

Annette Schäfer

Von der Königsstraße zum Frankenschnellweg – Verkehrswege im Regnitztal

Wer heute im Regnitztal unterwegs ist, durchmisst diese Tallandschaft zwischen Nürnberg und Bamberg in etwa einer Stunde mit dem Auto oder der Bahn. Wer allerdings in den früheren Jahrhunderten denselben Weg zurücklegen wollte, brauchte dazu wesentlich länger. Seit 2000 Jahren ist Verkehr in welcher Form auch immer hier nachzuweisen. Er manifestiert sich in archäologischen Funden, Berichten und Landkarten. Vom Reisen, dem Zurücklegen von Wegstrecken unterschiedlichster Bauart zu unterschiedlichsten Zwecken und mit unterschiedlichsten Fortbewegungsmitteln soll im Folgenden die Rede sein.

Der Fluss Regnitz entsteht in Fürth durch den Zusammenfluss der Pegnitz und der Rednitz. Der Verlauf der Regnitz führt sie vom heutigen Ballungszentrum Nürnberg-Fürth-Erlangen als Trennungslinie zwischen dem Steigerwald im Westen und den Erhebungen der Fränkischen Schweiz im Osten an malerischen Dörfern und fruchtbaren Anbaugebieten vorbei bis zur Bischofsstadt Bamberg, wo sie in den Main mündet. Das günstige Klima des Tales und seine Lage als Verbindungsstück zwischen anschließenden Flusstäler im Süden und Norden machen das Regnitztal zu einem optimalen Siedlungsgebiet für die den Raum seit der letzten Eiszeit durchziehenden steinzeitlichen Menschengruppen. Reiche Bestände an archäologischen Funden aus vor- und frühgeschichtlicher Zeit bezeugen dauer-

hafte Ansiedlungen. Hinter so bedeutenden westoberfränkischen Fundplätzen wie der Heunischenburg bei Kronach oder dem Staffelberg stehen auch die überkommenen Siedlungsstätten des Regnitztales nicht zurück. Die Ehrenbürg bei Forchheim, im Volksmund „Walberla“ genannt, und die Friesener Warte östlich von Hirschaid gehören mit zu den ältesten Siedlungslandschaften Oberfrankens und sind ein Beweis für die Bedeutung des Regnitztales als Durchzugsgebiet. Die Friesener Warte wurde als Fliehburg ausgebaut, um den Bewohnern der Latène-zeitlichen Siedlung im Tal Zuflucht zu bieten. Vor allem aus eben jener Siedlung bei Altendorf haben sich zahlreiche Fundstücke und Grabsätteln erhalten, die auf eine stattliche Anzahl von Bewohnern und deren hochentwickeltes handwerkliches Können verweisen. Die Fliehburg auf der Friesener Warte kann durch einen Abschnittswall und eine durch Ausgrabung nachgewiesene Pfostenschlitzmauer belegt werden.¹

Zwar lagen alle Teile Oberfrankens außerhalb des Einflussbereiches des Römischen Imperiums, doch die Germanen schienen sich mancherorts auf den Schwerpunkten der keltischen Siedlungen niedergelassen und Handelsbeziehungen zu den Römern aufgenommen zu haben. In Altendorf folgten germanische Grabsätteln auf die bereits vorhandenen keltischen. Die Funde dort weisen auf eine mehr als 400jährige germanische Besiedlung hin.² Außerdem zeugen römische Kunsthandsarbeitsgegenstände von regem Austausch mit den römischen Nachbarn.

Ein besonderes Fundstück soll die Bedeutung dieses Siedlungsplatzes belegen: Dabei handelt es sich um eine kleine römische Bronzeplastik, die einen Geißbock (Abb. 1) darstellt. Sie lässt sich in die römische Kaiserzeit datieren und stammt aus der germanischen Siedlung vor Ort.³ Sie kann als Beweis dafür dienen, dass reger Handel mit den Römern getrieben wurde, obwohl deren Einflussgebiet eigentlich am wesentlich südlicher gelegenen Limes endete.

Nach dem Zusammenbruch des römischen Imperiums verschwanden viele Grenzen im heutigen Europa. Das frühe Mittelalter war eine Zeit massiver Bewegungen ganzer Völker. Landschaften wurden besiedelt und neu aufgeteilt. In manchen Gegenden lassen sich diese Landnahmen bis heute in der Kulturlandschaft und der Siedlungsstruktur ablesen. Dies ist auch im Regnitztal der Fall. Thüringer und Alemannen, slawische Wenden und Sorben drangen im 5. und 6. Jahrhundert in die Region ein und gründeten Siedlungen. In der Folgezeit versuchten die Franken, ihr Reich von Westen aus planmäßig nach Osten zu erweitern.

Die Herrschaft der Franken wurde ab dem 8. Jahrhundert vor allem durch den steigenden Einfluss fränkischer Adeliger auf die Dörfer ausgebaut. Bei der Aufteilung des Frankenreiches in Gau, die von Grafen im Auftrag des Königs regiert wurden, stießen im Raum Bamberg Volkfeldgau, Grabfeldgau und – wir erkennen es an der Namensgebung – Radenzgau aneinander.

Nach der Herrschaftsübernahme durch Karl den Großen geriet das Regnitztal ins Blickfeld des Machtausbaues. So lag der bedeutende Königshof Hallstadt am Schnittpunkt mehrerer Fernstraßen, von denen eine durch das Regnitztal nach Süden ver-



Abb. 1: Ziegenbock (Replik), Museen Hirschaid.
Foto: Annette Schäfer.

lief. Sie führte auch am 805 erstmals urkundlich erwähnten Königshof Forchheim vorbei. Mit dem „Diedenhofener Capitular“⁴ einer Urkunde Karls des Großen vom 24. Dezember 805, begann die schriftlich nachweisbare Entwicklung des Regnitztales zum bedeutenden Handelsweg. Dieses Schriftstück legte die Aufsicht über verschiedene Handelsplätze fest, wo bei die Orte Hallstadt und Forchheim im selben Zusammenhang wie Erfurt und Regensburg genannt wurden. Dies ist ein deutlicher Hinweis auf die durch das Regnitztal verlaufende Achse Erfurt–Regensburg. Der Text des Diedenhofener Capitulars erwähnt ausdrücklich den Handel mit Slawen und Avaren, die in der Region ansässig waren. Der Königshof Forchheim, der für die Beherbergung des Königs mitsamt seinem Gefolge ausgestattet sein musste, war außerdem nicht nur ein Zentrum der Repräsentation, der Verwal-

tung und des Handels, sondern auch ein wichtiger Ausgangspunkt für die planmäßige Erschließung der höher gelegenen Regionen der Frankenalb.⁵

Das ab der Machtübernahme Karls des Großen entstehende fränkische Königreich dehnte sich über das gesamte heutige Westeuropa aus und umfasste damit eine kaum überschaubare Landmenge, deren Grenzen häufigen Veränderungen unterlagen. Wie aber war ein Herrscher in der Lage, seine Macht über dieses komplexe Gebilde auszuüben? Zwar kümmerten sich in allen Regionen Adelige um die grundsätzliche Verwaltung, doch mussten bestimmte Regierungsakte vom König selbst übernommen werden. Seit dem frühen Mittelalter hatte sich daher mit dem Reisekönigtum eine Regierungsform entwickelt, die bis weit nach der ersten Jahrtausendwende Bestand haben sollte.

Die Könige und Kaiser des deutschen Reiches übten ihren Beruf quasi im Umherziehen aus. Sie mussten jeweils vor Ort in eigener Person zu Gericht sitzen, Entscheidungen fällen, Landstreitigkeiten klären und Urkunden unterzeichnen. Einen zentralen Herrschaftssitz, vielleicht eine repräsentative Burg oder eine wehrhafte Hauptstadt, gab es nicht. Stattdessen nutzte man zahlreiche Orte, an denen der Tross des Königs beherbergt wurde. Nur einige wenige Tage blieb der Tross an einem Ort, dann wurde wieder eingepackt, die Pferde wurden gesattelt, die Wagen beladen, und weiter ging es über matschige, zerfurchte Wege zum nächsten Königshof. Nur an bestimmten Orten war man überhaupt in der Lage, den Hof von vielleicht 200 bis 1.000 Personen über längere Zeit aufzunehmen.

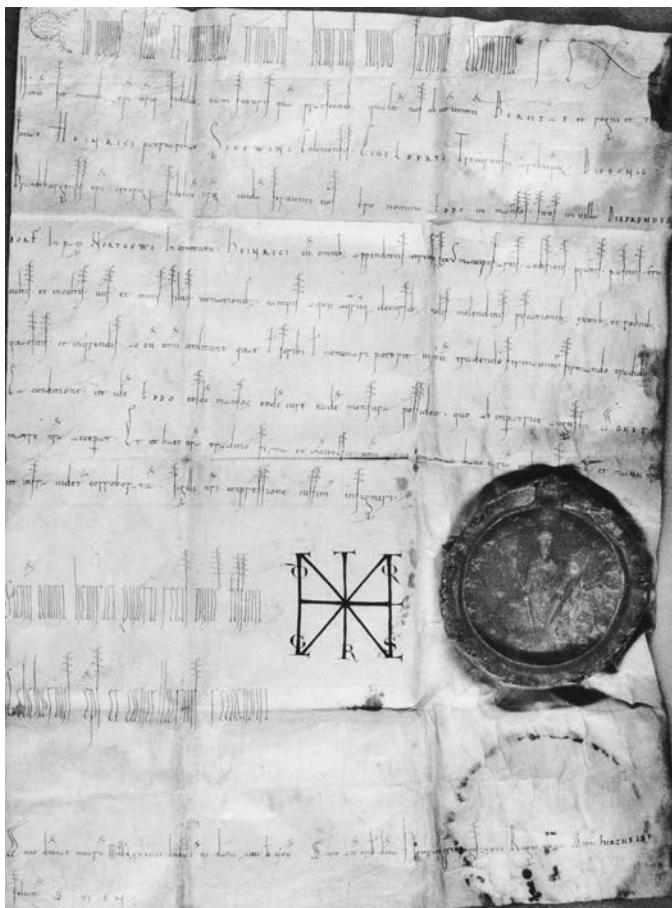
Diese „Pfalzen“ genannten Orte wurden im Laufe des Mittelalters immer weiter ausgebaut, wofür hier beispielsweise

Aachen, Gelnhausen oder Tilleda erwähnt seien. Es mussten zur Versorgung des Königshofes gewaltige Ressourcen vorhanden sein, denn ein Königstross verbrauchte immense Mengen an Nahrung und Material.

Wie muss man sich nun eine Straße vorstellen, auf der damals Könige zogen? Ganz sicher muss man sich von heutigen Vorstellungen mit befestigten Oberflächen verabschieden. Selbst eine Königsstraße, also eine „via regia“ war bloß ein unbefestigter Weg, dessen Furchen sich mit jedem darüberfahrenden Fuhrwerk weiter eintiefen. Bei starken Regenfällen konnte eine Straße so stark verschlammen, dass man sich notgedrungen eine Ausweichtrasse, vielleicht ein paar Meter daneben, suchte. Immer wieder ist zu beobachten, dass noch heute erhaltene Altstraßen an manchen Stellen Parallelwege und manchmal richtige Wegebündel aufweisen.

Betrachten wir für einen Blick auf die praktizierte Bürokratie der mittelalterlichen Reisekönige das Beispiel Hirschaid einmal näher. Am 14. November des Jahres 1079 wurde dort eine Urkunde (Abb. 2) unterzeichnet, in der König Heinrich IV., zwei Jahre nach seinem „Gang nach Canossa“, einem Ministerialen namens Ebbo „vier Huben Land im Dorfe Dieprehedorf im Nordgau“ übertrug. Der Inhalt dieser Urkunde, nämlich die offizielle Übertragung von Grundbesitz, hat nichts mit dem Ausstellungsort Hirschaid zu tun, denn das betreffende Land in Diepersdorf liegt im heutigen Stadtgebiet von Leinburg, Kreis Nürnberg-Land. Bei genauerem Hinsehen können wir aber feststellen, dass diese Urkunde ein Schriftstück ist, das ganz an die Verwaltungsgegebenheiten des 11. Jahrhunderts angepasst ist.

Der Schreiber der Urkunde war laut Quellenanalyse ein gewisser Adalbero, der den Text von Gebhard, dem Bischof von



*Abb. 2: Urkunde Heinrichs IV. aus dem Jahr 1079.
Foto: Staatsarchiv Bamberg;
Bamberger Urkunde 141
(ex Kaiserselekt 429).*

Prag, diktiert bekam. Dieser Bischof Gebhard war seit 1077 Kanzler König Heinrichs und damit befugt, Urkunden selbstständig zu verfassen.⁷ Offensichtlich war also in irgendeiner Kanzlei irgendeines nicht näher bekannten Königshofes diese Urkunde aufgrund eines Antrages oder einer persönlichen Vorsprache im Vorfeld ausgestellt worden. Im Verlauf der Reise, die Heinrich mitsamt seinem Hofstaat im November 1079 in Richtung Regensburg unternahm, wurde dann ein Treffen mit dem in der Urkunde begünstigten Ebbo arrangiert. Genau dieses Treffen fand – aus

welchen Gründen auch immer – in Hirschaid statt, wo Heinrich in einem offiziellen Verwaltungsakt das Schriftstück unterzeichnete.

Am Fuße der Urkunde finden wir den Vermerk „*actu[m] HIRZHEIDE*“ und das Datum. Es ist auf den ersten Blick festzustellen, dass der Name „*hirzheide*“ von anderer Hand und in anderer Schrift eingefügt ist als der Rest der Urkunde. Warum König und Untertan ausgerechnet in Hirschaid aufeinandertrafen, wie Hirschaid damals aussah und ob das Dorf zu dieser Zeit gar in der Lage war, den

Königstross über mehrere Tage zu beherbergen, wissen wir nicht. Wir haben aber einen eindrücklichen Nachweis der Effizienz, mit der ein Reich unter einem umherziehenden Souverän verwaltet wurde.

Durch die Itinerare der Reisekönige⁸ und -Kaiser konnten wir feststellen, dass das Regnitztal im hohen Mittelalter ein aufgrund seiner Topographie begünstigter Reiseweg der Herrscher war. Im weiteren Verlauf des Mittelalters verlor das Reisekönigtum aber an Bedeutung. Durch Landesteilungen unter gleichberechtigten Söhnen und Eheschließungen wurde das einstmals nahezu unüberschaubare Reich im Laufe der Jahrhunderte in einzelne Herrschaftsgebiete aufgeteilt. Ein umherziehender König war irgendwann nicht mehr nötig, weswegen dann auch die Pfalzen nicht mehr gebraucht wurden. Die Könige bestimmten nun eine bevorzugte Burg oder Stadt und blieben dort. Die Wege aber, auf denen die Könige gezogen waren, behielten ihre Bedeutung, denn wo schon im Gefolge der Königstrosse Handel betrieben wurde, hatte sich eine entsprechende Infrastruktur herausgebildet.

Bereits im Jahr 1007 hatte Heinrich II. in Bamberg ein eigenes Bistum errichtet und so den Zusammenfluss von Main und Regnitz als Schnittpunkt zweier Verkehrswägen aufgewertet. Gleichzeitig verlor Forchheim seine Bedeutung als Königshof und fiel 1062 an das Bistum Bamberg. Weiter südlich hingegen entwickelte sich Nürnberg zu einem neuen Machtzentrum. Als im Jahr 1163 Kaiser Friedrich Barbarossa den Städten Bamberg und Nürnberg Zollfreiheit zusprach, wurde der Warenverkehr – natürlich auch zwischen den beiden Städten – erheblich erleichtert. Im Zuge der Entwicklung eigenständiger Territorien wurde das Bistum Bamberg im Jahr 1347 zum souveränen Hochstift und Nür-

berg durch die Unabhängigkeitsbestrebungen seiner selbstbewussten Bürgerschaft 1355 zur reichsunmittelbaren Stadt. In der Zeitspanne zwischen etwa 1250 und 1500 entwickelten sich in Franken zusätzlich zahlreiche kleinere Landstädtchen und Märkte mit eigenen Markt- und Zollrechten.

Das späte Mittelalter und die Frühe Neuzeit waren die Phasen der erstarkenden Bürgerschaften, der Entwicklung bürgerlicher Infrastruktur und des Aufkommens von Handelsgesellschaften. Zu den bekanntesten Handelsorganisationen jener Zeit gehört sicherlich die Hanse. Die Hanse operierte nicht nur in Norddeutschland und dem Nord- und Ostseegebiet, sondern hatte ein weit verzweigtes Handelsnetz quer durch Europa bis in den Orient gespannt.⁹ Das System der Hanse reichte von Lissabon bis Nowgorod, von Mittelitalien bis nach England. Eine ihrer Handelsrouten verlief auch durch das Regnitztal,¹⁰ da die Verbindungsachse zwischen den Städten Bamberg und Nürnberg den Hauptweg für alle Waren und Personen bildete, die aus Südosteuropa in Richtung Ostsee unterwegs waren. Die Palette der transportierten Waren und Güter war u.a. mit Wein, Salz, Tuch oder Gewürzen so vielfältig wie ihre Herkunfts- und Bestimmungsorte. Natürlich gab es auch in der Region selbst eine Reihe von Erzeugnissen, die exportiert wurden. Ein kleiner Ausblick in die Zeit um 1800 zeigt, dass eine echte Bamberger Spezialität, nämlich das Süßholz, in Mengen von vielen hundert Zentnern in alle Teile Europas ausgeführt wurde.¹¹

Als bedeutende Quellen für den Verlauf von Handels- und Reiserouten um 1500 dienten zwei Landkarten, die Erhard Etzlaub in dieser Zeit anfertigte. Die eine entstand als Romweg-Karte¹² für das Heilige

Jahr 1500, die andere zeigte die europäischen Landstraßen des Jahres 1501. Diese Karten dürfen als erste Straßkarten der modernen Kartographie gelten, da sie ein Entfernungs-Messsystem anzeigen. Punkte zwischen den eingezeichneten Orten entsprechen Entfernungsmarkierungen, ein Punkt entspricht jeweils einer Meile, also 10.000 Schritten bzw. etwa 7,4 Kilometern.

Beide Karten sind gesüdet: also liegt – unseren heutigen Sehgewohnheiten widersprechend – Süden oben und Norden unten. Etzlaub kam aus der Astronomie und wählte daher auf seinen Karten Süden als bevorzugte Himmelsrichtung. Die beiden innerhalb eines Jahres entstandenen Karten weisen allerdings einen frappierenden Unterschied zueinander auf, der natürlich in ihrer Thematik begründet liegt: Auf der Romweg-Karte laufen alle Straßen sternförmig zu den Alpen, die ja quasi den Einstieg nach Italien und somit nach Rom bilden. Auf der Landstraßen-Karte von 1501 hingegen befindet sich die bedeutende Handelsstadt Nürnberg im Zentrum aller Verkehrswägen. Ganz abgesehen von der zweifelsfreien Bedeutung Nürnbergs für den Welthandel in dieser Zeit mag dies unter Umständen auch einfach daran liegen, dass Meister Etzlaub aus Nürnberg stammte. Von Nürnberg aus verläuft eine Straße entlang der Strecke Erlangen, Forchheim, Bamberg, Coburg nach Norden, in diesem Fall also nach unten. Die durch die oben genannten Meilenpunkte angegebenen Entfernungsmarkierungen stimmen nahezu mit heutigen Angaben überein, z.B. gibt es zwischen Forchheim und Bamberg drei Meilenpunkte, was 22,2 km entspräche. Interessant ist, dass nördlich von Bamberg die Route nach Coburg vom Main weg führt und sich entlang des Itzgrundes bewegt. Hier kommt eine Streckenführung ins Spiel, die über viele Jahrhunderte par-

allel zur Main-Route verlaufen sollte. Auf der östlichen Taltrasse der Itz führt diese Straße über Rattelsdorf, Lahm, Kaltenbrunn, Gleußen, Rossach und Creidlitz bis Coburg. Aus den Etzlaub'schen Karten und auch aus anderen kartographischen Werken geht hervor, dass die Streckenführung im Itzgrund über Rattelsdorf nach Coburg die für Handelsreisende bevorzugte war, denn im Gegensatz zur Main-tal-Route musste auf ihr vor Coburg keine Anhöhe mehr überquert werden. Die Route entlang des Mains gab allerdings den Weg nach Kulmbach und von dort aus weiter in Richtung Hof und dann nach Sachsen vor. Von Kulmbach aus führte ein Hauptverkehrsweg über Kupferberg in Richtung Hof. Ortsnamen wie „Straßenwirtshaus“ oder „Neuenwirtshaus“ erinnern noch heute an die Lage an einem Verkehrsweg.

Die europäischen Handelswege waren gleichzeitig die Routen für den kulturellen Austausch zwischen den Regionen. Wir haben es also schon in dieser Zeit mit einer hochmobilen und kommunikativen Gesellschaft zu tun, da neben den Händlern Boten reisten, Handwerker wanderten oder Studenten auf ihrem Weg zu den bedeutenden europäischen Universitäten oder Pilger zu den Wallfahrtsstätten in Südeuropa unterwegs waren. Wir können sicherlich nicht im Detail nachvollziehen, wer alles den Weg von Bamberg nach Nürnberg oder umgekehrt zurücklegte, aber es mögen viele noch heute bekannte Namen darunter gewesen sein.

Ein echtes Problem stellten vor allem für Handelsreisende die am Wegesrand lauernden Gefahren dar. Straßenräuber, die sich unter Gewaltanwendung an den mitgeführten Gütern bereicherten, waren nicht selten. Da allerdings die Straßen unter der Aufsicht der jeweiligen örtlichen Territo-

rialherren standen, sahen sich diese zum Handeln gezwungen, zumal sie das Recht besaßen, Straßen- und Brückenzölle einzuziehen. Aus dieser Notwendigkeit heraus entwickelte sich das Geleitwesen. Die Territorialherren sicherten gegen entsprechende Gebühren den Reisenden einen – meist bewaffneten – Begleitschutz zu. Vor allem größere Kaufmannszüge auf dem Weg zu den Messestädten nutzen diese Dienstleistung. Eine andere Form des Geleits war, nur einen Geleitbrief auszustellen, der den Reisenden unter den Schutz des jeweiligen Landesherrn stellte. Ob sich allerdings Strauchdiebe und Wegelagerer von einem solchen Patent wirklich abschrecken ließen, sei dahingestellt. Zumeist war man nicht verpflichtet, Geleit zu bezahlen. Wer es nicht in Anspruch nahm, war dann aber auch für seine Sicherheit selbst verantwortlich. Natürlich stand Geleit auch jedem Einzelreisenden zur Verfügung, musste aber, wie gesagt, bezahlt werden.

Wir können also davon ausgehen, dass sich im späten Mittelalter und der Frühen Neuzeit ein buntes Völkchen in beständigem Zug durch das Regnitztal bewegte. Es nimmt daher nicht wunder, wenn sich auch das Regnitztal und seine Bewohner auf die zahlreichen Reisenden einstellten. Obwohl natürlich die Landwirtschaft der Haupterwerbszweig in den Dörfern war, so siedelten sich doch entlang der Fernstraße jene Handwerke an, die in enger Beziehung zu den Bereichen Reisen und Versorgung standen. Sicherlich wurde an der Straße auf alle Bedürfnisse der Reisenden eingegangen.

Wer zu Fuß unterwegs war, konnte sich mit Proviant versorgen oder ein Nachtlager in einem Gasthaus bekommen. Händler mit Transportwagen konnten Pferde unterstellen oder wechseln, Hufe beschlagen oder Sattelzeug reparieren lassen. Wir

können also von einer breiten Palette an Gastwirten, Hufschmieden, Sattlern, Garküchen, Bäckern, Metzgern und vielen mehr ausgehen, die in den Dörfern an der Handelsstraße ihr Auskommen hatten. Noch der Physikatsbericht des Landgerichtes Bamberg I aus der Mitte der 1860er Jahre lässt Rückschlüsse auf die Infrastruktur der Dörfer zu. Für den früheren Königshof Hallstadt sind beispielsweise sieben Brau- und Gasthäuser verzeichnet, auch in Altendorf gab es ein Brauhaus und zwei Gaststätten sowie in Hirschaid vier Gasthäuser und sieben Brauereien, „welche sich noch aus der Zeit herschreiben, als die Nürnberger Straße lebhafter befahren war“.¹³

Selbst an der Siedlungsstruktur der Dörfer ist der Einfluss der Fernstraße teilweise noch heute erkennbar. Betrachten wir einmal die Dörfer Altendorf, Hirschaid und Strullendorf näher, die sich wie Perlen an einer Schnur von Süden nach Norden an der Straße entlang reihen. Alle drei Dörfer eint ihre Struktur mit einer langen Hauptstraße in Nord-Süd-Ausrichtung. An dieser Straße lagen sicherlich die eben genannten Handwerker und Gaststätten. So war zum Beispiel der heutige Gasthof „Egloffsteiner Hof“ in Altendorf einst eine Poststation, weil die Postwege der europaweit operierenden Familie Thurn und Taxis auf einer Route auch durch das Regnitztal führten. Auch in Hirschaid gehen einige noch heute bestehende Standorte von Beherbergungs- und Gaststätten auf die Lage an der Straße zurück.

Im Zentrum eines jeden der drei Orte allerdings zweigt eine Querstraße rechtwinklig ab, wie man hier am Beispiel Hirschaid (Abb. 3) erkennen kann. Diese Straßen führen von der belebten Hauptstraße weg und bilden den ursprünglichen Siedlungskern. In allen drei Orten sind an dieser Stelle auch die Gotteshäuser zu fin-



Abb. 3: Ortsplan von Hirschaid, Uraufnahme von 1821. Foto: Bayerische Vermessungsverwaltung.

den, wenn auch in Altendorf leicht nach Westen versetzt. Es ist davon auszugehen, dass sich hier die landwirtschaftlichen Anwesen ansiedelten, die mit der Fernstraße nicht unmittelbar zu tun hatten. Wir können also eine sinnfällige Strukturierung der Dörfer erkennen, die einen quasi öffentlichen Dorfbereich an der Handelsstraße und einen eher privaten Bereich an der jeweiligen Querstraße aufweisen, wenn wir es denn so nennen mögen. Wir sehen also, dass schon damals die Nachfrage das Angebot bestimmte und die Menschen im Regnitztal ihren Weg fanden. Sie machten sich nicht nur die Fernstraße zunutze, sondern stellten vor allem ihre Lebens- und Siedlungsweise darauf ein.

Die Lage an der Straße hatte für die Dörfer und Städte des Regnitztales aber nicht nur Vorteile, denn gerade in Kriegszeiten wurde das Tal als wichtiges Durchzugsgebiet genutzt. Als Beispiel soll hier nur der Dreißigjährige Krieg erwähnt sein, der die Region zwar erst ab 1631 berührte, dafür dann aber umso schlimmer.

Schon zuvor waren zwar immer wieder Truppen durch das Regnitztal gezogen, wobei diese allerdings nur hatten versorgt und verpflegt werden müssen. Das änderte sich, als die Schweden in das Kriegsgeschehen eingriffen. Sie besetzten 1632 Bamberg und unternahmen immer wieder Beutezüge in das Umland. Nur das gut befestigte Forchheim blieb von den Raubzügen verschont. Dort hielt sich auch der geflüchtete Bamberger Bischof auf und wurde entsprechend gut bewacht.

Heinrich Karl, der als Pfarrer in Hirschaid wirkte, schrieb in seiner Kirchenchronik: „Nach Lichtmeß kamen die Schweden auch hierher und hausten nach Schweidnart. Sie plünderten und raubten, was sie erreichen konnten. Nichts war ihnen heilig. Fenster und Türen des Gotteshauses wurden

eingeschlagen, das Innere demoliert, die Kanzel samt Stiege beschädigt, die Glocken herabgeholt, zerschlagen und an die Bauern verkauft. Sogar die Kerzen auf dem Altare schienen ihnen begehrswert. Zuletzt zündeten sie die hölzernen Teile der Kirche, des Turmes und der Kirchhäuser an.“¹⁴ Von den Schäden und Verlusten des Dreißigjährigen Krieges erholte sich das Regnitztal – wie ebenfalls alle anderen betroffenen Gebiete – nur langsam. Die Bevölkerungsverluste konnten erst im 18. Jahrhundert durch planmäßige Ansiedlungen von Auswärtigen etwas ausgeglichen werden.

Wiederum waren es durchziehende Truppen, die am 30. August 1796 Strullendorf anzündeten und dabei 220 Häuser zerstörten. Französische Soldaten befanden sich im Ersten Koalitionskrieg nach einer Niederlage bei Amberg auf dem Rückzug und ließen das unschuldige Dorf an der Straße zum Raub der Flammen werden. Zehn Jahre später begann man, Strullendorf planmäßig wiederaufzubauen. Dabei wurde im Bereich der Lindenallee die mittelalterliche Parzellenstruktur beibehalten, so dass noch heute die bereits vorhin angesprochene Siedlungsform aus einer Durchgangs- und einer Querstraße erkennbar ist.

Nach den Verheerungen des 17. und 18. Jahrhunderts brach nach der Säkularisation für das Regnitztal ein positives Zeitalter an. Seit der Gründung des Königreiches Bayern im Jahr 1806 gab es erstmals ein einheitliches Staatsgebiet vom Alpenrand bis über den Main hinaus, und sein ab 1825 regierender König Ludwig I. war ein glühender Anhänger moderner Verkehrsverbindungen.

Eines der ersten Projekte in dieser Richtung hatte Ludwig noch von seinem Vater Max I. Joseph übernommen, verfolgte es aber merklich zielstrebiger als dieser: Lud-

wig wünschte eine Kanalverbindung zwischen Donau und Main. Welche Bedeutung die Vernetzung dieser beiden Wasserstraßen hat, zeigt sich darin, dass bereits Karl der Große tausend Jahre zuvor einen Kanalbau begonnen hatte. Zwar war jenem Projekt nur eine kurze Lebensdauer beschieden – so ist noch heute ein Teilstück in der Nähe von Treuchtlingen zu sehen –, doch dank der revolutionären technischen Verbesserungen des 19. Jahrhunderts konnte – quasi mit tausendjähriger Verspätung – eines der wichtigsten Verkehrsvorhaben Mitteleuropas in Angriff genommen werden. Noch im Jahr seines Amtsantrittes beauftragte Ludwig I. den Freiherrn Heinrich von Pechmann mit der Planung eines 173 Kilometer langen Kanals zwischen Bamberg und Kelheim.¹⁵ Fünf Jahre später legte Pechmann einen Planungsentwurf vor, der 1832 veröf-

fentlicht und schließlich 1834 vom Bayerischen Landtag genehmigt wurde. Zur Finanzierung wurde eine Aktiengesellschaft ins Leben gerufen, deren Vorstand zum Schluss kam, dass der Kanal nach seiner Majestät „Ludwig-Donau-Main-Kanal“ heißen sollte.

Noch im Jahr der Gründung der Aktiengesellschaft 1836 wurde an allen Stellen der vorgesehenen Streckenführung unter Einsatz von 6.000 bis 9.000 Arbeitern mit den Bauarbeiten begonnen. 1843 konnte trotz vielerlei technischer und finanzieller Schwierigkeiten ein erstes Teilstück des Kanals zwischen Bamberg und Nürnberg – aufgrund der günstigen topographischen Gegebenheiten im Regnitztal – eröffnet werden. Mit der Fertigstellung der Scheitelhaltung im August 1845 war der Kanal durchgehend schiffbar, und am 15. Juli 1846 konnte nach knapp zehn Jahren Bauzeit die

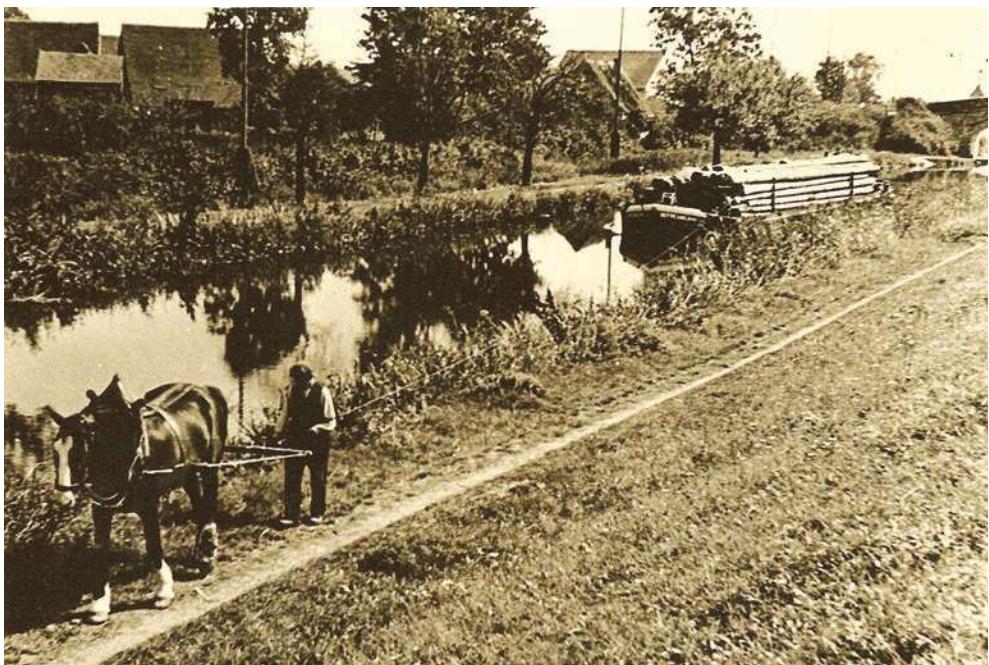


Abb. 4: Kanalschiff bei Hirschaid.

Foto: Museen Hirschaid.

erste durchgehend befahrbare Wasserstraße zwischen Schwarzem Meer und Nordsee für den Verkehr freigegeben werden.

Im Regnitztal verlief der Kanal parallel zwischen der Regnitz und der alten Handelsstraße. Die Städte Erlangen, Forchheim und Bamberg profitierten von diesem neuen Transportweg. Zwischen Bamberg und Forchheim lagen acht Schleusen, deren bekannteste heute die noch bestehende Schleuse 100 in Bamberg ist. Doch auch die Schleuse 94 südlich von Neuses hat sich bis heute erhalten und wurde in den letzten Jahren mit Informationstafeln touristisch erschlossen. Mit dem Kanal hatte sich also neben der Handelsstraße ein zweiter Verkehrsweg im Regnitztal etabliert.

Wie schon erwähnt, war der bayerische König Ludwig I. ein Anhänger moderner Verkehrstechniken und verfolgte neben dem Kanalbau ein weiteres aufwendiges Projekt, nämlich die Dampfeisenbahn.¹⁶ Ein bereits im Jahr 1828 entworfenes Verkehrsnetz für Bayern hatte als erste Hauptlinie die Strecke Bamberg–Nürnberg–Augsburg–Lindau auserkoren, zudem galt die Verbindung zwischen Nürnberg und Fürth als meistbefahrene Straße des Königreiches. Daher war es kein Wunder, dass dort 1835 die erste Eisenbahn Deutschlands verkehrte. Vom Erfolg beflügelt, erklärte König Ludwig den Eisenbahnbau fortan zur Chef- und Staatssache und ließ eine Bahnstrecke von Lindau über Nürnberg und Bamberg nach Hof planen. Wie bereits beim Kanal erwies sich die Streckenführung Nürnberg–Bamberg als am ehesten durchführbar, so dass nach dem Baubeginn im Jahr 1841 schon am 25. August 1844 der Streckenabschnitt Bamberg–Nürnberg feierlich eingeweiht werden konnte. Die geographische Lage und die topographischen Gegebenheiten des

Regnitztales ermöglichten erneut eine verkehrstechnische Pionierleistung.

Der Abschnitt Bamberg–Lichtenfels folgte im Februar 1846, und schon ein knappes Dreivierteljahr später war die Strecke Lichtenfels–Kulmbach–Neuenmarkt vollendet. Zwischen Neuenmarkt und Marktschorgast sollte dann auf acht Kilometern eine der spektakulärsten Ingenieurleistungen des 19. Jahrhunderts entstehen, nämlich die Schiefe Ebene. Die Steigung am Eingang zum Fichtelgebirge sollte zunächst mit einer Seilwindenkonstruktion für die Schienenfahrzeuge überwindbar gemacht werden. Doch verbesserte sich im Laufe der Planungen die Antriebstechnik so sehr, dass die vorgesehenen Seilwinden nicht mehr nötig waren. Damit konnte im Jahr 1848 der Betrieb der steilsten Strecke der bisherigen Bahntechnik ohne Hilfsmittel wie bspw. Zahnräder im regulären Bahnverkehr aufgenommen werden. Damit war die Bahn nach Straße und Kanal im Regnitztal der mittlerweile dritte parallel verlaufende Verkehrsweg.

Von der Eisenbahn profitierten die Städte und Dörfer des Regnitztales noch wesentlich mehr als vom Kanal, da einschließlich der Stationen in Nürnberg und Bamberg elf Bahnhöfe entlang der Strecke errichtet wurden. Im oberfränkischen Abschnitt des Tales wurden Forchheim, Egolsheim, Hirschaid (Abb. 5) und Bamberg an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Für diese Orte bedeutete das, dass Waren und Personen nicht nur in größeren Mengen bzw. Zahlen vorbei transportiert wurden, sondern dass sie sich auch zu Ziel- und Quellorten entwickeln konnten. Vor allem auf die wirtschaftliche Lage hatte eine Bahnstation bedeutenden Einfluss.

Waren die Handwerksbetriebe an der alten Handelsstraße noch auf die Versorgung von Durchreisenden spezialisiert ge-



Abb. 5: Bahnhof Hirschaid.

Foto: Museen Hirschaid.

wesen, gab nun der Anschluss an ein überregionales Bahnnetz die Möglichkeit, verschiedene Industrie- und Gewerbezweige gezielt in der Nähe von Bahnhöfen anzusiedeln, um die vor Ort produzierten Waren in großer Menge zu ihren Verkaufs- und Bestimmungsorten zu transportieren. Im Regnitztal war also nach der Etablierung der Bahn ein merklicher Zuwachs an Industrie- und Gewerbebetrieben festzustellen. Als Beispiel sei hier nur auf das Anwachsen der in Oberfranken traditionellen Korbfechterei in Hirschaid hingewiesen. Die Firmen Schütz und das aus Lichtenfels stammende Unternehmen Hourdeaux-Bergmann bauten nicht nur Werks- und Lagerhallen in der Nähe der Bahnlinie, sondern ermöglichten auch, dass Hunderte von Heimarbeitern ein Auskommen bekamen, ohne dafür den Heimatort verlassen zu müssen. Ebenso entfaltete sich

die Korbmacherei in Altendorf. In Forchheim und Erlangen hingegen gelangte die Textil-, Papier- und Maschinenindustrie durch Standorte an der Bahnstrecke zur Blüte.

Erst nach dem Zweiten Weltkrieg erlebte das Regnitztal wieder eine Phase, in der Verkehrswege grundsätzlich neu geplant wurden. Zwar waren nach der Teilung Deutschlands die Verbindungen in die traditionellen mitteldeutschen Handelsregionen abgeschnitten, doch hatte das auf die Achse Nürnberg–Bamberg keine nachteilige Wirkung. Als sich in den Jahren 1945 und 1946 die Ströme der Vertriebenen durch Deutschland bewegten, wurde das Regnitztal gewissermaßen zu einem „Kanal der Heimatlosen“. Viele Vertriebene blieben vor Ort und neue Siedlungen entstanden, wie beispielsweise die Regnitzau in Hirschaid.

Neben den Vertriebenen aus Schlesien oder Ostpreußen kamen auch einige Familien aus dem sowjetisch besetzten Thüringen ins Regnitztal. Sie hatten aus Angst vor Enteignung ihre Industrie- und Handwerksbetriebe dort aufgegeben und suchten nun neue Möglichkeiten, ihre Tätigkeit wiederaufzunehmen. Die bereits an die Bahnstrecke angeschlossenen Dörfer und Städte des Regnitztals boten die ideale Kombination, direkten Zugang zum überregionalen Verkehrsnetz zu haben, ohne aber in allzu großer Entfernung von der Heimat zu sein. So siedelte sich die heute weltweit handelnde Spielzeugfirma „Teddy-Hermann“ aus dem thüringischen Sonneberg in Hirschaid an. Durch einen privaten Grundstückshandel konnte man das neue Werksgelände direkt an der Bahnlinie errichten.

Die topographischen Gegebenheiten des Regnitztals ermöglichen 1963 eine neu erliche verkehrstechnische Pionierleistung, nämlich die Durchführung von Hochgeschwindigkeits-Testfahrten der Bundesbahn (Abb. 6). Die auf 24,1 Kilometern Länge absolut schnurgerade Trassenführung der Bahn zwischen Forchheim und Bamberg, die zwischenzeitlich erfolgte volle Elektrifizierung und der teilungsbedingt gedrosselte Berlin-Verkehr ermöglichen es, auf dieser Strecke Schnellfahrversuche durchzuführen. Nach ersten Testfahrten im Mai 1963 gelang im Oktober desselben Jahres die Überschreitung der als magisch geltenden Grenze von 200 Stundenkilometern mit regulären Personenzügen. Heute sind solche Geschwindigkeiten selbstverständlich. Der mittlerweile im Zwei-Stunden-Takt durch das Regnitztal brausende ICE ist zwischen den Haltepunkten in Erlangen und Bamberg gar nicht in der Lage, sein volles Geschwindigkeitspotential auszuschöpfen. Der Streckenausbau zwischen

Neuses an der Regnitz und Bamberg ist das letzte noch fehlende Teilstück der Sprinterstrecke München–Berlin. Wenn nach 30 Jahren Dauer die Diskussion um die Durchfahrten der Dörfer und der Welterbestadt Bamberg eines Tages abgeschlossen sein wird, ist das Regnitztal für die Reisenden dann nur noch wenige Minuten lang. Welch ein Unterschied zum Königstross! Die einst günstige Lage der Regnitzaldörfer an der alten Handelsstraße und der Ludwig-Süd-Nord-Bahn wurde nun zum Problem, denn der ICE-Ausbau durchschneidet die Orte genau mittig, was zu massiven Problemen bei der Ausbauplanung führt.

Zur gleichen Zeit wie die Hochgeschwindigkeits-Testfahrten der Bahn war nur einen Steinwurf entfernt mit dem Rhein-Main-Donau-Kanal ein weiteres ingenieurtechnisches Meisterwerk im Ent-



Abb. 6: Hochgeschwindigkeitsfahrten im Regnitztal.
Foto: Museen Hirschaid.

stehen begriffen.¹⁷ Wie oben schon ange- sprochen, war der alte Ludwigskanal schon lange nicht mehr rentabel, was vor allem an seinen zu bescheidenen Ausmaßen lag. Dennoch spukte die über tausend Jahre alte Idee einer durchgehenden Schifffahrts- straße zwischen Nordsee und Schwarzem Meer noch in so manchem Kopf herum, weswegen bereits 1922 die neu gegründete Rhein-Main-Donau-AG mit dem Bau eines neuen Kanals begann. Wirtschaftskri- se und Zweiter Weltkrieg hatten das Pro- jekt zunächst zum Erliegen gebracht, doch 1958 wurden die Bauarbeiten wieder auf- genommen. Bis 1992 wurde teils auf der Trasse des früheren Ludwigskanals eine Großschifffahrtsstraße gebaut, die von Kel-heim ausgehend durch das Altmühlthal, über Nürnberg und das Regnitztal schließ- lich bei Bamberg in den Main führt.

Der rund 55 Meter breite und vier Meter tiefe Kanal stellt auf seiner ganzen Länge eine tiefe Veränderung in der Land- schaft dar – dadurch wird der Kanal aber auch zum weithin sichtbaren Wahrzeichen der Verkehrsentwicklung. Wer heute den Kanal und die zahlreichen Fracht- und Kreuzfahrtschiffe aus aller Herren Länder beobachtet, die diesen Verkehrsweg mit- ten durch Europa benutzen, sieht, welche Bedeutung das Regnitztal als Reise- und Handelsweg bis heute hat. Vor allem die Flusskreuzfahrtschiffe nehmen mittlerweile einen großen Anteil des Schiffsverkehrs ein. Vor Beginn der Coronapandemie legten allein in Bamberg jährlich bis zu 800 Passagierschiffe mit Touristen aus aller Her- ren Länder an.

Doch auch der Individualreisende muss sich schon lange nicht mehr auf Schlag- lochpisten durch enge Dörfer quälen. Die alte Bundesstraße B 4 folgt im Regnitztal weitgehend der historischen Handelsstra- ße von Nürnberg nach Bamberg. Doch

auch ihre Tage als Hauptverbindungs- route waren ab der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wegen einer geplanten Autobahn gezählt.

Die Grundidee der Autobahn ent- stammt ursprünglich dem Wunsch nach einer Straße, die tatsächlich nur den Au- tos und nicht pferdebespannten Fuhrwer- ken oder anderen langsam fahrenden Ver- kehrsteilnehmern zur Verfügung steht. Kreuzungsfrei und ohne direkten Gegen- verkehr von einer Stadt zur nächsten zu kommen, war ein Gedanke, der übrigens lange vor dem ‚Dritten Reich‘ und auch vor der Weimarer Republik schon zu Kai- sers Zeiten geäußert wurde. Aber erst wäh- rend des bekanntermaßen nur zwölf Jah- re währenden „Tausendjährigen Reiches“ wurden die Autobahnprojekte in Nordbay- ern umgesetzt.

Eine der aller ersten Verbindungen im gesamtdeutschen Kontext war eine Schnell- straße zwischen München und Berlin, die über Nürnberg führte.¹⁸ Die Trassenfüh- rung Bayreuth–Nürnberg sollte zunächst von Bayreuth quer durch die Fränkische Schweiz, hinab ins Wiesental und ab Forch- heim auf der Trasse des Ludwig-Donau- Main-Kanals durch das Regnitztal führen. Verschiedene Überlegungen veranlassten schließlich eine Änderung der Planung, so dass die Strecke Nürnberg–Bayreuth letzt- lich über Pegnitz geführt wurde. Dies war aus heutiger Sicht ein großes Glück für die Tourismusindustrie und die Landschaft der Fränkischen Schweiz.

Eine Autobahnverbindung Nürnberg– Bamberg war aber schon in den ersten Netzentwürfen für Nordbayern aus den 1930er Jahren enthalten. Nach einer ab- schnittsweisen Fertigstellung, die sich über Jahrzehnte hinzog, kann man jedoch erst seit Mitte der 1980er Jahre kreuzungsfrei von Nürnberg nach Bamberg fahren und

ist so an das große Fernstraßensystem angeschlossen. Auch die Autobahn bedeutete einen massiven Eingriff in die Landschaft – nicht nur im Regnitztal –, aber auch sie hat mit der großflächigen Ansiedlung von Industrie und Gewerbe das erreicht, was vor ihr in diesem Ausmaß nur die Dampfeisenbahn des 19. Jahrhunderts geschafft hatte. Jeder Ort an der Autobahn besitzt sein eigenes Gewerbegebiet, da er eine gute Infrastruktur aufweisen kann. Einkaufslustige können in kurzer Zeit lange Strecken überwinden, um die nötigen Großeinkäufe am arbeitsfreien Samstag zu erledigen. Dörfer und Städte freuen sich über Gewerbesteuereinnahmen und Gäste, die auf dem Nachhauseweg noch ihr Brot in der örtlichen Bäckerei mitnehmen. Die Entwicklung seit der deutschen Wiedervereinigung im Jahr 1990 hat dem Regnitztal endlich sein historisches Hinterland wiedergegeben, was die Zahl der Durchreisenden sprunghaft erhöht hat.

Als Verkehrsprojekt „Deutsche Einheit Nr. 16“ wurde seit dem Jahr 2000 die Bundesautobahn 73 zwischen Lichtenfels und Suhl gebaut. Die bestehende B 173 zwischen Bamberg und Lichtenfels wurde in diesem Zuge zur Autobahn ausgebaut, um die überregionale Verbindung zwischen Nürnberg und Erfurt vierspurig zu ermöglichen. Die Verkehrsachse Nürnberg–Erfurt wurde im Verlaufe dieser Ausführungen bereits mehrfach als bedeutende Verbindung zweier Handelsstädte erwähnt. Folglich wurde im beginnenden 21. Jahrhundert eine historische Trassenführung wieder aufgenommen. Das Teilstück zwischen Lichtenfels und Coburg folgt ein Stück weit sogar der historischen Route durch den Lichtenfelser Forst. Das Regnitztal ist also auch heute wieder eine gesamtdeutsche Durchgangsroute, denn die Weiterführung der Autobahn über

Lichtenfels und Coburg ins benachbarte Thüringen wurde schon vor einigen Jahren Realität.

Wie wir gesehen haben, ist das Regnitztal nicht einfach nur ein Flusstal in der fränkischen Provinz. Vielmehr haben es seine Lage und Topographie zu einer bevorzugten Durchgangsregion von europäischem Rang gemacht – und das seit vielen hundert Jahren. Im Regnitztal können wir nicht nur den Zusammenhang zwischen Verkehr und Politik begreifen und nicht nur die Entwicklung der Verkehrstechnik anschaulich nachvollziehen, sondern wir können vor allem jene Leute beobachten, die von und mit dem Verkehr leben. Ihre Siedlungsformen und Lebensumstände haben sich im Laufe der Jahrhunderte immer wieder den geänderten Gegebenheiten der Verkehrswege angepasst. Somit ist das Regnitztal mit seinen parallel nebeneinander verlaufenden Trassen von Kanal, alter Bundesstraße, Eisenbahn und Autobahn auch in unseren Tagen ein sichtbares Beispiel für eine Region, die von und mit dem Verkehr zu leben gelernt hat.

Annette Schäfer M.A. (geb. 1973) studierte Kunstgeschichte, Volkskunde und Denkmalpflege in Würzburg und Bamberg. Seit 2003 ist sie für alle Fragen der Kultur in der Marktgemeinde Hirschaid zuständig, verwaltet das Schloss Sassanfahrt und leitet die beiden Museen der Gemeinde. Seit 2006 ist sie ehrenamtliche Kreisheimatpflegerin des Landkreises Bamberg. Von 2006 bis 2015 war sie stellvertretende Bundesvorsitzende des Frankenbundes. Ihre Anschrift lautet: Neugartenstraße 15, 96114 Hirschaid, E-Mail: annette.schaefer@heimatpfleger.bayern.

Anmerkungen:

- 1 Abels, Björn-Uwe: Archäologischer Führer Oberfranken. Mit einem Beitrag von Wolfgang Schirner. Führer zu archäologischen Denkmälern in Bayern. Franken. Bd. 2. Stuttgart 1986, S. 82.
- 2 Springer, Tobias: Nordbayern zwischen römischer Kaiserzeit und frühem Mittelalter, in: Die ersten Franken in Franken. Das Reihengräberfeld von Westheim. Nürnberg 1994, S. 15f.
- 3 Abels, Björn-Uwe/Voss, Helmut: Seltene und schöne. Archäologische Kostbarkeiten aus der Vor- und Frühgeschichte Oberfrankens (= CHW-Monographien, Bd. 9). Lichtenfels 2007, S. 216f.
- 4 Monumentae Germaniae Historica [künftig: MGH], Capit. 1, S. 120.
- 5 Burger-Segl, Ingrid: Archäologische Streifzüge im Meranierland am Obermain. Ein Führer zu den archäologischen und historischen Denkmälern des Früh- und Hochmittelalters (= Schriften zur Heimatpflege in Oberfranken. Reihe I: Geschichte und Museumswesen. Nr. 3). 2. Aufl. Bayreuth 2006, S. 22.
- 6 Regesta Imperii III, 2, 3 n. 983, in: Regesta Imperii Online. URL: <http://www.regesta-imperii.de/id/a4d05256-a1b1-472d-bb3c-17cbe3d-10f5b> (Aufruf am 02.03.2021).
- 7 MGH, DD H IV. 1. S. XXII.
- 8 Beispielhaft zum Itinerar Heinrichs IV: Kilián, Eugen: Das Itinerar Heinrichs IV. Karlsruhe 1886.
- 9 Die Wegeverbindungen der Hanse werden am Institut für historische Landesforschung der Georg-August-Universität Göttingen im Projekt „Digitale Karte vormoderner Handelsstraßen im Hanseraum“ für den Zeitraum zwischen 1350 und 1650 erforscht. Der Projektblog ist unter <http://www.landesgeschichte.uni-goettingen.de/roads/viabundus/> zu finden (Aufruf am 17.06.2021).
- 10 Bruns, Friedrich/Weczerka, Hugo: Hansische Handelsstraßen (= Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, Bd. XIII, Teil 2). Köln 1967, S. 357ff.
- 11 Dippold, Günter: Kleine Geschichte Oberfrankens. Regensburg 2020, S. 90.
- 12 Einzusehen unter <https://bavarikon.de/object/bav:BSB-MAP-0000RAR287BEIBD4>.
- 13 Scheinost, Marina/Gehringer, Horst: Der Physikatsbericht für das Landgericht Bamberg I, in: Berichte des Historischen Vereins Bamberg 142 (2006), S. 213.
- 14 Karl, Heinrich: Geschichte der katholischen Pfarrei Hirschaid im Dekanat Amlingstadt. Bamberg 1902, S. 79.
- 15 Einen Überblick über Bau, Verlauf und Geschichte des Ludwig-Donau-Main-Kanals bietet: Liedel, Herbert u.a.: 150 Jahre alter Kanal. Der Ludwig-Donau-Main-Kanal. Nürnberg 1996; sowie Holzer, Stefan M.: Der Ludwig-Donau-Main-Kanal. Historische Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland, Bd. 22. 2. Aufl. Berlin 2020.
- 16 Einen Überblick über Bau, Verlauf und Geschichte der Ludwig-Süd-Nord-Bahn bietet: Sendner-Rieger, Beatrice: Die Bahnhöfe der Ludwig-Süd-Nord-Bahn 1841–1853. Zur Geschichte des bayerischen Staatsbauwesens im 19. Jahrhundert. Karlsruhe 1989.
- 17 Einen Überblick über Bau, Verlauf und Geschichte des Main-Donau-Kanals bietet: Gürtler, Daniel/Urban, Markus: Der Main-Donau-Kanal. Idee, Geschichte und Technik. Nürnberg 2013.
- 18 Pfeiffer, Gottlieb: 50 Jahre Autobahnen in Franken, in: Frankenland Heft 3 (März) 1984, S. 53–65.