

- fahrtsmuseums, Bd. 58). Bremerhaven / Hamburg 2002, S. 11–21, Zitat S. 19.
- ⁵⁾ Zitiert nach der Übersetzung in: Koch, Robert: Fossa Carolina. Neue Erkenntnisse zum Schifffahrtskanal Karls des Großen. In: Elmshäuser (wie Anm. 4), S. 54–70, hier S. 54.
- ⁶⁾ Zitiert nach der Übersetzung auf der Schrifttafel „3.2 Die schriftliche Überlieferung“ der Karlsgrabenausstellung „Fossa Carolina. Vom Main zur Donau“ in der Hüttinger Scheune in Graben (Treuchtlingen).
- ⁷⁾ Die Fries-Chronik des Fürstbischofs Julius Echter von Mespelbrunn. Eine fränkische Prachthandschrift des 16. Jahrhunderts aus dem Bestand der Universitätsbibliothek Würzburg. Codex M.ch.f.760. Würzburg 1989, Abb. 10 und S. 77.
- ⁸⁾ Vgl. Trögl, Hans: Die Geschichte einer Wasserstraße. Vom Karlsgraben zum Main-Donau-Kanal. In: Heimatkundliche Streifzüge. Schriftenreihe des Landkreises Roth 2002, Heft 21, S. 45–73, hier S. 55.
- ⁹⁾ Demgegenüber unterteilte man den Main um 1800 in den Obermain von den Quellen bis Kitzingen, den Mittelmain bis Wertheim und den Untermain bis zur Mündung in den Rhein. Vgl. Berninger (wie Anm. 1), S. 9.
- ¹⁰⁾ Schanz, Georg: Die Mainschiffahrt im XIX. Jahrhundert und ihre künftige Entwicklung. Bamberg 1894, S. 6.
- ¹¹⁾ Berninger (wie Anm. 1), S. 13.
- ¹²⁾ Zitiert nach Kirchner (wie Anm. 1), S. 8–9.
- ¹³⁾ Zitiert nach ebd., S. 9.
- ¹⁴⁾ Abbildung aus: Eckoldt (wie Anm. 1), S. 82.
- ¹⁵⁾ Zur Mainflößerei vgl. v.a. Filser, Karl: Flößerei auf Bayerns Flüssen. Zur Geschichte eines alten Handwerks (Hefte zur bayerischen Geschichte und Kultur, Bd. 11). München 1991, S. 14, 23–25, 31, 38–41; Berninger (wie Anm. 1); Eckoldt (wie Anm. 1), S. 83–84.
- ¹⁶⁾ Heidrich, Hermann / Jauerning-Hofmann, Birgit: Der ganze Main war hölzern. Eine Ethnographie der Flößerei (Schriften und Kataloge des Fränkischen Freilandmuseums, Bd. 20). Bad Windsheim 1993, S. 78, siehe auch S. 9 und 78–86.
- ¹⁷⁾ Schanz (wie Anm. 10), S. 1, siehe auch S. 2 und 7.
- ¹⁸⁾ Ebd., S. 3, siehe auch S. 4–5.
- ¹⁹⁾ Ebd., S. 6, 5.
- ²⁰⁾ Berninger (wie Anm. 1), S. 7.
- ²¹⁾ Abbildung aus: Schultheis, Friedrich: Der Ludwig-Kanal. Seine Entstehung und Bedeutung als Handels-Strasse. Mit 26 in Stahl gestochenen Ansichten von Alexander Marx. Nürnberg 1847.
- ²²⁾ Winkelmaier, Klaus: Der Ludwig-Donau-Main-Kanal. Geschichte und Gegenwart. In: Bau Intern. Zeitschrift der Bayerischen Staatsbauverwaltung für Hochbau, Städtebau, Straßen- und Brückenbau, Eisenbahnwesen und Wasserwirtschaft 1993, S. 21–23, Zitat S. 23.
- ²³⁾ Realisiert wurde wegen der engen Flußkrümmung bei Escherndorf nur der 7 km lange Main-Seitenkanal Gerlachshausen-Volkach.
- ²⁴⁾ Abbildung aus: Kirchner (Anm. 1), S. 39.

Der Chausseebau im Hochstift Bamberg im 18. Jahrhundert und seine Relikte

von

Thomas Gunzelmann

Die Fragestellung soll hier in erster Linie denkmalkundlich aufgerollt werden, im Mittelpunkt stehen also die Erfassung und die Analyse von heute noch erhaltenen Relikten des frühen Kunststraßenbaus als Denkmäler oder Elemente der historischen Kulturlandschaft. Zu den in unterschiedlichen Qualitäten

erhaltenen Resten der historischen Straßen selbst gehören auch materielle wie immaterielle Begleitelemente dieser Straßen wie Meilensteine, Brücken oder historische Blickbeziehungen. Am weitesten vorangetrieben wurde ein solches Konzept im „Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz“, das

alle im Gelände ablesbaren historischen Kommunikationsanlagen, schwerpunktmäßig Straßen und Wege, am Rande auch Kanäle und Eisenbahnen, in allen Kantonen der Schweiz bis zum Jahr 2003 erfasst hat.¹⁾

In zweiter Linie wird ein historisch-geographischer Ansatz verfolgt, der die Erläuterung von verkehrsbedingten Raumstrukturen und ihre Entwicklung im 18. und frühen 19. Jahrhundert zum Ziel hat. Erst zuletzt wird ein Beitrag zu einer Verkehrsgeschichte angestrebt, der die technikgeschichtliche Entwicklung des Straßenbaus, aber auch die Analyse seines politischen und wirtschaftlichen Umfeldes unter Berücksichtigung allgemeiner Theorien zur Technologieentwicklung zum Ziel hat. Auf diesem Gebiet mangelt es immer noch an vergleichbaren Überblicks- und Detailstudien.

Die Entwicklung des frühen Kunststraßenbaus in Franken ist bisher nur in Teilbereichen gut untersucht. Dies betrifft in erster Linie Unterfranken, wo sowohl für den westlichen, ehemals mainzischen, als auch für den mittleren und östlichen würzburgischen Teil Untersuchungen vorliegen.²⁾ Deswegen soll hier Oberfranken, schwerpunktmäßig das Gebiet des ehemaligen Hochstifts Bamberg, näher beleuchtet werden.

Der Chausseebau des 18. Jahrhunderts war eine verkehrstechnische Innovation. Auf einer technisch höheren und räumlich umfassenderen Stufe wiederholte sich eine solche Innovation in der Mitte des 19. Jahrhunderts mit der Eisenbahn-Revolution. Dabei wurden die Kunststraßen des 18. Jahrhunderts und ihre Trassenführungen fast zur Bedeutungslosigkeit herabgestuft. Auch wenn die Straße spätestens seit der Mitte des 20. Jahrhunderts wieder die Leitfunktion im Landverkehr übernommen hat, wissen wir dennoch wenig über die ersten geplanten und ingenieurmäßig hergestellten Straßen. Das mag mit dem eben angedeuteten verkehrsgeschichtlichen Bruch in Zusammenhang stehen, mehr aber noch damit, dass die Trassen der Chausseen mehr oder weniger nahtlos im späteren Bundesstraßennetz aufgegangen sind.

Waren bis weit in das 18. Jahrhundert hinein fast alle Straßen naturnahe und damit

weitgehend unbefestigte Wege, so begann sich nun erstmals seit dem Untergang des Römischen Reiches ein Verkehrssystem zu entwickeln, das mit geplanten Trassen und einem gestuften Straßenaufbau, bestehend aus Grundbau sowie Deckschicht, eine Verdoppelung, ja eine Verdreifachung bisheriger Reisegeschwindigkeiten wie auch eine Erhöhung des Wagengewichtes ermöglichte.

Chausseen waren aber nicht nur eine verkehrstechnische Innovation, sie waren ebenso ein Mittel staatlicher Raumordnungs- und Wirtschaftspolitik – ein Merkmal, das sie mit ihren späten Nachfolgern, den Autobahnen, durchaus gemein haben.

Der Chausseebau, der manchmal auch als Wiederaufnahme der römischen Straßenbautradition überinterpretiert wurde, nahm seinen Anfang im Frankreich des späten 17. Jahrhunderts. *Jean-Baptiste Colbert* (1619–1683), seit 1666 Oberintendant für die gesamte Staatsverwaltung für Finanzen, Handel und Verkehr, forderte bewusst einen modernen Straßenbau weniger zur militärischen Beherrschung des Raumes als zur Förderung von Handel und Gewerbe und damit letztlich der Staatsfinanzen. Unter ihm wurde jedoch lediglich eine mehr oder weniger notdürftige Befestigung des bestehenden Straßennetzes durchgeführt.

Erst das große Werk „*Traité de la Construction des Chemins*“ des Straßen- und Wasserbauingenieurs *Henri Gautier* (1660–1737) von 1693 stellte den Kunststraßenbau auf eine wissenschaftliche Grundlage. Er schlug erstmals konsequent einen Unterbau aus großen flachgelegten Steinen vor, der zu beiden Seiten durch Randsteine gehalten werden sollte. Darauf sollten eine Ausgleichsschicht aus feinerem Material und schließlich eine Deckschicht aus klein geschlagenem Kies aufgebracht werden. Entscheidend ist, dass seine Konstruktion gegenüber dem Gelände erhöht lag, was die Entwässerung entscheidend verbesserte.³⁾ *Pierre Marie Jérôme Trésaguet* (1716–1796)⁴⁾ entwickelte das Konzept *Gautiers* weiter. Er stellte ab 1764 in Denkschriften sein technisches wie auch organisatorisches Konzept für den Chausseebau vor. Sein Grundgedanke war die aus senkrecht ge-

stellten Steinen hergestellte, dann verzwickte und damit stabilere Packlage. Wichtiger war aber, dass er den bisherigen Straßenbau über Hand- und Spanndienste ablehnte und dafür spezielle Firmen einsetzen wollte. Schließlich forderte er eine regelmäßige Überwachung durch Straßenwärter wie auch eine regelmäßige Instandhaltung.

Wesentliche Merkmale einer Chaussee sind also der Aufbau des Straßenkörpers aus mehreren Schichten, mindestens einer Grundbau- und einer Deckschicht. Charakteristisch ist auch ihre erhöhte Lage gegenüber ihrer Umgebung, begleitet von Gräben, weswegen *Krünitz* als deutsche Benennungen „Damm=Weg, eine Damm=Straße, ein Hoch=Weg, eine Kunst=Straße, ein Fahr=Damm, ein Straßen=Damm“ vorschlug.⁵⁾ Schon bei den frühesten französischen Beispielen wurde eine beidseitige Baumbepflanzung angeordnet. Die Chausseen sollten – ganz im barocken Sinn – so gerade wie möglich angelegt werden, ohne wesentliche Rücksicht auf Besitzverhältnisse oder topographische Gegebenheiten. Krümmungen sollten möglichst nicht im Tal erfolgen, wo sie leicht als solche erkennbar waren, sondern auf einer Bergkuppe, damit dem Wanderer der Straßenverlauf als gerade Linie erschien. Ein weiteres Merkmal der Linienführung der Chaussee war die Ausrichtung auf ein in der Ferne liegendes Ziel, häufig der Kirchturm des nächsten Dorfes. Dieser wurde dann von den Alleegebäuden als „point de vue“ eingerahmt.

Neben den bautechnischen Details ist aber vor allem zu beachten, dass es sich bei den Chausseen erstmals um geplante Straßen handelte. Die Fuhrleute auf den mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Altstraßen suchten sich ihre Trassen nach der jeweiligen Topographie selber, verließen sie bei unwegsamen Verhältnissen gar, um nebenan eine neue auszufahren. Nun hatte ein Planer und damit eine hinter ihm stehende staatliche Straßenbauverwaltung die Trasse nach technischen und raumordnungspolitischen Erwägungen selbst festzusetzen. Dies erforderte die Ausbildung von Spezialisten für Planung, Bau und Unterhalt und die Einrichtung von entsprechenden Behörden.

Voraussetzungen und Organisation des Chausseebaus im Hochstift Bamberg

Wegen der unterschiedlichen Bauweisen und Trassierungsansprüche ist es nicht leicht, den Innovationsgang des Chausseebaus in den deutschen Territorien des 18. Jahrhunderts nachzuzeichnen. Zudem unterscheiden die Quellen nicht deutlich genug einen chausseeartigen Ausbau vorhandener Trassen von einer völligen Neutrassierung der Teilstrecke. Schon gar nicht ist an ein überregional geplantes Straßennetz zu denken, wie es immerhin schon 1779 *Christian von Lüder* in seinen „Chaussée-Plan-Entwurf zur Durchkreuzung Deutschlands mit Chaussées“ vorschlug.⁶⁾ Wenn es überhaupt zu einer koordinierten Zusammenarbeit bei der Linienführung kam, so ist dies den Reichskreisen, insbesondere auch dem fränkischen, zu verdanken.⁷⁾ Dennoch war auch diese „Koordination“ eher ein Kampf um den jeweils eigenen Vorteil, zum Teil lässt sich die Chausseeplanung im Franken des 18. Jahrhunderts sogar als „ein Stück Geheimpolitik“ bezeichnen.⁸⁾

Im ersten Drittel des 18. Jahrhunderts erreichte die Innovation Chaussee auch die deutschen Kleinstaaten, für die in dieser Zeit Frankreich ohnehin staatspolitisches und wirtschaftliches Vorbild war. Hessen-Kassel erlebte ab 1720 die ersten Anfänge des Chausseebaues, etwa zur gleichen Zeit begann man auch im Hochstift Speyer. Baden folgte 1733 und der Schwäbische Kreis 1737.⁹⁾ Allerdings fehlen weitgehend noch Detailuntersuchungen, inwieweit diese frühen Ansätze tatsächlich konsequent als Kunststraßen nach einer übergeordneten staatlichen planerischen Konzeption gedacht waren.

Im Fränkischen Kreis begann als erstes das Hochstift Würzburg mit dem Chausseebau, Anstoß gab auch in Würzburg die merkantilistische Politik mit der Zielsetzung, den Handelsverkehr möglichst lange durch das eigene Territorium zu führen und dadurch auch hohe Straßenzolleinnahmen zu verbuchen. Die erste Chaussee begann man ab 1750 zwischen Kitzingen und Markt Bibart zu bauen. Bei der Vorbereitung dieser Arbeit war noch *Baltha-*

sar Neumann tätig, die Ausführung übernahm der Stückerleutnant Koch.¹⁰⁾ Allerdings waren diese frühen Arbeiten eher tastende Versuche. Während des Siebenjährigen Krieges scheint es zu einer Einstellung der Arbeiten gekommen zu sein, nach dem Krieg aber trieb der neue Fürstbischof Adam Friedrich von Seinsheim den Chausseebau energisch voran. Er profitierte dabei auch von einem kaiserlichen Erlass anlässlich des Frankfurter Wahlkonvents von 1764, nach welchem „die verfallenen Heer- und Commercialstraßen“ instand zu setzen seien.¹¹⁾ Damit war noch nicht direkt ein Neubau von Chausseen angesprochen, aber da Seinsheim in Würzburg (1755–1779) und seit 1757 in Personalunion auch in Bamberg Fürstbischof war und damit auch gleichzeitig die Funktion als Direktor des fränkischen Reichskreises innehatte, konnte er für sein vergleichsweise großes Gebiet eine einigermaßen konsequente Straßenbaupolitik verfolgen, was schließlich Krünitz um 1790 zu dem Urteil veranlasste, nach welchem „die würzburgischen Chausseen gar nicht zu tadeln“ seien.¹²⁾ Technische Grundlage bildete ab 1765 das Musterprofil des Würzburger Capitains Reeder, wonach die Chaussee insgesamt einschließlich der Seitengraben 40 Fuß breit sein sollte, die beidseits von Rabatten gesicherte und mit einem 2 Fuß hohen Dachprofil versehene eigentliche Straße dagegen 22 Fuß. Seine Profilzeichnung gibt allerdings keinen näheren Aufschluss über den eigentlichen Straßenaufbau.

Den kaiserlichen Erlass setzte Adam Friedrich von Seinsheim sogleich im Jahr 1765 in eine Bamberger Chausseebauverordnung um.¹³⁾ Mit dieser Verordnung wurde ein entscheidender Schritt zum modernen Straßenbau unternommen, da hier der Staat in Gestalt des nunmehr merkantilistisch orientierten Hochstifts Bamberg die Finanzierung des überörtlichen Straßenbaues übernahm. Wichtig für den erfolgreichen Aufbau eines Chausseenetzes waren nicht nur die Kenntnis der neuen Straßenbautechniken und deren Anwendung. Fast noch bedeutsamer war die Übernahme der Verantwortung für Planung und Finanzierung durch den Staat. Die Belastung und der Unterhalt hatten auch für die überörtlichen Straßen bis dahin bei den Gemein-

den und den zum Frondienst verpflichteten Untertanen gelegen. Nun aber sollte diese Last in „Anbetracht, daß der aus der Land-Strassen-Reparatur erwachsende grosse Vortheil allgemein seye, und jedermannlichen in seiner Maaße zuguten komme, allen Landes-gehuldigten Unterthanen zu gleichen Schulden zugebürdet“¹⁴⁾ werden. Daher wurden alle landesherrlichen Wegzolleinnahmen für die Verwendung zum Chausseebau bestimmt, darüber hinaus auch noch fünf Neuntel des Extra-Ungeldes, also einer Biersteuer. Dieses Konzept war zum ersten Mal bei der Erbauung der Seesbrücke in Bamberg 1753 angewandt worden, zunächst als Sondersteuer geplant, dann aber für den Straßen- und Wasserbau beibehalten.¹⁵⁾ Damit wurde erstmals zur Finanzierung von infrastrukturellen Maßnahmen eine Art Umsatzsteuer verwendet, die alle Staatsbürger nach ihrem Bierkonsum traf. Damit rückte man gleichzeitig von der ungerechten Belastung der Anlieger der Straßen ab. Indirekt bestand eine solche Belastung als so genanntes „Wegfrohngehalt“ noch, jedoch sollten die Frontage für Anspanner und Handfröner nicht mehr real geleistet werden, sondern sie wurden in Geldbeträge umgewandelt.¹⁶⁾

Organisatorisch wurde Planung und Bau der Bamberger Chausseen in die Hände einer „Straßenbau-Commission“ gelegt. Dies war zwar keine feste Behörde, aber sie tagte einmal im Monat, bei Bedarf auch häufiger. Sie war hochrangig mit den Spitzen der hochstiftisch-bambergischen Regierung und der Finanzverwaltung besetzt. Fest angestellt waren lediglich wenige Beamte, der wichtigste unter ihnen war der so genannte „Wegbreiter“, der Planer der Chausseen war und zugleich die Bauaufsicht führte.

Stand des Bamberger Chausseebaus am Ende des Hochstifts

Nicht verwunderlich ist es, dass die erste bambergische Chaussee 1764/65 nach Schloss Seehof führte. Die Wahl dieser Route zeigt die Prioritäten der fürstbischöflichen Straßenplanung auf. Trotz aller merkantilistischer Überzeugungen chaussierte man zunächst nicht die für die Wirtschaftsentwicklung des



Beim Chausseebau von Bamberg nach Schloß Seehof 1765 wurde die Chaussee auf das Schloß als „point de vue“ ausgerichtet. Kartengrundlage: Extraditionspläne Bamberg und Memmelsdorf, Vermessungsamt Bamberg.

Hochstiftes weit wichtigeren Straßen von Bamberg nach Forchheim (weiter nach Nürnberg) oder von Bamberg nach Kronach (weiter nach Sachsen), sondern die Verbindung von der Residenz zum Sommeraufenthalt des Fürstbischofs.

Seinsheim ließ zu dieser Zeit gerade die Kaskade im Schlosspark von Ferdinand Tietz errichten und den Park mit einem reichhaltigen Figurenprogramm schmücken. Er verbrachte etwa drei Monate des Jahres in Seehof, weswegen ihm eine kommode Straßenverbindung zu seinem Sommerschloß gerade recht kam.¹⁷⁾ Damit stand er jedoch keineswegs allein, sondern in einer schon älteren Tradition. Relativ neu war lediglich die Ausföhrung als Chaussee, doch schon seit dem späten 17. Jahrhundert versuchte man Sommerschlösser über Alleen an die Residenzstädte anzubinden.¹⁸⁾

Im heutigen Oberfranken hatte schon 1718 der Bayreuther Markgraf *Georg Wilhelm* auf einer Länge von 4 km den „Königsweg“ oder

die „Königsallee“ in Richtung seiner Eremitage angelegt, wobei dies noch keine Kunststraße im späteren Sinne war, da sie über keinen Grundbau verfügte; lediglich die Decke bestand aus Muschelkalksplit.¹⁹⁾

In diesem Sinne wurde die Verbindung zwischen den Residenzstädten Ludwigsburg und Stuttgart bereits ab 1739 als erste württembergische Straße zu einer Chaussee ausgebaut.²⁰⁾ Hier entstand auch 1766 das extremste Beispiel einer solchen Anbindung einer Residenzstadt an ein Sommerschloß, die über 14 km lange Solitude-Allee von Ludwigsburg zur Solitude, deren Trasse heute noch weitgehend erhalten ist.²¹⁾ Auch der Ansbacher und spätere Bayreuther Markgraf *Alexander* führte die Chaussee von Ansbach über Hohe Fichte nach Triesdorf in den Jahren 1767–69 in einer 5 km langen schnurgeraden Linie auf sein Sommerschloß zu.

Allerdings wurde dann bald nach dieser höfisch-repräsentativen, wenn auch im Vergleich mit anderen Herrschaften bescheide-

nen axialen Chaussee im Hochstift Bamberg der Weiterbau unter merkantilistischen Gesichtspunkten fortgeführt. Es ging dabei darum, die Straße so lange wie möglich im eigenen Territorium zu halten und möglichst auch Verkehr aus anderen Herrschaften auf die eigenen Straßen zu ziehen. Das Hochstift war in seiner Grundform eher Süd-Nord orientiert, wie auch die Handelslinien der frühen Neuzeit, zwar laufend schwächer, aber immer noch deutlich Süd-Nord orientiert waren.

Daher lag es nahe, dass zunächst der Ausbau der Chaussee nach Norden in Richtung Lichtenfels und Kronach und damit nach Sachsen in Angriff genommen wurde. 1775 waren nach einer Aufstellung des Bamberger Straßenbauingenieurs Wilhelm *Johann Heyberger* mehrere Routen im Hochstift in Arbeit.²²⁾ Zu diesem Zeitpunkt, 10 Jahre nach Beginn des Kunststraßenbaus, waren bereits 9310 Ruthen, somit 34 km, chausseemäßig hergestellt.²³⁾ Am weitesten fortgeschritten war zu dieser Zeit die Chaussee nach Kronach, die mit Ausnahme einiger kleinerer Lücken und der reichsritterschaftlichen Gebiete um Redwitz und Küps bereits fertig gestellt war. Aus der Beschreibung der einzelnen Abschnitte dieser Chaussee lässt sich auch das Konzept der Chausseeplanung ablesen. Man chaussierte zunächst dort, wo es unumgänglich war. Wo die vorherige Altstraße noch einigermaßen tauglich war, ließ man diese bestehen. Somit konnte man schneller als bei einer völligen Neutrassierung eine durchgehend befahrbare Strecke erhalten.

Das Pendant nach Süden, die „Nürnberg- und Regensburg Commercial- und Poststraße“, war dagegen erst 1775 außerhalb des St. Gangolfer Tors auf einer Länge von 200 Ruthen begonnen worden.²⁴⁾ Ende der 1780er Jahre war auch diese Straße mit einigen Ausnahmen fertig gestellt.²⁵⁾ Nicht chaussiert war die Durchfahrt durch die Stadt Forchheim, da dies kommunale Obliegenheit war, wie auch Teile der südlichen Fortsetzung bis Baiersdorf zur Hochstiftsgrenze. Hier waren bei der Aufhebung des Hochstifts immerhin „von dem Bamberger Thor durch Vorcheim bis an die Baireuther Grenzbrücke [...] noch stückweis gegen 500 Ruthen gebaut“²⁶⁾. Der Aus-

bau stockte hier, weil Bamberg vermutete, dass Ansbach-Bayreuth den Nürnberger Handel über Langenzenn und Neustadt/Aisch nach Marktbreit ziehen wollte und daher diese Chaussee ausbaute, Erlangen-Baiersdorf dagegen vernachlässigte.

Keineswegs aber war dem Hochstift eine solche vermutete oder tatsächliche Politik fremd. Nachdem man festgestellt hatte, dass der größte Teil des Leipzig-Nürnberger Verkehrs immer noch westlich teilweise am Hochstift vorbei durch den Itzgrund lief, obwohl dort die Straße nicht chaussiert war, baute man wohl in den späten 1780er oder frühen 1790er Jahren eine Chaussee durch den Lichtenfelder Forst, um wenigstens südlich von Coburg den Verkehr auf die besser ausgebauten Bamberger Straßen zu locken. Dies hatte Zeitgenossen zufolge immerhin „die gute Wirkung, daß in Lichtenfels oft soviel Fuhrwerk eintrifft, daß kaum Raum genug für die Pferde ist.“²⁷⁾ Dennoch war diese Chaussee wohl ein aus der Not geborener Schnellschuss, denn ihre Linienführung wurde kaum 40 Jahre später bereits wieder verlassen und in einem parallelen, wiewohl erheblich sanfteren Anstieg neu trassiert.

Um 1795 war die Chaussee nach Würzburg bereits ziemlich weit gediehen.²⁸⁾ Am Ende der hochstiftischen Zeit, um 1800, waren, folgt man der Karte *Johann Baptist Roppelts*,²⁹⁾ die Straße bis Kronach durchgehend chaussiert, ebenso die Straße nach Würzburg, die Straße nach Nürnberg bis Baiersdorf, die Strecke nach Bayreuth bis Würzburg. Bis zum Ende des Hochstifts gelang es also, die wesentlichen Verkehrsleitlinien im Territorium zu chausssieren.

Zeitgenössische Beobachter wie der fürstbischöfliche Kammerrat *Franz Adolph Schneidawind* wussten dies zu würdigen: „Durch das ganze Land sind bequeme und dauerhafte Chausseen geführt, und von Viertel zu Viertelstunden mit Stundenzeigern besetzt. Wie vortrefflich die Steine seyen, die zum Chaussee-bau von Vorchheim nach Bayersdorf verwendet wurden, beschreibt Martius³⁰⁾ in seinen schon erwähnten Wanderungen.“³¹⁾ Zuvor schon hatte der sonst so kritische Berliner Schriftsteller und Verleger *Friedrich Nicolai* (1733–1811) auf seiner Reise vom Kloster

Banz über Schloss Seehof nach Bamberg im Jahr 1781 wohlwollend geäußert: „Wir kamen bald auf vortreffliche Chausseen, welche vor einigen Jahren statt der sonst ganz abscheulichen Wege gemacht worden sind. Die Chausseen, wenn sie gleich zuweilen den Anhöhen nach abhängig liefen, waren vollkommen eben ohne Geleise; und es war, wie gewöhnlich, alle 30 Schritt ein Häufchen kleiner Steine gelegt, um das geringste entstandene Geleise oder Loch sofort wieder ausfüllen zu können. Bey Stellen an Abgründen waren Geländer von Sandsteinen.“³²⁾

Auch die Behörden des neuen Landesherrn wussten trotz mancher übertrieben abfälliger Urteile über den Zustand des untergegangenen Staatswesens des Hochstifts Bamberg den Straßenbau zu würdigen³³⁾, wozu sie um 1800 nach dem Zustand des altbayerischen Straßenwesens allen Grund hatten.³⁴⁾ Der Berichterstatter formulierte anerkennend: „Man kömmt von Vorchheim zur Hauptstadt auf einer Chaussee, die allerdings unter die guten und gut unterhaltenen gerechnet werden kann. Sie wird in gleicher Güte fortgesetzt 14 Stunden lang bis Kronnach, von Lichtenfels gegen Koburg eine kleine Strecke, gegen Bayreuth bis über Wargau, und gegen Würzburg bis an die Gränze von Burgwindheim zu, gegen Schweinfurt zu, hört sie schon zu Hallstadt 3/4 Stund von Bamberg zu auf.“³⁵⁾

Im Ergebnis entstand wie auch im Hochstift Würzburg kein wirkliches Netz³⁶⁾, sondern ein mehr oder weniger sternförmig auf die Residenzstadt als Knotenpunkt zuführendes Chausseesystem. Für die netzartigen Zwischenverbindungen mussten immer noch die alten Naturwege herhalten.

Auch gelang Bamberg kein großer Wurf wie im Hochstift Würzburg mit der Chaussee Würzburg–Meiningen, der heutigen B 19. Dort hatte Würzburg in einer Bauzeit von 20 Jahren bis 1792 eine 90 km lange Straße mit echtem Fernstraßencharakter ohne Rücksicht auf vorhandene Parzellenstrukturen oder auf die Anbindung von kleineren Orten nach allen Regeln der damaligen Bau- und Trassierungstechnik fertig stellen können.³⁷⁾ Brandenburg–Ansbach hatte mit der Chaussee Ansbach–Ochsenfurt–Würzburg ebenfalls eine weitgehend neue, moderne Trasse gebaut. Bam-

berg war dagegen mit seiner Mittelachse Forchheim–Bamberg–Kronach häufig auf alter Trasse geblieben, hatte aber dennoch eine fast 100 km lange Süd-Nordverbindung geschaffen. Die Mittelachse war sowohl nach Westen mit Würzburg vollständig sowie nach Osten mit Bayreuth–Kulmbach teilweise verknüpft. Die einzige Chaussee, die nicht von Bamberg ihren Ausgang nahm, sondern von Lichtenfels, wurde unter bewusst merkantilistischen Gesichtspunkt angelegt, um den Verkehr vom coburgisch–würzburgisch–ritterschaftlichen Itzgrund ins Bambergische zu holen.

Die bayerische Zeit brachte zunächst eine Stagnation im Chausseebau, was nicht nur an den kriegesischen Zeitläuften, sondern auch am in Organisation und Bautechnik rückständigen bayerischen Straßenbau lag.³⁸⁾ Dies änderte sich erst nach 1818, als *Heinrich von Pechmann* nach München in das „Centrale Brücken-, Wasser- und Straßenbau Bureau“, den Vorgänger der heutigen „Bayerischen Obersten Baubehörde“, berufen wurde. Er hatte seit 1809 als Vorstand der großherzoglichen Direktion für Straßen- und Flussbau in Würzburg von den würzburgischen Erfahrungen profitieren können. Seine 1819 intern und 1822 als Buch herausgegebene Straßenbaulehre³⁹⁾ entsprach weitgehend den im Bambergischen und Würzburgischen angewandten, letztendlich auf den Vorschlägen von *Trésaguet* beruhenden Straßenbautechniken. In den 20er und 30er Jahren des 19. Jahrhunderts wurde danach das Chausseesystem verdichtet und mit fehlenden Querverbindungen zum noch lockeren Netz erweitert, bis um die Jahrhundertmitte die Eisenbahn einer weiteren Verdichtung des Kunststraßennetzes ein fast schlagartiges Ende setzte.

Die Beispiele: Relikte der frühesten und der letzten Chaussee des Hochstifts Bamberg

Aus der nicht unerheblichen Zahl erhaltener Relikte hochstiftisch-bambergischer Chausseen können hier, stellvertretend für die anderen, nur die Überreste des ältesten wie die des letzten bambergischen Chausseebaus vorgestellt werden.

Reste der Chaussee Bamberg – Schloss Seehof

Als erste bambergische Chaussee wurde der Abschnitt von Bamberg bis nach Drosendorf bei Memmelsdorf, ein Teil der späteren Chaussee nach Bayreuth, in Angriff genommen. Markiert wird der Beginn der Chaussee noch heute durch einen Sandsteinobelisken an der Kreuzung Siechenstraße/Memmelsdorfer Straße in Bamberg, der allerdings erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aufgestellt wurde.

Die Trassierung in diesem Abschnitt wurde weniger von der überörtlichen Verkehrsbeziehung geprägt, sondern von der landschaftlichen Verklammerung des Jagd- und Sommerschlusses mit der Residenzstadt Bamberg. Dies wurde erzielt mittels so genannter „Durchhaue“, Blickschneisen durch das große Waldgebiet des Hauptmoors⁴⁰⁾, die ab 1732 unter der Leitung von Balthasar Neumann hergestellt wurden. Die Chaussee wurde nun durch den nördlichsten dieser Durchhiebe auf der Strecke zwischen dem Breitenausee und dem Stocksee so geführt, dass das Schloss über etwa 1,2 km den „point de vue“ bildete.⁴¹⁾ Dies ist heute noch auf der Höhe der Postbauten am östlichen Ortsende von Bamberg zumindest im Winter wahrnehmbar, auch wenn die Überquerung der Autobahn die Blickbeziehung verschlechtert hat. Der Extraditionsplan aus der Mitte des 19. Jahrhunderts zeigt aber auch deutlich, dass keineswegs der gesamte Abschnitt neu trassiert wurde. Sowohl durch die Gärtnerfelder Bambergs als auch zwischen dem heutigen Lichteiche und Memmelsdorf wurde die Trasse der Altstraße verwendet, wohl einerseits zur Vermeidung schwieriger Grundstücksgeschäfte, andererseits weil der Stocksee eine geradlinige Weiterführung verhinderte. Nach Erreichen der Wachhäuser nimmt die Trasse eine wunderliche Wendung: „Von dem Seehofer Wacht-Haus führet die Neugebaute Chaussee, an der Garten-Mauer herum, in einer ehemals unpassablen Gegend bis Ende der nun besagten Garten-Mauer.“⁴²⁾ Gerade diese Abschnitte sind heute noch als Trasse wie auch als Obstbaumallee erhalten, weil man die heutige Staatsstraße nicht in einem rechtwinkligen Knick um die Gartenmauer herumführen konnte.



Sandsteinobelisk an der Kreuzung Memmelsdorfer Straße und Hallstadter Straße in Bamberg, um 1870. Er markiert den Beginn der Chausseen nach Kronach und nach Bayreuth. Foto: Thomas Gunzelmann

Von der historischen Deckschicht ist zumindest oberflächlich nichts mehr erhalten, dennoch sind wir über das ehemalige Aussehen durch eine Planzeichnung *Heybergers* informiert. Die Breite der Trasse betrug einschließlich der Gräben bei Seehof 42 Schuh (12,4 m), nach Memmelsdorf 40 Schuh (11,8 m), die befestigte Trasse selbst 24 bzw. 20 Schuh (7,1 m bzw. 5,9 m). Die Fahrbahn war zur Mitte hin erhöht gepflastert und zu beiden Seiten durch Rabattensteine eingefasst. Die Stabilität des Pflasters sollte durch ein aus größeren Steinen gesetztes, quadratisches kastenartiges Einfassungssystem gewährleistet werden.

Ursprünglich begleitete eine Kastanienallee die Chaussee nach Seehof.⁴³⁾ An den spärlichen Resten der Straße stehen heute Apfelbäume. Damit zeigt die Allee über 250 Jahre



Chausseerest mit Apfelbaumallee vor den Wachhäusern von Schloss Seehof. Foto: Eberhard Lantz

ein Absinken von repräsentativen zu schlichten Baumarten.

Reste der Chaussee Lichtenfels–Coburg

Die „Alte Coburger Straße“ westlich von Lichtenfels läuft gerade und ohne Rücksicht auf die erhebliche Steigung von der Mainbrücke aus am Hang des Herberges auf die Hochfläche. Steigt man aus Richtung Coburg herab, so nimmt sie zumindest für eine kurze Zeit den Kirchturm der Lichtenfelser Stadtpfarrkirche ins Visier. In ihrem Verlauf sind ein Reststück einer prächtigen Kastanienallee auf einem bis zu drei Meter hohen Straßendamm sowie drei einbogige Sandsteinbrücken als Wasserdurchlässe erhalten. Ein konkreter Nachweis konnte noch nicht erbracht werden, aber die Trasse scheint nach ihren Bauwerken aus den 1780er Jahren zu stammen.

Dieser Trasse war kein langes Leben beschieden: Schon 1834 wurde die Strecke wegen „ungemein hoher Steigung“ kritisiert. Nach der Erbauung der Lichtenfelser Main-

brücke aus Eichenholz im Jahr 1833 wurde eine neue Trasse von 1834–1837 eingerichtet, die den „Mäusrothberg“ in Serpentinien erklimmt.⁴⁴⁾ Sie wird heute noch als Bundesstraße 289 Lichtenfels–Coburg genutzt. Dennoch blieb der alte Verlauf als „Industrieweg, der den Verkehr mit den anliegenden Steinbrüchen, Thon- und Sandgruben vermittelt“, bestehen. Noch 1879 wurde die Straße durch die Anlage einer Allee aus 150 Kirschbäumen verschönert, 1885 kamen Fußbank-Schutzsteine hinzu.

Die Beschreibung und Analyse weiterer Relikte von Chausseen in Oberfranken muss einer umfassenderen Würdigung vorbehalten bleiben.

Anmerkungen:

- ⁴⁴⁾ Cornel Doswald: Bestandsaufnahme historischer Verkehrswege am Beispiel der Schweiz. Auftrag, Methode und Forschungsergebnisse des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz. In: Mensch-Wirtschaft-Kulturlandschaft. Mitteilungen zur Geographie, Landes- und Volkskunde, Band 3: Räume-Wege-Ver-



Einbogiger Wasserdurchlass aus Sandstein am Chausseedamm der „Alten Coburger Strasse“. Foto: Thomas Gunzelmann

- kehr – historisch-geographische Aspekte ländlicher Verkehrswege und Transportmittel. Blankenhain 2000. Mittlerweile ist das IVS über die reine Bestandsaufnahme hinausgegangen und versucht die Ergebnisse unter dem neuen Namen „ViaStoria - Zentrum für Verkehrsgeschichte“ auch für kulturelle und touristische Ziele umzusetzen.
- ²⁾ Hans Sommer: Kurmainzer Chausseebau in Maintal und Spessart, in: Aschaffener Jahrbuch für Geschichte, Landeskunde und Kunst des Untermaingebietes 24 (2005), S. 143–255, sowie grundlegend bereits vor einiger Zeit Hans-Peter Schäfer: Die Entwicklung des Straßennetzes im Raum Schweinfurt bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts (Mainfränkische Studien Band 13), Würzburg 1976.
- ³⁾ Vgl. Barbara Anna Grau: „Thon, Steine, Scherben“. Historische Wasser- und Wegebauweisen im Garten- und Landschaftsbau und ihre Relevanz für die Gartendenkmalpflege. Diss. Berlin 2002, hier: S. 61. http://edocs.tu-berlin.de/diss/2002/grau_barbara.pdf.
- ⁴⁾ Georges Reverdy: Les précurseurs / The precursors: Pierre Marie Jérôme Trésaguet, in: Routes Roads 267 (1989), S. 70–73.
- ⁵⁾ D. Johann Georg Krünitz: Oekonomisch-technologische Encyklopädie, oder allgemeines System der Staats- Stadt- Haus- und Landwirtschaft u. Kunstgeschichte in alphab. Ordnung. Band 62 und 63. Berlin 1794; hier: Bd. 62, S. 326.
- ⁶⁾ Lothar Würtz: Die geschichtliche Entwicklung des Straßennetzes in Baden-Württemberg, in: Archiv für die Geschichte des Straßenwesens, hrsg. von der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen, Heft 1. Bonn - Bad Godesberg 1970.
- ⁷⁾ Vgl. Schäfer, Straßennetz (wie Anm. 2), S. 238–249.
- ⁸⁾ Vgl. Schäfer, Straßennetz (wie Anm. 2), S. 259.
- ⁹⁾ Vgl. Schäfer, Straßennetz (wie Anm. 2), S. 223.
- ¹⁰⁾ Vgl. Schäfer, Straßennetz (wie Anm. 2), S. 231.
- ¹¹⁾ Vgl. Schäfer, Straßennetz (wie Anm. 2), S. 238.
- ¹²⁾ Krünitz, Encyklopädie (wie Anm. 5), hier: Bd. 62, S. 405. Das Stichwort „Landstraße und Chaussee“ umfasst immerhin 402 Seiten.
- ¹³⁾ StAB, H 2 Nr. 228 fol. 63: Einleitung zur Bamberger Verordnung zum Chausseebau.
- ¹⁴⁾ StAB, H 2 Nr. 228.

- ¹⁵⁵⁾ Joseph Metzner: Die Biersteuer zur Erbauung der Seesbrücke in Bamberg, in: HBL 6 (1994), S. 62.
- ¹⁶⁰⁾ Zur Finanzierung vgl. Michael Renner: Regierung, Wirtschaft und Finanzen des Kaiserlichen Hochstifts Bamberg im Urteil der bayerischen Verwaltung 1803, in: Jffl 26 (1966), S. 307–349, hier: Anlage 1, S. 331–332.
- ¹⁷¹⁾ York Langenstein/Michael Petzet: Seehof – Baugeschichte und Restaurierung von Schloss und Park. Denkmalpflege Informationen Ausgabe A Nr. 53/3, 1985, hier S. 10.
- ¹⁸⁰⁾ Martin Baumann: Alleen, klassische Gestaltungselemente in Städten, Parks und Kulturlandschaften, in: Christian Antz/Christa Ringkamp (Hgg.): 1. Gartenträume – Symposium Wernigerode. Gartendenkmale. Ausgrenzung – Akzeptanz – Integration. Nachdenken über Gartenträume. Arbeitsheft zu Historischen Parks in Sachsen-Anhalt 2. Magdeburg 2003, S. 99–121.
- ¹⁹⁰⁾ Vgl. Carl W. Amberger, Das oberfränkische Staatsstraßennetz, seine geschichtliche Entwicklung, sein Zustand und die Maßnahmen zu seiner Verbesserung und Vervollständigung. Diss. Würzburg 1931, hier S. 46. Erst 1786 wurde sie unter Markgraf Christian Friedrich Carl Alexander als Chaussee nach St. Georgen weitergeführt.
- ²⁰⁰⁾ Vgl. Würtz, Straßennetz (wie Anm. 6), S. 48.
- ²¹¹⁾ Volkmar Eidloth: Grünbestimmte Freiräume in historischen Altstädten, in: Die Gartenkunst 12,1 (2000), S. 81–99, hier S. 92.
- ²²²⁾ StAB, H 2 Akten des fränkischen Kreises Nr. 229 fol. 433ff. Verzeichnis der durch das Bamberg. gehenden Chausseemäßig hergestellten Straßen 1775.
- ²³⁰⁾ StAB, H2 Nr. 229 fol. 443v. 1 Ruthe hat 12 Schuh, der Nürnberger Schuh zu 0,304 Meter.
- ²⁴¹⁾ StAB, H2 Nr. 229 fol. 439r.
- ²⁵¹⁾ StadtA BA, HVB Rep. 3 Nr. 1143/44
- ²⁶⁰⁾ Vgl. Renner, Regierung (wie Anm. 16), Anlage 1, S. 333.
- ²⁷¹⁾ Vgl. Renner, Regierung (wie Anm. 16), Anlage 1, S. 334.
- ²⁸⁰⁾ Vgl. Krünitz, Bd. 62, S. 406.
- ²⁹⁰⁾ Diese „neue geographische Originalcharte“ liegt Roppelts topographischer Beschreibung des Hochstifts Bamberg bei. Im Großen und Ganzen ist die Karte inhaltlich zuverlässig, beim Vergleich mit anderen Quellen lassen sich im Detail Ungenauigkeiten feststellen.
- ³⁰⁰⁾ Ernst Wilhelm Martius: Wanderungen durch einen Theil von Franken und Thüringen. In Briefen an einen Freund. Erlangen 1795. Martius (1756–1849) war Apotheker und Geologe in Erlangen und richtete bei seinen Wanderungen sein besonderes Augenmerk auf Bodenschätze und nutzbare Natursteine.
- ³¹¹⁾ Franz Adolph Schneidawind: Versuch einer statistischen Beschreibung des Kaiserlichen Hochstifts Bamberg. Bamberg 177, hier S. 155.
- ³²¹⁾ Friedrich Nicolai: Beschreibung einer Reise durch Deutschland und die Schweiz im Jahre 1781. Nebst Bemerkungen über Gelehrsamkeit, Industrie, Religion und Sitten. Bd. 1. Berlin/Stettin 1783, S. 117.
- ³³¹⁾ Renner, Regierung (wie Anm. 16).
- ³⁴¹⁾ Rudolf Bauer: Der Wandel der Bedeutung der Verkehrsmittel im nordbayerischen Raum. Erlanger Geographische Arbeiten 16. Erlangen 1963.
- ³⁵¹⁾ Vgl. Renner, Regierung (wie Anm. 16), S. 310.
- ³⁶¹⁾ Vgl. Schäfer, Straßennetz (wie Anm. 2), S. 312.
- ³⁷¹⁾ Vgl. Schäfer, Straßennetz, (wie Anm. 2), S. 256–289.
- ³⁸¹⁾ Vgl. Schäfer, Straßennetz, (wie Anm. 2), S. 309 mit Verweisen auf andere Autoren.
- ³⁹¹⁾ Heinrich von Pechmann: Anleitung zum Bau und zur Unterhaltung der Haupt- und Vicinal-Straßen. München 1822.
- ⁴⁰¹⁾ Der „Durchhau“ begann um 1733 unter der Leitung Balthasar Neumanns, war aber 1738 noch nicht fertig gestellt; vgl. Alfred Schelter: Schloss Seehof als „Hochfürstliches Jagdschloss“ und Wirkungsstätte Balthasar Neumanns in den Schönbornlanden München. Arbeitshefte des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege 68. München 1994, S. 131–137; hier S. 132 und 134.
- ⁴¹¹⁾ Thomas Gunzelmann: „.... die ehemals sumpfigste und gefährlichste Gegend mit Chaussée bebauet...“ Erhaltene Abschnitte fürstbischöflich-bambergischer Kunststraßen im Landkreis Bamberg, in: Heimat Bamberger Land 2,1 (1989), S. 57–67.
- ⁴²¹⁾ StAB, H 2 Nr. 228.
- ⁴³¹⁾ Vgl. Johann Baptist Roppelt: Historisch-topographische Beschreibung des kaiserlichen Hochstifts und Fürstenthums Bamberg. Nürnberg 1801, hier S. 47.
- ⁴⁴¹⁾ StadtA Lichtenfels, Nr. 631/93.