

Zum Beginn des fränkischen Straßenbaus

Am 10. August 1738 berichtete Balthasar Neumann an den Fürstbischof von Bamberg und Würzburg, Friedrich Karl Graf von Schönborn, daß der Ebracher Abt den *bösen* Weg von Ebrach nach Burgwindheim reparieren lassen möchte, und daß der Abt deshalb mit ihm über die in Frankreich gesehene *schönen Wege* gesprochen hätte¹⁾.

Diese in den Würzburger Bauakten zufällig erhaltene Notiz wirft ein bezeichnendes Schlaglicht auf die fränkischen Straßenverhältnisse der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts: Man orientierte sich bei den um diese Zeit vor allem im Hochstift Würzburg verstärkt einsetzenden Bemühungen um die Herstellung dauerhafter Landstraßen eindeutig am französischen Vorbild. Infolge der dezimierten Quellenlage muß heute jedoch teilweise offenbleiben, inwieweit der Chausseebau, der sich in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts in den fränkischen Landen als regelrechte Innovation durchsetzte, direkt von Frankreich übernommen wurde. Balthasar Neumann hatte zweifellos 1723 die französischen Chausseen auf seiner Studienreise nach Paris und Versailles kennengelernt, und es ist anzunehmen, daß er diese Kenntnisse auch bei den von ihm betreuten Straßenreparaturen anwandte. Darüber hinaus muß Balthasar Neumann auf seinen vielen Baureisen aber auch die Chausseebauversuche einzelner rheinischer Stände erlebt haben, und abgesehen davon blieben Balthasar Neumanns Straßenbauten insgesamt Ausnahmeerscheinungen, da der planmäßige Chausseebau im Hochstift Würzburg erst in den 1750er Jahren begann. In Franken war das Hochstift Würzburg unter Fürstbischof Adam Friedrich von Seinsheim (1755-1779) später allerdings der antreibende Stand im fränkischen Straßenbau, nachdem man nicht nur erkannt hatte, daß ein einträglicher Handel ohne geeignete Verkehrswege unmöglich war, sondern sich auch zu der Bereitschaft durchgerungen hatte, für diesen angestrebten Handel – in Franken bestimmte damals der Merkantilismus die Straßenbaupolitik²⁾ – die notwendigen Voraussetzungen und somit die dazu notwendigen Opfer zu leisten.

Wie katastrophal wir uns die Wegeverhältnisse vor dem Chausseebau vorstellen müssen, lassen die aus dem 18. Jahrhundert verbliebenen Wegrelikte erahnen: Selbst die bedeutendsten fränkischen Fernstraßen zogen vielfach nur als enge und im allgemeinen tief ausgefahrene Hohlwege dahin. Im Franken östlich des Limes hatte es bis zum Beginn des Chausseebaus keinen planmäßigen Kunststraßenbau gegeben, wenn man von einigen Pflasterstrecken der Städte oder in der Nähe von Klöstern absieht, und daher waren die Wege im 18. Jahrhundert im allgemeinen so sehr ausgefahren und ausgeschwemmt, mithin in einem so miserablen Zustand, daß keiner der fränkischen Kreisstände ohne eigenen Straßenbau erwarten durfte, neuen und zusätzlichen Handelsverkehr ausgerechnet auf die Wege seines Territoriums locken zu können. Dabei hatte es auch zuvor keineswegs an Verordnungen zum Bau der Landstraßen gefehlt. Fürstbischof Julius Echter von Mespelbrunn erinnerte beispielsweise im Oktober 1599 einen seiner verantwortlichen Amtsmänner recht energisch daran, doch dem an alle Amtsleute des Hochstifts hinausgegebenen Befehl zur Straßenreparatur nachzukommen, als den Fürstbischof weiterhin täg-

lich Klagen über den unzureichenden Straßenzustand erreichten ³⁾: Wann aber dergleichen Beschwerde Unserm Land, Stätten, Fleckhen und Unterthanen ahn ihrer Nahrung nit zu wenigem Abbruch und schmälierung gereichen thut, Indeme, daß solche gefährliche böse Strassen, durch die Fuhr- und Handels-Leuth, so viel ihnen möglich, gemeidet, dardurch dann dem gemeinen Mann ellicher Orth sein Weingewächs, Frucht und anders, so auff die fuhr verkauft würdt, entweder liegen bleibt, oder mit Verlust, und unstatten begeben muß, zu deme auch die Zuführung allerley Nothdurfft von Salz, Fischwerckh und dergleichen, so zu gemeinem Hauswesen nit zu entrathen, abgestrickt würdt, oder da gleich deren Orthen bisweilen Fuhr gehen, doch von wegen solcher tieffen Löcher, und schlägigen Sümpffen über besahmte Felder, Wiesen, und andere Gütther abweeg suchen, und merklichen Schaden fügen, auch ahn Zehrungen, Handwercksleuthen, und anderen Losungen nit geringer Abgang verursacht. Um solchen Folgen abzuhelfen bzw. zuvorkommen, ermahnte Julius Echter seinen Getreuen, die einschlägigen Straßen- und Wegabschnitte unverzüglich herzustellen, damit durchs ganze dir anbefohlene Amt von einer Marckhung an die andere gemelte Landstrassen in ihr gebührende rechte Weithung, auch weich-statt (wo die nit vorhin seind) geraumbt, auff beeden seithen abgesteint, gräben und abflüß, nach der längher gemacht, solche mit waydenstämmen besetzt, damit die ⁴⁾ desto weniger eingehen, auch darüber nit weither gefahren, noch durch die Einwohnere mit den anstossen-

Im Stadtwald nördlich von Schweinfurt liegt ein Hohlwegbündel des 18. Jahrhunderts als Relikt der einstigen Altstraße von Schweinfurt über Königshofen nach Leipzig im Bereich der Waldabteilung „Holzspitze“ unmittelbar westlich der heutigen Straße nach Königshofen.



den Gütthern darüber gegriffen, oder gebauet werde... Wo es dann Löcher, gräben oder Sumpff hat, daß dieselben mit steinen, oder welcher Enden deren nit zu haben, mit Holzwerckh ausgefüllet, und erschüttet, auch, wo das Vermögen, und Mann es ahn steinen hat, Bruckhen gemacht werden; Insonderheit auch unser Befelch, darahn zu sein, damit solche Besichtigung und Ausbesserung jährlich fürgenohmen, und was also erstmals für das schwerest in besserung gerichtet, beharrlich mit weniger Mühe und Kosten erhalten werde.

Vergleichbare Verordnungen existierten in Franken zweifellos nicht nur im Hochstift Würzburg, doch wurden sie später in den Territorien der übrigen Stände ebenso schlecht wie in den Würzburgischen Landen eingehalten, zumal Zeiten folgten, in denen die Interessen der Regenten ganz anderen Objekten galten. Abgesehen davon sollte nicht übersehen werden, daß sich der Transport fränkischer Landesprodukte erst allmählich mit der sich nur langsam von den Folgen des 30jährigen Krieges erholenden Wirtschaft steigerte, so daß im 18. Jahrhundert nicht nur die Bedeutung der Straßen wuchs, sondern auch ihr Verschleiß seinem Höhepunkt zusteuerte.

Die Relikte von Fernstraßen des 18. Jahrhunderts finden wir in Franken heute bevorzugt in Wäldern, weil die Hohlwege dort nach dem Chausseebau meist nicht zugeschüttet oder bzw. und überackert wurden. Die beiden neben-

Fast 10 m tief sind einzelne Abschnitte des Hohlwegbündels der Altstraße von Würzburg nach Bamberg – der Vorläuferin der heutigen B 22 – westlich von Ebrach in die Steigerwaldschichtstufe SSW vom sog. Radstein eingeschnitten.
Fotos: H.-P. Schäfer, Gerbrunn



stehenden Bilder zeigen zwei gut zugängliche Ausschnitte aus zwei verschiedenen Wegbündeln, die mit Sicherheit in das ausgehende 18. Jahrhundert zu datieren sind. Aus der topographischen Lage der beiden Bildstandorte darf aber keineswegs geschlossen werden, daß die fränkischen Altstraßen des 18. Jahrhunderts nur an größeren Steigungen als Hohlwege ausgebildet waren, denn auf den meist tiefgründigen Böden im fränkischen Gäuland boten bereits geringe Steigungen dem Wasser genügend Gefälle, alles gelockerte Feinmaterial fortzutransportieren. Auch im offenen Kulturland außerhalb der Wälder müssen wir uns die Wegverhältnisse vergleichbarer Streckenabschnitte als ähnlich schlecht wie in den Wäldern vorstellen, weil außerhalb der Wälder Gesetz und Anrainer ein Abweichen vom Weg verhinderten, wobei die Wegreparaturen hier nur wenig besser waren, weil sie im allgemeinen unsachgemäß ausgeführt wurden⁵⁾.

Nach vielen nutzlosen, weil nicht dauerhaften Wegreparaturen, entschloß man sich im Hochstift Würzburg zum Chausseebau, der in Deutschland um die Mitte des 18. Jahrhunderts noch in den Anfängen steckte. Die Würzburger Anforderungen an die neuen Straßen waren dabei recht hoch; man informierte sich nicht nur über die Chausseebauweise auswärtiger Stände, sondern stellte 1752 sogar einen „ausländischen“ Straßenbausachverständigen aus Baden-Durlach ein⁶⁾. So kam der Würzburgische Straßenbau zu solchem Erfolg, daß der fränkische Kreis die von ihm als mustergültig anerkannte⁷⁾ Chausseebauweise des Hochstifts Würzburg im Jahr 1765 als allgemeinverbindlich für den gesamten künftigen Heer- und Commercialstraßenbau des ganzen fränkischen Kreises anordnete⁸⁾.

¹⁾ Bayerisches Staats-Archiv Würzburg (BStAW), WK 44-48, Bauakten Nr. 355, Bd. III.

²⁾ vgl. ZOEPFL, Gottfried: Fränkische Handelspolitik im Zeitalter der Aufklärung, in: Bayerische Wirtschafts- und Verwaltungsstudie Bd. III, Erlangen/Leipzig 1894.

³⁾ Wortlaut eines Briefs vom 26. 10. 1599, nach SCHNEIDT, Jos. M.: Thesaurus Iuris Franconici, Teil II, Heft 10, Würzburg 1789.

⁴⁾ die: bezieht sich auf die Gräben und Abflüsse.

⁵⁾ Im Hochstift Würzburg wurde die Verwendung von Erde oder gar Holz für die Straßenreparaturen 1752 verboten, weil diese Materialien als nicht dauerhaft genug erkannt worden waren. Würzburger Landverordnung vom 17. 2. 1752.

⁶⁾ Chausseebauanleitungen des schwäb. Kreises von 1737, BStAW, Fränkische Kreisakten Nr. 450. Ebenso: Rep. 150-155, BStAW. Daneben hatte man bis 1741 auch die Straßenbauverordnung des Hochstifts Speyer aus dem Jahr 1721 eingeholt, BStAW, WK 44-48. Repertorienhinweis fol. 130, und ebenso die Fürstl. Ellwanger Straßenbauverordnung von 1749 (?), BStAW, Rep. 150-155, Repertorienhinweis fol. 288.

Bei dem 1752 eingestellten Baden Durlachischen Straßenbausachverständigen handelt es sich nicht um den späteren Capitain Reeder, wie WACHTER, Vincenz: Das Straßenwesen in Unterfranken und Aschaffenburg, Würzb. Diss. 1921, Seite 32, annimmt, sondern um den Schultheißen und Straßeninspektor Ludwig Frommel, BStAW, Würzb. Rechnung f. 1752, Würzb. Rechnungen 2190 1/2-1/7.

⁷⁾ 2. 10. 1765, BStAW, Fr. Kreisakten, Nr. 537.

⁸⁾ Fränkisches Kreisconclusum vom 9. 12. 1765 zu dem 1764 von Kaiser ergangenen Befehl zum Heer- und Commercialstraßenbau, BStAW, Fr. Kreisakten, Nr. 375.