

DIE OBERPFALZ
MITTLER ZWISCHEN ZEITEN UND RÄUMEN

Festschrift zum
33. Bayerischen Nordgautag
in Berching



Schirmherr
Dr. Edmund Stoiber, Bayerischer Ministerpräsident

Herausgeber
Oberpfälzer Kulturbund
Bezirksgemeinschaft für Heimatarbeit
Emmeramsplatz 8 - 93039 Regensburg

Gesamtkonzeption und Redaktion

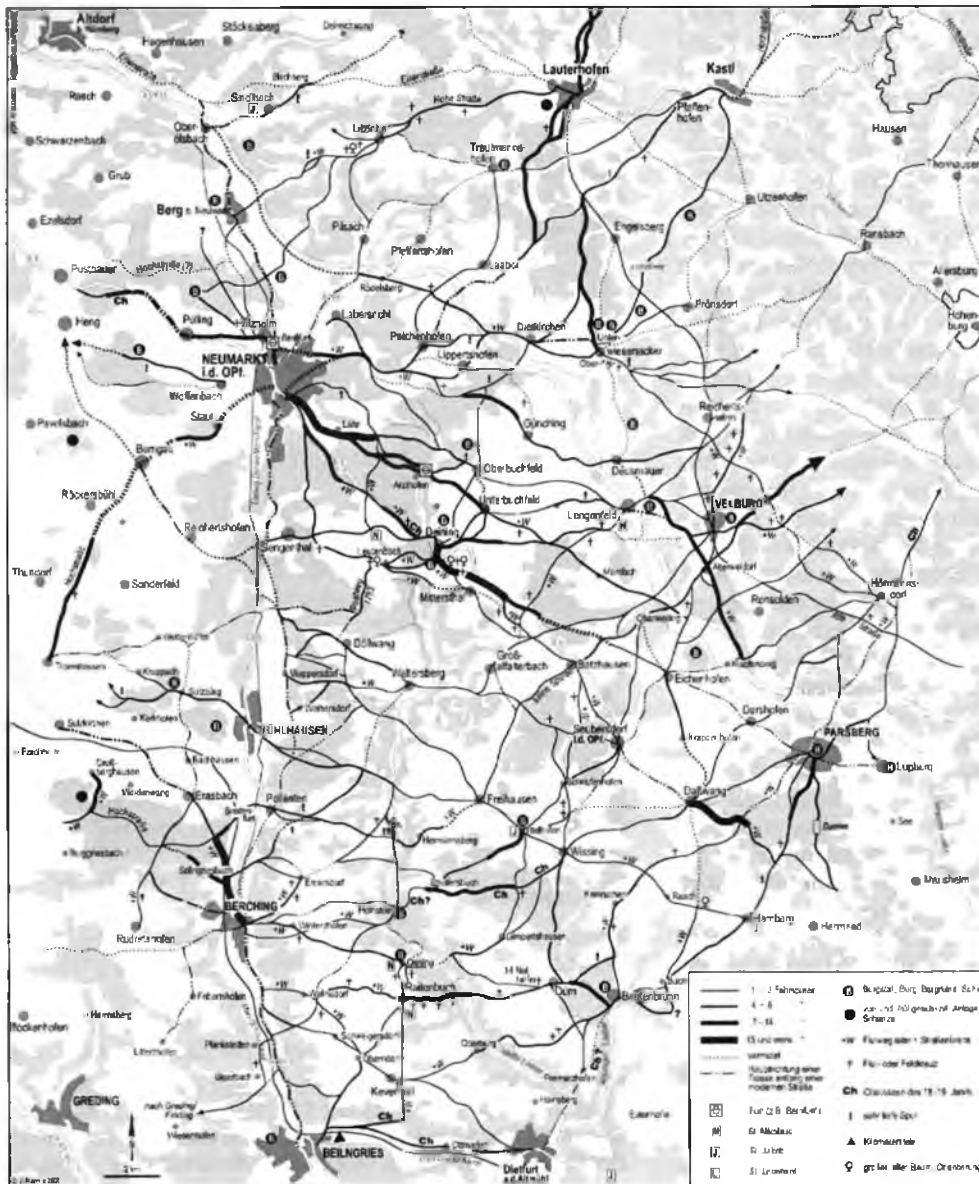
Dr. Martin Dallmeier, Regensburg
Dr. Hans Rosenbeck, Berching
Elisabeth Vogl M.A., Sulzbach-Rosenberg

Alle Rechte vorbehalten
Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers
Entwurf des Nordgau-Emblems: W. Ulfig †, Stefling
Satz und Druck: Fuchs, 92334 Berching-Pollanten

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier

Das Wappen von Berching

Die älteste farbige Wiedergabe des Wappenschildes von 1496 zeigt zwei schräg gekreuzte silberne Bischofsstäbe auf rotem Feld. Spätere Darstellungen zeigen zwei schräg gekreuzte silberne Bischofsstäbe mit dem Brustbild eines golden gekleideten Bischofs mit Mitra auf rotem Feld. Seit 1819 ist das Wappen in nachstehender Form gebräuchlich und dient bis heute als offizielles Stadtwappen: Zweigeteilter Schild von Blau und Silber. Auf dem unteren Feld das Brustbild eines rotgewandeten Bischofs mit roter Mitra, links ein einwärts gerichteter goldener Bischofsstab.



Das Altwegenetz der südwestlichen Oberpfalz, die Routensysteme zwischen Regensburg und Nürnberg, Neumarkt-Parsberg und Diefurt-Beilngries

Das mittelalterliche und frühneuzeitliche Altwegenetz der südwestlichen Oberpfalz (Kreis Neumarkt)

Eine historisch-verkehrsgeographische Untersuchung

Die naturräumlichen Verhältnisse und ihre Auswirkungen auf die Konservierung der Altwegetrassen

Das Gebiet des Landkreises Neumarkt i.d.OPf. erstreckt sich naturräumlich von Westen nach Osten über das Albvorland, die westliche Flächenalb bis in die Kuppenalb um Velburg-Parsberg-Lupburg. Im Westen wird um Pyrbaum und Freystadt noch der Ostrand des mittelfränkischen Keuperbeckens berührt, wobei der Südsaum um Berching mit dem breiten, tief eingeschnittenen Sulzthal bereits der südlichen Frankenalb zugerechnet wird (s. D. J. MANSKE 1981/82).

Eine geologische wie naturräumliche Besonderheit ist das Neumarkter Becken. Es bildet den Ostrand des Albvorlandes, hebt sich aber von diesem dadurch ab, dass es einmal auf seiner Westflanke durch eine Reihe markanter Zeugenberge abgesetzt ist (Dillberg, Tyrolsberg, Stauer Berg, Buchberg, Sulzbürg) und zweitens auf weiten Flächen mit zum Teil mächtigen pleistozänen Flugsanddecken vor der Albstufe überlagert wird. An einzelnen Stellen überdecken diese Flugsande sogar den östlich angrenzenden Albanstieg und bedecken zudem den Westrand der Albstufe, zum Beispiel bei der Siedlung Wolfstein, zwischen Höhenberg und nordwestlich Helena. Das Greißelbachtal aufwärts reichen sie bis nach Deining/Bahnhof hinein und bedecken die Stirn des Rauberberges. Am weitesten wurden sie aus dem mittelfränkischen Keuperbecken östlich der Hasenheide mit zum Teil gut ausgebildeten Sicheldünen über den südlichen Fuchsberg in breiter Front bis an den Westrand des Tales der Weißen Laaber verfrachtet. Hier wie bei der Siedlung Wolfstein und dem nördlichen Fuchsberg ist die Flugsandauflage so mächtig, dass der ansonsten gut 100 bis 130 m hohe Steilanstieg des Albtraufs zu langgezogenen, relativ flach abfallenden

Rampen umgeformt worden ist. Mit ihrer Hilfe überwand denn auch der mittelalterliche Fernverkehr die sonst stark verkehrsfeindliche Albstufe, wobei aber zahlreiche lokale und regionale Trassen in halsbrecherischem Ab- und mühsamem Aufstieg über sie führten.

Die Geologische Karte 1: 25000 von Bayern, Blatt 6734 Neumarkt, zeigt die stratigraphische Situation sehr deutlich. Während der größte Teil des Neumarkter Beckens mit pleistozänen Flugsanddecken überlagert ist und nur im Gebiet um Pölling, Woffenbach, nördlich und östlich Stauf sowie westlich der Schlierfermühle und nordöstlich des Dietlhofes die obersten Schichten des Schwarzen Juras (d und e) zutage treten, gerodet und zu Kulturland umgeformt sind, ist das westlich anschließende Albvorland zwischen Berggau, Freystadt, Mönig, Sulzkirchen und Forst vermutlich seit vor- und frühgeschichtlichen Zeiten eine offene Kulturlandschaft, in der nur noch einzelne Waldreste sowie Orts- und Flurnamen an die einstige Waldbedeckung erinnern, wie zum Beispiel Forst und eine Reihe von Ortsnamen auf „-richt“.

Betrachtet man die im Norden an das Blatt Neumarkt anschließende Geologische Karte 1:25000, Blatt 6634 Altdorf, so zeigt sich im Schwarzachtal ein interessanter Gegensatz zum Neumarkter Becken. Hatten wir dort mächtige pleistozäne Flugsanddecken, so wird die Aue der Schwarzach beiderseits von breiten Terrassen gesäumt, die ebenfalls aus pleistozänen, aber fluviatil umgelagerten Sanden und Schottern aufgebaut sind. Erst in den oberen Talhangbereichen gehen sie in Flugsanddecken über. Derartige Flussterrassen bildeten in der Regel eine gute natürliche Leitlinie für Altwegen.

Haben sich in Waldgebieten die Spuren alter Wegtrassen relativ gut erhalten, so sind sie im offenen Kulturland meist überpflügt oder in jüngerer Zeit durch



Teilansicht der Altstraße zwischen Sindlbach und Bischberg; tiefer Hohlweg im Eisensandstein; nicht sichtbar: Links weitere flachere Fahrinnen

Flurbereinigungsmaßnahmen verwischt worden. Nur selten sind sie als auf langer Strecke durchlaufende Feldwege, noch seltener mit Bezeichnungen wie „Rennweg“ oder „Hochstraße“, wie z. B. zwischen Kittenhausen, Großthundorf und Frettenshofen, erhalten geblieben.

Günstiger ist die Fundsituation bei Bergstrecken, vor allem wenn sie über den tiefe Rinnen bildenden Eisensandstein (Dogger b) führen. Hier haben die eisenbeschlagenen Räder der Fuhrwerke und die Hufe der Zugtiere die Fahrsohle aufgerieben. Insbesondere beim Abwärtsfahren besorgte dies der mit dicken und kräftigen „Spikes“ versehene „Radschuh“, mit dem man die Hinterräder des Wagens blockierte, um einigermaßen gefahrlos Steilstrecken zu überwinden. Er riß die Fahrsohle auf, wobei der nächste Gewitterguss das zerriebene und gelockerte Gesteinsmehl abschwemmte. Auf diese Weise vertieften sich die Fahrinnen immer mehr und es entstanden zum Teil Hohlwege mit einer Tiefe von 5-6 m und mehr, wie zum Beispiel östlich Lähr, bei Höhenberg oder bei Arzthofen. War das Verkehrsaufkommen groß, so verbreiterten sich die Trassen entlang

der Aufstiegsstrecken zu ganzen Bündeln von Fahrspuren. Auf der Hochfläche oder im Tal liefen sie dagegen auf eine oder zwei, manchmal drei bis vier Parallelsuren zusammen.

Die lehmige Albüberdeckung (Pleistozän) der Flächenalb führte ebenfalls zur Rodung und ackerbaulichen Nutzung. Auch hier sind Altwegereste selten zu finden. Meist muss man sie aus Feldwegtrassen mit zusätzlichen Attributen, wie Kirchen/Kapellen mit einschlägigen Patrozinien (St. Nikolaus, St. Jakob, St. Leonhard u. a.), Feldkreuzen oder anderem erschließen. Selbst größere Waldflächen bieten meist infolge des flachen Geländes der Flächenalb wenig Anhaltspunkte.

Östlich der Schwarzen Laaber erreicht man die Kuppenalb mit ihren Weißjurakalken und Dolomitfelsen. Zwar haben sich hier Fahrspuren erhalten, doch sind sie weit weniger in das harte Gestein eingetieft als im Eisensandstein, so dass sie weniger auffallen und eine genaue Beobachtung erfordern.

Literatur zum Altwegenetz der Oberpfalz

Ohne Anspruch auf Vollständigkeit sei kurz die wesentlichste Literatur zur Altwegeforschung in der Oberpfalz angeführt. - Aus geographischer Sicht behandelt O. BERNINGER die Verkehrsentwicklung auch in der Oberpfalz in dem 1940 von H. SCHERZER herausgegebenen Band „Gau Bayerische Ostmark - Land, Volk, Geschichte“. Er beschreibt dabei vor allem die Altstraßenverbindungen aus dem mittelfränkischen ins böhmische Becken.

A. DOLLACKER erfasst in intensiver Geländebegehung, verbunden mit Archiv- und Literaturstudium, als erster das Altwegenetz der Oberpfalz kartographisch (1938). Sein Arbeitsschwerpunkt liegt einmal in der mittleren Oberpfalz um Amberg - Sulzbach-Rosenberg, zum anderen auch auf den Routen, welche nach Böh-

men führten. Die von Amberg-Sulzbach aus gesehen peripheren Gebiete im Norden, Süden und Südwesten wurden dabei etwas weniger intensiv behandelt. Kommt DOLLACKER auch zu keiner Bedeutungs differenzierung seiner aufgezeigten Trassen in lokale, regionale Verbindungen und ausgesprochene Fernwege, so bildet sein 1938 in den *VHVO* erschienener Beitrag bis heute die Ausgangsbasis jeder Altwegeforschung in der Oberpfalz.

Mehr auf lokaler bis regionaler Basis arbeiteten M. HARDT (1956, 1957, 1958, 1962) und H. JUNGWIRTH (1931, 1966), wobei in beiden Fällen in der Regel die Kartierung der einzelnen Trassen im Gelände besticht, ausgenommen allerdings die Routenführung der Magdeburger- und Bernsteinstraße, die nach HARDTS Vorstellung zu häufig die Naab gequert hätte.

Auch J. B. LASSLEBENS Beitrag zum Altwegenetz der Oberpfalz von 1931 verdient in diesem Zusammenhang erwähnt zu werden. Dies gilt auch für den hochinteressanten Beitrag von H. STURM (1971) über die sogenannte „Magazin-Kirche“ St. Nikolaus in Nabburg -Venedig. Er bietet einen wertvollen Ansatzpunkt im Hinblick auf eine alte Handelswegekreuzung mit dem Hinweis auf eine Einbeziehung der Naab als Fernverkehrsweg.

Den bislang profundesten Überblick über die historischen Fernhandelsstraßen durch die Oberpfalz bietet die Abhandlung von F. STARK von 1978. Sie fasst alles bis dahin erarbeitete Wissen über das Altwegenetz zusammen. Die Schwerpunkte liegen dabei wie bei BERNINGER und DOLLACKER auf den West-Ost- und Nord-Süd-Routen. Der Südwesten der Oberpfalz mit den Verbindungsrouten von Amberg-Sulzbach nach Ingolstadt, Eichstätt und Neuburg an der Donau, die vor allem seit 1505 an Bedeutung zugenommen haben dürften, wird allerdings nur etwas gestreift. Dennoch bietet die Arbeit von STARK den bislang besten zusammenfassenden Überblick über das Alt-Fernwegenetz durch die Oberpfalz.

Von historischer Sicht sind die Arbeiten von P. SCHMID (1977) und A. SCHMID (1985, 1995) für den Raum Regensburg sowie die von H. WANDERWITZ (1984) zu Amberg („naulum“) zu erwähnen. Insbesondere P. SCHMID behandelt das auf Regensburg zielende Straßennetz während der verschiedenen Zeitphasen ausführlich, wenn auch in vielen Fällen der genaue Trassenverlauf unklar bleibt.

Für die südliche Oberpfalz um Regensburg und den anschließenden niederbayerischen Raum hat jüngst J. AUER (1999) eine exzellente Untersuchung vorgelegt. Sie zeichnet sich sowohl durch topographische Präzision, gründliche Literatur- und Archivrecherche sowie Auswertung und Vergleich von Flur-, Katasterplänen und alten Karten aus. Sie bezieht sowohl die archäologischen Forschungsergebnisse, die der Patrozinien- sowie der Orts- und Flurnamenforschung in die Untersuchungen mit ein. Sie ist ein Meisterwerk der Altwegeforschung.

Schließlich habe ich mich selbst mit den Altstraßensystemen in der Oberpfalz beschäftigt (1978, 1985, 1987, 1999). Auf den Arbeiten von BERNINGER, DOLLACKER, HARDT und STARK aufbauend habe ich das auf Amberg, Sulzbach-Rosenberg zulaufende Altwegenetz im Gelände verfolgt und kartiert. Desgleichen ergab sich zwischen Burglengenfeld und Pittersberg naabtalparallel auf der Hochfläche ein Altwegestrang mit lokalen Abfahrten sowohl ins Naabtal als auch nach Westen. Vorausgesetzt er lässt sich weiter nordwärts verfolgen, könnte er ein Teilstück der alten Magdeburger Nord-Süd-Handelsstraße bilden. Generell aber erscheint mir bei allen Altwegen von Bedeutung, dass es sich bei allen Hauptrichtungen immer um ein ganzes Bündel von unterschiedlichen Trassen handelt, die zu verschiedenen Zeiten in Funktion waren. Deshalb bezeichne ich alle in die gleiche Richtung führenden Routen, zum Beispiel die aus dem mittelfränkischen ins böhmische Becken, als ein Altstraßensystem, das der „Goldenen Straße“, wo sich ein derartiges Trassenbündel mit unterschiedlicher zeitlicher Frequentierung und bestimmten Nachfolgefunktionen auf einzelnen Trassen nachweisen lässt. Sobald sich der Haupthandelsverkehr auf eine Parallelroute verlagert hatte, wie beim Postweg westlich Sulzbach-Rosenberg oder dem Sautreiber- und dem Zigeunerweg bei Schönsee und Nabburg, ließ die Verkehrsfrequenz nach und häufig bildeten die aufgelassenen Trassen Nebenrouten mit bestimmten Funktionen.

Das Altwegenetz in der südwestlichen Oberpfalz (Landkreis Neumarkt/Opf.)

Geländebegehung mit Kartierung der Trassenreste,¹ Studium der einschlägigen Literatur sowie etwas Ar-



Orientierungsbäume mit Holzkreuz am Beginn der Steilabfahrt oberhalb von Deining der frühneuzeitlichen Trasse (16. Jh.) an der Fernstraße Regensburg-Neumarkt-Nürnberg

chivarbeit² bilden die Grundlage der Karte „Das Altwegenetz der südwestlichen Oberpfalz, die Routensysteme zwischen Regensburg und Nürnberg, Neumarkt-Parsberg und Dietfurt-Beilngries“.

len Trassen an Steilstrecken jeweils einzelne sehr tief eingegrabene neben weniger tief eingerissenen Spuren auftreten. Die wahrscheinlichste Deutung dieses Nebeneinanders ist, dass die tief eingegrabenen Spuren vom

Allgemeine Feststellungen

Auf den ersten Blick zeichnen sich Südost-Nordwest-Trassen in vielfältigem Nebeneinander ab. Sieht man genauer hin, so wird eine zweite Generalrichtung erkennbar, nämlich von Nordost nach Südwest, also aus dem Raum Amberg-Sulzbach in Richtung Ingolstadt, Neuburg an der Donau und Eichstätt.

Die Schwierigkeit lokale, regionale und überregionale Routen voneinander zu unterscheiden

Die aufgenommenen Fahrspurenreste, ihre Anzahl insbesondere an Anstiegsstrecken, ihre Form der Eintiefung im Gelände ergeben bei der ersten Auswertung offensichtlich eine unterschiedliche Frequentierung der einzelnen Trassen. Hieraus könnten sich erste Anhaltspunkte ergeben für eine Unterscheidung von Routen, welche überwiegend als lokale Wegverbindungen und solchen mit offensichtlich hoher Frequentierung, die als überlokale, regionale und überregionale Verbindungen (Fernverkehr) anzusprechen wären. Doch muss hier vor zu schnellen Schlüssen gewarnt werden.

Ein immer auftauchendes, bisher nicht mit letzter Sicherheit zu deutendes Phänomen ist die Tatsache, dass sowohl bei offensichtlich lokalen als auch bei überregionalen

bergabwärts rollenden Verkehr mit dem bremsenden, die Fahrsohle aufreißenden Bremschuh herrühren, während die weniger tief eingegrabenen dem bergwärts gerichteten Verkehr dienen. Besonders problematisch wird das Ganze, insbesondere bei offensichtlich in erster Linie dem lokalen Verkehr dienenden Trassen, wenn diese übersteil parallel zu Bachrissen verlaufen und öfter zum Teil auch diese selbst benutzen, wie dies offensichtlich nordwestlich Winterzhofen in Richtung Berching der Fall war.

Die Frage der Parallelrichtungen

Bei einzelnen Richtungen kristallisieren sich aus dem Fahrspurengeflecht mehrere offenbar gleichwertige, stark frequentierte Routen heraus, wobei ein Fahrspurenbündel auf eine Stadt, zum Beispiel Neumarkt/Opf., hinführt, das andere aber an ihr vorbei und sie nicht berücksichtigt. - Wie im Raum Amberg-Sulzbach-Rosenberg ergibt sich daraus, dass es sich insbesondere bei dem Südost-Nordwest-Routenbündel um ein ganzes Altwegesystem mit unterschiedlichen, parallel verlaufenden Trassen handelt und dass es sich - wieder vergleichbar mit dem des Raumes Amberg-Sulzbach - um möglicherweise ältere und jüngere bzw. zu verschiedenen Zeitphasen frequentierte Trassen handelt. Es ergibt sich daraus eine Trassenverlagerung der jeweiligen Generalrichtung, wobei in der Regel die an einer Stadt wie Neumarkt vorbeiführende als die ältere anzusprechen ist. Beweise für eine derartige Einordnung muss hier das Literaturstudium bringen.

Bewertung der Fahrspurenanzahl je Trasse unter Berücksichtigung des Fahrsohlenuntergrundes

Wer sich mit Altstraßenspuren und ihrem Verlauf beschäftigt, erlebt immer wieder Überraschungen bezüglich der Fahrspurenanzahl. Da hat man zum Beispiel eine klar ausgebildete Piste an einem Hangaufstieg gefunden und zählt 12 und mehr Spuren. Oben auf der Hochfläche angekommen laufen die 12 in zwei bis drei zusammen und schließlich münden sie in einen Feld- oder Waldweg neben dem nur noch geringe Reste einer

oder zweier Parallelsuren zu erkennen sind. - Dieses Phänomen lässt sich noch leicht erklären. Denn einmal ist die Erosion verbunden mit dem mahlenden Druck von eisenbereiften Rädern, eisenbeschlagenen Hufen der Zugtiere und vor allem die erosionsfördernde Wirkung der Bremschuhe an den Steigungen, zum Beispiel bei einem Gewitterguss, um ein Vielfaches höher als auf der ebenen Fläche, zum anderen erforderte der Gegenverkehr an An- und Abstiegen mehr Parallelsuren als auf der ebenen Fläche.

Andererseits erwartet man, hat man solch einen Fahrspurenfächer von 12 oder 13 Spuren, wie z. B. an der Pfaffenleite (Forstbezirk Kahr) südlich des Kalvarienberges, südlich Parsberg gefunden, dass diese Anzahl der Spuren im weiteren Verlauf der Trasse wieder einmal erscheint. Sehr häufig ist dies jedoch nicht der Fall. Auf der ganzen Strecke über Mannsdorf, Hamburg, Buch bis Breitenbrunn finden sich nur noch drei bis vier, höchstens fünf, manchmal mehr oder weniger eingetiefte Fahrspurenreste. In solch einem Falle gibt es jeweils zwei Möglichkeiten. Entweder man hat die richtige Trasse verfehlt und ist auf eine andere abgelenkt worden, oder es muss eine andere Erklärung für die unterschiedliche Ausprägung der Trasse mit mal mehr, mal weniger Spurresten geben. - Tatsächlich ist Letzteres der Fall. Es ist für die Ausprägung der Spurenzahl einer Route, wie eingangs bereits allgemein angesprochen, ein gewaltiger Unterschied, ob diese über einen mit Lehm oder Sand überkleideten Hang oder eine nur dünn mit Boden bedeckte Kalk- oder Dolomitrampe hinab- oder hinaufführt. In letzterem Fall ergeben sich infolge der Härte und Widerstandsfähigkeit des Kalkes oder Dolomits wesentlich weniger und geringere Spureneintiefungen als bei einem Anstieg im lehmig-sandigen Milieu.

Zur hieb- und stichfesten Absicherung einer solchen Trasse mit wechselnd vielen Fahrspuren wird man nach weiteren Merkmalen alter Wegtrassen suchen, wie begleitenden Weg- und Flurkreuzen, alten Wegkapellen und einschlägigen Kirchenpatrozinien in den Orten entlang der Trasse. Im Beispielsfall fanden sich entlang der Trasse alle diese charakteristischen Altwegbegleiter und als besondere Bekräftigung für die richtige Trasse das Patrozinium St. Jakob für die Kirche in Hamburg.

Anders ist es im Eisensandstein und im Rätsandstein. Treffen die Fahrrouten auf dieses Gestein, so er-

folgt eine immense Eintiefung mit nahezu senkrechten Wänden, wobei sich ebenfalls die Anzahl der Fahrspuren im Sandsteinbereich reduziert. Das im lehmigen und sandigen Bereich häufig zu beobachtende Fahrspurwechseln, das auf Ausweichmanöver bei Gegenverkehr schließen lässt, ist in den Sandsteinbereichen nicht möglich und auch nur sehr selten zu beobachten. Hier findet man in der Regel ein bis zwei sehr tief eingerissene Fahrspuren - manchmal so breit, dass zwei Fuhrwerke aneinander vorbeikommen - und einige wenige geringer eingetiefte Parallels Spuren. Vor allem bei den tief eingerissenen einspurigen Fahrinnen muss man wohl an den talwärts gerichteten Verkehr denken, bei den weniger tiefen Rinnen an den bergwärts gerichteten, wobei aber bisher nicht geklärt ist, ob es beim mittelalterlichen Fuhrwerksverkehr eine Verkehrsregelung (Links-/Rechtsverkehr?) gegeben hat. Andererseits kann man sich bei der Tiefe mancher Fahrinnen kaum vorstellen, wie zwei im Gegenverkehr einander begegnende Fuhrwerke ohne Schaden aneinander vorbeigekommen sind.

Das Trassennetz im Landkreis Neumarkt/Opf. im Einzelnen

Die Abbildung auf S. 44 zeigt klar zwei Generalrichtungen der kartierten Altwege: Trassen, welche von Nord nach Süd bzw. Nordost nach Südwest verlaufen und solche, die das Kartenblatt von Südost nach Nordwest durchziehen.

Das Südost-Nordwest-System, die Routen aus dem Raum Regensburg ins mittelfränkische Becken, in den Raum Nürnberg-Fürth

Auf der Abbildung S. 44 sind gut fünf bis sieben Trassen zu erkennen, welche den Untersuchungsraum von Südost nach Nordwest bzw. umgekehrt durchziehen und zum Teil auch miteinander in Verbindung stehen. Es ergibt sich damit ein breites Routenband, welches von Hamberg-Rasch-Wissing-Ittelhofen-Freihausen-Thann-Wattenberg-Wangen-Greißelbach-Reichertshofen-Bergau im Süden bis Hörmannsdorf-Breitenthal/Freudenricht-Dantersdorf-Sommertshof-Richthof-

Oberwiesenacker-Dietkirchen-Ischhofen-Rödelberg ins Tal der Schwarzach und nach Altdorf im Norden reicht und das ganze Südost-Nordwest-System repräsentiert.

Zusätzlich lassen sich zumindest Ansätze zu zwei weiteren Trassen erkennen, welche diesem Südost-Nordwest-System zugeordnet werden können, nämlich eine Route zwischen Breitenbrunn über Dürn-Gimpertshausen-Staufersbuch-Altmannsberg-Pollanten und entweder über die „Breitenfurt“ nach Erasbach-Sulzkirchen und Freystadt oder über Mühlhausen-Sulzbürg-Kruppach nach Nordwest sowie eine von Dietfurt über Mallerstetten-Kevenhüll-Oberndorf entweder über westlich Schweigendorf oder über Wallnsdorf hinunter ins Sulzthal nach Berching. Die Hauptfortsetzung dieser Route nach Nordwest belegen über 24 Fahrinnen, welche im Steilanstieg von Sollngriesbach hinüber nach Erasbach in Richtung Bachhausen-Sulzbürg oder in Richtung Sulzkirchen führen. Eine offensichtlich etwas weniger frequentierte Nebenroute stieg westlich Sollngriesbach mit 12 und mehr Fahrspuren im Hangfußbereich hinauf, die auf vier bis fünf Rinnen im Bereich des Malmkalkes zusammenlaufen und über die „Hochstraße“ vor dem Röschberg mit sechs bis elf Spuren nach Großberghausen hinunterführen.

Das Tal der Schwarzen Laaber als Orientierungsleitlinie für den Trassenverlauf

Dieses die Alb zwischen Kevenhüll und Kirchenwinn auf einer Breite von rund 30 km (Luftlinie) querende Altstraßensystem orientierte sich - wie die Fahrspuren belegen - offensichtlich weitgehend am Talverlauf der Schwarzen Laaber. Dabei wurde aber zumindest im Bereich des Landkreises Neumarkt die Talauwe weitgehend gemieden. Der Talverlauf diente als natürliche Verkehrsleitlinie, die Trassen selbst liegen überwiegend auf der Hochfläche der Flächenalb bzw. in den Trockentälern der Kuppenalb.

Die Trassen dieses Südost-Nordwest-Systems finden sich zwischen Neumarkt und Parsberg zwar überwiegend westlich und südlich des Talverlaufes, jedoch auch nördlich davon, wo sie zum Beispiel über Velburg, aber auch an diesem vorbeiführen.

Ein offensichtlich beachtenswertes Verkehrshindernis bildete zwischen Deusmauer, Oberwiesenacker und Dietkirchen das Deusmaurer Moor. Auf dieser knapp 10 km langen Strecke findet sich keine Quermöglichkeit. Deutlich zeigt die Abbildung auf S. 44, dass das Laabertal im Bereich des Moores nur bei Deusmauer und erst wieder bei Dietkirchen gequert werden konnte.

Das Phänomen des Vorbeiführens von Trassen an Städten und Märkten

Das auf Velburg zu- und vorbeiführende Altwegnetz ist ein gutes Beispiel dafür, dass Altwege nicht generell in eine Stadt hineinführen müssen. Sehr häufig ergibt sich bei gründlicher Untersuchung derartiger an einer Stadt vorbeilaufenden Trassen, dass Routen erkennbar werden, die älter als die Stadt selbst sind (vgl. dazu MANSKE 1985, 1999). Im Falle Velburg ist JUNGWIRTH 1966 diesem Phänomen nachgegangen. Der ältere Ort ist Altenveldorf, durch den mindestens zwei alte Trassen hindurchführen, nicht aber durch die Stadt. Auch die „Alte Straße“ tangiert Velburg lediglich und führt nicht durch die Stadt, wobei die vermutlich ältere Trasse, welche JUNGWIRTH als „Eselweg“ in seiner Abbildung auf S. 99 bezeichnet, zwischen Altenveldorf und Velburg hindurchzog. Zusätzlich gibt es noch eine Route, welche im Norden von Velburg von Hörmannsdorf über Breithenthal/Freudenricht-Sommertshof nach Oberwiesenacker und Dietkirchen sowie Rödelberg in Richtung Altdorf verlief. Bei all diesen Trassen dürfte es sich um Routen handeln, welche älter als Velburg sind. Als sich dann die Stadt am Fuße der Burg - vermutlich nach 1217 - entwickelt hatte, wurden die meisten der genannten Altwege zumindest an sie herangeführt.

Beispielhaft zeigen dies die Trassen der „Alten Straße“, wobei der „Eselweg“ aufgelassen worden ist. Auch die des Altweges von Hohenburg über St. Wolfgang nach Beilngries dokumentiert dies, der ursprünglich über Altenveldorf zog, dann aber an die Stadt herangeführt, vorbei am Viertelsgalgen, südwestlich Altenveldorf wieder in seine ursprüngliche Route einmündete.

Im Falle der „Alten Straße“, welche auch DOLLACKER (1938) als Nr. 74 beschrieben hat, besitzen wir schriftliche Belege sowohl über den Trassenverlauf als auch hinsichtlich der Benutzung bzw. ihrer offensichtlich nachlassenden Frequentierung. 1367 reiste - nach JUNGWIRTH - auf dieser Straße der Abt Altmann von Cambrai in Nordfrankreich über Nürnberg, Postbauer, Neumarkt, Lengenfeld, Velburg, Holzheim, Raitenbuch, Kallmünz, Regensburg zurück nach Niederalteich. Er hatte dabei am 26. Oktober in Postbauer und am 27. Oktober in Rackendorf westlich Raitenbuch übernachtet. - 1499 und 1533 beklagen sich die Kallmünzer Bürger - nach DOLLACKER - mehrmals darüber, dass den Fuhrleuten „amtlicherseits“ der Weg über



Teilansicht der rund 200 m breiten Ab/Auffahrt vom/ins Tal der Weißen Laaber nach Deining (oberhalb des Seniorenwohnheimes)

Hemau angewiesen werde und so der Verkehr über Kallmünz auf der „Alten Straße“ offenbar nachgelassen habe, was natürlich für den Markt wirtschaftliche Folgen hatte. Somit dürfte sich der Hauptverkehr etwas vor 1500 von der „Alten Straße“ auf die Trasse über Hemau, Willenhofen, Daßwang, Deining, Neumarkt verlagert haben, was natürlich auch für Velburg Folgen gehabt haben dürfte.

Parsberg ist im Südost-Nordwest-System offensichtlich mehrfach von der Verlagerung des Hauptverkehrsstranges tangiert. Nach den Historikern A. und P. SCHMID (1985 und 1977) dürfte die älteste direkte Trasse von Regensburg in den Raum Nürnberg parallel zum Tal der Schwarzen Laaber über Laaber, Beratzhausen, Parsberg, Velburg nach Nordwesten verlaufen sein. Offenbar verlagert sich dann im 12./13. Jahrhundert - möglicherweise mit der Fertigstellung der Steinernen Brücke in Regensburg im Jahre 1140 - der Hauptverkehrsstrom auf die vorhin genannte „Alte Straße“ über Kallmünz, was zu einer ersten Abseitslage Parsbergs geführt hätte, will man nicht annehmen, dass es in dieser Zeit zwei parallel nach Nordwesten führende Haupttrouten gegeben hat. - In jedem Fall aber gerät Parsberg mit der Verlagerung des Hauptverkehrsstromes nach Nordwesten von der „Alten Straße“ auf die Route über Hemau vor 1500 abermals ins Abseits. Denn diese zog von Hemau über Willenhofen, Manssdorf nach Daßwang, wie die bis zu 20 Fahrinnen im Waldrevier „Straßbogen“ südwestlich Parsberg belegen, während die wohl aus dieser Zeitphase stammende Verbindung von der Regensburg-Nürnberger Trasse ab Willenhofen über Krippling nur durch bis zu vier bis fünf Fahrspuren an den Steigungen zu belegen ist. Auch die B 8 mied Parsberg, indem sie weitgehend der seit 1500 empfohlenen Trasse Hemau-Neumarkt folgte. Erst die um 1970 fertiggestellte BAB 3 bindet die Stadt wie die 1873 fertiggestellte Bahnlinie wieder stärker in das moderne Südost-Nordwest-System ein.

Auch für den Nahraum um Neumarkt ergibt das Trassenbündel interessante Aspekte. Von den sechs in den Raum Neumarkt zielenden Routen führen nur drei bis vier in die Stadt hinein. Die siebte Trasse über Oberwiesenacker-Dietkirchen-Ischhofen-Rödelberg tangiert den Raum Neumarkt lediglich. Somit konnte die Stadt Neumarkt von Leutenbach-Winnberg über Weichsel-

stein, von Deining aus parallel zur heutigen B 8, über Arzthofen durch das Heiligholz und Lähr, von Oberbuchfeld über Lengenbach, Lähr bzw. über Helena, Höhenberg sowie von Dietkirchen über Lampertshofen bzw. Lippertshofen, Karhof und Höhenberg erreicht werden.

Von diesen verdienen die Spuren, welche östlich Lähr durch das Heiligholz, ein übrigens im Zusammenhang mit Altstraßentrassen immer wieder auftretender Waldbezirksname, nach Südosten verlaufen, besondere Beachtung. Dies ist einmal der Raum, in dem die pleistozänen Sande am weitesten nach Osten auf die Albhochfläche bis an den Rand des Tales der Weißen Laaber verfrachtet worden sind, wodurch - wie erwähnt - die schroffe Albstufe hier zu einer relativ sanft geneigten Rampe überformt worden ist. Diese Rampe nutzte sowohl die von Mantlach über Unterbuchfeld, Arzthofen nach Lähr zielende wie die über Deining parallel zur B 8 verlaufende Trasse. Hinzukam eine Verbindung von Oberbuchfeld/Rothenfels nach Arzthofen. Den Fahrspuren entsprechend muss die Route über Arzthofen als eine der bedeutendsten Verbindungen angesprochen werden. Sieben bis zehn zum Teil tiefe Fahrinnen kommen von Unterbuchfeld, vereinigen sich mit drei bis vier von Oberbuchfeld, queren das Tal der Weißen Laaber in einer Furt und ziehen in 14 über neun und sechs zum Teil sehr tief eingerissenen Spuren auf die westlich anschließende Albhochfläche hinauf. Im Heiligholz gabelt sich die Trasse und führt in direkter Richtung in vier bis acht Spuren (Hauptspur mit Überbreite über 8-10 m in den Eisensandstein eingegraben) über Lähr nach Nordwesten. Eine Abzweigung überwindet, nach Vereinigung mit einer direkten Trasse von Oberbuchfeld über Lengenbach (drei bis vier Spuren), in einem Bachriss mit 19 bis 20 Fahrspuren die Albstufe. Zusätzlich zweigt vor dem Abstieg eine Nebenroute über Helena (ehemals Holzheim s. FEDERHÖLZER 1999) nach Höhenberg ab und überwindet in drei tiefen Rinnen die Albstufe in Richtung Neumarkt.

Etwas weniger spektakulär verläuft die Route von Deining parallel zur heutigen B 8 vorbei an Großahof. Sie überwindet beim Großahof die mit pleistozänen Flugsanden überdeckte Albstufe in zunächst drei bis vier, im Steilbereich in sieben bis acht Fahrspuren.

Wie oben ausgeführt dürfte die Trasse über Deining

nach Neumarkt etwa seit etwas vor 1500 die Hauptverkehrsroute von Südost nach Nordwest geworden sein. Die 18 und mehr steil oberhalb des Altersheimes nach Deining hinunter- und die westlich des Ortes in zunächst fünf bis sechs und bis zu 12 und mehr Fahrinnen wieder auf die Hochfläche hinaufführenden Fahrspuren belegen klar die Bedeutung dieser Trasse ab dem 16. Jahrhundert.

Folglich muss es sich bei den beiden sich östlich Lähr vereinigenden Routen über Unter- und Oberbuchfeld um ältere Trassen handeln, deren Bedeutung nach 1500 nachgelassen hat. Für die von Lähr über Lengenbach, Oberbuchfeld, Lengenfeld nach Velburg führende Route bietet sich nach JUNGWIRTH und DOLLACKER an, in ihr die westliche Fortsetzung der oben behandelten „Alten Straße“ zu sehen, welche 1367 Abt Altmann von Niederalteich benutzt hatte. Dabei gab es offensichtlich auch eine Abzweigung von Oberbuchfeld nach Arzthofen, wie die Fahrspuren belegen.

Somit könnte die nach der Anzahl der Fahrspuren östlich Lähr und um Arzthofen sicherlich einst bedeutende Route die nordwestliche Fortsetzung der von den Historikern A. u. P. SCHMID postulierten Laabertal - (Schwarze Laaber) - Straße sein, welche von Regensburg vor Bestehen der Steinernen Brücke über den Rennweg nach Westen führte, die Donau bei Prüfening per Fährre überwand und in Richtung Laaber, Beratzhausen, Parsberg weiterführte. Dies könnte zumindest ab der Zeitphase stimmen, ab der nach S. FEDERHOFER (1999) mit der Existenz des neuen Marktes, also mit der heutigen Stadt Neumarkt zu rechnen ist. Nach FEDERHOFER dürfte dies etwa seit der ersten Hälfte des 12. Jahrhunderts (zwischen 1130 und 1140) der Fall sein. Denn vorher verlief die Südost-Nordwest-Route entweder weit nördlich von Neumarkt über Dietkirchen-Ischhofen-Rödelberg vorbei oder südlich und nördlich des Wolfsteins nach Nordwesten ohne Neumarkt zu berühren.

FEDERHOFER geht davon aus, dass die Südost-Nordwest-Straße möglicherweise im Bereich der sogenannten „Bernfurt“ nach Nordwesten verlaufen ist. Betrachtet man die Lage dieser Bernfurt und vergleicht sie mit der Siedlungsachse Neumarkts, dem Marktplatz, so stimmen Lage und Richtung nicht überein. Wohl ist dies der Fall, vergleicht man die Marktachse mit der Richtung des Weges nach Holzheim. Ebenso ergibt das nach

Südosten zielende obere Marktplatzende einen Sinn, da es bis heute die Straßenrichtungen von Süden (aus dem Sulztal) und Südosten bündelt, also sowohl die älteren Strecken von Ober-/Unterbuchfeld wie von Deining, ja selbst die Sammellinie über Höhenberg zusammenfasst.

Andererseits ziehen aber die Trassen von Velburg über Deusmauer, Günching sowie die über Oberwiesenacker, Dietkirchen, Lampertshofen/Lippertshofen gebündelt über die mit pleistozänen Flugsanden überkleidete Rampe des nördlichen Fuchsberges unterhalb der Burg Wolfstein genau in der Verlängerung ihrer zehn und mehr Fahrspurenreste im Bereich der neuen Siedlung Wolfstein (s. Friedhof) exakt auf die Stelle der Bernfurt zu. Westlich der Furt hat sich diese alte Trasse, die m. M. n. älter als Neumarkt ist, offensichtlich (s. Abb. S. 44) in mehrere Stränge aufgegabelt, wobei die Haupttrouten wohl einmal über Holzheim-Pölling zum anderen über Loderbach-Berg auf der linken Schwarzachterrasse in Richtung Altdorf entlangführten. - Damit dürfte man für diese Trasse, die über den nördlichen Fuchsberg südlich des Wolfsteins hinunterzieht, „vorneumarkisches“ Alter annehmen, sie also in ihrer Hauptbedeutung wohl vor das 12. Jahrhundert einordnen. Inwieweit man auch die Abfahrt von Fuchsberg am Nordhang des Wolfsteins über Labersricht dieser Zeitphase zuordnen kann, wage ich nicht festzulegen, zumal Routen in so früher Zeit in der Regel ausgesprochene Nordhänge als Abfahrten und Aufstiege gemieden haben.

Andererseits hat aber die frühe Zuordnung der Fuchsbergroute zur Bernfurt für die zeitliche Einordnung der Routen Ober-/Unterbuchfeld über Lähr Folgen. Sie dürften erst nach Bestehen von Neumarkt aktiviert worden sein.

Die älteste Südost-Nordwest-Route nach A. und P. SCHMID wäre dann möglicherweise von Parsberg aus über Velburg, Deusmauer, Günching oder gar von Velburg über Oberwiesenacker, Dietkirchen, Lamperts-/Lippertshofen nach Fuchsberg verlaufen, das Deusmaurer Moor dabei umgehend.

1975 hat R. H. SEITZ einen sehr interessanten Beitrag zu den Wolfsteiner Markt- und Stadtgründungen verfasst (s. O. H. Bd. 19, S. 23 ff.). SEITZ berichtet (s. dazu auch FEDERHOFER S. 158), dass Albrecht I. von Wolfstein 1349 von Kaiser Karl IV. das Privileg erhal-

ten hatte, bei der Burg Wolfstein „*under dem hause*“ eine Stadt zu errichten. Albrecht I. realisiert dieses Vorhaben nicht. Die Gründe, welche SEITZ dafür anführt, sind bis auf einen durchaus einleuchtend. Dass allerdings diese Wolfsteiner Stadt eine „Bergstadt“ auf dem östlich der Burg anschließenden Bergplateau geworden wäre, die zudem abseits jeglicher Verkehrswege gelegen hätte, wage ich aufgrund der kartierten Fahrspuren zu bezweifeln. Denn die oben bereits angesprochene alte Fernroute von Regensburg in den Raum Nürnberg überwand genau unterhalb des Wolfsteines auf der „Rampe“ des nördlichen Fuchsberges die Albstufe in über zehn Fahrritten. Sie sind z. T. noch heute vor allem im oberen Abschnitt des Friedhofes der Siedlung Wolfstein zu sehen. Kirche, Schule, Friedhof und die moderne Straße von Fuchsberg ins Tal liegen auf der alten Trasse aus der Zeit vor dem 12. Jahrhundert, genau „*under dem hause*“. Somit dürfte die heutige Siedlung Wolfstein, als Stadtteil Neumarkts, genau dort entstanden sein, wo Albrecht I. seine Stadt geplant hatte, unter seiner Burg, an der ältesten *durch* den Raum Neumarkt über die Bernfurt verlaufenden Südost-Nordwest-Fernhandelsstraße. - Zwar hatte sich damals bereits der Hauptverkehrsstrang auf die Routen über Arzthofen-Lähr und Neumarkt verlagert, aber die Erinnerung an die ältere, einst bedeutende Trasse dürfte Albrecht I. sicherlich noch gegenwärtig gewesen sein. Zudem ist die Idee - folgt man FEDERHOFER hinsichtlich der Auseinandersetzungen um Neumarkt zwischen den Wittelsbachern und den Wolfsteinern - am älteren Handelsweg eine Ersatz- und Konkurrenzstadt zum verlorenen Neumarkt zu gründen, durchaus nachvollziehbar, auch wenn dann der Plan, aus welchen Gründen auch immer, nicht ausgeführt worden ist.

Die Überwindung der Albstufe

Es wurde auf dieses Problem bereits mehrfach hingewiesen. Dennoch sei hier nochmals kurz darauf eingegangen.

Die Überwindung der bis zu 130 m steil aufragenden Malmkalkstufe der Alb mit ihrer leicht vorgelagerten Eisensandstein-Vorstufe war dort, wo - wie bereits geschildert - die pleistozänen Flugsande die Stufe in eine mehr oder minder steil abfallende, gestreckte Rampe

überformt hatten, zwar immer noch ein mühevolleres, aber zu meistern des Unternehmens. Es konnte gezeigt werden, dass auf diese „Rampen“ weitgehend das überregionale Fernverkehrsnetz ausgerichtet war (nördlicher Fuchsberg, Trassen östlich Lähr und bei Großahof).

Dazwischen aber gibt es eine Reihe von lokal bis regional bedeutenden Auf- und Abfahrten zur Überwindung der Albstufe, deren Benutzung mit einem Fuhrwerk generell lebensgefährlich war. Derartige Routen finden sich noch heute in Resten beispielsweise am Weichselberg, westlich Winnberg, östlich Pollanten, westlich Winterhofen in Richtung Berching, bei Oberwall, bei Bischberg und zahlreichen anderen Stellen. - Häufig handelt es sich um schroffe Bachrisse im Gestein und schmale, steile Geländennisen, auf die sowohl von der Hochfläche wie aus dem Tale drei bis vier Fahrspuren zuführen. Zum Teil laufen die Fahrspuren deutlich eingetieft neben dem Bachriss parallel hinauf bzw. hinunter, zum Teil wurde aber auch, vor allem im steilen Abschnitt, der Bachriss selbst als Fahrweg benutzt.

Orientierungshilfen auf der Alb und zum Finden der Albab- und Albaufstiegsstrecken

Wegweiser in unserem Sinne gab es während des Mittelalters und der frühen Neuzeit durchaus. Sie sahen aber ganz anders aus als unsere heutigen Verkehrsleitzeichen.

Vor allem Flur- und Wegkreuze (Marterln) dienten der Orientierung sowohl in „horizontaler“ als auch „vertikaler“ Richtung. Immer wieder findet man auch heute noch an wichtigen Weggabelungen alte Wegkreuze, zum Teil sogar noch aus Stein wie zum Beispiel jenes oberhalb der Schallermühle an der Straßengabelung nach Oberweiling. Interessant ist, dass solche Flur- und Wegkreuze, vor allem die aus einer Steinsäule mit daraufgeheftetem Kreuz oder Kruzifix, aber auch große Holzkreuze immer wieder an der alten traditionellen Stelle erneuert werden, obwohl zumindest ihre Bedeutung als horizontale Wegweiser meist nicht mehr generell geläufig ist.

Eine ganz besondere Orientierungshilfe bedeuteten sogenannte Orientierungsbäume, meist in Gruppen zu zweit, dritt oder im Quadrat gepflanzt, sehr oft ein großes Holzkreuz oder ein großes Flur- oder Wegkreuz

aus Eisen auf einem Steinsockel einrahmend. Sie dienen, weithin sichtbar, der Orientierung im flachen Gelände, zum Teil zusätzlich auch als Grenzbaum. Vor allem, wenn ein Fuhrwerk auf der Albhochfläche in Richtung Albstufe unterwegs war, musste es die richtige Stelle für eine einigermaßen gefahrfreie Abfahrt finden. Deshalb stehen derartige Ensembles sehr häufig oberhalb der Abfahrtsstraßen, wie zum Beispiel bei Deining oberhalb des Altenheimes, bei Höhenberg, westlich Winterzhofen und anderen Orten. Auch hier trifft man öfter das Phänomen, dass derartige Bäume, falls sie Sturm oder Flurbereinigungs- bzw. Straßenbaumaßnahmen zum Opfer gefallen sind, auch heute noch sogleich wieder durch neue Baumpflanzung ersetzt werden, wie zum Beispiel zwischen Oberwall und Litzlohe oberhalb Winn, wo die alte, in der topographischen Karte 1:25000 enthaltene Linde beim Flurkreuz zwar den Flurbereinigungsmaßnahmen zum Opfer gefallen ist, jedoch beiderseits des Flurkreuzes durch zwei junge Linden ersetzt wurde.

Sehr oft findet man oberhalb oder unterhalb derartiger Steilabfahrtsstrecken Kapellen, die ebenfalls als Orientierungsmarken, aber auch der Danksagung für die erfolgreiche Überwindung der Steilstrecke dienen. Häufig finden sich dabei einschlägige Patrozinien, vor allem das Marienpatrozinium, aber auch St. Leonhard, St. Georg und das der 14 Nothelfer (bei Dürrn). Hierzu gehören auch die beiden Patrozinien St. Nikolaus und St. Jakob der Ältere, welche in vielen Fällen wegbegleitend an den Ferntrassen zu finden sind, wie zum Beispiel in Rammersberg bei Lengendorf, Tauernfeld, Roßthal, Oening, Raitenbuch (St. Nikolaus), Hamberg, Ittlhofen (St. Jakob).

Bevorzugung von Hochstraßen statt Talstrecken

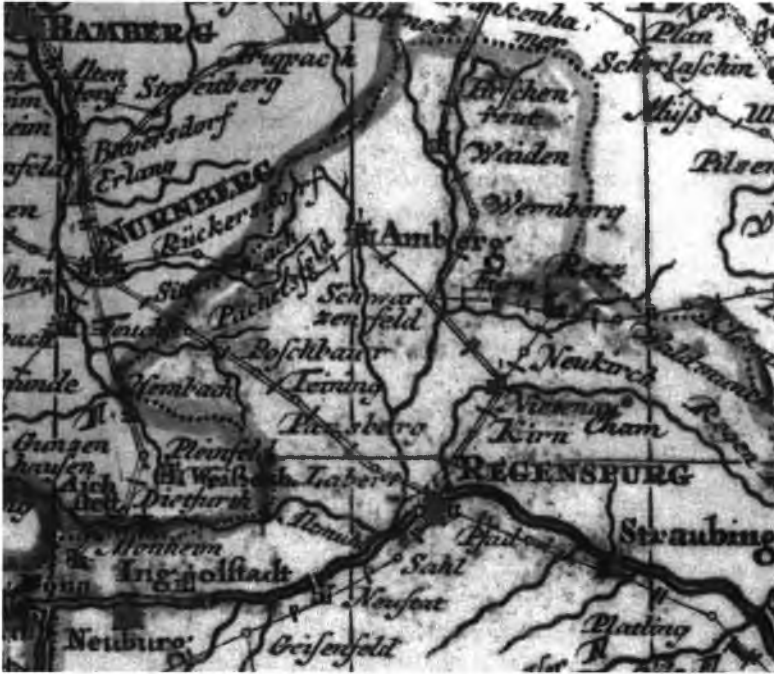
Betrachtet man das Altwegenetz auf der Abbildung S. 44, so kann man feststellen, dass die Täler als Verkehrswege eher gemieden wurden, es sei denn sie waren sehr breit und gut terrassiert. Ansonsten verliefen die Fahrtrassen eigentlich eher auf den Hochflächen sowie über Berg- und Hügelrücken, ja sie nahmen wie im Falle der Trassen von Berching nach Erasbach und Großberghausen sogar atemberaubende Steilanstiege und halsbrecherische Abfahrten in Kauf, statt den Umweg durch

das Sulztal zu wählen. Zwei Gründe für diese Erscheinung, die oberhalb Sollngriesbach durch über 24 Fahrinnen dokumentiert wird, sind dafür die Erklärung: Einmal waren die Täler im Mittelalter weitgehend versumpft und mit Bruchwäldern bedeckt, die schwer zu überwinden waren, wofür in unserem Falle schon der Name „Sulztal“ spricht. Zum zweiten muss man sehen, dass die Tagesleistung eines in der Regel mit Zugochsen bespannten Fuhrwerkes bei 15 bis 25 km, die eines schweren Pferdefuhrwerkes maximal bei 30/35 km lag. Ein Umweg im zwar flacheren und damit leichter zu bewältigenden Gelände von 5-10 km bedeutete jedoch die Hälfte oder ein Drittel der möglichen Tagesleistung, weshalb man lieber den direkten steileren, aber kürzeren Weg nach Erasbach über den Berg wählte. Zudem wurde die Bewältigung des Steilanstiegs durch Vorspanndienste anwohnender Bauern erleichtert, die zwar etwas kosteten, aber viel Fahrzeit einsparten.

So waren Höhenwege, Wege auf trockenen Flussterrassen, meist als Hochwege bezeichnet, bevorzugte Fahrrouten. Ihre Bezeichnung hat sich in einer Reihe von Fällen bis heute erhalten, wie der Hochweg im Westen der Regensburger Altstadt auf der Donauhochterrasse, die Hochstraßenreste zwischen südlich Berggau und nördlich Thannhausen, auf dem Kesselberg zwischen Sollngriesbach und Großberghausen und die zwischen Dillberg und der Heinrichsburg (Heinzburg).

Der Thurn- und Taxissche Postkurs entlang dieses Systems seit 1650

Aus dem Jahre 1783 besitzt das Thurn- und Taxissche Zentralarchiv in Regensburg unter Postakten Nr. 1507 den Visitationsbericht von Karl von Pauerbach, welcher zwischen 1780 und 1781 den Postkurs mit seinen Einrichtungen zwischen Regensburg und Nürnberg beschreibt. Der Bericht enthält neben der Aufzählung der postalischen Einrichtungen der einzelnen Poststationen und -haltereien sowie der groben Routenbeschreibung genaue Angaben über die auf dieser Route reitenden Kurierdienste (Journalieren), die An- und Abfahrtszeiten des wöchentlich verkehrenden „Kaiserlichen Dienst-Ordinarien-Postwagens“, die von der Hauptroute abzweigenden Postdienst-Nebenrouten und über



Der Thurn und Taxissche Postkurs Regensburg-Nürnberg um 1690

den Straßenzustand, welcher natürlich für unsere Zwecke besonders interessant ist.

Das Verblüffendste dieses Berichtes des Herrn von Pauerspach ist, dass sowohl der tägliche, reitende Postkurierdienst wie der Ordinarien-Postwagen, welche beide weitgehend die über Hemau-Deising-Deining parallel zur heutigen B 8 nach Neumarkt verlaufende, jüngste Trasse benutzten, größtenteils auf dieser Strecke nachts unterwegs waren. Dies muss wohl bedeuten, dass die Strecke damals in einem relativ guten Fahrzustand war. Denn die alten Fahrrinnen, wie sie uns an vielen Stellen entgegentreten, hätten eine Benutzung zur Nachtzeit wohl kaum erlaubt.

Mitte des 18. Jahrhunderts begann man in Bayern mit dem Bau von Chausseen nach französischem Vorbild, wobei allerdings die Ausfühung der einzelnen Streckenabschnitte sehr differierte. So berichtet J.

AUER(1999) auf S. 56 ff., dass der Straßenbau trotz intensiver Anstrengung und energischem Druck seitens der Regierung in München nur schleppend und zögerlich, dazu manchmal auch nur mit geringen Fundamenten durchgeführt wurde. Immerhin wurden wohl seit 1750/60 die meisten wichtigen Fernstraßen in Bayern ausgebaut und als „Chausseen“ deklariert. So war nach AUER die für unsere Postroute wichtige Teilstrecke zwischen Stadtamhof und Etterzhausen 1766 mit einem Unterbau aus Bruchsteinen versehen, auf dem eine Schotterschicht als Fahrbahn lag. - Dennoch waren die Chausseen nicht mit unseren Straßen vergleichbar. Oft war der Unterbau - so überhaupt einer angefertigt wurde und die Fahrsohle aus Kies und Schotter nicht einfach auf den Lehmboden aufgetragen worden war - zu schwach, so dass die schweren Fuhrwerke einbrachen und die Fahrsohle rasch wieder zerstört war.

Dennoch muss die Strecke zwischen Regensburg und Nürnberg über Winzer-Etterzhausen-Hohenschambach-Deising-Neumarkt-Postbauer-Feucht in relativ gutem Zustand gewesen sein, da der reitende Kurierbote sie weitgehend nachts,

der Kaiserliche Dienst-Ordinarien-Postwagen, welcher alle Donnerstage von Nürnberg nach Regensburg und alle Freitage von Regensburg nach Nürnberg unterwegs war, sie ebenfalls weitgehend bei Dunkelheit benutzten.

V. Pauerspach beschreibt die Strecke folgendermaßen: Für den drei Meilen langen Teilabschnitt von Regensburg über Stadtamhof, Winzer, Etterzhausen, Deuring, Pittmannsberg nach Hohenschambach benötigte man fünf und dreiviertel Stunden. Die Straße bezeichnet er als Chaussee ohne Zusatzbemerkung. Der zweite Abschnitt bis Deising führte über Hemau und Willenhofen, war zwei Meilen lang, für die man vier Stunden veranschlagte. Auch hier bezeichnet v. Pauerspach die Straße als Chaussee, allerdings mit einer Einschränkung. Bei Deining über Batzhausen durch Seuersdorf bezeichnet er die Straße als gute Chaussee, wobei Reisende aus Richtung Nürnberg in Batzhausen

pro Pferd 9 Kreuzer Chausseegeld bezahlen mussten, dies betraf auch den Postwagen. Die Route bis Postbauer über Neumarkt, Pölling beschreibt er generell als wenig eben und bergig, dazu als im bayerischen Territorium mit „geht“ als Chaussee, im Deutsch-Ordensgebiet um Postbauer jedoch als offen und bergig. Auch auf diesem Abschnitt wurden Reisende und Postwagen je Pferd entweder in Deining oder Neumarkt mit 2 Kreuzern zur Kasse gebeten.

Für den folgenden Abschnitt nach Feucht gab es offensichtlich zwei Routen, nämlich von Postbauer über Oberferrieden, Pechhütten und über Schwarzenbruck nach Feucht. Bei schlechtem Wetter und vor allem im Winter kürzte man die Route über Ochenbruck (Hohenbruck) direkt nach Feucht ab. Die Straße beschreibt v. Pauerspach als halb Chaussee und halb sandig. Auch in Oberferrieden (ansbachischer Rentamtsort) wurden je Pferd 2 Kreuzer Chausseegeld kassiert, was auch auf der restlichen Strecke zwischen Feucht, Altenfurth und Nürnberg noch zweimal passierte und auch den Postwagen betraf.

Interessant ist, rechnet man die im Visitationsprotokoll angegebenen Reit- und Fahrzeiten hoch, dass die Strecke Regensburg-Nürnberg sowohl vom reitenden Postillion wie vom kaiserlichen Postwagen in rund 24 bis 26 Stunden zurückgelegt wurde, wobei der Postwagen, abgesehen von den kurzen Halten zwecks Pferdewechsel, nur einmal in Deining eine Stunde Pause einlegte.

Der Regensburg-Nürnberger Postwagen verließ wöchentlich jeweils am Freitag zwischen 5 und 7 Uhr morgens Regensburg, erreichte Deining in der Regel zwischen 18 und 19 Uhr abends und traf gegen 3 und 6 Uhr morgens in Nürnberg ein.

In der Gegenrichtung verließ der Nürnberger in Richtung Regensburg die Noris zwischen 9 und 10 Uhr vormittags, machte in Deining abends zwischen 8 und 9 Uhr Zwischenstation und erreichte Regensburg am Freitag Vormittag zwischen 9 und 10, vorausgesetzt es lief alles gut ab und das Wetter produzierte keine Verzögerungen.

Von diesem Hauptpostkurs zweigten mehrere Nebenrouten ab, wobei hier nur die für unser Untersuchungsgebiet relevanten erwähnt werden sollen. Nach dem Visitationsprotokoll zweigte eine reitende Post oder „Ordinari“ von Hohenschambach über Hemau, Thonlohe (Donlager), Dietfurt (Diepfurth) nach Beilngries (Beulengries) ab. Die Route war vier Meilen lang,

erforderte acht Wegstunden und wird als „offener, hohler und schlechter Weg“ bezeichnet.

Deining scheint ein Routenkreuzungsort gewesen zu sein, denn von hier zweigte nach Süden über Leutenbach, Greißelbach (Greiselbach), Pollanten (Polanten), Berching nach Beilngries (Beulengries) eine drei Meilen lange bergige und schlechte Straße ab, auf der jeweils donnerstags gegen Abend zwischen 7 und 8 von „*Beulengries die Ordinari...*“ ankommt, in Deining übernachtet und am Freitag früh wieder zurückgeht. Ebenso nahm eine Trasse von hier über Unter-/Oberbuchfeld, Frickenhofen, Dietkirchen, Pfaffenhofen nach Kastl ihren Anfang, die von dort nach Amberg weiterführte. Bis Kastl wird sie als drei Meilen lang (6 Stunden), bergig und in schlechtem Zustand beschrieben.

Der oben beschriebene Thurn- und Taxische Hauptkurs findet sich schematisch wiedergegeben auf der Abbildung S. 56, einem Ausschnitt der im Thurn und Taxis Zentralarchiv unter Kartensammlung Nr. 841 aufbewahrten Karte „*Postarum seu Cursorum publicorum diverticula et mansiones per Germaniam et confinias Provincias*“. Sie stammt von dem Kartographen M. SEUTTER aus Augsburg und wurde vermutlich um 1680 angefertigt.

Das Nordost-Südwest-System

Deutlich sind auf der Abbildung S. 44 mehrere Nord-Süd- bzw. Nordost-Südwest-Routen zu erkennen, welche aus dem Raum Amberg-Sulzbach-Rosenberg über das Gebiet von Neumarkt-Velburg-Parsberg in Richtung Ingolstadt, Neuburg a. d. Donau und nach Eichstätt zielen und dabei über Dietfurt, Beilngries und Berching führen.

Von Hohenburg und Allersburg an der Lauterach aus führten wichtige Verbindungen durch den heutigen Truppenübungsplatz Hohenfels sowohl nach Velburg wie nach Parsberg. Vor allem in Hohenburg traf ein Altweg von Amberg mit einem aus dem Raum Schwandorf-Burglengenfeld über Rieden zusammen. Östlich der ehemaligen Siedlung Judeneidenfeld spaltete sich die Altstraße auf, wobei ein Strang über Krumpenwinn (Wüstung) nach Velburg, der andere über Eichensee, vorbei an Hörmannsdorf nach Parsberg führte. Während die Haupttroute nach Parsberg zwischen Hör-

mannsdorf unter der modern ausgebauten Staatsstraße liegt und nur vereinzelt noch geringe Reste der alten Trasse, zum Beispiel entlang des Aufstiegs aus dem Tal der Schwarzen Laaber zur Stadt oder jenseits der Hammermühle zu finden sind, lassen sich noch eine Reihe von weniger bedeutenden Nebenrouten (s. Abb. S. 44) im Gelände feststellen, wie die über Badelhütte-Neuhaid oder die über Höhendorf-Degerndorf, welche eine Abzweigung nach Lupburg besaß. - Die einstige Bedeutung dieser Route lässt sich daraus ablesen, dass sie offensichtlich im 18. Jahrhundert zur Chaussee ausgebaut worden ist, was ein kleiner, aber gut erhaltener Rest zwischen Eichensee und dem Truppenübungsplatz dokumentiert.

Südlich von Parsberg spaltet sich diese Altstraße in insgesamt vier Routen auf, von denen offensichtlich die durch den Forstbezirk Kahr mit 12 bis 13 Fahrrinnen über Mannsdorf, Hamberg (Kirche mit Patrozinium St. Jakob), Buch, Breitenbrunn und von hier entweder nach Dietfurt oder über Unterbürg, Kevenhüll nach Beilngries gerichtete Trasse die bedeutendste war. Die nördlich der Suchtklinik von eben genannter nach Südosten abzweigende Trasse führte mit vier bis fünf Fahrspuren nach Willenhofen in Richtung Hemau und Regensburg.

Parallel zum heutigen Zubringer zur B 8 führte eine zweite Route über Winn, Kemnathen. Südlich Kemnathen spaltete sie sich in Richtung Dürn-Raitenbuch-Wallnsdorf-Plankstetten/Berching und über Breitenegg-Breitenbrunn nach Dietfurt auf. - Schließlich gab es noch den „Daßwanger Steig“, der nördlich des Kalvarienberges über Eglwang nach Daßwang abzweigte und über Wissing nach Staufersbuch und Holnstein zielte. Von Holnstein aus leiteten zwei Trassen nach Berching sowie eine über Oening und Raitenbuch (2 x Kirchenpatrozinium St. Nikolaus), Kevenhüll entweder nach Dietfurt oder nach Beilngries.

Ebenso interessant und wohl nicht weniger bedeutend war das über Velburg bzw. früher über Altenveldorf verlaufende Altwegenetz in nord-südlicher bzw. nordost-südwestlicher Richtung. Die oben bereits erwähnte Trasse von Hohenburg an der Lauterach lässt sich am Südfuß des Schöllenberges, an der Grenze des Truppenübungsplatzes, durch 9 bis 12 deutliche Fahrrinnen dokumentieren. Sie führte - wie JUNGWIRTH gezeigt hat - ursprünglich über Altenveldorf und später dicht an Velburg vorbei. Sie traf im Raum Velburg mit

einer Altstraße zusammen, die als „Alte Sulzbacher Straße“ über Lauterhofen, Engelsdorf, vorbei am Habsberg, über Kirchen- und Reichertswinn führte.

Zusätzlich lässt sich noch eine direkte Amberger Route über Heimhof, Ransbach, Pielenhofen (Wüstung im Truppenübungsplatz) durch drei bis fünf Fahrspuren an der Grenze des Truppenübungsplatzes nördlich des Diesenhofes nachweisen.

Eine Nebenroute führte, zum Teil durch vier bis fünf Fahrspuren belegt, von Velburg über Dantersdorf, Geroldsee (Wüstung) in Richtung Hohenburg.

Dieser von Norden und Nordosten auf Velburg/Altenveldorf zielende Straßenstern fächerte sich auch südlich Velburg in mehrere Richtungen auf, die mehr oder weniger gut durch Geländefunde (größenteils flaches und gerodetes Gelände) zu belegen sind, wobei natürlich zusätzlich Verknüpfungen zum Südost-Nordwest-System bestehen.

Eine Trasse, die aber nur noch streckenweise durch Funde zu belegen ist, führte von Velburg über Altenveldorf nach Hollerstetten, Eichhofen, Krappenhofen nach Daßwang und von hier östlich an Rasch an der großen Buche vorbei nach Buch und Breitenbrunn. - Von dieser zweigte oberhalb der Schallermühle (Steinkreuz) eine Route nach Oberweiling ab, die sich offenbar nochmals in Richtung Seubersdorf und nach Batzhausen gabelte. Erstere führte in mehreren Strängen über Schnufenhofen, Ittelhofen, Staufersbuch nach Holnstein. Letztere dürfte über Pirkach, Freihausen nach Hermannsberg (drei bis fünf Spuren) mit Anschluss an Wege nach Pollanten bzw. Berching geführt haben. Für diese Route konnten allerdings nur noch sporadisch Spurenreste gefunden werden, da das ganze Gebiet (Flächenalb) flurbereinigt wurde.

Eine ebenfalls interessante und zusätzlich überraschende Nord-Süd-Verbindung ergab die Geländekartierung, die dann zusätzlich durch das v. Pauerspachsche Visitationsprotokoll auch noch bestätigt wurde. Von Lauterhofen mit Anschluss nach Sulzbach-Rosenberg (s. MANSKE 1999) leitet über Nattershofen, Dietkirchen, Frickenhofen, Ober-/Unterbuchfeld (sowie westlich Unterbuchfeld vorbei) eine Trasse nach Deining, die mehrfach mit mehr als fünf Fahrrinnen nachweisbar ist. Sie zog von Deining aus über Leutenbach, östlich des Raubersbergs nach Greißelbach hinunter und führte dann am Hangfuß im Sulztal über

Pollanten, Berching nach Beilngries. - Etwas überraschend war, dass sich im Tal der Weißen Laaber abwärts von Deining in Richtung Waltersberg/Wattenberg keine Reste von Fahrspuren fanden. Vermutlich waren sie durch den Straßenbau im Tale vernichtet worden oder es wurde nicht gründlich genug gesucht.

Auch Neumarkt wird von Trassen dieses Nordost-Südwest-Systems berührt. Von Kastl und Lauterhofen mit Anschlüssen nach Amberg und Sulzbach-Rosenberg zielen klar mehrere Trassen in Richtung Neumarkt. Von Kastl über Umelsdorf, vorbei am Habsberg, nach Unterwiesenacker und Dietkirchen und von hier über Lamperts-/Lippertshofen nach Neumarkt. Allerdings gab es ab Dietkirchen auch die Möglichkeit über Frickehausen, Ober-/Unterbuchfeld, Deining, Leutenbach, Greißelbach, Pollanten und Berching Neumarkt zu umgehen.

Weitere Routen führten von Kastl aus über Pfaffenhofen, Nattershofen, Anzenhofen, Pelchenhofen bzw. Pfaffenhofen, Mantlach, Graben, wo ein Altweg von Lauterhofen einmündete, nach Trautmannshofen und von hier entweder über Pfeffertshofen oder Pilsach, Rödelberg nach Neumarkt, wobei es eine Reihe Zwischenverbindungen gab (s. Abb. S. 44).

Nach Süden, parallel zur heutigen B 299, führte eine Trasse durch das Mißholz und die Schlierferheide in Richtung Greißelbach-Pollanten in das Sulztal. Sie dürfte im Sulztal auf der der Sonne länger zugewandten Ostflanke, etwa in der Höhe des Ludwig-Kanales, verlaufen sein. Ihre Existenz wird im Verzeichnis der Thurn- und Taxisschen Posthaltereien und Poststationen bestätigt (s. W. MÜNZZBERG 1994, 2. verb. Auflage Regensburg). Dort heißt es unter „Neumarkt/Opf.= Kaiserliche Reichspostanstalt im Herzogtum Oberpfalz (Postakten Nr. 791/2)“ unter anderem: „...*Eigentlich ist Neumarkt nur eine Kreuzung der Straße von Nürnberg nach Regensburg mit jener von Amberg nach Ingolstadt. Diese Querstraße wird kaum viermal im Jahr von Passagieren befahren...*“ Natürlich darf man von dieser Aussage nicht auf die wirkliche Bedeutung jener „Querstraße“ von Amberg nach Ingolstadt schließen. Einmal dürfte die Aussage auf reine Postfahrkunden bezogen sein, wobei zu bedenken ist, dass der normale Sterbliche zu diesen Zeiten überwiegend wohl zu Fuß unterwegs war, wenn eine derartige Reise durchzuführen war, man vergleiche hierzu die Reise des Niederalteicher

Abtes. Sodann wurde der Hauptverkehr von Fuhrleuten mit Ochsen- und Pferdewagen abgewickelt, so dass die Postfahrten prozentual am Gesamtverkehrsaufkommen wohl relativ gering gewesen sein dürften.

Auch für dieses Nordost-Südwest-System gilt hinsichtlich der Fahrspuren im Gelände das oben für das Regensburg-Nürnberger System Ausgeführte. Vor allem in der Kuppenalb sind die Spuren besser erhalten. Auf der Flächenalb und besonders im fruchtbaren Alvorland ist man wieder stärker auf „Wegbegleiter“ wie Flur- und Feldkreuze, Kapellen und Kirchenpatroninnen angewiesen.

Das Altwegenetz im Raum Berching

Die ehemalige eichstättische Propstei Berching war anscheinend ein alter Kreuzungspunkt für den Fuhrwerksverkehr aus allen Richtungen. Zwar lief offensichtlich von Hermannsberg über Grubach, Pollanten über die Breitenfurt nach Erasbach eine Trasse im Norden an Berching vorbei, doch zeigt die Abbildung S. 44 andererseits Berching im Zentrum eines regelrechten Straßensternes. Eine Verkehrsleitlinie ersten Ranges bildete das breite etwa Nord-Süd verlaufende Sulztal in Richtung Beilngries und Ingolstadt, welches bis heute als Sammellinie unterschiedlichster Verkehrsträger (Straße, Eisenbahn, Ludwigs-, Donau-Mainkanal, Bundesstraße) fungiert.

Eine zweite offensichtlich bedeutende Verkehrsrichtung wird durch die bereits erwähnten über 24 Fahrinnen zwischen Sollngriesbach und Erasbach dokumentiert, wobei eine zweite Route (über 12 Spuren) in Sollngriesbach nach Nordwesten über die Hochstraße in Richtung Sulzkirchen abzweigte.

Von Osten führt ein ganzes Bündel alter Wegtrassen auf Berching zu. Von diesen scheinen vor allem die Routen über Ernersdorf einmal über Rappertsdorf sowie direkt nach Berching größere Bedeutung gehabt zu haben, da sich am Hang jeweils bis zu sechs und sieben Fahrinnen feststellen lassen. Auch die Strecken von Oberndorf über Schweigersdorf bzw. Wallnsdorf dürften von regionaler Bedeutung gewesen sein, auch wenn zwischen Wallnsdorf und dem Sulztal die meisten Spuren dem modernen Straßenbau zum Opfer gefallen sind.

Auch nach Westen und Südwesten (Greding, Eichstätt) bestanden Verbindungen. Hier dürften sich bei intensiver Geländebegehung noch entsprechende Spurendokumente finden lassen.

Bemerkenswerte Kreuzungspunkte beider Systeme

Bemerkenswerte Kreuzungspunkte beider Systeme im Landkreis Neumarkt waren vor allem Neumarkt, Berching, Velburg und Parsberg (s. Abb. S. 44), wobei aber - wie wir gesehen haben - die Kreuzungsfunktion nicht während aller unterscheidbarer Zeitphasen bestand.

Daneben kristallisierten sich aber - zumindest für bestimmte Zeitabschnitte - weitere Kreuzungspunkte bei der Trassenkartierung heraus, welche in der Regel auch durch geschichtliche Fakten zu belegen waren. Hierzu gehören Deining, Dietkirchen, Berggau, wahrscheinlich Batzhausen und Lengenfeld, aber auch Hamburg, Wissing, Ittelhofen, Freihausen, Dürn, Oening und Raitenbuch. Bei den beiden zuletzt Genannten und bei Hamburg wird diese Funktion auch durch die Kirchenpatrozinien St. Nikolaus und St. Jakob, bei Dürn durch das der 14 Nothelfer bekräftigt.

Wegbegleitende Burgställe, Burgen, Amtssitze, Schlösser

Ohne Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben, muss erwähnt werden, dass Burgställe, Burgruinen, Burgen, Amtssitze und Schlösser in auffälliger Weise „wegbegleitend“ zu den kartierten Altwegen liegen. Soweit mir derartige Plätze bekannt waren, wurden sie in Abbildung S. 44 verzeichnet. Insgesamt dürften es wesentlich mehr sein. Dennoch ist frappierend, dass nahezu an jedem Burgstall und jeder Burgruine in unmittelbarer Nähe eine Altstraße vorbeiführt. Hier sei auf A. BOOS 1998 verwiesen, der analoge Zusammenhänge für den Raum Regensburg aus historischer Sicht nachgewiesen hat.

Chausseebauten des 18. Jahrhunderts auf den mittelalterlich-frühneuzeitlichen Trassen

Schließlich sei noch auf einen interessanten Aspekt hingewiesen, der bei den Geländebegehungen immer wie-

der beobachtet werden konnte. Seit Anfang bis Mitte des 18. Jahrhunderts bemüht man sich seitens der Regierung in Bayern, den Zustand der Straßen zu verbessern, um vor allem den Handel zwischen den einzelnen Regionen zu beleben (Merkantilismus). In diesem Zusammenhang werden etwa seit der Mitte des 18. Jahrhunderts nach französischem Vorbild neue Straßen gebaut, die als Chausseen bezeichnet und kategorisiert werden. Vor allem ihr Fundament war je nach Region und dort zur Verfügung stehendem Baumaterial sehr unterschiedlich in der Qualität.

Im Untersuchungsgebiet konnten eine ganze Reihe von Resten derartiger Chausseen nachgewiesen werden, welche in der Regel auf den alten Trassen angelegt worden waren.

Ein zwar kurzes aber gut erhaltenes Stück ist die Trasse zwischen Eichensee und dem Truppenübungsplatz. Fundament und Fahrsole sind noch gut erhalten, sogar einige der Straßenbegrenzungssteine, zugehauene Kalksteine, stehen noch in Position.

Zwei weitere Beispiele findet man westlich Deining und zwischen Pölling und Postbauer im Anstiegsbereich (hier durch aktuellen Leitungsbau etwas aufgerissen). In beiden Fällen werden sie von den älteren Fahrinnen zu beiden Seiten begleitet. - Gleiches gilt für die in die Südflanke des Ottmaringer Tales hinein gebaute Abfahrt von Kevenhüll nach Beilngries. Sie wird am Beginn des Abstieges noch deutlich von zwei alten Fahrinnen flankiert und im Hangfußbereich von vier bis sechs Spuren begleitet. Sie mündet im Tal in die Chaussee von Riedenburg nach Beilngries, an der etwas westlich der Einmündung ein alter Kilometerstein die Entfernungen nach Riedenburg und Beilngries angibt. Da unmittelbar neben der Chaussee auch der Ludwigs-Kanal verläuft, ist auf dem Kilometerstein auch die Entfernung für die Schiffsleute bis Bamberg und vermutlich bis Kelheim (nicht mehr lesbar) angegeben.

Auch die Trasse der heutigen B 8 zwischen Deining und Mittersthal dürfte auf einer derartigen Chaussee ruhen. Denn die alte Trasse verlief durch Mittersthal direkt über den Berg nach Deining. FEDERHOFER (S. 173) belegt, dass der Ort, eines der sogenannten Freidörfer im Gebiet östlich Neumarkts, 1516 noch „Muterstall“ geheißen habe. Er führt diesen Namen auf „Maultierstall“ zurück, was ein deutlicher Hinweis auf die alte

Handels- und Fernstraße wäre, die sich (s. Abb. S. 44) im Gelände zwischen Batzhausen und Deining mehrmals durch Spuren belegen lässt.

Somit lassen sich im Untersuchungsgebiet auch Dokumente für den Chausseebau des 18. Jahrhunderts finden, der ja auch bereits durch die Visitationsprotokolle Karl v. Pauerpachs nachgewiesen wurde.

Besonderheiten entlang der Systeme

AUER (1999) beschreibt entlang seiner gefundenen Routen immer wieder künstlich angelegte Dämme mit deren Hilfe sumpfige und andere schwierig zu passierende Streckenabschnitte überwunden wurden. Ein derartiger Damm, auf dem von beiden Seiten vier bis fünf Fahrrinnen zusammenlaufen, findet sich auf der Trasse von Parsberg über Manssdorf nach Hamberg in Richtung Dietfurt. Er liegt versteckt im Forstbezirk Langholz, etwas östlich des Höhenpunktes 525,4 m. Der neue Forstweg hat ihn auf der nördlichen Flanke durchschnitten und etwas eingeebnet. Seine Südflanke ist aber noch gut erhalten und lässt seine Funktion durch die auf ihn zulaufenden Fahrrinnen erkennen. - Offenbar war es in früheren Zeiten leichter ein feuchtes, unwegsames Tal mittels eines Dammes zu überwinden, als eine Brücke zu errichten. Zusätzlich staute der Damm oberhalb das Wasser auf und ergab einen kleinen Teich, was aber in unserem Falle aufgrund des Malmuntergrundes unwahrscheinlich ist.

Eine andere Besonderheit klang bereits bei der nördlichen Fuchsbergtrasse und der Lage der Siedlung Wolfstein an. In der Siedlung Wolfstein, in Deining und in Berching liegen die heutigen Friedhöfe auf ehemaligen Altstraßentrassen. - Der Berchinger Friedhof breitet sich oberhalb des Ludwig-Kanals auf der Trasse der alten Verbindung von Wegscheid über Winterzhofen nach Berching aus. In Deining wurde der gegenwärtige Friedhof auf der alten Route nach Unter-/Oberbuchfeld bzw. der Abzweigung nach Lengenfeld angelegt. In Neumarkt liegen Kirche, Friedhof, Schule samt Parkplatz und die heutige Straße nach Fuchsberg auf der ältesten, den Raum Neumarkt tangierenden Route, welche vermutlich zur Immfurt führte. Oberhalb des Schulparkplatzes und im oberen Teil des Friedhofes sind die tie-

fen Fahrrinnen der alten Straße noch sehr gut zu erkennen. - Aber wie kommen Friedhöfe auf die Trassen von Altwegen? Die Erklärung ist relativ einfach. Friedhöfe sind kommunale, öffentliche Einrichtungen, die Trassen alter Straßen und Wege sind ebenfalls in der Regel in öffentlichem Besitz und dürfen nicht privat überbaut werden. Auf ihnen ruhen meist bis heute öffentliche Wegerechte. Es gibt zahlreiche Beispiele dafür, dass längst außer Funktion geratene Wegetrassen auch heute noch offen gehalten werden und nicht überbaut werden können. Ein derartiges Beispiel liegt in Bachetsfeld im Kreis Amberg-Sulzbach vor (s. MANSKE 1999). Da in der Siedlung Wolfstein durch den modernen, raumsparenderen Straßenausbau das alte Wegerecht nicht beeinträchtigt sondern sogar reaktiviert wurde, konnten die übrigen Trassenflächen einer anderweitigen öffentlichen Nutzung zugeführt werden.

Auch bei Deining ist bei genauem Hinsehen das Wegerecht in beide Richtungen im erforderlichen Maße gewahrt, so dass die restliche Trassenfläche einer neuen Nutzung zugeführt werden konnte. Dies gilt ebenfalls für Berching, auch wenn das Wegerecht heute auf Anlieger und Forstwirtschaft eingeschränkt ist.

Es zeigt sich mit diesen Beispielen, dass der moderne Straßen- und Wegebau, zumindest auf den Hang- und Bergstrecken, wesentlich platzsparender ist als das mittelalterlich-frühneuzeitliche Fahrroutensystem.

Zusammenfassung

Mit der Untersuchung des Altwegenetzes des Landkreises Neumarkt, auch wenn vermutlich nicht jede Trasse erfasst wurde, konnte gezeigt werden, dass die südwestliche Oberpfalz zwei Altwegesysteme auf zahlreichen Parallelrouten durchziehen. Sie lassen sich zum Teil sogar unterschiedlichen Zeitabschnitten hinsichtlich ihrer hauptsächlichlichen Frequentierung zuordnen.

Deutlich zeigte sich, dass die Täler dieses Raumes zwar als Leitlinien für den Verkehr dienten, dass sie aber weitgehend gemieden und die Trassen meist über die Hochflächen geführt wurden. Als Ausnahme erwies sich lediglich das breite, wohl tektonisch angelegte Sulztal.

Für eine überwiegend katholisch geprägte Kulturlandschaft typisch fanden sich entlang der Trassen weg-

begleitende Einrichtungen und Symbole, welche auch der horizontalen Orientierung dienten, wie Weg- und Flurkreuze, Feld- und kleine Dorfkapellen und auf den Fernverkehr hinweisende Patrozinien. Immer wieder fielen überdimensionale Bäume oder Baumgruppen im freien Feld auf, oft mit Flurkreuzen oder Feldkapellen kombiniert, die eindeutig der Orientierung dienten (vgl. dazu R. KVET, 1999). Dabei konnte mehrmals beobachtet werden, dass derartige Ensembles offensichtlich an derselben Stelle immer wieder erneuert oder repariert wurden und werden, obgleich zumindest heute ihre genaue Funktion kaum noch bekannt ist. Hier muss man in diesem Zusammenhang den Verantwortlichen für die Flurbereinigungsmaßnahmen ein gutes Gespür bestätigen.

Auf das häufige Nebeneinander von Altwegen und Burgstätten, Burgruinen etc. wurde hingewiesen. - Schließlich fanden sich Belege dafür, dass offenbar häufig der Chausseebau des 18. Jahrhunderts, zumindest zu einem beachtlichen Teil, auf den alten Routen erfolgt ist.

Schließlich wurde auf einige Besonderheiten entlang der kartierten Trassen hingewiesen, wobei die Umwidmung ehemaliger Verkehrswege zu Friedhöfen sicherlich auf den ersten Blick kurios erscheint, aber bei näherem Hinsehen durchaus erklärbar ist.

Abkürzungen:

O. H. = Oberpfälzer Heimat

VHVO = Veröffentlichungen des Historischen Vereins von Oberpfalz und Regensburg

Literaturauswahl

AMBOS, G., Kurzer Führer durch die mittelalterliche Stadt Berching im Naturpark Altmühltal = Schnell Kunstführer, o. O. 1977

AUER, J., Altwege zwischen Abens, Donau und Isar, in: Regensburger Beiträge zur Regionalgeographie und Raumplanung, 5, Kallmünz 1999

BAUCH, A., Habsberg, Wallfahrt, München 1974³ 1100 Jahre Berching 883-1983, Berching 1983, Hrsg. Stadt Berching

BERNINGER, O., Die Entwicklung des Verkehrs im Gau Bayerische Ostmark - Land, Volk, Geschichte, hrsg. v. H. Scherzer, München 1940, S. 156 ff.

BIRK, A., Die Straße. Ihre verkehrs- und bautechnische Entwicklung, Karlsbad 1934, Nachdruck Aalen 1971

BOOS, A., Burgen im Süden der Oberpfalz, Regensburg 1998 = Regensburger Studien und Quellen zur Kulturgeschichte, 5

DOLLACKER, A., Kulturelle Beziehungen der Oberpfalz zu Böhmen und Wegeverbindungen zwischen diesen zwei Ländern in der Vorzeit, in: VHVO, 85, 1935, S. 245 ff.

DOLLACKER, A., Altstraßen der mittleren Oberpfalz, in: VHVO, 88, 1938, s. 167 ff.

FEDERHOFER, S., Herrschaftsbildung im Raum Neumarkt vom 12. bis 17. Jahrhundert, in: Neumarkter Historische Beiträge 2, hrsg. v. Hist. Ver. f. Neumarkt i.d.OPf. u. Umgebung, Neumarkt/Opf. 1999

Geologische Karte 1:25000 von Bayern, Blätter 6634 Altdorf b. Nbg., 6734 Neumarkt/Opf., 6735 Deining

GLASSL, R., Der Albtrauf bei Neumarkt i.d.OPf., in: Luft- und Satellitenbildatlas Regensburg u. d. östl. Bayern, hrsg. v. T. Breuer u. C. Jürgens, S. 120-125

HARDT, M., Magdeburger und Bernsteinstraße, in: O. H. 2, 1957, S. 83 ff.

HARDT, M., Die Heerstraße und Letzauer Hochstraße, in: O. H. 3, 1958, S. 108 ff.

HIRSCHMANN, G., Eichstätt. Beilngries-Eichstätt-Greding = Hist. Atlas v. Bayern, Teil Franken, Reihe 1, H. 6, hrsg. v. d. Kommission für Bayer. Landesgeschichte, München 1959

JUNGWIRTH, H., Altwege um Velburg, in: O. H. 10, 1966, S. 95 ff.

KÖBLER, G., Historisches Lexikon der Deutschen Länder. Die deutschen Territorien und reichsunmittelbaren Geschlechter vom Mittelalter bis zur Gegenwart, 6. vollständig überarbeitete Auflage, München 1999

KÖPPEL, G., Straßen in der Oberpfalz. Ihre Geschichte und ihre Bedeutung für die Entwicklung des Landes, in: Gustl Lang. Leben für die Heimat, hrsg. v. K. Ackermann u. G. Girisch, Weiden 1989, S. 540 ff.

KVET, R., Über Wegmarkierungen (=historische Wegweiser und Richtungsanzeiger), in: Regensburger Beiträge zur Regionalgeographie und Raumplanung, 6, 1999, S. 65 ff.

Landkreis Neumarkt. Das große Heimatbuch der westlichen Oberpfalz, 2. verbesserte Auflage, Regensburg 1997

LASSLEBEN, J. B., Eine halbvergessene bayerische Handelsstraße, in: Die Oberpfalz, 25, jeweils ff. S. 2, 21, 41, 61, 82, 102, 124, 144

MANSKE, D. J., Die naturräumlichen Einheiten auf Blatt 164 Regensburg = Geographische Landesaufnahme 1:200000, Naturräumliche Gliederung Deutschlands, hrsg. v. d. Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Bonn-Bad Godesberg 1981/82

MANSKE, D. J., Ambergs Lage im Straßennetz der Oberpfalz während des Mittelalters und der Neuzeit. Ein Beitrag zur historischen und Verkehrsgeographie, in: U. R., Schriftenreihe der Universität Regensburg, 11, 1985, S. 9-45

MANSKE, D. J., Zur Frage der Altstraßen in der Oberpfalz. Beobachtungen an einem Nord-Süd-System - ein Zwischenbericht, in: Bergbau- u. Industriemuseum Ostbayern (Hrsg.), 12/I, 1987, S. 71 ff.

MANSKE, D. J., Sulzbach-Rosenbergs Lage im Verkehrsnetz der Oberpfalz während des Mittelalters und der Neuzeit. Ein Beitrag zur historischen und heutigen Verkehrsgeographie, in: Eisenerz und Morgenglanz. Geschichte der Stadt Sulzbach-Rosenberg, Amberg 1999, Bd. II, S. 463 ff.

REISENHAUER, H., Der Schloßberg von Sulzbürg Gemeinde Mühlhausen/Opf.. Ein Beitrag zur Aufarbeitung vorgeschichtlicher Höhensiedlungen = Monographie d. Hist. Ver. Neumarkt/Opf. und Umgebung, 1991

RIED, K., Neumarkt in der Oberpfalz, Neumarkt 1960

ROMSTÖCK, K. und Braun, H., Neumarkt in der Oberpfalz - eine dynamische Stadt - Historischer Ort, kultureller Mittelpunkt, wirtschaftliches Zentrum, Neumarkt 1989

SCHMID, A., Die Territorialpolitik der frühen Wittelsbacher im Raume Regensburg, in: Z. f. bay. Landesgeschichte, 50, München 1987, S. 367 ff.

SCHMID, A., Regensburg. Reichsstadt-Fürstbischof-Reichsstifte-Herzogshof, in: Hist. Atlas v. Bayern, Teil Altbayern, H. 60, hrsg. v. d. Kommission f. Bay. Landesgeschichte, München 1995

SCHMID, P., Regensburg. Stadt der Könige und Herzöge im Mittelalter, in: Regensburger Historische Forschung 6, Kallmünz 1977

STARK, F., Zur Geschichte der Durchgangsstraßen im Oberpfälzer Kernraum, in: O. H. 22, 1978, S. 7 ff.

STURM, H., Zur Nikolauskirche in Nabburg, in: O. H. 15, 1971, S. 70 ff.

WANDERWITZ, H., Ambergs Frühgeschichte - offene Fragen, in: Amberg 1034-1984. Aus tausend Jahren Stadtgeschichte, Amberg 1984, S. 35 ff.

WAPPLER, K., Der Sulzbürger Schloßberg. Wichtiger Platz der Vorgeschichte, in: O. H. 19, 1975, S. 103 ff.