

Paßstraßen im Nordzug der Frankenalb

von

WILHELM MÜLLER

Mit 3 Kartenskizzen

Noch heute ist die Rednitzfurche eine von Nord nach Süd verlaufende Schlagader des Verkehrs. Sie war dies schon in jenen Zeiten, als die Nord-Süd-Fernstraßen im alten Germanien eine Hauptrolle spielten und der Fernverkehr in West-Ost-Richtung zunächst von weit geringerer Bedeutung war. Dies änderte sich erst, als die Obermainlande ihre Mittlerrolle zum Egerland und zu Böhmen zu übernehmen hatten und daher der Nordzug der Frankenalb durch eine territoriale Landbrücke mit dem Fichtelgebirge und weiter mit dem Böhmischem Becken verbunden wurde. Im Innern des Fichtelgebirgs-Hufeisens, im Weißenstadt-Wunsiedler Becken, kreuzten sich die West-Ost- und die Nord-Süd-Verkehrsrichtung. Wenn man die Anfangspunkte der beiden Verkehrsrichtungen bis in die entferntesten Ursprünge verfolgt, kann man sagen, daß die West-Ost-Verbindung in Nordfrankreich ihren Ausgang nimmt, über Luxemburg — Mainz — Frankfurt — Würzburg — Bamberg — Weißenstadt — Eger ins Innere des Böhmischem Beckens und weiter nach Prag — Krakau und in die Ukraine führt, während die Nord-Süd-Verbindung in Gotenburg beginnt, über Kopenhagen — Rostock — Halle/Leipzig nach Hof zieht und sich über Regensburg bzw. Bayreuth — Nürnberg schließlich bis Venedig fortsetzt. Interessanterweise nimmt übrigens die West-Ost-Verbindung mit kleinen Abweichungen ihren Verlauf in Richtung des 50. Grades nördlicher Breite¹.

Das Rednitztal verband schon in vorgeschichtlicher Zeit die Ostseeküste über Erfurt bzw. die Leipziger Bucht mit dem Donaauraum und den alpinen Salzorten. In karolingischer Zeit verlief die im Diederhoffer Capitulare (805) festgelegte große Handelsstraße vom Lüneburgischen über Magdeburg, Erfurt, die alten Königshöfe Hallstadt bei Bamberg und Forchheim nach Premberg an der Naab bei Burglengenfeld/Oberpfalz, Regensburg und Lorch an der Enns. Der Tauschhandel zwischen reichsfränkischen und slawischen Kaufleuten wurde auf die an dieser Linie bzw. Handelsstraße liegenden Plätze (Kontrollpunkte) beschränkt. Die hierzu erlassenen Anordnungen bezogen sich vor allem auf den Waffenhandel, wobei die Anteile des Fiskus und des militä-

1) Müller, Wilhelm: Alte Paßlagen im Fichtelgebirge. Arch. f. Gesch. v. Oberfranken 41. 1961, S. 57. — Müller, Wilhelm: Schrifttum zur Verkehrsgeschichte Frankens. Nürnberg 1965 (Nürnberger Forsch., Bd. 9).

rischen Befehlshabers an der etwa eingebrachten Konterbande genau festgelegt war². Schon vorher (793) hatte Karl der Große sein lebhaftes Interesse an der Rednitzfurche als Wasserstraße bekundet, indem er in der Gegend von Treuchtlingen (bei „Graben“) den berühmten ersten Versuch einer Verbindung zwischen Main und Donau durch einen Kanal unternahm. Dieses erste Unternehmen einer Wasserstraßen-Verbindung scheiterte. Ähnlich ging es letzten Endes — freilich viel später — mit dem Ludwigs-Kanal, der in der Rednitzfurche von Bamberg zur Altmühl und deren Mündung in die Donau bei Kelheim verlief. Er wurde 1843 eröffnet, nur ein Jahr vor der Fertigstellung der — zunächst eingleisigen — Bahnlinie Nürnberg—Bamberg. Am 1. Mai 1950 hob ein Erlaß endgültig die Benutzung des Ludwigs-Kanals als Wasserstraße für die Schifffahrt auf, nachdem schon Jahre vorher kein Lastkahn mehr die Schleusen passiert hatte. Doch bereits zehn Jahre danach waren die Pläne für die moderne, leistungsfähige Großschiffahrts-Straße Main-



Abb. 1. Der Nordzug der Frankenalb verläuft von der „Einschnürung“ im Pegnitztal bis zur Nordstirn am Obermain-Bogen (nach E. Gagel)

2) Weigel, Helmut: Der karolingische Pfalzort Forchheim (725—918). — Jb. f. fränk. Landesforsch. 19. 1959.

Donau fertig, und bald geht der Schiffsverkehr schon bis zum Hafen Nürnberg.

Der alte Ludwigs-Kanal hatte in seiner Kapazität nicht mit der seit 1895 zweigleisigen und seit 1939 elektrifizierten Bahnlinie nach Probstzella—Berlin Schritt halten können. Aber nicht nur zwei letztlich gescheiterte Kanal-Untersuchungen, sondern auch ein nicht durchgeführtes Eisenbahn-Projekt haben wir zu verzeichnen. Um 1860 sollte die Bahnlinie Nürnberg—Bayreuth—Hof über Forchheim durch das Tal der Wiesent (das „Wiesenttor“) über Ebermannstadt—Muggendorf nach Pegnitz geleitet werden, nicht — wie dann wirklich ausgeführt — über Hersbruck—Vorra. Auch eine Streckenführung Schnaittach—Simmelsdorf—Bayreuth war in Erwägung gezogen worden³. Bei diesen Projekten bildete die Überwindung des Nordzugs der Frankenalb das Problem, das niemals vollständig gelöst wurde. Denn seit 1891 läuft eine Lokalbahn von Forchheim durch das Wiesental bis Ebermannstadt, deren Gleise erst 1930 bis Behringersmühle führen; dort ist Endstation, und nun ist in unseren Tagen der Bestand der Linie mindestens für die Strecke Ebermannstadt—Behringersmühle durch den Kampf zwischen Straße und Schiene bedroht. Eine Abzweigung der Lokalbahn von Ebermannstadt nach Gasseldorf—Heiligenstadt/Ofr. ist bereits aufgehoben.

Rednitzbecken und Altvorland

Dagegen werden an der „Schlagader von Wirtschaft und Verkehr im östlichen Franken“⁴, auf der hochwasserfreien, aus Sanden und Schottern gebildeten Niederterrasse (Würmterrasse) der Rednitzfurche, weiterhin die drei Verkehrsmittel Straße, Schiene und Kanal im Rennen liegen. Neuerdings kreuzt auch der Zubringer, die von der Autobahn Bayreuth—Hof nach Westen abzweigende B 505, als schnellste Verbindung über die Hochalb nach Bamberg im Hauptmoorwald die Rednitzfurche, um bei Höchstadt a. d. Aisch Anschluß an die Autobahn Nürnberg—Würzburg—Frankfurt zu finden. Die in der Rednitzfurche verlaufende Bundesstraße 4 liegt auf dem rechten Ufer des Flusses. Ihre alte Trasse verband die Königshöfe Hallstadt (Halagestat, 805) bei Bamberg, Forchheim (Foraheim, 805, Martinskirche), Erlangen (1002, Martinskirche) und Fürth (1007, Martinskirche). Als Fernverkehrs- und Geleitstraße nimmt sie von jeher den Nord-Süd-Verkehr von Erfurt her (Itz — Obermain) auf, um ihn nach Nürnberg und Augsburg zu leiten. Südlich Forchheim verläuft die einstige Grenze zwischen dem Hochstift Bamberg und der Markgrafschaft Bayreuth, die später zur ober- und mittelfränkischen Trennungslinie sowie gleichzeitig zur Konfessionsgrenze wurde. Von großer Bedeutung für das Mittelalter war die Grenze zwischen dem Radenzgau und dem Nordgau, die fast mit dem Lauf der bei Erlangen in die Rednitz mündenden Schwabach zusammenfiel.

3) Mitt. d. Vereins f. Gesch. d. Stadt Nürnberg 57. 1970, S. 403.

4) *Berninger, Otto*: Karte 40. In: Topographischer Atlas von Bayern. München 1968. — *Gagel, Ernst*: Landschaftstypen der Frankenalb. Geogr. Rdsch. 2. 1950.

Die Straße in der Rednitzfurche wurde als Kunststraße im Jahre 1817 in der heutigen Trassenführung der Bundesstraße 4 eröffnet. Sie verläuft über die mächtigen pleistozänen Sand- und Schotterablagerungen, die bei Forchheim stellenweise noch 18 m dick sind. Von Bamberg ab bewegt sie sich zunächst in Höhe der 250 m-Isohypse. Vom Zustand der Straße um 1797 schrieb einer der berühmtesten Reisenden der Rednitzstraße, JOHANN WOLFGANG VON GOETHE: „Die Wege von Erlangen bis Baiersdorf sind wegen des sandigen Bodens sehr schlecht.“ Ein anderer Reisender fast der gleichen Zeit (1794), der Graphiker JOHANN GOTTFRIED KOEPEL, kannte offenbar den Grund für den schlechten Straßenzustand. Er berichtet, daß von bambergischer Seite „nicht das geringste an der verdorbenen Straße gebessert wird“⁵.

Östlich der Rednitzfurche bestimmen zunächst noch Flächenstücke und Stufenriedel des Oberen Keupers das Landschaftsbild des ca. 5 bis 10 km breiten Albvorlands. Im Hauptsmoorwald, im Knoblauchsland und im Nürnberger Reichswald sind die Flächen teilweise überdeckt von größeren Schwemmsand-Dünen. Vor allem im Erlanger Bereich ragt darüber, bis 100 m aufsteigend, die Steilstufe des Rhät, das meist bewaldete „Sims der Sandsteine“, und darüber das Lias-Plateau, dessen Felder und Wiesen bis in den Dogger hinaufreichen⁶. Wenn man von der Rednitz nach Osten blickt, erhebt sich über den Braunjura-Schichten die aus dem Werkkalk (Malm Beta) gebildete Steilstufe (bis über 500 m) der Fränkischen Alb wie eine blaue Mauer. Der Stufenrand ist stark gegliedert und zerlappt. Die nach allen Richtungen gefingerten und sich eingreifenden Stirnbäche schufen die tief in den Körper der Alb eingreifenden Talbuchten⁷. Weit vorspringende Bergzungen, halbinselartige Vorsprünge, wie die Plateaus der Langen Meile und Friesener Warte, sowie teilweise abgetrennte Randberge — zum Beispiel Giech und Gügel — oder Zeugenberge, wie Ehrenbürg, Retterner Kanzel und Hetzleser Berg, charakterisieren die randliche Zone der Alb.

Die Straßenzüge aus dem Rednitzbecken hinauf auf die Hochalb laufen durch Kernräume der Lias-Landschaft, deren älteste Siedlungen meist auf der Posidonienschiefer-Terrasse und im Opalinuston liegen. Der 35 m mächtige Amaltheenton bildet die charakteristischen welligen Geländeformen. Zum Aufstieg auf die Hochalb benutzen die Straßenzüge teilweise alte oder auch rezente Talbuchten der Stirnbäche. Meist können sie die Steilstufe des Albtraufs nur in Form von Serpentinien überwinden. Sie haben den Charakter von Paßstraßen. Das Alb-Hochland ist ein „Durchgangsland“, dessen wellige Oberfläche wechselnd von Trockentälern und V-förmigen charakteristischen Jura-Flußtälern gegliedert wird.

5) *Koepfel, Johann Gottfried*: Malerische Reise durch die beiden fränkischen Fürstentümer Bayreuth und Ansbach. 2. Aufl. Bd. 1. — Erlangen 1816.

6) *Müller, Wilhelm*: Die nördliche Fränkische Alb. Heimatbeil. z. Amtl. Schulanz. f. Oberfranken 16. 1964. — *Schröder, Bernt*: Fränkische Schweiz und Vorland. Berlin 1970 (Samml. geol. Führer 50). — *Freyberg, Bruno von*: Übersicht über den Malm der nördlichen Frankenalb. Jh. Karst- u. Höhlenkde. 18. 1967.

7) *Dörrer, Ingrid*: Karte 42. — In: Topographischer Atlas von Bayern. München 1968.

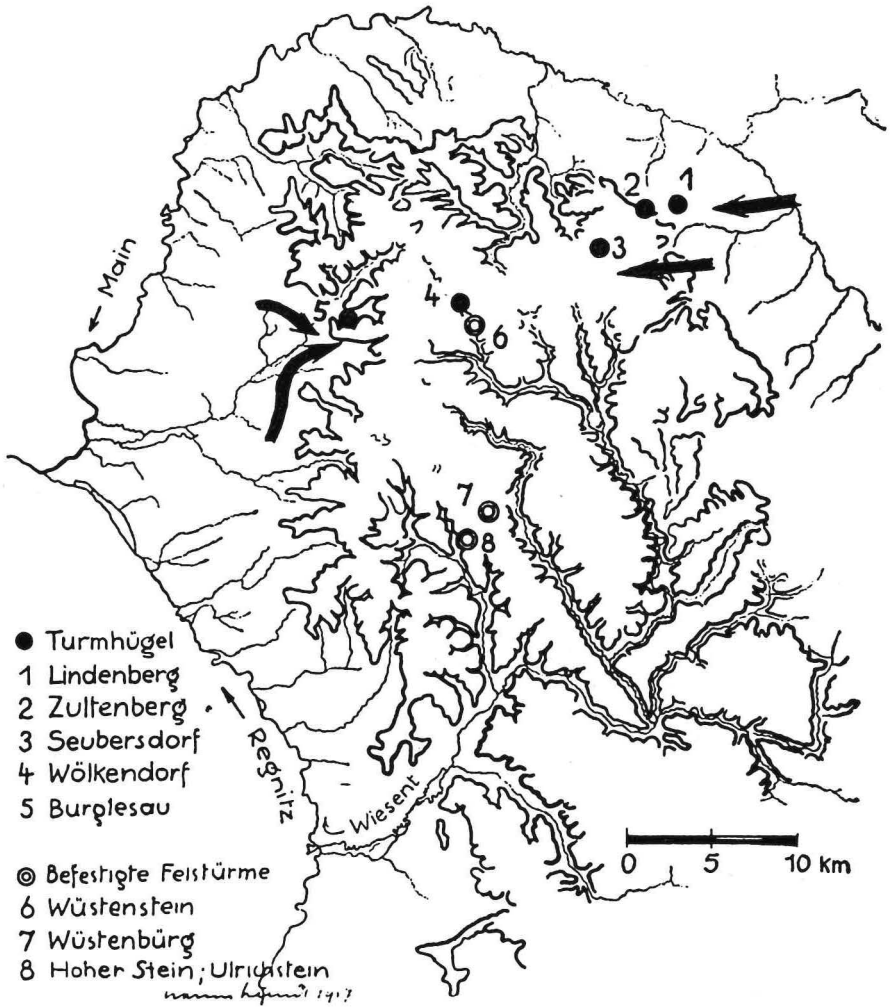


Abb. 2. Die „Landbrücke“ zwischen dem westlichen Stufenrand und dem Abstieg nach Thurnau bzw. Kasendorf war durch Turmhügel bewehrt

Vom Rednitzbecken zur Hochalb

Nur an einer Stelle wird die Hochfläche bzw. das Alb-Innere nicht von jenen V-förmigen, tief eingeschnittenen und den Verkehr behindernden Tälern unterbrochen: auf der allgemeinen Linie Hallstadt—(Bamberg)—Scheßlitz—Kasendorf—Thurnau—(Kulmbach oder Bayreuth) ⁸. Zwischen einem von außenher gegen die Albhochfläche vor-

8) *Hundt, Hanns*: Ein Altstraßenpaß in der nördlichen Frankenalb. — Fränk. Bl. f. Geschichtsforsch. u. Heimatpflege 9. 1957, Nr. 21, S. 81—84.

rückenden System von vielen Erosionsrinnen und den fächerförmig ausgreifenden Nebenflüssen und Bächen der Wiesent blieb eine Art „Landbrücke“ stehen, die zwischen dem Reisberg nördlich Scheßlitz/Würgauer Berg am westlichen Albrauf und der östlichen Stufenkante am Abstieg nach Thurnau bzw. Kasendorf (mit fränkischem Kastell) etwa über 30 km Luftlinie verläuft und zugleich eine Wasserscheide darstellt. „Die beiderseits heranreichenden hindernisreichen Täler geben dieser Landbrücke den Charakter einer Landenge oder eines Passes.“ Diese „Landbrücke“ ohne Hindernisse, aber mit einer Kette von Turmhügeln des 11. Jahrhunderts (vgl. Kartenskizze) zielt auf die Münchberger Senke zwischen Fichtelgebirge und Frankenwald, über die eine der Altstraßen in das Böhmisches Becken läuft („Goldene Straße“ nach Prag)⁹. Die schon in alter Zeit erkannte morphologische Gunst dieser Landbrücke wird von der soeben fertiggestellten B 505, dem Zubringer zur Autobahn Nürnberg—Höchstädt a. d. Aisch—Würzburg genutzt, der bei Nentmannsreuth von der Autobahn Bayreuth—Hof nach Westen abzweigt. Diese Schnellstraße verbindet das hochindustrialisierte Nordost-Oberfranken endlich mit dem Westen. An der Würgauer Steige geht die neue Straße der alten Serpentin-Paßstraße aus dem Weg. Auf hohen Pfeilern nimmt sie bei einer Steigung von nur 4 bis 5 % am Südhang des Reisbergs den Albaufstieg, indem sie die Ortschaften tief unter sich liegen läßt.

An der Würgauer Steige ist das Traufprofil der Juraschichtstufe am deutlichsten feststellbar. Es ist allen andern Albaufstiegen (Tiefenellern, Teuchatz, Drügendorf) ähnlich, nur ist hier bei Würgau der Stufenrand viel stärker aufgelöst, wobei klotzige Felsblöcke und Türme aus der Schwammfazies des Malm Beta (Würgauer Schichten) in großer Zahl stehen bleiben, so daß man von einem „Würgauer Felsengarten“ spricht. Unten beginnt der Aufstieg mit einem mächtigen Braunjurasockel. Es folgen die steilgeböschten, zerschluchteten Hänge des Eisen sandsteins. Im Nadelwaldgelände springen einzelne Bergzungen vor. Deutlich zeigen sich die von Wiesen besetzten Verebnungen des Ornatentons. Die Herrschaftszone des Malm beginnt mit dem Impressamergel (Malm Alpha), der ein breites Terrassenband rund um den Albrauf legt. An der Obergrenze des Ornatentons verursacht der Wasserstau des Quellhorizonts häufig Bergstürze. Die größte Veränderung des Landschaftsbilds stellen wir über der Ornatenton-Terrasse fest: Durch Buchenwald und Kalkflora und über ausgedehnte Schutthalden aus scharfkantigen Kalkscherben nähern wir uns dem Fuß der fast senkrecht aufsteigenden, über 20 m hohen weißgrauen Mauer des Werkkalks, der vor allem an der Drügendorfer Steige in einem großen Bruch abgebaut wird. In fahler Weiße leuchtet er herunter ins Rednitzbecken und Alborland.

Vom Alborland bis hinauf zum Stufenrand sind Steigungen von 250 bis 300 m zu überwinden. Auf der Straßenführung von Scheßlitz

9) *Edelmann, Hans*: Oberfränkische Altstraßen. — Kulmbach 1955 (Die Plassenburg 8).

her suchte man sie schon in alter Zeit ähnlich zu umgehen wie neuerdings durch die Trasse der B 505. Sie lief von Burgellern bzw. Scheßlitz über Schlappenreuth—Roßdorf am Berg—Wölkendorf—Kaltenhausen—Kasendorf—Kulmbach—Münchberg, bzw. von Wölkendorf über Stadelhofen und Welschenkahl nach Thurnau. Das bedeutet, daß die Serpentina-Straße des Würgauer Bergs jünger ist. Als „Würgau—Münchberger Straße“ wurde sie erst 1839 „zur Unterhaltung auf Staatsfonds“ übernommen¹⁰. Vorher war diese „Vizinalstraße“ auf ihre Beschaffenheit geprüft worden; 918 Haufen Steine mußten angefahren und die Schlaglöcher ausgefüllt werden. In der Epoche der beginnenden Motorisierung zwischen 1923 und 1933 fanden die Würgauer Bergrennen unter internationaler Beteiligung statt. Die noch ungeteerte Serpentina-Strecke war 5 km lang und führte auf der Hochflächenstraße weiter. Die Meisterfahrer benötigten für die 5 km-Strecke damals ca. 3,5 Minuten.

Die alte, über Schlappenreuth — Südhang des Reisberges (550 m) — Roßdorf am Berg nach Kasendorf und zur Münchberger Senke führende Straße hatte den Charakter einer Geleitstraße. Scheßlitz, tief unten im Alvorland, ist einer der ältesten Orte des ganzen Bamberger Umlands; schon zwischen dem 1. und 3. nachchristlichen Jahrhundert war dort ein Wohnplatz. Ende des 8. Jahrhunderts urkundlich erwähnt, gehörte die — ursprünglich würzburgische — Kilianskirche sicher zu den 14 Slawenkirchen Karls des Großen. Der Ort stand unter wechselnden Herrschaften und fiel Mitte des 13. Jahrhunderts an das Haus Truhendingen, das bis 1390 das Geleitrecht auf den über Scheßlitz laufenden Straßen hatte. Auf der Paßstraße ging das Geleit über Roßdorf am Berg bis Kaltenhausen (früher Kaltenberg). Von dieser Raststätte an alter Straße ab übernahmen die Mannen des Burggrafen von Nürnberg, später die Markgrafen von Bayreuth das Geleit¹¹. Von dort führte es durch das ganze burggräfliche bzw. markgräfliche Gebiet¹². Nach 1390 übernahm dann der Bamberger Bischof das Geleit bis Kaltenherberg.

Die Ortsnamen Roßdorf am Berg und Kaltenherberg stehen selbstverständlich unmittelbar mit der alten Straße und ihrem lebhaften Verkehr in Verbindung. Aber unter der Kaltenherberg, wo die Geleitgrenze und daher besonders viel Umtrieb war, darf man sich nicht — wie es bisher ausnahmslos in der einschlägigen Literatur zu lesen stand — eine Raststätte ohne wärmendes Feuer vorstellen. Wer hätte dies bei klirrendem Frost den harten Geleitknechten verbieten wollen? In dem Bestimmungswort „kalt“ drückt sich vielmehr die Geleits-Grenze aus, so wie sich in manchen Gegensatzpaaren (kalt-warm, schwarz-weiß) ganz allgemein die Grenze ausdrückt, wenn das entsprechende Bestimmungswort auf den Orts- oder Flur- und auch Flußnamen übergeht.

10) Staatsarchiv Bamberg: K 3/F VII b, Nr. 573; 842.

11) *Endres, Rudolf*: Ein Verzeichnis der Geleitstraßen der Burggrafen von Nürnberg. — Jb. f. fränk. Landesforsch. 23. 1963, S. 107 ff.

12) *Lippert, Friedrich*: Der Verkehr auf den Bayreuther Geleitstraßen 1248 bis 1700. — AO, Bd. 31, H. 2, 1931.

Beispiele sind: Kalten- und Warmensteinach als Grenzbäche zwischen Oberfranken und der Oberpfalz im Fichtelgebirge; dazu viele Weißbach und Schwarzach als Grenzflüsse. Ebenso ist der berühmte „Kalte Baum“ in der Oberpfalz nicht, wie überall behauptet, eine Stelle mit besonderer Witterungsungunst, sondern ebenfalls nichts anderes als das Grenzzeichen für einen Wechsel im Geleit¹³.

Roßdorf am Berg hat seinen Ortsnamen tatsächlich von der dort in besonderem Umfang betriebenen Pferdegestellung erhalten. Gleichzeitig hatte diese für ein Dorf an alter Straße ganz natürliche Pferdehaltung auch etwas mit der Geleitgrenze an der Kaltenherberg zu tun. In Berichten von 1570 heißt es, daß ein Bauer zu Roßdorf „uff dem Gebirg“ sich an das Geleit seines gnädigen Herrn mit 50 Pferden bis an die Marter bei Kaltenherberg erinnert¹⁴. Dasselbe Geleit, allerdings mit „Karren, Wägen und Reitern“, bezeugte aber auch ein Bauer aus Würgau, „als sie uff die Meß gen Hof gezogen“. Dies bedeutet vermutlich, daß es auch über die Würgauer Steige Straßenverkehr gab. Im übrigen werden wir tief unter der Paßhöhe, am Rand des Hauptsmoorwalds einem andern Roßdorf begegnen, das sich zur Unterscheidung „am Forst“ nennt und wohl ähnliche Funktionen im Zusammenhang mit Pferden ausübte. Vor allem müssen wir bei diesen „Pferdeorten“ an den an steiler Straße notwendigen Vorspann denken, den die Fuhrleute brauchten¹⁵.

Albnordrand, Bamberg und Hauptsmoor

Hierher gehören aber auch in der gleichen Sachbeziehung das an der Stufenstirn der nördlichen Frankenalb gelegene Pferdsfeld (802 Hengesfelde) im Bereich von Staffelstein. Eine alte Straße von Bamberg nach Saalfeld in Thüringen führte über diesen Ort¹⁶. Der heutige Alb-Aufstieg aus dem Raum Staffelstein führt im Tal der Lauter südlich des Staffelbergs (539 m) über Stublang und Schwabthal nach Wattendorf (mit karolingischen Reihengräbern), einem Kreuzungspunkt mit der von Scheßlitz—Weichenwasserlos heraufführenden Straße, die bei Arnstein in Serpentina den Steilabfall in das Weismaintal überwindet. Von dort führt eine Altstraße hinauf nach Kleinziegenfeld, die nördlich Stadelhofen jene vorhin erwähnte Geleitsstraße von Scheßlitz—Kasendorf kreuzt.

Die Straßen der Nordstirn führen aus dem Obermaintal herauf über mehrere Terrassen-Treppen¹⁷. Zwischen Hallstadt und Breiten-

13) Müller, Wilhelm: Buchbesprechung. — Arch. f. Gesch. v. Oberfranken 45. 1965, S. 211/212.

14) Jakob, Hans: Bamberg — Scheßlitz — Hof. — Fränk. Land 4. 1956/57, Nr. 12.

15) Vgl. künftig: Müller, Wilhelm: Pferde-Dörfer.

16) Emmerich, Werner: Hauptwegenetz des 11. Jahrhunderts in den oberen Mainlanden und seine Grundlagen in karolingischer Zeit. — Jb. f. fränk. Landesforsch. 15. 1955, S. 267.

17) Höhl, Gudrun: Obermaintal, Keuper-Südrand und Albnordrand. In: Topographischer Atlas von Bayern. München 1968. Karte 38. — Geldner, F.: Ortsnamen und Besiedlung am westlichen Obermain. Fränk. Bl. 5. 1953, Nr. 20.

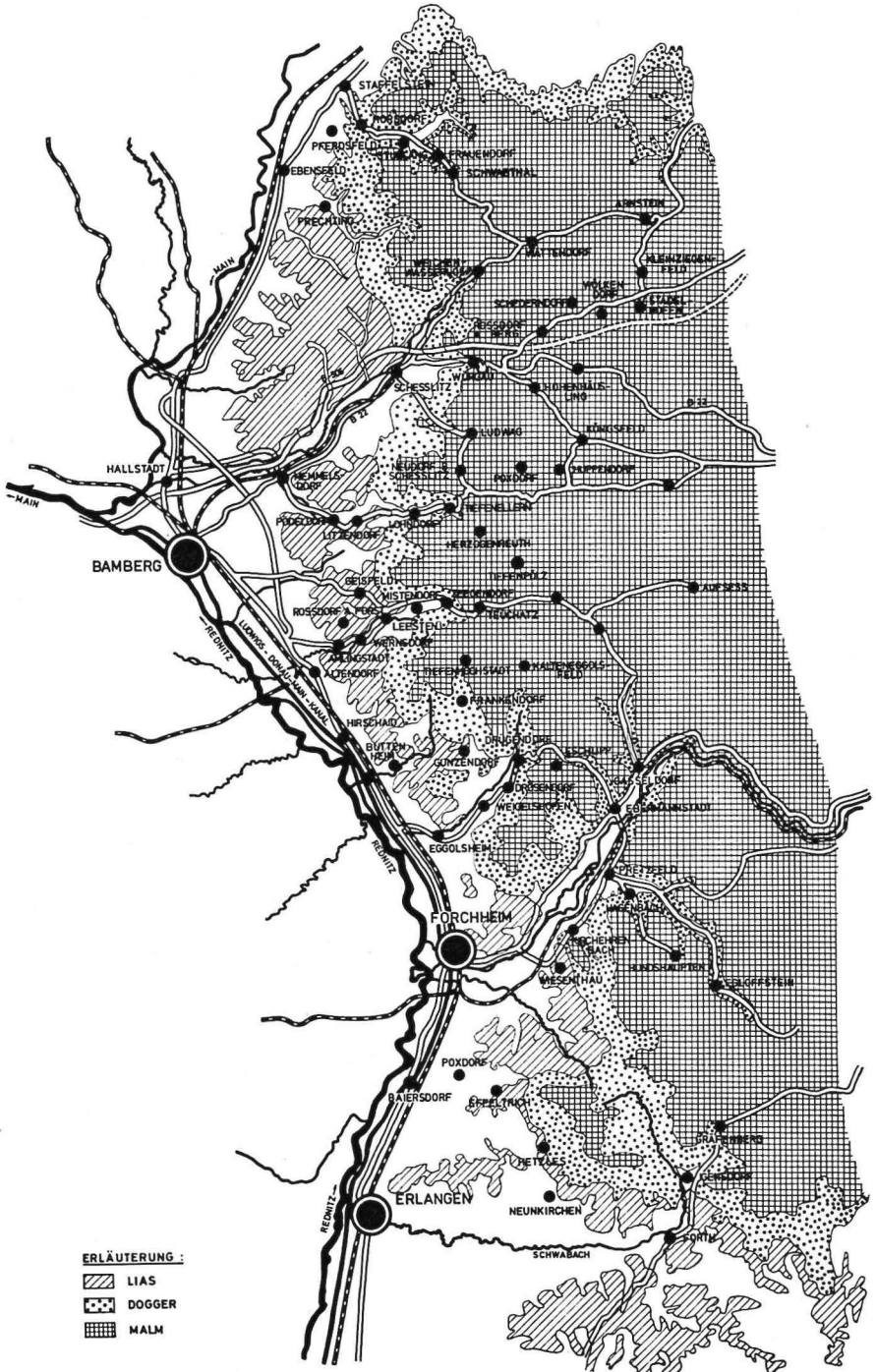


Abb. 3. Aufstiege und Paßstraßen am Westrand der Frankenalb (schematisch)

güßbach benutzt der Verkehr auf Straße und Schiene ein besonders breites, mehrfach gestuftes Schotterterrassenfeld, dessen unterste Stufe (Obere Niederterrasse) 6 bis 9 m über dem Wasserspiegel des Mains liegt. Der Sporn bei Ebensfeld und Kutzenberg läßt sechs schotterbedeckte Terrassen der pleistozänen Terrassenfolge (bis 71 m) des Bamberger Flußknotens übereinander erkennen¹⁸.

Im ganzen Bamberger Talraum bestehen die Terrassen weitgehend aus sandigem Material¹⁹. Wir befinden uns merklich im Bereich der alten Rednitzmündung, die weiter mainaufwärts lag als heute. Während Bamberg in zwei Armen von der Rednitz durchflossen wird, liegt das als einstiger merowingisch-karolingischer Königshof ältere Hallstadt am Main. Eine Gaugrenze trennte sie in jener Zeit voneinander: Bamberg war der östlichste Ort im Volkfeld, Hallstadt gehörte zum Radenzgau und war dessen westlichster Punkt am Obermainbogen. Als Königshof und Handels-Kontrollpunkt in jener Reihe des Capitulare von 805 hatte Hallstadt nicht nur eine Straßenverbindung zum nächsten Kontrollpunkt Forchheim und zu jenem im Norden: zu Erfurt²⁰; es führte auch eine „Königsstraße“, eine *via publica*, zum nächsten weit nach Osten vorgeschobenen Königshof, der auf der Albhochfläche lag: zu Königsfeld, das bei seiner Ersterwähnung im Jahre 889 Königshofen genannt wurde und erst seit 1136 den Ortsnamen mit dem Grundwort „feld“ wechselte. Seine nähere Lagebezeichnung in der Urkunde spricht den Hauptzweck dieser Anlage aus: „in montanis contra Boemiam“²¹. Die Straße ging nach Böhmen zu.

Um von Hallstadt nach Königsfeld zu gelangen — was in karolingischer Zeit etwa eine Tagereise war — gab es mehrere Möglichkeiten, aber der Alaufstieg über den steilen Stufenrand war unvermeidlich²². Der Anmarsch von Hallstadt erfolgte über Gundelsheim—Memmelsdorf—Naisa—Litzendorf—Lohndorf nach Tiefenellern. Die meisten dieser Orte waren im Hochmittelalter Adelssitze, die wohl auf ältere Wehrbauten und Turmhügel an alter Straße zurückgingen²³. Viele Kennzeichen sprechen dafür, daß es sich hier am Oberlauf des Ellernbaches um eine alte fränkische Centene handelt²⁴. Es könnte auch durchaus der Fall sein, daß das für den Hauptmoorwald und den Bereich des

18) *Körber, Hubert*: Die Entwicklung des Maintals. — Würzburg 1962 (Würzburger Geogr. Arb., H. 10).

19) *Höhl, Gudrun*: Bamberg und der Bamberger Talfächer. — In: Topographischer Atlas von Bayern. München 1968. Karte 32.

20) *Knauer, Ferdinand*: Die Altstraße von Erfurt nach Hallstadt. — Fränk. Bl. 5. 1953, S. 93—95.

21) *Emmerich, Werner*: Hauptwegenetz des 11. Jahrhunderts in den oberen Mainlanden und seine Grundlagen in karolingischer Zeit. — Jb. f. fränk. Landesforsch. 15. 1955, S. 268.

22) *Knauer, Ferdinand*: Hallstadt, ein Knotenpunkt der Altstraßen. — Fränk. Land 1953, Nr. 13.

23) *Hundt, Hanns*: Die Turmhügel Litzendorf und Wernsdorf. — Fränk. Bl. 8. 1956, Nr. 8, S. 32.

24) *Weigel, Helmut*: Straße, Königscentene und Kloster im karolingischen Ostfranken. — Jb. f. fränk. Landesforsch. 13. 1953.

„Kammerviertels“ um Geisfeld nachgewiesene Königsgut bis über Tiefenellern hinaus auf die Paßhöhe reichte. Ähnliche Kennzeichen — unter anderem Martins-Patrozinien, Königsgut, Königszinser, Wachen und adelige Ansitze an alten Straßen, vorwiegend Paßstraßen — finden sich überall auf den Spuren fränkischer Königs- und Herrschaftsgewalt bis zu den Alpenpässen weit im Süden ²⁵.

Paßstraßen Tiefenellern und Teuchatz

Vom karolingischen Amlingstadt am Rand des Hauptsmoorwalds führt eine Altstraße nach Osten über Wernsdorf (mit ehemaligem Turmhügel) nach Leesten, wo sie sich gabelt. Der eine Strang führt östlich weiter über Mistendorf, Zeegendorf hinauf zum Teuchatzer Alaufstieg (Paßhöhe), der andere nördlich nach Geisfeld und Litzendorf, von dort nach Tiefenellern. Das Dorf kauert zu Füßen der Steilmauer des Stufenrandes. Es ist in letzter Zeit weithin bekannt geworden durch die neolithischen Funde in der Jungfernhöhle hoch oben in den Felswänden ²⁶. Das Dorf ist im Jahre 1137 mit dem Ortsnamen „Alren“ erstmals urkundlich erwähnt; im Jahre 1308 wird der Ort erstmals „Tyfenalren“ und zugleich wird die weiter oben gelegene Wüstung „Hohenelren“ genannt. Die Namenforschung gibt der Deutung „Ellern“ als „unbenutzte oder unfruchtbare Grundstücke, Ödungen, Wüst- und Weideland“ vor „alira“ = „Erle“ den Vorzug. Der unter dem Stufenrand entspringende Ellernbach hätte demnach seinen Namen von dem Ödland, durch das er fließt. Die von Schutt und Malmscherben überrollten Steilhänge, die oft von gelblich-weißem Kalkstaub überzogenen Raine, das Bild der typischen Lebenswelt der Steppenheide können durchaus namensgebend gewesen sein.

Das Bamberger Stift St. Gangolf (seit dem Jahre 1059) hatte Besitz von drei Bauernhöfen am Ostrand von Tiefenellern; sie waren aus der Teilung eines ganzen Lehen- oder Güldhofes entstanden. Der Gangolfer Hofbauer war offenbar eine Raststätte an alter Paßstraße für den Verkehr, der besonders nach Königsfeld und weiter nach Hollfeld (dort ebenfalls Besitztümer von St. Gangolf) ging. Noch im Jahre 1795 heißt es in einem Salbuch: „In dem Dorf sind verschiedene Wirts- und Brauhäuser und diese mögen darum entstanden sein, weil vor kurzem noch die Straß, welche dermal durch Würzgau geht, durch dieses Dorf nach Hollfeld und Bayreuth gegangen ist“ ²⁷. Die Verbindung zwischen Bamberg und Bayreuth über diese Paßstraße Tiefenellern spielte noch 1845

25) *Störmer, Wilhelm*: Engen und Pässe in den mittleren Ostalpen und ihre Sicherung im frühen Mittelalter. — In: Beiträge zur Landeskunde Bayerns und der Alpenländer. Hans Fehn z. 65. Geburtstag. Hrsg. v. H. G. Zimpel. München 1968 (Landeskundl. Forsch., H. 43).

26) *Kunkel, Otto (Hrsg.)*: Die Jungfernhöhle bei Tiefenellern. Mit Beiträgen von Konrad Arneith u. a. — München 1955 (Münchener Beiträge z. Vor- und Frühgesch., Bd. 5).

27) Staatsarchiv Bamberg: 1941/1 u. Pl.-Slg. Rolle 17 gr: Neuerrichtetes Salbuch ... über das Dorf u. Flur Tiefenellern. 1795, pag. 4.

eine Rolle, als ein technisches Gutachten „in drei verschiedenen Richtungen den Versuch gemacht, den 513 Fuß hohen Berg möglichst zweckmäßig und auf bequeme Weise zu übersteigen“²⁸. Das Resultat stellte sich nicht als das günstigste heraus. Die durchschnittliche Steigung wurde mit $7\frac{9}{10}$ % errechnet, „also $\frac{9}{10}$ mehr als nach Vorschrift gestattet war und zwar auf die nicht unbedeutende Länge von 6500 Fuß“. Daher wurde eine Umgebung von Tiefenellern und die Straßenführung „über eine Nachbarhöhe“ erwogen. Aber der steile Stufenrand kann nirgends überlistet werden.

Einst führten zwei Straßen auf die Paßhöhe. Die eine, als „Alter Steinweg“ bezeichnete, erklimmte an der Nordseite des Schloßbergs die Steilhöhe durch die „Scharrenheidschlucht“, wo es eine „öde Hofstatt“ gibt, die offenbar als Umspann- und Rastort nach dem mühseligen Anstieg diente. Der benachbarte Schloßberg war mit Wehrbauten zur Straßensicherung versehen (vermutlich ein Turmhügel des 11. Jahrhunderts). Der Schloßberg ist genau so wie tief unten der Ort Litzendorf mit der sogenannten „Drei Fräulein-Sage“ verbunden, was im vorliegenden Fall geradezu gesetzmäßig auf einen Turmhügel an alter Straße schließen läßt²⁹. Dieser steile Aufstieg wurde später durch die weniger beschwerliche, aber doch noch mühselige „Alte Landstraße“ ersetzt. Ihren von Steinen überrollten, zielstrebigem Verlauf kann man heute noch leicht am Steilaufstieg als Abschneidung der jüngeren Serpentina erkennen. Die alte Landstraße wurde schließlich 1921/23 durch die moderne Serpentinastraße ersetzt, die wiederum um 1965 durch eine Neu-Trassierung verbessert worden ist.

Eine andere „alte aufgelassene Landstraße“ führte zwischen der „Haderleite“ und „Kämmerlein“ — vielleicht von „Kammer(viertel)“ — als „Toter Judenweg und -steig“ über Poxdorf in Richtung Königsfeld. Im Eppental schnitten beide Paßstraßen-Stränge kurz vor ihrer Vereinigung die Straße von Scheßlitz—Ludwig nach Laibarös. Schließlich wurde der „Tote Judenweg“ nach Königsfeld durch die „Neue Straße“ über Laibarös ersetzt, als Königsfeld seine Bedeutung verloren hatte. Damit war auch der Schloßberg als Straßensicherung überflüssig, und der Ort „Hohenellern“ wurde zur Wüstung.

Die andere, schon erwähnte Straße zum Alaufstieg bei Teuchatz kommt vom karolingischen Amlingstadt, führt daher durch das südliche Revier des Hauptsmoorwalds, der auf Peter Zweidlers Plan von 1597 im Mittelpunkt steht. Der Hauptsmoorwald ist schon vorgeschichtlich besiedelt³⁰. Unter den Altstraßen, die ihn durchziehen, ist die Nord-Südstraße auf der Niederterrasse der Rednitzfurche (Erfurt)—Hallstadt

28) Staatsarchiv Bamberg: K 3/F VII b, Nr. 859.

29) *Hundt, Hanns*: Die Turmhügel Litzendorf und Wernsdorf. — Fränk. Bl. 8. 1956, Nr. 8. — *Müller, Wilhelm*: Um die geschichtliche Wahrheit im Sagengut. Zur Dreifräuleinfrage in Ostfranken. Fränk. Bl. 9. 1956, Nr. 1, S. 1—4.

30) *Hundt, Hanns*: Der Rennsteig nach Zweidlers Hauptsmoorwald-Plan. Fränk. Land 1. 1953, Nr. 14. — *Ders.*: Die vorgeschichtliche Siedlung Gimetzen-Haselhof bei Bamberg. 92. Ber. Hist. Verein Bamberg 1952/53.

— (Bamberg)—Forchheim die wichtigste. Aber auch ein „Rennsteig“ kommt neben andern Altstraßen-Kennzeichen vor, wie „Hohe Straße“ (von der Wüstung Altenhof nach Naisa, als Teilstück der alten Albvorland-Straße von Forchheim nach Scheßlitz)³¹. Die Abzweigung eines Fahrwegs nach Roßdorf am Forst war der „Alte Hofweg“. Dort findet sich auch der Flurname „Ruhstein“, der häufig zu Altstraßen gehört. Außer den vorgeschichtlichen Fundstellen, die sicher mit Pfaden hinauf auf die Paßhöhe des Stufenrands und weiter über die mit vorgeschichtlichen Funden aller Zeitstellungen geradezu übersäte Hochfläche verbunden waren, gibt es dort im Hauptmoorwald und anschließenden Albvorland verschiedene Nachweise für die schon erwähnte fränkische Centene, die vermutlich über Geisfeld bis hinauf nach Tiefenellern und wohl auch über die andere Paßstraße nach Teuchatz reichte. Der bedeutendste Fund wurde erst 1970 mit der Ausgrabung des Fundaments einer älteren Kirche in Amlingstadt gemacht. Das Bauwerk zog sich unter dem Chor der jetzigen Kirche hin. Karolingische Reihengräber im gleichen Fundhorizont lassen die Zeitstellung der Reste der alten Kirche sicher festlegen. Es ist kein Zweifel möglich: Dies ist eine der 14 Slawenkirchen, die auf Befehl Karls des Großen im Land der Main- und Rednitzwenden (Moinwinidi et Radanzwinidi) errichtet wurden. Auch sogenannte Slawenhufen wurden im nahen Leesten ganz eindeutig bis in das 8. und 9. Jahrhundert zurückreichend nachgewiesen³². Dazu kommen noch zahlreiche andere Kriterien: die „Wachszinser“-Stiftung einer Freien an St. Jakob zu Bamberg (1124), was auf Herkunft aus dem einst in jeder fränkischen Centene sehr wichtigen Stand der Königsfreien schließen läßt, ähnlich wie die nur aus verhältnismäßig späten Quellen nachweisbaren „Armen Leute“ unter anderem in Geisfeld — dessen Königsgut Kaiser Heinrich II. zur Errichtung des Bistums Bamberg stiftete —, wo dann 1421 Bischof Albrecht den „Armen Leuten zu Geisfeld 24 Acker vom Haugsmord [Hauptmoor] am Sendelbach bei der Geisfelder Straßen zum Ausreuten“ übergibt³³.

Schließlich lag noch Roßdorf am Forst am „Rennsteig“ im Hauptmoorwald, ein „Pferde-Dorf“ an alter Straße, sicher mit dem Auftrag der Pferdegstellung, wie in Roßdorf am Berg, oben jenseits der Paßhöhe auf der Albhochfläche. Es gibt auch an andern Altstraßen Nachweise solcher Pflichten, die mit der Straße zusammenhängen, wie etwa an der berühmten Heerstraße (Antsanvia) im Werragebiet, an der „Pferdsdorf“ bei Vacha lag, das genau so wie unser Pferdsfeld an der Nordstirn der Alb (b. Staffelstein) im Jahre 912 Hengistdorf genannt wurde³⁴. Alle Kriterien bezeugen eine schon seit karolingischer Zeit be-

31) *Jakob, Hans*: Siedlungsarchäologie am Rand des Hauptmoors. — Fränk. Land 4. 1956/57.

32) *Förtsch, Martin*: Leesten, ein kleines Dorf mit großer Vergangenheit. — Fränk. Land 1. 1953/54, Nr. 23.

33) *Förtsch, Martin*: Kriterien einer Wüstung bei Geisfeld. — Fränk. Land 4. 1956, Nr. 1.

34) *Vonderau, J.*: Vor- und frühgeschichtliche Durchgangswege im Fuldaer Land. — Fuldaer Geschichtsbl. 14. 1920.

stehende fränkische Centene, deren Haupt-Straßen über die Paßhöhe und Albhochfläche nach Osten führten. Von der Gabelung bei Leesten ersteigt die andere Straße über Mistendorf und Zeegendorf den Stufenrand bei Teuchatz (565 m) und läuft — an einer mächtigen alten Linde vorüber — über Burggrub—Aufseß—Hochstahl—Plankenfels—Oberensees nach Bayreuth. Die einstige Wegkapelle, jetzt Ortskirche von Teuchatz, hat das für Altstraßen-Orte charakteristische St. Jakobus-Patrozinium. Der hl. Jakob war der bevorzugte Straßenheilige. Eine hübsche Miniatur-Ansicht des Teuchatzer Jakobskirchleins setzte der Notar und Geometer Adam Heinrich Mahr im Jahre 1735 auf die von ihm gezeichnete Karte³⁵. Um 1836, als alle Straßen Oberfrankens einer genauen Prüfung unterzogen wurden, weil die Übernahme durch den Staat bevorstand, wurde die Straße über die Paßhöhe nach Teuchatz—Burggrub als „Kommunikationsstraße“ bezeichnet und von ihrem schlechten Zustand berichtet. Auf der Strecke im Hauptmoorwald war sie „ganz unbebaut“. Im weiteren Verlauf, von Zeegendorf ab, bestand sie wenigstens als Schotterstraße, aber ohne „Säulen und Stundensteine“³⁶.

Aus dem Forchheimer Raum

Weiter nach Süden fortschreitend, treffen wir als nächsten — vierten — Albaufstieg auf die Straße aus dem Forchheimer Raum von Eggolsheim—Weigelshofen—Drosendorf—Drügendorf; sie erklimmt den Stufenrand der Langen Meile (516 m). Vom Rednitztal aus gesehen fällt der groß angelegte Steinbruch östlich oberhalb Drügendorf auf. Dort wird der Werkkalk abgebaut. Von oben schweift der Blick weit hinaus über den mit dem Dogger endenden „Schießberg“, dessen zweifellos vorhandene vorgeschichtliche Bedeutung noch Rätsel aufgibt, weit hinüber zum Steigerwald und die Rednitzfurche abwärts bis Bamberg. An der kleinen Wegkapelle auf der Paßhöhe kommt eine alte Trassenführung herauf, die ganz von Malmscherben überrollt ist. Es war wohl keine Fernstraße, die hier heraufführte, sondern von jeher nur die Fortführung einer am Stufenrand entlang laufenden Straße von Scheßlitz—Ludwig—Herzogenreuth—Teuchatz—Gunzendorf—Drügendorf, die weiter in einer landschaftlich großartigen Abfahrt über Eschlipp nach Ebermannstadt geht.

Auf Peter Zweidlers Plan zweigt die „Straß nach Vorcheim“ am Sendelbach im Hauptmoorwald von der direkten Verbindung Bamberg—Strullendorf ab und verläuft bis Forchheim vermutlich identisch mit einem schon vorgeschichtlichen Altweg. Sicher können wir von einer hohen Kontinuität der alten Trasse sprechen. Schwierigkeiten gab es höchstens, wenn einer der vom Albtrauf herunterkommenden Bäche Hochwasser führte. Dann bestand jedoch die Möglichkeit, auf die parallel zur Rednitzfurche im welligen Gelände des Albvorlands zwischen Geisfeld—Wernsdorf—Buttenheim—Eggolsheim und Forchheim auszuwei-

35) Staatsarchiv Bamberg: Rep. A 240, Nr. R 1169.

36) Staatsarchiv Bamberg: K 3/F VII b, Nr. 830.

chen. An den Straßen im Geländekissen des Albvorlands stehen noch viele Martern aus der Gotik und dem Barock ^{36a}.

Selbstverständlich war schon der alte Königshof Forchheim ein Straßen-Knotenpunkt erster Ordnung. Die älteste und zunächst wichtigste Straße verband, wie erwähnt, die Königshöfe Erfurt—Hallstadt—Forchheim—Hersbruck—Lauterhofen—Premberg—Regensburg. Außerdem führte sicher eine Oststraße von Forchheim nach Amberg über Thuisbrunn und den Königshof Velden an der Pegnitz, wo im Jahre 889 König Arnulf urkundete und anschließend nach Forchheim weiterzog. Von Westen her kreuzte in Forchheim eine Straße vom Königshof Neustadt an der Aisch—Höchstadt.

Die eigentliche Oststraße aber führte durch das „Wiesenttor“ nach Ebermannstadt—Streitberg—Wüstenstein—Breitenlesau—Planckenfels—Bayreuth—Eger—Prag. Es ist vermutlich kein Zufall, daß es nahe der böhmischen Grenze, im Reichsforst bei Arzberg, eine Wüstung „Forchheim“ gibt. Die Straße ging bis Reuth und dort über die Wiesent nach Wiesenthau, dann am Talhang meist auf der Mittelterrasse weiter nach Pretzfeld. Die heutige, auf dem rechten Wiesentufer von Reuth aus weiterführende Straße ist jüngeren Ursprungs. Noch im Jahre 1827 findet sich auf einer Straßen-Karte des Landgerichts Forchheim nur die in Reuth über die Wiesent gehende Straße eingezeichnet ³⁷. In Gräfenberg kreuzten sich eine Straße von Forchheim, eine von Nürnberg(—Bayreuth) und eine von Kirchehrenbach, die an der Kasberger Gerichtslinde vorüber nach Gräfenberg hineinführte. In Pretzfeld nahm die nach Osten laufende Weinstraße ihren Anfang; sie ging über Kleingesee nach Auerbach in der Oberpfalz ³⁸.

Von den aus dem Raum Nürnberg nach Bayreuth—Hof führenden vier alten Geleitstraßen liefen drei über Gräfenberg ³⁹. Bis Bayreuth gab es mehrere unterschiedliche Streckenführungen. Die über Erlangen—Baiersdorf—Ebermannstadt—Streitberg—Hollfeld nach Bayreuth bzw. Kulmbach gehende Geleitstraße verlief über das „Wiesenttor“ und nicht über Gräfenberg. Doch die Geleitsrechte auf allen vier Straßen hatte uneingeschränkt der Burggraf von Nürnberg. Heute noch ist die Bundesstraße 2 — trotz Autobahn — eine sehr wesentliche Fernverkehrsstraße. Sie verband einst die Ostsee über Berlin—Leipzig—Hof—Bayreuth—Nürnberg mit Innsbruck/Tirol und damit weiter mit dem italienischen Süden an der Adria und dem Golf von Genua.

Von Interesse wird es sein, etwas über die Belastung bzw. die Frequenz des Fuhrwesens auf einer so wichtigen Straße, wie es die Nürnberg-Bayreuther Straße war, zu erfahren. Es liegt eine Statistik aus dem Jahr 1847 vor. Gezählt wurde im Sommermonat August und im

36 a) *Rühl, Eduard*: Kulturkunde des Regnitztals. 2. Aufl. — Nürnberg 1966.

37) Staatsarchiv Bamberg: K 3/F VII b, Nr. 1995.

38) *Kröll, Joachim*: Die Weinstraße. Ein Beitrag zur oberfränkischen Altstraßenforschung. — Arch. f. Gesch. v. Oberfranken 43. 1963, S. 33—75.

39) *Endres, Rudolf*: Ein Verzeichnis der Geleitstraßen der Burggrafen von Nürnberg. — Jb. f. fränk. Landesforsch. 23. 1963, S. 119.

Herbstmonat Oktober. Gerade für diese Zeit kurz nach Eröffnung der Bahnlinie Nürnberg—Bamberg ist die Statistik sehr aufschlußreich. Um Vergleichsmöglichkeiten zur Frequenz mit andern oberfränkischen Straßen zu geben, wurden auch diese Zahlen mit aufgenommen ⁴⁰.

Die Belastung oberfränkischer Straßen 1847

| Straße | August 1847 | | | | | | | | | Oktober 1847 |
|-------------------|---|----|-----|-----|--|-------|-----|---------------------------|----------------------------|----------------------------|
| | Schweres Fracht- fuhrwerk mit 4 bis 10 Pferden oder Ochsen | | | | Leichteres Fuhrwerk 1 bis 3 Pferde | | | Post 1 bis 4 Pferde | Summe aller Zugtiere | Summe aller Zugtiere |
| | 10 | 8 | 6 | 4 | 3 | 2 | 1 | | | |
| Nürnberg—Bayreuth | 8 | 20 | 44 | 243 | 203 | 1 139 | 240 | 481 | 5 363 | 6 456 |
| Bamberg—Bayreuth | 7 | 7 | 17 | 75 | 27 | 291 | 47 | 148 | 1 487 | 1 292 |
| Bayreuth—Coburg | 7 | 7 | 13 | 272 | 162 | 1 145 | 168 | 757 | 5 385 | 5 396 |
| Bayreuth—Amberg | 7 | 68 | 113 | 540 | 202 | 485 | 144 | 323 | 5 618 | 3 421 |
| Bayreuth—Hof | 15 | 83 | 160 | 414 | 135 | 580 | 127 | 656 | 6 336 | 6 121 |
| Bayreuth—Eger | 2 | 12 | 69 | 775 | 127 | 80 | 94 | 573 | 6 851 | 4 876 |
| Würgau—Münchberg | 25 | 36 | 59 | 205 | 143 | 749 | 116 | 677 | 4 805 | 6 698 |

Es zeigt sich, daß auch für die Fernstraßen, die den Aufstieg zum Stufenrand der Frankenalb aus dem Rednitzbecken heraus zu überwinden hatten, das oberfränkische Gebiet Durchgangsland war. Seit alter Zeit ist ohnehin Oberfranken zusammen mit der Oberpfalz, verkehrsgeographisch gesehen, „der Nordostquadrant des großen Nürnberger Straßensterns“ ⁴¹.

40) Staatsarchiv Bamberg: K 3/F VII b, Nr. 588: Übersicht über die Frequenz des Fuhrwesens auf den Staatsstraßen der kgl. Bauinspektiven Bayreuth (1847).

41) *Berninger, Otto*: Die Entwicklung des Verkehrs. — In: Gau Bayreuth. 2. Aufl. München 1940.