



*Zeitgenössische Darstellung eines Kleinhändlers (links) und eines zweirädrigen Handelskarrens -
Holzschnitte von Joh. Zainer, Ulm, um 1475*

Karl Stecher

Mitterfels und Umgebung - ein bedeutender Ort an alten Handelsstraßen

Wer sich in der Vergangenheit für die frühe Geschichte des nördlichen Landkreises Straubing - Bogen interessiert hat, fand in der einschlägigen Literatur die Darstellung eines nur dünn besiedelten und weitgehendst unkultivierten Geländes. Man stellte sich eine Bewaldung bis zur Donau vor, erst durch die Rodungstätigkeit der Klöster Pfaffmünster, Oberalteich, Metten und Niederalteich sah man die Voraussetzungen für eine flächendeckende menschliche Ansiedlung geschaffen. Eine Verkehrsinfrastruktur war nicht zu erkennen, lediglich die Stallwanger Senke war als uralte Verkehrsverbindung von Süddeutschland nach Böhmen und weiter nach Norden bekannt. Die Trasse dieser alten Handelsstraße wurde im Verlauf der alten Bundesstraße 20 gesehen. Dass dieser alte Verkehrsweg schon in der Vorgeschichte eine überregionale Bedeutung hatte, erkennt man daran, dass, wohl zur Sicherung, die bronzezeitlichen Ringwallanlagen auf dem Bogenberg entstanden und auch die römischen Kastelle in Straubing, dort, wo jenseits der Donau die alte Straßenführung an den Fluss stieß.

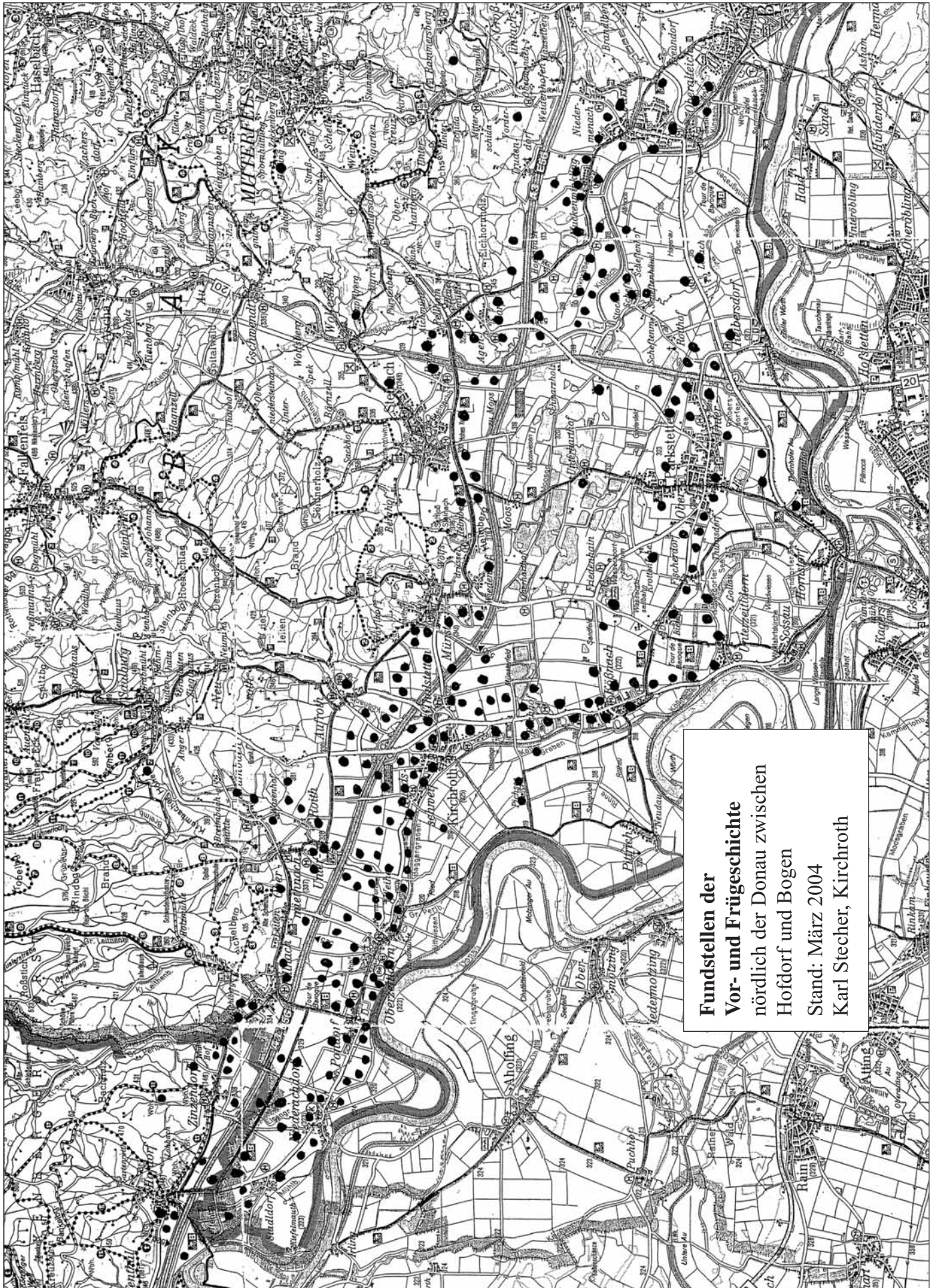
Dagegen war das Gebiet des Gäubodens südlich der Donau schon seit

ca. 100 Jahren als eine ab der frühen Vorgeschichte dicht besiedelte Landschaft bekannt, wovon auch die zahlreichen Funde zeugen, die im Gäubodenmuseum Straubing dem Besucher präsentiert werden..

Diese Situation traf der Verfasser an, als er 1975 mit einer archäologischen Landaufnahme des Gebietes nördlich der Donau begann, in deren Verlauf der Bereich zwischen Hofdorf b. Wörth und Bogen untersucht wurde. Als Ergebnis dieser Landaufnahme ist festzustellen, dass dieser Vorwaldbereich der archäologischen Situation südlich der Donau in nichts nachsteht (siehe Darstellung der Fundplätze im Gebiet der archäologischen Landaufnahme). Schon in der linearbandkeramischen Kultur der frühen Jungsteinzeit reihten sich zahlreiche Siedlungen entlang der Niederterasse zur Donau und den Bachläufen zu den ersten Anhöhen des Waldes. Bereits vor ca. 7000 Jahren begannen Rodung und Ackerbau in unserer Umgebung. Diese Siedlungstätigkeit setzte sich ununterbrochen fort, Schwerpunkte hierbei traten in der Bronzezeit und zur Zeit der keltischen Besiedlung auf. Lediglich für die ersten drei Jahrhunderte nach der Zeitwende finden

sich keine Spuren, in dieser Zeit wurde unser Gebiet aber von aus dem Osten kommenden Germanenstämmen auf damals schon vorhandenen Wegeverbindungen durchzogen und war „Aufmarschgebiet“ für die Markomannen- und Alemanneneinfälle ins römische Rätien. Diesen Einfällen fielen auch die Straubinger Kastelle zum Opfer. Ab dem vierten Jahrhundert aber wanderten aus Böhmen auf diesen alten Wegen die sog. Elbgermanen, hier bekannt unter der „Friedenhain - Kultur“, ein und von da an lässt sich im Beobachtungsgebiet eine ununterbrochene Besiedlungskontinuität feststellen.

Bereits beim Betrachten der Fundpunkte unserer Umgebung stellte sich dem Verfasser die Frage, wie die Anbindung der einzelnen Siedlungen ausgesehen haben könnte und ob hier auch eine Art Verkehrsnetz der Vorgeschichte möglich wäre. Es musste hier aber zunächst bei Vermutungen bleiben, zumal in der einschlägigen Literatur Aussagen hierzu sehr dünn sind. Mit den nun zu beschreibenden neuen Erkenntnissen des Verfassers zu den Altwegen in oben genannter Region kann der archäologische Befund jetzt in vielen Fällen ergänzt werden.



**Fundstellen der
Vor- und Frögesichte**
nördlich der Donau zwischen
Hofdorf und Bogen
Stand: März 2004
Karl Stecher, Kirchroth

Altwege im nördlichen Landkreis Straubing-Bogen

Grundsätzliches

Die Veröffentlichung der Untersuchung „Altwege zwischen Abens, Donau und Isar“ von Johann Auer, Dünzling, (Regensburger Beiträge zur Regionalgeographie und Raumplanung, Band 5/1999) war Anlass, das Gebiet zwischen Wörth/Donau und Pfelling in den letzten Jahren auf Altwege zu durchforschen. Im Rahmen der o.a. Abhandlung wurden auch die Altwege Straubing - Falkenfels, Furth - Mitterfels - Konzell und Bogen - Hutterhof - Hunderdorf - Elisabethszell grob beschrieben. Mit der Abhandlung des Verfassers liegt nun meine detaillierte Darstellung der Altwegesituation im Beschreibungsgebiet vor, die auch Antworten zur Positionierung von Burganlagen anbietet, welche nach den Erkenntnissen des Verfassers stets an Altwegkreuzungen oder -abzweigungen lagen.

Altwegreste lassen sich auf landwirtschaftlichen Flächen fast nicht mehr erkennen, sind aber im bewaldeten, ansteigenden Gelände des Vorwaldes in Form von Hohlwegen, Geleisen und Dämmen noch nachweisbar. In der Feldflur gelingt dieser Nachweis noch häufig durch Einsichtnahme in das Urkataster und in Liquidationspläne der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, diese Unterlagen werden bei den Vermessungsämtern aufbewahrt. Dort sind alte Straßenverbindungen vielfach durch sog. „Flurkonkordanz“ zu erkennen, d.h., die alte Flureinteilung orientiert sich an einem oft deutlich zu verfolgenden Wegeverlauf, Flurstücke werden dabei nur selten oder nicht geschnitten.

Oft sind auch alte Flurbezeichnungen hilfreich, die meistens in Bezug zu einer alten Straßentrasse stehen. Als Beispiel seien hier „Hochweg“, „Hochstraße“, „Stein...“, „Straßäcker“ und Verbindungen mit „...gasse“ oder „...steige“ genannt. Auch alte Orts-

oder Gehöftnamen treten auffallend oft in Verbindung mit Fernwegen auf. Dies zeigt sich u.a. in den Wortendungen wie „...furth“, „...brunn“, „...brück“ und „...stetten“, wobei letzteres oft auf eine Station an einer alten Fernverbindung hinweist.

Kirchenpatrone stehen in etlichen Fällen ebenfalls in Verbindung zu frühen Verkehrswegen. Dazu gehören St. Laurentius, St. Jakobus, St. Nikolaus, St. Leonhard und St. Gangolf (hier nur in Köbnach, was sich dort aber eindrucklich beweisen lässt).

Häufig fanden sich bei den Erkundungen Wegekreuze, kleine und größere Kapellen, sowie Bildsäulen an den Trassen. Nachweisbar ist auch, dass dort, wo „Galgenberg“ oder ähnliche Hinweise auf alte Gerichtsstätten überliefert sind, auch Altwege vorbeizogen.

Der Begriff „Altweg“ wird hier im Sinne einer überregionalen Wege- oder Straßenverbindung verwendet. Die Streckenführung orientiert sich in vielen Fällen nicht an heutigen Ortschaften, Kriterium ist auch, dass sich die Strecke weit nach Norden verfolgen lässt, in der Regel in die Cham-Further Senke und weiter nach Böhmen. Nach Süden überquerten die Strecken die Donau und zogen über die Täler der Aiterach, des Allachbaches und der Großen und Kleinen Laaber in Richtung Alpenvorland. Sicherlich wird im einen oder anderen Fall eine weitere Verbindung bis nach Italien vorgelegen haben.

Der klassische „Altweg“ in unserer Region seit Beginn der Besiedlungsgeschichte Süddeutschlands ist zweifellos die Donau, in deren Verlauf vom Südosten Europas nach Nordwesten seit der frühen Jungsteinzeit Bevölkerungsbewegungen nachgewiesen sind. Die Bedeutung als Handelsstrasse wird besonders in der Zeit der Römer deutlich, wo Hafenanlagen in Straubing nachgewiesen sind, aber ganz sicher auch in Regensburg, Eining, Steinkirchen, Moos, Künzing und Passau existierten. In Oberstimm bei Manching wurden unlängst die Reste römischer Schiffe ausgegraben, die Handelsgüter auf der Donau trans-

portiert haben.

Die Besiedlung Süddeutschlands in der frühen Vorgeschichte erfolgte sicherlich entlang der Donau von Südosten her. Aus dieser Richtung kommend war der Gäuboden der erste nachweisbare Siedlungsschwerpunkt. Allein von diesem Aspekt her müssen diese Siedlungslandschaft durchquerenden Altstrassen von Südwest nach Nordost besondere Bedeutung zugemessen werden. Die Diskussion über Altwegeverbindungen im Landkreis wie vorgenannt und deren historische Auswirkungen bedarf sicher noch der Intensivierung.

Die heutigen Erkenntnisse des Verfassers zur Verkehrsinfrastruktur des beginnenden Mittelalters im nördlichen Landkreis Straubing - Bogen, die wohl überwiegend in karolingisch/ottonischer Zeit genutzt wurde und zur Zeit der Bogener Grafen von besonderer Bedeutung war, werfen ein ganz neues Licht auf den bisherigen Kenntnisstand.

Es ist nachvollziehbar, dass unser Gebiet von zahlreichen überregionalen Handels- bzw. Fernwegen durchzogen wurde, die vom Süden kommend nach Norden und Nordosten verliefen. Alle zielen auf die Cham/Further Senke nach Böhmen. Glaubte man bisher, dass diese Route nur über die Stallwanger Senke (B-20-alt) verlaufen ist, so ergeben sich nun ganz neue Ansatzpunkte zum Streckenverlauf. Fakt ist, dass nur eine Strecke wie die bisher in der Literatur beschriebene Trassenführung durch die Stallwanger Senke nicht aufrecht erhalten werden kann. Das war nur eine von vielen. In dem begangenen Bereich konnten ca. 50 Punkte im Gelände ausgemacht werden, die als Altwegreste anzusprechen sind. Sie sind dort besonders gut erhalten, wo in bewaldeten, ansteigenden Bergrücken das Donaual verlassen wird. Die alten Strecken stellen sich mit den einzelnen Trassen wie ein Fächer dar, um sich, je nach Gelände, nach einigen Kilometern zu einer Hauptstrecke zu vereinigen. Solche Hauptachsen verliefen in unserer Gegend jeweils nördlich Wörth, Hofdorf, Hof, Pillnach,

Obermiehtnach, Kirchroth, Münster, Steinach, Muckenwinkling, Furth, Bogen und Waltersdorf. Im Süden gab es entsprechende Donauübergänge bei Gmünd, Irling, Aholting, Ober- und Niedermotzing, Landstorf, Öberau, Kagers, Thurnhof, Reibersdorf, Lenach, Sand, Bogen und Hofweinzier - Anning. Auf beeindruckende Weise haben sich die Altwegreste in Form von Geleisen und Dämmen in der Donauaue südöstlich Pittrich erhalten. Dort sind die ehemaligen Trassen auf eine Breite von fast 1,5 Kilometern im Gelände aneinandergereiht noch gut zu erkennen. Wenn ein Weg zerfahren war, wurde der nächste nebenan angelegt. Hier wird deutlich, dass diese Strecke über einen langen Zeitraum sehr intensiv befahren wurde, der weitere Verlauf ging hier über die Hohlwegsysteme nördlich Kirchroth, Aufroth und Münster in den Wald.

Dort wo die ersten Berge und Hügel erreicht wurden, sind bei Bergücken in vielen Fällen je eine Auffahrt über die rechte und linke Bergflanke feststellbar. Daneben gab es - oft direkt den Berg abwärts und ohne Berücksichtigung von Höhenlinien - eine Abfahrt, die auch nur als solche genutzt wurde. Auf diese Weise sind durch Erosion oft Hohlwege entstanden, die heute noch in einzelnen Fällen bis zu 10 Meter tief sein können. In Münster liegen diese Anstiege an dem Bergücken nördlich des Reitstalles Aufroth, östlich des Höpflhofes und östlich des Wasserbehälters und der Höhe 406,7. Die abgehende Strecke ging vom Wasserbehälter geradewegs den Berg hinunter.

Die Massierung an Altwegen im Bereich nördlich Straubing ist auffällig, eine vergleichbare Situation ist zwischen Regensburg und Passau nicht bekannt. Der Grund liegt an den topographischen Verhältnissen in unserer Gegend. Nirgendwo sonst gibt es so viele günstige Anstiege, die es ermöglichen, nach relativ kurzer Steigung Höhenrücken zu erreichen, die eine Weiterfahrt ohne größere Hindernisse in Richtung Falkenstein, Roding, Cham oder Böhmen ermöglichen. Aus dem Süden Bayerns kom-

mend, war diese Strecke die kürzeste und günstigste. Dabei haben die alten Fuhrleute - aus der Ebene kommend, so früh wie möglich die Bergücken gesucht und Täler gemieden. Die heutigen Verkehrswege in den Tälern entstanden erst mit der hochmittelalterlichen Besiedlung im 13./14. Jahrhundert. Klassische Höhenwege stehen für ein hohes Alter.

Die vorstehend dargelegte Situation wurde unlängst mit Prof. Dr. Manske vom Institut für Geographie an der Universität erörtert. Er wertet diese Altwegkonzentration um Straubing als ein zusammenhängend zu sehendes System. Wir haben es dann bei all diesen Strecken, wie auch vom Verfasser vermutet, mit **der** alten Verkehrsader zu tun, die schon seit der Vorgeschichte den Süden mit dem Nordosten verbunden hat. Hier wird wohl auch schon in der Bronzezeit Bernstein der Ostsee und Handelsware aus Südeuropa transportiert worden sein. Denkbar ist dies zu Fuß, mit Tragtieren und später mit Ochsenge-spannen. (Interessant sind die vielen „Ochsenberge“ im nördlichen Landkreisbereich, die sich vielfach mit Altwegen in Verbindung bringen lassen.)

Solche Ochsenge-spanne hatten eine Tagesleistung von ca. 15 Kilometern, es gab in etwa diesen Abständen Stationen, die der Rast dienten und wo Ersatztiere und solche für Vorspanndienste bei Anstiegen zur Verfügung standen. Geschichtlich betrachtet, dürfte das Entgelt für Donauüberquerungen (Furt oder Floß) und für die beim ersten Geländeanstieg erforderlichen Vorspanndienste und Reparaturen die Grundlage für das Entstehen des zahlreichen Ortsadels in unserer Region sein und damit auch eine Wurzel des Bogener Grafengeschlechtes darstellen. Es sei noch erwähnt, dass der Herrschaftsbereich der Grafen durch diese Altwegen bestens erschlossen war.

Bevor nun detailliert auf Altwegen um Mitterfels eingegangen wird, sei noch ein Beispiel einer Verknüpfung von Archäologie mit Altwegen dargestellt.

Beispiel Pichsee

Die kleine Hofstelle Pichsee südlich Kirchroth besteht heute aus zwei landwirtschaftlichen Anwesen, die auf einer kleinen, kaum sichtbaren Anhöhe in der Auenlandschaft der Donau liegen. Beim Lesen der „Traditionen des Klosters Oberalteich“ von Cornelia Mohr fiel dem Verfasser die frühe und bedeutende Nennung Pichsees auf. Schon 1115 wird ein „Rotland de Bohse“ in Zusammenhang mit einem Rechtsgeschäft genannt, in der Folge tauchen die Pichseer immer wieder in Zeugenlisten auf.

Interessant ist auch eine Blutsverwandtschaft eines Wirnt von Pichsee mit den Brennbergern (Historischer Atlas von Mitterfels, S. 232). Überliefert ist auch, dass in Pichsee Ministeriale der Regensburger Domvögte und danach der Grafen von Bogen saßen. Die Äcker um Pichsee wurden deshalb besonders beobachtet und erbrachten Besiedlungsnachweise der Urnenfelderzeit (ca. 1000 v. Chr.) sowie keltische Keramik (ca. 200 v. Chr.). Zudem führte bis ins 13. Jhd. die Donau unmittelbar an der Hofstelle vorbei. Nachdem anhand der vom Verfasser dokumentierten Wegreste im Acker zweifelsfrei feststellbar ist, dass Pichsee zudem an einem Altwegenübergang über den Fluss liegt und früher auch Mündungsstelle des Baches „Rott“ (heute der Kößnach) war, konzentrierte sich die Spurensuche auf datierbare mittelalterliche Keramik.

Im Herbst 2002 pflügte der Besitzer erstmals eine Wiese vor dem Hof um, die bisher wegen alter Hoffundamente im Untergrund nie unter dem Pflug stand. Nun konnte zahlreiche Keramik geborgen werden, wobei auch Keramik des 8. und 9. Jhd. n. Chr. zutage trat. Noch interessanter waren aufgepflügte menschliche Skelettreste aus mindestens drei Gräbern. Mit Genehmigung des Kreisarchäologen wurde ein Grab untersucht. Es handelte sich um eine beigabenlose Ost-West-Be-stattung, wobei die Hände am Körper angelegt waren. Somit kann die Hofstelle als bereits in frühkarolingischer Zeit vorhanden nachgewiesen

werden, Hofbestattungen waren damals keine Seltenheit. Die Bedeutung von Pichsee im Mittelalter hing mit dem Altweg zusammen, der hier die Donau querte und der hier mindestens als karolingisch angesprochen werden kann. Im Gelände gibt es noch Hinweise, dass Pichsee einst befestigt war. Die Größe der Hofstelle im Urkataster von 1827 lässt vermuten, dass hier auch eine Station mit „Rastplatz“ und „Werkstatt“ war. Auf jeden Fall sind die Oberflächenfunde, die auf Eisenverarbeitung hinweisen, auffallend.

Dass der Altweg auch schon zur Zeit der Kelten und der späten Bronzezeit genutzt wurde, kann nicht belegt werden, ist aber nicht auszuschließen.

Die Situation um Mitterfels

Im Folgenden werden nun die bisherigen Erkenntnisse des Verfassers über Altwege um Mitterfels dargestellt. In dem als Graphik dargestellten Verlauf der Altwege ist die Gesamtsituation zwischen Kinsachtal (linke Abgrenzung) und dem Bogenbachtal (rechte Abgrenzung) dargestellt. Die Beschreibung bezieht sich aber nur auf Altwege um Mitterfels bzw. solche, die mit Mitterfels in Verbindung stehen.

Die Strecke über Agendorf

Eine auch im flachen Gelände noch teilweise sichtbare Trasse hat bei Reibersdorf die Donau überquert und zog weiter über Scheftenmühle - Stockmühle zum Anstieg bei der heutigen Mülldeponie. In dem Wald oberhalb der Deponie bei Dunk haben sich die Hohlwege erhalten. Ab Dunk folgte die Strecke der heutigen St 2140 vorbei am Straßhof (!) nach Mitterfels. Der weitere Verlauf nach Norden entsprach der heutigen Straße nach Haselbach weitgehendst, wobei auf der Höhe vor Rogendorf das alte „Galgenholz“ lag. Haselbach wurde durchquert, danach verließ die Trasse die heutige Staatsstraße westlich der Hö-

he 436.5 nach links, östlich vorbei an Pfarrholz und Radmoos nach Siegenfurt. Dort liegen in dem kleinen Wäldchen nach Osten schwenkende Hohlwege. Die Strecke hat dann wohl über eine Furt das von links kommende Bächlein überquert und zog weiter nach Norden. Im Waldstück westlich Krottenholz liegen rechts und links der heutigen Straße alte Fahrspuren. Knapp westlich Recksberg weiterziehend, erreicht die alte Trasse aus dem Wäldchen links vor Pirkmühl kommend die St 2140 und führte so nach Konzell. Lediglich die Rechtskurve bei Punzendorf wurde durch gerade Weiterführung geschnitten. Ab Konzell wurde diese Altstraße von Johann Auer mit weiterem Verlauf über Kötzing in die Cham/Further Senke beschrieben.

Die Strecke über Lenach - Mitterfels

Eine bedeutende Altstraße kam aus dem Aiterachtal und überquerte bei Lenach die Donau. Flurkonkordant zog sie nach Norden wo rechts der Schießanlage am Steinbergholz ein tiefer Hohlweg den Anstieg zeigt. Hier liegt auch die mittelbronzezeitliche Grabhügelgruppe sowie südlich des Holzes eine Reihe von Siedlungsplätzen aus dieser Zeit. In Verbindung mit dem Fund einiger Bronzesichelteile der gleichen Zeitstellung liegen somit Hinweise auf eine Nutzung dieser Straße bereits in der Bronzezeit vor. Dies kann aber nur durch Bohrungen belegt werden. In einem unlängst mit Prof. Dr. Schauer vom Lehrstuhl für Vor- und Frühgeschichte der Universität Regensburg geführten Gespräch wurde von dort Interesse an einer entsprechenden Untersuchung gezeigt, alles Weitere bleibt abzuwarten.

Im Waldstück westlich Trudendorf setzt sich die Strecke mit imposanten Merkmalen nach Norden fort. Unmittelbar nördlich der Autobahn, auf dem Bergrücken bis zum Waldrand südlich Oberhartberg, finden sich bis zu 25 Hohlwege und Geleise, was auf eine intensive und lange Benutzung hinweist. Ab dem Waldrand verlief die Trasse geradelinig nach Norden, zwi-

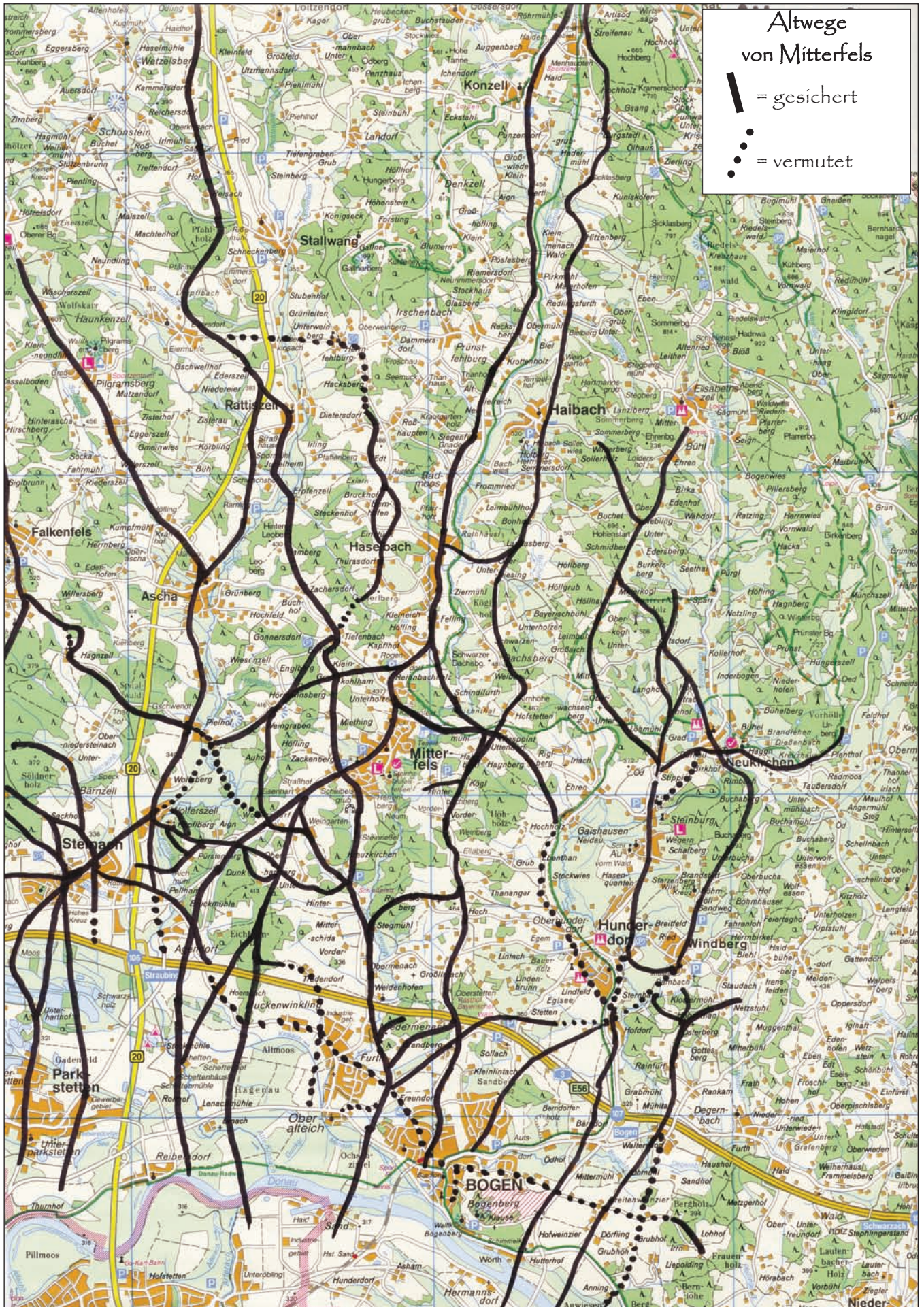
schen Weingarten und Wollersdorf ist sie noch durch eine Heckenreihe mit Resten eines Hohlweges erkennbar. Ab Höhe Straßhof entsprach der Verlauf der zuvor beschriebenen Strecke.

Im Süden gab es noch einen zweiten Anschluss zu der Strecke im Wald nördlich der A 3, der von dem Übergang bei Reibersdorf über Scheften - Hoerabach ins Holz führte.

Die Strecke über Oberalteich - Mitterfels

Der Verlauf dieser Altstraße lässt sich im Urkataster deutlich nachvollziehen, ebenso im Gelände. Hier dürfte die Donau von Süden her zwischen Sand und Oberalteich überquert worden sein. Die Strecke führte nach Norden weiter über Niedermenach - Obermenach nach Kreuzkirchen. Auf dem Häuslberg bei Obermenach stand einst eine Burg, die zur Sicherung der Straße errichtet wurde. Es ist kein Zufall, dass dort bei Stegmühl eine Gabelung der alten Straße nachweisbar ist, die über Rammersberg nach Norden führte, was separat dargelegt wird. (Anm.: Im Beobachtungsbereich konnten vom Verfasser in den letzten Jahren etliche bisher unbekannte Burgstellen lokalisiert werden, die an Kreuzungen oder Gabelungen von Altwegen errichtet wurden. Der Häuslberg ist aber schon länger bekannt.)

Über Kreuzkirchen führte die Strecke weiter nach Scheibelsgrub. Dort bog sie nicht, wie von Johann Auer vermutet, in Richtung Mitterfels ab, sondern überquerte die Staatsstraße und zog weiter über Miething und links an Großkohlham vorbei Richtung Einfurst. Vor Tiefenbach links abbiegend, ging der weitere Verlauf östlich an Zachersdorf vorbei und, Hamberg links liegenlassend, den Berg hinunter nach Erpfenzell, wobei die Strecke von einer Kapelle begleitet wird und der Hohlweg bergabwärts unübersehbar ist. Nördlich Erpfenzell wurde wohl das Kinsachtal überquert, noch heute verläuft dort ein Flurweg. Nach der Überquerung wurde das Tal sofort wieder verlassen und auf überschwemmungsfreiem Territorium



ging es östlich Jubelheim weiter zur Ortsmitte von Rattiszell, um danach, nach einem Schwenk nach Westen, bei der Kuppe „Pfeilspitz“ auf die Urtrasse der Stallwanger Senke zu stoßen. Der weitere Verlauf dürfte der älteste der schon oft in der Literatur erwähnten Handelsstraße Straubing - Cham - Böhmen sein.

Schon vor Rattiszell verengt sich das Kinsachtal ab Ramling, die alte Strecke führte deshalb, das Bachtal rechts liegenlassend, über „Spormühl“ und „Straßhäuser“ und die eben erwähnte Anschlussstelle aus Rattiszell in das „Erletholz“, wo im westlichen Waldteil beachtliche Wegereste erhalten sind. Nun macht die Strecke auf Grund topographischer Bedingungen einen Schwenk nach Westen und zog über Eulersdorf - Pfahlhaus wieder nordostwärts. Unmittelbar westlich der B 20 bei Reißmühl kam die Trasse ins Tal, um sofort wieder Richtung Reisach anzusteigen. Nach Norden ging es weiter über Sägmühl, Oberkinsach, Kammersdorf und Au. Vor Rottensdorf stand ein erneuter Anstieg bevor, der über Höhenstadl und östlich an Sattelbogen vorbei nach Reisach führte. Dort sind die Wegereste am nördlichen Ortsausgang im Wald westlich der CHA 12 erhalten. Nach Reisach orientiert sich die Streckenführung westlich an Sattelpfeilstein vorbei auf den Schanzenberg südlich Traitsching, wo eine beeindruckende frühmittelalterliche Ringwallanlage die Strecke gesichert hat. Östlich an Traitsching vorbeiführend, zog die Altstraße weiter über Wilting, wo im Eichholz nördlich Wilting rechts der Bundesstraße noch Geleise den Wald durchziehen, in die Chamer Senke und von dort aus den schon beschriebenen weiteren Verlauf.

Wir haben es hier also mit einer Altstraße zu tun, die nicht ursprünglich über Straubing das Kinsachtal erreicht hat, sondern eine Querverbindung aus einem Gebiet südöstlich Straubing darstellt. Der weitere Verlauf nach Süden kann mit dem heutigen Kenntnisstand nicht nachvollzogen werden. Solche Querverbindungen sind aber immer wieder beobachtbar. Was bis

zur Donau geradlinig von Süden als Altweg nach Norden führte, musste nicht exakt nach Norden so weiterführen. Immer wieder ist zu beobachten, dass ab den Donauübergängen verschiedene Strecken nach Norden - je nach Ziel - angesteuert wurden.

Die eben beschriebene Strecke kann also aus dem Bereich südlich der Donau kommend letztlich bis zur Landesgrenze nach Tschechien verfolgt werden. Auch hier gibt es archäologische Hinweise darauf, dass wir es mit einer vorgeschichtlichen Trasse zu tun haben, zumal im Vorfeld von Kreuzkirchen zahlreiche bronzezeitliche Siedlungen die Trasse säumen. Es spricht vieles dafür, dass bereits in der Jungsteinzeit Handelsauffade den Vorwald durchzogen. Für den Hornsteinhandel sind solche Verbindungen aus dem Bereich Abensberg bis nach Prag nachgewiesen (Binsteiner). Vielleicht ist es kein Zufall, dass sich an dieser Strecke westlich Mitterfels bei Höfling die Fundstelle eines Steinbeiles der „Chamer Gruppe“ um 3000 v. Chr. befindet und der Fundplatz typisch für eine Siedlung dieser Zeit ist. Hinweise darauf, dass es bereits steinzeitliche Saumpfade dort gab, wo heute Altwege verlaufen, liegen aus mehreren Bereichen des Untersuchungsgebietes des Verfassers vor.

Die Strecke von Stegmühl nach Norden

Von der zuvor beschriebenen Strecke zweigte vor Kreuzkirchen bei Stegmühl eine bedeutende Trasse über Rammersberg nach Norden ab. Im Wald unmittelbar nördlich Stegmühl haben sich bis zu 30 Geleise und Hohlwege als aufgehende und abgehende Strecke erhalten. Dieser Altweg führte über Rammersberg, wo die Strecke nach Norden abknickt und westlich der heutigen SR 4 bei Weinberg in einem Wäldchen Spuren hinterlassen hat, über Vorderbuchberg und die heutige Kreisstraße schneidend westlich an Kögl vorbei Richtung Uttendorf. Vor Rammersberg wurde in einem Acker neben der Altstraße keltische Keramik aufgeföhrt,

was ein Anhaltspunkt zur Datierung der Strecke sein könnte. An dem Berg hang südlich Haidbühl sind die Fahrspuren noch gut zu erkennen. Östlich von Haidbühl gab es eine Verbindung entlang der heutigen Straße über die St 2147 hinweg - der Einschnitt im Gelände ist noch gut erkennbar - in das Menachtal, wo die Strecke bei Schindlfurth den Bach noch gut erkennbar überquert hat und östlich an Rosenhof vorbei (Heckenreihe mit Hohlwegrest) bei Felling die Strecke nach Haselbach erreicht hat. Im Urkataster ist der Verlauf des Altweges bei Schindlfurth noch deutlich feststellbar. (Diese Trasse wurde bereits von Sigurd Gall als der „Zehentweg von Windberg nach Haselbach“ beschrieben, was sich im Gelände bis nach Windberg nachvollziehen lässt.) Es sei noch angemerkt, dass auch von Bogen aus über Klein- und Großlinsach der nach Rammersberg nach Norden abbiegende Altweg angeschlossen war (siehe nachfolgende Streckenbeschreibung).

Von Uttendorf aus ging die Strecke über Hofstetten (wieder ein -stetten-Ortsname, der auf karolingischen Ursprung hinweist und eine Station nach dem Anstieg von Süden gewesen sein könnte) entlang der SR 4 nach Norden, wobei die alte Strecke über Schwarzenstein verlief. Auf der Höhe des Ochsenberges links der heutigen Straße sind die alten Wegschneisen noch gut zu erkennen. Dort, wo bei Oberwiesing die Straße scharf nach links abbiegt, ging die alte Straßenführung geradeaus weiter und schloss bei der Höhe 429 an die heutige SR 42 an. Unmittelbar rechts der Kreisstraße liegen deutliche Geleisspuren im Gelände. Vor der Abzweigung nach Bonholz biegt die Trasse Richtung Semmersdorf ab und hat links vor Bonholz einen gut erhaltenen Straßendamm im Gelände hinterlassen. In Semmersdorf wird die Rechtskurve südlich des Ortseinganges geradlinig geschnitten, die Trasse führte weiter über Haibach (östlich der Burg vorbei), Redlingsfurth, Maierhofen Richtung Hitzenberg, wo im Wald rechts der Straße nach Hitzenberg die Fahrspuren noch

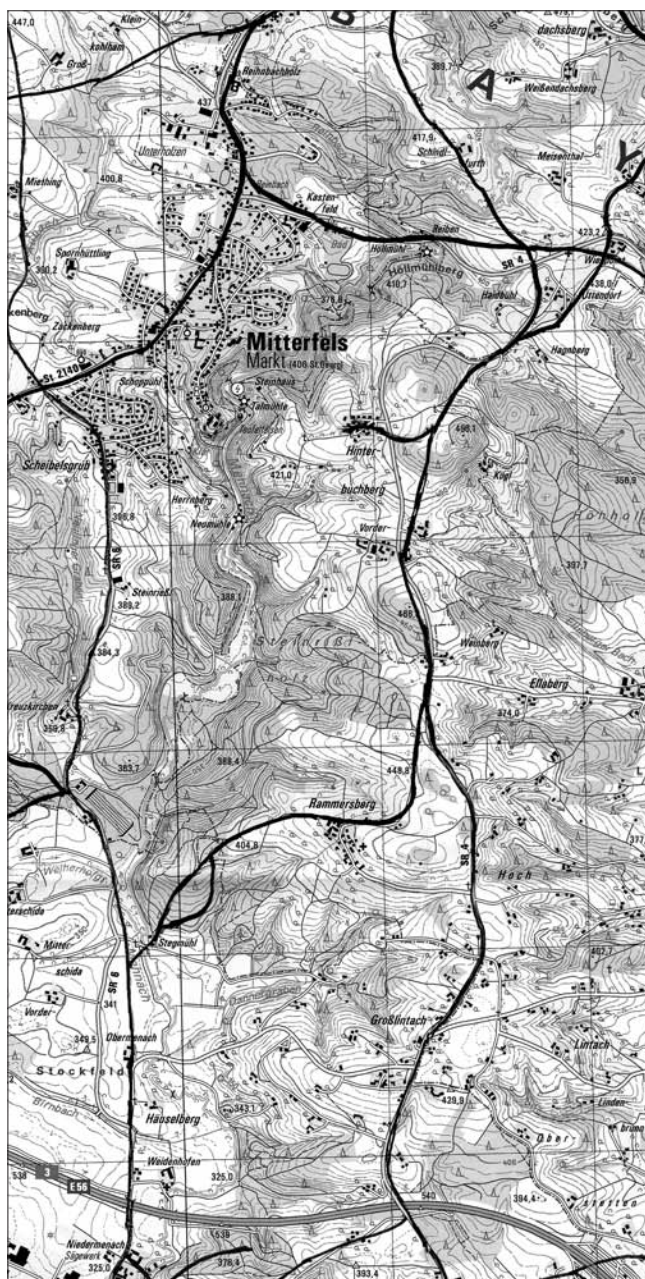
erhalten sind. Vor der Rechtskurve nach Hitzenberg bog die Strecke über einen heute noch deutlichen Geländeeinschnitt bergabwärts nach Nordwesten Richtung Pomerholz ab, wo der Menachbach mit einer Furt nach Norden überquert wurde. Im ansteigenden Gelände Richtung Sicklasberg, wo sich eine Burgstelle am Ortseingang förmlich aufzwängt, steht heute noch einsam die Ruine einer Kapelle im Feld an der alten Trasse. Nach Sicklasberg ist der alte Straßenverlauf über Burgstahl, Hochholz und Kleinmenhauzen nach Norden verfolgbar. Der weitere Verlauf dürfte über die Burg Neurandsberg nach Kötzing und von dort an weiter wie beschrieben gewesen sein. Wenn man von dem Ortsnamen Hofstetten ausgeht, dürfte diese Strecke frühestens in karolingischer Zeit genutzt worden sein, ein Schwerpunkt der Nutzung wird sicherlich in der Zeit der Bogener Grafen zu suchen sein. Für eine ältere Zeitstellung gibt es keine Hinweise.

Die Strecke über

Bogen/Furth nach Norden

Die vorstehend beschriebene Strecke über Stegmühl hatte eine weitere Anbindung nach Süden. Sie verlief von Bogen (AGIP - Tankstelle) nach Norden Richtung Klein- und Großlittach und folgt dem Verlauf der SR 4 nach Norden bis zur vorweg beschriebenen Weiterführung. Eine linke Anbindung von Süden an diese Strecke gab es über einen Höhenrücken unmittelbar östlich Niedermennach und über die Straße Furth - Brandlberg, wo im Holz nördlich der St. Leonhardkapelle die Geleisreste des Altweges gut zu erkennen sind.

Querverbindungen von Altwegen



Die Strecke von Stegmühl nach Norden



Nördlich der Stegmühl findet man viele Geleise und Hohlweg.

Bogen - Windberg - Mitterfels

Eine Hauptstrecke nach Norden hat, wie von Johann Auer beschrieben, beim Hutterhof östlich Bogen die Donau überquert und verlief weiter über Hunderdorf Richtung Elisabethzell. Ein Fixpunkt an dieser Trasse, die auf jeden Fall bereits in die karolingische Zeit reicht, ist die erste Burg der Grafen von Windberg-Bogen in Windberg. Stellte sich von der Altwegeforschung her die Frage, warum die erste Burg gerade in Windberg errichtet wurde, so müsste auf die Strecke Hutterhof über Elisabethzell nach Norden, auf die Strecke über Neukirchen - Grün - St. Englmar Richtung Viechtach, auf eine bei Ainbrach die Donau überquerende Strecke über Waltersdorf, Windberg kreuzend und über den Buchberg nach Neukirchen - Elisabethzell nach Norden weiterführend verwiesen werden. Östlich Windberg führte eine weitere nicht unbedeutende Strecke über Waltersdorf - Osterberg - Netzstuhl nach Norden.

Im Tal westlich Windberg gabelte sich die Strecke, die über St. Englmar und Elisabethzell nach Norden führte. Eine Strecke führte ab Hunderdorf über Oberhunderdorf - Gaishausen - Riglberg - Uttendorf - Schindlfurth weiter in Richtung Konzell. Nördlich von Uttendorf gab es eine Weiterführung nach Westen, nördlich der heutigen Straße von Steinburg nach Mitterfels, hinunter nach Reiben und über Höllmühl am Schwimmbad vorbei durch das Reinbachholz Richtung Rogendorf nach Norden. Dort schloss sich diese Querverbindung nach der Strecke über Schindlfurth über eine weitere Trasse an die Hauptstrecke des Menachtales

nach Norden an.

Betrachtet man nun die dargelegte Altwegesituation östlich Mitterfels in Zusammenhang mit der Frage, warum die erste Mitterfeler Burg nördlich des Menachtales bei Hinterbuchberg aus heutiger Sicht so „abseits“ gelegen war und mit dem heutigen Mitterfels fast nicht zusammenzubringen ist, so lassen sich durchaus Antworten finden. Diese erste Burg lag an einer bedeutenden Süd-Nord-Verbindung, die südlich der Burgstelle von mehreren Trassen erschlossen wurde, die sich unmittelbar nördlich der Burg bei Uttendorf wiederum in zwei nach Norden führende Strecken gabelten. Zudem kreuzte sich bei Uttendorf eine bedeutende Anbindung des Altweges aus dem Bogenbachtal mit dem des Menachtales mit den Trassen über Schindlfurth und Haibach nach Norden. Vor Errichtung der heutigen Mitterfeler Burg könnte die alte Burg durchaus auch noch Sicherungsaufgaben der westlich des Menachtales gelegenen Altwege - etwa über eine Brücke oder einen Steg - wahrgenommen haben.

Kreuzkirchen - Unter-, Oberhartberg - Kapflberg - Wolferszell

Hier handelt es sich um eine klassische Querverbindung vom Menachtal in die Stallwanger Senke. Auf Höhe der Bundesweherschießanlage Kreuzkirchen zweigte die von Furth kommende Trasse nach Westen ab und überquerte den Höhenrücken ins Kinsachtal über Unterhartberg - Oberhartberg weiter nach Westen und südlich Aign vorbei über Kapflberg nach Wolferszell. Auf der Höhe östlich Kapflberg gabelte sich die Strecke und führte mit zahlreichen im Wald zu sehenden Geleisen und Hohlwegen nördlich und südlich der ehem. Burgstelle vorbei, um das Kinsachtal bei Wolferszell nach Norden oder auch weiter westlich über Hagnzell die Strecke Straubing - Falkenfels nach Norden zu erreichen.

Kreuzkirchen - Weingarten - Wollersdorf - Auhof - Hörmannsberg

Diese Strecke steht ebenfalls für ei-

ne Querverbindung vom Menachtal nach Nordwesten. Die Abzweigung befand sich wie im vorher beschriebenen Fall auf Höhe der Schießanlage Kreuzkirchen, führte aber - im Urkataster gut nachvollziehbar - über Weingarten nach Wollersdorf und querte dort die Staatsstrasse 2140, um durch das zum Kinsachtal abfallende Holz - im Gelände gut nachvollziehbar - über den Auhof und Hörmannsberg nach Norden zu ziehen. Möglicherweise gab es ab Wollersdorf auch eine Anbindung in Richtung Gschwend.

Unklar ist noch die Existenz einer Abzweigung hinter Hörmannsberg nach Norden. Nördlich Tiefenbach könnte ein weiterer Altweg über Haselbach Richtung Stallwang oder auch Konzell verlaufen sein.

Der „Weg nach Regensburg“

Diese im Volksmund überlieferte Wegebezeichnung steht für eine Wegführung, die, aus Konzell kommend, hinter Rogendorf nach Westen in Richtung Großkohlham abzog. In der alten Flur „Galgenholz“ beim Sportplatz am nördlichen Ortsausgang Mitterfels haben sich noch etliche Geleise erhalten. Über einen Hohlweg östlich Großkohlham führte der Weg weiter nach Südwesten über Hörmannsberg - Gschwend nördlich liegend nach Wolferszell und weiter nach Steinach. Ab dort ist die Verbindung nach Regensburg von Steinach aus als Donau-Nord-Straße gesichert, die vom Verfasser von Wörth bis östlich Bogen belegt werden kann und in der Literatur schon als vorgeschichtlich beschrieben wurde (Kvet/Rehak, Brünn, Abhandlung über die Beschreibung des Ptolemäus zu Groß-Germanien). Es ist auch die Altstraße, über die die Klostergründungen der Agilolfingerherzöge in Metten und Niederalteich verkehrsmäßig über den Landweg von Regensburg aus erschlossen war.

Bewertung

Die Konzentration alter überregionaler Fernhandelsstraßen im Raum

Mitterfels und im nördlichen Landkreisgebiet lässt sich von den topographischen Verhältnissen her gut nachvollziehen. Der Bereich nördlich Straubing zeigt sich hier wie ein „Trichter“, da ohne größere Schwierigkeiten die Anstiege aus der Ebene der Donau zum Höhenniveau der Chamer/Further Senke bewältigt werden können. Zudem liegt die Strecke, global von Südeuropa aus betrachtet, auf der Ideallinie nach Nordosten und entspricht den Kenntnissen von den Streckenverläufen europäischer Fernhandelsstraßen.

Diese Massierung von Altwegen in unserem Gebiet führte zur Zeit ihrer Hauptnutzung, besonders zu karolingisch-ottonischer Zeit und bis ins 13. Jahrhundert, durch die mit der Wegeinfrastruktur zusammenhängenden Aufgaben wie Donauübergänge und der Anstiege ins kristalline Vorgebirge zu einer nicht zu unterschätzenden Einnahmequelle für die örtliche Herrschaft.

Der dadurch erworbene Wohlstand mag eine Wurzel für das Aufkommen der Bogener Grafen sein, zumal sich das nachvollziehbare Altwegenetz mit deren Machtbereich deckt.

Der Markt Mitterfels liegt zentral innerhalb wichtiger Süd-Nord-Verbindungen. Diese Bedeutung wird durch den „Historischen Atlas von Mitterfels“ eindrucksvoll dokumentiert und durch die Existenz zweier Burganlagen belegt. Die Existenz der dargestellten Altwegeverbindungen und ihre Verläufe können als Bindeglied zwischen dem bisher historisch Beschriebenen gesehen werden, zugleich aber bietet sich hier ein weiteres Betätigungsfeld für weitergehende historische Forschungen verschiedener Disziplinen an. Vieles zu Ortsentstehungen und Machtverhältnissen im Mittelalter liegt noch im Finstern, vielleicht ist die Altwegeforschung eine Möglichkeit das Mosaik weiter fertigzustellen.

Quellenangabe für die Holzschnitte:
Veronika Hofinger, *Regensburger Beiträge zur Regionalgeographie und Raumplanung* Bd. 8/2002, S. 103