

## Bedeutende Fernstraßen im ehemaligen Nordgau

Das Dreieck Fürth – Ingolstadt – Lauterhofen – Schmidmühlen bildete den ursprünglichen „Nordgau“, die Altmühl bildete die Hauptachse, die Lauterach die Ostflanke. Dies war insgesamt siedlungsgünstiges Land.

„Mit der sich ausbreitenden Kolonisation und Herrschaftsorganisation wanderte der Name „Nordgau“ auch ost- und nordwärts und fand dann im 11./12. Jahrhundert seine Grenze in der sich seit dem endenden 11. Jahrhundert mit Menschen und Herrschaftszentren auffüllenden regio Egire, dem alten Egerland, das vorwiegend die nördliche Oberpfalz und das östliche Oberfranken von heute umfaßte.“<sup>1</sup>

Diese Landschaft war anders als die Altsiedelländer an Altmühl und Lauterach. Sie erschien unzugänglich, bedeckt von undurchdringlichen Wäldern. Die am Oberlauf tief eingeschnittenen Flußtäler weiteten sich in ihrem Verlauf vielfach zu breiten, versumpften Flußauen. Siedlungsgünstige Lagen waren genauso anzutreffen wie ungünstige Lagen in den Mittelgebirgen, besonders in den Fichtelgebirgsausläufern, dem Steinwald und entlang des Böhmerwaldes. In den Regionen mit guter Bodenbonität bildeten sich „Siedlungszellen“, die miteinander verbunden waren. Straßen und Siedlung sind von jeher in einem untrennbaren Zusammenhang zu sehen.

Aus der Erfahrung im Umgang mit den natürlichen Gegebenheiten, anknüpfend an uralte Traditionen, durchstießen also Wege, Saumpfade und Gangsteige diese weiten Auen- und Waldgebiete. Dieses Wegesystem veränderte sich, war abhängig von dem „komplizierten Beziehungsgeflecht von Bevölkerungszuwanderung und Bevölkerungskontinuität, kultureller, sozialer und religiöser Überschichtung bzw. Evolution“.<sup>2</sup> Eine Vielzahl dieser

alten Trassen in der Oberpfalz hat vor allem Dollacker verfolgt und beschrieben. Dabei unterschied er indes häufig nicht zwischen Ortsverbindungen minderen Ranges und den Fernhandelsrouten.

### *Fernverbindungen*

Neben dem Netz von Ortsverbindungen bestand ein relativ konstantes, schon früh anzunehmendes System von Fernstraßen. Dieses hatte eine andere Funktion als die vielfach verzweigten Ortsverbindungen. Der Verlauf der Straßen war demnach auch anders. Fernstraßen mieden Orte, sie suchten die günstigsten Straßenverläufe. Diese Fernhandelswege orientierten sich an Zentren. Es galt, weiträumig Siedlungsgebiete im Norden mit denen im Süden, solche im Westen mit jenen im Osten zu verbinden, Waren und Güter auszutauschen.

„Der alte Nordgau . . . hatte eine große Bedeutung als Durchgangsland von der alten Königsstellung von Nürnberg nach Böhmen, aber auch von der Donaumetropole Regensburg nach Böhmen und Mitteleuropa, also vor allem durch das Regental und das Naabtal nordwärts. . . . Von Regensburg aus, das schon seit dem 10. Jahrhundert engste Verbindungen nach Prag und Böhmen hatte, das bis 973 sein Missionsland sogar war, lief ein vielbegangener Altstraßenzug durch das Regental nach Cham und weiter nach Pilsen und nach der Herzogs- und Königsstadt Prag an der Moldau.“<sup>3</sup>

Soweit die immer wieder transportierte und unwidersprochene Rolle des Nordgaus als Landbrücke, als Land des „Übergangs“. Schwieriger gestaltet es sich jedoch, wenn man versucht, einzelne dieser Altstraßen in ihrem Verlauf

festzulegen und vor allem ihre Benutzung zeitlich einzuordnen.

Wir unterscheiden im folgenden die beiden Hauptrichtungen der Trassenführungen und behandeln zuerst *die Nord-Süd-Achse*

Als alte Nord-Süd-Verkehrsverbindungen werden die „Bernsteinstraße“ und die „Magdeburger Straße“ in der Literatur wiederholt angeführt.

Dabei hat gerade die vorgeschichtliche „Bernsteinstraße“ immer wieder zu Diskussionen geführt. Hingewiesen sei auf die Auseinandersetzung zwischen Reinecke und Torbrügge über Verlauf und Alter dieser Trasse.<sup>4</sup>

Hardt hatte eine Trassenführung der Bernsteinstraße durch die Oberpfalz vorgeschlagen. Dabei ließ er die „Magdeburger-“ und die „Bernsteinstraße“ bis Kallmünz in einer Trasse verlaufen, dort zweigte die „Bernsteinstraße“ dann ab und orientierte sich an der Vils, passierte Amberg und erreichte über Freihung – Grafenwöhr – Kernath über den Wurmlohpäß Wunsiedel. Vorgeschichtliche Funde, die sich entlang dieser Route „geradezu häufen“, werden als Belege angeführt. Dabei wird in den Ausführungen von Hardt sehr deutlich, daß eine Unterscheidung beider Straßen doch erhebliche Schwierigkeiten bringt.<sup>5</sup> Hardts Artikel macht zudem die Problematik der Altstraßenforschung sichtbar. Neben der Feststellung des Verlaufes dieser Verbindungen ist die zeitliche Einordnung, die Phase der Nutzung, etc. äußerst schwierig.

Stark hat diese Diskussion wieder aufgegriffen und verdeutlicht, daß ein exakter Verlauf eines solchen Weges sicher nicht rekonstruierbar ist, daß allenfalls unter Heranziehung von historischen Hilfswissenschaften, vereinzelt Bodenfunden, etc. eine allgemeine Richtung der Trassenführung festzustellen ist.<sup>6</sup>

Er unterscheidet schon sehr viel deutlicher verschiedene Nutzungsepochen und gibt zu bedenken, daß sich Straßensysteme und Wegenetze den veränderten ökonomischen und politischen Gegebenheiten angepaßt haben. Dabei belegt er Handelsbeziehungen vom römischen Donauumschlagplatz *Castra Regina* aus auch nach Norden und Nordosten, nach Mitteleuropa also und in den Ostseeraum. Er verdeutlicht aber, daß die Angaben des Claudius Ptolemäus keine exakten Schlüsse über den tatsächlichen Verlauf zulassen. Immerhin kann von einer Nord-Süd-Trasse von Regensburg durch das

Naabtaal über den Raum Eger nach Mitteleuropa und schließlich an die Ostsee in römischer Zeit ausgegangen werden.<sup>7</sup>

In jüngster Zeit hat sich Manske ebenfalls mit einer Nord-Süd-Trasse auseinandergesetzt. Auch er geht von einer frühen Verbindung des norddeutschen Raumes um Magdeburg mit Regensburg und von dort weiter nach Süden aus. Dabei bringt er aber einen neuen Aspekt ein. Er regt an, daß „bei mehreren Altstraßenrouten, die auf unterschiedlichen Trassen einzelne Räume oder Orte miteinander verbinden, besser nicht von einzelnen in die gleiche Richtung zielenden Altstraßen, sondern von einem Altstraßensystem gesprochen werden sollte.“<sup>8</sup> Dabei könnten sogar mehrere Verkehrsträger abwechselnd oder gleichzeitig eine Rolle gespielt haben, z. B. ein Flußweg mit einer parallel verlaufenden Hochflächenstraße. Ein solches „Verkehrsverbundsystem“ hat Ellmers zwischen Obermain und Altmühl zur Zeit Karls des Großen beschrieben. Er kommt zu dem Schluß, daß in karolingischer Zeit das Schiff „noch unangefochten das Hauptverkehrsmittel im Güterverkehr und flußab auch im Personentransport“ war.<sup>9</sup> Somit liegt es nahe, die Fließrichtung der Nordgauflüsse Naab, Vils, Regen und Altmühl als Leitlinien von Altstraßensystemen anzunehmen. Wobei zudem die Schiffbarkeit der genannten Flüsse weitestgehend genutzt wurde.

### *Die Ost-West-Achse*

Neben diesen Nord-Süd-Verbindungen bestanden seit jeher Ost-West-Tangenten. Die Further Senke, dieser „alte Völkerweg“, war und ist einer dieser bedeutenden Übergänge. Bosl hat wiederholt auf deren Bedeutung, vor allem im frühen 8. Jahrhundert hingewiesen.<sup>10</sup> Diese Verbindung in nordöstlicher Richtung von Regensburg aus durch die Further Senke nimmt auch Stark an. „Daneben gab es von Regensburg aus in römischer Zeit wohl auch schon Handel durch die Further Senke nach Böhmen“.<sup>11</sup>

Die jungsteinzeitliche „Chamer Kultur“ darf zumindest als Hinweis auf eine ältere Paßsituation aufgefaßt werden.<sup>12</sup> Der Zusammenbruch des römischen Reiches hatte auch für die benachbarten und angrenzenden Gebiete tiefgreifende Folgen. Der Versorgungs- und Handelsverkehr der Region war auf die römische Stadtkultur eingerichtet.

„Mit dem Schwinden der Städte nimmt deshalb auch der Fernhandel ab, ein Minimum in Form des Karawanenhandels bleibt auch unter den Merowingern und Karolingern erhalten.<sup>13</sup> Die Veränderung der Verkehrsachse von Nord-Süd- in Ost-West-Richtung fand dann im frühen Mittelalter statt. In einer Zeit, in der auch die schriftlichen Informationen über Straßen und deren Verlauf zunehmen. „In der Oberpfalz führten diese veränderten Voraussetzungen des Verkehrs und der politischen Verhältnisse in fränkischer und sächsisch-salischer Zeit zu einer Verlagerung der Verkehrsströme. Jetzt wurden die Verbindungen zwischen dem Ostfrankenreich und Böhmen wichtiger, sowohl in Bezug auf den Handel wie auch für militärische Aktionen. Handelskarawanen wie königliche Truppenteile benutzten die nach Böhmen führenden Wege.“<sup>14</sup> Im Zuge der Ostausdehnung des Frankenreiches werden 805 in den Diederhofer Kapitularien Kontrollpunkte für den Slawenhandel genannt. Diese machen indes nur Sinn, wenn sie an Trassen lagen, die nach Osten führten. Damit ergeben sich mit Premberg und Regensburg zwei wichtige Kontrollpunkte, die auf dem Gebiet des Nordgaus lagen.<sup>15</sup>

#### *Die Haupttrassen während der Phase der zunehmenden Kolonisation im 10. und 11. Jahrhundert*

In dieser Phase, nach dem Niedergang der Schweinfurter Grafen, wurde das Obermain- und Nordgauggebiet unter den veränderten politischen Konstellationen neu gegliedert. Dabei sind das auffälligste Merkmal die schnellen, flächenhaft um sich greifenden Dorfgründungen. Man kann in der Tat von einer „Kolonisationsbewegung“ sprechen. Die gravierende Veränderung der Siedlungsstruktur hatte selbstverständlich einschneidende Veränderungen auf das Verkehrssystem. Im Rahmen seiner Arbeit über Raumerschließung und planmäßige Besiedelung des historischen Nordwaldes stellt Nitz die Bedeutung der Straßen als „Siedlungsbahnen“ heraus. Dabei faßt er die Ost-West-Tangenten zusammen. Die den Nordgau tangierenden seien hier kurz skizziert:

1. Die Altstraße vom Königshof Forchheim an der Regnitz in ausgeprägten 20 km-Etappen über Stadelhofen – (Alt-)Creußen – Kemnath nach Eger. Hier ist die 1061 genannte „via quae prooedit de Egire“ der früheste urkundliche Beleg.

2. Die Trasse durch die verkehrsgünstige Wondreb-Senke mit dem Zielpunkt Eger. Dabei sind verschiedene Abzweigungen anzunehmen, beispielsweise über Weiden und Altstadt. Als wesentlicher Straßenkreuzungspunkt tritt hier Luhe in Erscheinung.
3. Südlich schließt sich die Route von Weiden oder Altstadt über den Kampfpunkt Roßhaupt an.
4. Auf demselben Paß ist ein Abzweig über Vohenstrauß anzunehmen.
5. Klarer zeichnet sich eine Route über den Grenzort „Eisendorf“ ab, die auf Pilsen zu ausgerichtet war.
6. Den nächsten Abzweigpunkt von der Naabstraße bildete Schwarzenfeld. Die Straße führte in Richtung Neunburg v. W. weiter in Richtung Pilsen.
7. Südlich anschließend liegt Premberg/Burglengenfeld als bedeutender Straßenknotenpunkt. Von hier aus legt Nitz eine Westverbindung nach Lauterhofen und ins Regnitzgebiet fest, von hier, weiter von Regensburg aus, führen die alten Verbindungen nach Osten. Diese liefen über Cham in Richtung Taus – Pilsen.<sup>16</sup>

#### *Das Straßennetz im Hoch- und Spätmittelalter*

Im Hoch- und Spätmittelalter veränderte sich die Verkehrssituation noch einmal grundlegend. Die Oberpfalz entwickelte sich zu einer ausgesprochenen Städte- und Marktlandschaft. Damit wurden Altstraßen, die Orte möglichst mieden und jeweils den kürzesten Weg zu den verbindenden Zentren suchten, bewußt umgeleitet.

„In dieser Konstellation aber war nicht Regensburg, sondern Nürnberg der entscheidende Zentralort für die spätere Oberpfalz. Man muß überhaupt feststellen, daß die West-Ostverbindungen, die die Oberpfalz durchziehen, bis in das 17. Jahrhundert hinein viel stärker wirkten und funktionierten, als die Süd-Nordlinie, denn auch die Verbindungen zu Egerland, Vogtland, Pleißenland, Nordböhmen gingen wesentlich von dem großen Herrschafts- und Wirtschaftszentrum Nürnberg aus.“<sup>17</sup> Dabei entwickelte sich eine verzweigte Haupttroute von Nürnberg nach Prag. Sie sei hier dargestellt. Die Trasse führte von Nürnberg nach Sulzbach, wo sie sich verzweigte. Die südliche Trasse verlief über Amberg – Schwarzenfeld – Neunburg nach Waldmünchen. Die mittlere Trasse, streckenmäßig die kürzeste, weitgehend entlang der heutigen B 14, über Hirschau und Wernberg nach Waidhaus. Hingegen bog

der nördliche Straßenzug in Hirschau über Kohlberg nach Weiden ab und führte von dort über Neustadt – Plößberg – Bärnau nach Tachau ab. Die zuletzt beschriebene Führung entwickelte sich zur Hauptroute. „Ausschlaggebend dafür waren freilich auch politische Gründe. Kaiser Karl IV., der eine zusammenhängende Landbrücke zwischen der fränkischen Reichshauptstadt und Böhmen schaffen wollte, erhob diese Verbindung zur Reichsstraße und schrieb den Fernhändlern ihre Benützung vor. Aber nicht nur der Straßenzwang dürfte die 1513 erstmals als „Goldene Straße“ bezeichnete Route gefördert haben, sondern auch die Tatsache, daß sie in Weiden bzw. in Neustadt/WN Anschluß an die Nord-Süd-Straße nach Eger fand.“<sup>18</sup> Weiterhin bestanden die Straßen von Nürnberg über Auerbach – Kemnath – Eger mit Anschluß an das Vogtland und die Transitstrecke über Cham. Beide Routen verloren aber zunehmend an Bedeutung. So diente der Übergang durch das Chamer Becken überwiegend der Verbindung zwischen Straubing und Böhmen. Diese Phase der Fernstraßenführung ist quellenmäßig schon recht gut dokumentiert.<sup>19</sup> Es ist die Zeit der Geleitstraßen. Die gesamte Region war von einem solchen Netz von Geleiten überzogen. Der Verkehr sollte sicherer gemacht werden, gleichzeitig bedeutete die Kontrolle der Verkehrswege auch Herrschaft.<sup>20</sup> Die relative Dichte des Straßennetzes gibt eine Straßenbeschreibung durch das Landrichteramt Parkstein wider: „*Erstlichen gehet ain straß von eger uf Regensburg also von Eger uf Waldsassen, von dannen uf Mitterteuch, Schönhaidt, Falkenberg und Turschenreuth, volgens uf die Neustat an der Waldnaab oberhalb der Weiden, von dannen uf die Weiden, uf Lue, uf Pfreumbd und verners nach Regensburg.* Von Eger gehet die straß nach Nürnberg, also uf Waldsachsen, Mitterteuch, Schönhaidt uf die Reuth, alsdann uf Erbendorff, von dannen über den Hesserberg uf Pressath, Gravenwerdt und Vilseck, verners nach Nürnberg. Gleichfalls gehet die straß von Schlackenwaldt, Joachimsthal auch uf beede stet Regensburg und Nürnberg wie ob steet. Item die straß von Wunsidel uf Regensburg gehet also: erstlichen uf Ebnath, darnach uf stat Kemnat, folgends zu Pressat und dann uf Mantel, Etzried, Lue, Pfreumbd und also nach Regensburg. Gleichfalls kumbt die straß von Wunsiedel uf Regensburg

*erstlichen uf Rewicz, Falkenberg, uf die Neustatt an der Waldnaab, uf die Weiden, von dannen uf Lue, Pfreumbd und also nacher Regensburg.*

*Ein straß gehet aus Beheim von der Plan und Tachau uf die Weiden, von dannen uf Nürnberg und Regensburg. Mehr gehet ein straß auf Beheim fur den Fraunberg (Pfraumberg) uf Waidhaus und dannen uf die Weiden und volgens uf Mantel, Hütten, uf Aurbach, dann uf Bamberg und daselbs umb, mit malz, hopfen und andern waren, auch in großem gewesen uf Nürnberg. Item was für hämmer, die unter und oberhalb Kemnat sein, die plech und ander eisen gen Amberg führen, geht die straß uf Pressath und Gravenwerdt, darnach über den Rottenweiher uf die Freihung, do das pleywerk ist, darnach uf den Seugas und Schönbrunn, auch die erzstraß von denselben schienhämmern auf obgedachten weg.“<sup>21</sup>*

#### Anmerkungen:

- <sup>1</sup> Bosl, Karl, Die Geschichte der Oberpfalz, in: Oberpfalz und Oberpfälzer, Kallmünz, 1978, S. 2 f
- <sup>2</sup> Schuh, Robert, Die Besiedlung der Oberpfalz im Spiegel der Ortsnamen, in: Gustl Lang, Leben für die Heimat, Weiden 1989, S. 159
- <sup>3</sup> Bosl, o. a., S. 173/74
- <sup>4</sup> Oberpfälzer Heimat (OH), 3. Band, 1958
- <sup>5</sup> dazu: Hardt, Michel, Magdeburger Straße und Bernsteinstraße, OH, 2. Band, 1957, 83 f
- <sup>6</sup> Stark, Franz, Zur Geschichte der Durchgangsstraßen im Oberpfälzer Kernraum, in: OH, 22. Band, 1978, S. 8
- <sup>7</sup> Stark, Franz, o. a., S. 8
- <sup>8</sup> Manske, Dietrich Jürgen, Zur Frage der Altstraßen in der Oberpfalz, Beobachtungen an einem Nord-Süd-System – ein Zwischenbericht, in: Die Oberpfalz, ein europäisches Eisenzentrum, 600 Jahre Grosse Hammereinung, Schriftenreihe des Bergbau- und Industriemuseums Ostbayern, Band 12/1 Aufsatzband, Amberg 1987, S. 71 – 81
- <sup>9</sup> Ellmers, D., „Die Verkehrssituation zwischen Obermain und Altmühl in der Zeit Karls des Großen“, in: bau intern, Sonderdruck, Fossa Carolina – 1200 Jahre Karlsgraben, München, 1993, S. 4
- <sup>10</sup> Bosl, o. a., S. 11
- <sup>11</sup> Stark, Franz, Zur Geschichte der Durchgangsstraßen im Oberpfälzer Kernraum, in: OH, 22. Band, 1978, S. 9

<sup>13</sup> dazu: Spindler, Konrad, Der Mann im Eis, München, 1993, S. 231/32

<sup>13</sup> Stark, Franz, Zur Geschichte der Durchgangsstraßen im Oberpfälzer Kernraum, in: OH, 22. Band, 1978, S. 9

<sup>14</sup> Stark, Franz, Zur Geschichte der Durchgangsstraßen im Oberpfälzer Kernraum, in: OH, 22. Band, 1978, S. 7 – 25

<sup>15</sup> dazu: Lorenz, Karl, Der Gau ohne Grenzen, in: Die Oberpfalz, 43. Jg., Juli 1955

<sup>16</sup> Nitz, Hans-Jürgen, Mittelalterliche Raumerschließung und Plansiedlung in der westlichen regio Egere als Teil des historischen Nordwaldes, in: OH, 35. Band, 1991, S. 7 – 55

<sup>17</sup> Bosl, o. a., S. 3/4

<sup>18</sup> Stark, Franz, o. a., S. 18

<sup>19</sup> dazu: u. a., Woppmann, Fritz, Straßen nach Böhmen, Weiden, 1979

<sup>20</sup> dazu: Thieser, Bernd, Straßen, in: Mittelalter zwischen Fichtelgebirge und Böhmerwald, Pressath, 1989, S. 40 – 52

<sup>21</sup> Sturm, Heribert, Neustadt/Waldnaab – Weiden, historischer Atlas von Bayern, Teil Altbayern, Heft 47, München 1978, Seite 65/66