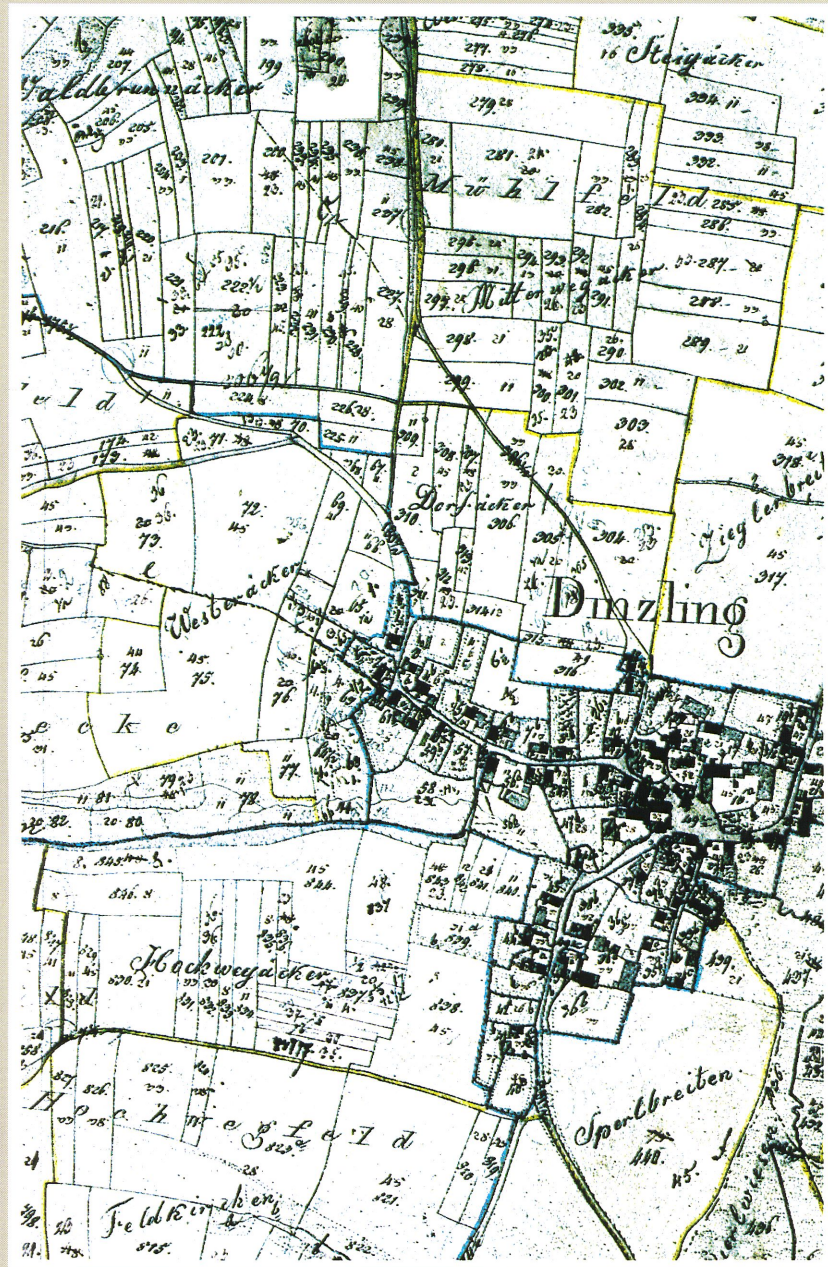


Johann Auer

Altwege im Landkreis Kelheim

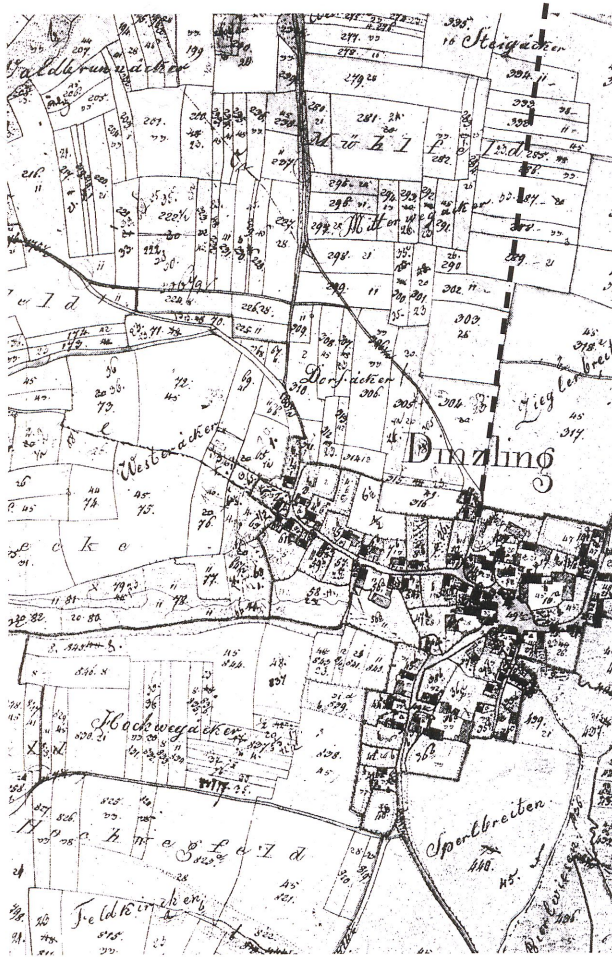
Die Geschichte der Fernstraßen von den Anfängen bis zum 19. Jahrhundert



Johann Auer

Altwege im Landkreis Kelheim

Die Geschichte der Fernstraßen von den Anfängen bis zum 19. Jahrhundert



Die Abbildung auf dem Deckblatt zeigt einen Ausschnitt aus dem Liquidationsplan von Dünzling (Markt Bad Abbach) mit den auf Altwege hinweisenden Flurnamen Steigäcker, Mitterwegäcker und Hochwegäcker. Der Hochweg südwestlich des Dorfes dürfte römischen Ursprungs sein, denn an ihm und seiner Verlängerung reihen sich fünf „villae rusticae“ in der Dünzlinger Gemarkung. Die Mitterweg- und Steigäcker nördlich der Ortschaft benennen eine bereits vor dem Jahr 1000 n. Chr. abgegangene Trasse nach Regensburg. Der ehemalige Verlauf ist durch die gestrichelte Linie dargestellt. Die tatsächliche Existenz beweist im anschließenden Wald ein Straßendamm, dem sich Hohlwege anschließen. Auf dem Plansegment ist auch der Unterschied zwischen einem „alten“ und einem „jungen“ Weg gut zu sehen. Ausgehend vom ersten „n“ im Wort Dünzling mündet eine verhältnismäßig spät angelegte Linie - zu erkennen daran, weil sie die Ackerparzellen rigoros durchschneidet - in einen älteren, flurkonkordanten Weg ein, an den sich die Grundstücke anlehnen (siehe das Kapitel: „Das Rüstzeug zur Feststellung von Altwegen“)

Impressum:

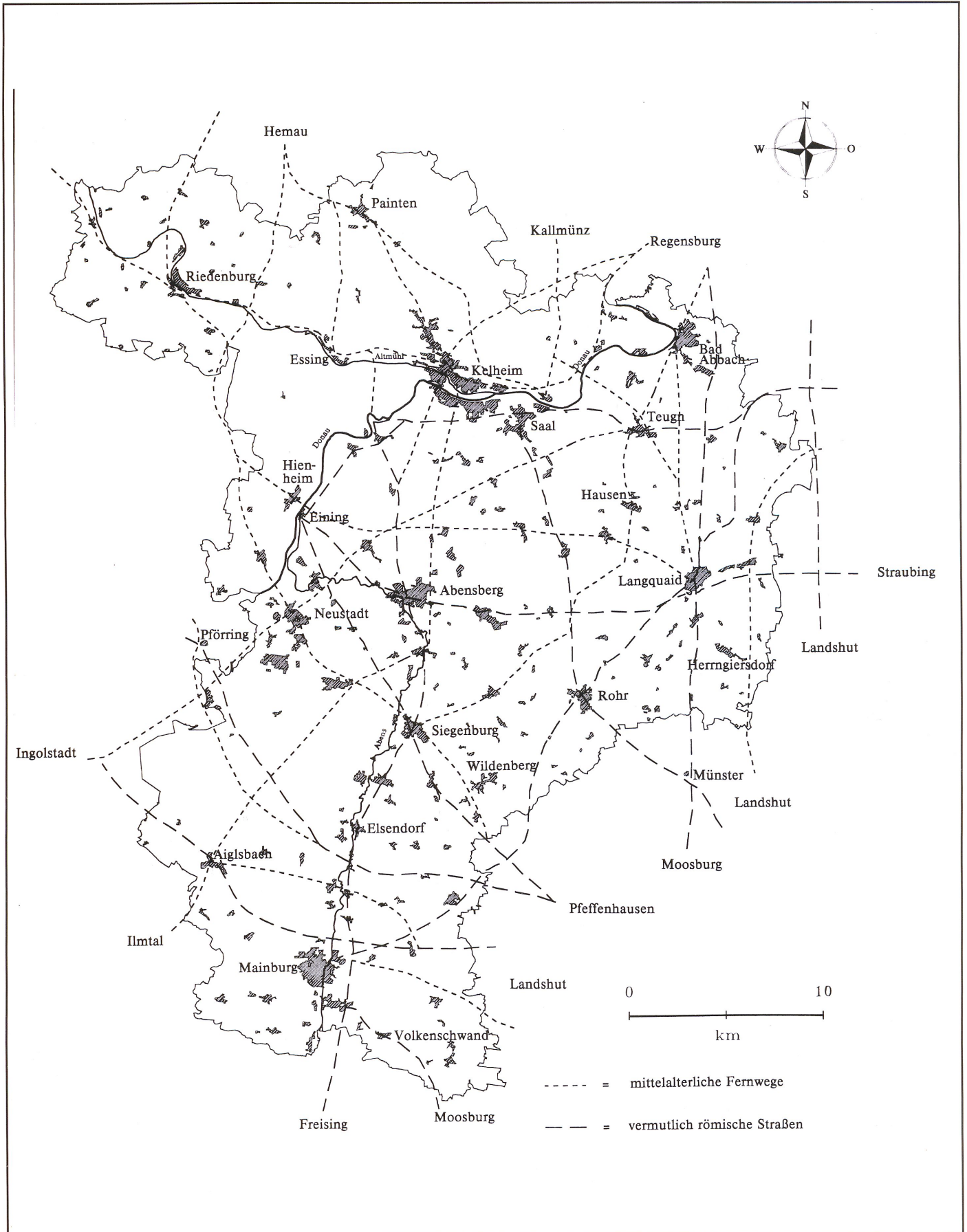
Autor: Johann Auer, Dünzling
 Layout: kelly-druck GmbH, Abensberg
 Druck: kelly-druck GmbH, Abensberg
 Bestellnummer: 2.20
 Bezugsquellen: Weltenburger Akademie, Aventinum, Postfach 1270, 93326 Abensberg
 Archäologisches Museum der Stadt Kelheim
 Anton Röhrl, Frankstraße 4, 93326 Abensberg

Vorwort

Durch Zufall dazu gekommen, ist die Altwegforschung seit über 20 Jahren ein Hobby des Verfassers. Intensive Begehungen des Gebietes zwischen Abens, Donau und Isar führten zur Entdeckung von zahlreichen alten Fernwegen, von denen eine Anzahl den Landkreis Kelheim tangiert oder durchzieht. Flächen mit Altwegresten haben im begangenen Gebiet in manchen Fällen eine Ausdehnung von über 2 km Länge und bis zu 400 m Breite, einzelne Hohlwege Tiefen von mehr als 10 m, die Straßendämme Höhen bis zu 2,5 m und Längen bis zu 1,8 km. Diese Überreste von Altwegen werden aber allenthalben zugeschüttet, aufgefüllt oder eingeebnet. Bereits in wenigen Jahrzehnten wird bei Fortschreiten dieses Phänomens auch in den Wäldern nicht mehr viel zu sehen sein, nachdem in der Feldflur schon in der Vergangenheit fast sämtliche Spuren beseitigt wurden. Es wäre deshalb dringend nötig, eine Bestandsaufnahme zu machen.

Nachdem Herr Prof. Dr. Günter Tamme von meinen Forschungen erfahren hatte, fragte er mich spontan, ob ich bereit sei, über die Ergebnisse vor der Gruppe Geschichte der Akademie von Weltenburg zu referieren. Diesem Angebot kam ich gerne nach. Die nun vorliegende Schrift ist eine erweiterte Version des Vortrages vom 6. März 1997 im Kloster Weltenburg, in welchem die Altwegen des Landkreises Kelheim behandelt wurden.

An dieser Stelle möchte ich mich recht herzlich bei all denen bedanken, die am Zustandekommen des Vortrages und dieser Schrift mitgewirkt haben, namentlich bei Herrn Dr. Rind für das Anfertigen der Wegekarte. Ein besonderer Dank gilt dem Geschäftsführer der Weltenburger Akademie, Herrn Anton Röhr, und dem Vorsitzenden der Gruppe Geschichte, Herrn Prof. Dr. Günter Tamme, für die Aufnahme des Themas in die Schriftenreihe der Weltenburger Akademie.



Einführung

Wege im Sinne von Pfaden und Steigen, die von Menschen und Saumtieren begangen wurden, sind so alt wie Handel und Wandel. Mit dem Aufkommen des Wagens im 3. Jahrtausend v. Chr. traten neben die Saumpfade einfache Erdstraßen. Die Römer waren nachweislich die ersten, die nach der Eroberung des Voralpenlandes im Jahr 15 v. Chr. künstliche Straßen in unserem Gebiet bauten, vielfach aber auch bereits vorhandene Wege nur noch ausbauten. Wir dürfen uns freilich diese Straßen nicht als Steinplattenwege vorstellen, wie sie aus Rom oder Italien bekannt sind, sondern als Schotterstraßen, die zu Dämmen aufgeschüttet wurden, wobei die Dammkrone die Fahrbahndecke bildete. Weitere Charakteristika von römischen Straßen sind die konsequente Linienführung, die bestmögliche Ausnutzung der topographischen Gegebenheiten und der siedlungsferne Verlauf. Nach dem Ende der Römerherrschaft wurden die Straßen weiterbenutzt, vielfach auch nach der Zerstörung des Straßenkörpers, manchmal, wie im Streckenabschnitt Bad Abbach - Saal, bis heute. Daneben entstanden im frühen Mittelalter verschiedene Trassenvarianten und Alternativstrecken, die teils im Hoch- und Spätmittelalter wieder verödeten, zum Teil aber bis in die Gegenwart, wenn auch auf anderer Trasse, bestehen blieben. Die Fernwege früherer Zeiten liefen im Normalfall die Höhenlinien entlang. Sie mieden die Täler wegen der Sümpfe, der Wasserläufe und der Überschwemmungsgefahr. Mußten Senken überquert werden, geschah dies in der Regel auf kürzestem Wege. Einer der bekanntesten Höhenwege ist der die Kammlinie des Thüringer Waldes entlangziehende „Rennsteig“.

Das Rüstzeug zur Feststellung von Altwegen

Es gibt eine Reihe von Hilfsmitteln, um alte Fernwege bzw. Altstraßen finden und festlegen zu können. Eine Möglichkeit bietet die Luftbildarchäologie, die vielerorts Teilstücke von römischen Straßen nachgewiesen hat. Der wichtigste Bestandteil der Altwegforschung ist die Begehung im Gelände mit der Aufspürung von Wegrelikten. Während solche in der freien Feldflur durch Arrondierungen, jahrhundertelange Bewirtschaftung und Überbauung praktisch nicht mehr vorhanden sind, treten sie in den Wäldern noch sehr vielfältig und zum Teil äußerst markant auf in Form vom Dämmen, Geleisen, Geleisbündeln, Hohlwegen und Hohlwegfächern. Je herausstechender die Relikte in der Landschaft liegen, desto intensiver ist nach übereinstimmender Ansicht von Altwegforschern über einen kürzeren oder längeren Zeit-

raum der Verkehr geflossen. Neben der Spurensicherung im Gelände verdienen die ältesten Karten vom Beginn des 19. Jahrhunderts, die sogenannten Liquidationspläne, besondere Beachtung. Die in diesen Plänen festgehaltenen Flur- und Wegeverhältnisse reichen meist in das Mittelalter, oft bis in die fränkische Zeit zurück. Nach Forschungserkenntnissen sind Wege, die keine Parzellen durchschneiden, die flurkonkordant sind, wie man sagt, schon vor dem Ausbau der Flur vorhanden gewesen. Wenn sie über viele Gemarkungen hinweg verfolgt werden können, weisen sie auf sehr früh vorhandene Routen hin. In Verbindung mit den Relikten in den Wäldern läßt sich der Verlauf einer Altstraße dann exakt festlegen. Flurnamen, die als äußerst zählbar über viele Jahrhunderte mündlich weitergegeben wurden, bevor man sie in der Mitte des 19. Jahrhunderts umfassend aufschrieb, stellen eine weitere wichtige Komponente der Altwegforschung dar. Zahlreiche Flurnamen, vor allem Gewannenflurnamen, aber auch Wegenamen, sind bereits in den Liquidationsplänen festgehalten.

Weiterhin müssen noch herangezogen werden zur Absicherung von Altwegtrassen Archivalien, dann alte Pläne aus der Zeit vor 1800, schließlich die Itinerarien der deutschen Könige und Kaiser sowie andere Reise- oder auch Handelswegbeschreibungen aus früheren Jahrhunderten.

Die Beschreibung der einzelnen Trassen

Regensburg - Landshut

Diese Trasse, die den Landkreis Kelheim allerdings nur an der östlichsten Stelle, im Osten der Gemarkung Dünzling, berührte, zog in äußerst gestreckter, ja luftlinienartiger Führung und auffallend ortsfrem von Regensburg nach Landshut. Über Oberhinkofen und Wolkering erreichte sie das Wallfahrtskirchlein St. Bäuml zwischen Weillohe und Thalmassing (alle Orte liegen im Landkreis Regensburg). Bei diesem hl. Baum, einer ehemals heidnischen Kultstätte, befand sich eine Kreuzung, ferner schwenkte von hier ein Weg ab, der über Pfaffenberg im Kleinen Labertal der Isar bei Wörth zustrebte. Unsere Strecke senkte sich von St. Bäuml ins Pfattertal hinunter, anschließend stieg sie nach Luckenpaint hinauf. Im Forst südlich der Ortschaft, in dem sie größtenteils die Landkreisgrenze bildet, hinterließ sie durchgängig auf einer Breite bis zu 100 m markante Geleisbündel, Hohlwege und Dammstücke. Nach dem Waldende, nun wieder im Landkreis Regensburg, führte sie über Schierling im Großen Labertal, Hebramsdorf im Kleinen Labertal, den Forst Taxau und den Hascherkeller nach Landshut.

Während sich bis Schierling nur der Altwegname „Straß“ erhalten hat, gibt es auf der Teilstrecke Schierling - Landshut mehrere Abschnitte, die den Namen „Hochweg“ oder „Hochstraß“ führen. „Hochweg“ bzw. „Hochstraß“, auch „hohe Straß“, ist ein schwer einzuordnender Flurname. Im Breisgau gilt er als sicherer Anzeiger für eine Römerstraße, bei uns keineswegs.¹ Wohl kann er auch bei uns auf eine Römerstraße hinweisen, in den meisten Fällen benennt er aber einen Altweg, der entweder an Höhenlinien entlangzog oder der im Rang über anderen Wegen stand. Noch Anfang des 19. Jahrhunderts trugen bei uns alle wichtigen Fernstraßen neben anderen generell gültigen Bezeichnungen wie „Landstraß“ oder „Kommerzialstraß“ den Namen „Hochstraß“.

Regensburg - Mainburg

Beim Wallfahrtskirchlein St. Bäuml schwenkte ein ebenfalls ortsfrem von Regensburg nach Mainburg verlaufender Weg nach Westen ab. Er führte als „Steig“ südlich an Weillohe (Gde. Thalmassing) vorbei und zog entlang der westlichen Gemarkungsgrenze von Dünzling (Markt Bad Abbach), hier schon 1336 nur noch als Altweg bekannt und prächtige Straßendämme hinterlassend, durch den Wald in Richtung Hellring. Den Ort östlich umgehend lief er nach Langquaid, weiter in gerader Linie durch den Forst „Sinsbuch“, vorbei an der mächtigen „Sinsburg“. Nach dem Waldende hieß er bis Rohr „Hochstraß“. Von Rohr aus durchquerte er, zuvor durch Högetsing (Markt Rohr) laufend, den großen Forst zwischen Wildenberg und Oberlauterbach, wo wiederum auf der ganzen Strecke schöne Altwegreste zu sehen sind. Die Fortsetzung vorbei an Thonhausen und Weikersdorf (Markt Pfeffenhausen) liegt im Landkreis Landshut. Ab dem Heiblhof, der sich nordöstlich von Walkertshofen (Gde. Attenhofen) befindet, verläuft die Route wieder im Landkreis Kelheim. Sie zog einst südlich an Walkertshofen vorbei über Pötzmes (Gde. Attenhofen) in die Nähe des Salvatorberges in Mainburg, wo sie in eine andere Trasse einmündete.

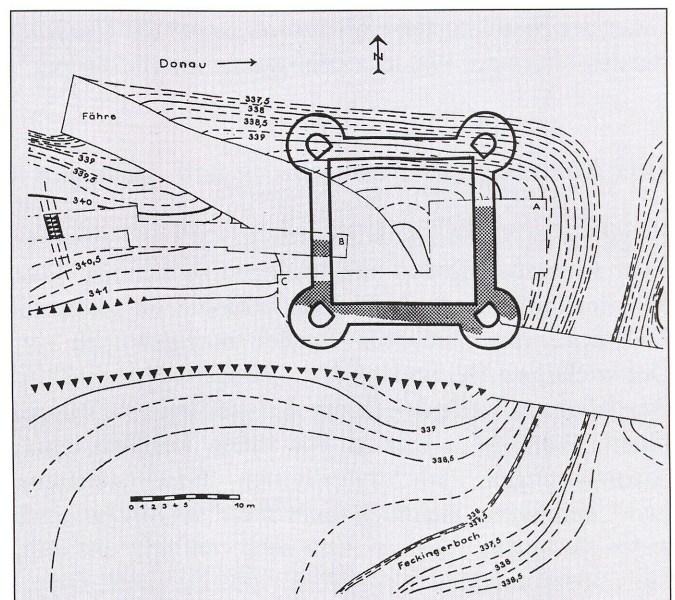
Regensburg - Moosburg

Außerordentlich gestreckt und ortsfrem durch das Terrain führend (nur drei Orte auf ca. 60 km lagen ursprünglich an ihr) verband eine Strecke einmal Regensburg und Moosburg. Sie stieg von Regensburg über Kumpfmühl die Höhe hinauf und durchzog im Anschluß den Forst „Argle“, in welchem sie neben prächtigen Straßendammstücken auf einer Breite von über 300 m Geleise und Hohlwege hinterließ. Südlich von Niedergebraching kam sie in den Landkreis Kelheim, lief unter Überwindung des „Goldtales“ bei Bad Abbach östlich an Peising

(Markt Bad Abbach) vorbei, durchquerte den auf einer Breite von 200 m mit Dämmen, Geleisen und Hohlwegen bedeckten Wald zwischen Peising und Saalhaupt (Markt Bad Abbach), anschließend die Flur von Saalhaupt, schließlich den Forst „Schottenholz“ zwischen Saalhaupt und Unterschneidhart (Markt Langquaid). Die Trasse senkte sich in der Weiterführung als „Langgass“ bis nach Unterschneidhart (Markt Langquaid) hinunter und mündete südlich der Einöde Kaltenberg (Markt Langquaid) in die Strecke Regensburg - Mainburg. Südwestlich von Langquaid wurde nach dem Ausschieren von der Linie nach Mainburg bei der Appersdorfer Mühle (Markt Langquaid), der engsten Stelle des Tales, die Große Laber überquert, dann stieg die Route als „Hochstraße“ in gerader Linie hinauf in Richtung Sittelsdorf (Gde. Herrngiersdorf). Sie zog an diesem Dorf westlich vorbei und verließ bei der Einöde Straß den Landkreis Kelheim. Über Münster bei Rottenburg, Niedermünchen und Gammelsdorf steuerte sie einen Isarübergang bei Moosburg an.

Untersaal - Landshut

„Hochstraß“ hieß früher einmal einer auf seiner ganzen Länge sehr konsequent geführter Altweg von Untersaal über Peterfecking (Gde. Saal) und Großmuß (Gde. Hausen) bis zur Ochsenstraße bei Birka (Markt Rohr). Nach der Überquerung der Ochsenstraße kam die Strecke über die Einöde Schöfthal nach Rohr. Bei Waselsdorf südöstlich von Rohr zeigt eine Hohlkreppe den Verlauf der Route, die im Wäldchen südöstlich des Weilers den



Plan der kleinen spätrömischen Befestigung von Untersaal. Genau hier stieß die Trasse Untersaal - Landshut an die Donau. Ausgrabungen ergaben, daß möglicherweise eine Schiffsbrücke die beiden Donauufer verband



Die „Steinerne Marter“ südsüdöstlich von Holzharlanden mit deutlich erkennbaren Fahrgeleisen

Landkreis verließ. In der Fortsetzung zog sie über Niedereulenbach und Münster bei Rottenburg nach Hohen-thann, von dort als „hohes Straßl“ zum Hascherkeller nördlich von Landshut, wo sie in den Weg Regensburg - Landshut einmündete.

Weltenburg - Freising

Von einem Donauübergang direkt beim Kloster Weltenburg ausgehend erklimm eine weitere Nord-Süd-Verbindung den Steilhang zum Frauenberg hinauf und zog

dann als „Hochweg“, östlich an Holzharlanden (Stadt Abensberg) vorbeiführend, bei der „Steinernen Marter“ in den Forst. Die Linie lief nach Abensberg, Biburg und Schwabbruck, anschließend westlich an Siegenburg vorbei, ging als „Herrenstraße“ nach Train, hieß südlich von Train zuerst „Steingasse“, anschließend „Steig“, führte in der Verlängerung nach Elsendorf, nachfolgend nach Ratzenhofen (Gde. Elsendorf), Unterwangenbach und Leitenbach (Stadt Mainburg). Dort stieg sie die Höhe hinauf und zog östlich an Mainburg vorbei. Im Forst



Die Trasse vom Salvatorberg (Mainburg) hinab nach Sandelzhausen

nördlich der Waldsiedlung von Mainburg zeigen mannigfache Geleis- und Hohlwegspuren rings um die Kapelle des Alpenvereins, daß hier einmal, lange vor der Marktgründung im Tal, viel Verkehr geflossen sein muß. In der Nähe des Salvatorberges mündete der Weg von Regensburg her in die hier zu behandelnde Strecke ein. Die gemeinsame Trasse führte zunächst nach Sandelzhäusern (Stadt Mainburg), von dort als „Hochstraß“ nach Au, wo sie sich gabelte: ein Strang ging nach Freising, der andere wohl entlang der Abens in Richtung Augsburg.

Die Ochsenstraße

Allgemein bekannt ist die das Donauknie abkürzende Ochsenstraße, die heute noch von Straubing über Sünching, Schierling und Langquaid nach Abensberg läuft. Ursprünglich zog sie nicht auf der linken Laberseite von Langquaid nach Schierling, sondern überquerte bei der Appersdorfer Mühle, ebenso wie der schon besprochene Weg von Regensburg nach Moosburg, die Große Laber. Von dieser uralten Furt, die im Liquidationsplan noch schön zu erkennen ist, leitet Langquaid, was soviel wie lange „Wat“ (= althochdeutsch für Furt) bedeutet, seinen Namen her.

Geisling a. d. Donau - Weltenburg

Unzweifelhaft gab es aber weiter nördlich noch eine sehr geschickt geführte Ost-West-Route, die anhand von Wegnamen und Relikten in den Wäldern gut nachzuweisen ist. Sie hatte ihren Ausgangspunkt bei Geisling an der Donau. Als „Hochweg“ und „Heerweg“ zog die Strecke nach Mintraching, von dort nach Scheuer und Köfering, dann als „Hohe Straße“ zum wiederholt erwähnten Wallfahrtskirchlein St. Bäuml. In der Fortsetzung als „Steig“ mit dem Weg nach Mainburg bis westlich der Einöde Pondorf bei Dünzling (Markt Bad Abbach) identisch, zweigte sie dort, zu sehen an einem ca. 100 m langen Damm im Anschluß an einen Hohlwegfächer, in Richtung Saalhaupt ab, ging aber nicht in das Dorf hinein, sondern lief in gerader Linie als „Ewigweg“ zur Einöde Weilhof bei Saalhaupt (Markt Bad Abbach) und von dort über Thronhofen und Teugn nach Untersaal. Der sogenannte „Hundsgraben“, am Eingang zum Hopfental bei einem stillgelegten Transformatorenhäuschen beginnend und in Richtung Affecking hinaufsteigend, ist sicher ein Überrest der Trasse, die im Wald südlich von Affecking über eine Länge von knapp 2 km als wunderbarer Straßendamm erhalten ist, der an der Staatsstraße Kelheim - Weltenburg endet. Jenseits der



Der ehemalige Verlauf der Ochsenstraße westlich von Schierling in Blickrichtung Langquaid

Straße Kelheim - Weltenburg gibt es keine Dammspuren mehr, der weitere Verlauf wurde aber höchstwahrscheinlich durch die alte Straße Kelheim - Weltenburg bestimmt.

Landshut - Eining

Drei Wege zogen einst von Landshut aus in die nordwestliche Richtung. Der erste, wieder ortsfrem und sehr konsequent geführt, lief im Pfetrachtal entlang nach Weihmichl, von dort über die Höhen als „Hochstraß“ nach Pfeffenhausen, dann erneut über die Höhen im Wald mit dem Flurnamen „Straßleitn“ nach Ludmannsdorf (Markt Pfeffenhausen). Nordwestlich der Ortschaft kam er als „Hochstraß“ in den Landkreis Kelheim, wo gleich hinter der Grenze im Forst „Lochberg“ ein wunderschöner, über 100 m langer Straßendamm im Wald liegt, dem noch im gleichen Wald ein zweiter prächtiger Damm folgt. Über Umelsdorf (Markt Siegenburg), westlich an Siegenburg vorbei, wurde der Abensübergang bei Daßfeld erreicht. Hier gab es noch im vorigen Jahrhundert laut Literaturangaben eine Verschanzung.² In gerader Linie lief der Weg durch den nordwestlichen Ausläufer des Dürnbucher Forstes und den Wald westlich von Altdürnbuch, in welchem ein über 110 m breites Geleis- und Hohlwegbündel, ferner ein Dammstück den Kurs zur Einzelsiedlung Lina (Stadt Neustadt a. d. Donau) weist. Von dort führte der Weg über Oberulrain und Bad Gögging, Sittling westlich liegenlassend, nach Eining.

Landshut - Pförring

Bei Pfeffenhausen bog eine nach Pförring a. d. Donau führende Linie vom eben beschriebenen Weg ab. Sie zog als „Hochstraße“ ortsfrem - nur die Einöde Heiblhof nordöstlich Walkertshofen liegt an ihr - die Höhen entlang nach Ratzenhofen (Gde. Elsendorf), wobei in den am Weg liegenden Wäldern natürlich wieder Dämme und Fahrinnen die Richtung anzeigen. Direkt beim heutigen Schloß von Ratzenhofen war der Übergang über die Abens. Die Fortsetzung bis zum Dürnbucher Wald ist heute noch gekennzeichnet durch eine Hohlwegeichenallee nördlich von Haunsbach (Gde. Elsendorf). Im Dürnbucher Forst kann die Trasse als „Hochweg“ anhand von prächtigen Dammstücken und Geleisen bis in die Nähe von Umbertshausen (Stadt Neustadt a. d. Donau) verfolgt werden, von wo aus der Donauübergang in Richtung Pförring angesteuert wurde.

Landshut - Ingolstadt

Südlich von Pfeffenhausen, genauer gesagt an der St. Jakobskapelle bei Egg, schwenkte eine Route von der Trasse nach Eining ab und überschritt östlich von Atten-

hofen die Grenze des Landkreises Kelheim. Über Ranertshofen (Gde. Attenhofen) bewegte sie sich bis zur schon angesprochenen Kapelle des Alpenvereins im Forst nördlich der Waldsiedlung von Mainburg, wo sie u. a. ein herrliches Dammstück, am Steilhang zur Abens hinunter aber Hohlwege hinterließ, die in Talnähe eine schluchtartige Tiefe erreichen. Jenseits der Abens zog sie über Massenhausen (Stadt Mainburg), Gasselthausen (Gde. Aigltsbach) und den Forst „Buchbichel“ - es liegen zwei schöne Dammstücke im Hochwald - nach Aigltsbach, um anschließend auf dem sogenannten „Römerweg“ in Richtung Ilmendorf zu führen und von dort über Ernsgraden dem Donauübergang Feldkirchen (bei Ingolstadt) entgegenzulaufen.

Moosburg - Mainburg

Nördlich von Sielstetten kam eine von Moosburg ausgehende Trasse in den Landkreis Kelheim, die zuerst als „Hochweg“, dann als „Gassenleite“, anschließend als „Hochstraß“ über Kleinschwaiba und Großgundertshausen (Gde. Volkenschwand) nach Sandelzhausen (Stadt Mainburg) ging, wo sie in die Linie Weltenburg - Freising mündete.

Der römische Ursprung der Trassen

Nach der Vorstellung der Trassen stellt sich natürlich die Frage nach deren Alter. Die Straßendämme, die durchwegs konsequente Linienführung, die bestmögliche Ausnutzung der topographischen Gegebenheiten und der vielfach siedlungsferne Zug sprechen vorderhand für einen römischen Ursprung, obwohl in der Tabula Peutingeriana, der wichtigsten Quelle für den Verlauf römischer Straßen, keine der angesprochenen Routen überliefert ist. Neben den für Römerstraßen typischen Attributen gibt es weitere Indizien dafür, daß die aufgezeigten Trassen bis in die Römerzeit zurückreichen.

Das Itinerarium Antonini

Da ist zunächst das Itinerarium Antonini, ein auf Kaiser Marcus Aurelius Antoninus, genannt Caracalla (211 - 217 n. Chr.), zurückgehendes Straßenstationsverzeichnis mit Entfernungsangaben, welches eine Straße a Ponte Aeni ad Castra (von Pfaffenhofen a. Inn nach Regensburg) mit den Stationen Turum und Ad Isaram beschreibt. Ad Isaram oder nach einer anderen Lesart Iovisura wird im Bereich von Landshut gesucht und so dürfte es sich beim ersten besprochenen Weg um den Teilabschnitt Regensburg - Landshut der Straße von Regensburg nach Pfaffenhofen a. Inn handeln.



Ein kleiner Teil der „Tabula Peutingeriana“, einer Straßenkarte des gesamten römischen Reiches im Format 675 x 34 cm, die im ausgehenden 12. Jahrhundert gezeichnet wurde. Die antike Vorlage stammte aus dem 3. Jahrhundert. Der Ausschnitt zeigt im oberen Drittel in der Mitte auch Regino (Regensburg) und Iuavo (Salzburg)

Die Meilensteine

Anhaltspunkte für den Verlauf römischer Straßen geben auch die Meilensteine. Die durch Meilensteine gekennzeichneten Routen waren jedoch nicht immer die wichtigsten, kürzesten oder besten und an vielen, auch bedeutenden Strecken fehlten Meilensteine gänzlich.³ Nun gibt es zwar keine Meilensteine aus dem Landkreis Kelheim, sehr wohl aber Hinweise auf einmal vorhandene. So schreibt SCHUEGRAF, ein verdienter Historiker des 19. Jahrhunderts, in Mainburg sei ein Meilenstein gestanden.⁴ Ein anderer Chronist schrieb zu Beginn dieses Jahrhunderts bezüglich der Trasse von Regensburg nach Moosburg:⁵ „Viele Meilensteine lagen noch im 19. Jahrhundert in den Wäldern. Jetzt sind sie verschwunden. Wohl die letzte dieser Säulen wurde etwa 1850 bei einem

Stallbau in Plunderdorf (bei Rottenburg) als Unterlage verwendet.“ Laut glaubwürdiger Aussage eines alten Bauern, der sich auf seinen Vater bezieht, lag auch im Wald zwischen Luckenpaint und Schierling noch um die Jahrhundertwende „ein ganz großer, langer Stein mit römischen Ziffern“, vielleicht ein Meilenstein, der jedoch verschollen ist.

Die römischen Relikte

Als wichtigster Punkt fällt auf, daß sämtliche römischen Relikte, ob gefunden oder ergraben, an oder neben den Trassen liegen. Römische Hinterlassenschaften sind nach einstimmiger Ansicht der Wissenschaftler der deutlichste Beweis für das Vorhandensein einer römischen Straße. Römische Hinterlassenschaften fand man im Landkreis Kelheim in bzw. bei: Dünzling, Langquaid, Wallersdorf, Attenhofen und Pötzmies (Regensburg - Mainburg); Gemling bei Bad Abbach und Peising (Regensburg - Moosburg); Untersaal und Einmuß (Untersaal - Landshut); Weltenburg, Perka, Siegenburg und Mainburg (Weltenburg - Freising); Eining und Langquaid (Ochsenstraße); den Weilhof bei Saalhaupt, Thronhofen bei Teugn, Teugn, Untersaal, Saal und Affecking (Geisling - Weltenburg); Sittling, Bad Göging und Heiligenstadt (Landshut - Eining); Ebrantshausen (Landshut - Ingolstadt). Dazu kommt noch die Straße von Regensburg nach Eining und weiter in Richtung Westen mit Funden in Bad Abbach, Alkofen/Lengfeld, Thaldorf, Eining und Mauern.

Die Fiskalsukzession

Für das Vorhaben, die angesprochenen Strecken als römische Straßen auszuweisen, läßt sich auch die These von der Vererbung von römischem Fiskalland auf die frühmittelalterlichen Herrscher, die sogenannte Fiskalsukzession heranziehen. Nach dieser Lehre wurde im Normalfall ein Römerort später ein agilolfingisches Herzogsgut und in dessen Nachfolge ein deutsches Königsgut. Der Historiker DACHS machte wegen des gehäuferten Auftretens von ehemaligem Herzogs- und späterem Königsgut entlang von Römerstraßen glaubhaft, daß sich aus herzoglichen Fiskalorten zumindest zum Teil der Verlauf von Römerstraßen rekonstruieren läßt.⁶ Weil die Lehre allgemeine Gültigkeit beansprucht, muß sich an den besprochenen Trassen Herzogs- bzw. Königsgut befinden. Genau dies ist der Fall. Alles im Landkreis Kelheim und darüber hinaus im gesamten Untersuchungsgebiet durch die Wissenschaft eruierte Herzogs- bzw. Königsgut liegt tatsächlich an den Routen. Im Landkreis Kelheim sind dies neben Eining die Orte Bad Abbach, Langquaid, Saal, Teugn, Berghausen (Gde. Aiglsbach), Groß/Klein-Gundertshausen (Gde. Volken-

schwand), Ober/Nieder-Leiernsdorf (Markt Langquaid), Pürkwang (Gde. Wildenberg), Sandelzhausen (Stadt Mainburg) und Sandharlanden (Stadt Abensberg).

Die Ortsnamen

Weiter ist auffällig, daß alle Siedlungen mit vorbayerischen Ortsnamen, soweit sie keltoromanischen Ursprungs sind, an den Straßen liegen. Walchenorte waren Wallersdorf (Markt Rohr) und Welschenbach (abgegangen bei Oberulrain). Die Weihhöfe bei Dünzling und Saalhaupt (Markt Bad Abbach) tragen die lateinische Vokabel „villa“ in sich, die in Bad Abbach aufgegangene Siedlung Weichs das Wort „vicus“. Mauern (Stadt Neustadt a. d. Donau) erhielt von den einwandernden Germanen seinen Namen von den Ruinen, die sie noch vorfanden. Berghausen, das frühere Miniginhausen und das knapp außerhalb der Landkreisgrenze liegende Unter/Obermassing (Gde. Thalmassing) leiten sich ab von den keltoromanischen Vornamen Dominicus⁷ bzw. Marsius.⁸ Die Rothmühle bei Sandelzhausen ist im 11. Jahrhundert als „Rota“ belegt. Der Name wird gedeutet als „aus Ziegeln (roten Steinen) erbautes Haus“ oder „abgeleitet von lat. rota = Rad“.⁹ Beide Namensdeutungen weisen in die vorbayerische Zeit. Weltenburg kommt entweder von Vallatum oder von „Burg des

Valentinian“ (364 - 375), denn das spätrömische Kastell auf dem Frauenburg stammt aus der Zeit dieses Herrschers.¹⁰

Die Laurentiusverehrung

Ferner wies die Forschung nach, daß auch im rätischen Flachland - in Noricum wurde er nie bestritten - ein eindeutiger Zusammenhang besteht zwischen der Laurentiusverehrung und der römischen Geschichte des Landes.¹¹ Viele Laurentiuskirchen gehen mittel- oder unmittelbar in die römische Zeit zurück und liegen an Straßen. Auch im untersuchten Raum ist auffällig, daß die diesbezüglichen Kirchen an oder in nächster Nähe der Straßen liegen. Im Landkreis Kelheim ist dies zunächst Aiglsbach, das zwar heute ein Leonhardspatrozium hat, dessen Kirche aber im Mittelalter dem hl. Laurentius geweiht war. Weitere Laurentiuspatrozinien haben Arnhofen, im Winkel von zwei Straßen gelegen, dann Eschenhart in der Gemeinde Wildenberg, ferner Schleißbach, das in Mainburg aufgegangen ist, und schließlich das in Neustadt aufgegangene Seligenstadt.

Das Georgspatrozinium, Urfarreiern, Flurnamen

Noch vor St. Laurentius ist Georg der Heilige schlechthin, der mit den Römern in Verbindung gebracht wird.



Römische Soldaten beim Straßenbau in einer sumpfigen Waldgegend. Darstellung auf der Trajanssäule in Rom

Die Dörfer mit alten Georgspatrosinien, sei es Peising oder Pötzmeh, Großmuß oder Weltenburg, stehen genauso an unseren Straßen wie die Laurentiuskirchen. Auch die Urfarreien, welche die Forschung fast immer an Römerstraßen lokalisiert hat, befinden sich an unseren Trassen, so die sichere Urfarreie Bad Gögging sowie auch solche, die man dafür halten kann wie Rannertshofen (Gde. Attenhofen), Peising (Markt Bad Abbach), Saal oder Sandsbach (Markt Langquaid). Und letztendlich haben Forschungen ergeben, daß die bei den Streckenbeschreibungen erwähnten Wegenamen „Steig“, „Ewigweg“ und „Heerweg“ sowie solche mit den Bestandteilen „Gasse“ oder „Stein“ ebenso auf Römerstraßen hinweisen können wie der bereits näher erläuterte „Hochweg“.¹²

Mutmaßliche vorrömische Wege

Somit reihen sich alle Hinweise und Belege, die man mit der römischen Epoche unserer Geschichte in Verbindung bringen kann, an den vorgestellten Altwegen. Diese wiederum passen einerseits hervorragend in die siedlungs- und verkehrsgeographischen Verhältnisse der Römerzeit, andererseits tragen sie alle Charakteristika von römischen Straßen in sich, womit sie mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit auch solche sind. Mehrere von ihnen haben sicherlich weit über die römische Zeit in die Vergangenheit zurückreichend ihren Ursprung. In allerneuester Zeit setzte sich in der Forschung die Einsicht durch, daß die vorgeschichtlichen, vor allem urnenfelderzeitlichen Höhensiedlungen bzw. Höhenbefestigungen mit Fernwegen im Zusammenhang zu sehen sind.¹³

Auf dem Frauenberg von Weltenburg gab es eine urnenfelderzeitliche Höhensiedlung, die u. a. entstanden sein dürfte, weil der Übergang beim heutigen Kloster Weltenburg damals schon bestand und damit mit ihm der Weg nach Freising. Von Freising aus hat ein Forscher einen vorrömischen Fernweg in das obere Loisachtal eruiert.¹⁴ Auch der in die späte Keltenzeit datierte Ringwall von Untersaal, bei dem einzelne Wallteile nach Prof. REINECKE, dem Nestor der bayerischen Archäologie, wesentlich früher gebaut wurden,¹⁵ diente sicherlich zur Kontrolle und Sicherung eines wichtigen Flußüberganges bereits in vorrömischer Zeit. Über den dazugehörigen Fernweg, der luftlinienartig nach Kallmünz, wo es wiederum eine Höhenbefestigung gibt, nordwärts zog, konnte südwärts die Linie Weltenburg - Freising, ebenso aber ein wahrscheinlich bereits vorrömischer Isarübergang in Landshut bei der heutigen Luitpoltbrücke erreicht werden. Das hohe Alter dieses Überganges ergibt sich nach SPITZLBERGER u. a. aus den

Wegenamen.¹⁶ Der „Grabweg“ (heute die Altdorferstraße), der auf die Isar zuzog, fand am südlichen Ufer zuerst im „Klopflgraben“, dann im „Graben“ seine Fortsetzung. Eine analoge Situation haben wir in Regensburg mit dem „Schelmengraben“ nördlich der Donau, dem Übergang bei der heutigen Oswaldkirche und dem „Weißgerbergraben“ südlich des Flusses. Diesen Übergang sieht die Altstraßenforschung als Teil der sogenannten Bernsteinstraße,¹⁷ die südwärts entweder, wie dargestellt in Richtung Moosburg, aber auch über die Verbindung Untersaal - Landshut nach Landshut ging, um von dort über Rosenheim das Inntal zu erreichen. Weitere vorrömische Verbindungen könnten die Ochsenstraße sowie die Linie Landshut - Eining sein, während zum Beispiel die Trasse Regensburg - Landshut ganz den Eindruck einer künstlichen Anlage macht.

Die Geschichte der Trassen im Mittelalter und in der Neuzeit

Nach der Römerzeit verwaisten, wie bereits zu Beginn festgestellt, die Straßen keineswegs. Daneben wurden schon im frühen Mittelalter verschiedene Trassenvarianten, neue Teilstrecken sowie völlig neue Wege angelegt, die zwar auch sehr geschickt, aber im Unterschied zu den römischen nicht mehr so konsequent geradlinig, vor allem aber ortsnäher durch die Landschaft zogen. Viele Dammstücke, die nicht nur an Talübergängen vorkommen, sondern sich auch in ebenem Terrain, ja sogar an Steilhängen finden, zeigen, daß wohl die meisten Trassen zumindest teilweise künstlich ausgebaut wurden. Mit dem Zerfall der zentralen Macht nach dem Ende der Karolingerherrschaft dürfte der künstliche Straßenbau weitgehend abgekommen sein, spätestens nach der großen Pestzeit Mitte des 14. Jahrhunderts ist er sicherlich ganz erloschen, denn jetzt fehlten vielfach die Menschen, die die Straßen unterhalten hätten. Als sich der Zustand der Straßen in der Folgezeit soweit verschlechterte, daß Ausbesserungen unausweichlich wurden, behalf man sich, wie wir noch sehen werden, mit ganz anderen Mitteln. Die mittelalterlichen Straßen sind ausgewiesen durch eine ganze Reihe von Wegbegleitern.

Orts- und Flurnamen

Orte mit dem Bestandteil „Bruck“ und „Furth“ kennzeichnen Übergangsstellen von wichtigen Fernwegen über fließendes Gewässer, manchmal auch über sumpfiges Gelände. Zum Typ der Herbergsortsnamen gehören Siedlungsnamen wie Hofstetten, Kemnath, Gaden und Baiern. Die Einzelsiedlungen Hofstetten (Hochstetten) markieren Straßenstationen,¹⁸ Orte wie Kemnath (von Kemmenade; lat. camminata = heizbarer Raum), Gaden

(= Zimmer, Raum) oder Baiern (= Wohnungen, Vorratsraum) waren Rast- und Übernachtungsstätten an wichtigen frühmittelalterlichen Straßen.¹⁹ Als Wasserversorgungsstellen fungierten die „...brunn“-Orte.²⁰

Außer den bereits genannten Wegnamen konnten im Kreisgebiet 23 weitere, für wichtige Altwege typische Namen festgestellt werden: Alte Poststraße, Alte Straß, Bierstraß, Eheweg (= gesetzmäßiger Weg), Galmerweg (Galm = Schall, Lärm, Ton, Geräusch), Güterstraß, Hallweg (= Salzweg), Händl- oder Hennelweg (= Handelsweg), Herrenstraß, Herrenweg, Hussenweg (hussen = schnell bewegen, rennen, hetzen), Kaiserweg, Landstraß, Lotharweg (auf ihm verkehrt aus der Sicht der seßhaften Bevölkerung das fahrende, d. h. das verlotterte Volk), Mitterweg (= in fast allen Fällen nicht ein Weg zwischen zwei anderen, sondern der Name bezeichnet eine zentrale und wichtige Linie), Poststeig, Rennweg, Salzstraß, Scheideweg, Speckweg (Specke = Knüppeldamm), Straß (Straß bezieht sich im Untersuchungsgebiet immer auf einen Fernweg vergangener Zeiten), Totenweg (hat nichts mit Toten zu tun, sondern ist der tote, der nicht mehr befahrene Weg), Weinstraßl.

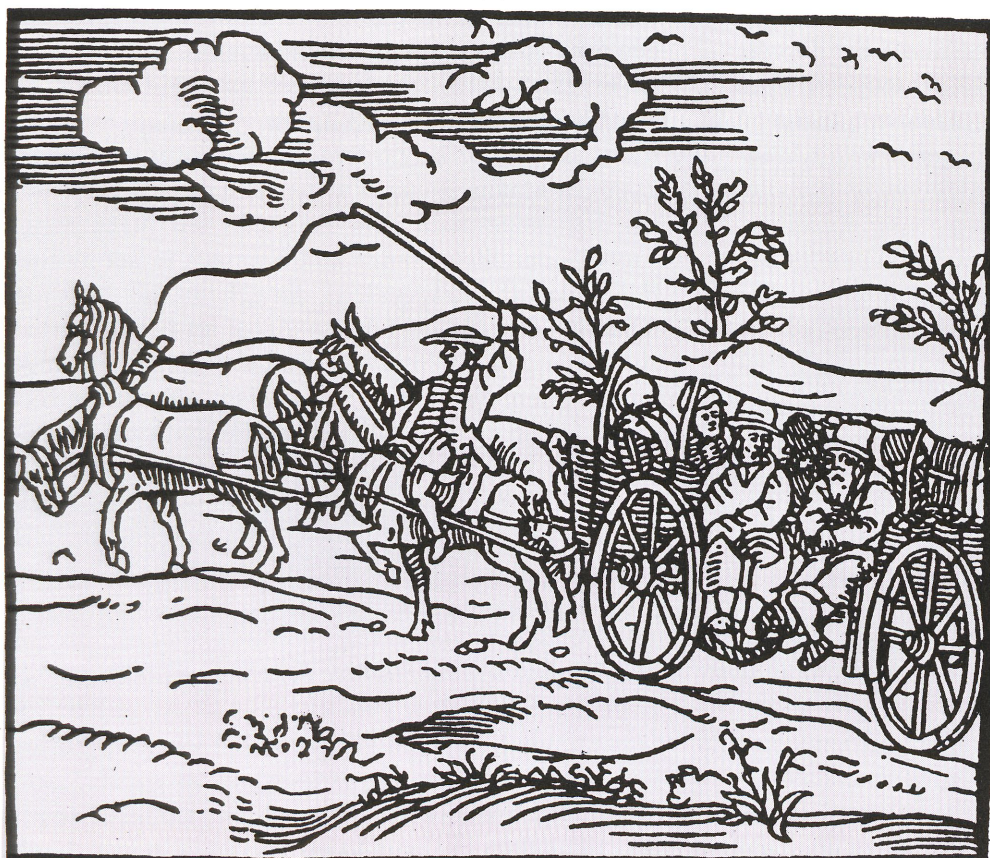
Die Klöster

Im untersuchten Raum liegen alle sogenannten Urklöster, also jene Stifte, die wie Weltenburg oder Paring

bereits vor den Ungarneinfällen gegründet wurden, entweder an den römischen Routen oder an frühmittelalterlichen Strecken, auf jeden Fall aber an Kreuzungspunkten, seien es Landwege oder die Kombination Landweg-Wasserweg. Aber keineswegs die Frühklöster allein, auch alle im Hochmittelalter gegründeten Klöster wie Rohr und Biburg entstanden an wichtigen Kreuzungen bzw. Trassen. Die Abteien waren nicht nur da zur geistlichen Erbauung, Seelsorge und Missionierung, sondern zugleich verpflichtet zur ärztlichen Fürsorge, zur Betreuung von Reisenden und zum Herzogs- bzw. Königsdienst. Da der Fernhandel auf den Straßen, an denen sie lagen, eine nicht geringe Rolle spielte, wurden sie automatisch auch zu wirtschaftlichen Zentren.

Die früh- und hochmittelalterlichen Befestigungsanlagen

Mehr als die Hälfte der in das Frühmittelalter datierten Abschnittsbefestigungen und Wallanlagen liegt direkt an oder in nächster Nähe von ehemaligen Römerstraßen, was deren Weiterbenutzung zeigt. In den Fällen, wo sie einen anderen Standort haben, wurden sie an frühmittelalterlichen Routen oder Streckenvarianten erbaut. Die meisten bildeten einmal Schnittpunkte von Verkehrslinien, seien es Landwege, sei es eine Kombination von Wasser- und Landweg. Da sämtliche frühmittelalterlichen fortifikatorischen Anlagen an Fernstraßen erbaut



Holzschritt zu Jörg Wickrams „Rollwagenbüchlein“, zuerst erschienen in Straßburg 1555. Der Autor empfahl sein Buch als Reise- und Badstubenlektüre, ferner allen Kaufleuten, „so sie messen hin und wider“ zu besuchen hätten.

wurden, scheidet die Annahme, sie seien vor allem Refugien während der Zeit der Ungarnstürme gewesen, aus, denn durch ihre Lage an den Hauptverkehrsadern und damit Haupteinfallswegen wäre ja die Bevölkerung eher der Gefahr ausgesetzt als geschützt worden. Den Bau veranlaßte in erster Linie, wahrscheinlich sogar ausschließlich, das Postulat nach Kontrolle und Sicherung der Straßen und des Verkehrs.

Wie die frühmittelalterlichen Befestigungen wurden die in die Salierzeit datierten Turmhügel sowie die hochmittelalterlichen Burgställe und Burgen erbaut zur Beherrschung und Kontrolle von Straßen. Dies trifft vor allem für die in der freien Natur stehenden Anlagen zu, während die Festungen in den Ortschaften genauso gut nur Wohnungen des Ortsadels sein konnten.

Das Nikolaus-, das Jakobus- und das Leonhardspatrozinium

An den Straßen befinden sich sämtliche Jakobus- und Nikolauskirchen. Der hl. Jakobus ist primär der Patron der Pilger und Reisenden, seine Verehrung bei uns begann im 10. Jahrhundert genau wie die des hl. Nikolaus, welchen die Schiffer, Kaufleute und Reisenden besonders verehrten. In der Folge entstanden an vielbefahrenen Straßen und Pilgerwegen Jakobus- und Nikolauspatrozinien. Wie die Nikolaus- und Jakobuskirchen, so liegen auch die dem hl. Leonhard geweihten Gotteshäuser an den Fernwegen. Die Verehrung von St. Leonhard als Patron des Viehs, hier vor allem der Pferde, begann an der Wende vom 11. zum 12. Jahrhundert. Dem hl. Leonhard geweihte Kirchen befinden sich meist an für Pferde und Fuhrwerke besonders gefährlichen Wegabschnitten. In den Patrozinienarten kommt ein grundlegender Wandel in der Einstellung zum Ausdruck. Während bei den hll. Nikolaus und Jakob, die ja vor allem Patrone der Pilger und Reisenden waren, der Mensch im Mittelpunkt stand, ist es später, zur Zeit der Entstehung der Leonhardskirchen, das Pferd, das man dem Schutz des Heiligen anempfahl.

Sonstige Wegbegleiter

Kurz angesprochen seien noch eine Reihe weiterer Anlagen, die sich am mittelalterlichen Wegenetz orientierten und deshalb sichere Wegbegleiter sind wie die Richtstätten der Hochgerichte (Galgenberge), die Zoll- und Mautstellen, Marterl und Bildsäulen, Wegkapellen und Klausen sowie die Siechen- und Armenhäuser. Die Galgen standen immer in Sichtweite von Fernverkehrswegen, um möglichst vielen Menschen eine abschreckende Wirkung vermitteln zu können. Daß Maut- und Zollstellen an wichtigen Straßen gelegen sind, erklärt sich aus ihrer Funktion. Weil man annahm, dort spuke es, stand

im Mittelalter an jeder bedeutenden Straßenschnittstelle ein Kreuz oder eine Kapelle. Klausen säumten ebenso die Pilger- und Handelswege wie die Siechen- und Armenhäuser, die ursprünglich als Spitälern und Hospize der Pflege von Reisenden dienten.

Veränderungen im Straßensystem unter den ersten Wittelsbachern

Gab es bis zur Übernahme des Herzogtums durch die Wittelsbacher im Jahr 1180 im untersuchten Raum und auch im Landkreis Kelheim fast unglaublich viele Strecken und Flußübergänge, so entstand bis spätestens Ende des 13. Jahrhunderts infolge der Städte- und Märktegründungen ein nun wesentlich weitmaschigeres Straßensystem. Diese Erscheinung ist nicht auf den Untersuchungsraum beschränkt, sondern allgemein gültig. So schreibt DENECKE, der das Gebiet um Gandersheim wegemäßig erforscht hat: „Mit der Entstehung von Städten hat das Wegenetz eine andere Gestalt angenommen. Als zentrale Orte zogen sie den Fernverkehr wie auch einen Nahverkehr auf sich und wurden zu hervorragenden Knotenpunkten. Das Wegenetz, das vorher viele kleine, wenig auffallende Knoten und Kreuzungen besessen hatte, nahm mit der Entwicklung der Städte eine aus großen, strahlenförmigen Gebilden bestehende, weitmaschige Gestalt an.“²¹ Dazu ist noch anzumerken, daß alle Städte und Märkte des Hochmittelalters an bereits vorher bestehenden wichtigen Straßenkreuzungen oder -gabelungen gegründet wurden.

Die Landkarte des Philipp Apian

Nicht alle Fernverkehrsadern, die die Veränderungen im Zuge der Maßnahmen der ersten Wittelsbacher überlebten, bestanden noch zum Zeitpunkt des planmäßigen Ausbaus der alten Routen zu Chausseen in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts. Es scheint, als hätte der 30jährige Krieg eine gewisse Zäsur im Straßensystem zur Folge gehabt. Hinweise darauf, welche Fernwege, die nach dem Krieg nicht mehr existierten, vorher noch wichtig waren, geben die Landtafeln von Apian. In diese Karten sind zwar keine Straßenlinien, aber Brücken eingezeichnet. Augenscheinlich enthält das Werk nicht alle, sondern nur wichtige und große Brücken, die ausnahmslos dort stehen, wo mittelalterliche Hauptverkehrswege durch das Land zogen.

Der Straßenzustand vom 16. bis 18. Jahrhundert

Da nach der großen Pestzeit, wie schon gesagt, die Straßen nicht mehr ausgebessert worden sein dürften, verschlechterte sich der Straßenzustand immer mehr. Straßenbeschreibungen, deren früheste im untersuchten Raum aus dem 16. Jahrhundert vorliegen, zeigen durch-

wegs den katastrophalen Zustand der Wege im 16., 17. und 18. Jahrhundert, der weiter in die Vergangenheit zurückreichend bestimmt nicht besser gewesen ist. 1629 war zum Beispiel die „Nürnberger Straß“ beim Dorf Marching (Stadt Neustadt a. d. Donau) in Richtung Forchheim so grundlos, daß die Fuhrleute nicht mit leeren, geschweige denn mit vollen Wägen darauf fahren konnten, sondern die Felder der Bauern als Fahrweg benutzten.²² Unzählige Klagen und Schreiben zeichnen mit Ausdrücken wie „total ruinierte und fast inpraktikable Landstraß“, „arg böse und ganz abgekommene Landstraß“, „äußerst ruinöse und nicht mehr zu passierende Landstraß“ ein katastrophales Bild des Zustandes der Fernverkehrsstraßen besonders bei Regen- oder Tauwetter. Ein ausnehmend krasses Beispiel ist aus dem Jahr 1711 überliefert. Damals war der Weg nördlich von Abensberg derart schlecht, daß ein mit Tabak beladener Wagen bis auf die Achsen in den Morast einsank und selbst mit 20 Pferden als Vorspann nicht mehr vorwärts kam. Erst durch das Hochheben des Wagens mittels Winden mit nachfolgendem Unterlegen von Holzprügeln konnte er am nächsten Tag wieder flott gemacht werden.²³

War eine „Straßenreparatur“, wie Ausbesserungsmaßnahmen in den Archivalien genannt werden, infolge Unbefahrbarkeit nicht mehr zu umgehen, erfolgte diese jahrhundertlang mittels Holzstangen (in den Briefen Bruckprügl oder Bruckholz genannt), die quer über die Fahrbahn gelegt wurden. Solcherart „gebrückt“ waren mit Sicherheit alle sumpfigen, nassen oder sonst schwierig zu bewältigenden Wegabschnitte, wenn nicht gar der

größte Teil der Straßen. So hieß der Weg von Kelheim nach Hemau 1667 „geprukhte Salzstraßen nach Hemau“, 1714 „der Pruggweg oder die Salzstraß“ und 1756 „Salz- oder Bruckstraß“.²⁴ Da das Holz unter den gegebenen Umständen verhältnismäßig schnell faulte, mußte die Fahrbahn immer wieder neu gebrückt werden. So benötigte man zum Beispiel 1677 zur Reparatur der auf 450 Schritt wieder einmal total grundlosen Straße zwischen Marching und Forchheim, die auch 1629 mit „Weg- und Bauschholz“ ausgebessert worden war, 71 Fuhren „Prückbaum“.²⁵ Ein trotz vollständiger Ausbrückung besonders heikles Straßensegment, Teilstück der Strecken Regensburg - Augsburg/München, Kelheim - Landshut und Freising - Kelheim, befand sich zwischen Affecking bzw. Obersaal und Unterwendling. Dieser Abschnitt, sich vom Donautal in die Höhe hinaufziehend und schon 1669 anlässlich einer Reparatur „Prückenthall“ genannt, wurde von „Fuhrleuten aus München, Augsburg, Salzburg, Tirol, Kelheim, Nürnberg, Regensburg und Böhmen“ frequentiert.²⁶ Ein 10 cm hoher Akt im Hauptstaatsarchiv in München handelt ausnahmslos von der „Straß im Prückenthall“,²⁷ nicht mitgerechnet die vielen Schreiben in anderen Akten. Der nach wiederholten Reparaturen sowie vollständigen Neuausbrückungen im Jahr 1732 gebrachte Vorschlag, diesen Abschnitt in Stein auszubauen, da das Holz alle paar Jahre wegen der starken Beanspruchung kaputt sei, wurde 1739 verwirklicht, das Vorhaben, die Baukosten und den ständigen Unterhalt durch einen Wegzoll hereinzubringen, dagegen nicht.



Die „Brückental“-Straße zog von Affecking bzw. Obersaal nach Unterwendling hinauf



Der Unterhalt der „Holzstraßen“ und Holzbrücken (es gab bis in das zweite Drittel des 18. Jahrhunderts so gut wie keine Steinbrücken) erforderte erhebliche Summen. Neben dem bereits erwähnten Teilstück Obersaal - Unterwendling waren im Landkreis Kelheim der Abschnitt Abbach - Saal²⁸ sowie allgemein die Brücken neuralgische, besonders kostenintensive Straßenstücke. Überschwemmungen und Eisstöße beschädigten oder vernichteten in kurzen Zeitabständen die Beschlächte längs der Straße zwischen Abbach und Untersaal. Die gleichen Ursachen zeichneten für den oftmaligen Ruin der Brücken über die Flüsse und Bäche verantwortlich, wobei noch der natürliche Fäulnisprozeß hinzukam, was dazu führte, daß immer wieder Pferde oder Fuhrwerke ein- oder durchbrachen.

Auf Dauer hemmte bzw. blockierte der katastrophale Zustand der Straßen die Hauptzielsetzungen der merkantilistischen Wirtschaftspolitik des 17. und 18. Jahrhunderts derart unerträglich, daß sich der bayerische Staat schließlich zu energischem Einschreiten gezwungen sah. Infolge der Herausgabe von insgesamt 5 „Mandaten“ (Anordnungen) mit Strafandrohungen gegenüber Beamten, Hofmarksbesitzern, Märkten, Städten und Straßenanliegern konnte der Straßenzustand wenigstens etwas verbessert werden. Das rigoroseste Mandat war jenes vom 14. Juli 1751,²⁹ in welchem es u. a. heißt: Wir haben, trotz von In- und Ausländern häufig vorgetragenen Beschwerden, zu ungnädigstem Mißfallen vernommen, daß weder Gerichts- noch Hofmarksbeamte, Untertanen, Städte und Märkte sich gefügt, sondern die Landstraßen von Jahr zu Jahr in größeren Verfall geraten haben lassen, wodurch der „Commercie“ gehemmt wird, die auswärtigen Fuhrleute „abgetrieben“ werden, das Publikum in empfindlichen Schaden gesetzt wird, anstatt zwei 4 und mehr Pferde nötig sind, die Produkte teurer werden und sich die Dauer der Fahrten verlängert. Deshalb verordnen und befehlen wir:

1. Die Erhebung der Landstraßen wird von der Weg- und Straßendirektion besorgt, deren Anordnungen von sämtlichen Beamten, Ständen und Untertanen bei Androhung von Exekution (Strafe) Folge zu leisten ist.
2. Die zur Herstellung der Straßen benötigte Quantität Holz- und Bruckprügel sind aus den kurfürstlichen Wäldern zu nehmen. Auch alle anderen Hofmarksinhaber, geistlichen und weltlichen Stände müssen bei Androhung von Strafe Bruckprügel zur Verfügung stellen.
3. Bisher sind zur Reparierung der Straßen nur Anlieger, die 1250 Schuh entfernt sind, herangezogen worden, die übrigen aber, obwohl sie profitieren, nicht. Künftig sind die Adiacenten auf 3 Stunden weit links und

rechts der Straßen für die Reparatur und den Bau zuständig.

Der Bau der Chausseen

1765 und die unmittelbaren Jahre danach wurden die wichtigsten Fernverkehrsstraßen - von Schreiben zu Schreiben abwechselnd Commercial-, Land- oder Hochstraßen genannt - „en Chaussee“ erhoben, was den durchgehenden Bau und Ausbau dieser Routen mit Steinmaterial zur Folge hatte. Um die Schwierigkeiten mit den Grundherren und Grundbesitzern möglichst klein zu halten, setzte man die Straßen überwiegend auf die alten Trassen. Neue Strecken führte man so, daß möglichst wenige Grundstücke durchschnitten wurden, was zum Teil viele und enge Kurven zur Folge hatte, die erst mit den Ausbaumaßnahmen nach dem 2. Weltkrieg verschwanden. Über die Vorgehensweise beim Bau von Chausseen unterrichtet uns eine „Instruktion über die en Chaussee erhobenen Straßen und deren Unterhaltung“ vom 5. Juni 1765,³⁰ in der es u. a. heißt:

1. Der Kot (Lehm, die lose, schmierige Erde) ist zu entfernen, aber nicht in die Seitengräben.
2. Ohne Zeitverlust ist die Straße dann mit frischem Kies oder Gries auszubessern, das mittlere Gleis einen Schuh höher als die Seiten.
3. Es sollen Tagelöhner gehalten werden, die die Geleise einebnen oder mit Kies wieder auffüllen.
4. Diejenigen, die die Chausseen amts- oder pachthalber zu unterhalten haben, müssen einen ausreichenden Vorrat auf die Straßen schaffen, alle 2 Klafter (3,5 m) Weges eine Fuhre Kies.
5. Es ist beste Materie zu nehmen, da schlechtes Material die Wege mehr verdirbt als bessert. Schlechte Ware ist durch ein Eisengitter zu sieben.
6. Der Kies muß bis spätestens Mitte Oktober auf den Chausseen aufgeführt sein.
7. Die Brücken, Durchlässe und Beschlächte sind rechtzeitig zu reparieren und nach und nach aus Steinen herzustellen.
8. Wenn der Chausseegrund so schlecht ist, daß ohne Einlegung von Fachines oder Bruckprügel die Straße nicht dauerhaft hergestellt werden kann, ist ein Vorrat bereitzuhalten.

Trotz gewaltiger Anstrengungen befanden sich die zu Chausseen erhobenen Straßen in der Folgezeit in einem generell miserablen Zustand. Die Ursache war das Fehlen eines soliden Unterbaues. Der Kies wurde einfach auf den Lehmboden geschüttet, was zur Folge hatte, daß nach Frost oder starkem Regen die Trassen total aufweichten.³¹

Zwischen den Chausseen mit einer Breite von 5 - 6 Metern ohne Seitengräben und den gewöhnlichen,



Die Kapelle des Alpenvereins im Forst nördlich der Waldsiedlung von Mainburg steht genau an der Kreuzung der Trassen Landshut - Ingolstadt und Weltenburg - Freising



Luftarchäologische Aufnahme eines Teilstückes der Strecke Landshut-Eining zwischen Heiligenstadt und Oberulrain (BLfD; Archiv-Nr. 7136/322; Dia 401-22; Aufnahmedatum 19. 08. 79; Fotograf Braasch). Die Trasse läuft diagonal von halblinks oben nach halb-rechts unten. Sie hinterläßt im unbebauten Acker ein dunkle Fläche zwischen zwei hellen Linien, im Getreidefeld im unteren Drittel des Bildes eine helle Fläche zwischen zwei dunklen Linien



Die mittelalterliche Weglinie Regensburg - Kelheim vor Kapfelberg; von Lohstadt kommend



Trasse Regensburg - Landshut. Ausschnitt eines 29 Fahrinnen umfassenden Geleisbündels an der Landkreisgrenze südöstlich von Dünzling im Forst zwischen Luckenpaint und Schierling



Ein knapp 200 m langer Straßendamm im Wald westlich der Einöde Pondorf bei Dünzling ist Teil der Trasse Regensburg - Mainburg



Der Ringwall bei Untersaal liegt im Schnittpunkt von drei Wegen (Donaustraße, Trasse Landshut - Untersaal, Trasse Geisling a. d. Donau - Weltenburg), die vermutlich bereits zur Zeit seines Baues existiert haben



Abschnitt eines knapp 2 km langen Straßendamms im Forst südlich von Affecking. Dieses künstliche Straßenstück gehört zur Strecke Geisling a. d. Donau - Weltenburg



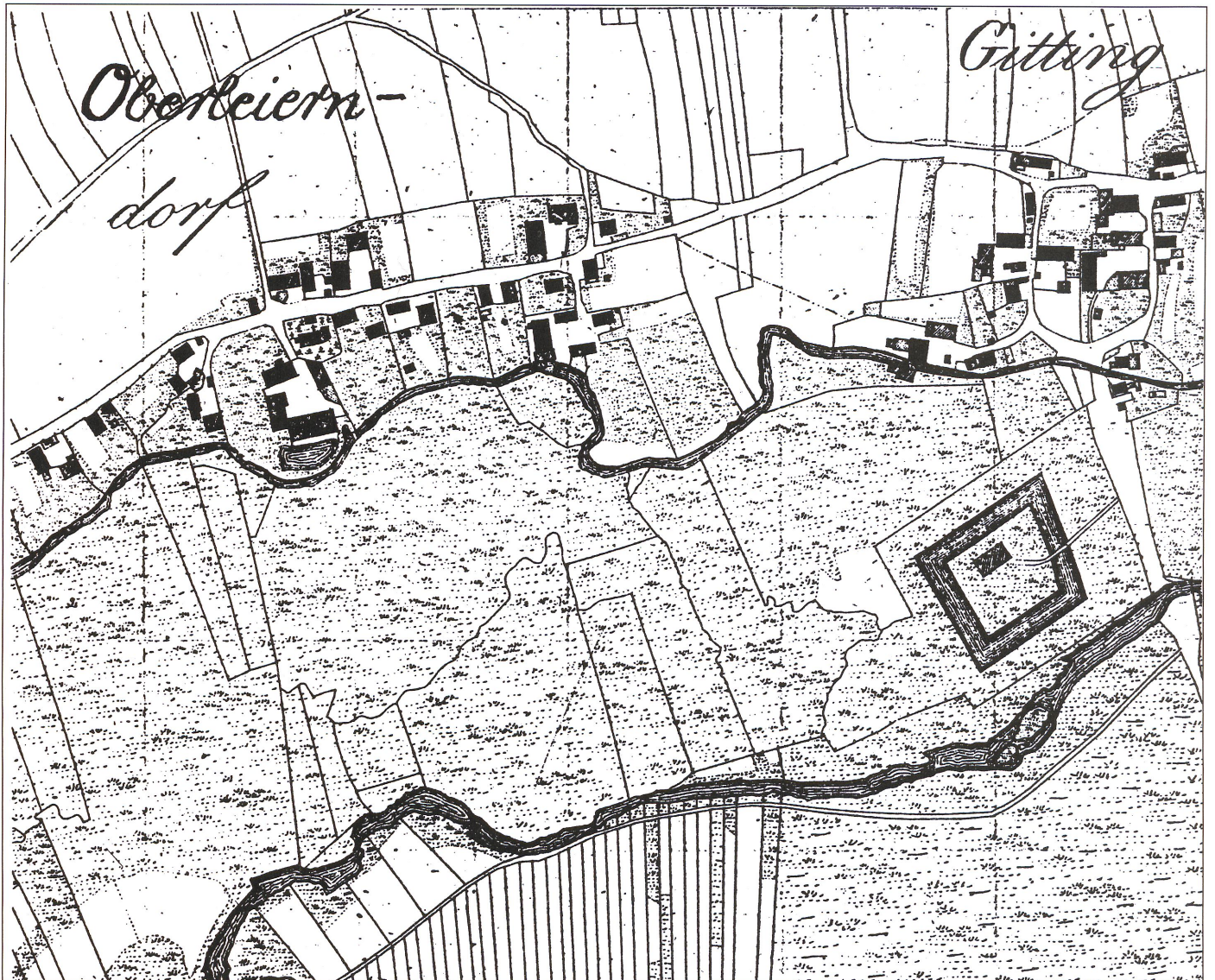
Von dieser Kapelle bei Herrnsaal zog ein mittelalterlicher Weg hinauf in den Frauenforst und weiter über Irlbrunn nach Painten



Ein breiter Hohlwegfächer (hier ein Ausschnitt) kennzeichnet den Verlauf des Weinstraßl's, der mittelalterlichen Strecke Landshut - Ingolstadt, im Wald östlich von Attenhofen



„Topographischer Atlas vom Königreiche Baiern“. Ausschnitt aus dem Blatt Eggmühl (um 1815), mit den Chausseen von Regensburg nach Ingolstadt und von Kelheim nach Landshut



Das Grabengeviert der ehemaligen Wasserburg Gitting/Niederleierndorf (Markt Langquaid) im Jahr 1815; gelegen am mittelalterlichen Weg Paring - Hebramsdorf im Kleinen Labertal

„höchst bußwürdigen“ Dorfverbindungen waren die Vicinalwege angesiedelt, die laut einer Generalverordnung vom 1. Februar 1766 in arbeitsruhigen Zeiten, ohne daß die „Chaussierung der Commercialstraßen“ beeinträchtigt werden durfte, in einer Breite von 4 - 5 Meter, sonst aber in einem den Chausseen gleichkommenden Standard hergestellt werden sollten.³²

Die Beschreibung der mittelalterlichen bzw. neuzeitlichen Strecken

Regensburg - Landshut

Die Route von Regensburg nach Landshut blieb auch nach dem Ende der Römerherrschaft eine wichtige Ver-

kehrsader, deren Isarübergang sich allerdings von Landshut nach Altheim und von dort hinüber zur Straßburg verlagerte. Diese Straße, an der die frühmittelalterlichen Wallanlagen bei Luckenpaint (Gde. Thalmassing) und Holzen bei Ergolding entstanden, brachte wahrscheinlich bereits im 9. Jahrhundert der Bischof von Regensburg unter seine Kontrolle. Neben der Hauptstrecke entwickelten sich im Laufe der Zeit mehrere Trassenvarianten, die aber hier nicht interessieren, weil sie bis auf eine den Landkreis Kelheim nicht berühren.

Diese eine, höchstwahrscheinlich sehr früh befahrene Teilstrecke schwenkte im Wald zwischen Luckenpaint und Schierling von der römischen Trasse in südwestlicher Richtung ab und ging über Paring (Markt Langquaid), wo zwischen 788 und 807 der Edle Wolcanhard das Salvatorkloster Berg gründete, Niederleierndorf/Git-



Ein sogenanntes „Erdwerk“ unbekannter Zeitstellung am Altweg Paring - Hebramsdorf

ting, St. Johann (Markt Langquaid) und Tiefenbach (Gde. Herrngiersdorf) nach Hebramsdorf ins Kleine Labertal, wo sie wieder in die Urtrasse einschwenkte. Sie führte im heute mit Niederleierndorf verschmolzenen, schon 888 erstmals genannten Dörfchen Gitting unmittelbar an der Wasserburg gleichen Namens und im südlich anschließenden Wald an zwei sogenannten „Erdwerken“³³ vorbei.

Trotz der mit all ihren Varianten stark befahrenen Straße von Regensburg nach Altheim wurde der Übergang in Landshut keineswegs bedeutungslos. Fuhrwerke, die von Regensburg aus dort die Isar überqueren wollten, kamen entweder über Peising oder über Dünzling nach Langquaid. Weiter benutzten sie bis zum Frühkloster Münster bei Rottenburg die Trasse Regensburg - Moosburg, ab Münster die von Kelheim kommende und nach Landshut führende Strecke. Diese Route wurde Teil der Haupthandelsstraße von Italien nach Regensburg, der in der Literatur öfters erwähnten Italienhandelsstraße,³⁴ wobei sich die Linienführung ohne Zweifel öfters geändert hat. Vielleicht schon im 12. Jahrhundert lief sie von Langquaid aus entlang der linken Laberseite bis Rottenburg, um von dort in Richtung Landshut zu ziehen.

An der Isar bestanden im ausgehenden 12. Jahrhundert auf jeden Fall wie schon seit mehreren Jahrhunderten zwei konkurrierende Übergänge, der im späteren Lands-

hut in der Hand des bayerischen Herzogs, der bei der Straßburg unter Kontrolle des Regensburger Bischofs. Um 1200 n. Chr. kam es zwischen den beiden Kontrahenten zu starken Auseinandersetzungen, in deren Verlauf die Straßburg vom Herzog zerstört, der Isarübergang geschlossen und 1204 die Stadt Landshut gegründet wurde.³⁵ Mit der Aufhebung des Überganges erlosch auch der überregionale Verkehr auf der Route Regensburg - Altheim - Straßburg.

Die Italienhandelsstraße blieb bis zum ausgehenden Mittelalter die Hauptstrecke Regensburg - Landshut. Laut einer Beschreibung des Handelsweges des Regensburger Kaufmannsgeschlechtes der Runtinger von Venedig nach Regensburg³⁶ vom Jahr 1398 werden als letzte Zollorte genannt „Lanczhut“, „Lanquat“ und „zu der Lindten“. Den Namen „zu der Lindten“ trug zu jener Zeit die Hofmark Peising (Markt Bad Abbach).³⁷ Im vorstehenden Satz ist aber damit speziell eine Zollstelle gemeint, die zwischen Bad Abbach und Peising lag. Erst durch Maßnahmen Herzog Heinrich des Reichen von Niederbayern in den Jahren nach 1425³⁸ trat eine Route, deren Nachfolgerin die heutige B 15 ist, und die damals noch von Hagelstadt aus über Rogging und Pfaffenberg nach Neufahrn ging, gleichberechtigt neben die Italienhandelsstraße, die spätestens bis Ende des 30jährigen Krieges bedeutungslos wurde.



Die mächtige Wall-Graben-Anlage der „Sinsburg“ im „Sinsbucher Forst“ westlich von Langquaid.

Regensburg - Moosburg

Auch die Strecke Regensburg - Moosburg war das ganze Mittelalter hindurch ein wichtiger Fernweg. Eine Alternativroute führte über Bad Abbach, Eiglstetten, den Weillhof und Mitterschneidhart nach Langquaid, ausgewiesen durch eine große Anzahl von Geleisen und Hohlwegen in den Forsten „Schuhbrand“ und „Schottenholz“. Auf ihrem weiteren Kurs in Richtung Moosburg verlief die Strecke von Langquaid ab bis ins Hochmittelalter noch ungefähr auf der römischen Trasse, wofür die frühmittelalterliche Wallanlage zwischen Eggerach und Eschenloh bei Rottenburg, der Ort Straß bei Sittelsdorf sowie das Nikolauspatrozinium von Sittelsdorf Belege sind. Später verlagerte sich der Verkehr von den Höhenlinien herab in das Tal der Großen Laber, wo er von Langquaid aus bis nach Pfeffenhausen ging, um dann über Obersüßbach und Gammelsdorf Moosburg zusteuern. Diese Straße, die noch 1425 die Hauptstrecke zwischen Regensburg und Moosburg und im Abschnitt Regensburg - Rottenburg Teil der Italienhandelsstraße

war,³⁹ hat ihre Relevanz bis spätestens nach dem 30jährigen Krieg verloren.

Regensburg - Mainburg

Weil außer der gewaltigen Sinsburg auch der frühmittelalterliche Ringwall am Koppenberg bei Wildenberg an der Straße von Regensburg nach Mainburg entstand, muß diese im frühen Mittelalter noch von großer Wichtigkeit gewesen sein. Schon bald nach der Gründung des Klosters Rohr im Jahr 1133 wird die überregionale Bedeutung der Strecke von Langquaid ab aber zu Gunsten einer anderen Trasse zurückgegangen sein. Fuhrleute, die nach Mainburg kommen wollten, fuhren ab dem Hochmittelalter über Langquaid, Rottenburg, Pfeffenhausen, Koppenwall, und Rachertshofen (Gde. Attenhofen) nach Mainburg. Schriftliche Nachrichten,⁴⁰ das Nikolauspatrozinium in Eggghausen (Markt Pfeffenhausen) sowie überaus tiefe Hohlwege bei der Wallfahrtskirche St. Simon (Gde. Attenhofen) in Richtung Auerkofen geben einen solchen Verlauf vor. Spätestens ab

dem 17. Jahrhundert fuhr man von Regensburg über Saal und Abensberg nach Mainburg.

Untersaal - Landshut

Wie bereits erwähnt, endete die von Untersaal aus südwärts ziehende Straße schon zur Römerzeit nicht an der Donau, sondern zog von Herrnsaal über Lindach und Reichenstetten nach Viehhausen, senkte sich in das Tal der Schwarzen Laaber, lief durch Schönhofen und Nittendorf und erreichte in Penk das Tal der Naab, von wo es nach Kallmünz ging. Eine andere Route, die Flurstücke durchschneidend und daher erst spät, aber dennoch bereits vor der Jahrtausendwende angelegt, stieg von Herrnsaal in nordwestlicher Richtung zum „Frauenforst“ hinauf, hinterließ am Waldrand einen Geleisfächer, und durchquerte über Irlbrunn, vorbei am Turmhügel im Forstabschnitt „Schlößberg“⁴¹ den Wald, um in der Fortsetzung über Painten nach Hemau zu führen. Die große Bedeutung der Route Landshut - Herrnsaal im Frühmittelalter zeigen die Ringwallanlagen von Oberglaim (Markt Ergolding) und Schaltdorf (Stadt Rottenburg) sowie die Abschnittsbefestigung bei Oberfecking (Gde. Saal).⁴² Zudem dürfte die vorgeschichtliche Wallanlage auf dem Ringberg bei Untersaal in nächster Nähe des Donauüberganges in dieser Zeitspanne zur Überwachung des Fernweges genutzt worden sein. An der Kreuzung unseres Weges mit der Straße Regensburg - Moosburg lag das Frühkloster Münster bei Rottenburg. Nach dem Untergang des Stiftes verlagerte sich die Kreuzung nach Rottenburg.

Noch zur Zeit der Jahrtausendwende hatte die Strecke nichts von ihrem Rang eingebüßt, denn an ihr entstanden u. a. das Turmhügelplateau bei Obermondsberg⁴³ westlich von Helchenbach (Markt Rohr) und das Jakobspatrinium in Kleingiersdorf (Gde. Saal), außerdem um 1181 die Stadt Kelheim. Dort bestand schon lange vorher ein wichtiger Übergang, dorthin führte die Straße sicherlich spätestens jetzt ausschließlich. Dadurch verlor der Übergang Untersaal - Herrnsaal, dessen Bedeutung bereits nach dem Bau der Steinernen Brücke in Regensburg stark zurückgegangen sein wird, wohl endgültig seine Relevanz.

Im 18. Jahrhundert führte die Straße, wie schon mehrere Jahrhunderte vorher - der Zeitpunkt der Verlagerung läßt sich nicht bestimmen - von Rohr aus nicht mehr über Großmuß, sondern über Reibing nach Kelheim. „En Chaussee“ erhoben wurde die „Güter- und Bierstraß“, wie sie in den Archivalien genannt wird, im Jahr 1765, bis Ende 1766 war sie auf der ganzen Strecke ausgebaut. Den Namen „Bierstraß“ hat die Route erst nach der Entstehung des Weißen Brauhauses in Kelheim im Jahr

1607 erhalten, vorher hieß sie laut verschiedener Flurnamen „Salzstraß“, ein Name, den das Teilstück Kelheim - Hemau nie ablegte. Eine weitere „Bierstraße“ zog von Kelheim über Hienheim nach Ingolstadt.

Der Donauübergang Alkofen

Zwischen den Straßen Regensburg - Moosburg und Landshut - Untersaal - Kallmünz gab es eine gut im Gelände anhand von Dammstücken und Hohlwegen nachweisbare Querverbindung, die im „Schottenholz“ zwischen Unterschneidhart und Saalhaupt von der Strecke Moosburg - Regensburg abzweigte und über Teugn nach Alkofen bei Lengfeld (Markt Bad Abbach) zu einem dort befindlichen Donauübergang lief. Direkt am Altweg liegt die Nikolauskirche von Alkofen. Jenseits der Donau findet unser Altweg seine Fortsetzung am Waldrand vom „Kirchenholz“, wo er sich auf einer Länge von über 400 m als schöner Straßendamm bemerkbar macht. In Lindach (Stadt Kelheim) schwenkte er in die vom Untersaaler Übergang kommende Route ein.

Der Alkofener Übergang hat vermutlich weit in die Vergangenheit zurück eine Rolle gespielt, weil hier eine befestigte Siedlung der Alheimer Kultur stand.⁴⁴ Während der römischen Herrschaft sicherte ein Kastell diesen offensichtlich wichtigen Übergang,⁴⁵ der auch im Frühmittelalter bedeutend blieb, was eine Tradition des Hochstifts Freising beweist. 856 erwarb der Freisinger Bischof im Tauschwege von dem Adeligen Reginpato unter anderem das Schifffahrts- bzw. Anlanderecht.⁴⁶ Das überörtliche Verkehrsaufkommen dürfte mit dem Bau der Steinernen Brücke in Regensburg stark nachgelassen, mit der Gründung der Stadt Kelheim und vorstellbarem politischen Druck der Wittelsbacher schließlich gegen Null tendiert haben. Noch einmal, vom 25. auf den 26. April 1945, spielte der Alkofener Übergang in der Geschichte eine Rolle, an diesem Tag setzten die Amerikaner hier unter großen Verlusten über die Donau.⁴⁷

Weltenburg - Freising

Die Route Weltenburg - Freising war das ganze Mittelalter hindurch ein Fernverkehrsweg, der schon zu Römerzeiten selbstverständlich nicht in Weltenburg endete, sondern jenseits der Donau auf der heutigen Kreisstraße zum Scheitelpunkt des Bergrückens emporstieg, sich anschließend, vorbei an der Franziskusmarter und zwei fortifikatorischen Anlagen, zur Altmühl hinuntersenkte, diese genau beim Schulerloch, wo erneut eine Wallanlage steht,⁴⁸ überquerte, dann über Altessing zur Burg Randeck emporstieg, um östlich an Eisendorf und Maierhofen vorbeilaufend nach Hemau zu ziehen.



Auffahrt vom Donauübergang beim Kloster Weltenburg in Richtung Altessing

Nicht nur die eben beschriebene Linie wurde nördlich der Donau für den Verkehr in Richtung Altessing benutzt. Zeitlich später fuhren die Gespanne in einer Felsschlucht westlich der ursprünglichen Trasse bergauf. Sobald diese ein wenig breiter wird, füllen bis zu sieben Geleise die gesamte Schluchtsohle aus. Am Abhang zur Altmühl hinunter hat sich ein 70 m langes Straßendammstück erhalten, das auf einen Hohlweg hinführt, der Teil eines sich zum Altmühltal hinabsenkenden Steiges ist.

Eine weitere Auffahrt wurde am heutigen Waldende 100 m vor dem Ortsschild von Stausacker geschaffen, die einen tiefen Hohlweg hinterlassen hat (siehe Bild oben), der an der Donau nicht in die Richtung des Ortes umbiegt, sondern zum Kloster, zum ursprünglichen Übergang, hin. Dieses sich oberhalb der Hohle weitverzweigende Streckenstück bildet einen Strang des „Altessinger Weges“, der über den „Bierbuckel“ nach Altessing zieht. In diese Linie mündet auch der Weg von Stausacker her, wohin die Fähre, als „vrfar“ erstmals 1442 erwähnt,⁴⁹ spätestens im Hochmittelalter genau an die heutige Stelle verlegt wurde. Daß sich auf dieser Trasse viel Verkehr abspielte, beweist ein über 100 m breiter Fahrinnenfächer in einem Gehölz nordwestlich von Stausacker.

Den hohen Stellenwert, den der Flußübergang beim Kloster Weltenburg schon in vorgeschichtlichen Epochen, weiter in der Römerzeit,⁵⁰ aber auch darüber hinaus bis in das Hochmittelalter hatte, belegen sowohl alle fortifikatorischen Anlagen rund um Weltenburg und Essing als auch

das Kloster selbst. Die Bedeutung des Altweges, bei dem es sicher bereits vor der Jahrtausendwende eine Abensberg umgehende Streckenvariante über Gaden und Baiern gab, zeigt sich jedoch nicht nur beim Kloster Weltenburg, sondern auch auf dem Streckenabschnitt Au - Abensberg, wo sich 12 geschichtliche Wehranlagen (Ringwall von Au, ebenerdiger Ansitz südlich der Grubmühle im Moosholz, Schanze bei der Grubmühle, Niederungsburgstall in Sandelszhausen, Burgstall auf dem Salvatorberg in Mainburg, Turmhügel von Leitenbach, Turmhügel südöstlich der Setzensackmühle, Niederungsburgstall bzw. Schloß in Ratzenhofen, die Burgen von Train, Siegenburg und Abensberg) entlang des rechten Abensufers wie Perlen auf einer Schnur reihen. Diese Befestigungen entstanden aber nicht alleine wegen dieser Route, sondern vor allem deshalb, weil im Bereich zwischen Sandelzhausen und Abensberg von Straubing, Landshut und Moosburg her kommende und nach Irnsing/Neustadt, Pförring, Vohburg und Ingolstadt führende Fernwege die Linie Freising - Weltenburg kreuzten. Spätestens mit Gründung der Stadt Kelheim verlor der Weltenburger Übergang höchstwahrscheinlich weitgehend seine Bedeutung, nun orientierte sich der Verkehr in Richtung Kelheim und überquerte dort Donau und Altmühl. Weil sich mit Au, Mainburg und Siegenburg die bedeutendsten Orte auf der rechten Abensseite befinden, muß die Strecke Freising - Kelheim bis ins Spätmittelalter auf der rechten Abensseite verlaufen sein, denn alle Märkte und Städte wurden an wichtigen Fernverkehrsadern gegründet.

Die Donauübergänge Affecking und Kelheim

Nordöstlich Biburgs zweigte von der Strecke Freising - Weltenburg ein Weg ab, der über die im 19. Jahrhundert abgegangene Einöde Bruckhof (gelegen an der KEH 7 südöstlich von Abensberg zwischen Gaden und Lehen) Unterteuering und Unterwendling nach Affecking führte, wo im Frühmittelalter ebenfalls die Donau überschritten werden konnte. Markante Wegrelikte sind in den Wäldern zu beiden Seiten des Hopfentals zu sehen. Ein weiterer Fahrrinnenverband läuft westlich von Unterwendling durch das „Bergholz“ ins Tal hinab, der Wiederaufstieg erfolgte hier durch einen heute noch vorhandenen künstlichen Bergeinschnitt. Die Fortsetzung der Stränge bildet die Ortsachse von Affecking. Das Dorf ist also an unserem Weg entstanden, der, vorbei an der Burg, bei der Kirche auf die Donau stieß. Es bildete sich nicht nur ein Weg, sondern zwei weitere Linien, welche sich heute noch größtenteils in Ortsstraßen manifestieren, die erst an der Donau enden. Die Verlängerung am jenseitigen Ufer ist der „Rennweg“. Der Übergang in Affecking existierte vielleicht schon, als im 4. Jahrhundert Germanen, die Keramik vom Typ Friedenhaien gebrauchten und denen Bayern seinen Namen verdankt, östlich von Kelheim/Gmünd eine Siedlung von etwa 1 ha errichteten,⁵¹ ganz sicher aber zur Zeit der Karolingischen Siedlung, die eine gepflasterte Ortsstraße hatte, an der sogar eine Zollstelle gelegen sein könnte.⁵²

Mit der Gründung der Stadt Kelheim dürfte der Affeckinger Donauübergang bedeutungslos geworden sein. In Kelheim selbst muß es mindestens seit der Laténezeit ebenfalls eine Überquerungsmöglichkeit von Donau und Altmühl gegeben haben, denn die Stadt Alkimoennis wäre nicht denkbar ohne Anschluß an das damalige Fernwegenetz. Dieser wohl über die keltische und römische Zeit hinaus benutzbare Übergang, der während der Römerherrschaft wegen des Fehlens einer fortifikatorischen Anlage keine allzu große Relevanz gehabt haben wird, hatte spätestens seit der Errichtung der frühmittelalterlichen Wallanlage auf dem Michelsberg wieder eine Bedeutung.⁵³ Zur Flußüberquerungsstelle gab es verschiedene Anfahrten. Wenn die Annahme, der Name „Graben“ sei eine uralte Wegebezeichnung, zutrifft, dann könnte die älteste Anfahrt von Süden kommend über Thaldorf, Großberghofen, Leitenberg und Hopfental zum Flußübergang geführt haben. Von Thaldorf (Stadt Kelheim) aus in die südliche Richtung gibt es nämlich einen „Schelmengraben“. Das ist ein Flurname, der gleich zweifach – Schelm und Graben – einen Altweg benennt.

Der sogenannte Thaldorfer Weg, der oberhalb der „Mannheimer Straße“ von Kelheim in den Wald zieht, muß eine wichtige Anfahrtsroute gewesen sein, denn der

am Waldrand unscheinbare Pfad fächert sich im Forst auf über 1 Dutzend tiefe Geleise bzw. Hohlwege auf, die zu einem Marterl auf dem Bergrücken hinaufsteigen. Von dort lief die Strecke, sich auf über 150 m auseinanderziehend und wieder über 12 Fahrrinnen bzw. Hohlwege, aber auch ein Dammstück von knapp 100 m hinterlassend, in das Hopfental hinab. Ein den Spuren nach wohl kleiner Teil des Verkehrs bewegte sich auf der alten Linie über Großberghofen nach Thaldorf, ein weiterer Teil benutzte die Römerstraße von Eining her zum Aufstieg in Richtung Holzharlanden, ein dritter Teil befuhr sicherlich das Hopfental, um über Pullach den Anschluß nach Süden zu schaffen.

Mehr als 20 Geleise ziehen auch östlich der heutigen Straße nach Weltenburg in direkter oder fast direkter Linie den Steilhang empor. Die diese Route benützenden Verkehrsteilnehmer fuhren entweder über Weltenburg und Eining Richtung Süden oder aber über Holzharlanden (Stadt Abensberg). Geleise in ebenem Terrain im Wald westlich der heutigen Straße nach Holzharlanden belegen, daß hier einmal stärkerer Verkehr geflossen ist. Eine weitere Zufahrt führte über Hohenpfahl zum Übergang. Diese zweigte oberhalb Affeckings von der Linie, die zum Affeckinger Übergang führte, ab. Nach Reinecke ist der Flurname Hohenpfahl auffallend und deutet auf einen Altweg hin.

Wann sich die Route Freising - Kelheim ab Au von der rechten Abensseite auf die Trasse der heutigen B 301 verlagert hat, ist aus den Archivalien nicht mehr zu erschließen. Nimmt man das Fehlen einer Brücke über die Abens bei Abensberg in der Karte Apians als Anhaltspunkt, dann müßte sie in der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts noch auf der alten Linie durch das Land gezogen sein. 1677 hatte sich das auf jeden Fall geändert, denn damals wurde die „Landstraß“ über die Allersdorfer Au und die Aumühle (südlich von Abensberg) repariert.⁵⁴ 1735 wollte man die „total schlechte und unpassable Haupt- und Landstraß“ herrichten und nach einem Vorschlag von 1740 wären mindestens 66000 Bruckprügel zur notdürftigsten Reparatur erforderlich gewesen. Aber die staatlichen Stellen unterließen jegliche Maßnahmen aus zwei Gründen: Erstens führte die Straße in Richtung München über Freisinger Territorium und zweitens wollte man verhindern, daß die Freisinger Brauerei die an oder in der Nähe der Straße gelegenen Wirtshäuser bequem mit Bier versorgen konnte. 1767 wurde die Straße aber dann doch zum Vicinalweg erhoben wegen des „Kelheimer Weißbierverschleißes“ und dem leichteren Transport von Getreide auf die Münchner Schranne.⁵⁵ Es gab verschiedene Planungen, u. a. sollte der Vicinalweg teilweise auf der mittelalterlichen Route

gebaut werden,⁵⁶ allein es geschah wieder nichts Entscheidendes, obwohl die Straße viel frequentiert wurde, weil die Strecke von Regensburg nach München über Geisenfeld und Pfaffenhofen „um 4 Stunden“, über Landshut gar „um 8 Stunden“ länger war, wie es in den Archivalien heißt. Erst 1774 und 1775 erfolgte der Bau der Straße, über die 1792 geschrieben steht, daß „sie wegen des Freisinger Territoriums keine förmliche Post- oder Commercial Straßen werden dürfe“.⁵⁷ In Riedl's „Reiseatlas vom Königreich Bayern“ aus dem Jahr 1796 wird die Straße von Freising bis Abensberg schließlich als Chaussee geführt.

Die Ochsenstraße

Die Ochsenstraße behielt auch im frühen Mittelalter ihre Bedeutung bei, direkt an der Schnittstelle mit der Straße Weltenburg - Freising entstand eine Burg, später die Stadt Abensberg. Ihre größte Bedeutung hatte die Ochsenstraße im frühen Mittelalter, als sie ein Teilabschnitt der Nibelungenstraße war. Dieser Hauptverkehrsweg zwischen dem nördlichen Frankreich und dem Donautiefland führte von Paris her kommend über Worms, den Kraichgau und das Ries nach Pförring, wo er über die Donau kam,⁵⁸ um dann über Gaden, Mauern, die Burg Treppenua (das spätere Neustadt), Heiligenstadt, den Schillhof und Aunkofen nach Abensberg zu laufen. Noch 1663 verband das Endstück dieser Linie die beiden Städte Neustadt und Abensberg.⁵⁹ Nach dem Bau der Steinernen Brücke in Regensburg im Jahr 1146 büßte die Ochsenstraße ihren „internationalen“ Rang ein, blieb aber von regionaler Wichtigkeit. Ende des 18. Jahrhunderts erfolgte ein Ausbau zur „Vicinalstraße“.

Nördlich der Ochsenstraße läßt sich durch Flur- und Wegenamen, aber auch größtenteils im Gelände ein äußerst geradliniger, praktisch keine Höhenunterschiede aufweisender mittelalterlicher Weg verfolgen, der von Eining über Sandharlanden, Arnhofen, Großmuß und Herrnwahl nach Langquaid führte und vermutlich angelegt wurde, um Abensberg umgehen zu können. Westlich von Arnhofen heißt er „Lotherweg“, von Arnhofen nach Großmuß „Rennweg“ und östlich von Großmuß „Herrenweg“. Sicher hatte der Donauübergang Eining, der nach der römischen Zeit keineswegs niedergelegt wurde, selbst bis in das Hochmittelalter eine Bedeutung für den Fernverkehr, wofür auch das im Jahr 1508 noch bestehende Nikolauspatrozinium der Eininger Kirche⁶⁰ sowie die vom südlichen Dorfrand von Hienheim in die westliche Richtung wegziehende „Hochstraße“ spricht. Erst die Gründung von Neustadt a. d. Donau wird ihn seiner Funktion beraubt haben.

Geisling a. d. Donau - Weltenburg

Als Teil einer von Westen her durch das Altmühltal führenden und das Donauknie abkürzenden Verbindung hat die Route Geisling - Weltenburg sicherlich auch nach dem Ende der römischen Herrschaft ab Untersaal eine gewisse Rolle gespielt. Das letzte Mal wurde im Jahr 1809 ein Streckenteil stärker in Anspruch genommen. Am 19. April bewegte sich im Rahmen von Truppenverschiebungen im Vorfeld der Schlachten von Abensberg und Eggmühl die durch zwei Infanteriebataillone verstärkte französische Kavalleriedivision Montbrun über Weillohe nach Saalhaupt.⁶¹

Landshut - Eining bzw. Neustadt a. d. Donau

Die Donauübergänge Eining und Neustadt

Die allgemein vertretene Ansicht, der Donauübergang bei Eining sei nach dem Ende der Römerherrschaft aufgegeben worden, kann aus bereits angeführten und weiteren Gründen nicht der Realität entsprechen. Ganz offensichtlich wurde aber schon im Frühmittelalter eine zweite Donauübergangsstelle geschaffen, die im Laufe der Jahrhunderte allerdings immer mehr nach Süden gewandert ist, was sich anhand von Flurnamen und Liquidationsplänen gut belegen läßt. Schon 1919 hat RITZINGER mit Hilfe dieser Mittel nachgewiesen, daß die Donaubrücke bei Neustadt, wie sie bis 1994 bestand, zweimal weiter südwärts versetzt wurde.⁶² Zur Entstehungszeit des Dorfes Irnsing führte der Fernweg durch dieses hindurch - die Ortsachse liegt genau in der Richtung - auf den Übergang hin. In der Verlängerung trug noch im Grundsteuerkataster des 19. Jahrhunderts die Plannummer 2260 auf der rechten Donauseite den Flurnamen „Bruckgries“. Auch die Hauptachse von Neustadt mit dem Ingolstädter Tor und dem Donautor zeigt auf einen sehr viel weiter nördlich gelegenen Donauübergang hin. Genauso auffallend ist die Ausrichtung der Hauptachse der Stadt Abensberg mit dem Aunkofener und dem Regensburger Tor in Richtung der Übergänge Eining und Irnsing.

Die Strecken nach Südosten

Auf der ursprünglich römischen Trasse den Höhen entlang lief während des ganzen Mittelalters der Verkehr von Landshut aus bis Indorf (Markt Pfeffenhausen), von dort aus wohl mindestens ab dem beginnenden Hochmittelalter auf dem „Rennweg“ bis zur Weizenmühle (Gde. Wildenberg), dann nördlich Niederumelsdorfs - wo der Gewannenflurname „Alte Straß“ die Route vorgibt - vorbei nach Siegenburg. Über Heiligenstadt und Gögging ging es bis zur Gründung von Neustadt zu den Übergängen Eining und Irnsing. Nach der Gründung

Neustadts zog die Straße über Forstdürnbuch und die neuerbaute Stadt zum bei Irnsing gelegenen Übergang, während die Flußübergangsstelle Eining bedeutungslos geworden sein dürfte.

Im letzten Drittel des 18. Jahrhunderts bewegte sich der Verkehr immer noch auf der eben beschriebenen Trasse von Landshut nach Neustadt a. d. Donau. Der Ausbau dieser „Landstraß“ von Landshut nach Nürnberg, auch „Güter-, Salz- oder Nürnberger Straß“ genannt, war lange umstritten, da es ja außerdem die 1765 „en Chaussee“ erhobene Route über Rottenburg, Kelheim und Hemau gab. Trotzdem wertete man auch die bis dahin als Vicinalstraße eingestufte Strecke Landshut - Pfeffenhausen - Neustadt ein Jahrzehnt später zur Chaussee auf. Sie sollte von Weihmichl bis Pfeffenhausen auf völlig neuer Trasse, von Pfeffenhausen bis Siegenburg aber über Oberlauterbach und Wildenberg gebaut werden. Ende 1777 begannen an der Straße, die schließlich auch zwischen Pfeffenhausen und Siegenburg auf vollkommen neuer Strecke in die Landschaft gesetzt wurde, die Bauarbeiten; 1783 waren sie abgeschlossen.⁶³ Während diese Straße zur B 299 aufstieg, verlor die im 18. Jahrhundert wichtigere und darum eher gebaute Route über Rohr und Kelheim im 19. Jahrhundert an Bedeutung.

Außer der Haupttrasse gab es im Mittelalter verschiedene andere Möglichkeiten, um von den Donauübergängen Eining oder Irnsing bzw. Neustadt nach Landshut zu gelangen. Südlich der Hauptverbindung läßt sich eine Alternativtrasse nachweisen, die von Neustadt aus, Geibenstetten (Stadt Neustadt a. d. Donau) westlich liegend, durch den Dürnbucher Forst als „Totenweg“ nach Train, dann als „Straß“ nach Horneck (Gde. Elsendorf), schließlich über Walkertshofen (Gde. Attenhofen) nach Koppenwall (Markt Pfeffenhausen) lief, wo sie in das noch zu beschreibende „Weinstraß“ einmündete. Neben den Altwegnamen dokumentieren Straßendämme und Geleise im Dürnbucher Forst das Vorhandensein dieser Trasse.

Nördlich der Hauptstrecke ging eine Linie von Biburg aus über Kirchdorf - vorbei an der Weißen Marter - nach Allmersdorf (Gde. Kirchdorf), weiter durch den Forst nach Gressau (Markt Rohr), dann über Wolferthau nach Pattendorf (Stadt Rottenburg a. d. Laber), endlich in der Verlängerung, Rottenburg nördlich und östlich umgehend, nach Landshut. Sehr tiefe Hohlwege und prächtige Straßendämme in den Wäldern, vor allem im Forst westlich von Wildenberg, zeigen, daß auf dieser Route über längere Zeit intensiver Verkehr geflossen sein muß. Die dem Hochstift Regensburg gehörende Burg Wildenberg entstand an der Schnittstelle von zwei zumindest zeitweise wichtigen Streckenvarianten. Eine von Rohr kommende und in den Wäldern südöstlich und südwest-

lich von Hapfendorf (Gde. Kirchdorf) insgesamt vier Bündel von teilweise bis zu 5 m tiefen Hohlwegen hinterlassende Wegtrasse spielte über eine nicht eingrenz- bare Periode als Alternative der beschriebenen Strecke Regensburg - Mainburg eine Rolle. Die zweite an Wildenberg vorbeiführende Linie schwenkte in Siegenburg von der nach Landshut führenden Straße aus und kurz vor Pfeffenhausen wieder in diese ein. Sie war somit während eines nicht näher bestimm- baren Zeitraumes Teil der Haupttrasse.

Die Strecken nach Nordwesten

Neben einer Route, die bis zum Hochmittelalter vom Donauübergang Irnsing aus über Pirkenbrunn und Lob- sing (Markt Pförring), in der Folgezeit vom Übergang Neustadt a. d. Donau aus über Mindelstetten das im Schambachtal gelegene Sandersdorf ansteuerte, zog im Frühmittelalter eine zweite Trasse von Irnsing bzw. Eining kommend über Laimerstadt⁶⁴ ortsfrem durch die Forstabschleife „Poppenberg“, „Hagenhiller Schlag“, „Segelsberg“ und „Steinsberg“ in Richtung Altmühl. Geleise, Hohlwege und bis zu 90 m lange Straßendammstücke weisen im Wald den Kurs zu einer Altweg- kreuzung nordöstlich von Echendorf (Stadt Riedenburg), an der heute noch ein Marterl steht. Dort gabelte sich der Weg. Eine Route führte über Buch (Stadt Riedenburg) zu einer Kapelle, die sich ca. 500 m östlich des Lintlhofes befindet, um sich dann, zwei Arme bildend, auf einem Steig nach Riedenburg hinabzusenken, wo der Anschluß gewonnen wurde an den von dem Altwegforscher DOLLACKER beschriebenen Altweg Nr. 91 nach Vel- burg.⁶⁵ Die andere Strecke bewegte sich hinunter nach Einthal (Stadt Riedenburg), um sodann ein Stück Weges - vorbei am Schloß Prunn - dem Altmühltal zu folgen. Vom Dorf Prunn stieg unsere Linie, einen Fächer von 18 Geleisen bzw. Hohlwegen bildend, hinauf nach Baiers- dorf, führte durch den „Prunner Forst“ nach Lautersee und weiter über Grafenstadl nach Hemau. Wohl zu einem späteren Zeitpunkt lief der Fernweg von Laimerstadt über die Siedlungen Tettenwang, Bruckhof, Echendorf und Buch nach Riedenburg bzw. nach Einthal. Da in Api- ans Landtafel bei Prunn eine Brücke verzeichnet ist, dürfte der Weg mindestens bis in das 16. Jahrhundert eine überregionale Relevanz gehabt haben.

Landshut - Pförring

Einen regen Betrieb auf der Straße Landshut - Pförring, die im frühen Mittelalter über Schwaig und Auhausen zum Donauübergang Gaden - Pförring lief, über einen langen Zeitraum bezeugen die eindrucksvollen Spuren, welche die Fuhrwerke in den Wäldern östlich des Heibl- hofes (Gde. Attenhofen), nördlich Wolfhausens (Gde.



Prächtige Straßendämme im „Dürnbucher Forst“ so wie dieser sind Teil der mittelalterlichen Straße von Landshut nach Pförring

Elsendorf) und südlich Randlkofens (Gde.Elsendorf), insbesondere aber im Dürnbucher Forst hinterlassen haben. Außerdem entstand an der Strecke im Dürnbucher Forst eine Abschnittsbefestigung sowie ein Burgstall.⁶⁶

Spätestens mit der Gründung des Klosters Münchsmünster wurde abschwenkend von der Urtrasse eine Verbindung nach Münchsmünster angelegt, die sich im „Dürnbucher Forst“ bis zur Staatswaldgrenze anhand von zehn - teilweise über hundert Meter langen - Dammstücken sowie Geleisen leicht verfolgen läßt. Die Fortsetzung ist zuerst der „Sauweg“, dann der „Kandlbucher Weg“, schließlich vom „Müllergalgen“ (Kandlbuche) bis nach Münchsmünster der „Speckweg“. Über die Niedermühle und Au wurde wieder der Flußübergang erreicht.

Irgendwann seit dem wahrscheinlich noch frühen Mittelalter gab es für die Fuhrleute auch eine Streckenvariante, die nicht mehr über Ratzenhofen, sondern im Tal über Gaden, Margarethenthann, Horneck - wo eine Nikolauskirche steht - und Mitterstetten (alle Gde. Elsendorf) nach Elsendorf lief. Von dort bewegte sich der Verkehr im Dürnbucher Forst zuerst noch über den „Hallweg“ (= Salzweg) wieder auf die ursprüngliche Route hin, später verlagerte sich die Trasse auf die heutige „Elsendorfer

Straße“, um „beim Wolfskopf“ wieder Anschluß an die alte Strecke zu gewinnen. Die Bedeutung der Route Landshut - Pförring auch nach der Gründung von Neustadt an der Donau führte zum Bau einer Donaubrücke bei Pförring, die schon in der Landtafel von Philipp Apian verzeichnet ist.

Landshut - Ingolstadt

Die Straße Landshut - Ingolstadt (Feldkirchen) blieb das ganze Mittelalter hindurch ein wichtiger Fernweg, der sich wahrscheinlich noch im frühen Mittelalter großräumig verlagerte. „Weinstraßl“ genannt, ging er von Oberneuhäusen in das Labertal nach Koppenwall, kam bei Attenhofen in den Landkreis Kelheim und lief über Attenhofen, Oberwangenbach, Aiglsbach, Straßberg, Ilmendorf, Ernsgaden, Manching und Niederstimm zum Donauübergang nach Ingolstadt. Südlich von Berghausen (Gde. Aiglsbach) zweigte eine Route vom Weinstraßl ab, um über Berghausen in den Dürnbucher Forst zu ziehen, wo sie als „alter Vohburger Weg“ bzw. als „Vohburger Weg“ in Richtung Vohburg verlief.

Im Jahr 1777 gab es Planungen, das Weinstraßl nach Ingolstadt auf der seit dem Mittelalter bestehenden Trasse auszubauen. Gegen die „Erhebung“ machte die Regie-

nung in Landshut starke Bedenken geltend, die sie in folgende Sätze faßte: „Die Ingolstädter Straße über Attenhofen ist in einer so mißlichen Lage, daß die erforderlichen unerschwinglichen Kosten dieses Vorhaben auszuführen von selbst abraten. Es ist zuviel begehrt, wegen des einzig da fahrenden Ingolstädter Boten einen solchen Aufwand zu machen, denn die Güter und Passagiere würden wie bisher den bequemlicheren Weg über Neustadt und Pfeffenhausen nehmen. Warum soll dann nicht auch der hiesige Ingolstädter Bote mit seinen Landkutschen und Güterwagen seine Tour über Weihmichl, Pfeffenhausen, Siegenburg, Neustadt, Vohburg und Feldkirchen auf Ingolstadt nehmen können?“⁶⁷ Diese Einwände überzeugten anscheinend die verantwortlichen Stellen in München, denn das Weinstraßl, das die ehemalige Bedeutung schon 1777 eingebüßt hatte, wurde nie mehr ausgebaut. Nur Feld- und Waldwege, umfangreiche Relikte in den Wäldern und mehrere fortifikatorische Anlagen erinnern noch an diese einstmal wichtige Verbindung, die in den Tafeln von Apian durch vier Brückenzeichen heraussticht.

Moosburg - Mainburg

Das Jakobuspatrozinium in Hörgerthausen und Hebrontshausen sowie die nördlich davon gelegenen Siedlungen Straßhäusl und Straß, 1394 urkundlich erwähnt, zeigen eine Weiterbenutzung der Linie Moosburg - Mainburg, wenn auch wie bei den anderen

Strecken nicht mehr auf der ursprünglichen Trasse, im Mittelalter auf. Da die Straße immer bedeutend blieb, bat die Stadt Moosburg 1782 um „Erbauung einer Hochresp. Vicinal-Strassen“ von Mainburg über Sandelzhausen, Grafendorf, Hörgerthausen und Mauern nach Moosburg. Dieses Gesuch lehnte die Regierung mit Hinweis auf das Bestehen der Vicinalstraße Freising - Abensberg ab.⁶⁸

Regensburg - Neustadt a. d. Donau - Münchsmünster

Nicht erwähnt wurde bisher eine sehr wichtige Straße, die heutige B 16, die während der Römerherrschaft nicht in Richtung Abensberg, sondern nach Eining zog. Bereits im frühen Mittelalter wurde ganz offensichtlich ein neuer Weg angelegt, der von Regensburg aus über Abbach, Teugn, Mitterfecking, Pullach, Baiern, Deisenhofen, Heiligenstadt, Treppenau (aufgegangen im späteren Neustadt), Mauern und Schwaig nach Münchsmünster und von dort weiter westwärts lief. Während in den Wäldern zwischen Bad Abbach und Mitterfecking (Gde. Saal) Geleisbündel und Hohlwegfächer den Kurs weisen, geben den weiteren Verlauf bis nach Münchsmünster prägnante Wegnamen kund. Westlich Mitterfeckings in Richtung Pullach (Stadt Abensberg) hieß unser Weg über weite Strecken „Galmerweg“. Das mittelhochdeutsche Wort „galm“ heißt soviel wie Schall, Ton, Lärm, Geräusch und „galmen“ = schallen.⁶⁹ Der Streckenabschnittsname weist also darauf hin, daß diese Straße



Die Strecke Regensburg - Münchsmünster von Bad Abbach in Richtung Teugn; zurückblickend nach Bad Abbach

wegen des Verkehrs, der Tiere und Menschen von Lärm und Geräusch erfüllt war. Das Straßenstück, das von der KEH 10 zwischen Unterteuering und Arnhofen abzweigt und nach Pullach zieht, ist Teil unseres Fernweges und wird im Liquidationsplan von Pullach „Kaiserweg“ genannt. Den gleichen Namen trägt die heutige innerörtliche Straße bis zur quer verlaufenden Gemeindestraße Arnhofen - Holzharlanden. Von dieser Kreuzung weg bis nach Baiern (Stadt Abensberg) heißt die Verbindung „Herrenstraße“, von Baiern bis Neustadt a. d. Donau „Landstraße“,⁷⁰ unmittelbar südwestlich von Münchsmünster wieder „Kaiserweg“.⁷¹

Die Bedeutung dieses Fernweges im Früh- und Hochmittelalter ergibt sich allein schon aus dem zweimaligen Vorkommen des Namens „Kaiserweg“. An der Strecke stehen bzw. standen gleich drei Siedlungen, die einen Straßenstations- bzw. Herbergsnamen haben: Hochstetten (früher Hofstetten) bei Bad Abbach, das vor 1800 abgegangene Gaden bei Mitterfecking und Baiern. Die Kirchen von Graßlfing (Gde. Pentling), Bad Abbach und Pullach sind dem heiligen Nikolaus geweiht. In nächster Nähe der Strecke liegt bei Oberfecking in exponierter Spornlage zwischen dem Zusammenfluß von Esperbach und Feckingerbach eine doppelte Wehranlage. Diese diente auch zur Kontrolle von zwei anderen Routen, nämlich sowohl der Straße Landshut - Untersaal/Kelheim als auch des sehr alten Weges von Schierling nach Kelheim, der als Teilstück der Verbindung Straubing - Kelheim immerhin so wichtig war, daß noch 1689 der Straubinger Rentmeister eine Renovierung anordnete.⁷² Genau wie bei allen anderen gab es auch bei der mittelalterlichen Route Regensburg - Münchsmünster abschnittsweise Trassenverlegungen. Ab einem bestimmten, nicht festlegbaren Zeitpunkt ist die Straße wieder oder wieder verstärkt von Abbach über Alkofen nach Saal, also an der Donau entlang, und von dort nach Peterfecking gezogen, um südlich des Ortes auf einer heute noch bestehenden Linie erneut in die frühmittelalterliche Trasse einzubiegen. Gleichzeitig verödete der Streckenabschnitt Mitterfecking - Bad Abbach. Irgendwann im wohl hohen Mittelalter verlor auch die Linie über Graßlfing und Hochstetten an Bedeutung, die Fuhrleute lenkten nun ihre Gespanne südlich Niedergerachings von der Straße Regensburg - Moosburg abzweigend über den Kühberg auf dem „Scheideweg“ nach Abbach. 1761 wurde der Streckenabschnitt Abbach - Regensburg neu gebaut, aber nicht mehr über den steilen Kühberg und die Höhen, sondern über Hochstetten. Dieser Sachverhalt geht aus einem Schreiben vom Jahre 1770 hervor, in dem es auch heißt, der vor 9 Jahren gebaute Weg sei im Bereich von Hochstetten äußerst schlecht.⁷³ Wegen „der so sehr gesunkenen und in großen

Klüften sich gespaltenen Straße“ änderte man diese wieder ab und führte sie 1774 von Bad Abbach aus auf der Trasse der heutigen „Regensburger Straße“ in Richtung Graßlfing.⁷⁴

Im 16. Jahrhundert war die Strecke Regensburg - Münchsmünster Teil einer der ältesten Postrouten Deutschlands, die von Augsburg über Aichach, Geisenfeld, Regensburg und Waldmünchen nach Prag führte, geworden. Damals dürfte sich die Straße von der Trasse Saal - Mitterfecking - Pullach - Baiern - Deisenhofen - Heiligenstadt - Neustadt auf die Linie Saal - Unterwendling - Thaldorf - Holzharlanden - Sandharlanden - Deisenhofen - Heiligenstadt - Neustadt verlagert haben. Diese in einem Schreiben aus dem Jahr 1769 „alte Poststraße“ genannte Strecke, zwischen Thaldorf und Holzharlanden im Liquidationsplan als „Poststeig“ bezeichnet, wurde noch im nämlichen Jahr bisweilen von reitenden Posten in Anspruch genommen.⁷⁵ Da also die Strecke noch 1769 als „alte Poststraße“ in der Erinnerung lebendig war, ja von der reitenden Post noch gelegentlich benutzt wurde, kann die Trasse der späteren Chaussee bzw. B 16 zu diesem Zeitpunkt nicht allzulange existiert haben. Die Strecke Saal - Unterteuering - Arnhofen - Abensberg - Neustadt - Münchsmünster, die 1769 bereits chaussiert war, dürfte ungefähr seit 1700 bestehen, erst seit dieser Zeit ging die heutige B 16 durch Abensberg. Der Abschnitt Abbach - Regensburg verläuft erst, wie angesprochen, seit 1774 auf der bis zu den Ausbaumaßnahmen nach dem 2. Weltkrieg bestehenden Trasse. Felssprengungen in den Jahren 1791 bis 1797 beseitigten endgültig die Engpässe im Streckenabschnitt Abbach - Saal, der bei Hochwasser oder Eisgang oft wochenlang nicht zu befahren war.⁷⁶

Regensburg - Kelheim

Mehrere Streckenvarianten gab es, wollten die Fuhrleute früher von Regensburg nach Kelheim und darüber hinaus in das Altmühltal kommen. Von Regensburg ging es zunächst über Dechbetten und eine Öffnung in der Felswand hinab zum an der Donau gelegenen „Schwalbennest“, dann nach dem Überschreiten des Flusses an der Donau entlang über Kapfelberg und Kelheimwinzer nach Kelheim. War der Weg entlang des Flusses unpassierbar, lenkten die Fuhrleute ihre Gespanne von Sinzing aus hinauf auf den Weinberg, durch das „Bruckdorfer Holz“ zur Zuylenkapelle, von dort wieder hinab, vorbei am Burgstall „Schwarzenfels“ - einem herzoglichen Bauprojekt des 13. Jahrhunderts⁷⁷ - zur Donau bei Lohstadt und weiter auf der vorhin beschriebenen Linie. Äußerst markante Altwegrelikte kennzeichnen die Aufahrt von der Donau zur Zuylenkapelle. Die den gesam-



Die Weglinie von Leibersdorf (Gde. Volkenschwand) hinüber zur Bürg (Gde. Volkenschwand). Teilstrecke eines mittelalterlichen Weges von Mainburg nach Landshut

ten schmalen Bergeinschnitt nutzenden Hohlwege teilen sich bei einem kleinen Bergsporn in zwei Fächer mit zum Teil übersteilen Auffahrten, deren Geleise allesamt zur Zuylenkapelle weisen. Von der Zuylenkapelle zog eine Alternative, der „Regensburger Steig“, über Bergmatting, Saxberg, Dürnstetten, Reichenstetten und den Frauendorf nach Kelheim.

Wie lange die verschiedenen Varianten dieser Strecke für den Verkehr wichtig waren, entzieht sich den Nachforschungen. Den „Regensburger Steig“ benutzten bis in unser Jahrhundert herein die Kelheimer als Fußweg.⁷⁸ Die Verlängerung über Kelheim hinaus nach Riedenburg wurde all die Jahrhunderte als „Landstraß“ titulierte, deren Ausbau die Altmühlthalbewohner im Jahr 1804 forderten. Mit Hinweis auf die bestehenden Chausseen Neustadt - Beilngries und Kelheim - Hemau lehnte die Regierung das Begehren ab.⁷⁹

Mainburg - Landshut

Wenn die Datierung des Abschnittswalles unmittelbar nordwestlich von Bürg (Gde. Volkenschwand) richtig ist,⁸⁰ dann hat es seit dem Frühmittelalter von Mainburg nach Landshut eine weitere, sehr geschickt gewählte Verbindung gegeben. Sie lief vom Salvatorberg in Mainburg, einem strategisch äußerst günstigen Punkt, von dem aus das Abenstal weit nach Norden und Süden eingesehen werden kann, bis nach Bürg an der Großen Laber. Dort verläßt die Strecke den Landkreis, um über Oberstüßbach, entlang des Süßbaches, des Further

Baches und der Pfettrach nach Landshut zu kommen. Die Wichtigkeit des Weges belegen neben der frühmittelalterlichen Bürg die Jakobspatrosinien von Leibersdorf und Obersüßbach und der Gewannenflurname „Am Landshuter Weg“ in der Gemarkung Mainburg.

Ilmtal - Biburg

Eine weitere Route läßt sich von Bruckbach (südwestlich von Wolnzach) im Ilmtal über Niederlauterbach, Rotteneck, Obermettenbach, Oberpindhart (Gde. Aiglsbach), Aiglsbach, Mühlhausen (Stadt Neustadt a. d. Donau) und Altdürnbuch (Gde. Biburg) nach Biburg an der Abens nachweisen, wobei insbesondere im Dürnbucher Forst prächtige Dammstücke zu sehen sind. Die Wegnamen „Scheidegasse“, „Pindharter Steig“, „Alter Grenzweg“, „Stachus“, „Mitterweg“ und „Hussenweg“ und mehrere Burgställe untermauern die Wichtigkeit der Straße. Weil bei Biburg in Apians Landtafel eine Brücke eingetragen ist, wird dieser Fernweg wohl noch im 16. Jahrhundert eine überregionale Bedeutung gehabt haben.

Siegenburg - Teugn

Zu Zeiten, als die nicht datierte, 60 m lange Wallanlage nordnordöstlich von Schoissenkager (Gde. Hausen) gebaut wurde,⁸¹ hatte eine Trasse Bedeutung, die von Siegenburg über den Beckenhof, Pickenbach, Kirchdorf, Obermondsberg, Herrnwahlthann, Buch und Roith (Gde. Teugn) nach Teugn führte, wo sie in die Linie Regensburg - Münchsmünster einschwenkte. Neben den Alt-



Die mittelalterliche Route Siegenburg - Teugn vor Buch (Gde. Hausen); dann weiter über Schoissenkager (im Hintergrund) in Richtung Teugn

wegrelikten in den Wäldern in Form von Fahrinnen, Geleisbündeln, Hohlwegen und Straßendammstücken - darunter auch ein sehr schöner Damm im Forst „Goldberg“ nördlich von Ursbach (Markt Rohr) - zeigen

Namen wie „Hochstraß“ bzw. „Hochweg“ und die Wehranlagen von Schoissenkager und Obermondsberg den ehemaligen, zumindest zeitweiligen Stellenwert der Route.

Zusammenfassung

Bereits Jahrhunderte vor den Römern gab es in unserem Raum eine gut funktionierende Verkehrsinfrastruktur. Die Römer schufen ein dichteres Straßennetz als in der Vergangenheit angenommen. Diese Ansicht, die bereits 1924 vom Historiker DACHS vertreten wurde,⁸² wird durch neuere Forschungsergebnisse untermauert.⁸³ Ab dem frühen Mittelalter wurden neue Strecken, Trassenvarianten und Alternativstrecken angelegt, die meistens von römischen Trassen abschwenkten und früher oder später wieder in diese einbogen. Diese Abschnitte baute man - zumindest die wichtigen - teilweise künstlich aus. Für spätere Straßenverlagerungen waren vor allem die wechselnden Herrschaftsverhältnisse zur Zeit der Grafschaften, teilweise wohl auch die Unbefahrbarkeit der im Frühmittelalter angelegten Trassen verantwortlich. Die

ersten Wittelsbacher Herzöge zwängten mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln das Straßensystem aus macht- und wirtschaftspolitischen Gründen in ein Korsett, das bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts Gültigkeit hatte, wenngleich die ab dem letzten Drittel des 18. Jahrhunderts gebauten Chausseen im Einzelfall oft anders durch die Landschaft zogen als die Fernwege des 13. Jahrhunderts. Um von großen Steigungen, aber auch von den letzten Höhenlinien und ortsfernen Teilstücken wegzukommen, wurden die Chausseen zumindest teilweise neu trassiert. Bei der Neuanlage achteten die Straßenbauer darauf, daß aus Rücksicht auf die jeweilige Grundherrschaft möglichst wenig Flurstücke zerschnitten wurden. Als Folge davon entstanden bisweilen sehr kurvenreiche Straßen, die man erst in der jüngsten Vergangenheit begradigt hat.

Quellen:

Flurnamen:

Flurnamensammlungen im Archiv des Verbandes für Orts- und Flurnamenforschung in Bayern

Karten:

„Topographischer Atlas vom Königreiche Baiern“

Liquidationspläne

Extraditionspläne

Topographische Karten 1:50000

Archivalien:

Hauptstaatsarchiv München (HStAM); Bestand:

GL fasz.: Straßen-, Brücken- und Wasserbauakten der Gerichte Abbach, Abensberg, Kelheim, Kirchberg, Mainburg, Moosburg, Neustadt, Rottenburg

Landshuter Abgabe 1979

Landshuter Abgabe 1988

Mandatensammlung

Plansammlung

Staatsarchiv Landshut (StAL); Bestand:

Hofkastenamt Landshut, Akten

Regierung Landshut, Akten

Rentmeisteramt Landshut, Akten

Regierung Straubing, Akten

Rentkastenamt Straubing, Akten

Landesamt für Denkmalpflege:

Archäologische Luftbilder der Luftbildstelle am Landesamt für Denkmalpflege in München

Ausgewählte Literatur:

Bender, H., Römische Straßen und Straßenstationen, 1975

Boos, A., Die früh- und hochmittelalterlichen Burgen im Süden der Oberpfalz. Untersuchungen zu Topographie und Typologie, Geschichte und Bedeutung befestigter Adels- und Ministerialensitze, sowie frühgeschichtlicher Wallanlagen des Regensburger Umlandes, Diss. MS Regensburg 1992

Csendes, P., Die Straßen Niederösterreichs im Früh- und Hochmittelalter, 1969

Czysz, W., Dietz, K.H., Fischer, Th, Kellner, H.J., Die Römer in Bayern, 1995

Dachs, H., Römisch-Germanische Zusammenhänge in der Besiedlung und den Verkehrswegen Altbaierns (Die ostbairischen Grenzmarken, 13. Jg., S. 74 - 80, 100 - 106, 135 - 139), 1924

Dollacker, A., Altstraßen der mittleren Oberpfalz (VO 88, S. 167 - 186), 1938

Engelhardt, B., Archäologie und Geschichte im Herzen Bayerns. Ausgrabungen am Main-Donau-Kanal, 1987

Fischer, Th., Das Umland des römischen Regensburg, 1990

Gasner, E., Zum deutschen Straßenwesen von der ältesten Zeit bis zur Mitte des XVII. Jahrhunderts, 1889

Hack, G., Ortsnamen im Landkreis Kelheim (in: Der Landkreis Kelheim, S. 191 - 243), 1989

Jandaurek, H., Oberösterreichische Altstraßen - Die Straßen der Römer, Wels 1951

Jankuhn, H., Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nord-europa; Teil V: Der Verkehr, Verkehrswege, Verkehrsmittel, Organisation, 1989

Kastner, H., Die Römerstraße Pons Aeni ad Castra Regina (Das bayerische Inn-Oberland 24, 27 ff), 1953

Pätzold, J., Die vor- und frühgeschichtlichen Geländedenkmäler Niederbayerns, 1983

Prinz, F., Fragen der Kontinuität zwischen Antike und Mittelalter am Beispiel Bayerns (ZBLG 37, S. 699 - 727), 1974

Reinecke, P., Das römische Kunststraßennetz in Südbayern (Kleine Schriften zur vor- und frühgeschichtlichen Topographie Bayerns, S. 9 - 19), Kallmünz 1962

Reinecke, P., Turum, Iovisura, Patrensibus, Sorvidorum, Augustis (Kleine Schriften., S. 49 - 65), 1962

Rind, M., Archäologie im Landkreis Kelheim (in: Denkmäler in Bayern, Landkreis Kelheim, S. LI), 1992

Sandberger, A., Römisches Straßensystem und bairische Siedlung im Osten von München (Schriftenreihe zur bayerischen Landesgeschichte Bd. 62, S. 287 - 292), 1962

Schwarz, K., Archäologisch - topographische Studien zur Geschichte frühmittelalterlicher Fernwege und Ackerfluren im Alpenvorland zwischen Isar, Inn und Chiemsee (Materialhefte zur bayerischen Vorgeschichte Reihe A, Band 45), 1989

Spitzlberger, G., Straße und Verkehr in römischer Zeit (in: Beiträge zur Heimatkunde von Niederbayern Bd. 1), 1967

Steger, H., Regula/Riegel am Kaiserstuhl - Helvetum? (in: Römer und Alamannen im Breisgau; Studien zur Besiedlungsgeschichte in Spätantike und frühem Mittelalter), 1994

Stöckl, E., Zur Ermittlung von Altstraßenrassen mit Hilfe von Flurlinien (Oberbayerisches Archiv 109, S. 243 - 274), 1984

Stöckl, E., Flurnamen und Altstraßen (in: Flurnamenkolloquium, S. 74 ff), 1988

Störmer, W., Fernstraße und Kloster. Zur Verkehrs- und Herrschaftsstruktur des westlichen Altbayern im frühen Mittelalter (in: ZBLG 29, S. 299 - 343), 1966

Weigel, H., Straße, Königscentene und Kloster im karolingischen Ostfranken (in: Jahrbuch für fränkische Landesforschung 13, S. 7 - 53), 1957

Anmerkungen:

- 1 STEGER 1994, S. 229 ff
- 2 PRECHTL, J. B., *Geschichte von Siegenburg*, S. 239 (VN 14), 1869
- 3 CZYSZ, W., *Rasthäuser und Meilensteine* (in: *Die Römer in Schwaben*), S. 139, 1985
- 4 NAPPENBACH, J., *Mainburger Heimatbuch*, S. 43 und 49, 1954
- 5 SPITZLBERGER, G., *Vor- und frühgeschichtliche Fundstätten im Land an der Großen und Kleinen Laaber*, S. 41, 1971
- 6 DACHS, H., *Römisch-Germanische Zusammenhänge in der Besiedlung und den Verkehrswegen Altbaierns (Die ostbairischen Grenzmarken, 13. Jg., 74 - 80, 100 - 106, 135 - 139)*, 1924
- 7 WALLNER, E., *Beiträge zum Namensregister der Traditionen des Hochstifts Freising* (in: *Oberbayer. Archiv* 77, S. 76, Nr. 354), 1953
- 8 SCHWARZ, E., *Die namenkundlichen Grundlagen der Siedlungsgeschichte des Landkreises Regensburg (VO 93, 25 ff)*, 1952
- 9 HACK 1989, S. 234
- 10 siehe dazu HACK 1989, S. 240
- 11 DIEPOLDER, G., *Altbayerische Laurentiuspatrozinien (SchrBLG, Bd. 62, S. 371 - 396)*, 1962
- 12 REINECKE 1962, S. 59; JANDAUREK 1951, S. 74; STEGER 1994, S. 299
- 13 z. B. „Der Bogenberg im Lichte archäologischer Forschung“ (Vortrag von Prof. Dr. SCHAUER, gehalten am Montag, den 29. Januar 1996 in Bogen)
- 14 STÖCKL, E., *Altstraße von Freising zum oberen Loisachtal* (in: *BVBl* 38, 161 ff), 1973
- 15 REINECKE, P., *Wanderungen im Donauebiet zwischen Neustadt und Kelheim* (in: *Bayer. Vorgeschichtsfreund* 3, S. 42 - 48), 1923
- 16 SPITZLBERGER, G., *Alte Landshuter Orts-, Flur- und Straßennamen (VN 120/121, S. 249 - 262)*, 1994/1995
- 17 BAUER, K., *Regensburg*, S. 668/669, 1994
- 18 SCHWARZ 1989, S. 83
- 19 WEIGEL 1957, S. 11 ff
- 20 STÖCKL 1988, S. 74
- 21 DENECKE, D., *Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegforschung im Raum zwischen Solling und Harz (Göttinger Geogr. Abhandlungen 54)*, S. 285, 1969
- 22 HStAM, GL fasz. 58, Nr. 98
- 23 HStAM, GL fasz. 58, Nr. 98
- 24 HStAM, GL fasz. 1689, Nr. 115, Akt Hofkammer 1681 - 1756
- 25 HStAM, GL fasz. 58, Nr. 98
- 26 HStAM, GL fasz. 1689, Nr. 115, Akt Visitationsrat
- 27 HStAM, GL fasz. 1689, Nr. 115, Akt Hofkammer 1669 - 1757
- 28 HStAM, GL fasz. 9, Nr. 344; GL fasz. 1691, Nr. 115
- 29 HStAM, Mandatensammlung 1751/VIII/14
- 30 HStAM, Mandatensammlung 1765/VI/5
- 31 HARTUNG, G., *Die bayerischen Landstraßen. Ihre Entwicklung im 19. Jahrhundert und ihre Zukunft*, S. 16 ff, 1902
- 32 HStAM, Mandatensammlung 1766/II/1
- 33 PÄTZOLD 1983, S. 163
- 34 siehe dazu z. B. SCHMIDT, H., *Die Altwege um Landshut a. d. Isar IV. Die Altwege nördlich der Isar (VN 94, S. 189 ff)*, 1968
- 35 SPITZLBERGER, G., *Die Straßburg als historisches Bodendenkmal (VN 116/117, S. 265 - 289)*, 1990/91
- 36 EBNER, F., *Ein Regensburger kaufmännisches Hauptbuch aus den Jahren 1383 - 1407 (VHVO Bd. 45, S. 138)*, 1893
- 37 HStAM, *Kurbayern Consistorium Camerale 2; Salbuch der Herrschaft Abensberg um 1450. Auf fol. 25` heißt es: „Dye Hoffmarckh zu der lynden mit irer zugehorungen Peysing, Peysenhofen“*
- 38 siehe dazu: GEMEINER, K. TH., *Regensburger Chronik, Bd. III*, S. 265
- 39 GEMEINER, K. TH., *Regensburger Chronik, Bd. III*, S. 265
- 40 GEMEINER, K. TH., *Regensburger Chronik, Bd. III*, S. 265
- 41 PÄTZOLD 1983, S. 181
- 42 PÄTZOLD 1983, S. 158; neuerdings hat BOOS ((Boos, A., *Geländedenkmal und Historie - Zur Interpretation von Wehranlagen anhand mittelalterlicher Schriftquellen am Beispiel eines „Burgstalls“ in Oberfecking im Landkreis Kelheim*, in: *Acta Praehist. et Arch.* 25, 301 - 313, 1993) nachgewiesen, daß Graf Eberhard von Abensberg unmittelbar vor dem Jahr 1185 damit begann, auf diesem Bergsporn eine Burg zu bauen, deren Errichtung aber der Abt von St. Emmeram durch die Zahlung von Geld verhinderte.
- 43 PÄTZOLD 1983, S. 137
- 44 ENGELHARDT, B., *Die Vorgeschichte des Landkreises Kelheim* (in: *Der Landkreis Kelheim*, S. 68/69), 1989
- 45 REINECKE, P., *Das Zwischenkastell (Alkofen?) der rätischen Grenzstrecke Eining - Regensburg* (in: *Germania* 31, S. 159 - 168), 1953
- 46 BITTERAU, TH., *Traditionen u. Urkunden des Hochstifts Freising*, Nr. 758, 1905
- 47 STURM, W., *Das bittere Ende (Heimatheft Nr. 5 des Bad Abbacher Heimatvereins)*, S. 24 ff, 1981
- 48 *Denkmäler in Bayern, Landkreis Kelheim*, S. 518 - 520, Nr. 22, 24 und 25, 1992
- 49 WAGNER, H., *Pfarrei Staubing/Weltenburg*, S. 403, 1992
- 50 siehe auch DIETZ, K-H., FISCHER, TH., *Die Römer in Regensburg*, S. 39 - 41, 1996
- 51 ENGELHARDT 1987, S. 126 ff
- 52 ENGELHARDT 1987, S. 134 ff, besonders S. 140
- 53 ENGELHARDT 1987, S. 119 ff
- 54 HStAM, GL fasz. 58, Nr. 98
- 55 HStAM, GL fasz. 2321, Nr. 32
- 56 HStAM, Plansammlung 2189; GL fasz. 2321, Nr. 32
- 57 HStAM, GL fasz. 2322, Nr. 32
- 58 WELLER, K., *Die Nibelungenstraße* (in: *Zeitschrift für deutsches Altertum und deutsche Literatur* 70, S. 49 - 66), 1933
- 59 HStAM, GL fasz. 58, Nr. 98
- 60 MAI, P., *Die katholische Kirche als Kulturträger im Landkreis Kelheim* (in: *Der Landkreis Kelheim*, S. 177), 1989
- 61 VN, Band 45, S. 193 und 206
- 62 RITZINGER, W., *Zur alten Geschichte von Neustadt. Die Umgebung von Neustadt (VN 52, S. 49 ff)*, 1919
- 63 StAL, Hofkastenamt Landshut, A 104
- 64 Liquidationspläne: Irnsing Nr. 1142 1/2, Arresting Nr. 462 1/2
- 65 DOLLACKER 1938, S. 183
- 66 PÄTZOLD 1983, S. 188
- 67 StAL, Hofkastenamt Landshut, A 104, Nr. 1682
- 68 HStAM, GL fasz. 2544, Nr. 162; Akt Straße durch die Hollathau
- 69 LEXER, M., *Mittelhochdeutsches Taschenwörterbuch*, S. 53
- 70 Liquidationspläne von Bad Gögging, Sandharlanden, Abensberg
- 71 Liquidationsplan Münchsmünster
- 72 HStAM, GL fasz. 1691, Nr. 115, Akt Straße von Mitterfecking nach Sippenau
- 73 HStAM, GL fasz. 9, Nr. 344
- 74 HStAM, GL fasz. 9, Nr. 342
- 75 HStAM, GL fasz. 58, Nr. 98
- 76 STURM, W., *Teufelsfelsen und Löwendenkmal bei Bad Abbach (Heimatheft Nr. 9 des Heimatvereins Bad Abbach)*, 1984
- 77 BOOS 1992, S. 69
- 78 ETTTEL, R., *Geschichte der Stadt Kelheim*, S. 343, 1983
- 79 HStAM, GL fasz. 1692, Nr. 115: Akt Weg Kelheim - Riedenburg
- 80 PÄTZOLD 1983, S. 179
- 81 PÄTZOLD 1983, S. 137
- 82 DACHS 1924, S. 104
- 83 z. B.: STEGER 1994, S. 233 ff; STEFFAN, F., *Siedlungskundliche Probleme im nördlichen Chiemgau (BVBl 58, S. 325 ff)*, 1993

Inhalt:

Vorwort	5
Einführung	7
Das Rüstzeug zur Feststellung von Altwegen	7
Die Beschreibung der einzelnen Trassen	7
Der römische Ursprung der Trassen	11
Mutmaßliche vorrömische Wege	14
Die Geschichte der Trassen im Mittelalter und in der Neuzeit	14
Die Beschreibung der mittelalterlichen bzw. neuzeitlichen Strecken	24
Zusammenfassung	36
Quellen und Literatur	37
Anmerkungen	38

