

derts. Ein Forschungsbericht, in: Frankenland Heft 4/2007, S. 231-244.

Allgemein zur Kulturlandschaft Spessart:

Himmelsbach, Gerrit: Wirtschaftsgeschichte in einer „Einöde“? – Die Entdeckung der Kultur-

landschaft Spessart, in: Baum, Hans-Peter/ Leng, Rainer/Schneider, Joachim: Gesellschaft – Mentalitäten im Mittelalter. Festschrift zum 75. Geburtstag von Rolf Sprandel (= Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte 107). Stuttgart 2006, S. 109-131.

Alte Wege auf der Frankenhöhe

von

Martin Held

I. Kurze Beschreibung des Naturparks Frankenhöhe

Mit Frankenhöhe wurde ursprünglich ein Höhenzug östlich Rothenburgs bezeichnet. Heute meint man damit den Naturpark Frankenhöhe. Das Gebiet, dessen frühere Wegeverhältnisse anhand eines als Beispiel verwendeten Geländeausschnitts beschrieben werden sollen, liegt zwischen den Städten Rothenburg o.d. Tauber im Westen, Bad Windsheim und Neustadt a.d. Aisch im Norden, Langenzenn im Osten sowie Ansbach und Feuchtwangen im Süden.

Da sie für die Entstehung und den Erhalt der alten Wege von Bedeutung sind, seien einige Eigenschaften dieser Landschaft aufgezählt. Sie ist nach dem steilen Anstieg östlich Rothenburgs von Westen nach Osten leicht geneigt, so daß das Wasser nach Osten zum Rednitz-Regnitz-Becken fließt. Sie ist waldreich, dünn besiedelt. Manche Erhebungen steigen auf über 500 m hoch. Der Keuperboden besteht weitgehend aus Schichten, die bei Nässe sehr weich werden.¹⁾

In den Wäldern haben sich im Laufe der Zeit Kulturlandschaftselemente verschiedener Art, die dort konserviert wurden, angehäuft,²⁾ wie z.B. Wölbacker, Meiler, kleine bis winzige Burgen, Hügelgräber oder Weiherdämme, vor allem aber unzählige Fahrbahnen einstiger Verkehrsverbindungen. Diese Wege waren nicht befestigt. An den Hängen,

die man, wenn man von Norden nach Süden unterwegs war, wegen des West-Ost-Verlaufs der Täler zu überwinden hatte, spülte der Regen die von Tieren und Wagen gelockerte Erde nach unten. Wurden die Fahrbahnen unbenutzbar, d.h., zu tief und zu eng, was bei weichem Untergrund wie auf der Frankenhöhe und offensichtlich hoher Verkehrs frequenz vermutlich ziemlich rasch ging, legte man neue an. Dadurch wurden vielbefahrene Trassen sehr breit.³⁾ Auf solchen Wegen war das Reisen zuweilen sehr beschwerlich. Als man im Jahr 836 n.Chr. bei der Überführung der Reliquien des hl. Venantius von Rimini ins Kloster Fulda bei schlechtem Wetter das Ries durchquerte, brauchte man sogar ein göttliches Wunder, damit der Weg wieder begehbar wurde.⁴⁾

Im Rahmen dieses Beitrags kann nur ein einziger, die alten Wege auf der Frankenhöhe betreffender Aspekt, nämlich die Frage nach dem Vorhandensein zweier voneinander unabhängiger alter Verkehrssysteme, behandelt werden. Anhand eines als Beispiel benutzten Geländeausschnitts ostsüdöstlich Bad Windsheims soll versucht werden zu zeigen, daß sich das eine vor der um das Jahr 1000 stattfindenden Kolonialisierung,⁵⁾ das andere als Folge dieser Kolonialisierung entwickelte. Dabei erscheint es vor allem schwierig herauszufinden, durch welchen Personenkreis die Wege, die vor der Zeit der großen Rodungen entstanden, angelegt wurden.

II. Die vor der Kolonisierung entstandenen Routen, gezeigt am Beispiel des Raums Lenkersheim-Limbach

Beim Betrachten der Karte, in die die aufgefundenen Wegespuren eingetragen sind, erkennt man, daß einige Trassenabschnitte sehr breit sind. Westlich von Limbach und Wilhelmsgreuth haben sie eine seitliche Ausdehnung von etwa 1 km. Viele von ihnen führen, wobei die Bahnen parallel verlaufen, an landwirtschaftlich genutzte Flächen hin, verschiedentlich – als Beispiel seien der Hang östlich von Limbach und noch einmal der westlich von Wilhelmsgreuth genannt – sowohl oben auf der Hochfläche als auch unten im Tal. Diese Äcker und Wiesen kann es zu der Zeit, als die Strecken befahren wurden, nicht gegeben haben.

Es waren auch die dazugehörenden Orte nicht vorhanden. Limbach wird nördlich und südlich (die Spuren laufen zwischen den am Dorfrand wachsenden Bäumen hindurch), Wilhelmsgreuth auf drei Seiten von Trassen(teilen eingerahmt, deren Bahnen, ohne sich zu vereinigen, nebeneinander auf das Dorfgelände zugehen. Wenn die Dörfer schon bestanden hätten, wäre es nicht in Frage gekommen, das bebaute und kultivierte Land nach und nach mit Wegen zu durchziehen.

Während die besprochenen Streckenabschnitte auf der Höhe keine Beziehung zu den benachbarten Siedlungen haben, gehen die drei großen, zu ihnen hinaufführenden Anstiege vom Ort Lenkersheim aus. Sie fächern, nachdem sie in einem einzigen Strang die Ackerflur durchquert haben, erst an deren Rand beim beginnenden Anstieg auseinander. Das zeigt, daß es, als die Strecken benutzt wurden, Lenkersheim selbst und das es umgebende Agrarland schon gab. Das nur wenige Schritte entfernte Gebiet auf der Höhe um Limbach war aber in starkem Kontrast dazu damals noch geschlossenes Waldland, das der Kultivierung harzte.

Diese Beobachtungen erlauben, den Zeitraum für die Entstehung dieser Trassen mit ihren außergewöhnlichen Dimensionen einzugrenzen. Sie entwickelten sich, als am Fuß

der Frankenhöhe schon strukturierte, geordnete Siedlungsverhältnisse bestanden, oben aber freier Verkehr, der nicht durch Rodungsmaßnahmen eingeschränkt wurde, möglich war.⁶⁾

Lenkersheim, dessen Name außer aus „-heim“ aus dem Personennamen Lantgir gebildet wurde,⁷⁾ könnte wie andere Orte der Region, deren Name aus einem Personennamen und dem Grundwort „-heim“ besteht, in der ersten Hälfte des 6. Jahrhunderts angelegt worden sein.⁸⁾ Die Kolonisierung der siedlungsungünstigeren Frankenhöhe erfolgte, wie erwähnt, vermutlich erst um das Jahr 1000.

Es ist anzunehmen, daß man, als die für die neuen Siedlungen mit dem sie umgebenden Ackerland benötigten Waldfächen abgeholt wurden, nicht mehr auf sich erweiternde Fernstrecken Rücksicht nehmen mußte. Dieser rege, eine Fahrrinne nach der anderen erzeugende Verkehr dürfte nur bis ins 9./10. Jahrhundert über die Frankenhöhe gegangen sein, so daß ganz grob gerechnet ein Zeitraum von 400 Jahren bleibt, in dem sich die ausladenden Trassen herausbildeten.⁹⁾

Es scheint, daß man die Entwicklung der von Lenkersheim zunächst nach Südosten ausgehenden, dann bei Limbach nach Süden schwenkenden Route, und damit auch den Zusammenhang zwischen den Anstiegen und den auf der Höhe vorhandenen Trassenteilen, jedenfalls in Umrissen, noch rekonstruieren kann. Die Linie, von der sie sich nach Osten verbreiterte, ist durch den mittleren der drei genannten Aufgänge vorgegeben. Er wurde im Lauf der Jahrhunderte zu einem ungewöhnlich tiefen, schluchtartigen Hohlweg ausgewaschen, dessen Sohle etwa 4 m breit ist (1).

Die zunächst schmale, aus nur einer oder einzelnen nebeneinander verlaufenden Bahnen bestehende Strecke hat, die Richtung des Aufstiegs schnurgerade nach Südosten fortsetzend, auf kürzestem, direkten Weg, ohne tiefe Täler durchqueren zu müssen, eine Furt über die Zenn in unmittelbarer Umgebung von Ober-/Unteraltenbernhaim angesteuert.¹⁰⁾ Nachdem diese Verbindung ungehbar geworden war, wich man mit der Streckenführung nach Osten aus. 750 m südöstlich des

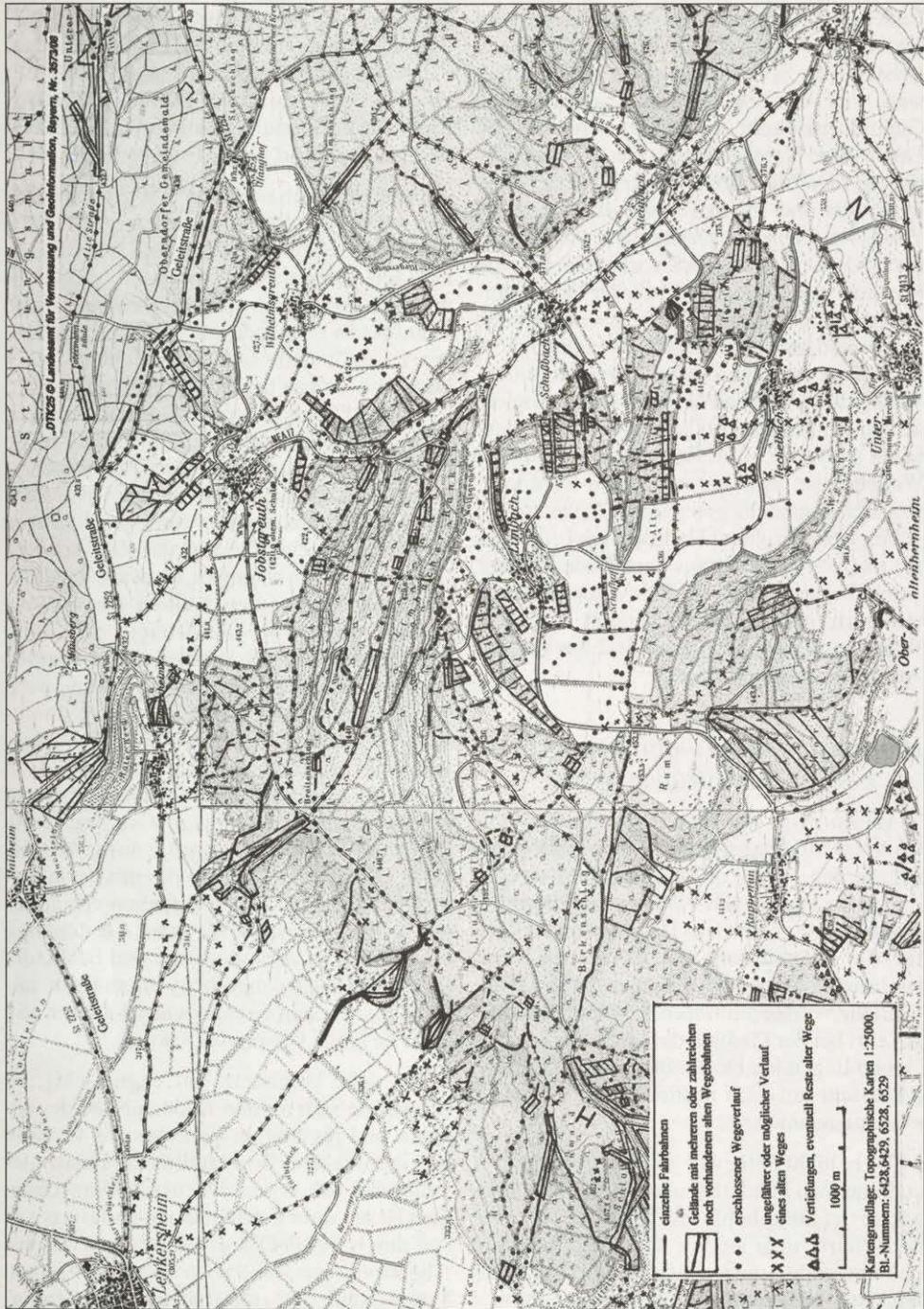


Abb. 1: Alte Wege um Limbach.

Endes des eben erwähnten Aufstiegs sind sechs kurze, durch die Verlagerung der Route entstandene Spuren zu sehen. Sie ergaben sich, weil man dort einen schmalen, flachen Geländeeinschnitt durchfahren mußte (2). Durch diese Notwendigkeit, von der ursprünglichen Ideallinie abzuweichen, geriet man wohl oder übel in ein Terrain, das von tiefen West-Ost-Tälern durchschnitten war. Wegen der an deren Hängen stark wirkenden Erosion war man genötigt, immer wieder neue Fahrschneisen zu schlagen. Die Trasse wurde also breiter und breiter. Schließlich stieg man vom Höhenzug zwischen dem Untreut- und dem Wolfsgraben nicht mehr nach Süden, sondern an seinem Ende nach Osten ab (3). Von einer heute noch auf 40 m Breite von bis zu fünf Wegebahnen markierten, 500 m nordnordwestlich Limbachs gelegenen Fläche aus (4) gelangte man zu dem Hang östlich Limbachs (5) und zog von dort aus nach Süden weiter. Auch dieser wurde von West nach Ost nach und nach für den Verkehr benutzt. Auf diese Weise hatte man sich mehr als 2 km von der Ausgangsstrecke entfernt.

III. Das mit der Kolonisierung entstandene Straßensystem

Als im Zuge der Erschließung der Frankenhöhe Siedlungsplätze in den Wald gerodet wurden, waren offensichtlich die aus der Zeit davor stammenden Wege weitgehend bedeutungslos geworden. Hatte man zunächst für die Wegführung alle Freiheiten, weil höchstens vereinzelt Siedlungen auf der Frankenhöhe vorhanden waren,¹¹⁾ mußte man umgekehrt bei der Planung der im beschriebenen Gebiet liegenden Dörfer offensichtlich keine Rücksicht auf sich ausdehnende Verkehrssysteme nehmen.¹²⁾

Wo es nicht nötig war, die aus früherer Zeit stammenden Fahrbahnen, die bis zu fünfzehn Meter tief ausgehöhlt sein konnten, einzuebnen, rührte man sie bei der Urbarmachung des Neulandes und auch später nicht an. Deshalb ist es nicht erstaunlich, wenn vieles, was die Frankenhöhenbewohner bei der jahrhundertelangen Kultivierungstätigkeit in die Landschaft hinein, die sie ja für ihre Zwecke nutz-

ten, anlegten, Berührung mit diesen fast allgegenwärtigen ehemaligen Fahrbahnen hat. Sie gehen etwa bis unmittelbar an die Häuser einer Ortschaft hin oder führen, was etwas merkwürdig aussieht, in einen Weiher hinein oder an den Rand einer Grube heran.

Um die neu entstandenen Orte untereinander und mit der Region, d.h., auch mit den Orten des Altsiedellandes, zu verbinden, brauchte man ein anderes Straßensystem. Vergleicht man die mit der Gründung Steinbachs und Schußbachs entstandenen Wege mit den früheren, stellt man sich entsprechende aber auch sich unterscheidende Verhältnisse fest. In beiden Fällen gehen sie in einem einzigen Strang durch das Ackerland zwischen Siedlung und Anstieg.¹³⁾ In beiden Fällen fächert die Strecke im Hang auseinander.¹⁴⁾ Die Bahnen westlich Steinbachs vereinigen sich aber anders als solche, die aus der Zeit vor den Dorfgründungen stammen, oben auf dem Plateau nach dem Anstieg, weil sie dort auf Ackerland stoßen (6). Des öfteren, z.B. 1 km westlich Schußbachs, kreuzen sich die beiden Wegesysteme. Die neuere, von Schußbach kommende Strecke zieht sich durch, durchschneidet, unterbricht die ältere, die ausgedient hat, in dem Abschnitt, wo sie sich begegnen. Von dieser sind auf dem Höhenzug nur schwache, kaum wahrnehmbare Reste übrig (7). Obwohl teilweise etwa 800 bis 1000 Jahre benutzt, haben die mit der Kolonialisierung entstandenen Verkehrsverbindungen sowohl, was die seitliche Ausdehnung der Trassen als auch die Tiefe und Breite der Fahrbahnen anbelangt, bei weitem nicht solche Dimensionen erreicht wie die älteren, die nicht so lange verwendet wurden.

Das neue Wegenetz war engmaschig, es orientierte sich an den Bedürfnissen des lokalen und regionalen Verkehrs. Es verband mit dem zahlreichen ländlichen Besitz der Städte der näheren und weiteren Umgebung, dem Besitz ihrer Einrichtungen und Bürger.¹⁵⁾ Auf ihm waren die Bauern unterwegs, um ihre Abgaben beim Grundherrn selbst oder seinen Sammelstellen abzuliefern, es gab kleinräumigen Handel. Sie verbinden also mit dem nächsten Kirchdorf, den Klöstern, Ämtern, Markt- und Gerichtsorten der Umgebung.¹⁶⁾

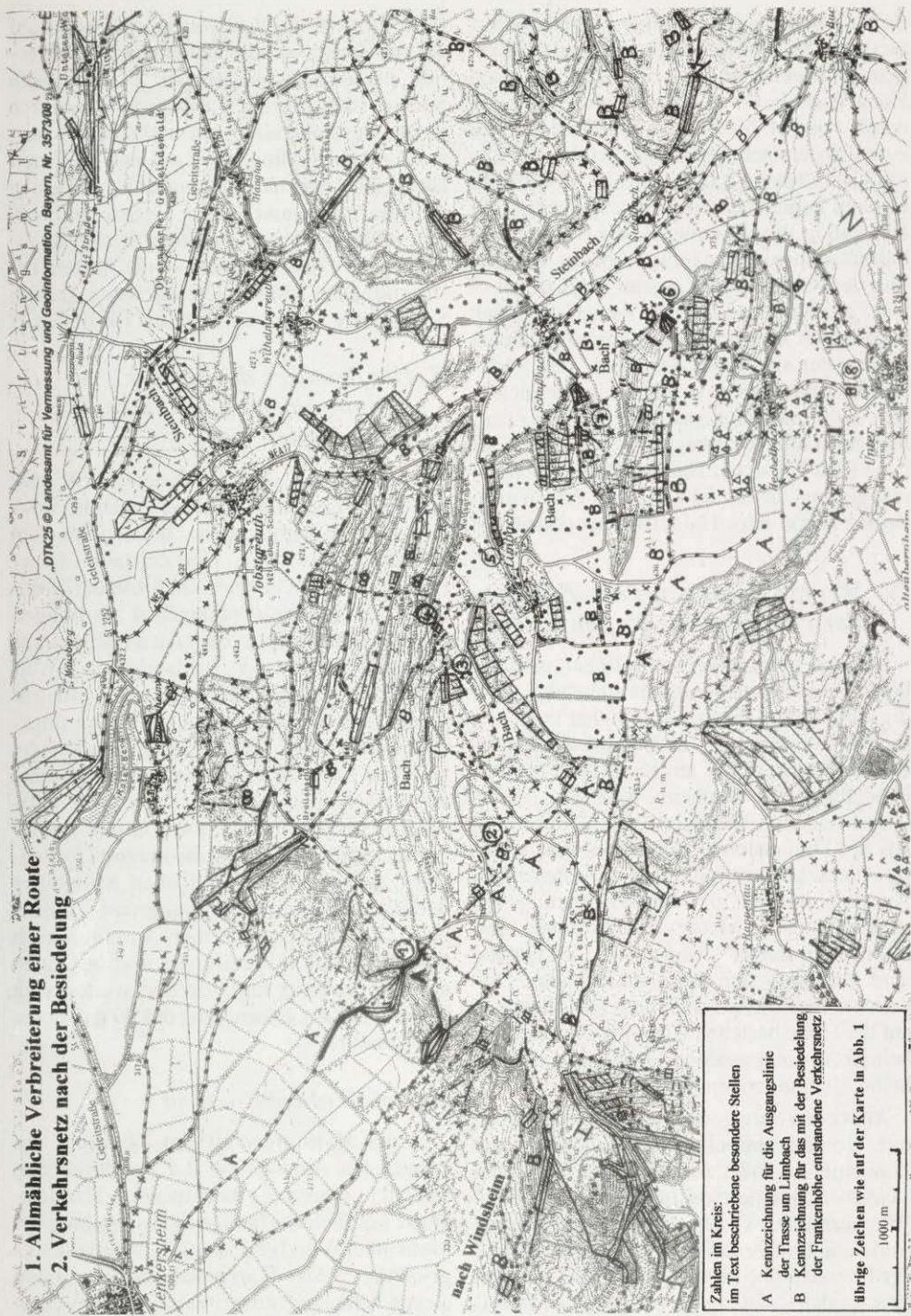


Abb. 2: Allmähliche Verbreiterung einer Route, Verkehrsnetz nach der Kolonisation.

So ist etwa das 80 m lange Hohlwegüberbleibsel 80 m nördlich der Unteraltenbernheimer Kapelle ein Rest des Kirchwegs von Hechelbach her¹⁷⁾ (8). Von Neuhof a.d. Zenn wurde vom 14. bis zum 16. Jahrhundert Wein zum Kloster nach Heilsbronn gefahren.¹⁸⁾ Die Stadt Windsheim kaufte im Jahr 1400 für ihr Haus in Schußbach, in dem der jeweilige für den sich in Windsheimer Besitz befindenden Schußbachwald zuständige Förster wohnte, von der Zennhäuser Ziegelei Dachziegel.¹⁹⁾ Die Ziegel könnten über die östlich oder auch nordöstlich von Schußbach eingezeichneten Wege oder auch über das Zenn- und Steinbachtal transportiert worden sein. Vergleichbare Lieferungen gingen natürlich von Zennhausen in alle Richtungen.²⁰⁾ Schließlich sei der Markt Erlbacher Hafner Hans Dottenheimer genannt, der im Jahr 1414 auf dem Windsheimer Markt seine Hafnerwaren verkaufte.²¹⁾

IV. Weitere Routen aus der Zeit vor der Frankenhöhenkolonisierung

Ähnlich wie Lenkersheim liegen mehrere bereits um 800 oder früher bestehende Orte – die meisten von ihnen gab es sicher lange vor ihrer Ersterwähnung – im Bereich der Windsheimer Bucht, direkt am Rand der Frankenhöhe: Ickelheim, Sontheim, Westheim, Marktbergel und Burgbernhheim. Von allen nimmt, aus der Dimension zu schließen, eine wichtige Verkehrsverbindung nach Süden ihren Ausgang, die sich im Laufe des Anstiegs auf mehrere hundert Meter – bei Westheim sind es zwei Kilometer – verbreitert. Die Trassen sind eindeutig den darunterliegenden Ortschaften zuzuordnen. Bei ihren Fortsetzungen auf der Höhe bestehen zu denen des Lenkersheimer Anstiegs analoge Verhältnisse: Es gab keine Siedlungen, auf die sie trafen.

Außer den eben genannten führen drei weitere Routen ähnlichen Ausmaßes auf die Frankenhöhe, zwei zwischen Westheim und Marktbergel, eine zwischen Marktbergel und Burgbernhheim. Deren Ausgangspunkte befinden sich zwar nicht ganz so nah am Fuß der Frankenhöhe (3 km, 4km, 2km), sie sind aber an der Richtung, in die die Trassen zeigen, eindeutig auszumachen: Ufersheim, Illlesheim und Ottenhofen.²²⁾ Man konnte sich

also, wenn nötig gleichzeitig, auf neun, auf 15 km Breite verteilt, nebeneinander ungefähr parallel hochsteigenden Trassen nach Süden in die einsame Waldregion²³⁾ mit ihren wegen des dauernden Auf und Ab schwierigen Verkehrsbedingungen auf den Weg machen. Es bestand hier am Frankenhöhenanstieg zu dieser Zeit zunächst eine Grenze für Siedlungstätigkeit, aber kein Stop für ein Aufsuchen neuer Ziele. Man scheint die Aufbruchsstimmung zu spüren. Die nächsten großen Stützpunkte waren Ansbach und Herrieden.²⁴⁾

V. Die Benutzer der vor der Rodungstätigkeit um 1000 entstandenen Wege

Besonders unsicheren Boden betritt man bei dem Versuch zu erklären, welche ihrer Benutzer die ursprünglich schmalen Strecken so stark ausweiteten. Der Zeitraum dieser Entwicklung reicht vermutlich von der Gründung der frühesten fränkischen Siedlungen um Bad Windsheim in der ersten Hälfte des 6. Jahrhunderts bis ins 9./10. Jahrhundert. Welche Beziehungen, Abhängigkeiten, Bedingungen könnten der Grund für diesen ungewöhnlich großen Bedarf an Verkehrsfläche gewesen sein? In Frage kommen Kontakte aus verschiedenen Bereichen, solche wirtschaftlicher, kirchlicher und politisch-militärischer Art.²⁵⁾ Wollte man die kürzeste Verbindung zwischen den im frühen Mittelalter wichtigen Regionen Würzburg und Weißenburg/Treuchtlingen, wo man Anschluß nach Italien²⁶⁾ und über die Altmühl und die Donau nach Regensburg und von dort weiter nach Osten²⁷⁾ bekam, haben, ging der Weg über die Frankenhöhe.

1. Möglicher Handelsverkehr

In der Karolingerzeit, im Zeitraum der vermuteten Ausweitung der beschriebenen Strecken, waren die bedeutenden Handelsplätze nördlich der Frankenhöhe Karlburg am Main und Würzburg,²⁸⁾ südlich davon Regensburg.²⁹⁾ Der Warenaustausch zwischen diesen beiden Zentren³⁰⁾ erfolgte möglicherweise über die Frankenhöhe (man hat in Karlburg bei Ausgrabungen Importe, die teilweise

karolingierzeitlich sind, „aus dem Ostalpengebiet, aus dem Kötlacher Kreis“ gefunden³¹⁾.

Aus der Zeit um 800 sind einzelne auf der Frankenhöhe liegende Siedlungen bekannt, die aufgrund der Besitzverhältnisse Warentransporte nötig machten. Dem Kloster Spalt wurde im Jahr 810 ein Gebiet östlich von Flachslanden, in dem sich der Ort Piparodi befand, übergeben³²⁾, das Kloster Lorsch war in Zennhausen (779) und in Obernzenn (830/850),³³⁾ das Kloster Ansbach (748) am Südrand der Frankenhöhe war in Marktbergel, an deren Nordrand gelegen, begütert.³⁴⁾ Es ist gut denkbar, daß die wirtschaftlichen Kontakte zwischen dem Kloster Fulda und dem von Sola Fulda übertragenen Kloster Solnhofen sowie dem bis 822 zu Fulda gehörenden Holzkirchen im Ries³⁵⁾ über Ansbach über die Frankenhöhe führten. Fuldas Besitzungen in Marktbergel selbst und in verschiedenen Orten in der Nähe³⁶⁾ könnten Stützpunkt für das Kloster gewesen sein, ähnlich wie diejenigen Ansbachs dort für Ansbach.³⁷⁾

Nahverkehr erzeugten die Zentren der Region, also Königshöfe, Klöster, Fronhöfe, wenn sie mit Überschußprodukten Handel trieben. Tuche, wie sie der Obernzener Herrenhof ans Kloster Lorsch zu liefern hatte, wurden vielleicht auch in der Umgebung verkauft.³⁸⁾

2. Kirchliche Kontakte

Etwa ab der Mitte des 8. Jahrhunderts waren nördlich der Frankenhöhe das Bistum Würzburg und die wichtigen Klöster Fulda und Kitzingen entstanden, südlich davon Kloster und Bistum Eichstätt, dazu u.a. die Klöster Ansbach, Herrieden und Heidenheim.³⁹⁾ Zwischen den beiden Bischofsitzen gab es anscheinend kaum „direkte Beziehungen“. Laut „der zweiten Vita Burchardi“ assistierte 785/86 „Bischof Willibald dem Mainzer Erzbischof Lullus bei der Bischofsweihe des neuen Würzburger Bischofs Berowulf“.⁴⁰⁾

Auch für die Klöster gilt vielleicht, daß es kaum geistlich-kirchliche Kommunikation gab. Womöglich entstanden Kontakte am ehesten, wenn Angehörige von Klöstern oder Bistümern oder Personen, die in ihrem Auf-

trag handelten, aus wirtschaftlichen Gründen unterwegs waren und andere kirchliche Einrichtungen als Reisestützpunkte aufsuchten.

Religiöse Belange waren betroffen, als man im Jahr 836 bei der Überführung der Reliquien eines Heiligen, nämlich des Märtyrers Venantius, von Rimini nach Fulda in den Bereich der Frankenhöhe kam.⁴¹⁾ Die Gruppe zog, streckenweise unter großer Anteilnahme der Bevölkerung,⁴²⁾ von Donauwörth über Solnhofen, Holzkirchen im Ries, Herrieden und Hammelburg zu dem Ort der Bestimmung.⁴³⁾ Es ist berechtigt anzunehmen, daß die Route, auf der der Reliquienzug die Frankenhöhe überquerte, ungefähr die gleiche war, über die auch Fuldas Wirtschaftskontakte in Richtung Süden liefen.⁴⁴⁾

3. Politisch-militärisch bedingter Verkehr über die Frankenhöhe

Die frühe Verkehrsverbindung vom Nordrand der Frankenhöhe in die Umgebung Ansbachs bestand aus mehreren Routen ähnlicher Dimension, wie sie die Route hat, deren kurzer Abschnitt von Lenkersheim bis nach Limbach beschrieben wurde. Ins Bibertal, östlich Virnsbergs, 13 km nördlich Ansbachs, kommen die Fahrbahnen – die von Lenkersheim ausgehende Strecke ist auch dabei – auf etwa 8 km Breite herunter, westlich davon verlaufen parallel dazu die Strecke Ickelheim-Ansbach und die, deren Linie, phasenweise 2,5 km breit, ungefähr mit der heutigen Bundesstraße 13 übereinstimmt.⁴⁵⁾ Es ist zu erkennen, daß diese unzähligen von Nord nach Süd gehenden, fast die ganze Landschaft ausnutzenden ehemaligen Wege nicht als Folge wirtschaftlicher oder religiöser Beziehungen angelegt worden sein können. Was bleibt, ist die Entstehung aus politisch-militärischen Gründen.

3.1. Frühe Militärsiedlungen (6. Jh.) im südlichen Mittelfranken

Gleiche Grabbauweise und gleiche Grabbeigaben, darunter besonders Waffen, im südlichen Mittelfranken, nämlich in Weißenburg, Westheim und Dittenheim einerseits, und in Kleinlangheim östlich von Kitzingen in Un-

terfranken andererseits, die offensichtlich ihren Ursprung im fränkischen Rheingebiet haben,⁴⁶⁾ brachten den Nachweis, was die auf „-heim“ endenden Orte, häufig Gründungen fränkischer Siedler, andeuten,⁴⁷⁾ nämlich daß in der ersten Hälfte des 6. Jahrhunderts enge Beziehungen zwischen diesen Räumen bestanden.⁴⁸⁾ Die genannten Siedlungen in der Region Weißenburg/Wassertrüdingen waren, zu erkennen an in den Gräbern gefundenen Waffen, fränkische Militärstützpunkte, die vermutlich nach dem fränkischen Sieg über die Thüringer (529/34) unter Theudebert I. (533–547), der der Sicherung der Straßen besondere Aufmerksamkeit schenkte, eingerichtet wurden. Absicht war, den Donauraum und die Provinz Raetien zu besetzen⁴⁹⁾ und die Verbindung nach Italien zu schützen.⁵⁰⁾ Funde am Donau-nordufer könnten damit zusammenhängen, daß dort „seit der Mitte des 6. Jahrhunderts“ ein fränkischer Flußübergang bestand.⁵¹⁾ Als Gebiet, über das die Kontakte zwischen Rhein-/Mainfranken und dem südlichen Mittelfranken liefen, kommt wieder, auf noch schmalen Routen, die Frankenhöhe in Betracht.

3.2. Fränkisch-bayerische Auseinandersetzungen

Nach einer längeren Phase der Konsolidierung der fränkischen Machtpositionen nach den Siegen über die Alamannen (496/97, 506) und über die Thüringer (529/34)⁵²⁾ erweiterten die fränkischen Herrscher ihren Einflußbereich im Süden in Richtung Bayern.⁵³⁾ Möglicherweise schon ab dem Ende des 7. Jahrhunderts,⁵⁴⁾ sicher aber seit 709, gab es bis zum großen Konflikt 787/88, der mit Tassilos Absetzung endete, mehrmals fränkisch-bayerische Auseinandersetzungen, u.a. 725 und 728 die Feldzüge Karl Martells und 743 die beiderseits mit einer hohen Zahl an Kriegern durchgeführten Kämpfe Karlmanns und Pippins mit Herzog Odilo.⁵⁵⁾

3.3. Die Awarenkriege

Nachdem die Franken durch den Sieg über Tassilo III. direkte Nachbarn der Awaren geworden waren, blieben Verwicklungen mit ihnen nicht aus. Gleich 788 beginnend, setz-

ten sie sich über besonders heftige Kämpfe von 791 bis 797 auch noch von 803 bis 822 fort.⁵⁶⁾

4. Folgerungen

Zusätzlich zu diesem vermutlich die Frankenhöhe im besonderen betreffenden Verkehr wird es Mobilität durch Menschen gegeben haben, die mit den „unterschiedlichsten Aufgaben und Zielen“ unterwegs waren. Dazu zählen etwa Boten und Pilger⁵⁷⁾ oder wegen der allgemein weiten Streuung von Grundbesitz mit Fuhrdiensten beauftragte Personen.⁵⁸⁾ Die Zusammenstellung der für die Zeit vor deren großer Umgestaltung⁵⁹⁾ möglicherweise über die Frankenhöhe laufenden Kontakte legt aber nahe, als Auslöser der Entstehung dieser unendlich vielen Fahrbahnen, von denen ein eine Einheit bildender Ausschnitt vorgestellt wurde, die allmählich bis in die Zeit um 800 immer größere Ausmaße annehmenden militärischen Konflikte anzusehen.

Aus dem Awarenfeldzug vom Herbst 791 erfahren wir, daß entlang der beiden Donau-ufer jeweils eine Heeresabteilung zog, der Proviant und das Kriegsgerät mit Schiffen auf der Donau selbst mitgeführt wurden.⁶⁰⁾ Die Aufgaben der Schiffe übernahmen, wenn es, wie im Untersuchungsgebiet, keinen Wasserweg gab, Wagen oder Lasttiere.

Die Wegespuren, die uns die Zeit, als die Frankenhöhe noch ein weitgehend unerschlossenes Waldland war, hinterlassen hat, sind riesenhaft im Vergleich zu denen, die nach der umfassenden Besiedelung entstanden, als es wesentlich mehr zivilen Verkehr gab als vorher. Das scheint die Annahme, daß die ausgedehnten Trassen Auswirkungen kriegerischer Unternehmungen, vor allem gegen die Bayern und die Awaren, sind, zu bestätigen.

VI. Die Windsheimer Bucht als Ausgangsgebiet der fränkischen Expansion

Wie erwähnt, findet man die Kombination aus Siedlung und von dort aus auf die Frankenhöhe kletternder auseinanderfächerner

Trasse wie bei Lenkersheim in analoger Weise bei den sich nach Südwesten am Frankenhöhenrand anschließenden Ortschaften wieder.⁶¹⁾ Es sieht so aus, als gehe die Gründung der im Halbkreis um Windsheim angeordneten Siedlungen, wo man sich sammelte, um von da aus zu Kriegszügen nach Süden aufzubrechen, auf eine planende Institution zurück.⁶²⁾ Man dürfte hier in der Landschaft einen zwar einerseits gewaltigen, andererseits unauffälligen, über große Flächen vom Wald geschützten Abdruck der fränkischen Expansionspolitik vor sich haben.

Die verschiedenen, fast flächendeckend vom Nordrand der Frankenhöhe in den Raum Ansbach verlaufenden Routen wären dann eine in einzelne Tagesabschnitte unterteilte Etappe⁶³⁾ einer von mehreren möglichen Verbindungen zwischen Rhein-Main- und Altmühl-Donaugebiet.⁶⁴⁾ Franken allgemein wird für die damalige Zeit die Funktion als „Brückenkopf“⁶⁵⁾, „militärische Ausgangsbasis“⁶⁶⁾ oder als Gebiet, das „strategisch wichtig ... für den Aufmarsch gegen Bayern“⁶⁷⁾ gewesen ist, zugesprochen. Diese Bedeutung hatten offenbar in besonderem Maße die alten Siedlungen am Nordrand der Frankenhöhe.⁶⁸⁾ Als Ort, an dem man sich die Planung ausdachte, käme Würzburg,⁶⁹⁾ als Ort, wo man die Ausführung überwachte, der Königshof Windsheim als wahrscheinlicher Verwaltungsmittelpunkt des Rangaus⁷⁰⁾ in Betracht.

An der Tatsache, daß Karl der Große 793 bei Treuchtlingen den Kanal bauen ließ, erkennt man, wie wichtig ihm die Verkehrsverbindung von Nordwesten oder Norden in diese Gegend war.⁷¹⁾ Auf diese Bedeutung dürften die über die Frankenhöhe führenden Wegespuren ebenfalls hinweisen.

VII. Zusammenfassung

Offensichtlich sind in den alten Wegespuren auf der Frankenhöhe zwei voneinander unabhängige, sich in unterschiedlichen Zeiträumen entwickelnde Verkehrssysteme enthalten. Das vor der intensiven Besiedelung entstandene war wahrscheinlich ein Abschnitt einer vor allem militärischen Unternehmungen dienenden Fernstrecke, für die es am

Nord- und Südrand der Frankenhöhe Stützpunkte gab. Es bekam mit der Zeit ungewöhnlich große Ausmaße. Es läßt ein wenig ahnen, wie viele Menschen im frühen Mittelalter mit über weite Strecken führenden Aufgaben zu tun hatten.⁷²⁾

Diese verlassene, von unzähligen Wegebahnen gekennzeichnete Region, die ihre Funktion als wichtiges Durchzugsgebiet vermutlich inzwischen verloren hatte, nutzte man etwa ab 1000 als zusätzliches Siedlungsland. Die neu angelegten Orte brauchten Verkehrsverbindungen, die den veränderten Bedingungen angepaßt waren. Sie sind ebenfalls noch in Teilen, weitgehend zu Waldwegen geworden, zu erkennen. Wie die Relikte aller Kulturlandschaftselemente werden auch die der alten Wege, ohne daß es jemand merkt, laufend, vor allem durch Maßnahmen der Forstwirtschaft, beseitigt.⁷³⁾ So wird es immer schwieriger, frühere Verkehrsverhältnisse zu rekonstruieren.

Anmerkungen:

- 1) Vgl. Hermann, Axel u.a.: Natur und Landschaft, in: Landkreis Neustadt a.d. Aisch-Bad Windsheim. Heimatbuch für den Landkreis Neustadt a.d. Aisch-Bad Windsheim. Scheinfeld 1982, S. 250–276, hier S. 250–259.
- 2) Vgl. Konold, Werner: Wässerwiesen, Wölbäcker, Hackäcker. Geschichte und Vegetation alter Kulturlandschaftselemente in Südwestdeutschland, in: Verhandlungen der Gesellschaft für Ökologie, Bd. 27. Göttingen 1997, S. 53–61, hier S. 53.
- 3) Vgl. Denecke, Dietrich: Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegeforschung im Raum zwischen Solling und Harz. Ein Beitrag zur Rekonstruktion der mittelalterlichen Kulturlandschaft. Göttinger geographische Abhandlungen Heft 54. Göttingen 1969, S. 51–60; ders.: Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswägen, in: Geschichtswissenschaft und Archäologie. Untersuchungen zur Siedlungs-, Wirtschafts- und Kirchengeschichte. Hg. v. Herbert Jankuhn u. Reinhard Wenskus. Sigmaringen 1979, S. 433–483, hier S. 446, S. 465 Abb. 4c, S. 467 Abb. 6,

- S. 469; Schwarz, Klaus: Archäologisch-topographische Studien zur Geschichte frühmittelalterlicher Fernwege und Ackerfluren im Alpenvorland zwischen Isar, Inn und Chiemsee (Materialhefte zur Bayerischen Vorgeschichte, Reihe A, Band 45, Textband). Kallmünz/Opf. 1989, S. 25.
- ⁴⁾ Meyer, Erwin: Holzkirchen. Aus der Geschichte eines Riedsdorfes und seines Weilers Speckprodi. Nördlingen 1979, S. 12.
- ⁵⁾ Vgl. Ettel, Peter: Karlburg-Roßtal-Oberammerthal. Studien zum frühmittelalterlichen Burgenbau in Nordbayern (Frühgeschichtliche und Provinzialrömische Archäologie 5). Radden/Westf. 2001, S. 214, S. 218, S. 241–244. Rechter, Gerhard: Dorfgeschichte am Oberlauf der Zenn, in: Schöne Heimat. Erbe und Auftrag. Hg. v. Bayerischen Landesverein für Heimatpflege e. V. 88. Jg. Heft 2/1999, S. 116–120, hier S. 116. Rettner, Arno: Die Franken kommen, in: Edel und Frei. Franken im Mittelalter. Hg. v. Wolfgang Jahn, Jutta Schumann und Evamaria Brockhoff, Katalogteil II, S. 87–89, hier S. 89.
- ⁶⁾ Vgl. Schwarz, Fernwege (wie Anm. 3), S. 67.
- ⁷⁾ Fuchshuber, Elisabeth: Historisches Ortsnamenbuch von Bayern. Band 6: Uffenheim. München 1982, S. 128.
- ⁸⁾ Freundliche Auskunft von Herrn Dr. Robert Schuh. Herr Dr. Schuh war Mitglied der Kommission für bayerische Landesgeschichte bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften. Vgl. auch Koch, Robert: Germanische Denkmäler der Völkerwanderungszeit. Serie A, Band VIII. Berlin 1967; Obst, Ralf: Landnahme und Aufsiedlung im frühmittelalterlichen Mainfranken, in: Eine Welt in Bewegung. Unterwegs zu Zentren des frühen Mittelalters. Hg. v. Georg Eggenstein, Norbert Börste, Helge Zöller und Eva Zahn-Biemüller. München–Berlin 2008, S. 70–75, hier S. 70; Stimpfig, Karl Ernst: Chronik Lenkersheim. Dokumentation – Schicksal einer ehemaligen fränkischen Reichsstadt – 1200–2000. Lauf a.d. Pegnitz, S. 35 b).
- ⁹⁾ Herzlichen Dank an Herrn Dr. Gerhard Rechter, Direktor des Staatsarchivs Nürnberg, für die Möglichkeit, dieses Problem mit ihm zu besprechen!
- ¹⁰⁾ Zur Frage, wie Landschaftsbedingungen den Verlauf einer Route beeinflussen konnten, s. Denecke, Dietrich: Linienführung und Netzgestalt mittelalterlicher Verkehrswege – eine raumstrukturelle Perspektive, in: Schwinges, Rainer Christoph (Hg.): Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter. Vorträge und Forschungen. (= Konstanzer Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte, Band LXVI). Ostfildern 2007, S. 49–70, hier S. 50, S. 52, S. 55.
- ¹¹⁾ Vgl. Bauer, Reinhard: Die ältesten Grenzbeschreibungen in Bayern. München 1988, S. 121 f.; Rechter, Dorfgeschichte (wie Anm. 5), hier S. 116; ders.: Zur Geschichte Obernzenns, in: Festschrift zur 1150-Jahr-Feier der Gemeinde Obernzen 830/50–1983, S. 11–64, hier S. 11.
- ¹²⁾ Allerdings gab es sicher auch nach der Zeit, in der sich die Trassen ständig verbreitert hatten, noch über die Frankenhöhe laufende Wege. Vielleicht waren sie manchmal bei der Standortwahl einer Neusiedlung maßgebend.
- ¹³⁾ In der Wiese westlich Schußbachs ist die früher benutzte Verbindung zwischen Dorf und Waldrand als gut erkennbare Vertiefung erhalten.
- ¹⁴⁾ Bei dem mittleren und nördlichen Lenkersheimer Anstieg laufen die Bahnen im Abhang, nachdem sie sich zunächst getrennt hatten, wegen der Besonderheit des Terrains wieder zusammen. Die einen treffen auf einen Geländeinschnitt, die anderen auf eine Bergnase.
- ¹⁵⁾ S. Müller, Rainer A./ Buberl, Brigitte (Hg.): Reichsstädte in Franken (Katalog). Veröffentlichungen zur Bayerischen Geschichte und Kultur Nr. 14/87. Wemding 1987, S. 87; Rechter, Gerhard: Das Land zwischen Aisch und Rezat. Die Kommende des Deutschen Ordens und die Güter im oberen Zenngrund (= Schriften des Zentralinstituts für fränkische Landeskunde und allgemeine Regionalforschung an der Universität Erlangen-Nürnberg, Band 20). Neustadt/Aisch 1981, S. 255, 4*–109*.
- ¹⁶⁾ Dazu unzählige die Frankenhöhe betreffende Beispiele bei Rechter: Aisch und Rezat (wie Anm. 15).
- ¹⁷⁾ Auskunft eines Unterälternheimer Bürgers.
- ¹⁸⁾ Feiler, Emanuel: Neuhof a.d. Zenn. Portrait eines fränkischen Marktes im Lichte der deutschen Geschichte. Hg. v. Ewald Dosler. Neustadt a.d. Aisch 1999, S. 27f.
- ¹⁹⁾ Bedal, Konrad: Bauernhäuser im Mittelalter. Ländlicher Hausbau vom 14. bis ins 16. Jahrhundert im nördlichen Bayern, in: ders./ Heidrich, Hermann: Bauernhäuser aus dem Mittelalter. Bad Windsheim 1997, S. 8–88, hier S. 73. Die Wüstung Zennhausen liegt gut 1 km ostnordöstlich ihres Nachfolgeortes Neuhof

- a.d. Zenn. S. dazu Rechter, Dorfgeschichte (wie Anm. 5), hier S. 116.
- ²⁰⁾ Nach Meinung (mündliche Äußerung) von Prof. Dr. Konrad Bedal, Freilandmuseum Bad Windsheim, stammen die bunten Ziegel der Windsheimer Seekapelle aus Zennhausen. In einem der beiden Zennhäuser Brennöfen wurden bunte, glasierte Ziegel hergestellt. S. dazu Held, Martin: Ausgrabungen 1999/Anfang 2000 in Zennhausen, in: Markt Erlbacher Heimatbrief. Februar 2000, S. 14–17.
- ²¹⁾ Bedal, Konrad: Apostel und Engel im Schutt. Kachel- und Irdwarenfunde des 16. bis 18. Jahrhunderts von einer bisher unbekannten Hafnerwerkstatt in Windsheim, in: Franken unter einem Dach 1996, Heft 18. Bad Windsheim 1999, S. 5–37, hier S. 7.
- ²²⁾ In der Gründungsurkunde des Bistums Würzburg von 741/42 werden beim Ausstattungsgut die drei am Frankenhöhenrand liegenden Königshöfe Riedfeld (es gehört heute zu Neustadt a. d. Aisch), Ickelheim und Burgbernhheim, dazu, etwas zurückliegend (5 km), vermutlich beim heutigen Kleinwindsheimermühle, Windsheim genannt. Vgl. Störmer, Wilhelm: Der Raum Markt Bergel-Windsheim im frühen Mittelalter, in: Zeitschrift für Bayerische Landesgeschichte 25 (1962), S. 312–351, hier S. 312–321, S. 334f.; ders.: Franken von der Völkerwanderungszeit bis 1268. Dokumente zur Geschichte von Staat und Gesellschaft in Bayern 2/1. München 1999, S. 180.
- ²³⁾ Piparodi (Biberode) in dem dem Kloster Spalt übergebenen Gebiet östlich Flachlandens liegt einsam („*infra ipsum heremum*“, s. Bauer: Grenzbeschreibungen [wie Anm. 11], S. 119), das Kloster Ansbach laut Klosterdiplom von 786 im Vircunniawald („*infra Walto, qui vocatur Vircunnia*“), s. Fechter, Elisabeth: Die Ortsnamen des Landkreises Ansbach. mss. Erlangen 1955, S. 189. Die Frankenhöhe, das ist der Vircunniawald, die einsame Piparodigegend, das ist die Kontrastlandschaft zum Altsiedelland, deren Eigenschaften die ausufernden Trassen ermöglichte.
- ²⁴⁾ Neben Ansbach scheint Herrieden bei Kriegszügen der Franken gegen Bayern oder die Awaren ein wichtiger Stützpunkt gewesen zu sein. S. Adamski, Margareta: Herrieden. Kloster, Stift und Stadt im Mittelalter (= Schriften des Instituts für fränkische Landesforschung an der Universität Erlangen, Historische Reihe Band 5). Kallmünz 1954, S. 16–20. Man sollte die Möglichkeit, daß man in Herrieden Boote ins Wasser ließ, in Betracht ziehen. Man fährt jedenfalls heute dort mit Booten herum.
- ²⁵⁾ Vgl. Ettel, Karlburg-Rosstal-Oberammerthal (wie Anm. 5), S. 224; Störmer, Franken (wie Anm. 22), S. 68.
- ²⁶⁾ Vgl. Haas-Gebhard, Brigitte: Ein frühmittelalterliches Gräberfeld bei Dittenheim. Europe medievale. Montagnac 1998, S. 126. Haberstroh, Jochen: Siedlungsgeschichtliche Entwicklungen im frühmittelalterlichen Franken aus archäologischer Sicht, in: Franken im Mittelalter. Hefte zur bayerischen Landesgeschichte. Hg. v. Johannes Merz u. Robert Schuh. Dachau 2004, S. 3–23, hier S. 12. Koch, Robert u. Ursula: Die fränkische Expansion ins Main- und Neckargebiet, in: Die Franken. Wegbereiter Europas. Mainz 1996, S. 270–284, hier S. 280–283.
- ²⁷⁾ Vgl. Ellmers, Detlev: Die Verkehrssituation zwischen Obermain und Altmühl in der Zeit Karls des Großen, in: bau intern. Zeitschrift der Bayerischen Staatsbauverwaltung für Hochbau, Städtebau, Straßen- und Brückenbau, Eisenbahnen und Wasserwirtschaft 1993, S. 4–7, hier S. 5. Koch, Robert/Leininger, Gerhard: Der Karlsgraben. Ergebnisse neuer Erkundungen, in: bau intern 1993, S. 11–15, hier S. 11; Koch, Robert: Fossa Carolina. 1200 Jahre Karlsgraben, in: Denkmalpflege Informationen. Ausgabe D Nr. 19. Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege. München 1993, S. 4; ders.: Fossa Carolina. Neue Erkenntnisse zum Schiffahrtskanal Karls des Großen, in: Häfen, Schiffe, Wasserwege. Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Band 58. Hamburg 2002, S. 54–70, hier S. 55; Störmer, Wilhelm: Frühmittelalterliche Grundherrschaft bayerischer Kirchen (8.–10. Jahrhundert), in: Rösener, Werner (Hg.): Strukturen der Grundherrschaft im frühen Mittelalter (= Veröffentlichungen des Max-Planck-Instituts für Geschichte 92), S. 370–410, hier S. 403ff.; ders.: Franken bis zum Ende der Stauferzeit, in: Edel und Frei (wie Anm. 5), S. 17–49, hier S. 23.
- ²⁸⁾ S. Ettel, Karlburg-Rosstal-Oberammerthal (wie Anm. 5), S. 85, S. 87f., S. 97; ders.: Karlburg am Main – vom fränkischen Königshof mit Burg(en) und Kloster zum bischöflichen Zentralort, in: Eine Welt in Bewegung. Unterwegs zu Zentren des frühen Mittelalters. Hg. v. Georg Eggenstein, Norbert Börste, Helge Zöller u. Eva Zahn-Biemüller. München–Berlin 2008, S. 76–82, hier S. 80. Haberstroh, Entwicklungen (wie Anm. 26), S. 14; Obst, Ralf/ Walter, Joachim: Karlburg – Kloster, Dorf, Burg, Königshof, in:

- Frankenland. Zeitschrift für Fränkische Landeskunde und Kulturflege. Heft 1 (2002), S. 37–42, hier S. 40f. Steuer, Heiko: Handel und Wirtschaft in der Karolingerzeit, in: 799 – Kunst und Kultur der Karolingerzeit. Karl der Große und Papst Leo III. in Paderborn. Beiträge zum Katalog der Ausstellung. Paderborn 1999, S. 406–416, hier S. 408, S. 413; Störmer, Wilhelm: Die innere Entwicklung: Staat, Gesellschaft, Kirche, Wirtschaft, in: Handbuch der bayerischen Geschichte. Begr. v. Max Spindler. Hg. v. Andreas Kraus. Bd. II. München 1997, S. 210–330, hier S. 244f., S. 253, S. 321; ders.: Franken (wie Anm. 22), S. 63; Wamser, Ludwig: Zu einer Tattinger Kanne und ausgewählten Kleinfunden aus Karlburg am Main. Anmerkungen zu Handel und Verkehr, Weinbau und Missionierung im Nordosten des Karolingerreiches, in: Dedicatio. Kallmünz/Opf. 1999, S. 206–242, hier S. 216, S. 220; ders.: Zur archäologischen Bedeutung der Karlburger Funde, in: 1250 Jahre Bistum Würzburg. Archäologisch-historische Zeugnisse der Frühzeit. Hg. v. Jürgen Lenssen u. Ludwig Wamser. Würzburg 1992, S. 319–343, hier S. 320, S. 322, S. 326, S. 331.
- 29) Vgl. Rümelin, Burkart/ Eckoldt, Martin: Die Donau, in: Eckoldt, Martin (Hg.): Flüsse und Kanäle. Die Geschichte der deutschen Wasserstraße. Hamburg 1988, S. 294–311, hier S. 298; Steuer: Handel und Wirtschaft (wie Anm. 28), S. 408.
- 30) Alois Schmid gesteht Regensburg für die Karolingerzeit höchstens in Ansätzen eine Rolle als „Wirtschaftsstandort von überregionaler Bedeutung“ zu; s. dazu Schmid, Alois: Regensburg und der Osten, in: Beiträge zur Geschichte des Bistums Regensburg. Verein für Regensburger Bistumsgeschichte. Bd. 39. Hg. v. Georg Schwaiger. Regensburg 2005, S. 311–325, hier S. 317f.
- 31) Ettel, Peter/Rödel, Dieter: Castellum und villa Karloburg. Historische und archäologische Überlieferung, in: 1250 Jahre Bistum Würzburg (wie Anm. 28), S. 297–318, hier S. 318; Ettel: Eine Welt in Bewegung (wie Anm. 28), hier S. 80; Wamser: Zur archäologischen Bedeutung der Karlburger Befunde, in: 1250 Jahre Bistum Würzburg (wie Anm. 28), S. 319–343, hier S. 331; zu Einflüssen des Rheinlandes auf den Ostalpenraum ab dem 9. Jh. vgl. Sribar, V.: Der Karantanisch-Köttlacher Kulturreis, in: Aquileia Nostra 54–56 (1983/85), S. 269–319.
- 32) Bauer, Grenzbeschreibungen (wie Anm. 11), S. 122, S. 126; Fechter, Elisabeth: Die Ortsna-
- men des Landkreises Ansbach, mss. Erlangen 1955, S. 184–186.
- 33) S. dazu Rechter: Dorfgeschichte (wie Anm. 5), hier S. 116; ders.: Geschichte Oberzenns (wie Anm. 11), hier S. 11.
- 34) Störmer: Markt Bergel-Windsheim (wie Anm. 22), S. 333–335, S. 349.
- 35) Vgl. Meyer: Holzkirchen (wie Anm. 4), S. 18f.
- 36) Störmer: Markt Bergel-Windsheim (wie Anm. 22), S. 316–320.
- 37) In diesen Zusammenhang würde es gut passen, daß (was Adolf Bayer als Möglichkeit angibt) der erst für spätere Zeit bezeugte Herrieder Besitz um Lehrberg schon durch den Gründer Kadold an das Kloster kam; Bayer, Adolf: St. Gumberts Kloster und Stift in Ansbach (= Veröffentlichungen der Gesellschaft für fränkische Geschichte, IX. Reihe). Würzburg 1948, S. 51f.
- 38) Rechter: Geschichte Oberzenns (wie Anm. 11), S. 11; vgl. Abel, Wilhelm: Landwirtschaft 500–900, in: Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Von der Frühzeit bis zum Ende des 18. Jahrhunderts. Hg. v. H. Aubin u. W. Zorn. Stuttgart 1971, S. 83–108, hier S. 107; Rösener, Werner: Die Grundherrschaft, in: Benecke, Norbert/Donat, Peter/ Gringmuth-Dallmer, Eike/Willerdeing, Ullrich (Hg.): Frühgeschichte der Landwirtschaft in Deutschland. Langenweißbach 2003, S. 228–240, hier S. 230, S. 237; Steuer: Handel (wie Anm. 28), S. 407, S. 414.
- 39) S. Adamski: Herrieden (wie Anm. 24), S. 20f. Flachenecker, Helmut: Der Bischof und sein Bischofsitz: Würzburg – Eichstätt – Bamberg im Früh- und Hochmittelalter, in: Römische Quartalschrift für christliche Altertumskunde und Kirchengeschichte Jg. 1996, S. 148–181, hier S. 155f.; Koch, Robert: Das Kloster des Gundpertus und Chorherrenstift St. Gumbert zu Ansbach, in: 1250 Jahre Bistum Würzburg (wie Anm. 28), S. 229–234, hier S. 229; Schmale, Franz-Joseph/ Störmer, Wilhelm: Franken vom Zeitalter der Karolinger bis zum Interregnum (716/19–1257). Die politische Entwicklung, in: Handbuch der bayerischen Geschichte. Bd. I. München 1997, S. 115–210, hier S. 118, S. 122f., S. 124f.; Schmid, Alois: Fränkisches Adelskloster – staufische Territorialstadt – hohenzollersche Residenz. Hauptstationen der älteren Geschichte der Stadt Ansbach, in: Jahrbuch für fränk. Landesforschung 59 (1999), S. 23–35, hier S. 25, S. 27; Störmer: Innere Entwicklung (wie Anm. 28), hier S. 216, S. 239f.; ders.: Franken (wie Anm.

- 22), S. 65; ders.: Franken bis zum Ende der Stauferzeit (wie Anm. 27), hier S. 38f.
- 40) Flachenecker: Bischof und Bischofsitz (wie Anm. 39), hier S. 156.
- 41) Zwei Jahre später wurden die Reliquien des hl. Quirinus von Rom über Solnhofen und Holzkirchen (im Ries) nach Fulda gebracht; Meyer: Holzkirchen (wie Anm. 4), S. 14.
- 42) Ebd.; Schreibmüller, Hermann: Ein Reliquienzug durch Herrieden im Jahr 836, in: Heimatblätter für Ansbach und Umgebung. 9. Jg. Nr. 8 (1933), S. 29–31, hier S. 29f.
- 43) S. Adamski: Herrieden (wie Anm. 24), S. 34; Fuchshuber: Ortsnamenbuch (wie Anm. 7), S. 42*; Meyer: Holzkirchen (wie Anm. 4), S. 14f.; Scherzer, Conrad: Franken. Land, Volk, Geschichte, Kunst und Wirtschaft Bd. 1. Nürnberg 1962, S. 387f.; Schreibmüller: Reliquienzug (wie Anm. 42), hier S. 30.
- 44) Auch Elisabeth Fuchshuber nimmt an, daß der Reliquienzug durch Marktbergl kam (a.a.O.).
- 45) Die Aufgänge von Marktbergl, Illesheim, Urfersheim, Westheim und z.T. von Sontheim treffen sich in der Umgebung von Oberdachstetten u. gehen dann vereinigt in Richtung Ansbach weiter.
- 46) Haberstroh: Entwicklungen (wie Anm. 26), hier S. 11; Reiß, Robert: Der merowingerzeitliche Reihengräberfriedhof von Westheim (Kreis Weißenburg-Gunzenhausen). Forschungen zur frühmittelalterlichen Landesgeschichte im südwestlichen Mittelfranken (= Wissenschaftliche Beibände zum Anzeiger des Germanischen Nationalmuseums, Bd. 10). Nürnberg 1994, S. 32, S. 66f., S. 194, S. 222.
- 47) Obst: Landnahme und Aufsiedlung (wie Anm. 8), S. 70–75, hier S. 70; Koch: Fränkische Expansion (wie Anm. 26), hier S. 275. Schuh, Robert: Die germanisch-deutsche und slawische Besiedelung Frankens im Lichte der Ortsnamen, in: Franken im Mittelalter. Francia orientalis, Franconia, Land zu Franken: Raum und Geschichte. Hg. v. Johannes Merz u. Robert Schuh. Dachau 2004, S. 25–41, hier S. 32f.
- 48) Haas-Gebhard: Gräberfeld bei Dittenheim (wie Anm. 26), S. 124–126. Haberstroh: Entwicklungen (wie Anm. 26), hier S. 11–13; Koch: Fränkische Expansion (wie Anm. 26), hier S. 280–283; Menghin, Wilfried: Die Franken in Nordbayern, in: Die Bajuwaren. Von Severin bis Tassilo 488–788. Hg. v. Hermann Dannheimer u. Heinz Dopsch. Korneuburg 1988, S. 101–107, hier S. 103, S. 105; ders., Grundlegung. Das frühe Mittelalter, in: Handbuch der bayerischen Geschichte. Bd. 3, 1, S. 47–65, hier S. 58–62; Reiß: Reihengräberfriedhof Westheim (wie Anm. 45), S. 66–69, S. 221–224; Rettner, Arno: Die Franken kommen, in: Edel und Frei. Franken im Mittelalter, Hg. v. Wolfgang Jahn, Jutta Schumann u. Evamaria Brockhoff. Bobingen 2004, S. 87–90, hier S. 89.
- 49) S. dazu Adamski: Herrieden (wie Anm. 24), S. 9; Koch: Fränkische Expansion (wie Anm. 26), hier S. 280–283; Schmid: Regensburg und der Osten (wie Anm. 30), hier S. 313; Weiß, Dieter J.: Die Entstehung Frankens im Mittelalter, in: Franken – Vorstellung und Wirklichkeit in der Geschichte. Hg. v. Werner K. Blessing. Neustadt a.d. Aisch 2003, S. 51–67, hier S. 53.
- 50) Haas-Gebhard: Gräberfeld bei Dittenheim (wie Anm. 26), S. 125f.
- 51) Haberstroh: Entwicklungen (wie Anm. 26), hier S. 12.
- 52) Vgl. Koch: Fränkische Expansion (wie Anm. 26), hier S. 270f.; Schmidt, Berthold: Das Königreich der Thüringer und seine Eingliederung in das Frankenreich, in: Die Franken. Wegbereiter Europas. Mainz 1996, S. 285–297, hier S. 290–293; Störmer: Franken bis zum Ende der Stauferzeit (wie Anm. 27), hier S. 18.
- 53) Menghin: Die Franken in Nordbayern (wie Anm. 48), hier S. 105; Störmer, Innere Entwicklung (wie Anm. 28), S. 89–112, hier S. 95–98; ders., Franken bis zum Ende der Stauferzeit (wie Anm. 27), S. 19.
- 54) Wolfram, Herwig: Baiern und das Frankenreich, in: Die Bajuwaren (wie Anm. 48), S. 130–135, hier S. 132.
- 55) Vgl. Bayer: S. Gumberts Kloster (wie Anm. 37), S. 18, S. 59, S. 71; Bóna, István: Neue Nachbarn im Osten, in: Die Bajuwaren (wie Anm. 48), S. 108–128, hier S. 116; Eigler, Friedrich: Die früh- und hochmittelalterliche Besiedelung des Altmühl-Rezat-Rednitz-Raums (= Eichstätter Geographische Arbeiten, Bd. 11). München–Wien 2000, S. 181; Ettel: Karlburg-Rosstal-Oberammerthal (wie Anm. 5), S. 224 Anm. 817; Flachenecker: Bischof und Bischofsitz (wie Anm. 39), hier S. 154; Löwe, Heinz: Deutschland im fränkischen Reich, in: Handbuch der deutschen Geschichte. Hg. v. Herbert Grundmann. Bd. 1. Stuttgart 1970, S. 99–215, hier S. 157, S. 160f.; Rümelin/Ekkoldt: Donau (wie Anm. 29), S. 298; Schmale/

- Störmer: Franken (wie Anm. 39), hier S. 125, S. 129f.; Störmer, Wilhelm: Das Herzogsge- schlecht der Agilolfinger, in: Die Bajuwaren (wie Anm. 48), S. 141–152, hier S. 150–152; ders.: Innere Entwicklung (wie Anm. 28), hier S. 236; Wolfram, Herwig: Baiern und das Frankenreich (wie Anm. 54), hier S. 132.
- 56) Vgl. Bóna: Nachbarn (wie Anm. 55), S. 117; Ettel: Karburg-Roßtal-Oberammerthal (wie Anm. 5), S. 224 Anm. 817; Koch/Leininger: Karlsgraben (wie Anm. 27), hier S. 11; Riezler, Siegmund: Geschichte Baierns. Bd. 1. Gotha 1878, S. 176, S. 179f., S. 181f., S. 183, S. 190; Rümelin/Eckoldt: Donau (wie Anm. 29), S. 298; Schmid: Regensburg und der Osten (wie Anm. 30), hier S. 313; Schmid, Peter: Regensburg. Stadt der Könige und Herzöge im Mittelalter. Kallmünz/Opf. 1977, S. 308–318, S. 450f.; 822 gab der Slavenfürst Liudewit, der 819 von den Franken abgefallen war, gegen eine Übermacht den Kampf auf; Riezler, a.o.O., S. 190.
- 57) Capelle, Torsten: Wege zum Ziel, in: Eine Welt in Bewegung (wie Anm. 8), S. 56–61, hier S. 61.
- 58) Vgl. Elmhäuser, Konrad: *Facit navigium*. Schiffahrt auf Seine, Marne, Mosel und Rhein in Quellen zur frühmittelalterlichen Grundherrschaft, in: Häfen, Schiffe, Wasserwege, Schriften des deutschen Schiffahrtsmuseums. Bd. 58. Hg. v. Konrad Elmhäuser, S. 22–53, bes. S. 28–31; Rösener, Werner: Strukturfor men der adeligen Grundherrschaft im frühen Mittelalter, in: ders. (Hg.): Strukturen der Grundherrschaft im frühen Mittelalter. Göttingen 1993, S. 126–180, hier S. 140, S. 144–148, S. 170f.; ders.: Die Grundherrschaft (wie Anm. 38), S. 228–240, hier S. 232, S. 234, S. 237.
- 59) Werner Rösener (Bauern im Mittelalter. München 1985, S. 42) sieht in den Kolonisierungsvorgängen der Zeit um 1000, also in der Verwandlung von „weiten Wald- und Sumpf flächen in eine intensiv bewirtschaftete Kul turlandschaft“, einen Vorgang, der mit dem Umbau der Landschaft bei der Industrialisierung im 19. und 20. Jahrhundert vergleichbar sei.
- 60) Riezler: Geschichte (wie Anm. 56), S. 179f.
- 61) Die gleichen Verhältnisse bestehen von Lenkersheim aus nach Nordosten bis zum in dieser Reihe von Dörfern – außer Birkenfeld alles „heim“-Orte – letzten Ort, dem Königshof Riedfeld. Vgl. Held, Martin: Altstraßen in der Umgebung von Linden und Markt Erlbach, in: Streiflichter aus der Heimatgeschichte 1995. Geschichts- und Heimatverein Neustadt a.d. Aisch, S. 5–45, hier S. 7–21; Mück, Wolfgang: Der Königshof Riedfeld im Rangau, in: Königshof Riedfeld-Neustadt a.d. Aisch. 741–1991. Neustadt a.d. Aisch 1991, S. 19–44, hier S. 28.
- 62) „Die orientierten heim-Orte um Königshöfe“, lassen Wilhelm Störmer „an eine Art Militär siedlung im Rahmen der inselhaft bewohnten mainfränkischen Region“ denken; Störmer: Innere Entwicklung (wie Anm. 53), hier S. 95f.
- 63) Markgraf Kasimir war im Bauernkrieg im Mai 1525 mit seinem Heer (1000 Mann) von Ansbach nach Markt Erlbach (ca. 25 km) zwei Tage unterwegs; Siegismund, Walter: Von Wil hermsdorf nach Markt Erlbach. Episoden aus der Geschichte einer fränkischen Landschaft. Erlangen-Eltersdorf 2000, S. 137.
- 64) Vgl. Schmale/Störmer: Franken vom Zeitalter der Karolinger bis zum Interregnum (wie Anm. 39), hier S. 129.
- 65) Störmer: Innere Entwicklung (wie Anm. 28), hier S. 212.
- 66) Weiß: Entstehung Frankens (wie Anm. 49), S. 51–67, hier S. 56.
- 67) Störmer: Franken (wie Anm. 22), S. 61.
- 68) Zu Entstehung, Alter, Aufgabe der Königs höfe: s. Obst: Landnahme und Aufsiedlung (wie Anm. 8), S. 70–75, hier S. 72; Schmale/ Störmer, Franken vom Zeitalter der Karolinger bis zum Interregnum (wie Anm. 39), S. 116, S. 126f.; Störmer: Innere Entwicklung (wie Anm. 28), hier S. 89f., S. 110.
- 69) Vgl. Schmale/Störmer: Franken vom Zeitalter der Karolinger bis zum Interregnum (wie Anm. 39), S. 122f.
- 70) Der Königshof Windsheim dürfte beim Zusammenfluss von Rannach und Aisch, ungefähr da, wo Kleinwindsheimermühle sich befindet, gelegen haben. Die Rannach gibt dem Rangau den Namen. Vgl. dazu Fuchshuber: Ortsna menbuch (wie Anm. 7), S. 118; von Gutten berg, Erich Freiherr: Über den Rangau. Sonderdruck aus „Herzogenaurach. Ein Heimat buch“. Herzogenaurach 1949, S. 31; Hofmann, Hanns Hubert: Neustadt-Windsheim. Historischer Atlas von Bayern. Teil Franken. Reihe I. Heft 2. München 1953, S. 15; Kaufmann, Ve rena: Archäologische Untersuchungen auf dem Marktplatz von Bad Windsheim, Lkr. Neustadt/Bad Windsheim, in: Beiträge zur Archäologie in Mittelfranken 6/2001. Büchenbach 2001, S. 249–261, hier S. 254f.; Mück: Königshof Riedfeld (wie Anm. 61), hier S. 26; Rechter:

Aisch und Rezat (wie Anm. 15), S. 10; Störmer: Markt Bergel-Windsheim (wie Anm. 22), S. 321f., S. 334; ders.: Innere Entwicklung (wie Anm. 28), S. 89–112, hier S. 89f.; zur Zusammenfassung mehrerer Königshöfe zu einem Fiskalbezirk s. Rösener: Grundherrschaft (wie Anm. 38), hier S. 231; Schmale/Störmer: Franken vom Zeitalter der Karolinger bis zum Interregnum (wie Anm. 39), S. 127.

⁷¹⁾ S. Ettel: Karlburg-Roßtal-Oberammerthal (wie Anm. 5), S. 224 Anm. 817; ders.: Der Verkehrs- und Handelsweg Main mit Fossa Carolina, Burgen und Königshöfen in merowingisch-karolingischer Zeit, in: Eine Welt in Bewegung

(wie Anm. 28), S. 83–90, hier S. 83, S. 89; Koch/Leininger: Karlsgraben (wie Anm. 27), hier S. 11; Koch: Fossa Carolina (wie Anm. 27), hier S. 55; Störmer: Innere Entwicklung (wie Anm. 28), hier S. 212; ders.: Franken (wie Anm. 27), hier S. 23.

⁷²⁾ Vgl. Eggenstein, Georg/Zöller, Helge: Einführung in die Ausstellung, in: Eine Welt in Bewegung (wie Anm. 28), S. 12.

⁷³⁾ S. dazu Held, Martin: Gefährdung des im Wald verborgenen kulturhistorischen Erbes: Beispiel Frankenhöhe, in: Schönere Heimat. Erbe und Auftrag. Bayerischer Landesverein für Heimatpflege e.V., 96. Jg., Heft 1/2007, S. 21–26.

Verkehrswege auf der fränkischen Platte

von

Bernd Schätzlein

Der behandelte Untersuchungsraum umfaßt den Westteil der fränkischen Platte, die zwischen Maindreieck und Mainviereck gelegene Marktheidenfelder Platte. Der Main als wichtigste Ost-West-Verbindung gab hier die Hauptrichtung der Verkehrsströme vor, und so ist es nur natürlich, daß die wichtigsten Fernstraßen auch in dieser Richtung verliefen. In diesen Richtungen lagen auch die Wirtschaftsmetropolen des Mittelalters: Nürnberg und Frankfurt. Straßen in Nord-Süd-Richtung hatten mit großen Hindernissen zu kämpfen, da hier mehrere zum Teil tief eingeschnittene Täler zu durchqueren waren. Daher ist es kein Wunder, daß in dieser Richtung nur wenige Straßen für relativ kurze Zeit von Bedeutung waren.

Die Marktheidenfelder Platte wird im Süden von der Tauber, in den drei anderen Himmelsrichtungen vom Main begrenzt. Diese Flüsse konnten nur an wenigen Stellen durchquert werden. Die Furten und späteren Brücken stellten wichtige Verkehrsknotenpunkte dar. Diese Furten wurden schon seit der Frühzeit genutzt, später bildete die 1133 erbaute Mainbrücke in Würzburg den wichtigsten Mainübergang im Osten. Eine große Zahl von Fernstraßen durchquerte die Marktheidenfel-

der Platte. Um die Untersuchung übersichtlicher zu gestalten sollen diese in drei große Gruppen eingeteilt werden: Zum ersten in Straßen, die den Spessart im Süden umgingen oder zum Mainhafen nach Wertheim führten. Dann solche, die durch den Spessart führten und zuletzt Straßen in Nord-Süd-Richtung. Straßen, die eine besondere Wichtigkeit für die Erschließung des Verkehrsraumes hatten, werden ausführlicher dargestellt.

1. Ost-West-Verbindungen – Straßen südlich des Spessarts

1.1. Alte Nürnberger Geleitstraße

Die über lange Zeit wichtigste Fernverkehrsstraße, die im Süden unser Untersuchungsgebiet tangierte, war die so genannte alte Nürnberger Geleitstraße. Diese Geleitstraße wurde über Jahrhunderte von Nürnberger und teilweise auch Augsburger Kaufleuten auf ihrem Weg zu den Frühjahrs- und Herbstmessessen in Frankfurt genutzt.

Straßenverlauf: Nürnberg – Fürth – Uffenheim – Aub – Simmringen – Messelhausen – Grünsfeld – Tauberbischofsheim – Külsheim – Miltenberg – linksmainisch auf der alten