

Althegnenberg und die Straßenverbindung Augsburg-München¹

von Daniel Schlögl mit Ergänzungen von Toni Drexler

Der ländliche Raum um Althegnenberg war stets vom Einfluss des nahen Handelsplatzes Augsburg geprägt. Mit dem politischen und wirtschaftlichen Aufstieg Münchens im späten Mittelalter befand sich das Gebiet gewissermaßen zwischen zwei Polen, auf die sich das Wegesystem ausrichtete. Schriftliche Nachrichten sprechen von drei Straßenverbindungen, die es vom späten Mittelalter an zwischen München und Augsburg gab: Die nördlichste verlief von München aus über Dachau, Odelzhausen und Eurasburg und war nach einer Quelle des 16. Jahrhunderts vor allem für den Transport schwerer Güter wie Salz und Wein vorgesehen. Auf einer zweiten Straße über Maisach, Stephansberg, (Unter-)Schweinbach und Vogach fand derselben Quelle zufolge vornehmlich Viehtrieb statt. Die dritte und südlichste Straßenverbindung schließlich verlief über Fürstenfeldbruck, Günzlhofen, Mittelstetten und Tegernbach, sie soll dem Verkehr von Reitern und Saumrossen vorbehalten gewesen sein². Althegnenberg, heute sowohl an der Bundesstraße wie an der Bahnstrecke München-Augsburg gelegen, hatte also zunächst keinen Anteil am überregionalen Verkehr, lag aber nahe der südlichen Route nach Augsburg. Wie diese Straße im einzelnen verlaufen ist, kann in Ermangelung großmaßstäbiger historischer Landkarten höchstens durch Flurforschungen ermittelt werden; eventuell folgte sie von Tegernbach aus einem heute noch vorhandenen Weg zwischen Baierberg und Ried nach Hörmannsberg, dann weiter nach Kissing³. Die Nord-Süd-Richtung der Althegnenberger Dorfachse, die bei der heutigen Ost-West-Hauptverkehrsrichtung einen doppelten Knick der Bundesstraße im Ortskern bewirkt, ist womöglich durch eine frühere Orientierung Althegnenbergs auf den weiter nördlich verlaufenden wichtigen Verkehrsweg erklärbar⁴.

Soweit dies aus späteren Quellen fassbar ist, verlor die mittlere der drei Routen zwischen München und Augsburg - 1563 gemäß der »Augsburger Meilenscheibe« offenbar noch die wichtigste Straße⁵ - gegenüber der nördlichen und südlichen allmählich an Bedeutung. Die an diesen beiden Routen anliegenden Ortschaften bemühten sich in der Folge, den Verkehr jeweils auf »ihre« Straße zu lenken, um wirtschaftlichen Gewinn aus dem Verkehr ziehen zu können - eine Konkurrenzsituation, die bis ins 19. Jahrhundert hinein anhalten sollte. Zunächst lag der Vorteil deutlich auf seiten der südlichen Route über Fürstenfeldbruck: Schon 1579/80 ist die Straße, die von München aus eine Strecke lang zusammen mit der bedeutenden Salzstraße nach Landsberg verlief, als einzige Verbindung zwischen München und Augsburg auf einer Karte des »Itinerarium Orbis Christiani« eingetragen⁶. Als sich in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts innerhalb des »Landsberger Bundes« ein regelmäßiger Botenverkehr zwischen der bayerischen Hauptstadt und den im Westen benachbarten Territorien verfestigte, fand dieser auf der südlichen Straße statt, wobei Bruck die wichtige Funktion einer Poststation erlangte⁷. Auch die seit 1543 kaiserlich privilegierte Taxis'sche Post, die gegen Ende des 17. Jahrhunderts in Bayern die Landespost ersetzte, verkehrte zwischen München und Augsburg (wohl erstmals im Jahr 1681) auf der Fürstenfeldbrucker Straße⁸. Auf der Postroutenkarte des Johann Peter Neil, die 1714 als wohl bedeutendste deutsche Straßenkarte ihrer Zeit erschien⁹, ist die Postverbindung zwischen München und Augsburg als »reitende Post« - also ohne Personentransport - eingetragen; außer in Bruck existierte eine weitere Poststation in

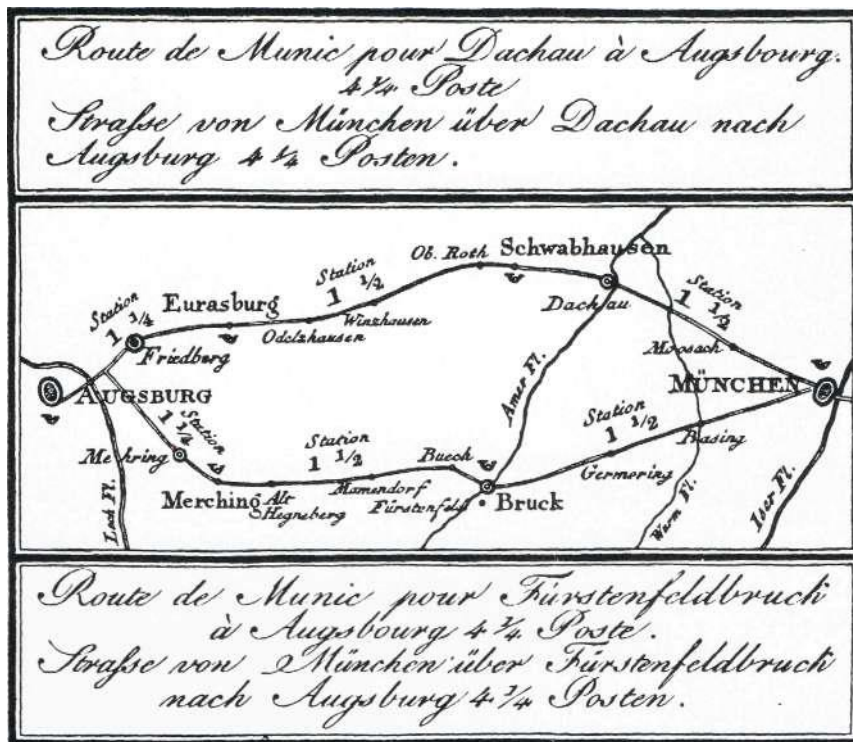
Tegernbach.

Ab der Mitte des 18. Jahrhunderts begann sich diese Situation allmählich zu ändern. Während im Jahr 1742 der Brucker Posthalter Jacob Weiß noch verzeichnen konnte, dass der Postverkehr zwischen München und Augsburg ausschließlich über seine Station verlief, gewann in den folgenden Jahren die nördliche Route über Dachau wieder an Bedeutung¹⁰. Ein wesentlicher Grund dafür lag in den Straßenverhältnissen: Die Regierung Kurfürst Max' III. Joseph (1745-1777) sorgte in besonderem Maße für einen gezielten Ausbau des bayerischen Straßennetzes, um auf diese Weise Handel und Wirtschaft des hochverschuldeten Landes voranzubringen. 1751 wurde eine eigene Behörde, die sogenannte Straßendirektion, eingerichtet, um den Chausseenbau zentral zu koordinieren¹¹. Eine der ersten großen Straßenverbindungen, die zur Chaussee - also zu einer mit Schotter befestigten und mit seitlichen Gräben versehenen Straße - ausgebaut wurde, war die Straße von München über Dachau und Aichach nach Donauwörth: Noch vor Gründung der Strassendirektion wurden in den Jahren 1749 und 1750 die Straßenabschnitte München-Dachau und Dachau-Schwabhausen ausgebaut und teilweise begradigt¹².

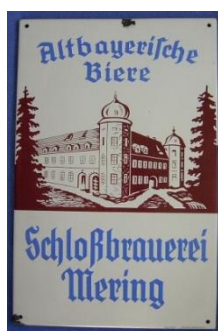
Von den beiden Routen zwischen München und Augsburg hatte damit die nördliche, die bis Schwabhausen mit der Straße nach Aichach zusammen verlief, gegenüber ihrer südlichen Konkurrentin einen entscheidenden Vorteil. Der gute Ausbauzustand der Dachauer Straße und die gezielten politischen Vorstöße der Gastwirte von Schwabhausen und Eurasburg einerseits sowie die unzureichende Pflichterfüllung des Tegernbacher Posthalters, der »seine Post besser mit Pferden versehen« hätte sollen¹³ andererseits, bewirkten schließlich eine Neuordnung: 1760 wurde die Straße über Dachau, Schwabhausen und Eurasburg zur alleinigen Postroute von München nach Augsburg erklärt. Bis ins 19. Jahrhundert hinein blieb die Dachauer Route, die nicht nur von reitenden Boten, sondern auch von Postkutschen bedient wurde, die wichtigste Verbindung zwischen München und Augsburg¹⁴. In den 1770er Jahren erreichte das von Kurfürst Max III. Joseph initiierte Straßenbauprogramm auch die - nun zur Nebenstraße herabgesunkene - frühere Postroute über Bruck. Auf dem dabei entstandenen, vom Straßenbaumeister Adrian von Riedl angefertigten Plan¹⁵ ist erstmals ein exakter Verlauf der südlichen Straßenverbindung zwischen München und Augsburg ersichtlich, die mittlerweile allerdings eine entscheidende Änderung erfahren hatte: Die Straße verlief nun nicht mehr über Tegernbach, sondern über Althegnenberg, Merching und Mering nach Augsburg. Als Relikt des vormaligen Status quo ist auf der Karte an einer Weggabelung zwischen Hattenhofen und Althegnenberg - etwa dort, wo heute von der B 2 die Straße nach Mittelstetten abzweigt - der Hinweis »alter Post-Weg nach Degernbach« eingetragen.

Insgesamt sind somit drei Routenverläufe für die südliche Straße von München nach Augsburg feststellbar: Im 16. Jahrhundert lief die Straße von Bruck aus über Günzlhofen, Mittelstetten und Tegernbach in Richtung Augsburg. Wie die oben genannte Eintragung in Adrian von Riedls Karte nahelegt, änderte sich diese Streckenführung zu einem nicht näher bestimmbareren Zeitpunkt dahingehend, dass die Straße von Bruck aus nicht über Günzlhofen, sondern über Hattenhofen ging, um dann über Mittelstetten und Tegernbach wohl dem herkömmlichen Verlauf zu folgen. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts schließlich wurde die Straße von Hattenhofen aus über Althegnenberg und Mering geführt. Dies legt auch schon die bayerische Mautkarte von 1764 nahe, die im Zusammenhang mit einer neuen merkantilistischen Zollordnung entstand und schematisch alle Handelsstraßen in Bayern abbildete¹⁶; die Handelsstraße lief demnach von Bruck aus über Mering nach Augsburg¹⁷.

Offenbar, so muss aus den Angaben geschlossen werden, wurde in der Zeit vor dem systematischen Straßenbau aus den vorhandenen Möglichkeiten jeweils derjenige Weg zur »Hauptstraße« erklärt, der zum jeweiligen Zeitpunkt die besten Straßenbedingungen bot, wobei gewisse Fixpunkte wie etwa die Poststationen in Bruck und Tegernbach erhalten blieben. Mit dem Wegfall des Postverkehrs auf der südlichen Route nach Augsburg war die Straßenführung nicht mehr an Tegernbach gebunden und konnte auf andere Wege verlagert werden.



Darstellung der beiden Poststrouen zwischen München und Augsburg, um 1811



Für den neuen Streckenverlauf könnte auch ausschlaggebend gewesen sein, dass auf diese Weise der kurfürstliche Verwaltungsstützpunkt und Brauereiort Mering von München aus besser erreichbar wurde. Über mehrere Jahrhunderte hinweg hat sich damit der Straßenverlauf langsam nach Süden verlagert, bis schließlich eine Streckenführung erreicht war, die sich auf Dauer festigte - noch heute entspricht die Bundesstraße 2 weitgehend dem im späten 18. Jahrhundert festgelegten Straßenverlauf. Mit der Verlegung der Straße war jedoch noch keineswegs ein zufriedenstellender Zustand erreicht. Außer der Festlegung des Straßenverlaufs, der Aufstellung von Markierungspfählen am Straßenrand sowie der Vermessung und kartographischen Dokumentation scheint die Straßendirektion 1776 kaum hinausgekommen zu sein, so dass der Zustand der Straße schon wenige Jahre später wieder desolat war. In einem Schreiben der kurfürstlichen Hofkammer aus dem Jahr 1791 wurde festgestellt, dass »*der Weeg durch den Haspel ausserhalb Mammendorf bis Mehring äusserst ruinös, und wirklich nicht mehr zu passieren ist, dergestalt, daß nicht nur allein unser Aerarium in Anbetracht unsers weissen Brauhaus zu Mehring, weil man um das Bier nicht mehr zukommen kann, sehr zu Schaden kommt, sondern auch die umliegenden Ortschaften durch diesen unfahrbaren Weeg äusserst bekränkt sind; nicht minder auch die Zufuhr des Getreides und der Victualien zu unserer Haupt-und Residenz-Stadt äusserst auf dieser Route erschwert wird, und fast gar aufhören muß*«¹⁸.

Der Meringer Pfleg- und Kastenamts-Commissair und Brauverwalter erhielt daher den Auftrag, die Straße durch Scharwerksleistungen der umliegenden Bauern »Generalmandatmässig herstellen [zu] lassen«¹⁹. Im Herbst 1792 wurde schließlich eine Kommission eingesetzt, die den baulichen Zustand der einzelnen Straßenabschnitte feststellen und über die durchzuführenden Maßnahmen beraten sollte. Zur Dokumentation wurde erneut eine großmaßstäbige Karte des Straßenabschnitts Mammendorf-Mering angefertigt, auf der die markanten Punkte an der Straße mit römischen Ziffern bezeichnet waren, so dass sich das Begehungsprotokoll darauf beziehen konnte²⁰. Die Wegstrecke westlich von Althegnenberg, wo ein Straßenabschnitt zur Vermeidung einer früheren Krümmung in ein Gehölz verlegt worden war²¹, befand sich demnach in einem besonders katastrophalen Zustand: »von der Landsberger G[ericht]s-Gränze bis zum Finster-Fluß außerhalb Alt-Hegnenberg ist der Weeg (...) (einige gar wenig überkißete kleine Districten ausgenommen) elend und unfahrbar, und im Hölzl vor Alt-Hegnenberg noch am aller gefährlichsten, weil in diesen Platz, wo vorher gar kein Weeg gewesen und erst zu Vermeidung des 3000-schuhigen ehemaligen Umwegs dahin umgezogen worden, die Stöcke von den abgehauenen Bäumen fast Schuhe hoch noch in die Strasse stehen«²².

Das rigide Vorgehen der kurfürstlichen Kommissare beschreibt der Althegnenberger Pfarrer Johann Nepomuk Hutter (1838-1847) etwa 50 Jahre später²³. *"In diesem Jahre (1792) nämlich kommen ganz unvermittelt Commissaere und Ingenieure aus München hierauf, und stecken über die besten und schönsten Getreidefelder das Terrain für die neue Straße aus, ohne nur im geringsten die Grundbesitzer und die Gemeinde hier davon in Kenntnis zu setzen, oder zu fragen, was sie den allenfalls für ihre Grundstücke verlangen, die zum neuen M./A. Straßenbau abgegeben werden müssen. Über diese Eigenmächtigkeit, und über den Raub ihres Eigenthums wurden nun die beteiligten Grundbesitzer hier so aufgebracht, daß sie die churfürstlichen Herrn Commissaere auf Bauernmanier beschimpften, und dann mit Prügeln aus dem Dorfe peitschten. Dieses verschaffte Selbstrecht und ihr Eigenthum bekam aber denen Bauern hier ziemlich schlecht; denn bald hernach kam ein Haufe sogenannter Schergen, packten die Rädelsführer, und lieferten sie sogar in Ketten gleich den größten Verbrechern den größten Verbrechern nach München, wo sie dichtig um Geld bestraft und längere Zeit eingesperrt wurden. Die churfürstliche Regierung von München nahm also damals den Bauern hier ihr rechtmäßiges Eigenthum, gab ihnen dafür nichts, und erbaute über die Getreidefelder die noch heute bestehende Straße nach Augsburg. Woher die churfürstliche Regierung damals das Recht hatte fremdes Eigenthum zu rauben, kann ich nicht beantworten. Ja ich möchte sogar bezweifeln, ob denen Bauern hier damals dieser Entzug ihrer Äcker an Gilt und Steuer abgeschrieben worden?"*

Zu diesem neuen Straßenbau mußte die Gemeinde hier auch schwere Frondienste leisten, theils mit Kiesfuhren, theils durch Handarbeiten, und kaum vollendet, so brachte das der Gemeinde hier bald saubere Früchte. Mehrere tausend Österreicher marschierten bald auf dieser Straße hier durch nach dem Rhein, dort von den Franzosen geschlagen, eilten viele Tausend hier wieder durch nach ihrer Heimat, die Franzosen ihnen nach, und das Dorf hier mußte dabey unsägliches erdulden und leiden, theils durch Einquartierung, theils durch Lieferungen an die Armeen."

In den folgenden Jahren wurde die Straße zwischen Mering und Mammendorf befahrbar gemacht, wobei die umliegenden Dörfer durch Androhung von Geldstrafen und Zuchthaus für die Dorfführer zur Arbeitsleistung gezwungen wurden²⁴. Nachtrag (2024): Bei Straßenbauarbeiten 2022 wurde bei der mächtigen etwa 200 Jahre alten Eiche am westlichen Ortsausgang von Althegnenberg ein

Bohlenweg aus Fichtenbohlen mit Fahrspuren in der Mitte der heutigen Bundesstraße entdeckt. Vermutlich stammt dieser aus der Erbauungszeit der alten Straße.



Bohlenweg unter der B 2

Über die bayerischen Verkehrsverhältnisse um 1800 gibt in einzigartiger Weise der »Reise-Atlas von Baiern« Auskunft, den Adrian von Riedl ab 1796 auf der Grundlage seiner als Straßen- und Wasserbaudirektor geleisteten Tätigkeit in Eigenregie herausgab²⁵. Demnach wurde *»erst am Ende des verflossenen [18.] Jahrhunderts (...) die Straße über Brück bis Mehring mit vieler Mühe und Schwierigkeit zu Stande gebracht«*²⁶. Aufmerksamkeit verdient Riedls Hinweis, dass *»alles, was an der heutigen Straße über Dachau nach Augsburg liegt, wider die Erhebung [d.h. Chaussierung] der Straße über Bruck nach Mehring gestimmt war«*²⁷. Tatsächlich war in den 1790er Jahren mit der Durchführung der Baumaßnahmen die alte Rivalität zwischen den an beiden Straßen gelegenen Ortschaften wieder aufgeflammt. Johann Ludwig Philipp Weiß, ein Nachkomme der vormaligen Brucker Posthalterdynastie, bemühte sich gegen den vehementen Widerstand der Posthalter an der Dachauer Route, auch auf »seiner« Straße wieder einen Postverkehr zu etablieren. Mittelbar wurde er darin durch Adrian von Riedl sowie dem Grafen von Hegenberg unterstützt, der auch in seiner Eigenschaft als »Kurf. Landesdirectionsvicepräsident« den Ausbau der Brucker Straße befürwortete²⁸. In den ersten Jahren des 19. Jahrhunderts wurde die Route noch durch weitere Baumaßnahmen und Begradigungen an den Strecken München-Bruck sowie Mering-Augsburg insgesamt so stark aufgewertet, dass sie ab 1804 wieder *»für eine Post- und Kommerzialstrasse erkannt«* wurde²⁹. Maßgebliche, in dem diesbezüglichen Erlass des Ministers Montgelas genannten Gründe waren *»die seit kurzem in der Gegend besagter Route eröffneten Industriezweige«, die »zu ihrem Fortkommen am wenigsten einen lähmenden Straßenzwang ertragen«* würden, sowie die Möglichkeit einer *»unmittelbare[n] Verbindung mit unsern erworbenen schwäbischen Provinzen, besonders dem fruchtreichen schwäbischen Lechfeld«*³⁰.

¹ Daniel Schlögl: Althegegnenber und die Straßenverbindung Augsburg-München vom Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert, in: Althegegnenber - Hörbach. Beiträge zur Geschichte der Gemeinde Althegegnenber. Anlässlich der 900-Jahrfeier von Althegegnenber hrsg. von der Gemeinde Althegegnenber in Zusammenarbeit mit Toni Drexler und Angelika Fox. St. Ottilien, 1996. Weiterführende Informationen sind in der 2002 erschienenen Dissertation von Dr. Daniel Schlögl zu finden: Daniel SCHLÖGL: Der planvolle Staat. Raumerfassung und Reformen in Bayern 1750-1800 (= Schriftenreihe zur Bayerischen Landesgeschichte; Bd. 138), München: C.H.Beck 2002, LXIV + 282 S., ISBN 3-406-10719-2.

² Siehe Stefan BREIT, Frühe Neuzeit, in: Der Landkreis Fürstfeldbruck. Natur - Geschichte - Kultur, hrsg. v. Hejo BUSLEY u.a., Fürstfeldbruck 1992, 142-165, hier 163; Franz SCHAEHLE, Zur Geschichte der Posthalterei

Fürstenfeldbruck, in: Archiv für Postgeschichte in Bayern 1932, 30-61, hier 31; Josef BOGNER, Eine ehemalige Posthalterei und das Postwesen in Schwabhausen (Lkr. Dachau), in: Archiv für Postgeschichte in Bayern 15 (1973-1975), 103-110, hier 106.

³ Siehe dazu den Brief (mit Planskizze) des Althegnenberger Pfarrers Joseph Singer an das K. Generalkonservatorium für Kunstdenkmale u. Altertümer Bayerns, 2. August 1909 (aufbewahrt im Ortsarchiv d. Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Ref. Oberbayern, Akt Gem. Althegnenberg).

⁴ Vgl. den Beitrag von Martin Ott »Dorf und Flur - Bemerkungen zur Geschichte Althegnenbergs anhand von Flurkarten des 19. Jahrhunderts«, in Althegnenberg - Hörbach. Beiträge zur Geschichte der Gemeinde Althegnenberg. Anlässlich der 900-Jahrfeier von Althegnenberg hrsg. von der Gemeinde Althegnenberg in Zusammenarbeit mit Toni Drexler und Angelika Fox. St. Ottilien, 1996.

⁵ Siehe Hans WOLFF, Cartographia Bavariae: Bayern im Bild der Karte (Bayerische Staatsbibliothek, Ausstellungskataloge, Bd. 44), Weißenhorn 1988 (2. Aufl. u.d.T.: Bayern im Bild der Karte: Cartographia Bavariae, 1991), 322. Ein späterer Nachweis für die Straße findet sich auf der Straßenkarte von Deutschland von J.G. Jung und G.C. Jung von 1641, ebenda 328.

⁶ Siehe WOLFF, Cartographia Bavariae, 323.

⁷ Vgl. SCHAEHLE, Zur Geschichte der Posthalterei Fürstenfeldbruck, 32-33.

⁸ Siehe Josef LENTNER, Wann wurde der erste taxissche Postkurs von München nach Augsburg eingerichtet?, in: Archiv für Postgeschichte in Bayern 13 (1967-1969), 229-233.

⁹ Johann Peter NELL, Neu-vermehrte Post-Charte durch ganz Teutschland nach Italien, Franckreich, Niederlande, Preußen, Polen, und Ungarn etc., Nürnberg 1714.

¹⁰ Siehe SCHAEHLE, Zur Geschichte der Posthalterei Fürstenfeldbruck, 43.

¹¹ Siehe Daniel SCHLÖGL, Die kurbayerische Mautkarte von 1764; Kartographie im Dienst spätabolutistischer Reformpolitik, Magisterarbeit am Institut für bayerische Geschichte der Ludwig-Maximilians-Universität München, München 1995, 16-29. Vgl. auch Josef LENTNER, Bayerische Posthalter als Straßenpächter, in: Archiv für Postgeschichte in Bayern 14 (1970-1972), 70-85, hier 70-72. Zur Innenpolitik des Kurfürsten im allgemeinen siehe Alois SCHMID, Der Reformabsolutismus Kurfürst Max' III. Joseph von Bayern, in: ZBLG 54 (1991), 39-76.

¹² Siehe SCHLÖGL, Die kurbayerische Mautkarte, 20 u. 25. Die Baumaßnahmen wurden von dem Straßenbaumeister Castulus Riedl, dem Vater des später berühmten Adrian v. Riedl, mit handgezeichneten Plänen dokumentiert (BayHStA, P1S 7264, 7265, 7275); ebenda Anhang xvff. u. xviiiif.

¹³ Oberpostamt Augsburg an Jacob Weiß, 29. März 1760, zitiert nach: SCHAEHLE, Zur Geschichte der Posthalterei Fürstenfeldbruck, 43. Vgl. auch Gertrud STETTER, Ein prominenter Posthalter von Fürstenfeldbruck, in: Archiv für Postgeschichte in Bayern 9 (1955-1957), 127-139, hier 136.

¹⁴ Vgl. dazu auch die Eintragung in: Neue und vollständige Posstkarte durch ganz Deutschland und durch die angränzenden Theile der benachbarten Länder, aufs accurateste zusammengetragen, von verschiedenen übersehen, wohl corrigiert, ausgefertiget und mit Allernädigsten Kayserlichen Privilegio herausgegeben von denen Homannischen Erben in Nürnberg 1786. - Zu den Postroutenkarten vgl. WOLFF, Cartographia Bavariae, 331-335.

¹⁵ Mappa specialis über die Strasse von der Landsperger Chaussee aus Nro. 14 über Germering, Buchham, Marck Pruck, Mamendorf, Hattenhofen, das Khurfrtl. Haspelholz, alt Hegnenberg, Steinach, Merching, Marck Mering, und weiters über das baierische Lech-Feld, bis zu den Khurfürtl. Hoch-Zoll. So gemäß gnädigster Anbefehlung geometrice aufgehoben, und von Nro. 14 bis 58 mit dennen gewöhlichen Mark-Pfätteren, jeden 3250 Schuch voneinander besetzt und aufgesteket worden. 1776. Adrian v. Riedl iun., würkl. Hofkamer- und G[ene]ral-Bau-Directorial-Rath, dann Ing.-Hauptmann (BayHStA, P1S 7374, Kopie P1S 7375). - Zur Person Adrian v. Riedls vgl. Erwin MADER-HOLZ, Adrian von Riedl: Leben und Werk eines vergessenen bayerischen Straßenbau-Pioniers und Kartographen, in: Archiv für Postgeschichte in Bayern 20 (1989-1991), 114-125; Rüdiger FINSTERWALDER, Adrian von Riedl und der erste bayerische Straßen- und Gewässeratlas, in: Vierhundert Jahre Mercator, vierhundert Jahre Atlas: »Die ganze Welt zwischen zwei Buchdeckeln«. Eine Geschichte der Atlanten, hrsg. v. Hans WOLFF (Bayerische Staatsbibliothek, Ausstellungskataloge, Bd. 65), Weißenhorn 1995, 105-116.

¹⁶ Johann Franz KOHLBRENNER, Geographische Mauth-Charte von Bayern. Vorstellend alle zu Wasser und zu Land hergebrachte Mauth-Stationen u. Accis-Aemter samt denen dahin-führenden Commercial u. Land-Strassen, [Augsburg] 1764. Abbildung in: Ivan Kupcik, Mappae Bavariae, Thematische Karten von Bayern bis zum Jahr 1900 (Veröffentlichungen aus dem Archiv des Deutschen Museums, Bd. 2), Weißenhorn 1995, Tafel 12. Zu den bayerischen Mautkarten und ihrer Geschichte siehe SCHLÖGL, Die kurbayerische Mautkarte, 52-77.

¹⁷ Vgl. dazu die oben genannte Karte aus dem »Itinerarium Orbis Christiani« von 1579/80, wonach die alte Straße über Tegernbach nördlich an Mering vorbeilief.

¹⁸ StAM, Pfliegericht Mering A 10, 1-2.

¹⁹ StAM, Pfliegericht Mering A 10, 3.

²⁰ BayHStA, P1S 1999.

²¹ Siehe dazu den Beitrag von Martin OTT, in: Althehnenberg - Hörbach. Beiträge zur Geschichte der Gemeinde Althehnenberg. Anlässlich der 900-Jahrfeier von Althehnenberg hrsg. von der Gemeinde Althehnenberg in Zusammenarbeit mit Toni Drexler und Angelika Fox. St. Ottilien, 1996.

²² StAM, Pfliegericht Mering A 10, 26-38, hier 35'f. - Die Angabe »vor Alt-Hegnenberg« ist hier von Westen aus gesehen.

²³ ABA Pf. 174-100 (Geschichtliche Notizen über das Pfarrdorf Althehnenberg) Kurze Beschreibung der Pfarrey Althehnenberg, verfasst im Jahre 1841 vom dermaligen Pfarrern Hutter.

²⁴ StAM, Pfliegericht Mering A 10, 39-48.

²⁵ Adrian von RIEDL, Reise-Atlas von Baiern, München 1796-1805.

²⁶ V. RIEDL, Reise-Atlas von Baiern, 3. Lieferung, Teil 3, 5.

²⁷ V. RIEDL, Reise-Atlas von Baiern, 3. Lieferung, Teil 3, 5.

²⁸ Siehe SCHAEHLE, Zur Geschichte der Posthalterei Fürstenfeldbruck, 45f.

²⁹ Siehe V. RIEDL, Reise-Atlas von Baiern, 5. Lieferung, Anzeige der in Baiern seit dem Jahre 1796 vorgefallenen Aenderungen, 36f.

³⁰ Zitiert nach SCHAEHLE, Zur Geschichte der Posthalterei Fürstenfeldbruck, 46.