

"Hochstrass nacher Eychstätt"

**Ziel war Anschluss an die Wirtschaftszentren Nürnberg und Augsburg
- Errichtung der Straße kostete 13 Gulden und 42 Kreuzer**

**Ingolstadt/Eichstätt - Als 1972 der alte Landkreis Ingolstadt dem neukonturierten
Landkreis Eichstätt zugeschlagen wurde, war die neue Kapitale denkbar schlecht
darauf vorbereitet.**



Bis ins vergangene Jahrhundert hinein erfolgte der Straßenbau in Kösching in gemeinschaftlicher Handarbeit.
Lenhardt (repro)

Eine förderliche Verkehrsinfrastruktur gab es nicht. Hier im Landratsamt Eichstätt hatte man 1967 noch stolz verkündet, dass man einen Anschluss an die große Nordsüdverbindung, die Autobahnausfahrt "Altmühltal" bekommen habe. Zu dieser Zeit gab es im südöstlichen Kreisgebiet, zugegeben bedingt durch die Transporte vom Raffineriezentrum Ingolstadt weg, deren vier.

In gleichem Klang wurde der Anschluss an die Bundesstraße 13 positiv genannt, während um Ingolstadt drei Bundesstraßen zusammenkamen, eine sogar in doppelter Ausführung. Die Verwirklichung einer Donau-Nordstraße lag in dunkler Zukunft und der Traum von den großen Wasserstraßen noch nicht ausgeträumt. Die direkte Anbindung an Eichstätt lief noch auf Trassen, die unter dem Kurfürsten Max III. Joseph "mit viel Eifer und wenig Erfolg" zu Chausseen ausgebaut werden sollten. Daran war Kösching durch die Verpflichtung zu Fuhr- und Handscharwerk unmittelbar beteiligt.

Abseits der großen Straßen:Köschinger beklagen sich

Schon in einem Beschwerdebrief 1762 hatten die Köschinger beklagt, abseits der großen Straßen zu liegen. Umso härter traf es sie, als die Regierung den Ausbau der weit entfernt liegenden Chausseen beschloss, der durch Fuhr- und Handscharwerk der Marktgemeinde und

des ganzen Pfliegerichts unterstützt werden musste. Hinter diesem Ausbau der Infrastruktur stand die Sorge des Kurfürsten um sein durch den erfüllten Kaisertraum seines Vorgängers total erschöpften und verschuldeten Landes. Er versuchte sich an Reformen, um durch Hebung der Wirtschaft und der Landeskultur die Einnahmen zu mehren. Eine zentrale Rolle fiel der Maut- und Zollordnung von 1765 zu. Sie sollte den Binnenhandel unterstützen und den Export derjenigen Landesprodukte, von denen man sich Gewinne versprach, fördern.



Die Fotografien aus dem Sommer 1939 lassen die Mühsal der Arbeit erahnen.
Friedrich Lenhardt

So war der Straßenbau "nacher Eychstätt" unter diesem Aspekt zu sehen. Daher stand nicht die nahe Bischofsstadt Eichstätt als Zielpunkt vor Augen, sondern der Anschluss an die beiden Wirtschaftszentren Nürnberg und Augsburg. Eine Schlüsselstellung nahm dabei die "Gabel" ein, wo sich die zwei Hauptstrecken nach Augsburg über Neuburg (heute die B16) und nach Nürnberg über Weißenburg (heute die B13) trennten. Dabei darf auch die bayerische Pfalz als Ziel nicht vergessen werden. Nach Eichstätt wollte eigentlich niemand.

Am 17. Oktober 1772 wurden der Amts-, Vizebürgermeister und Marktschreiber nach Ingolstadt zum Haupt-Maut- und Straßen-Direktionsamt zitiert. Sie sollten über die Verteilung der Arbeiten informiert werden. Denn auch andere Ortschaften diesseits der Donau waren zur unbezahlten Fronarbeit vorgesehen. Die "Gabel" existierte als topographischer Punkt noch nicht, dafür wurde "Dinzlau" genannt.

Die Grenze zum Hochstift war erreicht

Mit dem einen Mal war die Verteilung nicht abgeschlossen, und die verkleinerte Köschinger Delegation mit Vizebürgermeister und Marktschreiber musste nochmals nach Ingolstadt. Schließlich wurden die zwei noch vor Ort über den Verlauf der Baustrecke bis "Eittensham" informiert. Dann war dort die Grenze zum Hochstift erreicht. In der arbeitsfreien Winterzeit waren die Frondienstler leicht abkömmlich. Die Aufsicht über sie lag wieder bei Bürgermeistern und Marktschreiber. Ihr Einsatzort wurde mit "negst Gamersham" angegeben. Die finale Abrechnung erfolgte im Rechnungsjahr 1773. Insgesamt entstanden "bey machung der Hochstrass von Ingolstatt aus bis gegen Eychstätt" Unkosten für die Marktgemeinde von 13 Gulden und 42 Kreuzer. Diese Gelder wurden von der Gemeinde übernommen für die Arbeiter im Taglohn, für das Brechen der Steine und den Transport an die Baustelle. Das Brechen einer Fuhre kam auf 1 Gulden und 15 Kreuzer, für ein "Färtl Bruchstain" verrechnete

man nur 5 Kreuzer. Der Begriff der 'Hochstraße' war bis dahin nur auf die alte Römerstraße angewendet worden, die sich durch ihren massiven Unterbau durch die Jahrhunderte hin von den Fahrgleisen der mittelalterlichen Wege abhob. Damit wären die Baumaßnahmen abgeschlossen gewesen, wenn die Köschinger ihrem Auftrag unverzüglich nachgekommen wären. Ein probates Mittel zur Beschleunigung der Vorgänge war damals die "Militairische Execution". Dabei wurden Militärangehörige in die betreffende Ortschaft geschickt, die für deren Unterhalt so lange zu sorgen hatte, bis die Gemeinde ihrem Auftrag nachgekommen war. 1773 lagen zwei einfache Soldaten für 4 Tage im Markt, was die Kommunalkasse inklusive aller Gebühren mit 3 Gulden und 5 Kreuzer belastete.

In nämlicher Weise ging es beim Ausbau der Chausseen nach Neuburg und nach Vohburg und als entferntesten Einsatz die Straße über Schamhaupten bis zur Eichstättischen Grenze zu. Dabei blieb nur die Hoffnung auf eine Fortsetzung des Straßenbaus im weiteren Fränkischen Reichskreis. DK

Friedrich Lenhardt