

Ein erhaltener Abschnitt einer fürstbischöflich-bambergischen Chaussee bei Unterleiterbach



1. Die Entwicklung des Chausseebaus im
Hochstift Bamberg

2. Der Abschnitt bei Unterleiterbach

von Thomas Gunzelmann

1. Die Entwicklung des Chausseebaus im Hochstift Bamberg

Die Altstraßen im Bamberger Land waren bis in das 18. Jahrhundert fast ausschließlich Naturwege. Diese waren Fahrspuren, die in der Ebene als Wagengeleise, im hängigen Gelände aber als Hohlwege ausgebildet waren. So ist es nicht verwunderlich, wenn die Quellen immer wieder von „sumpfigen und impracticablen“ Straßen¹ sprechen. Befestigt waren nur Straßen innerhalb der Städte, wie beispielsweise der deshalb auf dem Zweidler-Plan von Bamberg (1602) so bezeichnete „Stein Weg“, die heutige Königstraße, die wichtigste Nord-Süd-Verbindung, die von Nürnberg nach Leipzig durch die Stadt Bamberg führte. Im Zentralstaat Frankreich begann man bereits unter Ludwig XIV. und seinem Minister Colbert ab den 1670er Jahren, das französische Chaussee-netz zu bauen². Damit war das Land führend im europäischen Kunststraßenbau.

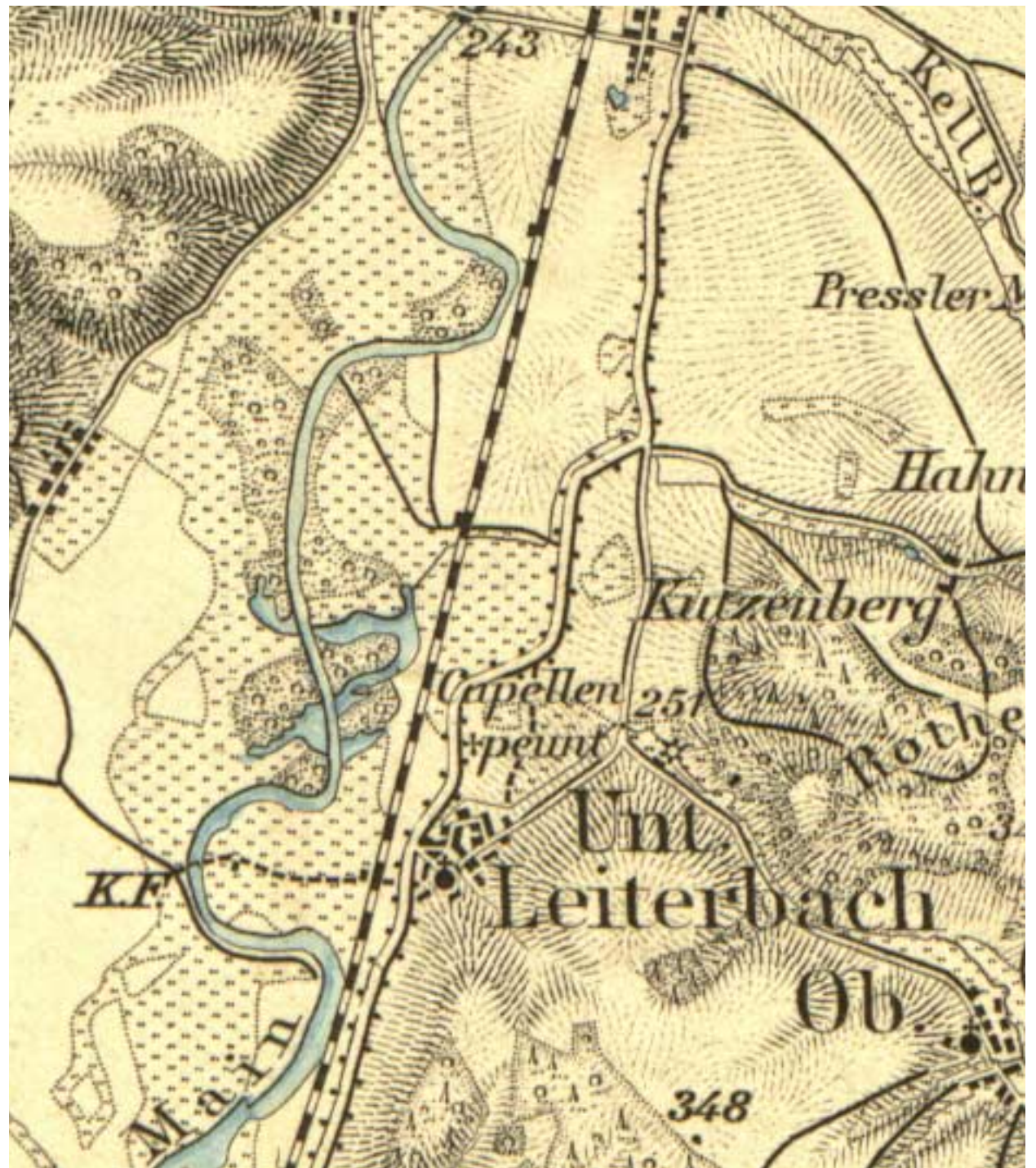
Die Chaussee, die wörtlich mit „Dammweg“ zu übersetzen ist, wies nun als Neuerung einen Grundbau und eine befestigte Straßenoberfläche auf. Damit ragte sie in ihrer Mitte bis zu 1,5 m über ihre Umgebung auf. Auf beiden Seiten faßten Abzugsgräben den Straßenkörper ein, deren Aushub im Grundbau mitverwendet wurde. Bäche wurden mit Steinbogenbrücken überquert, Dohlen (gedeckte Abzugsgräben) sollten das Wasser besser abführen. Die Befestigung der Oberfläche konnte aus Pflaster oder Schotter bestehen. Die Fahrbahnbreite der großen Überlandstraßen erreichte in Frankreich zunächst 45 Fuß (13,5 m), später im 18. Jahrhundert dann auch 60 bis 68 Fuß (18–20 m)³. Schon bei den ersten französischen Chausseen wurde eine beiderseitige Anpflanzung von Bäumen angeordnet, ein charakteristisches Merkmal dieser Straßen.

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 erkenntlich 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 Alleebäumen als Blickbezug eingerahmt.

Im Fränkischen Reichskreis begann das Hochstift Würzburg mit dem Chausseebau. Anstoß war 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 Balthasar Neumann tätig, die Ausführung übernahm der Stückleutnant Koch⁴. Nach dem Siebenjährigen Krieg trieb Fürstbischof Adam Friedrich von Seinsheim⁵ den Chausseebau energisch voran.

Unter diesem Fürstbischof, der als Bischof von Würzburg und Bamberg und damit als Kreisdirektor des Fränkischen Kreises Einfluß auf ein vergleichsweise großes und wirtschaftlich verhältnismäßig gut gestelltes Gebiet im System der Kleinstaaten nehmen konnte, begann der Chausseebau in Hochstift Bamberg.

1764 bestimmte eine kaiserliche „Verordnung zu beständiger Beförderung gemeiner Wohlfahrt“ eine allgemeine „Land-Strassen-



Historische Trassenführung auf der Karte 1:100000 der kgl. preußischen Landaufnahme, Blatt 512 Lichtenfels, um 1890

Reparatur“ im Fränkischen Reichskreis⁶. Diese kaiserliche Anweisung setzte der Würzburger und Bamberger Bischof Adam Friedrich von Seinsheim im Jahr 1765 in eine Bamberger Chausseebauverordnung um. Leiter des Bamberger Chausseebauwesens war wohl von dessen Beginn an der Ingenieur Heyberger.⁷

Bald danach wurde verstärkt der Ausbau der Chaussee nach Norden in Richtung Lichtenfels und Kronach in Angriff genommen. 1775 waren nach einer Aufstellung Wilhelm Johann Heybergers mehrere Routen in Arbeit⁸. 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 fertiggestellt war. Zu dieser Trassenführung zählt auch der heute noch erhaltene Abschnitt bei Unterleiterbach. Aus der Beschreibung der einzelnen Abschnitte dieser Chaussee läßt sich auch das Konzept der Chausseeplanung

1 StAB, H 2, Nr. 229, fol. 433ff. (Verzeichnis der durch das Bamberg[ische] gehenden Chausseemäßig hergestellten Straßen, 1775).

2 Vgl. Birk, Alfred: Die Straße. Ihre verkehrs- und bautechnische Entwicklung im Rahmen der Menschheitsgeschichte. Karlsbad 1934, S. 286f.

3 Vgl. ebd., S. 294.

4 Schäfer, Hans-Peter: Die Entwicklung des Straßennetzes im Raum Schweinfurt bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. Würzburg 1976 (Mainfränkische Studien 13), S. 231.

5 Adam Friedrich von Seinsheim war Fürstbischof von Würzburg (1755–1779) und in Personalunion auch von Bamberg (ab 1757). Diese im 18. Jahrhundert häufiger auftretende Verbindung ermöglichte eine Politik über den engen Kleinstaatshorizont hinaus.

6 Vgl. StAB, H 2, Nr. 228, fol. 63 (Einleitung zur Bamberger Verordnung zum Chausseebau).



Erhaltener Chausseeabschnitt auf der TK 25, Blatt 5931 Ebenfeld

ablesen. Man chaussierte zunächst dort, wo es unumgänglich war; wo die vorherige Altstraße noch einigermaßen tauglich war, ließ man diese noch bestehen. Somit konnte man schneller als bei einer völligen Neutrassierung eine durchgehend befahrbare Strecke erhalten.

Am Ende der hochstiftischen Zeit, um 1800, war, folgt man der Karte des Hochstifts-Topographen Johann Baptist Roppelt⁹, die Straße bis Kronach durchgehend chaussiert, ebenso die Straße nach Würzburg, die Straße nach Nürnberg bis Baiersdorf, die Strecke nach Bayreuth bis Würgau.

2. Der Abschnitt bei Unterleiterbach

Ein erhaltener Chausseeabschnitt, der sich in zwei Teilbereiche unterteilt, findet sich nördlich von Unterleiterbach. Dies war ein Abschnitt der „Sächsischen Commercial- und Poststraße“ von Bamberg nach Kronach und weiter nach Sachsen. Nachfolgerin dieser Chaussee ist die heutige B 173. Der südliche Abschnitt beginnt direkt am nördlichen Ortsausgang von Unterleiterbach bei der Friedhofskapelle St. Valentin. Er zieht sich in einer weiten Rechtskurve auf einer Länge von 640 m zwischen einer gut gepflegten Apfelbaumallee hin. Diese Krümmung entspricht nicht den idea-

len Trassierungsvorstellungen der barocken Chausseeplaner. Die Trasse geht somit wahrscheinlich auf die vorhergehende Altstraße zurück, zumal sie hier einer naturräumlichen Leitlinie, einer geschwungenen Terrassenkante des Maines folgt. Die Trassenbreite beträgt hier ca. 12,4 m, die heutige Fahrbahn ist asphaltiert.

Der zweite erhaltene Teilabschnitt zieht etwa 100 m nördlich der Einmündung des südlichen Abschnittes in die B 173 eine ähnliche weit geschwungene Rechtskurve, d. h. die Trasse folgt ebenso einer Terrassenkante. Hier ist die Obstbaumallee weniger gepflegt und auch weniger dicht, der aktuelle Belag der Fahrbahn ist Schotter. Bis zur erneuten Einmündung in die B 173, hier schon im Gebiet der Gemarkung Ebensfeld, hat dieser Abschnitt eine Länge von 616 m.

Dieser Teil der Chaussee nach Kronach wurde wohl 1777 gebaut, denn ein Verzeichnis der fertiggestellten Chausseen des Hochstiftes aus diesem Jahr gibt an, daß zwischen Zapfendorf, Unterleiterbach und Ebensfeld 1 1/2 Stunden chausseemäßig hergestellt seien, was wohl der gesamten Entfernung zwischen Zapfendorf und Ebensfeld entsprach¹⁰.

Die beiden Abschnitte stellen ein selten gewordenes Element der historischen Kulturlandschaft dar. Sie besitzen sowohl denkmalpflegerische als auch landschaftsästhetische und -ökologische Bedeutung. Ihr Erhalt liegt daher im Interesse der Allgemeinheit.



Der südliche Teil des Chausseeabschnittes in der Flurlage Kapellenpeunt aus der Luft

7 Die Identität dieses Wilhelm Johann Heyberger, der sich in den den Chausseebau betreffenden Quellen selbst als Ingenieur bezeichnet, konnte noch nicht hinreichend geklärt werden. Jäck, Joachim Heinrich: Pantheon der Litteraten und Künstler Bamberg. Erlangen 1812–1815, Sp. 463, erwähnt einen Johann Wilhelm Heyberger, der zwischen 1710 und 1720 in Höchststadt geboren wurde und schon unter Fürstbischof von Stadion in der hochstiftischen Verwaltung tätig war. Er starb 1781 als fürstbischöflicher geheimer Archivar. Auch die Bambergischen Hof-, Stands- und Staatskalender erwähnen Johann Wilhelm Heyberger ab 1764, jedoch immer als Bediensteten des Hochfürstlichen Bambergischen Archivs, zunächst als Ingrossist, 1773–1781 als Archivarius. Eine Berufsbezeichnung als Ingenieur wird nicht genannt.

8 Wie Anm. 1.

9 Diese „neue geographische Originalcharte“ liegt Roppelt, Johann Baptist: Historisch-topographische Beschreibung des Kaiserlichen Hochstifts und Fürstenthums Bamberg. Nürnberg 1801, bei. Im großen und ganzen ist die Karte inhaltlich zuverlässig, beim Vergleich mit anderen Quellen lassen sich im Detail Ungenauigkeiten feststellen.

10 StAB, H 2, Nr. 229, fol. 445 ff. (Extractus aus dem an Ihre Hochfürstl. Gnaden zu Bamberg und Würzburg von Höchst ihre fürstl. Bamberg. Landstrass-Bau Com. untern 7. May 1777 unterthänigst erstatteten Bericht).