abgelehnt, die Magdeburger Straße beiläufig ins späte Mittelalter gerückt. Dies führte dazu, dass sich niemand mehr ernsthaft mit einer eventuellen Bernsteinstraße durch die Oberpfalz beschäftigt hat, sieht man von Adolf Gütter in seinem

Beitrag für den Historischen Verein für Oberfranken 2000 ab, der sich aber ebenfalls auf Montelius bezieht und keine neueren Belege etc. vorlegt.

Doch ganz so einfach kann man Hardts Beitrag zu einer Nord-Süd-Altstraße durch die Oberpfalz nicht beiseitelegen. Denn einmal bringt er als Novum eine zweite Nord-Süd-Route ins Spiel, die er, relativ gut nachvollziehbar, auf topographische Punkte/Orte fixiert und sie z.T. durch archivalische Belege, vor allem aber durch eine Reihe von Spuren im Gelände festzulegen versucht. Er ist damit neben Dollacker 1938 der erste Bearbeiter, der nicht nur vage das Naabtal als Route angibt, sondern von Regensburg aus nach Norden zwei deutlich verortbare Trassen beschreibt.

Seine Magdeburger wie die Bernstein-Straße zieht von Regensburg durch den Schelmengraben auf die Hochfläche des Oberpfälzer Bruchschollenlandes bei Kareth. Beide laufen auf derselben Trasse nach Nordwesten in Richtung Kallmünz. Vor dem Naabübergang trennt er beide Trassen. Während die Magdeburger Straße durch das Naabtal östlich des Flusses über Burglengenfeld, Teublitz nach Schwandorf zieht, läuft die Bernsteinstraße nach Überwindung der Naab ins Vilstal hinein und linksseitig talaufwärts in den Raum Amberg. Von dort biegt sie etwas auf die Höhen östlich der Vils ab und zieht über Höhengau, Gebenbach, wohl parallel oder auf der Trasse der heutigen Bundesstraße 299 nach Freihung, Grafenwöhr, östlich am Rauhen Kulm vorbei, nach Kemnath. Hier kreuzten sich offensichtlich eine ganze Reihe alter Fernweg, zumindest im Mittelalter, wie Reinhard Seitz (1971, 103) aufgrund alter Geleitrechte festgestellt hat. Weiter zog die Trasse zwischen Steinwald und Fichtelgebirge hindurch in Richtung Wunsiedel, wo sie nach Abb. 2 mit einem westlichen Seitenast der Magdeburger Straße zusammentraf und in Richtung Hof weiterführte.

Letztere querte nach seiner Skizze (s. Abb. 2) bei Schwandorf und bei Nabburg jeweils die Naab und zog dann linksseitig den Fluss entlang bzw. am Talrand über Pfreimd, Luhe nach Neustadt a.d. Waldnaab. Für den Abschnitt zwischen Luhe und Neustadt a.d. Waldnaab gibt er ohne Nennung der Quelle oder eines Beleges die Bezeichnung „Magdeburger Straße“ an. Sie zieht dann im Naabtal (?) nach Falkenberg und von dort mit einem scharfen Knick in Richtung des östlich gelegenen Tirschenreuth. Hier ändert sich nach Hardt wiederum die Richtung um mehr als 90° gegen Mitterteich, von wo ein Ast über Marktredwitz zur Bernsteinstraße bei Wunsiedel, der andere durch die Naab-Wondreb-Senke und Waldsassen in den Raum Eger zielte.

Für Hardt verließ sein doppelter Nord-Süd-Fernweg Regensburg über den Schelmengraben in nordwestlicher Richtung, wobei er sich beim älteren Bernsteinweg, wie bereits gezeigt, auf Schuchardt (1935) bezog.

Warum er aber dann seinen Bernsteinweg entgegen der Beschreibung bei Schuchardt wie seiner eigenen Skizze (s. Abb. 2) durch das Vilstal über Amberg, Grafenwöhr nach Kemnath laufen lässt und nicht wie nach seiner Literaturgrundlage auf ganzer Länge durch das Naabtal, muss offen bleiben.

Auch beim Verlauf seiner Magdeburger Straße gibt es für einen Fernweg eine Reihe von Ungereimtheiten. Dies betrifft einmal den Verlauf der Altstraße zwischen Kallmünz und Tirschenreuth permanent im Naabtal, wenn man bedenkt, dass der ganze Lastverkehr bis weit ins 13. Jahrhundert hinein mit Saumtieren abgewickelt worden ist (s. Schönfeld 1973), mit denen man problemlos über Pässe und Höhenrücken reisen konnte, weniger gut durch versumpfte und mit Aue- und Bruchwald bestandene Täler.

Sodann fällt auf, dass Hardt den Fernweg bei Schwandorf und bei Nabburg den Fluss queren lässt, was für Altstraßen auf so kurzer Strecke ungewöhnlich ist. Bei Nabburg könnte eine Rolle spielen, dass hier eine alte Fernstraße aus Mittelfranken die Nord-Süd-Straße kreuzte und zugleich die unmittelbar an der Naab liegende Magazinkirche St. Nikolaus (vgl. Sturm 1971) die Möglichkeit des Umschlages auf bzw. vom Schiff andeutet. Denn St. Nikolaus ist bis ins 13. Jahrhundert der Schutzpatron der Schiffsleute, Händler und Reisenden. Sein Patrozinium deutet in der Regel auf alte Fernhandelswege hin.⁴

Gänzlich unverständlich aber ist der von Hardt angegebene Verlauf zwischen Neustadt a.d. Waldnaab und Tirschenreuth. Das tief eingeschnittene, windungsreiche Waldnaabtal kam als Fernhandelsstrasse, der Fluss als Schiffsweg nicht in Frage. Eine Routenführung nach Tirschenreuth über die wellige Hochfläche des Niederen Oberpfälzer Waldes, z.B. über Schönficht-Lengfeld, dürfte sich angeboten haben, wenn nicht generell eine andere Trasse zwischen Neustadt und Mitterteich wahrscheinlicher gewesen wäre.

So bleiben bei aller Wertschätzung der Arbeit von Hardt eine Reihe von Ungereimtheiten, die bei seinen Routen nicht in das typische Bild alter Fernwege aus der Zeit vor dem 13. Jahrhundert passen.

4 Gibt es für Hardts Bernsteinstraße Geländespuren?

Auch wenn Torbrügge den frühbronzezeitlichen Bernsteinweg nach Hardt aus wissenschaftlichen Gründen, wohl ohne Geländekenntnisse, ablehnt, auf der Strecke zwischen Schelmengraben und Kallmünz findet man ausreichend Spuren und Indizien, welche zumindest eine mittelalterliche Altstraße dokumentieren. Abb. 1 zeigt, vom Schelmengraben selbst gar nicht zu reden, zwischen Kareth und Kallmünz parallel zur heutigen Staatsstraße einen Höhenweg, der an verschiedenen Geländeanstiegen durch zahlreiche, die heutige Straße begleitende, z.T. tiefe und breite Spurrinnen sichtbar ist. Nördlich Schwaighausen sind es insgesamt bis zu 20 alte Fahrinnen, südöstlich Dornau/Irnhüll bis zu 14. Da die gegenwärtige, breite Straße in beiden Fällen zwischen den alten Fahrinnen verläuft, muss man sie in voller Breite zum Altstraßenband rechnen, was bei ca. 7,50 Meter Breite in jedem Fall nochmals bis zu fünf Fahrspuren ergibt. Der tief und breit eingerissene

⁴ Erst ab dem 13. Jahrhundert übernimmt St. Jakob der Ältere diese Funktion.

Schelmengraben als Aufstiegs- und Abfahrtsspur ins bzw. aus dem Donautal wie das breite, heute durch mehrere Sportplätze genutzte Zufahrtsband ins Naabtal südöstlich Kallmünz belegen beachtliche mittelalterliche Verkehrsfrequenz.

Auch diese Altstraße wird von einer Reihe von Flurkreuzen und Kapellen begleitet. Ein besonderes Indiz für einen stark frequentierten Fernweg ist der südlich Kallmünz quer zur Fahrtrichtung sich erstreckende Kalkriegel, der ehemals den Galgen trug und um den die Trasse auf beiden Seiten ins Naabtal zieht.

Somit lässt sich die bei Hardt zwischen Regensburg und Kallmünz eingetragene Altstraßentrasse im Gelände durch Spuren und begleitende Indizien belegen.

Schwieriger ist es, sowohl die Fortsetzung der Magdeburger Straße im Naabtal nach Burglengelfeld und Teublitz wie seine Bernsteinstraße entlang der östlichen Talflanke des Vilstales nachzuvollziehen. In beiden Fällen hat der moderne Straßenbau eventuell vorhandene Spuren verwischt. Im Falle der Magdeburger Straße ließ sich Hardt vermutlich von den Ausgrabungen von Armin Stroh im Raum Fischbach-Schirndorf leiten; bei seiner Führung der Bernsteinstraße auf der östlichen Vilstalseite muss man ob der gerade zwischen Kallmünz und Dietldorf sehr schmalen und engen Talflanke Zweifel an einer derartigen Trassenführung haben. Hier sollte, hat es eine derartige Trasse gegeben, wohl besser auf den das Vilstal begleitenden Hochflächen gesucht werden.

4.1 Die Fortsetzung der Trasse westlich Kallmünz über die Hochfläche und eine Abzweigung nach Westen

Der Markt Kallmünz (334 m ü. NN) umschließt den steil aufragenden Burgbergsporn, der den Ort um 110 Meter überragt. Bereits im auslaufenden Vilstal gabelt sich die Marktstraße. Während ein Ast im Tal in die heutige Talsstraße in Richtung Schmidmühlen-Amberg einmündet, überquert der andere die Vils sowie die moderne Umgehungsstraße und zieht, zunächst von typischen Straßenhäusler-Anwesen begleitet, die am oberen Ende in eine kleine junge Siedlung übergehen, mit ziemlicher Steigung den Westhang des Vilstales in einer Trockentalkerbe zu einem schmalen Absatz hinauf. Der Name der schmalen Straße lautet: „Alte Dinauer Straße“. Demnach handelt es sich um den alten Orts Verbindungsweg von Kallmünz zum westlich auf der Albhochfläche gelegenen Dorf Dinau, der auch in der entsprechenden Topographischen Karte 1 : 25.000 mit mehreren Serpentinaen eingetragen ist. Neben den Serpentinaen finden sich im vom Fuchsberg im Norden und vom Weizenberg im Süden begrenzten „Hühnerloch“ neun bis zehn sehr tiefe und breite Fahrrinnen, die eine direkte alte Zufahrt auf die Hochfläche belegen und entlang eines Wald- und Feldweges, mehrmals durch alte Fahrspuren etwa im schmalen Waldstück nördlich Dallackenried (sechs bis sieben) zu erkennen, nach Dinau führen. Vorbei an Oberwahrberg, Haus-

raitenbuch, Graswang, Rackendorf, Holzheim führte die Trasse über den Raum Altenvelburg/Velburg nach Nordwesten in Richtung Altdorf bei Nürnberg (s. Manske 2000).

Von dieser Trasse zweigt im oben erwähnten Gelände-Absatz unterhalb des „Hühnerloches“, aber auch oberhalb desselben je eine Route nach Norden ab, die parallel zum Vilstal verläuft. Die untere zieht in einem beachtlichen Steilanstieg durch vier bis fünf Spuren belegt auf die Hochfläche hinauf und führt als Waldweg durch zwei, an einzelnen Stellen durch drei Fahrspuren zu erkennen nach Norden. Die durchs „Hühnerloch“ und oberhalb desselben nach Norden abbiegende Trasse mündet nach etwa einem Kilometer in die vorher beschriebene Trasse ein. Am Erzberg vorbei führen beide nach Rohrbach hinunter, wo sie den Forellenbach kurz vor seiner Einmündung in die Vils queren. Von hier gibt es Fahrspuren über den Haunberg zur Wüstung Haundorf bzw. durch den Kesselgraben (Trockental), welche durch den Truppenübungsplatz Hohenfels-Nainhof nach Schmidmühlen führen. Den Markt erreichen sie von Südwesten her. Eine genaue Kartierung der Trassen innerhalb des Truppenübungsplatzes war nicht möglich. Den weiteren Verlauf der Nord-Süd-Trasse habe ich 1985 im Band 11 der Schriftenreihe der Universität Regensburg weiter über Amberg, den „Süßer Berg“, Adlholz in Richtung Vilseck, Grafenwöhr beschrieben.

Somit existierte neben dem Vils-Wasserweg sehr wohl ein mittelalterlicher Landfernweg von Kallmünz aus nach Norden, der zwar nicht – wie Hardt angenommen hat – im Vilstal, sondern parallel zu ihm über die westlich angrenzende Albhochfläche bis Amberg, sodann über den Riedel zwischen Vils und Gebenbach zur mittelalterlichen „Verkehrsdrehscheibe“ „Süßer Berg“ und weiter über Adlholz nach Norden führte. Bleibt die Frage, ob es sich bei dieser Nordtrasse tatsächlich um die von Hardt angenommene bronzezeitliche Bernsteinstraße gehandelt haben kann.

4.2 Trasse Schelmengraben – Kallmünz, Verkehrsbündelung von zwei Altstraßen

Das mittelalterliche bis frühneuzeitliche Fernverkehrsaufkommen resultierte neben dem lokalen Verkehrsaufkommen aus zwei verschiedenen Quell- und Zielrichtungen: dem aus dem Mittelfränkischen Becken und dem aus Mittel- und Norddeutschland, vermutlich über Magdeburg. Erst westlich Kallmünz trennten sich beide Routen. Eine Gewichtung bzw. Abschätzung, welche Route den größeren oder kleineren Anteil am Verkehrsaufkommen auf der gemeinsamen Trasse zwischen Kallmünz und Regensburg hatte, ist nur aufgrund der vorhandenen Indizien und Fahrspuren im Gelände nicht möglich. Entscheidend ist, dass beide Richtungen nachzuweisen sind.

5 Die Fortsetzung beider Nord-Süd-Teilsysteme nach Norden bis zur Mittelgebirgsschwelle

Für die Weiterführung der beiden Teilsysteme nach Norden ist man derzeit auf die vorhandene Literatur angewiesen. Die folgende Beschreibung kann daher nur in groben Zügen erfolgen und muss zudem als vorläufig und sicherlich verbesserungsbedürftig bezeichnet werden.

Reinhard Seitz nennt in seinem Beitrag über Kemnath (1971, 103) auf der Basis einer Geleitrechtsbeschreibung aus dem Jahre 1497 eine Route, welche von Amberg über Gebenbach, Freihung, Grafenwöhr, Pressath die Stadt Kemnath erreicht. An der Wende des 15. zum 16. Jahrhundert waren die alten Höhenwege längst durch Ortsverbindungswege ersetzt worden, vor allem wenn Städte und Märkte ins Verkehrsnetz einbezogen werden sollten. Die in dem Geleitrecht beschriebene Trasse dürfte daher zwischen Amberg und Kemnath nur noch teilweise mit dem von mir 1985 aufgezeigten Höhenweg identisch gewesen sein. Andererseits gab es von Kemnath über Brand und Nagel ein Geleitrecht nach Wunsiedel, welches auf einen ehemaligen Fernweg nach Norden hinweisen könnte, wie er von Hardt in Anlehnung an Schuchardt angenommen worden ist. Er dürfte über den Raum Hof zur fränkischen Saale, mit dem Saaletal zur Elbe und über den Raum Magdeburg zur Nord- und Ostsee geführt haben.

Ebenso hypothetisch ist die Ergänzung des östlichen Teilsystems nach Norden. Hardt lässt seine Magdeburger Straße nach Überquerung der Naab bei Nabburg auf der östlichen Talseite nach Norden verlaufen. Durch das enge Durchbruchstal im Naabgebirge erreicht sie Luhe. An Weiden vorbei zieht sie über Pischeldorf, Pirk, Schirmitz, vorbei an Almesbach durch Edelsdorf, offensichtlich wieder im Naabtal irgendwie nach Neustadt a.d. Waldnaab. Für diesen Abschnitt nennt er ohne Angabe eines Beleges die Bezeichnung „Magdeburger Straße“; auch ihre zeitliche Einordnung lässt er offen (ebd., 86). Inwieweit diese Trasse wirklich im östlichen System der Nord-Süd-Straße der älteste Zweig ist, muss offen bleiben. Denn einmal ist das Naabtal zwischen Pfreimd und Luhe sehr eng, was gegen einen Verlauf des Fernweges im Tal spricht und eher einen Verlauf über die wellig-kuppige Hochfläche des Niederen Oberpfälzer Waldes erwarten ließe. Sodann weist Ernst Gagel 1966 auf eine Nord-Süd verlaufende Altstraße hin, welche westlich der Altstadt Weidens, angeblich von Rothenstadt kommend, nach Norden in Richtung Altstadt vorbeizieht, wobei an der Kreuzung einer aus dem Raum Pressath kommenden Altstraße bis 1575 eine Nikolauskirche gestanden haben soll. Dieses Schutzheiligenpatrozinium weist für beide Fernwege auf ein hohes Alter vor dem 13. Jahrhundert hin.

Außerdem sollte die Nord-Süd-Altstraße, vorausgesetzt meine Kartierungen bis Pittersberg – wiederum mit einer Nikolauskirche – stimmen, mehr oder minder geradewegs von Nabburg aus über das Naabgebirge nach Norden weiterziehen. Eine Einmündung in die von Gagel erwähnte Altstraße bei Rothenstadt wäre dabei durchaus denkbar. Für Gagels Altstraße sprä-

che sogar, theoretisch aufgrund der Topographischen Karte 1 : 100.000, Blatt C 6338, Weiden, eine Fortsetzung, überwiegend als Höhenweg über Windisch-Eschenbach, Bernstein, Friedenfels, vorbei an Ruine Weißenstein über den Plößbergpass in Richtung Marktredwitz oder Wunsiedel.

Schuchardt und Hardt schlagen zudem eine Route über den Raum Eger, Asch, Adorf und weiter in nördliche Richtung vor.

Schließlich bringt der begeisterte Altstraßenforscher und Rechtsanwalt, Franz Flammersberger, eine Fortsetzung der östlichen Nord-Süd-Trasse von Pittersberg über den Buchberg und Schnaittenbach als Diskussionsbeitrag ein, wobei er Burgstall und so genannte Keltenschanze am Buchberg als Indizien einbezieht und seine Route mutig als „Bernsteinstraße“ bezeichnet.

Vorläufige Zusammenfassung

Beide Teilsysteme, das westliche über den Raum Amberg wie das östliche über den Raum Nabburg, führten nach Norden weiter, wie und auf welchen Trassen müssen eingehende Geländeuntersuchungen klären.

Andererseits zeigt das Zusammenlaufen beider Teilsysteme sowohl im Norden in Richtung fränkische Saale wie im Süden bei Regensburg, dass es sich um ein einziges großes Nord-Süd-System handelt, welches auf den verschiedenen Teilrouten offensichtlich abwechselnd zu unterschiedlichen Zeiten benutzt wurde, wie dies bei allen mehrtrassigen mittelalterlichen Altstraßensystemen der Fall war (s. Manske 1978, 42). Damit entfällt aber der Disput darüber, welches der Teilsysteme eventuell Bernstein-, welches die Magdeburger Straße sein könnte. Beide gehören zum gleichen Nord-Süd-System, das möglicherweise bereits als Weg für den Bernsteinhandel, sicher aber für den mittelalterlichen Nord-Süd-Handel über Magdeburg genutzt worden ist.

Erhebt sich nur noch die Frage, ob beide Teilsysteme gleichzeitig, nacheinander oder wiederholt in Nutzung waren. Aufgrund des derzeitigen Standes der archäologischen wie historischen Forschung neige ich dazu, das östliche als das ältere anzusehen (s. Manske 2005). Dafür spricht, dass die Flüsse selbst als älteste Verkehrswege genutzt wurden, wie gezeigt werden konnte. Außerdem war die Naab gegenüber der Vils in jedem Fall der wasserreichere Fluss und konnte möglicherweise schon ab Altenstadt, später eventuell ab Weiden, in jedem Falle aber ab Nabburg als Transportweg genutzt werden. Zudem tritt Nabburg (929) früher ins Licht der Geschichte als Amberg (1040), wobei in den ältesten Belegen zwar von einem West-Ost-Weg berichtet wird, nicht aber von einem Nord-Süd-Weg (s. Sturm 1959). Andererseits weist die Magazinkirche St. Nikolaus in Nabburg-Venedig, unmittelbar am Fluss gelegen, auf einen Wasser-Land-Umschlag und umgekehrt hin und damit indirekt auf einen Nord-Süd-Fernweg, zumindest von Nabburg aus flussabwärts. All dies spricht zumindest derzeit dafür, dass das östliche Land-Wasser-Fernwegsystem wohl als das ältere anzusprechen

ist. Doch kann damit keinesfalls ausgesagt werden, dass der westliche Fernweg vor 1040 unbekannt und ungenutzt gewesen sei.

Warum sich dann in späterer Zeit offensichtlich der Nord-Süd-Verkehr auf das westliche Teilsystem über Amberg verlagert hat, kann nicht beantwortet werden. Vermutungen zu dieser Frage wurden 2005 ausgesprochen, können aber nur als Hypothese gewertet werden .

6 Stadthof und Regensburg im Nord-Süd-Fernweg-System

6.1 Der Zugang der Trasse zum Donaunordufer

Auf dem aktuellen Stadtplan von Regensburg, auf dem Stadthof durch den Bau des Main-Donau-Kanals über das ehemalige Gelände des Protzenweiher heute auf einer Insel liegt, muss man sehr genau das Straßennetz betrachten, um Reste bzw. Anzeichen der ehemaligen Nord-Süd-Trasse zum nördlichen Donauufer zu erkennen. Sieht man sich den fraglichen Bereich zwischen Steinweg und Stadthof genau an, so entdeckt man offensichtliche, durch Baumaßnahmen (Main-Donau-Kanal, Frankenstraße) unterbrochene Straßenabschnitte, welche früher möglicherweise miteinander verbunden waren (s. Abb. 4). Beispielsweise setzt die Bäcker-gasse an der Schwandorfer Straße und der Reinhausener Brücke an und führt gerade-wegs, durch die Frankenstraße unterbrochen, auf den Main-Donau-Kanal zu, vor dem sie heute im rechten Winkel nach Westen abbiegt. Genau ge-genüber ergibt sich das gleiche Bild. Die Seifensiedergasse führt unmittelbar am St. Mang-Komplex vorbei zum Kanal und biegt heute exakt gegenüber der Bäcker-gasse ebenfalls nach Westen ab. Vor den oben genannten Bau-maßnahmen dürften daher Bäcker- und Seifensiedergasse miteinander ver-bunden gewesen sein und die Trasse der Nord-Süd-Straße zum nördlichen Donauufer gebildet haben, wobei man sich durch die derzeitige Schmalheit beider Straßen nicht täuschen lassen darf.

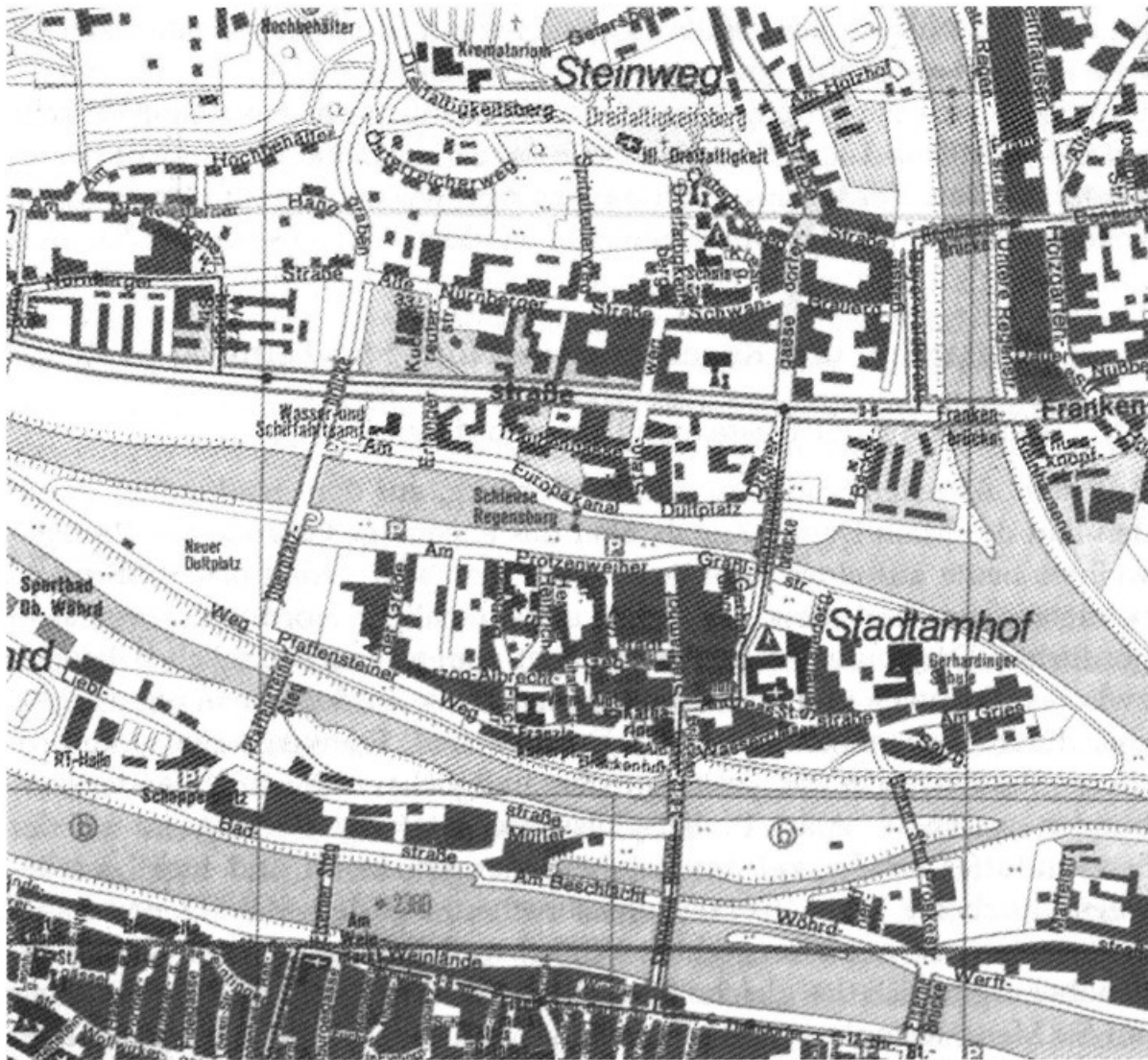


Abb. 4: Stadtplan Regensburg (Ausschnitt aus: Stadt Regensburg, Amtl. Stadtplan 1995, 9. Aufl.).

Diese Situation zeigt der Ausschnitt aus einer Federzeichnung von Hans Georg Bahre aus dem Jahre 1614 (s. Abb. 5). Dort zieht, parallel zur Zufahrt zum nördlichen Marktplatztor von Stadtamhof ein relativ breiter Fahrweg zu einem Platz zwischen dem Kloster St. Mang und einem großen Gebäude, möglicherweise dem ehemaligen Urfahrhof (s. Dirmeier 2002). Von dort bestand wohl entweder über die Wassergasse (s. Abb. 5) oder östlich des großen Gebäudes Zugang zur Donau über die heutige Salzgasse. Mit Hilfe einer Fähre erreichte man von hier aus das südliche Donauufer unterhalb der Porta Praetoria des Römerlagers.

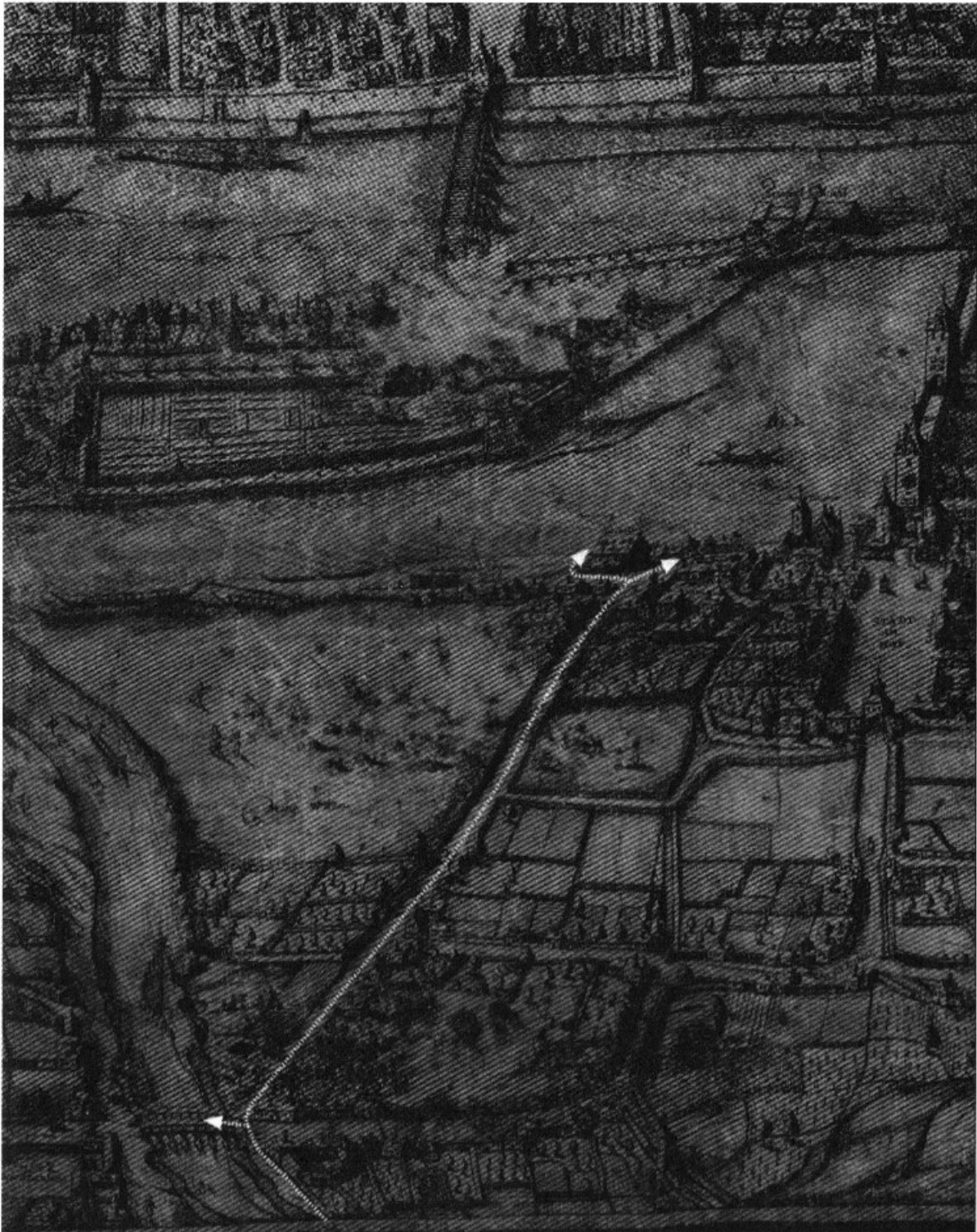


Abb. 5: Einmündung des N-S-Fernweges in Stadtamhof östlich des St. Mang-Komplexes (Ausschnitt Federzeichnung v. Hans Georg Bahre 1614, Stadtarchiv Regensburg).

Ganz ähnliche Überlegungen über eine Zufahrt nach Stadtamhof von Norden her bringt Diethard Schmid (1981, 409ff.) zum Ausdruck (s. Abb. 6). In seiner Karte 1 „Stadtamhof um 1100“ zieht eine Wegtrasse von Norden aus dem Regental mit einem doppelten Straßenbogen im Bereich des Steinweg-Reinhausener Brückenkopfes in südliche Richtung über das Gebiet des östlichen Protzenweiher an der östlichen Flanke des St. Mang-Komplexes vor-

bei zur Wassergasse. Auch vom Schelmengraben vermutet er eine Zufahrt über den westlichen Bereich des Protzenweiher auf St. Mang zu. Ich halte einen solchen Verbindungsweg für durchaus realistisch, da wohl kaum angenommen werden kann, dass es innerhalb einer Strecke von knapp 600 Metern zwei größere, leistungsfähige Fährn zu dieser Zeit über die Donau zwischen Stadtamhof und Regensburg gegeben hat. Zudem wäre ein Fährübergang für Lastverkehr in Höhe des Weißgerbergrabens über den Oberen Wöhrd nur mit zwei Fahrzeugen über den nördlichen und den südlichen Donauarm zu bewältigen gewesen.

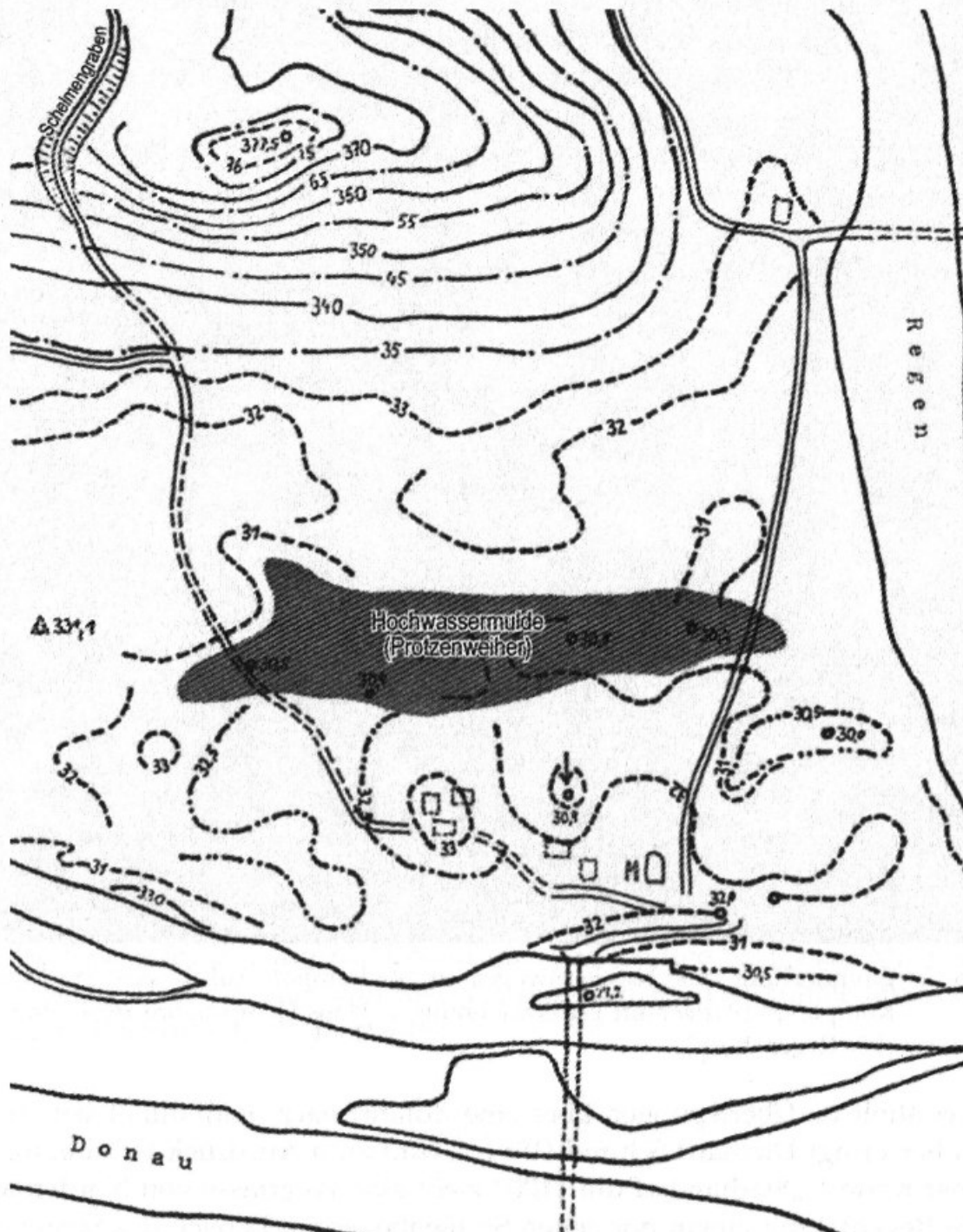


Abb. 6: Vermuteter Verlauf je einer Trasse aus dem Regental und vom Schelmengraben zum Donau-Nordufer (Schmid 1981, 180, Karte 1).

Der bei Schmid (1981) zwischen der Einmündung der Bäcker-gasse über die östliche Schwandorfer zur Lappersdorfer Straße führende doppelte Wegbogen dürfte dem heutigen Straßenverlauf nachempfunden sein, zumal Schmid offensichtlich mehr die Richtung nach Böhmen über die Reinhausener Brücke im Blick hatte. Ursprünglich dürfte der Nord-Süd-Fernweg über die Bäcker-gasse hinaus nach Norden über den südlichen der beiden Sportplätze zur Lappersdorfer Straße verlaufen sein (kommunale Flächen gehen oft auf Altstraßentrassen zurück, s. Manske 2000). Diese Situation zeigt sehr schön der „Fahrweg nach Regendorf“ auf dem „Plan von Regensburg mit seinen Umgebungen im Jahre 1829“, bearbeitet im Topographischen Bureau des Königlich bayerischen Generalquartiermeister Stabs (s. Abb. 7). Dieser Fahrweg rechts des Regens läuft von Norden geradewegs auf den Brückenkopf der Reinhausener Brücke zu, überquert die Zufahrt und mündet, die östliche Flutmulde (Protzenweiher) querend, entlang der Ostflanke von St. Mang in den Straßenknoten aus Seifensiedergasse, Andreasstraße und Wassergasse. Die ehemalige Donauüberquerung vor der Existenz der Steinernen Brücke ist auf dem Plan nicht mehr zu erkennen.

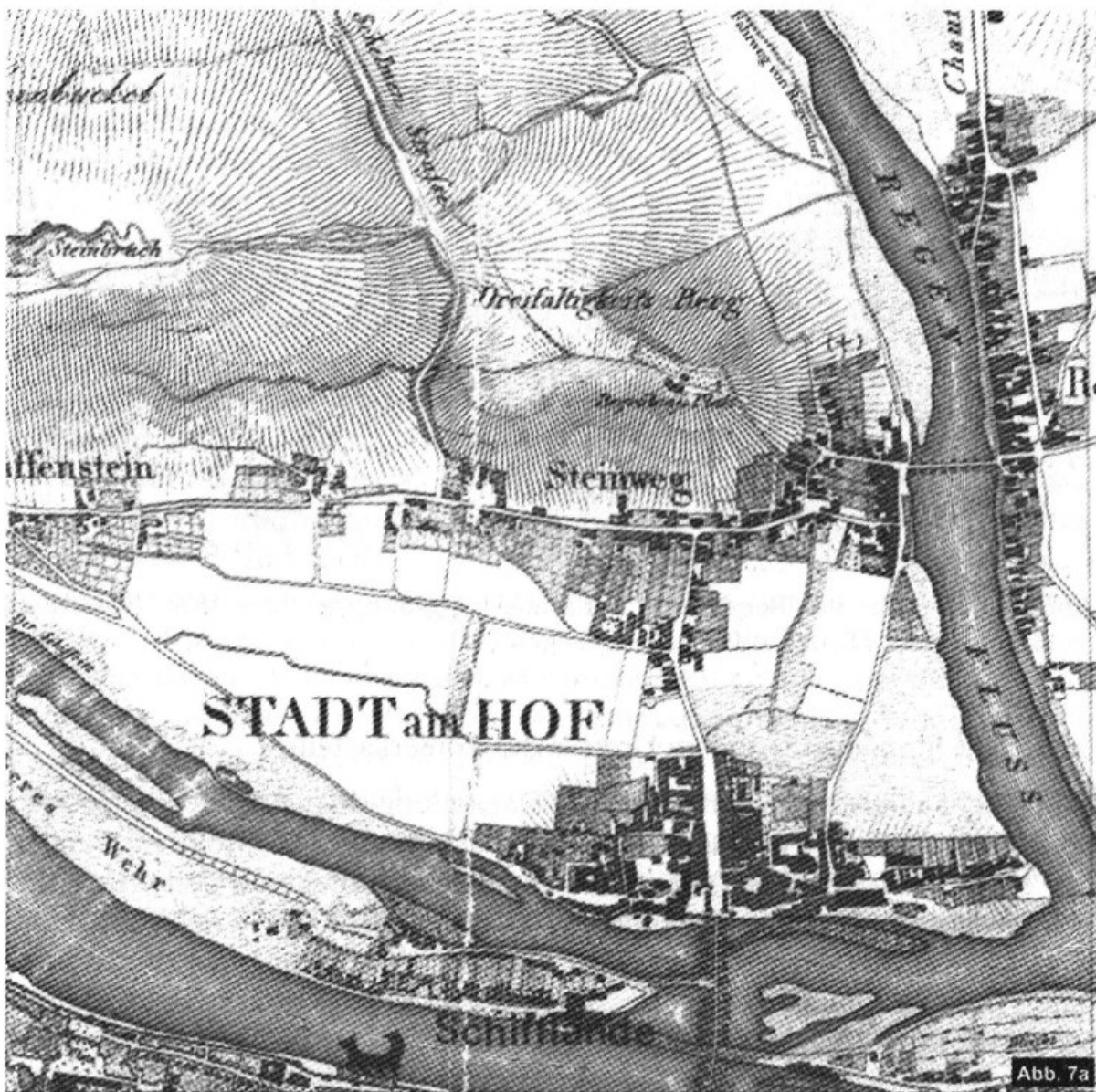


Abb. 7a

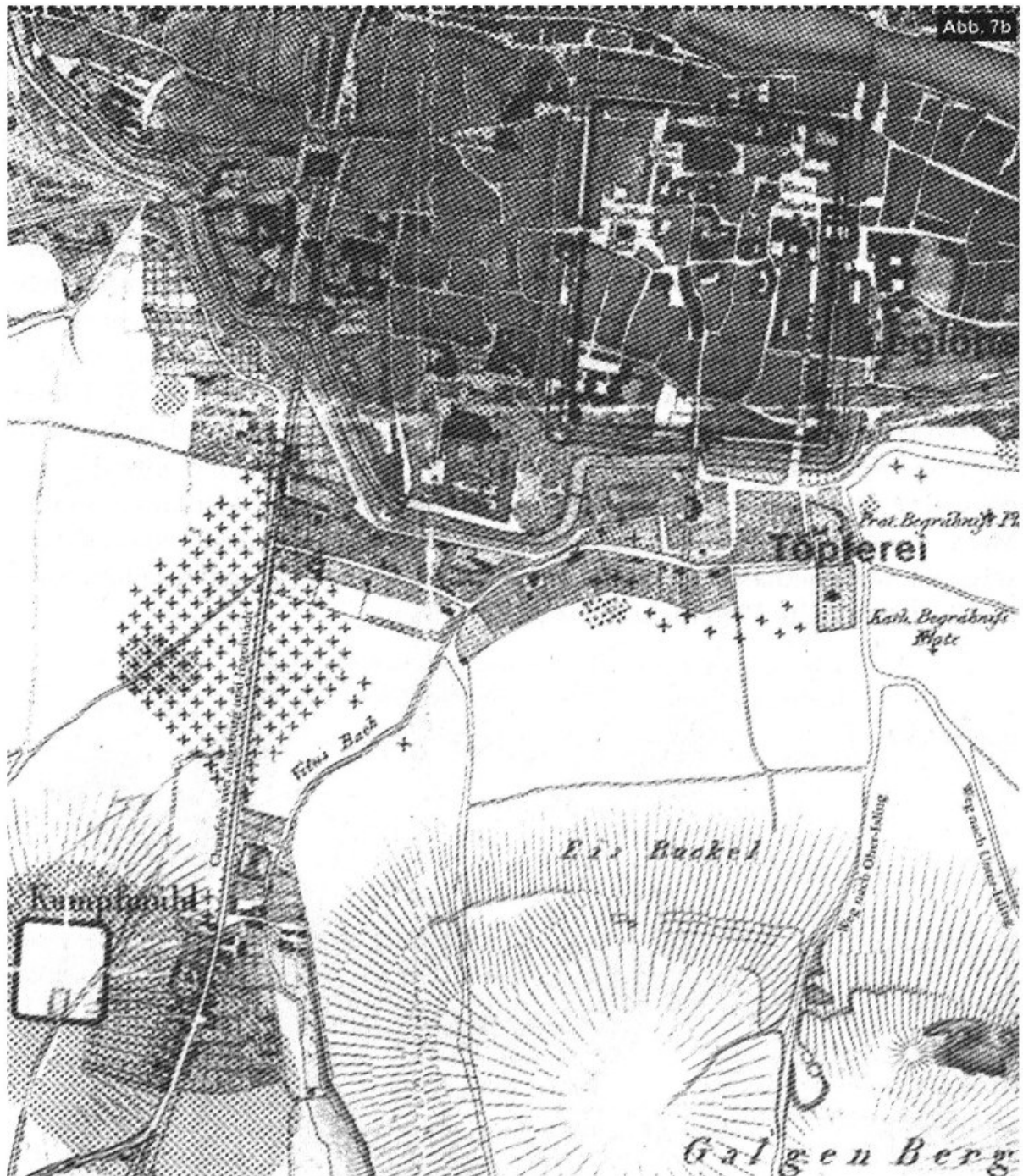


Abb. 7 (a-b): „Plan von Regensburg mit seiner Umgebung im Jahre 1829“ (Ausschnitt aus Dietz u.a. 1979, Planbeilage).

6.2 Die Straßensituation im Umfeld des Römerkastells

Nach archäologischer wie historischer Darstellung diente das Kumpfmühlereinschließlich eines eventuellen zweiten Kastells gleicher Größe im Bereich der späteren, westlichen „Canabae“ der Beobachtung und Sicherung des Nahraumes im engeren Donaubogen (s. Waldherr 2005). Größe und Lage beider Befestigungen lassen im Gegensatz zur Absicherung des Donauübergangs bei Straubing gegen die Stallwanger bzw. Kinsach-Senke darauf schließen, dass die Römer zunächst die Gefährlichkeit der Zugangsmöglichkeiten in die Regensburger Bucht von Norden her unterschätzt haben. Mög-

licherweise hielten sie die von Süden im Bereich des heutigen Weißgerbergrabens die Donau erreichende Straße für die bedeutendere. Für die Beobachtung und Kontrolle des Handelsverkehrs über den Schelmengraben nach Nordwesten hielten sie zumindest zunächst die beiden Kastelle für ausreichend.

Dass dies ein Irrtum war, darauf weisen die wohl mindestens seit 166/167 laufenden Planungen und Vorarbeiten für ein großes Militärlager hin. Doch mussten sie den Irrtum zunächst 170 n. Chr. beim Markomanneneinfall mit dem Verlust der beiden Kastelle in Kumpfmühl wie dem vermuteten im Bereich der späteren „Canabae“ sowie des Handwerker- und Händlerdorfes entlang der Straße zur Donau bezahlen (s. Dietz et al. 1979).

Die rasche Antwort auf dieses Dilemma war der Bau des „castrum“ über dem Donausüdufer genau gegenüber der Einmündung der Nord-Süd-Straße auf dem Donaunordufer. Es ist wohl kaum ein Zufall, dass das Nordtor des massiven Militärlagers genau auf die Nord-Süd-Straße auf dem gegenüberliegenden Ufer blickte. Mit diesem Bollwerk sollte ein für allemal dieser gefährliche Zugang an der Nordgrenze des Imperiums kontrolliert und gegebenenfalls blockiert werden.

Das eindrucksvolle Castrum verfehlte seine psychologische Wirkung auf die nördlich der Donau lebenden Germanenstämme nicht. Denn wie die Historiker belegen (s. Dietz et al. 1979), kehrte nach 179 n. Chr. wohl für über 60 Jahre im Raum Regensburg Ruhe ein, während es an anderen Stellen der Staatsgrenze immer wieder zu Auseinandersetzungen kam. Erst die Alamanneneinfälle 233 und 242 bis 245 beendeten diese Ruhephase, wobei auch das Kastell in Mitleidenschaft gezogen worden ist (s. ebd.).

Ursprünglich, nach Fertigstellung des Militärlagers, mündete die Verbindung über die Donau genau unterhalb der „Porta Praetoria“. Schließlich war die Kontrolle und eventuelle Sperrung des Übergangs die Aufgabe der neuen römischen Festung. Doch ist schwer vorstellbar, dass der gesamte Verkehr auf Dauer durch das Militär-Camp floss, auch während der folgenden ruhigen Zeitphase, in der sich die Handelsbeziehungen normalisierten und wohl auch zunahmen.

So darf man wohl annehmen, dass nach einiger Zeit der Handelsverkehr vor der Nordmauer des Kastells entweder nach Westen durch die „Canabae“ oder nach Osten zwischen der Ostmauer mit Graben und der östlichen „Canabae“, welche nicht direkt an die Ostmauer anschloss, hindurch nach Süden umgelenkt worden ist. Hierauf lässt die breite Zwischenzone zwischen Ostmauer und östlicher „Canabae“ mit einer Reihe von Plätzen und aufeinanderfolgenden öffentlichen Gebäuden, aber auch Klöstern (Minoriten-, Clarakloster), Neues Rathaus, IHK-Gebäude, Claraschule etc. entlang der D-Martin-Luther-Straße schließen, deren Grundflächen, wie häufig bei öffentlichen Gebäuden und Anlagen, auf ehemaligen, breiten Altstraßenstrassen errichtet worden sein könnten.

Vermutlich führte auch die Fähre bald zur Nordostecke des castrums im Bereich der Eisernen Brücke und des St. Georgenplatzes. Möglicherweise

könnte man hier auch den „portus saluber“ erwarten, zumal vor der Existenz der Steinernen Brücke im Bereich des heutigen Weißgerbergrabens der Donauwasserstand um bis zu 40 cm niedriger gewesen ist als heute.

Die „Umleitungen“ entlang der Nordmauer nach Westen wie nach Osten mündeten schließlich in die von Johann Auer (1999) aufgezeigten römischen Straßen (s. Abb. 1), die sich auf dem genannten Plan von Regensburg und Umgebung aus dem Jahre 1829 (s. Abb. 7) nahezu vollständig, wenn auch mit verkürzter Zielrichtung wiederfinden. Hier erweist sich nördlich wie südlich der Donau eine oft verblüffende Kontinuität von Wegtrassenführungen, wenn auch heute nur noch als schmale Gassen, Feld- oder Waldwegrouten bzw. als breite Fluchten aufeinanderfolgender Plätze und öffentlicher Gebäude.

7 Ergebnis

Fahrrinnenspuren im Gelände belegen sowohl für das östliche wie das westliche Nord-Süd-Teilsystem die Existenz mittelalterlicher Fernwege von bzw. nach Norden in die bzw. aus der Regensburger Bucht.

Archäologische Beweise ergaben bereits für das jüngere Neolithikum Fernhandelsverbindungen entlang der Donau und ihrer Zuflüsse nach Südosten, ins Böhmisches Becken, aber auch nach Thüringen und Sachsen.

Da es sich bei den durch Spuren im Gelände fassbaren Altwegen generell um Höhenwege handelt, deren Trassen zusätzlich durch Kirchenpatrozinien belegt werden können, deren Verwendung in der Regel vor das 13. Jahrhundert hinweist (St. Nikolaus, St. Laurentius, z.T. auch St. Maria), dürfen die behandelten Altstraßen durch die Oberpfalz mindestens ins frühe Mittelalter, wenn nicht – wie die Siedlungsfunde beim Benhof vermuten lassen – mit aller Vorsicht in die römisch-kaiserzeitliche Phase des 2. bzw. 3. nachchristlichen Jahrhunderts datiert werden.

Der Nahraum von Regensburg hat somit seit vor- und frühgeschichtlicher Zeit mit Donau und ihren Zuflüssen Naab und Regen sowie der Inselbildung in der Donau als günstige Überquerungsmöglichkeit die Fernwege aus allen Himmelsrichtungen, auch aus der nördlichen, auf sich gezogen. Vor allem aber dürfte der gefährlichen Nord-Süd-Altstraße, bezeichne man sie nun als Bernstein-, im Mittelalter als Magdeburger Straße oder einfach nur als Nord-Süd-Straße, das in der Regierungszeit Kaiser Marc Aurels errichtete „castra regina“ seine Entstehung verdanken.

8 Bibliographie

- Angerer, Martin/Wanderwitz, Heinrich [Hrsg.] (1998): Regensburg im Mittelalter. 2. Aufl. Regensburg.
- Auer, Johann (1999): Altwege zwischen Abens, Donau und Isar. Kallmünz (Regensburger Beiträge zur Regionalgeographie und Raumplanung, 5).

- Bauer, Rudolf (1962/63): Der Wandel der Bedeutung der Verkehrsmittel im nordbayerischen Raum, In: Mitt. d. Geogr. Ges. Erlangen 9, 53ff.
- Binsteiner, Alexander (2000): Die Feuersteinstraße nach Böhmen, In: Beitr. zur Archäologie in der Oberpfalz u. i. Regensburg 4, 43ff.
- Binsteiner, Alexander/Neumann-Eisele, Petra (2001): Die Feuersteinstraße, Europas ältester Handelsweg. Kelheim (Archäologisches Museum d. Stadt Kelheim, 5).
- Dallmeier, Lutz-Michael (2000): Spurensuche. Vorgeschichte des Regensburger Raumes, In: Schmid, Peter [Hrsg.]: Geschichte der Stadt Regensburg. Regensburg, 3ff.
- Dietz, Karlheinz/Osterhaus, Udo/Riekhoff-Pauli, Sabine/Spindler, Konrad (1979): Regensburg zur Römerzeit. 2. Aufl. Regensburg.
- Dirmeier, Artur (2006): Die Steinernen Brücke in Regensburg. pons optimus, pons gloriosus. In: Feistner, Edith [Hrsg.]: Das mittelalterliche Regensburg im Zentrum Europas. Regensburg (Forum Mittelalterstudien, 1), 25ff.
- Dollacker, Anton (1919): Eine nordgauische Straße vom Main zur Donau. In: Deutsche Gaue. Sonderdruck 107. Kaufbeuren.
- Dollacker, Anton (1938): Altstraßen in der mittleren Oberpfalz. In: Veröffentlichungen des Historischen Vereins Oberpfalz und Regensburg 88, 167ff.
- Fischer, Thomas (1981): Zur Chronologie der römischen Fundstellen um Regensburg. In: Bayerische Vorgeschichtsblätter 46, 63ff.
- Fischer, Thomas (1981): Archäologische Funde der römischen Kaiserzeit und der Völkerwanderungszeit aus der Oberpfalz (nördlich der Donau). In: Veröffentlichungen des Historischen Vereins Oberpfalz und Regensburg 121, 349ff.
- Fischer, Thomas (1988): Römer und Bajuwaren an der Donau. Bilder zur Frühgeschichte Ostbayerns. Regensburg.
- Fornordisk Lexikon (1995). Stichwort „Bärnstenväger“. 2. Aufl. Södertälje.
- Gagel, Ernst (1963): Probleme um Weidens Anfänge. In: Oberpfälzer Heimat 8, 160ff.
- Gagel, Ernst (1966): Streifzüge durch Weiden. Unsere Stadt gestern und heute. 2., erw. Aufl. Weiden.
- Gnirs, Anton (1898): Das östliche Germanien und seine Verkehrswege in der Darstellung des Ptolemaeus. Prager Studien IV. Prag.
- Gömmel, Rainer (2000): Wirtschaftsentwicklung vom 13. Jahrhundert bis zum II. Weltkrieg. In: Schmid, Peter [Hrsg.]: Geschichte der Stadt Regensburg. Bd. 1. Regensburg, 478ff.
- Gütter, Adolf (2000): Die Gewässernamen „Trewina“ und „Kössein“ und die Besiedlung des Gebietes um Marktredwitz. In: Historischer Verein für Oberfranken. Sonderdruck aus Archiv für Geschichte von Oberfranken 80. Bayreuth.
- Hardt, Michael (1957): Magdeburger und Bernsteinstraße. In: Oberpfälzer Heimat 2, 83ff.
- Kraus, Andreas (1984): Amberg und der bayerische Nordgau im 11. Jahrhundert. In: Staatl. Generaldirektion d. Staatl. Archive [Hrsg.]: Amberg 1034-1984. Aus tausend Jahren Stadtgeschichte. Amberg (Ausstellungskataloge d. Staatl. Archive Bayerns, 18), 25ff.
- Kraus, Andreas/Pfeiffer, Wolfgang (1979): Regensburg. Geschichte in Bilddokumenten. München.
- Lexikon des Mittelalters. 1989 Bd. IV.; 1997 Bd. VIII (Fuhrwesen, Wagen, Karren).
- List, Ulrich (2006): Untersuchungen zum Transportwesen und den -wegen des Systems der „Goldenen Straße“ zwischen dem mittelfränkischen und dem böhmischen Becken, seine ökonomische Entwicklung und Bedeutung. In: Regensburger Beiträge zur Regionalgeographie und Raumplanung 11/1 u. 2. Kallmünz.

- Manske, Dietrich J. (1978): Landschaft und Naturgegebenheiten des Landkreises Amberg-Sulzbach. In: *Im Spiegel der Zeiten – Der Landkreis Amberg-Sulzbach*. Amberg, 9ff.
- Manske, Dietrich J. (1985): Ambergs Lage im Straßennetz der Oberpfalz während des Mittelalters und der Neuzeit. Ein Beitrag zur historischen und Verkehrsgeographie. In: *Schriftenreihe der Universität Regensburg* 11, 9ff. Regensburg.
- Manske, Dietrich J. (1987): Zur Frage der Altstraßen in der Oberpfalz. Beobachtungen an einem Nord-Süd-System – ein Zwischenbericht. In: *Bergbau- und Industriemuseum Ostbayern* 12/I, 71ff.
- Manske, Dietrich J. (1999): Sulzbach-Rosenbergs Lage im Verkehrsnetz der Oberpfalz während des Mittelalters und der Neuzeit. Ein Beitrag zur historischen und heutigen Verkehrsgeographie. In: *Eisenerz und Morgenglanz. Geschichte der Stadt Sulzbach-Rosenberg*, Bd. II, 463ff. Amberg.
- Manske, Dietrich J. (2000): Das mittelalterliche und frühneuzeitliche Altwegenetz der südwestlichen Oberpfalz (Kr. Neumarkt/Opf.). Eine historisch- und verkehrsgeographische Untersuchung. In: *Festschrift zum 33. Bayerischen Nordgautag in Berching – Pollanten*, 44ff.
- Manske, Dietrich J. (2003): Altstraßenforschung in Ostbayern. Auf den Spuren alter Fern- und Nahverbindungen, mittelalterlicher Wegweiser und Gefahrenhinweise. In: *Beiträge zur Flur- und Kleindenkmalforschung in der Oberpfalz* 26, 29ff.
- Manske, Dietrich J. (2004): Teublitz-Premberg: Schnittstelle im mittelalterlichen Fernstraßennetz. In: *Codreanu-Windauer, Silvia/Kirpal, Uta/Raßhofer, Gabriele u.a. [Hrsg.]: Amberg und das Land an Naab und Vils*. Stuttgart (Führer zu archäologischen Denkmälern in Deutschland, 44), 142ff.
- Manske, Dietrich J. (2005): Flüsse, Täler und ihr Bezug zur Altstraßen- und Siedlungsforschung, dargestellt an Beispielen aus Ostbayern. In: *Greule, Albrecht/Janka, Wolfgang/Prinz, Michael [Hrsg.]: Gewässernamen in Bayern und Österreich*. 3. Kolloquium des Arbeitskreises für bayerische und österreichische Namenforschung, Regensburg 27./28. Feb. 2004 (*Regensburger Studien zur Namenforschung*, 1), 11 ff.
- Moser, Manfred (1978): Der vorgeschichtliche Bergbau auf Plattensilex in den Kalkschiefern der Altmühlalb und seine Bedeutung im Neolithikum Mitteleuropas. In: *Archäologische Informationen* 4, 45ff.
- Schmid, Alois (1987): Besser ein Herzog als ein Kaiser: Albrecht IV. von Oberbayern und die Reichsstadt Regensburg 1486-1492. In: *Regensburger Almanach*. Regensburg, 36ff.
- Schmid, Alois (1995): Regensburg. Reichsstadt – Fürstbischof – Reichsstifte – Herzogshof. München (*Hist. Atlas v. Bayern, Altbayern*, 60).
- Schmid, Diethard (1981): Stadthof als Typus und Sonderfall wittelsbachischer Städtepolitik. In: *Veröffentlichungen des Historischen Vereins Oberpfalz und Regensburg* 121, 405ff.
- Schmid, Peter (1977): Regensburg – Stadt der Könige und Herzöge im Mittelalter. Kallmünz (*Regensburger Historische Forschungen*, 6).
- Schmid, Peter (2000): *Geschichte der Stadt Regensburg*. 2 Bde. Regensburg.
- Schuchardt, Carl (1935): *Vorgeschichte von Deutschland*. 3. Aufl. München.
- Schönfeld, Roland (1973): Regensburg im Fernhandel des Mittelalters. In: *Veröffentlichungen des Historischen Vereins Oberpfalz und Regensburg* 113, 8ff.
- Schönfeld, Roland (1976): Die Donau als Faktor der wirtschaftlichen Entwicklung in Regensburg. In: *Veröffentlichungen des Historischen Vereins Oberpfalz und Regensburg* 116, 184ff.

- Seitz, Reinhard H. (1971): Zur Entwicklung der Stadt Kemnath. Von der „Kemenathe“ zu Markt und Stadt. In: *Oberpfälzer Heimat* 15, 97ff.
- Stark, Franz (1978): Zur Geschichte der Durchgangsstraßen im Oberpfälzer Kernraum. In: *Oberpfälzer Heimat* 22, 7ff.
- Steche, Theodor (1937): *Altgermanien im Erdkundebuch des Claudius Ptolemäus*. München.
- Sturm, Heribert (1959): Zur ältesten Geschichte Ambergs. In: *Oberpfälzer Heimat* 4, 30ff.
- Sturm, Heribert (1971): Zur Nikolauskirche in Nabburg. In: *Oberpfälzer Heimat* 15, 67ff.
- Sydow, Jürgen (1957): Regensburg im europäischen Handel des Mittelalters. In: *Bayernland*, 8ff.
- Sydow, Jürgen (1961): Der Regensburger Markt im Früh- und Hochmittelalter. In: *Historisches Jahrbuch* 80, 62ff.
- Szabo, Thomas (1996): Der Übergang von der Antike zum Mittelalter am Beispiel des Straßennetzes. In: Lindgren, Uta [Hrsg.]: *Europäische Technik im Mittelalter 800-1400. Tradition und Innovation*. Berlin, 25ff.
- Torbrügge, Walter (1958): Die Bronzezeit in der Oberpfalz. In: *Oberpfälzer Heimat* 3, 16ff.
- Torbrügge, Walter (1959): Die Bronzezeit in der Oberpfalz. In: *Materialhefte zur bayerischen Vorgeschichte* 13. Kallmünz.
- Torbrügge, Walter (1979): Die Hallstattzeit in der Oberpfalz I. In: *Materialhefte zur bayerischen Vorgeschichte, Reihe A* 39. Kallmünz.
- Torbrügge, Walter (1979): Vorgeschichte. In: Kraus, Andreas/Pfeiffer, Wolfgang [Hrsg.]: *Regensburg. Geschichte in Bilddokumenten*. München, 11ff.
- Torbrügge, Walter (1984): Die Landschaften um Regensburg in vor- und frühgeschichtlicher Zeit. In: *Regensburg – Kelheim – Straubing, Teil I*. Stuttgart (Führer zu archäologischen Denkmälern in Deutschland, 5), 28 ff.
- Volkert, Wilhelm (2000): Die Steinernen Brücke. In: Schmid, Peter [Hrsg.]: *Geschichte der Stadt Regensburg*. Regensburg, Bd. 2, 1089ff.
- Waldherr, Gerhard H. (2005): Der Donaubogen zwischen Eining und Sarching in römischer Zeit. In: *Regensburger Beiträge zur Regionalgeographie und Raumplanung* 10, 7ff. Kallmünz.
- Wanderwitz, Heinrich (1984): Ambergs Frühgeschichte – offene Fragen. In: *Staatl. Generaldirektion d. Staatl. Archive [Hrsg.]: Amberg 1034-1984. Aus tausend Jahren Stadtgeschichte*. Amberg (Ausstellungskataloge d. Staatl. Archive Bayerns, 18), 35ff.