

Hier endet sich Bayern

Fokus Forschung: Straßenforschung im Landkreis Eichstätt

Von Dr. Friedrich Lenhardt

Ich kann nicht verhehlen, dass ich den Landkreis in einer halbjahrhundertlichen Bringschuld sehe und bei ihm noch nicht die Einsicht erkennen kann, dass er aus zumindest zwei in ihrer historischen Entwicklung völlig unterschiedlichen Einheiten besteht und er sich noch nicht dazu durchringen kann, die Existenz einer Welt jenseits des Eichstättischen Horizonts zu akzeptieren. Solches passierte leider auch in der Primäredition des „Historischen Gedächtnisses des Landkreises Eichstätt“.

Das Nachdenken begann schon beim Beitrag mit dem herausfordernden Übertitel „Fokus Forschung“ und der präzisierenden Themenvorgabe „Straßenforschung im Landkreis Eichstätt“. Bei diesem verdienstvollen Bericht von Nadin Burkhardt fielen zwei Umstände ins Auge, zum einen, dass die weiterführende Literatur (S.33) auf die alterproben Arbeit von Winkelmann (1918/19) abhob, zum anderen, dass auf die Erwähnung der ebenso fruchtbar zu nutzende archäologische Fundkarte des Josef Reichart (1972) als offenbar vernachlässigbar verzichtet wurde. Aber letztere bezog sich ja ausschließlich auf Landkreis und Stadt Ingolstadt, lag damit also nicht in der Welt von Eichstätt. Trotz allem möchte ich dem nichtausgesprochenen Auftrag folgen und aus nicht-archäologischer Sicht etwas zu den Straßen im Landkreis Eichstätt erzählen und hoffe dem allzu weit gesteckten Arbeitsthema gerecht zu werden. Zugleich geht die Bitte an meine Kollegen Archivbetreuer ihre Rechnungsbücher der hintangeführten Jahrgänge aufzuschlagen und meine Informationen zu ergänzen, die naturgemäß Köschingzentriert sein müssen, denn ich glaube eine Vermehrung des Wissens wird archäologisch wenig ergiebig sein.



Die noch mittelalterlichen Geleise der Fahrwege nach Eichstätt und nach Nürnberg gabeln sich bei Gaimersheim. Hans Mielich, Holzschnitt 1547 von der Belagerung Ingolstadts durch die Schmalkaldischen Truppen 1546.

Über das römische Straßensystem zwischen Legio und Augusta ist hinreichend genug gesagt, was durch die beiden Köschinger Meilensteine und den jüngsten Fund des Benefiziarier-Weihsteins noch mehr an Gewicht bekommt. Sehr viel weniger ist bekannt zu den Straßenverbindungen des Mittelalters und der Neuzeit. Während zu den „Altstraßen“ vieles begründet spekulativ bleiben muss, sind die Belege aus neuerer Zeit dichter.

Als 1972 der alte Landkreis Ingolstadt dem neukonturierten Landkreis Eichstätt zugeschlagen wurde, war die neue Kapitale denkbar schlecht darauf vorbereitet. Eine förderliche Verkehrsinfrastruktur gab es nicht. Hier im Landratsamt Eichstätt hatte man 1967 noch stolz verkündet, dass man einen Anschluss an die große Nordsüdverbindung, die Autobahnausfahrt „Altmühltal“ bekommen habe. Zu dieser Zeit hatten wir im südöstlichen Kreisgebiet, zugegeben bedingt durch die Transporte vom Raffineriezentrum Ingolstadt weg, deren vier. In gleichem Klang wurde der Anschluss an die Bundesstraße 13 positiv genannt, während um Ingolstadt drei Bundesstraßen zusammenkamen, eine sogar in doppelter Ausführung. Die direkte Anbindung an Eichstätt lief noch auf Trassen,



Bis ins letzte Jahrhundert hinein erfolgte der Straßenbau in Kösching in gemeinschaftlicher Handarbeit. Die Photographien aus dem Sommer 1939 lassen die Mühsal der Arbeit erahnen.

die unter dem Kurfürsten Max III. Joseph „mit viel Eifer und wenig Erfolg“ zu Chausseen ausgebaut werden sollten. Daran war Kösching durch die Verpflichtung zu Fuhr- und Handscharwerk unmittelbar beteiligt.

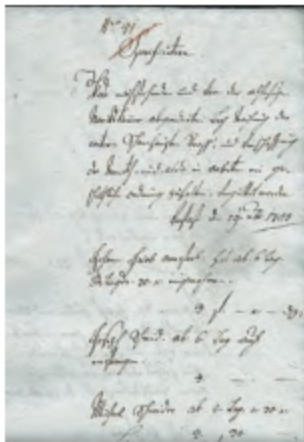
Schon in einem Beschwerdebrief 1762 hatten die Köschinger beklagt, abseits der großen Straßen zu liegen. Umso härter traf es sie, als die Regierung den Ausbau der weit entfernt liegenden Chausseen beschloss, der durch Hand- und Fuhscharwerk der Marktgemeinde und des ganzen Pfliegerichts unterstützt werden musste. Hinter diesem Ausbau der Infrastruktur stand die Sorge des Kurfürsten um sein durch den erfüllten Kaisertraum seines Vorgängers total erschöpften und verschuldeten Landes. Er versuchte sich an Reformen, um durch Hebung der Wirtschaft und der Landeskultur die Einnahmen zu mehren. Eine zentrale Rolle fiel der Maut- und Zollordnung von 1765 zu. Sie sollte den Binnenhandel unterstützen und den Export derjenigen Landesprodukte, von denen man sich Gewinne versprach, fördern und der Abwanderung von Staatsvermögen vorbeugen.

So war der Straßenbau unter diesem Aspekt zu sehen. Daher stand nicht die nahe Bischofsstadt Eichstätt als Zielpunkt vor Augen, sondern der Anschluss an die beiden Wirtschaftszentren Nürnberg und Augsburg. Eine Schlüsselstellung nahm dabei die „Gabel“ ein, wo sich die zwei Hauptstrecken nach Augsburg über Neuburg (heute die B 16) und nach Nürnberg über Weißenburg (heute die B 13) trennten. Dabei muss auch die bayerische Pfalz als Ziel gesehen werden insbesondere als 1777 sein Nachfolger Karl Theodor sein Mannheim mit der ungeliebten Haupt- und Residenzstadt München tauschen musste. Nach Eichstätt wollte eigentlich niemand.

Als vorgegebene Strecken gab es schon die Chaussee, die die Donau aufwärts Richtung Ulm lief und die Chaussee von München her nach Nürnberg. Sie hatte um 1650 die alte Handelsstraße von Ingolstadt und Etting nach Arnsberg abgelöst, die Geleitstraße oder Goldene Straße genannt wurde. Als Funktionsbeschreibung hatte sie den Titel einer „Commercialstrasse“. Sie sollte zu einer „Hochstraße“ erhoben werden. Der Begriff der „Hochstraße“ war bis dahin nur auf die alte Römerstraße angewendet worden, die sich durch ihren massiven Unterbau durch die Jahrhunderte hin von den Fahrgeleisen der mittelalterlichen Wege abhob. Der Ausbau dieser direkten Nord-Süd-Verbindung gab den Auftakt, allerdings nur bis Denkendorf, das lag bereits im Hochstift-Eichstättischen Ausland. Diese Grenze setzte den Bemühungen des Kurfürstentums ein Ende. Das sprach Adrian Riedl in seinem Reise-Atlas von Baiern 1804 deutlich aus: „Vor Denkendorf endet sich Bayern, und fügt sich eichstetter Gebiet an.“ Die Ausgaben erhielten erst einen Sinn, wenn sie jenseits im Fürstbistum auch weitergeführt wurden. Eine Hoffnung darauf war berechtigt, nachdem das Hochstift ab 1765 erhebliche Mittel zum Straßenausbau bereitstellte. Eine erste Abrechnung über die „Chaussierung“ dieser alten Handelsverbindung für Kösching liegt aus dem Jahr 1771 vor.

Am 17. Oktober 1772 wurden der Amts-, Vicebürgermeister und Marktschreiber nach Ingolstadt zum Haupt-Maut- und Straßen-Directionsamt zitiert. Sie sollten über die Verteilung der Arbeiten informiert werden. Denn auch andere Ortschaften diesseits der Donau waren zur unbezahlten Fronarbeit vorgesehen. Die „Gabel“ existierte als topographischer Punkt noch nicht, dafür wurde Dünzlau genannt.

Mit dem einen Mal war die Verteilung noch nicht abgeschlossen, und die verkleinerte Köschinger Delegation mit Vicebürgermeister und Marktschreiber musste nochmals nach Ingolstadt. Schließlich wurden die zwei noch vor Ort eingewiesen, wodurch wir über den weiteren Verlauf der Strecke bei Eitensheim informiert werden. Dann war auch hier die Grenze zum Hochstift erreicht.



Beleg 41 der Kommunalrechnung 1785

In der arbeitsfreien Winterzeit waren die Frondienstler abkömmlich. Die Aufsicht lag bei Bürgermeistern und Marktschreiber. Ihr Einsatzort wurde mit in der Nähe von Gaimersheim angegeben. Die finale Abrechnung erfolgte im Rechnungsjahr 1773. Insgesamt entstanden Unkosten für die Marktgemeinde von 13 Gulden und 42 Kreuzer. Diese Gelder wurden von der Gemeinde übernommen für die Arbeiter im Taglohn, für das Brechen der Steine und den Transport an die Baustelle. Das Brechen einer Fuhre kam auf 1 Gulden und 15 Kreuzer, für ein „Färtl Bruchstein“ verrechnete man nur 5 Kreuzer. Damit wären die Baumaßnahmen abgeschlossen gewesen, wenn die Köschinger ihrem Auftrag

unverzüglich nachgekommen wären. Ein probates Mittel zur Beschleunigung war damals die „Militärische Execution“. Dabei wurden Militärangehörige in die zahlungsrückständige Ortschaft geschickt, die für deren Unterhalt so lange zu sorgen hatte, bis die Gemeinde ihrem Auftrag nachgekommen war. 1773 lagen zwei einfache Soldaten für 4 Tage im Markt, was die Kommunalkasse inclusive aller Gebühren mit 3 Gulden und 5 Kreuzer belastete. 1777 starb Max III. Joseph, sein Nachfolger Karl Theodor kam aus der Pfalz, was die Perspektive im Straßenbau möglicherweise etwas verschob.

In nämllicher Weise ging es beim Ausbau der Chausseen nach Neuburg und nach Vohburg (heute B16 und B16a), bei Riedl die Chaussee von Donauwörth nach Regensburg, und als entfernsteten Einsatz die Straße über Schamhaupten bis zur Eichstättischen Grenze zu, was wieder Unkosten und einen eigenen Gang nach München bedeutete. 1782 traf der Regierungsbefehl zum Ausbau der Straße von Landshut und Neustadt her (heute B 299) ein. Bei Riedl hieß sie die Chaussee von Landshut nach Neumarkt über Beilngries, welches bei ihm Berngrieslautet. Hier waren in den nächsten Jahren etwa 30 Männer im Scharwerkseinsatz. Auch das Jahr darauf wurde protestiert. Auch dieser Bau verlief, wenn auch in gesteigertem Maße, da nun neben den Gerichtsuntertanen auch die Marktbürgerschaft belastet wurde, in gewohnter allerdings sehr detaillierter Weise: Protest, militärische Exekution, Scharwerkleistung.

Zum Jahr 1785 liegen die letzten Belege vor. Es ist faszinierend eine einfache Quittung vom Ende des Dezembers vor 240 Jahren in der Hand zu halten und lesen zu können: „Specification, Was Nachstehenden und



Straßen- und Verwaltungskarte von Bayern 1: 250 000, Ausgabe 1950. Der „Dreiländerpunkt“ lag damals etwa 1,5 km nordöstlich von Zandt. Von Süden ging Oberbayern dazu, nordöstlich lag die Oberpfalz, nordwestlich, das Eichstättische Land, war Mittelfranken.

von der alhiesigen Marckskammer Abgeordneten bey Machung der weiteren Schamhaupten Strass und Verschaffung der Menath und alda in Arbeiten ein geschühliche Ordnung zuhalten, vergütet worden. Verfast den 29ten Decembris 1785.

Johann Jacob Ampferl hat ab 6 Tag, des Tages 30 x. eingenommen 3fl. -x. -d. Joseph Schmid ab 6 Tag auch empfangen 3. Michael Schneider ab 5 Tag a 30 x. 2. 30. Veith Rauscher ab 6 Täg a 30 x. hat eingenommen 4 fl.“. Die Quittung ist auf der Rückseite fortgeführt. Das ergab in Summa 25 Tage, der Tag honoriert mit 30 Kreuzer eine Gesamtzahlung von 12 Gulden und 30 Kreuzer, deren Erhalt die vier Ratsmitglieder eigenhändig unterzeichneten.



Von Hepberg ins Donautal Reichsautobahnbrücke mit Blick auf Ingolstadt, Postkarte um 1938.

Während der Napoleonischen Kriege verschob sich die Bedeutung der Straßen weg von der kommerziellen hin zur militärischen Nutzung. Das Königreich reagierte auf französischen Druck hin mit der Gründung einer „Commission des routes“, gefolgt von der topographischen Landesaufnahme, wobei man schnell den Nutzen der Vermessung für ein neues Besteuerungssystem erkannte. Das 19. Jahrhundert war nach der temporär bevorzugten Nutzung von Wasserwegen durch den massiven Ausbau der Schienenwege geprägt. Mit dem ersten Weltkrieg und der wachsenden Bedeutung der automobilen Beweglichkeit stieg das staatliche Interesse am Straßenbau wieder. In unserer Gegend spielt noch eine Zeitlang die Festung Ingolstadt mit ihren „Kriegsstraßen“ eine Rolle und in der anschließenden Notzeit die Arbeitsbeschaffung durch Ausbau von untergeordneten „Distrikts-“ und „Vizinalstraßen“, was auf der Jurahöhe als Notstandsarbeiten für „Juraerschließungsstraßen“ lief. Solches ging in den Arbeiten zur „Reichsautobahn“ fort. In ihr verbanden sich die beiden gegensätzlichen Charaktere einer Verbindung und einer Grenze, denn ihr heute unüberwindbarer Riegel war schon in der Planung mit zwei Unterführungen, „Brücken“, eine für die Römerstraße die andere für die Köschinger Straße, durchbrochen worden. Damit ließe es sich bequem auf die älteste historische Grenze, den römischen Limes rekurrieren, vor allem auf dessen Durchlässigkeit, was ja zugleich Hinweise auf Wege in unserem Heimatraum wären, womit ich aber eher das „Historische Gedächtnis des Landkreises Eichstätt“ befasst sehe.