

DRITTES KAPITEL

Königsstraßen der

Karolinger

Mit der Erstürmung des Limes und dem Einbruch der Germanen in das Dekumatenland um das Jahr 260 senkt sich für 5 Jahrhunderte ein schier undurchdringliches Dunkel über die Geschichte unseres Gebietes.<sup>138)</sup> Das Fehlen fast jeglicher schriftlichen Überlieferung und die nur unbedeutenden, oft sogar unbestimmbaren Bodenfunde gestatten uns nicht, etwas Sicheres über die Siedlungsgeschichte jener Zeit auszusagen. Damit entbehrt auch die Straßenforschung der wesentlichsten Voraussetzungen.

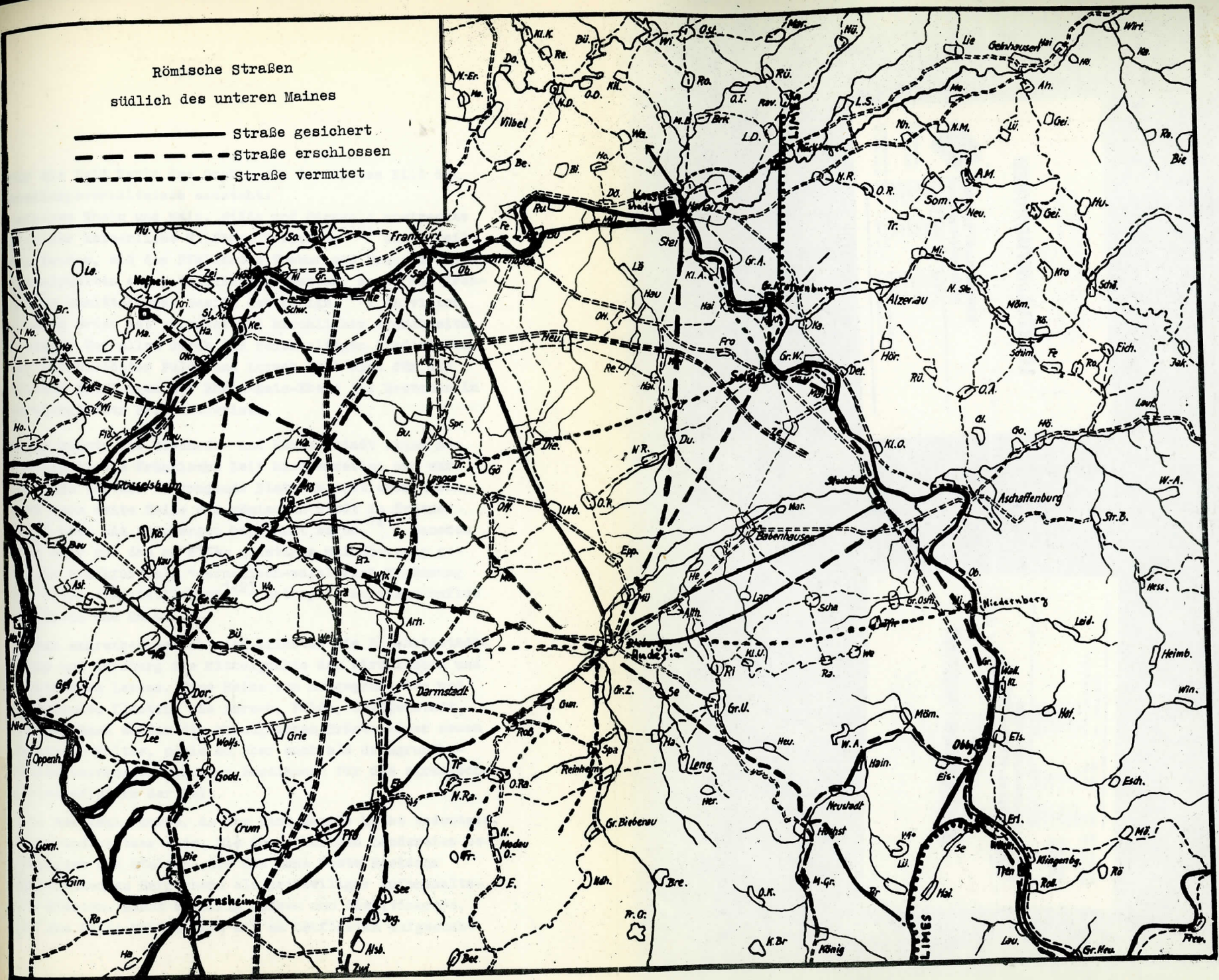
Das Rhein-Main-Gebiet ist von Natur aus Durchgangsland, und so dürfen wir nur annehmen, daß es von der germanischen Völkerwanderung stärker erfaßt wurde als andere Gegenden Westdeutschlands. Doch ist es müßig, bei der spärlichen Überlieferung Überlegungen anzustellen, auf welchen Straßen die einzelnen Völker eindrangen und weiterzogen. Die Römerstraßen verloren zunehmend an Bedeutung, da niemand für ihre Unterhaltung mehr etwas tat und sie als Kunststraßen dringend der Wartung bedurften, wenn sie nicht unpassierbar werden sollten. So dürften die Naturstraßen der vorgeschichtlichen Zeit, die sich weitgehend auf trockenen Höhen hielten, allmählich wieder den Durchgangsverkehr auf sich gezogen haben.

In der zweiten Hälfte des achten Jahrhunderts setzt dann schlagartig die schriftliche Überlieferung ein, so daß



Römische Straßen  
südlich des unteren Maines

- Straße gesichert  
- - - - - Straße erschlossen  
- · - · - Straße vermutet



ruch der  
260 senkt  
ndringliches  
es. 138) Das  
ieferung und  
mbaren Boden-  
über die  
Damit ent-  
lichsten

archgangsland,  
n der ger-  
wurde als  
es müßig, bei  
anzustellen,  
eindrangen  
zunehmend  
tung mehr  
nd der Wartung  
den sollten.  
htlichen Zeit,  
elten, all-  
lich gezogen

orts setzt dann  
ein, so daß



für die Zeit Karls des Großen ein deutliches Bild der Siedlungsverhältnisse entsteht:

Zwischen Rhein und Main, Nidda und Odenwald erstreckte sich der kaiserliche Wildbann Dreieich;<sup>139)</sup> weite Teile des Landes, mit den Pfalzorten Trebur und Frankfurt als Mittelpunkten eines Villikationssystems, waren als Krongut im unmittelbaren Besitz des Königs<sup>140)</sup>; in vielen anderen Orten ist privater und kirchlicher Grundbesitz bezeugt. Vor allem durch die reichhaltigen Traditionen der Reichsklöster Fulda und Lorsch läßt sich für die meisten Siedlungen der Rhein-Main-Ebene ihr Bestehen in karolingischer Zeit nachweisen.

Mainz konnte als Bischofs- und Handelsstadt seine Bedeutung in die fränkische Zeit hinüberretten und war nach wie vor der überragende Platz am mittleren Rhein, auch wenn weite Teile der römischen Stadt in Trümmer lagen oder mit Weinbergen bepflanzt waren.<sup>141)</sup> Daneben trat aber nun das an einem günstigen Mainübergang gelegene Frankfurt als "germanisch-weltliche" Ergänzung der "römisch-geistlichen"<sup>142)</sup> Metropole am Zusammenfluß von Rhein und Main.

In den angrenzenden Gebieten bildeten die Bischofsstädte Worms und Würzburg die Mittelpunkte des kirchlichen und politischen Lebens. Eine Reihe von neugegründeten und bedeutenden Klöstern wie Lorsch, Fulda, Seligenstadt und Amorbach wurden die vorzüglichen Träger einer neuen geistigen Kultur, zugleich aber auch als Großgrundbesitzer unerhörten Ausmaßes bestimmend für die agrarische Wirtschaftsform der Zeit.

Auch der König mußte, da nur Land damals Macht bedeutete, Großgrundbesitzer sein. Die ihm gehörigen Ländereien belieferten die Pfalzen, die dem ohne feste Residenz umherreisenden Herrschern als zeitweiliger Aufenthaltsort dienten. Nicht zufällig zeigen nun die Itinerare, daß das Rhein-Main-Gebiet mit am häufigsten aufgesucht

wurde: Es war eben zu allen Zeiten Durchgangsland und mußte deshalb bei vielen Reisen berührt werden. Darin lag jedoch gleichzeitig seine überragende politische und strategische Bedeutung, die die fränkischen Könige früh erkannten und durch die Inanspruchnahme weiter Landesteile als Krongut für sich ausnutzten. Am mittleren Rhein und unteren Main entstand so etwas wie ein "Kernland" des Reiches, in dem der König durch seine ausgedehnten, um Worms, Gernsheim, Nierstein, Ingelheim, Trebur, Frankfurt und Florstadt gruppierten Güter der einflußreichste Grundherr war.<sup>143)</sup>

Neben Aachen-Herstal und dem Raum zwischen Seine und Aisne war das Rhein-Main-Gebiet der Teil des Reiches, in dem der Schwerpunkt der Regierungstätigkeit Karls des Großen lag.<sup>144)</sup> Nächst Aachen war Worms mit 19 Aufhalten der von ihm am häufigsten besuchte Platz. Unter Ludwig dem Deutschen wurde Frankfurt zum Lieblingsaufenthalt des Herrschers, es wurde "principalis sedes orientalis regni"<sup>145)</sup>.

Schon aus diesem grob umrissenen Bild ergibt sich, daß die Siedelungsverhältnisse der Rhein-Main-Ebene sich seit der Römerzeit grundlegend gewandelt hatten und daher auch das Straßennetz mannigfache Änderungen aufweisen mußte, um den neuen Anforderungen zu entsprechen. Während die Alamannen den Straßen und deren Unterhaltung wenig Aufmerksamkeit schenkten<sup>146)</sup>, erkannten die Franken die strategische Bedeutung der wichtigen Flußübergänge und Straßenknotenpunkte. Als sie nach Chlodwigs Sieg in das Land zwischen Rhein und Main eindrangen, nahm der König selbst alle diese Schlüsselpositionen in Besitz:

Aus dem natürlichen Mainübergang zwischen Bergstraße und Wetterau, an dessen Stelle in der Römerzeit eine feste Brücke den Fluß überspannt hatte, wurde die Frankenfurt, um welche sich ein ausgedehnter königlicher Grundbesitz

erstreckte. Zu durch das die Straße bekannt Main erreichte kirche, Sindli Auch die hier Befestigung de schon in prähi in frühmittela erfahren.<sup>148)</sup> gelegene Main Die Weisenauer Brücke die noch im Jahre Nierstein-Opp Übergangsstel

Für die beide ist zwar kein besaß Stockst forstes Dreie fränkische G dem Platz der später errich Burg eine fr Inneren der West mit der Besitz<sup>153)</sup> u Vorort der D

Groß-Gerau u Straßenknoten Bedeutung r Dominialgut nimmt die L

Ebensowenig samkeit der



erstreckte. Zu diesem gehörte auch Kelsterbach<sup>147)</sup>, durch das die Mainuferstraße zog, und wo der als Bischofsstraße bekannte prähistorische Ost-West-Fernweg den Main erreichte und sich in der Nähe der alten Martinskirche, Sindlingen gegenüber, eine wichtige Furt befand. Auch die hier auf dem Steilabhang der Terrasse angelegte Befestigung der sog. Schwedenschanze, die vermutlich schon in prähistorischer Zeit angelegt wurde, hat erst in frühmittelalterlicher Zeit ihren endgültigen Ausbau erfahren.<sup>148)</sup> Ebenso war der dicht vor der Mündung gelegene Mainübergang Kostheim in königlicher Hand<sup>149)</sup>. Die Weisenauer Rheinfahrt, bis zur Errichtung der Brücke die Übergangsstelle nach Mainz, wurde sogar noch im Jahre 1739 als Reichslehen ausgegeben<sup>150)</sup>. Nierstein-Oppenheim, die nächste stromaufwärts gelegene Übergangsstelle war königliche Domäne.<sup>151)</sup>

Für die beiden Mainübergänge Steinheim und Stockstadt ist zwar kein Reichsgut ausdrücklich bezeugt, doch besaß Stockstadt eine Wildhube des königlichen Bannforstes Dreieich;<sup>152)</sup> Steinheim läßt als heim-Ort fränkische Gründung vermuten und könnte sehr wohl auf dem Platz der an beherrschender Stelle über dem Main später errichteten eppensteinischen und kurmainzer Burg eine fränkische Befestigung getragen haben. Im Inneren der Dreieich war das am Schnittpunkt der Ost-West mit der Nord-Süd-Straße gelegene Langen königlicher Besitz<sup>153)</sup> und zugleich als Tagungsort des Maidinges Vorort der Dreieich.

Groß-Gerau und Dieburg, die künstlich geschaffenen Straßenknotenpunkte der römischen Zeit, büßten zwar ihre Bedeutung rasch wieder ein, doch war auch Groß-Gerau Dominialgut<sup>154)</sup>; nur 300 Meter nordwestlich des Kastells nimmt die Lokalforschung ein fränkisches Dörfchen an<sup>155)</sup>.

Ebensowenig konnte es ausbleiben, daß sich die Aufmerksamkeit der landnehmenden Franken auf die Trümmerstätte



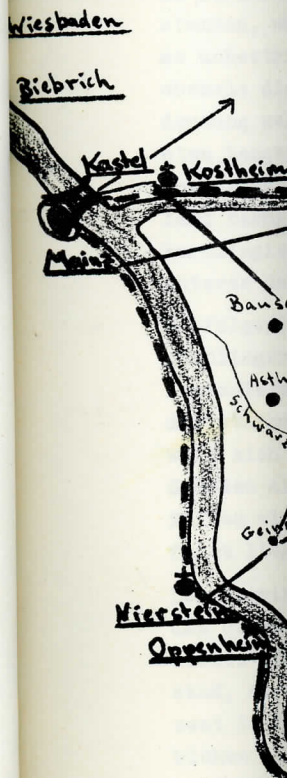
des einstigen Vorortes der Civitas Auderensium richtete, denn trotz aller Vernachlässigung waren wohl einige der zahlreichen, hier zusammentreffenden Straßen noch gangbar.

Unsere These, daß die fränkischen Könige alle verkehrsgeographisch bedeutenden Orte der Mainebene bewußt in Besitz nahmen, wird im Falle Dieburgs gestützt durch die mit triftigen Gründen belegte Vermutung G.Hochs, hier einen königlichen Hof als Mittelpunkt einer Forestis anzunehmen<sup>156</sup>). Die königliche Wildhube in Dieburg scheint gleichfalls eine bevorzugte Stellung eingenommen zu haben, denn die beiden Huben in Mörfelden und Dieburg waren die ersten, denen von Langen aus die Mitteilung von der Einberufung des Wildbanngerichtes zuzuging<sup>157</sup>).

In den letzten Jahren hat sich die Straßenforschung mit dem Problem der karolingischen Straßen eingehend beschäftigt. Für das Gebiet nördlich des Maines liegt eine Reihe von Arbeiten Willi Görichs<sup>158</sup>) vor; das Gebiet östlich des Maines behandelte Helmut Weigel<sup>159</sup>). Beide sind bestrebt, entlang der vermuteten Straßen ein System von planmäßig angelegten Rastorten nachzuweisen. Görich versucht, sie in erster Linie auf Grund der in den modernen Ortsgrundrissen angeblich noch erkennbaren Schild- oder Rechteckform der karolingischen Königshöfe festzulegen; Weigel arbeitet hauptsächlich mit den Ortsnamen. Allerdings unterscheiden sich die beiden Forscher stark in der Entfernung, die sie von einem zum anderen Rastort annehmen. Während Weigel nur 17 bis 18 km als durchschnittliche Tagesleistung ansetzt<sup>160</sup>), denkt Görich an Abstände von 25 bis 27 km<sup>161</sup>). Beide konstruieren auf diese Weise ein Etappensystem. Wenn man aber schon annimmt, daß ein solches planmäßig von den fränkischen Königen eingerichtet worden ist - auf die

Wildbann Dreieck  
Karolingischer Zeit

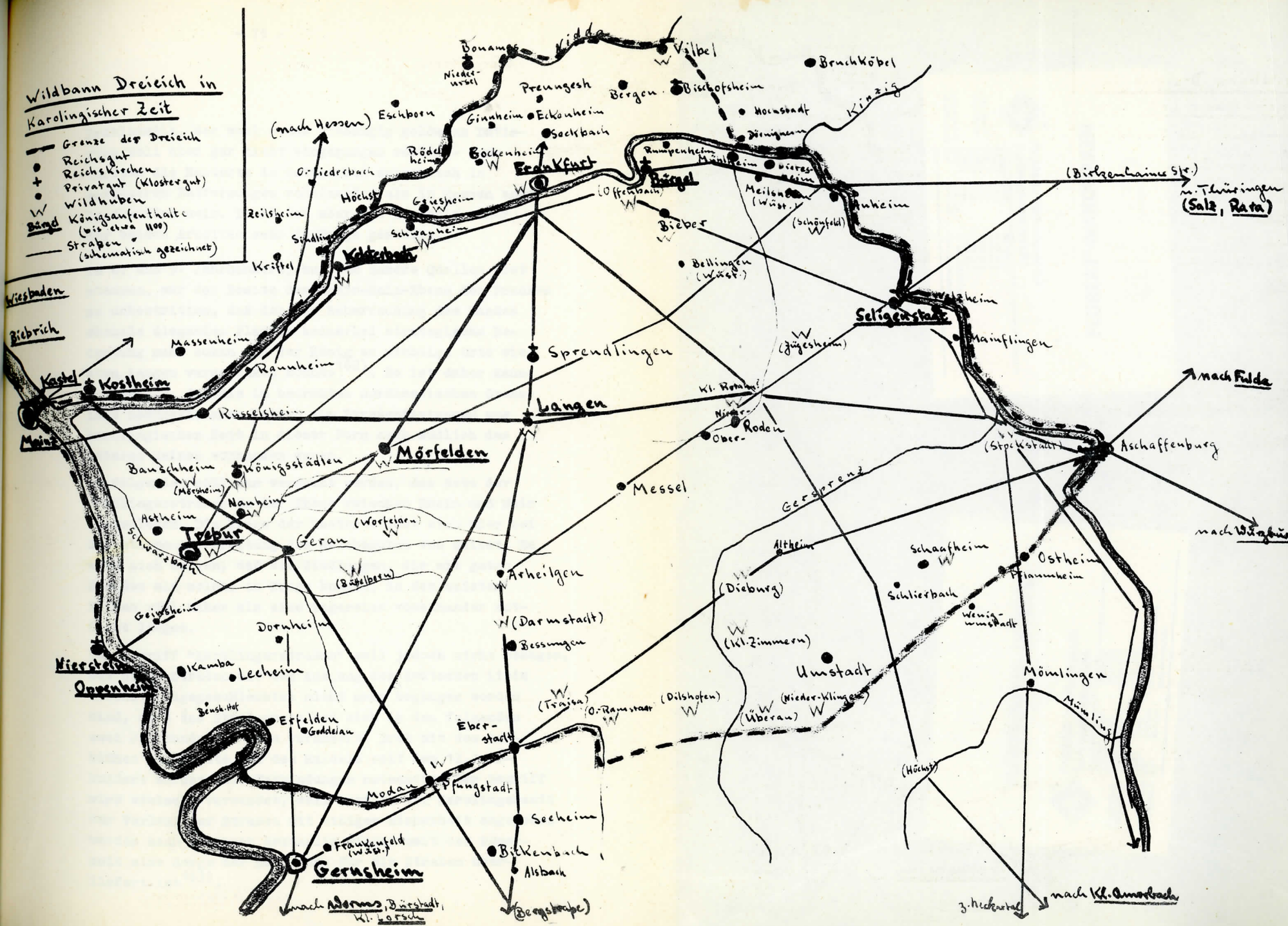
- Grenze des Dreiecks
- Reichsgut
- + Reichskirchen
- Privatgut (Kloster)
- W Wildhube
- Bügel Königsanfechtung (bis etwa 1100)
- Straßen (schematisch gezeichnet)





Wildbann Dreieck in  
Karolingischer Zeit

- Grenze des Dreieck
- Reichsgut
- + Reichskirchen
- + Privatgut (Klostergut)
- W Wildhuben
- Bünd Königsanfuhrte (bis etwa 1100)
- Straßen (schematisch gezeichnet)





Problematik, der wohl etwas großzügig gelösten Datierung soll hier gar nicht eingegangen werden - dann dürften die Rastorte in Ostfranken schwerlich in geringeren Entfernungen voneinander als in Hessen angelegt worden sein. Damit ist aber das Ergebnis einer der beiden Arbeiten sehr in Frage gestellt.

Im 8. und 9. Jahrhundert, aus dem unsere Quellen erst stammen, war der Besitz der Rhein-Main-Ebene den Franken so unbestritten, daß den zur Beherrschung des Landes ehemals dienenden Plätzen keinerlei strategische Bedeutung mehr zukam und der König so wichtige Orte wie etwa Langen verschenken konnte<sup>162</sup>). Es ist daher kaum anzunehmen, daß die im bedrohten nordhessischen Grenzland nachgewiesenen Ketten von Straßenfestungen aus karolingischer Zeit in dieser Form auch südlich des unteren Maines vorhanden waren.

Im folgenden soll nun versucht werden, das Netz der Karolingerstraßen in der Ebene zwischen Rhein und Main festzulegen. Die Frage der Rastorte löst sich hier bei der starken Verbreitung des Reichsgutes von selbst. Es wird sich zeigen, daß die Siedlungen, die mit guten Gründen als solche in Frage kommen, in den meisten Fällen viel näher als eine Tagereise voneinander entfernt liegen.

Der Begriff "Karolingerstraßen" soll jedoch nicht besagen, daß diese Straßen mit dem Ausgang der deutschen Linie dieses Königsgeschlechtes nicht mehr begangen worden sind, denn das Straßennetz hat sich in den folgenden zwei Jahrhunderten kaum verändert. Erst mit dem Aufblühen der Städte und des Handels seit dem 12. Jahrhundert wurden neue Verbindungen notwendig. Der Begriff wird vielmehr verwendet, weil erst in der Karolingerzeit der Verlauf der Straßen mit einiger Sicherheit angegeben werden kann und auch erstmalig wieder seit der Römerzeit eine Sorge der Regierung für die Straßen überliefert ist<sup>163</sup>).



1. Straßen von Mainz nach Osten und Südosten  
=====

Mainz ist neben Köln im frühen Mittelalter die bedeutendste Stadt der östlichen Reichshälfte, zugleich eine der wenigen Siedlungen, die auf deutschem Boden den Namen Stadt in diesem Zeitalter vorwiegender Naturalwirtschaft überhaupt beanspruchen können. Innerhalb seiner Mauern standen ein Hof des Königs<sup>164)</sup> und der Palast des Bischofs. Unter Bonifatius wird es 748 vorübergehend, und wenige Jahrzehnte später endgültig, Sitz des Metropoliten für den austrasischen Teil des Reiches. Neben den einheimischen trieben friesische und jüdische Kaufleute von hier aus Handel. Verkehrsgeographisch am Zusammenfluß zweier Flüsse günstig gelegen, eröffnete sich der Wasserweg nach drei Himmelsrichtungen. Bei dem oft schlechten Zustand der Straßen darf dessen Bedeutung nicht unterschätzt werden. Vor allem sind die schwereren Güter wie Wein und Getreide auf ihm befördert worden. Die einzige literarische Quelle jener Zeit, die beiläufig auch etwas von den Verkehrsverhältnissen unseres Raumes vermeldet, Einhard, bestätigt dies: Kaufleute aus Mainz fuhren mit ihren Schiffen auf dem Main nach Oberdeutschland, um dort gewerbsmäßig Korn aufzukaufen und machten auf ihrer Fahrt in Seligenstadt bei den Reliquien der Heiligen Marcellinus und Petrus halt<sup>165)</sup>. Die gleiche Quelle erzählt auch von niederrheinischen Kaufleuten, die in Seligenstadt vor Anker lagen, und mit denen eine Heilung suchende Kranke aus Köln in ihre Heimat zu fahren beabsichtigte.

Karls des Großen Projekt eines Kanals zwischen Main und Donau unterstreicht die Bedeutung die dem Main als Verkehrsträger zukam. Auch viele seiner heute für die Schifffahrt unbedeutenden Nebenflüsse wie Nidda, Tauber und Fränkische Saale waren bei damals weit stärkerer

Wasserführung  
oft die einz

Wie die Kauf  
bei Talfahrt  
Große im So  
dem Main u  
Von Ludwig  
hards zum J  
Moenum fluv  
navigavit".

Doch nicht  
Nebenflüsse  
Hoch- und N  
Mäander der  
bedingte La  
weg oft rat  
von Seligen  
beispielswe  
Strecke zur  
von zu Schi  
nen<sup>167)</sup>. Le  
seiner schw  
nach Selige

Von dem sta  
auch der E  
ufer wieder  
verbinden.  
Überresten  
neuen Stan  
Holzbrücke  
wurde<sup>168)</sup>.  
nach kurze  
St. Gallen  
schreibt<sup>16</sup>  
ganzen Mit



Wasserführung bis tief ins Land hinein schiffbar und oft die einzige Verbindung ihrer Täler mit der Außenwelt.

Wie die Kaufleute benutzten auch die Könige, vor allem bei Talfahrten, häufig den Wasserweg. So fuhr Karl der Große im Sommer 790 von Worms aus rheinabwärts und auf dem Main und der Fränkischen Saale weiter nach Salz<sup>166</sup>). Von Ludwig dem Frommen berichten es die sog. Annalen Einhardts zum Jahre 826: "transacta autumnali venatione per Moenum fluvium usque ad Francenvurd secunda aqua navigavit".

Doch nicht alle Gegenden waren durch den Main und seine Nebenflüsse erschlossen. Mannigfache Hindernisse bei Hoch- und Niedrigwasser und die durch die vielen Mäander der Flüsse - vor allem bei der Bergfahrt - bedingte Langsamkeit einer Wasserreise, ließen den Landweg oft ratsamer erscheinen. Von Einhard, der mehrfach von Seligenstadt nach Aachen reisen mußte, wissen wir beispielsweise, daß er fast immer zu Pferde diese lange Strecke zurücklegte, obwohl er leicht vier Fünftel davon zu Schiff auf dem Main und Rhein hätte fahren können<sup>167</sup>). Lediglich im Jahre 830 bevorzugte er wegen seiner schweren Krankheit auf der Rückreise von Gent nach Seligenstadt den Wasserweg.

Von dem starken Verkehr von Mainz nach Osten zeugt auch der Entschluß Karls des Großen, die beiden Rheinufer wieder wie in römischer Zeit durch eine Brücke zu verbinden. So entstand in zehnjähriger Arbeit auf den Überresten der römischen Pfahlroste, die für den genauen Standort der neuen Brücke entscheidend waren, eine Holzbrücke, die im Jahre 813 dem Verkehr übergeben wurde<sup>168</sup>). Karls Werk war jedoch nicht von Dauer. Schon nach kurzer Zeit zerstörte ein Feuer, das der Mönch von St. Gallen einigen nun arbeitslos gewordenen Fergen zuschreibt<sup>169</sup>), das Holzwerk vollständig. Während des ganzen Mittelalters hat niemand mehr versucht, die



Brücke neu erstehen zu lassen. Erst im Dreißigjährigen Krieg bauten die Schweden eine Schiffsbrücke, die aber zusammen mit der Kostheimer Mainbrücke drei Jahre später (1635) wieder entfernt wurde.<sup>170)</sup> Ab 1661 verband eine Schiffsbrücke beide Ufer, bis in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts die im 2. Weltkrieg zerstörte, nun wiederhergestellte Straßenbrücke an ihre Stelle trat.

Abgesehen von der kurzen Episode unter Karl dem Großen mußte also während des Mittelalters der Verkehr von Mainz nach dem Osten durch Fährn vermittelt werden. Je nachdem man nord- oder südmainisch weiterreisen wollte, benutzte man das Fahr bei Kastel oder Weisenau. Während die Kasteler Überfahrt sich im Besitz des Mainzer Erzbischofs befand und von diesem 1349 an die Stadt Mainz verliehen wurde<sup>171)</sup>, war die Weisenauer Überfahrt, die im Rahmen dieser Arbeit stärker interessiert, Reichslehen und blieb es auch zeit ihres Bestehens bis ins 18. Jahrhundert<sup>172)</sup>. Das allein beweist schon die überörtliche Bedeutung, die diesem Rheinübergang zukam.

a) Die südmainische Uferstraße und ihre Fortsetzung nach Osten, die sog. "Birkenhainer Straße"  
(Mainz - Mitteldeutschland)

Schon im ersten Kapitel wurde gezeigt, daß bereits in prähistorischer Zeit ein aus Mitteldeutschland kommender Fernweg Weisenau gegenüber auf den Rhein traf. In römischer Zeit wurde er durch die Limesperre auf Kastell und Brücke Groß-Krotzenburg abgelenkt und fand dort Anschluß an das neugeschaffene Straßensystem (vgl. Kap. II, 6). Auch im Früh- und beginnenden Hochmittelalter war diese Straße als Verbindung des Mittelrheins mit Thüringen und Sachsen von größter Wichtigkeit.

Beim Studium  
hunderts für  
Rhein-Main-  
immer wieder  
als Zwischen-  
und 941. Zw  
zu Wasser l  
Großen auf  
muß es dane  
Bogen von M  
gegeben hab  
die Birkenh  
10. Jahrhun  
Straße benu  
drei Aufent  
Kraisdorf,  
in den Haß  
der Straße  
Wasser ger  
sondern wä  
So aber is  
der Birken  
über Rohr  
Kraisdorf  
dieselbe b  
Sachsen in

Nach der  
bei Zügen  
berührt. l  
regelmäsi  
1045, 107  
deutung a  
Hessen üb  
vom Mitte  
Kinzig- u  
über Fuld

Beim Studium der Königsitinerare<sup>173)</sup> des 9. und 10. Jahrhunderts findet man bei den Reisen der Herrscher vom Rhein-Main-Gebiet nach Mitteldeutschland oder umgekehrt immer wieder die Pfalz Salz an der Fränkischen Saale als Zwischenaufenthalt, so z.B. in den Jahren 927, 940 und 941. Zwar war Salz auf der Fränkischen Saale auch zu Wasser leicht erreichbar und wurde von Karl dem Großen auf diesem Wege aufgesucht (vgl. Kap.III,1) doch muß es daneben noch eine, die vielen Windungen und Bogen von Main und Saale abkürzende Straßenverbindung gegeben haben. Ganz in deren Richtung verläuft jedoch die Birkenhainer Straße. Ebenso haben die Kaiser des 10. Jahrhunderts auf ihren Reisen nach Bayern diese Straße benutzt. Das Itinerar Ottos II. zum Jahre 976 nennt drei Aufenthaltsorte zwischen Ingelheim und Regensburg: Kraisdorf, Bamberg und Forchheim. Kraisdorf aber liegt in den Haßbergen, halbwegs zwischen Salz und Bamberg an der Straße von Bayern nach Sachsen<sup>174)</sup>. Wäre Otto II. zu Wasser gereist, so hätte er Kraisdorf nie berührt, sondern wäre mainaufwärts direkt nach Bamberg gefahren. So aber ist anzunehmen, daß er auf dem Landweg, eben der Birkenhainer Straße, über Salz zu der von Sachsen über Rohr südwärts führenden Straße zog, und auf dieser Kraisdorf und Bamberg erreichte, wie man umgekehrt dieselbe bei Reisen aus dem Rhein-Main-Gebiet nach Sachsen in nördlicher Richtung benutzte.

Nach der zweiten Hälfte des 10. Jahrhunderts wurde Salz bei Zügen von Sachsen ins Rhein-Main-Gebiet nicht mehr berührt. Dagegen wird fortan Fritzlar in Hessen fast regelmäßig im Itinerar erwähnt, so z.B. 958, 973, 1040, 1045, 1073. Die Birkenhainer Straße verlor ihre Bedeutung als Straße des Königs: Neben die Straße durch Hessen über Fritzlar trat noch als weitere Verbindung vom Mittelrhein nach Sachsen die Straße durch das Kinzig- und Fuldatal: 975 reiste Otto II. von Frankfurt über Fulda nach Weimar; zwei Jahre später war Fulda



abermals Zwischenstation zwischen Diedenhofen und Sachsen. Bei Zügen nach Bayern scheint man gleichfalls von der Birkenhainer Straße abgekommen zu sein. Würzburg, das zwischen 919 und 1002 kein einziges Mal als Aufenthaltsort eines Königs bekannt ist, wird nun, nachdem unter Heinrich II. in Bamberg ein neuer Schwerpunkt königlicher Regierungstätigkeit entstanden ist, mehrfach als Rastort auf Reisen von dort zum mittleren Rhein bezeugt (1008, 1017 u.ö.). In Seligenstadt am Main hielt sich Konrad II. 1034 und 1035 auf dem Weg nach Bamberg bzw. Regensburg auf. Daß bei derartigen Fahrten auch der Landweg benutzt wurde, zeigt die Erwähnung des abseits vom Fluß gelegenen Ortes Thüngen östlich von Karlstadt am Main (1029).

Aus den Königsitineraren des 9. - 11. Jahrhunderts läßt sich also erkennen, daß die über die Höhen des Spessarts und der Rhön verlaufende Birkenhainer Straße in karolingischer und ottonischer Zeit die wichtigste Verbindung des rhein-mainischen Raumes nach Thüringen und auch nach Sachsen und Bayern darstellte, dann aber allmählich ihre Bedeutung zugunsten der Straßen durch Hessen, durch das Kinzig- und Fuldatale und entlang des Maines verlor.

Die Erkenntnis der alten hessischen Straßenforschung, daß ausgesprochene Höhenwege bis zum 13. Jahrhundert die großen Fernverbindungsadern bildeten<sup>175)</sup>, bestätigt sich also auch im Falle der sog. Birkenhainer Straße.

Selbst als sich im hohen und späten Mittelalter der Verkehr zunehmend auf die Kinzigtalstraße verlagerte, - womit das Aufblühen der Stadt Gelnhausen zweifellos im Zusammenhang steht - kam der alten Königsstraße immer noch eine gewisse Bedeutung zu. 1363 wird sie in einem Vergleich zwischen Erzbischof Gerlach von Mainz und Abt Heinrich von Fulda als "Rennweg" genannt<sup>178)</sup>. Der Mainzer Erzbischof benutzte sie als kürzeste Verbindung

zwischen Mai  
bei Somborn  
"Wenn Ihre K  
so soll Ihr  
Als Heerstra  
noch bis tie  
November 163  
schwedische  
sich ein Teil  
Truppen hier  
russische Ge  
dieser alten  
flutende fra  
Wrede in Har  
setzen.<sup>181)</sup>

Von grauer V  
diese heute  
erhaltene F  
Bedeutung ab  
ottonischer  
Verbindung v  
Thüringen u

Es bleibt n  
Straße fest  
Vom Rheinüb  
meinen wohl  
über das de  
heim<sup>182)</sup> un  
deutung ber  
und das 114  
ist<sup>183)</sup>. Wä  
dicht am Fl  
alterliche  
der Höhe de  
vorbei als

zwischen Mainz und seiner Stadt Erfurt. Vom Hof Trages bei Somborn im Freigericht weiß man im Jahre 1425:

"Wenn Ihre Kurfürstliche Gnaden am Trages vorbeiziehen, so soll Ihr eine Ehre mit einem Trunk erwiesen werden"<sup>179)</sup>

Als Heerstraße<sup>180)</sup> spielte die Birkenhainer Straße aber noch bis tief in die Neuzeit hinein eine Rolle: Im November 1631 führte der Oberstleutnant Hubald auf ihr schwedische Abteilungen von Karlstadt nach Hanau; 1796 zog sich ein Teil der bei Würzburg besiegten Jourdanschen Truppen hier zurück; im Oktober 1813 überholte der russische General Orlow mit tausend Kavalleristen auf dieser alten Heerstraße die durch das Kinzigtal zurückflutende französische Armee, um den bayrischen General Wrede in Hanau von Napoleons Rückzug in Kenntnis zu setzen.<sup>181)</sup>

Von grauer Vorzeit bis ins vorige Jahrhundert ist also diese heute noch auf weite Strecken als breiter Fahrweg erhaltene Fernverkehrsader benutzt worden. Ihre größte Bedeutung aber erlangte sie in karolingischer und ottonischer Zeit als sie die für das Königtum so wichtige Verbindung von dem rhein-mainischen "Kernland" nach Thüringen und Sachsen und auch nach Bayern darstellte.

Es bleibt noch die Aufgabe, den genaueren Verlauf dieser Straße festzulegen:

Vom Rheinübergang bei Mainz-Weisenau zog sie, im allgemeinen wohl auf der Spur der römischen Mainuferstraße, über das dem Fiskus Trebur zugehörnde Reichsgut Rüsselsheim<sup>182)</sup> und erreichte Kelsterbach, auf dessen Bedeutung bereits hingewiesen wurde (vgl. Kap. I, 1 u. III, 1) und das 1143 als Aufenthaltsort Konrads III. bezeugt ist<sup>183)</sup>. Während die römische Mainuferstraße ziemlich dicht am Fluß entlang weiterlief, hielt sich die mittelalterliche Straße wie der prähistorische Fernweg auf der Höhe der Terrasse und zog südlich an der Frankenfurt vorbei als Bischofsweg nach Osten, sandte aber natürlich



auch einen Zweig nach Frankfurt, das als Rastort eine bedeutende Rolle spielte. Königliche Boten pflegten hier die Pferde zu wechseln, denn wie im Lorscher Reichsurbar ausdrücklich erwähnt wird, war es Pflicht des freien Hofes in Frankfurt, ein Pferd zu stellen ("parafredum de curte ad curtem")<sup>184</sup>). Wenn von der im gleichen Urbar hinter Frankfurt aufgeführten Hufe in Kelsterbach gesagt wird, sie habe "aliud servitium ut supra" zu leisten, so bezieht sich dies sicher auch auf den Pferdedienst. Man geht deshalb wohl nicht fehl, wenn man die beiden mit fränkischer Befestigung<sup>185</sup>) versehenen Reichsgutorte Kelsterbach und Rüsselsheim als Zwischenstationen der von Mainz nach Frankfurt und weiter nach Osten führenden karolingischen Straße annimmt.

Eine südliche Streckenführung als Abzweigung der "Aschaffener Straße" vom Gundhof (Guntheim) nach Frankfurt, wie sie W. Görich als vermutete, "unter Karl Martell um 720 eingerichtet"<sup>186</sup>) Königsstraße sich denkt, kommt höchstens als Nebenstraße in Frage. Die dabei auf Grund von Patrozinienforschungen in Nordhessen gewonnene Datierung<sup>187</sup>), entbehrt auf südmainischem Gebiet jeglicher Grundlagen und ist daher recht zweifelhaft. Ebenso unbeweisbar ist Görichs Annahme einer Curtis für Guntheim<sup>188</sup>). Wohl treffen hier mehrere alte, zum Teil auf Wasserscheiden verlaufende Wege zusammen, doch kann die Endung -heim allein bei der Häufigkeit ihres Vorkommens im unteren Maingebiet nicht viel besagen. Daß die erste Erwähnung Guntheims ins 14. Jahrhundert fällt,<sup>189</sup>) ist andererseits noch kein Gegenbeweis, stimmt aber bei der sonst reichhaltigen schriftlichen Überlieferung unseres Raumes recht skeptisch.

Von Frankfurt-Sachsenhausen nach Osten dürfte man die römische Mainuferstraße benutzt haben, die noch 1339 in der Offenbacher Gemarkung als "Franckenforter Strazze" bezeugt ist<sup>190</sup>), in späteren Jahrhunderten aber

zugunsten  
berges bei  
Bei Offenb  
herkommend  
weges. Auf  
an Bürgel  
Hoftag 101  
dann südl  
auf den Ma  
die Römers  
Hanauer Br

Auf die M  
der Stelle  
Steinheim  
seiner Kar  
geben. Für  
die nötig  
Görich an  
hat zwar  
jedoch bi  
älteren K  
Patrozinie

Selbstver  
auch auf  
Straße ge  
auf den M

In seinem  
im karoli  
auf diese  
die wicht  
die Main  
führungen

Nach Weig  
straßenfo

zugunsten der weiter südlich über die Höhe des Käsb-  
berges bei Oberrad ziehenden Straße aufgegeben wurde.  
Bei Offenbach vereinigte sich dann die von Frankfurt  
herkommende Straße mit der Verlängerung des Bischofs-  
weges. Auf den Spuren der Römerstraße ging es weiter  
an Bürgel (Reichsgut, königliche Eigenkirche<sup>191</sup>) und  
Hoftag 1018) und Mühlheim (Reichsgut<sup>192</sup>) vorbei, um  
dann südlich Dietesheim (Reichsgut<sup>193</sup>) nach Südosten  
auf den Mainübergang Groß-Steinheim abzubiegen, während  
die Römerstraße ehemals in östlicher Richtung auf die  
Hanauer Brücke weiterzog (vgl. Kap. II, 2).

Auf die Möglichkeit einer fränkischen Befestigung an  
der Stelle der späteren eppensteinischen Burg Groß-  
Steinheim ist schon hingewiesen worden. Görlich hat auf  
seiner Karte<sup>194</sup>) eine Curtis sogar als gesichert ange-  
geben. Für eine solche bestimmte Aussage fehlen aber  
die nötigen Überlieferungen, vor allem für die von  
Görlich angegebene "alte Kirche", denn Groß-Steinheim  
hat zwar Johannes den Täufer als Kirchenpatron, war  
jedoch bis 1449 Filial des als Siedlung vermutlich  
älteren Klein-Steinheim<sup>195</sup>). Dessen St. Nikolaus-  
Patrozinium deutet aber keineswegs auf eine alte Kirche.

Selbstverständlich konnte man von Mainz und Frankfurt  
auch auf der nördlichen Mainseite zur Birkenhainer  
Straße gelangen, die südlich Hanau, Steinheim gegenüber,  
auf den Main traf.

In seinem Aufsatz über "Straße, Königscentene und Kloster  
im karolingischen Ostfranken" ist erst 1953 H. Weigel  
auf diese Königsstraße näher eingegangen. Da sie mit  
die wichtigste Anschlußstrecke für die Verbindung durch  
die Mainebene bildete, soll hier kurz zu den Aus-  
führungen Weigels Stellung genommen werden:

Nach Weigel sind drei Ortsnamengruppen für die Alt-  
straßenforschung von großer Wichtigkeit: 196)



1. "Herbergsortsnamen" (z.B. auf -haus, -herberg und -stätten), 2. "Typenortsnamen" (z.B. Sachbezeichnung + -heim) und 3. "Forestis-Ortsnamen" (z.B. Bestimmungswort typischer Art + Grundwort -bach, -feld, -tal; sowie mit Gewässernamen identische Ortsnamen). Solche schematisch gebildeten Ortsnamen "sind nur als Schöpfungen einer einheitlich ausgerichteten, man möchte sagen bürokratischen mit Schreibwerk arbeitenden Verwaltung zu verstehen."<sup>197</sup> Auf diese Weise benannte Orte kommen als Rastplätze, die in Abständen von 17 bis 18 km angenommen werden, besonders in Betracht.

Auf Grund dieser Voraussetzung entwirft Weigel folgendes Bild der Birkenhainer Straße und ihrer Fortsetzung: Von Frankfurt zieht sie über Dörnigheim zur Kinzigmündung. Hier aber lag "die nach diesem Fluß, also typisch benannte Siedlung Kinzdorf. Der Typenortsname und das römische Fiskalgut berechtigten uns, hier eine fränkische Krondomäne anzunehmen"<sup>198</sup>). Die Straße führte weiter über das Neuwirtshaus östlich Groß-Auheim zum Westrand des Spessarts. Hier finden sich drei Dörfer mit fränkischem Typen-Ortsnamen: Bernbach, Horbach und Michelbach, die als Rastorte in Frage kommen. Davon "bezeichnet Bernbach den Fußpunkt einer von dem frühgermanisch-römischen Markt Marköbel herkommenden Straße"<sup>199</sup>), Horbach war "das Ende einer 13 m.p. (Weigel rechnet mit römischen Meilen, milia passuum) betragenden Tagesstrecke vom Kinzigheimer Hof über das römische Kastell und die vorfränkische Siedlung Rückingen"<sup>200</sup>). Somit bleibt Michelbach als Rastort.

Da jedoch die Entfernung Frankfurt - Michelbach die auf 17 bis 18 km angesetzte Tagesleistung weit übersteigt, "könnte sehr wohl Dörnigheim bereits nach einer Zwei-Drittel-Tagesstrecke die erste Herberge auf einer von Frankfurt westwärts (sic) gerichteten Reise gewesen sein." ... "Der Aufstieg über Horbach" - wo

doch der Überhainer Straße über großen Eheim, für die

Die nächste Hofstetten, wo aus man a Straße erste östlicher R Sinn, Hammel

Diese kurze zeigt, daß h Voraussetzung wird, das nu grad aufweis die Rastplät geringem Ab als nächste gegeben, für auch gar kei man dennoch W. Görich m so verschied

Und "berecht dorf und das "hier eine i viele andere nicht auch

Endlich gib hausen gut damit alle Ebenso unha Weigel vers der Regieru

doch der Überlieferung nach die Höhenstrecke der Birkenhainer Straße beginnt<sup>201)</sup> - "aber scheidet wegen seiner übergroßen Entfernung, 16 m.p. = 23,650 km von Dörnigheim, für die Frankfurter Straße aus"<sup>202)</sup>.

Die nächste Tagesstrecke führte dann von Michelbach über Hofstetten, Ober- und Unter-Western zur Kahlmühle, von wo aus man am nächsten Tage den Kamm der Birkenhainer Straße ersteigen konnte. Die weiteren Stationen in östlicher Richtung waren Lohrhaupten, Schaippach an der Sinn, Hammelburg an der Fränkischen Saale.

Diese kurze Zusammenfassung der Ausführungen Weigels zeigt, daß hier sehr schematisch und von unbewiesenen Voraussetzungen ausgehend ein Etappensystem entworfen wird, das nur einen äußerst geringen Wahrscheinlichkeitsgrad aufweisen kann. Sehr fraglich ist doch schon, ob die Rastplätze mit solcher Regelmäßigkeit und in so geringem Abstand voneinander angelegt wurden. So wird als nächste Herberge nach Michelbach die Kahlmühle angegeben, für die außer der Entfernung von 18 km aber auch gar keine Gründe gebracht werden können. Bejaht man dennoch die Regelmäßigkeit, rechnet aber wie W. Görlich mit größeren Tagesstrecken (25 - 27 km)<sup>203)</sup> so verschiebt sich das ganze Bild.

Und "berechtigen uns" wirklich der Typenortsname Kinzdorf und das (nur vermutete!) römische Fiskalgut, "hier eine fränkische Krondomäne anzunehmen"? Für wie viele andere Orte des Rhein-Main-Gebietes träfe das nicht auch zu?

Endlich gibt es zwischen Hanau, Aschaffenburg und Gelnhausen gut zwei Dutzend "Typenortsnamen" auf -bach, die damit alle mehr oder weniger "herbergsverdächtig" wären. Ebenso unhaltbar ist die Datierung von Teilstrecken, die Weigel versucht: "Teilen wir den Ortsnamen Geiselbach der Regierungszeit König Dagoberts I. (623-639) zu,



so wird man die Führung Frankfurt - Dörnigheim - Albstadt als spätmerowingisch, die Führung Frankfurt - Dörnigheim - Michelbach wegen dieses Typenortsnamens als karolingisch, als im 8. Jahrhundert benutzt ansehen dürfen".<sup>204)</sup> Doch war es ja nicht so, daß die Straße mit den Dörfern entstand, sondern die Straße war ja bedeutend älter und reichte bis in die prähistorische Zeit zurück! (vgl. Kap. I, 1) Auf ihr drangen dann die ersten fränkischen Siedler in den noch recht unwegsamen Spessart vor.

Es bleibt noch, den Verlauf der Straße östlich des Steinheimer Mainüberganges kurz anzugeben: Sie führte vom Main über Groß-Auheim zum Neuwirtshaus, wo sie ehemals vom Limes gesperrt wurde, über den Schäferberg und Altenmarkskopf, am Hofgut Trages vorbei, durch Neuses nach Horbach. Ostwärts Horbach erstieg sie den Kamm des Spessarts und zog als ausgesprochene Höhenstraße über den Kreilberg nach Osten, heute noch die bayrisch-hessische Grenze bildend. Neben dem Aufstieg über Horbach gab es noch einen zweiten, 1366 als "Schiffweg" bezeichneten<sup>205)</sup>, der zwischen Albstadt und Neuses zum Sölzertsberg und nördlich Geiselbach vorbeiführte, um dann am Kreilberg sich mit der anderen Bahn zu vereinigen. Nordöstlich Geiselbach stand der in der Seligenstädter Notariatsurkunde von 1527 genannte Birkenhain, welcher der Straße ihren Namen gegeben haben soll<sup>206)</sup>.

In Einzelheiten diese Straße nach Osten weiter zu verfolgen, ist hier nicht der Ort. Ein südlicher Zweig über Flörsbach und Lohrhaupten erreichte bei Gemünden, an der Mündung von Sinn und Fränkischer Saale, den Main und setzte sich fort in Richtung Hammelburg - Salz. Ein mittlerer Zweig führte über Aura zum mittleren Sinnental und darüber hinaus ebenfalls in Richtung Salz.

Ein nördlich  
bei Flörsba  
Wasserschei  
osten. Eine  
deutschland  
G. Landau,  
folgenden b  
und ohne de  
"Eine ander  
Straße) füh  
und die Rhö  
Lohrhaupten  
Straße. Ers  
anfänglich  
bach und de  
am Beilste  
Straße sch  
(Anm. "via  
genannt wi  
straße abg  
sie auf der  
Alsberg un  
genannt wi  
Warte hin  
Verlauf be  
mit Gräben  
zwischen G  
der hohen  
Ihren fern  
möchte ihn  
weiter übe  
und Sachse  
Rohr nach  
alte Höhen  
den Mainze  
seiner Met

Ein nördlicher, von Weigel nicht erwähnter Zweig, bog bei Flörsbach ab und zog als Höhenstraße auf der Wasserscheide Main-Kinzig, bzw. Main-Weser nach Nordosten. Eine Beschreibung dieser Straße nach Mitteldeutschland lieferte bereits vor hundert Jahren G. Landau, leider jedoch mit vielen entstellenden (im folgenden berichtigten) Druckfehlern der Eigennamen und ohne den Versuch einer zeitlichen Einordnung: "Eine andere Hauptbahn (der Frankfurt - Leipziger Straße) führte von Hanau als Hochstraße über den Spessart und die Rhön. Bis in die Nähe von Mosborn im Gerichte Lohrhaupten folgte diese Straße der sog. Birkenhainer Straße. Erst hier trennt sie sich von dieser und zieht anfänglich nördlich, später nordöstlich zwischen Flörsbach und dem Burgberge hin nach Lettgenbrunn und Villbach, am Beilstein vorbei, durch das Orber Reisig, wo diese Straße schon im zehnten Jahrhundert der Rennweg<sup>207)</sup> (Anm. "via Renneweck"; Schannat, Buchonia vetus, p. 389) genannt wird, und ein von Wirthheim von der Kinzigstraße abgehender Arm sich mit ihr verband. Weiter zieht sie auf den Höhen links des Jossagrundes hin, zwischen Alsberg und Marjoß durch, wo sie 1386 die hohe Straße genannt wird und einen Zweig südlich an der Seidenrother Warte hin nach Steinau sendete."<sup>208)</sup> In ihrem weiteren Verlauf berührte die streckenweise gepflasterte und mit Gräben versehene Straße Sterbfritz und strebte zwischen Gersfeld und Bischofsheim über die Hochfläche der hohen Rhön dem Tal der Ulster bei Wüstensachsen zu. Ihren ferneren Zug vermag Landau nicht anzugeben. Man möchte ihn vermuten in Richtung auf Rohr (Rara) und weiter über den Thüringer Wald und Ohrdruf nach Erfurt und Sachsen. Kaiser Otto I., der 941 von Ingelheim über Rohr nach Magdeburg reiste<sup>209)</sup>, könnte sehr wohl diese alte Höhenstraße gezogen sein. Ebenso stellte sie für den Mainzer Erzbischof die kürzeste Verbindung zwischen seiner Metropole und seiner Stadt Erfurt dar. Neben



der schon erwähnten Überlieferung vom Hof Trages (vgl. Kap. III, 1) bestätigt dies wohl auch der Name des als Rastplatzes anzunehmenden Ortes Bischofsheim.

Fassen wir zusammen: Von Mainz zum oberen Maingebiet und nach Mitteleuropa führte eine uralte Straße, der vom 8. bis zum 11. Jahrhundert als häufig benutztem Reiseweg der Könige erhöhte Bedeutung zukam. Sie begann an dem reichslehenbaren Rheinübergang bei Mainz-Weisenau und führte, eine Reihe von Reichsgutorten berührend, im wesentlichen auf den Spuren der prä-historischen und der römischen linksmainischen Mainuferstraße nach Steinheim, wo sie den Main überquerte und dann bei Horbach in zwei Bahnen den Kamm des Spessarts erstieg. In diesem Gebiet hat sich die Tradition der "Birkenhainer Straße" bis zum heutigen Tag erhalten. Im Raum Flörsbach - Lohrhaupten teilte sie sich in drei Züge, deren nördlichster als Wasserscheidenweg durch das Orber Reisig und über die Hohe Rhön zum oberen Werratal und von dort aus vermutlich in Richtung Erfurt zog. Die mittlere Bahn führte über Aura nach Osten auf die karolingische Pfalz Salz zu. Die südliche Abzweigung endlich erreichte bei Gemünden wieder den Main, von wo aus man über Hammelburg gleichfalls nach Salz gelangen konnte.

b) Mainz - Seligenstadt und  
Mainz - Würzburg

Neben der unter 1) beschriebenen Straße von Mainz nach Osten muß es noch weitere, mehr in ost-südöstlicher Richtung verlaufende Verkehrswege gegeben haben, deren Ziele das durch die von Einhard veranlaßte Übertragung der Gebeine der Heiligen Petrus und Marcellinus berühmt gewordene Kloster Seligenstadt und die Bischofsstadt Würzburg waren. Von beiden war die Straße nach

Seligenstadt d  
allem von Wall  
es nicht vorzo

Aus Einhards T  
stadts als Wal  
Kranke kamen a  
hier Heilung z  
erwähnt: 210) e  
kontraktion l  
ein Greis mit  
verkrüppelter  
ein taubstumme  
frankreich) u  
eine Schar Pi  
stadt ein, di  
Ronwege vgl. a

Von Mainz aus  
oder Würzburg  
machte aber d  
Kelsterbach r

Abb. 5

Alte Aschaff  
burger Straß  
westlich des  
Gundhofs

Seligenstadt die weniger bedeutende. Sie dürfte vor allem von Wallfahrern benutzt worden sein, sofern diese es nicht vorzogen, den bequemeren Wasserweg zu wählen.

Aus Einhards Translatio kann man die Bedeutung Seligenstadts als Wallfahrtsort im 9. Jahrhundert erkennen. Kranke kamen aus allen Teilen des Frankenreiches, um hier Heilung zu suchen. Im einzelnen werden von Einhard erwähnt: <sup>210)</sup> eine gelähmte Frau aus Köln, ein an Muskelkontraktion leidender Mann "de vico Leodico" (Lüttich), ein Greis mit derselben Krankheit aus dem Aargau, ein verkrüppelter Knabe "de pago Portiano" (Gegend von Sedan), ein taubstummes Mädchen "de pago Biturigum" (Mittelfrankreich) und ein Blinder aus Aquitanien: 828 traf eine Schar Pilger (darunter ein Angelsachse) in Seligenstadt ein, die nach Rom weiterreisen wollten. (über Romwege vgl. a. Kap. IV, 3d)

Von Mainz aus benutzte man auf dem Weg nach Seligenstadt oder Würzburg die Mainuferstraße bis hinter Rüsselsheim, machte aber deren Knick nach Nordosten in Richtung Kelsterbach nicht mit, sondern zog ostwärts zum Gundhof

Abb. 5

Alte Aschaffenburger Straße westlich des Gundhofs





und von dort aus auf einem Teilstück der Römerstraße Hofheim - Dieburg (vgl. Kap. II, 4c) nach Langen. Im Bischofsheimer Wald zwischen Gundhof und Rüsselsheim hat sich die alte Straße bis heute als breiter, oft auch auf flachen Rücken langgestreckter Dünen verlaufender Fahrweg gut erhalten. (s. Abb. 5) Sie trägt hier den Namen "Aschaffenburg Straße", da sie im späten Mittelalter die Hauptverbindung zwischen der erzbischöflichen Residenz Aschaffenburg und Mainz bildete. (vgl. a. Kap. IV, 4)

In Langen (Reichsgut und Reichskirche) kreuzte sie die Straße Frankfurt - Heidelberg und verlief im Zuge des Bornweges<sup>211)</sup>, der auf weite Strecken die Gemarkungsgrenze bildet, nach Götzenhain und weiter als "Karrnweg" (heute Landstraße) über die Höhe des Wingertsberges nach Dietzenbach (St. Martinspatrozinium). Am Anfang der Dietzenbacher Gemarkung, wo im späten Mittelalter ein Schlag der Dreieicher Ringlandwehr sich befand<sup>212)</sup>, war vor hundert Jahren der Name "Mainzer Straße" noch lebendig.<sup>213)</sup> Am alten Ortskern Dietzenbachs führte sie tangential als "Sandweg" vorbei und setzte sich im Zuge des jetzt zur Landstraße ausgebauten "Babenhäuser Weges" bis zum Waldrand fort. Im Dietzenbacher und Jügesheimer Gemeindewald verläuft die "Dietzenbacher Straße" genannte Schneise heute noch etwa in der gleichen Richtung.

Auf der Flurkarte erkennt man die drei genannten Wege auf den ersten Blick als ursprüngliche Verbindungen. Der Sandweg bildete im Mittelalter die Grenze des Centgerichtes. Die Möglichkeit einer Römerstraße Langeh-Seligenstadt ist bereits erwähnt worden. (vgl. Kap. II, 6)

Die Straße führte dann am Dudenhöfer Friedhof vorbei, wo sich die Flurbezeichnung "Auf die Mainzer Straße" bis heute erhalten hat, und jenseits der Rodau in der Richtung der modernen Landstraße, die auf eine alte

Wegeverbind  
Seligenstad  
Auch bei di  
Kartenbild  
Größere Bed  
Verbindung  
zugekommen  
bestand un  
an die Bir  
keinerlei  
halten, do  
deutlich für  
geht wohl  
in Zusammen

Etwa einen  
Übergang ü  
sieben Weg  
Mainz - Se  
hausen nac  
Straße gek  
hier in de  
mal (786 u

Görich ha  
als vermu  
wo Königs  
man jedoc  
muten, in  
gewichtig  
Roden nic

Außerdem  
bei Duden  
Kap. III, 2  
stelle de  
Obernbu

Wegeverbindung zurückgeht. Auf der alten Flurkarte Seligenstadts ist sie als "Großer Silzenweg" eingetragen. Auch bei diesem läßt sich das hohe Alter leicht aus dem Kartenbild ersehen.

Größere Bedeutung als Fernverkehrsstraße dürfte der Verbindung Mainz - Seligenstadt vor allem in den Jahren zugekommen sein, als in Seligenstadt eine Mainbrücke bestand und somit über Wilmundsheim-Alzenau der Anschluß an die Birkenhainer Straße vorhanden war. Leider sind keinerlei schriftliche Zeugnisse für diese Brücke erhalten, doch spricht der archäologische Befund<sup>214)</sup> eindeutig für eine frühmittelalterliche Brücke, und man geht wohl nicht fehl, wenn man dieselbe mit Einhard in Zusammenhang bringt.

Etwa einen Kilometer westlich Dudenhofen an einem alten Übergang über "das Bruch", wo bis zur Flurbereinigung sieben Wege radiär zusammentrafen, wurde die Straße Mainz - Seligenstadt von der von Frankfurt über Patershausen nach Südosten in Richtung Stockstadt ziehenden Straße gekreuzt (vgl. Kap.III,2e). Vielleicht darf man hier in der Nähe dieser wichtigen Kreuzung das zweimal (786 und 903<sup>215)</sup>) bezeugte Kloster Rotaha suchen.

Görich hat auf seiner Karte (s.Anm.158) Nieder-Roden als vermutliche Curtis eingetragen. In einer Gegend, wo Königsgut in vielen Dörfern überliefert ist, sollte man jedoch nur dann den Königshof in einem Ort vermuten, in dem kein Königsgut bezeugt ist, wenn wirklich gewichtige Gründe dafür sprechen. Das ist in Nieder-Roden nicht der Fall.

Außerdem ist der Übergang über die Niederung der Rodau bei Dudenhofen viel leichter zu bewerkstelligen.(vgl. Kap.III,2e)Nieder-Roden wurde erst später Übergangsstelle der jüngeren Straße Frankfurt - Babenhausen - Obernburg.



Abb. 6  
Kaiserstraße  
zwischen  
Dudenhofen und  
Stockstadt



Die Benutzung der Straße nach Stockstadt wurde dagegen im ersten Kapitel schon für die vorgeschichtliche Zeit wahrscheinlich gemacht. Ihr Charakter als auf dem Kamm der flachen Dünen entlangziehender Wasserscheidenweg und die bis auf den heutigen Tag erhaltene Benennung "Kaiserstraße" für einen jetzt völlig unbedeutenden Waldweg sind Beweise für die hohe Bedeutung im Mittelalter. (s. Abb. 6) In karolingischer Zeit überschritt sie den Main ebenfalls an der Stelle des schon seit Jahrhunderten benutzten natürlichen Überganges nördlich Stockstadt.<sup>216)</sup> Um die Jahrtausendwende trat an dessen Stelle die unter Erzbischof Willigis erbaute Aschaffenburg-Brücke, die auf dem Epitaph zu St. Stephan in Mainz unter den Leistungen des um den Brückenbau besonders verdienten Erzbischofs ausdrücklich genannt wird: "Pontem construxit apud Aschaffenburg, beneduxit ac pontem per Nahe ..." <sup>217)</sup>.

Das Mainknie bei Miltenberg abschneidend und damit auch das enge und feuchte Maintal vermeidend, zog dann die Straße über Straßbessenbach und die Höhen des Spessarts in Richtung Würzburg. <sup>218)</sup>

c) Mainz - B

Die gutausge  
Gernsheim na  
Markbeschrei  
karolingisch  
der Gesamtri  
manchen Abwe  
strebungen K  
an eine Füh  
man diese S  
Mainläufe,  
Seitenbahn  
eigentliche  
straße von  
Mörsheim (K  
Kratzenauer  
zog, und s  
stadt (Wil

Als Verbin  
diente im  
heim (Köni  
Deutschen<sup>2</sup>  
Ludwigs de  
Reichsklos  
des früher  
waren von  
ursprüngl.  
Aufenthal

c) Mainz - Bergstraße - Heidelberg

Die gutausgebaute römische Heerstraße von Mainz über Gernsheim nach Ladenburg war, wie die Heppenheimer Markbeschreibung von 795 zeigt, streckenweise in karolingischer Zeit noch in Gebrauch und hatte sich in der Gesamtrichtung nicht verändert, wiewohl sie in manchen Abweichungen den fränkischen Kolonisationsbestrebungen Rechnung trug. K. Schumacher<sup>219)</sup> glaubte an eine Führung über Astheim und Trebur, doch möchte man diese Strecke wegen der vielen alten Rhein- und Mainläufe, welche sie zu überwinden hatte, nur als eine Seitenbahn betrachten, die die Pfalz Trebur an das eigentliche Straßennetz anschloß, während die Hauptstraße von Mainz zur Bergstraße über Bischofsheim und an Mörnsheim (königliche Wildhube<sup>220)</sup>) vorbei über die Kratzener Brücke<sup>222)</sup> nach Groß-Gerau (Reichsgut<sup>223)</sup>) zog, und sich von dort über Büttelborn - Griesheim - Pfungstadt (Wildhube<sup>224)</sup>) nach Zwingenberg a. d. B. fortsetzte.

Als Verbindung zu den bedeutenden Orten des Riedes diente im wesentlichen noch die alte Römerstraße. Gernsheim (Königshof, zwei Aufhalten Ludwigs des Deutschen<sup>225)</sup>), Bürstadt (870 und 872 Aufenthaltsort Ludwigs des Deutschen und 994 Ottos III.<sup>226)</sup>) und das Reichskloster Lorsch, welches von den meisten Kaisern des frühen und hohen Mittelalters aufgesucht wurde, waren von ihr aus ebenso leicht erreichbar, wie ihr ursprüngliches Ziel Ladenburg, das gleichfalls als Aufenthaltsort Ludwigs des Deutschen bezeugt ist.<sup>227)</sup>