

Karten, Hohlwege, Wegbegleiter – Altstraßenforschung im Hegau

Von Claudia Rodat, Konstanz

»Zuerst nur ein paar abgebrochene Zweige und niedergetretene Grashalme. Bald darauf eine Fährte, ein Pfad. Dann, nach erstaunlich kurzer Zeit, wird aus dem Weg eine Strasse [...]. Wieviele Artefakte aus der Vergangenheit überleben nur aufgrund der bewußten Anstrengungen von Archäologen und Museen – aber Tausende, ja Millionen von Menschen benutzen auch heute noch Straßen, die vor vielen Jahrhunderten gebaut wurden [...] Doch auch wenn die Pflastersteine längst verwittert, die primitiven Karren verschwunden und der ursprüngliche Zweck der Strasse vergessen – die Strecke bleibt und wird täglich benutzt.«¹

Wie nähert man sich einem Forschungsobjekt, dessen Erstellungsdatum unklar, das nur manchmal materiell vorhanden ist, das unsere Kulturlandschaft aber nachhaltig beeinflusst hat und bis heute eine wichtige Rolle im täglichen Leben spielt? Bereits 1923 sieht Stolz die Altstraßenforschung als eine der wichtigsten Aufgaben der Handelsgeschichte: Auch heute noch besteht die Bedeutung darin, »festzustellen, welche Straßenzüge der Verkehr benützte, in welcher Richtung und zwischen welchen Handelsplätzen, auch in welchen qualitativen und quantitativen Verhältnissen diese Benützung erfolgte, in welchem Verhältnis die einzelnen Straßen als Verkehrswege zu einander standen«.² Stolz verweist aber auch auf die ebenfalls bis heute noch gültigen Schwierigkeiten dieser »Historischen Geographie der Verkehrswege«: Hinweise auf alte Straßen werden in historischen Dokumenten meist nur beiläufig erwähnt, sind oft ungenau und/oder lückenhaft vorhanden, ergeben sich vielfach nur indirekt und müssen mühsam aus den verschiedensten Quellen zusammengestellt werden.

Altstraßenforschung ist heute eine Teildisziplin der Historischen Wirtschafts- und Verkehrsgeographie und hat den »Weg als Ziel« der Untersuchungen.³ In Abgrenzung zur Verkehrsgeschichte, die Fragen der Raumüberwindung, Verkehrsspannungen, Verkehrsnetze im Siedlungsraum im historischen Wandel und ihre Steuerungsfaktoren untersucht, baut die Altstraßenforschung darauf auf und arbeitet dann

1 Lay, Maxwell G.: Die Geschichte der Strasse, vom Trampelpfad zur Autobahn. Frankfurt (Main) 1994², S. 11

2 Stolz, Otto: Die Verkehrsverbindungen des oberen Rhein- und Donaugebietes um die Mitte des 16. Jahrhunderts. In: Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins ZGO 38, 1923, S. 60–88, zit. S. 60

3 Knoche, Benedikt (Hg.): Wege als Ziel: Kolloquium zur Wegforschung in Münster, 30.11./1.12. 2000. In: Veröffentlichungen der Altertumskommission für Westfalen 13, 2002

interdisziplinär mit weiteren archäologischen und historischen landschaftsbezogenen Quellen. Ziel ist es, historische Wege und Straßen im Gelände topographisch exakt zu lokalisieren, systematisch zu erfassen und meist in Form eines Inventars zu dokumentieren. Die zeitliche Zuordnung einzelner Streckenabschnitte erlaubt dann die Rekonstruktion und Analyse von historischen Verkehrsnetzen in verschiedenen Epochen und die Visualisierung des Wandels. Zusammen mit historischen Quellen bildet das Inventar die Grundlage für weitere verkehrsgeschichtliche Forschungen sowie für die Denkmalpflege.

Im wahrsten Sinne des Wortes »wegweisende« wissenschaftliche Grundlagen auf diesem Gebiet lieferten zum einen die umfangreichen Publikationen von Dietrich Deneke vom Geographischen Institut der Universität Göttingen, der seit seiner Dissertation 1969 das Forschungsfeld in Deutschland jahrzehntelang prägte.⁴ Zum anderen erstellte das Geographische Institut der Universität Bern in den Jahren 1983 bis 2003 ein flächendeckendes, bundesweites Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS).⁵ Dieses in Europa einzigartige Projekt dokumentiert umfangreiche Informationen zum Verlauf der historischen Wege, ihrer Geschichte, ihrem Zustand und ihrer Bedeutung gemäß dem schweizerischen Natur- und Heimatschutzgesetz und liefert damit wichtige Grundlagen für den Erhalt, den Unterhalt und die Nutzung der schützenswerten Objekte.

Der gemeinsame Forschungsschwerpunkt lag neben der historischen Analyse auf der Kartierung von Relikten im Gelände. Erfasst werden vor allem noch erhaltene Kleinreliefformen, Reste von Verkehrsbauten oder andere Kulturlandschaftselemente, die direkt oder indirekt mit den Altwegen verknüpft sind. Nachfolgend werden die Grundlagen und Methoden der Altstraßenforschung mit Schwerpunkt Hegau vorgestellt.

Quellen

Als Teilgebiet der Historischen Geographie arbeitet die Altstraßenforschung naturgemäß mit allen Quellenarten, die Angaben zur Geschichte, zum Streckenverlauf oder zu den Wegbegleitern machen können. Diese werden je nach Betrachtungsmaßstab der Untersuchung eingesetzt. Es gibt:

- Archäologische Quellen: Funde und Befunde
- Schriftliche Quellen: Dokumente und Archivalien
- Gedruckte Quellen: Ortschroniken, archäologische Beschreibungen, Grenz- und Wegebeschreibungen, Denkmallisten

4 Eine Zusammenstellung der wichtigsten Artikel findet sich in: Fehn, Klaus, und Simms, Annegret (Hg.): *Wege der historischen Geographie und Kulturlandschaftsforschung. Ausgewählte Beiträge zum 70. Geburtstag von Dietrich Denecke*. Stuttgart 2005

5 Ausführliche Informationen und Dokumentation: Bundesamt für Strassen ASTRA, www.ivs.admin.ch (16.7.2011); Doswald, C.: *Bestandsaufnahme historischer Verkehrswege am Beispiel der Schweiz – Auftrag, Methode und Forschungsergebnisse des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz*, 2003 (www.viastoria.ch, 16.7.2011); Bundesamt für Strassen (Hg.): *Methodikhandbuch des Inventars Historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)*, Bern 1999



Hegne, Fußweg vom Kloster zum Bahnhof – Beispiel für die Ausbildung eines Pfades durch jährlich wiederkehrende, stetige Nutzung einer Abkürzung durch eine Wiese (Foto: Verfasserin)

- Kartographische und bildliche Quellen: historische und aktuelle Karten, Gemälde, Fotos
- Toponyme: Orts-, Flur- und Wegnamen, Wüstungen
- Geländedokumentation: Erfassung von Linienführung, Trasse, Wegbegleiter, Sichtbeziehungen
- Digitale Geodaten: Flurstücks- und Gemarkungsgrenzen, Luftbilder, digitale Geländemodelle aus LIDAR-Daten (Laserscanbefliegung),⁶ Landschaftselemente, z. B. Gewässerläufe, Biotope, Moore (Wasser- und Bodenatlas, digitaler Landschaftsökologischer Atlas, geologische und bodenkundliche Karten, räumliches Informations- und Planungssystem).

Als Grundlage aller Kartierungen ist die Kenntnis der Kulturgeschichte der Straßen (und des Reisens) in räumlicher und zeitlicher Dimension unerlässlich.⁷ Wer-

6 Informationen zur Laserscanbefliegung, LIDAR-Daten und Auswertungen in der Kulturlandschaftsforschung: Landesamt für Geoinformation und Landesentwicklung (www.lv-bw.de, 16.7.2011); Schellberg, S. / Sittler, B. / Hering, S. / Wattendorf, P. / Konold, W.: Airborne Laser Scanning in der Kulturlandschaftsforschung. In: Natur und Landschaft 85, 2010, S. 199–205; Bofinger, Jörg: Flugzeug, Laser, Sonde, Spaten – Fernerkundung und archäologische Feldforschung am Beispiel der frühkeltischen Fürstensitze. In: Regierungspräsidium Stuttgart, Landesamt für Denkmalpflege, Esslingen 2007 (www.denkmalpflege-bw.de, 16. Juli 2011)

7 Lay, a. a. O. 1994; Rehbein, Elfriede: Zu Wasser und zu Lande, die Geschichte des Verkehrswesens von den Anfängen bis zum Ende des 19. Jh., Leipzig 1984; Casson, Lionel: Reisen in der Alten Welt. München 1976; Archäologisches Landesmuseum Baden-Württemberg (Hg.): Über die Alpen – Menschen-Wege-Waren. ALManach 2002, 7/8

den für die konkreten Altwege die räumlichen und zeitlichen Randbedingungen festgelegt, können die zu erwartenden Strukturen und Elemente im Vorfeld beschrieben werden.

Wegtypen

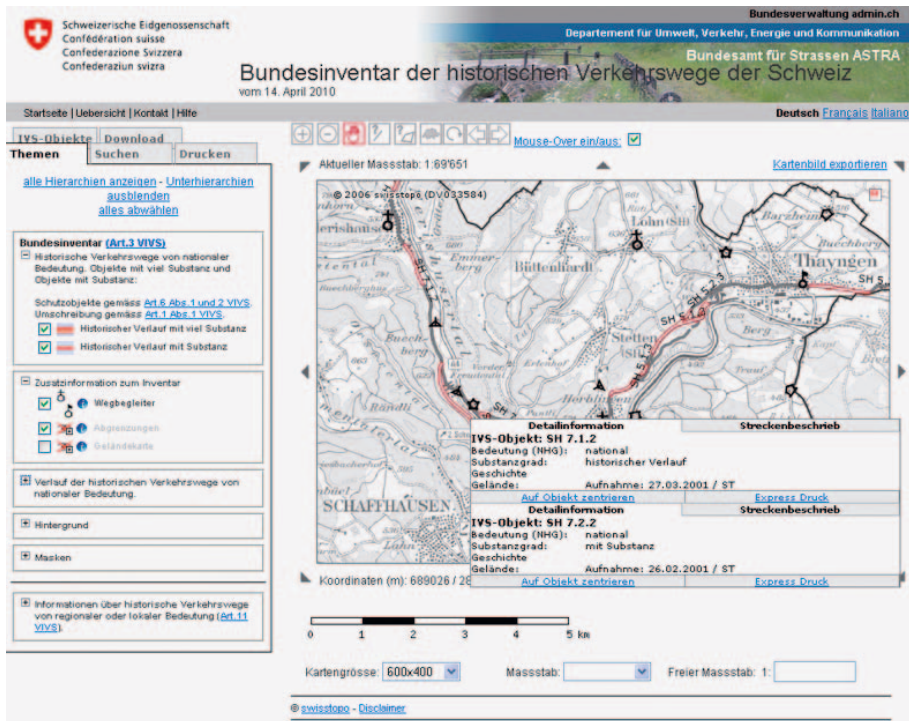
Altwege können durch verschiedene Kriterien charakterisiert werden. Wichtigstes Unterscheidungsmerkmal ist der Wegtyp. Die Entstehung von Wegen ist auf die stetige Benutzung von Trassen zwischen zwei Zielen zurückzuführen.⁸ Diese Wegziele und die sich daraus ergebenden Wegtypen können in drei Kategorien eingeteilt werden.

Zu den lokalen Wegtypen zählen die Wege inner- und außerorts der Gemeinden als den kleinsten Wirtschaftseinheiten. Sie umfassen Wege zu den genutzten Rohstoffquellen wie Wasserquellen, Gemeindewald, Torfstiche, Ton- und Kiesgruben, Steinbrüche, Erzgruben oder Kohlmeiler, aber auch zu landwirtschaftlichen Flächen wie Äcker, Wiesen, Wässerwiesen, Weinberge, Krautländer oder Fischweiher. Als spezielle Wegtypen sind hier auch Gewinnwege oder Viehtriebwege – erkennbar an Flurnamen wie »Am Viehweg« in Mahlsprüen im Hegau – zu nennen.

Regionale Wegtypen überwinden weitere Strecken, z. B. zu den benachbarten Orten (Ortsverbindungswege) oder spezielle Mühlenwege zu den jeweiligen Bannmühlen – etwa von Weiterdingen zur Dietfurtmühle in Mühlhausen. Von regionaler Bedeutung waren wirtschaftliche Zulieferwege, die die Siedlungen mit den jeweiligen grundherrschaftlichen Herrschaftssitzen verbanden, wenn diese nicht im gleichen Ort residierten – so etwa von Volkertshausen, Orsingen und Eigeltingen zum Schloss Langenstein. In diesem Bereich sind auch die regionalen Wallfahrtswege zu erwähnen – etwa die heute noch praktizierte Wallfahrt von Hindelwangen nach Rorgenwies. Kirch- bzw. Totenwege gehörten ebenfalls in diese Kategorie: Sie verbanden den Kirchensprengel mit den jeweils zugeordneten Kirchen und Friedhöfen – so von Gottmadingen nach Gailingen, vom vorreformatorischen Barzheim nach Hilzingen. Von wirtschaftlicher Bedeutung waren die sogenannten Marktwege, die die Orte mit den regionalen Städten, Märkten oder Umschlagplätzen verbanden – wie von Eigeltingen über Wiechs und Steißlingen nach Radolfzell.

Überregionale Fernwege verbanden Handelsorte, Produktionsstätten und Rohstoffquellen in ganz Europa. Der Transport von Personen und Waren über weite Strecken erforderte hohen logistischen Aufwand sowie Betreuung und Sicherung des Transportguts. Grundsätzlich wurden »Wasserwege« bevorzugt, da diese gegenüber den »Landwegen« kostengünstiger, bequemer und sicherer waren und auch größere Lasten transportiert werden konnten. Deshalb wurden selbst kleinere, heute nicht

8 Für Fragen zur Entstehung von Wegen, zu den Ursachen und Änderungen von Verkehrsbewegungen sei verwiesen auf Denecke, Dietrich: Zur Entstehung des Verkehrs. In: Niederstätter Alois (Hg): Stadt-Strom-Straße-Schiene. Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Städtelandschaft, Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 16, 2001, 1–25



Kartographische Darstellung des Bundesinventars der historischen Verkehrswege der Schweiz (Internetseite Bundesamt für Strassen ASTRA, www.ivs.admin.ch, 16. Juli 2011)

mehr schiffbare Flüsse jahrhundertlang für den Transport genutzt.⁹ Neben den großen Wasserstraßen Bodensee und Rhein führten auch einige internationale Landstraßen durch den Hegau, wobei ein Weg oft zahlreichen Nutzungen diente:

- Königs- oder Reichsstraßen, Heerwege, »Hohe Straßen«
- Überregionale Wallfahrtsziele, wie Rom oder Santiago de Compostela
- Europäische Handelstraßen, etwa Schaffhausen–Ulm–Augsburg–Nürnberg, oder Salzstraßen wie von Berchtesgaden und Hall in Tirol an den Bodensee
- Internationale Marktwege, wie nach Frankfurt oder Lyon
- Wege zu den regionalen, politischen Verwaltungszentren, wie für die vorderösterreichischen Lande nach Ensheim, Freiburg, Innsbruck oder Wien
- Postwege, wie die »Schweizer Straße« von Cannstatt nach Schaffhausen.

Eng verbunden mit dem Wegtyp ist die Nutzungsart des Weges: Fußwege bildeten die ursprünglichste und am weiten verbreitetste Wegart. Diese verbanden Ziele auf direktem Weg, boten oft Abkürzungen in der freien Landschaft, waren maximal

9 Eckoldt, Martin: Schifffahrt auf kleinen Flüssen Mitteleuropas in Römerzeit und Mittelalter. In: Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums 14, 1980

für kleine Fußgängergruppen dimensioniert und nur in Sonderlagen, wie steilen Berganstiegen, ausgebaut oder durch »Stiegen« (Treppen) gekennzeichnet. Als Beispiel sollen hier die kulturlandschaftlich interessanten Fußwege innerhalb der Ortslage Nenzingen genannt werden.

Breitere Trassen wurden für spezielle Reitwege angelegt. Sie führten als »schnelle Routen« auf langen Wegstrecken meist geradlinig durch das Gelände und durchquerten oft nicht die Ortschaften. Für regionale und überregionale Wege kann die Benutzung durch Ochsenkarren, Kutschen und andere Gespanne angenommen werden. Diese bilden daher die Kategorie der – relativ – gut ausgebauten Fahrwege.

Trassen

Als Trasse wird der Verlauf eines Verkehrsweges bezeichnet. Die Linienführung im Raum und die Straßenmorphologie der Sohle und angrenzende Böschungen kennzeichnen den eigentlichen Weg. Zur zeitlichen Entwicklung und zu Änderungen von Linienführungen gibt es bislang keine wissenschaftlich fundierten Erkenntnisse. Dies ist zum einen auf die schwierige Überlieferungslage zurückzuführen. Nur in wenigen Fällen gelingt die exakte Umzeichnung von Wegen aus großmaßstäblichen historischen Karten in heutige Kartenwerke und deren zeitliche Zuordnung vor 1800. Zum anderen repräsentieren diese wenigen Darstellungen nur eine Momentaufnahme des Wegverlaufs. Gerade zur Zeit der vermehrten Kartenproduktion am Ende des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts konnten häufige Wechsel der Linienführung nachgewiesen werden.

Folgende Prinzipien für die Wegführung können angenommen werden:¹⁰

Seit der Vorgeschichte bis zur Frühen Neuzeit ist die Wegführung von der jeweiligen Topographie abhängig. Die Trasse folgte grundsätzlich dem kürzesten Weg mit dem geringsten Widerstand zwischen den Wegzielen und bevorzugte Höhenwege auf Kammlagen, gerne auch auf Wasserscheiden. Als zweitbeste Variante erfolgte die Linienführung auf der halben Hanghöhe der sonnenzugewandten Seite der Täler. Diese Trassen waren im Allgemeinen trockener und deshalb eher vor Erosion geschützt als Talwege.

Hügel und Berge wurden bevorzugt an den tiefstmöglichen Pässen überwunden, so etwa die europäische Wasserscheide Rhein/Donau am Hegaublick oberhalb von Engen.

Waren Täler zu queren, wurde, wenn möglich, der direkte Hangauf- und -abstieg gewählt. Bei Reit- und Fahrwegen verlegte man die Trassen flach ansteigend schräg zum Hang. In jedem Fall führten die Wege schnellstmöglich wieder auf die trockeneren Kammlagen.

Bei der Querung von feuchten Gebieten in Tallagen wurden zwei Varianten angewandt: War die Streckenlänge relativ kurz oder der direkte Verlauf durch einen geringen baulichen Aufwand möglich, wie etwa durch die Verkleinerung der Weg-

10 Denecke, Dietrich: Straße und Weg im Mittelalter als Lebensraum und Vermittler zwischen entfernten Orten. In: Herrmann, B. (Hg.): Mensch und Umwelt im Mittelalter. Wiesbaden 1996, S. 207–223



Fußweg durch einen Tunnel aus immergrünen Lebensbäumen. Innerhalb der Ortslage Nenzingen haben sich zahlreiche, kleine Fußwege erhalten. Diese verbinden als Abkürzungen die größeren Ortsstraßen und sind meist sogar als eigene Flurstücke ausgemarkt. (Foto: Verfasserin)



Linienführung des historischen Ortsverbindungswegs Heudorf-Eigeltingen auf halber Flachhanghöhe. Die Trasse verlief deutlich abgesetzt von dem links liegenden, großen Niedermoorgebiet Hardtweiher. Im Gegensatz dazu führt die heutige Landstraße (links im Bild) mitten durch das Feuchtgebiet. (Foto: Verfasserin)

breite oder den Sohlenverbau mit Holzbohlen, so wurde diese Methode gewählt. Dabei wurden Gewässer bzw. Feuchtgebiete auf dem kürzesten Weg überwunden – Beispiel hierfür ist die L 191 zwischen Rielasingen und Ramsen.¹¹

Bei breiten Tälern oder längeren Wegstrecken im Tal wurde oft von der idealen Direktverbindung abgewichen, wenn dadurch die Trasse wenigstens teilweise auf trockenem Untergrund verlaufen konnte. Als Beispiel sei der Weg vom Mägdeberg in Richtung Neuhausen genannt, der zwischen zwei Bachauen (Hepbach, Mühlebach) auf einem trockenen Moränenrücken verläuft. Dieser »Welschinger Fußweg« (Flurname DGK5) ist zwar heute nicht mehr im Gelände zu erkennen, aber durch Laserscanbefliegung nachgewiesen. Die begleitenden zahlreichen eisenzeitlichen Hügelgräber¹² lassen auf eine lange Nutzung schließen.

Straßenmorphologie

Für die Rekonstruktion von Altwegen sind vor allem die überlieferten Relikte der eigentlichen Streckentrasse von Bedeutung. Meist sind diese jedoch nur in Teilstücken vorhanden bzw. ausgeprägt. Straßenrelikte beziehen sich oft auf begleitende Materialentnahmestellen, Hohlwegformen oder bauliche Eingriffe. Grundsätzlich verliefen die Wege auf gut befahrbaren bzw. begeharen, natürlichen Untergründen. Im Hegau waren größere bauliche Eingriffe für Straßen – wie etwa eine Schotterung – nicht erforderlich, da die überwiegend vorkommenden Bodenschichten bereits Schotter und Moränensediment enthalten.

Vielleicht bereits im Mittelalter, spätestens aber in der Frühen Neuzeit können Kiesgruben und Steinbrüche als Materialentnahmestellen nachgewiesen werden. Auch von nahe gelegenen, aufgelassenen Burg- oder Hofstellen wurden Materialien für den Unterhalt der Straße herangezogen. Vergleichbar mit heutigen Streugutkisten dienten diese vor allem an Steilstrecken zur Wiederherstellung der Wegsohle nach Erosionsereignissen und zur Verbesserung der Griffigkeit.

An Hanganstiegen formte sich durch die stetige Benutzung derselben Trasse durch Menschen, Zugtiere und Fahrzeuge ein Abrieb der Wegsohle – sogenannte Hohlwege.¹³ Diese wurde durch wegbedingte Erosionsvorgänge verstärkt, sodass sich je nach geologischen Gegebenheiten verschieden tiefe Hohlwege herausbildeten. Die fehlende Straßenunterhaltung führte zudem zu wetterbedingten Verschlechterungen der Begehrbarkeit. Versumpfung und Erosion machte vor allem Strecken senkrecht zum Hang oft unpassierbar. Sollte die Strecke weiterhin genutzt werden, wich man einige Meter von der Ideallinie ab und formte eine neue Spur, mit einer kleinräumig

11 Kurzer, undatierter Abschnitt eines Bohlenweges (Ortsakten Kreisarchäologie Konstanz: Rielasingen)

12 Hald, Jürgen, und Kramer, Wolfgang (Hg.): Archäologische Schätze im Kreis Konstanz. Singen (Hohentwiel) und Hilzingen 2011, S. 120; Ortsakten Kreisarchäologie Konstanz: Mühlhausen

13 Ausführliche Studien zu Formen, Entwicklung, Ausprägungen, Typologie von Hohlwegen: Denecke, Dietrich: Altwegerelikte: Methoden und Probleme ihrer Inventarisierung und Interpretation. In: Knoche, a. a. O. 2002, S. 1–16; Wolf, Reinhard, und Hassler, Dieter (Hg.): Hohlwege. Entstehung, Geschichte und Ökologie der Hohlwege im westlichen Kraichgau. Beihefte zu den Veröffentlichungen für Naturschutz und Landschaftspflege in Baden-Württemberg, 1996, Bd. 72



Eine kurze, schön ausgeprägte Hohlwegstrecke im Offenland findet sich an der Landstraße L 194 Stockach-Meißkirch bei Besetze/Hindelwangen. Diese blieb wohl aufgrund der aktuellen Nutzung als Wasserschutzgebiet und des Neubaus der Landstraße im Osten (im Bild rechts) erhalten. (Foto: Verfasserin)

leicht veränderten Wegführung. Im flachen, offenen Gelände entstanden so zahlreiche parallel laufende Trassen, während sich in steileren Lagen sogenannte Spurbündel herausbildeten. Diese beginnen und enden an gemeinsamen Punkten, meist an Hangfuß bzw. Hangoberkante, und nehmen dazwischen verschieden lange bzw. steile Strecken ein. Markante Hohlwege im Hegau sind an der Kreisstraße 6174 Ludwigshafen-Bonndorf, an der Ortsverbindungsstraße Wahlwies-Steißlingen oder an den Forststraßen Bohlingen-Schienen und Wangen-Schienen zu finden.

Aufgrund der massiven und lange andauernden Umgestaltung von aufgelassenen Wegen im Offenland durch die landwirtschaftliche Nutzung sind markante Hohlwege heute fast nur noch in bewaldeten Gebieten vorhanden. Ein Ausnahmebeispiel ist das kurze, schön ausgeprägte Hohlwegstück der Landstraße L 194 Stockach-Meißkirch bei Besetze. Trotz der starken Überprägung der letzten Jahrzehnte lassen sich durch die modernen Methoden der Laserscanbefliegung immer noch neue Trassenstücke entdecken. Hilfreich sind auch die meist zahlreichen Wegbegleiter wie Böschunggehölze oder Wegkreuze.

Bauliche Eingriffe

Bauliche Eingriffe in die Wegtrasse wurden aus Kostengründen nur für bestimmte Zwecke durchgeführt und erforderten naturgemäß einen stetigen Unterhaltungsaufwand. Meist umfassen diese deshalb nur kurze Wegstrecken.

- Straßensicherungen, wie Stützmauern oder Böschungen
- Sohlsicherungen durch Baumaterial, wie Holzbohlen, Reisig, Zweige oder Schotter, bzw. durch Sohlenbearbeitung, wie etwa Gleise oder Spurrinnen
- Querungen von Fließgewässer durch befestigte Furten oder Brücken
- Straßenkörper als Weiherdamm, also spezielle Brückenelemente mit Möglichkeiten zur Stauung und zum Ablassen des Weihers. Vor allem für die Bewirtschaftung der zahlreichen Fischweiher im Hegau hatte diese Kombination einige Vorteile: Der Unterhalt der Wasserbautechnik und die Bewirtschaftung der Weiher – Neubesatz bzw. Abtransport der Fische – waren durch die gute Zugänglichkeit über die Straße erleichtert und die Unterhaltungsmaßnahmen nur einmal nötig.¹⁴

Wegbegleiter¹⁵

Bereits in der Antike galten Wegkreuzungen als spezielle Orte, die durch sakrale Bauten hervorgehoben wurden.¹⁶ Nach römischer Tradition wurden entlang von viel benutzten Straßen außerhalb von Siedlungen oft umfangreiche Gräberfelder angelegt. Ob aufgrund dieser Traditionen Römerstraßen auch an eisenzeitlichen Hügelgräbern entlang geführt oder diese nur als Orientierungshilfen genutzt wurden, ist nicht abschließend geklärt. Unbestritten dürfte zu allen Zeiten die »Nutzung« von Naturerscheinungen wie Berge, Felsen oder markante Bäume als wichtige Landmarken zur Orientierung im Gelände gedient haben.

Neben diesen gibt es auch weitere, indirekte, nur durch Sichtbezug zum Weg stehende Bauten, wie Gerichtsstätten, Burgen, Kirchen oder Klöster. Direkte, am Weg stehende Kulturlandschaftsobjekte sind:

- Natürliche Landschaftselemente: Felsen, Einzelbäume, Alleen, straßenbegleitende Obstbaumbestände
- Verkehrsbauten: Brücken, Terrassen
- Straßenunterhalt: Kiesgruben, Steinbrüche
- Verkehrsbezogene Einrichtungen: Wegsperrern, Häfen, Zollstellen, Pferdewechsel, Herbergen, Rasthäuser, Wegweiser, Marksteine, Distanzsteine, Meilen- und Stundensteine
- Infrastruktureinrichtungen für Reisen und Handel: Wagner, Poststationen, Badstuben, Denkmäler, Brunnen
- Religiöse Einrichtungen: Kirchen, Wegkapellen, Wegkreuze, Siechenhäuser.

Neben den eigentlichen Trassenrelikten geben die neben dem Weg befindlichen Einrichtungen wichtige Hinweise auf Altwege und deren zeitliche Einordnung.

14 So etwa Vicinalweg als Weiherdamm des »großen Guggenhauser Weihers«, vgl. Rodat, Claudia, und Vogt, Richard: Kulturlandschaft im Wandel – Das Heudorfer Ried. In: HEGAU 65, 2008, S. 19-30

15 Umfangreiche Darstellung in Denecke, Dietrich: Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegforschung im Raum Solling und Harz – ein Beitrag zur Rekonstruktion der mittelalterlichen Kulturlandschaft.- Göttinger Geographische Abhandlungen, 1969, Heft 54

16 Beispielsweise für den griechischen Gott Hermes als Patron der Straßen und Beschützer der Reisenden

Rechts: Beispiele für Wegbegleiter: Vor bzw. nach dem steilen Anstieg (12% Gefälle) in Wahlwies konnten sich Mensch und Tiere im Schatten der Rosskastanie an kühlem Brunnenwasser erfrischen. Die daneben stehende St. Leonhardskapelle (nicht im Bild) weist ebenfalls auf diesen wichtigen Standort hin. (Foto: Verfasserin)



Unten: Typische »Eingangssituation« eines Hohlwegs mit Feldkreuz und Sitzbank an der Ortsverbindungsstraße Nenzingen–Mahlspüren im Hegau. Im Rahmen der Kleindenkmalerfassung fanden sich viele Feldkreuze an ähnlichen Stellen. Das dargestellte Kreuz wurde wieder in Stand gesetzt und neue Blumen und Gehölze angepflanzt. Der Hohlweg wird hier zusätzlich von den Böschungsgehölzen begleitet. (Foto: Verfasserin)



Grundlegende Quellen für die Wegbegleiter im Hegau sind die Kreisbeschreibung und die Projektergebnisse der Kleindenkmalerfassung.¹⁷

Vorgehen

Die Analyse von Altwegen beginnt zunächst mit der räumlichen Abgrenzung. Untersuchungsobjekte können einzelne, ausgewählte Strecken mit Start- und Zielpunkt oder kleinräumige, komplette Verkehrsnetze, etwa das Wegenetz einer Gemarkung, sein. Eng damit verbunden ist die zeitliche Eingrenzung. Bei der Kartierung einzelner Strecken beginnt der Untersuchungszeitraum meistens mit der Entstehung oder Ersterwähnung der Start- bzw. Zielorte oder mit herausragenden historischen Ereignissen, wie der Verleihung des Markt- oder Münzrechts. Die zeitliche Zuordnung von Trassen innerhalb eines ganzen Verkehrsnetzes ist zunächst unbekannt und somit oft das eigentliche Ziel der Untersuchung. Auch die Ermittlung des Wegtyps gehört zu den wichtigen Ausgangsdaten.

Die Definition der Untersuchungsobjekte in Raum und Zeit bedingt die weitere Betrachtung jeweils unterschiedlicher Skalen und der zur Verfügung stehenden Quellen. Auf regionaler Maßstabebene sind die vielfältigen raum-zeitlichen Verschiebungen der zentralen Orte bzw. Machtzentren und deren Verkehrswege von den vorgeschichtlichen Epochen bis zur Moderne zu berücksichtigen. Die Geschichte der Kulturlandschaft ist dabei ebenso wichtig wie die naturräumlichen Randbedingungen und die zeitliche Überprägung durch den Menschen.

Für den Hegau sind hier einige Standardwerke als Quellen zu empfehlen.¹⁸ Bei der Untersuchung von regionalen und von Fernstraßen können Quellen zur allgemeinen Verkehrsgeschichte¹⁹ und spezifisch für den Hegau, natürlich auch die zahlreichen Kartenwerke²⁰ und Publikationen²¹ aus der Schweiz herangezogen werden.

Bei einer lokalen Maßstabebene liegt der Untersuchungsschwerpunkt auf der kleinräumigen Linienführung und der exakten Lokalisierung der Trasse. In einem ersten Schritt kommen möglichst viele unterschiedliche Kartenwerke²² aus verschiedenen Jahrhunderten zur Anwendung. Als wichtigstes Hilfsmittel zur kartographischen Erfassung der Einzelobjekte hat sich die Deutsche Grundkarte (DGK5) bes-

17 Der Landkreis Konstanz. Amtliche Kreisbeschreibung (KB KN). 4 Bände, Sigmaringen 1968–1984; Blaschka, Martina: Kleindenkmale im Kreis Konstanz. Singen (Hohentwiel) und Hilzingen 2009

18 Tesdorpf, Jürgen C.: Die Entstehung der Kulturlandschaft am westlichen Bodensee.- Veröffentlichungen der Kommission für Geschichtliche Landeskunde in Baden-Württemberg, 1972, Bd. 72; Meyer, Freddy (Hg.): Römer, Ritter, Regenpfeifer – Streifzüge durch die Kulturlandschaft westlicher Bodensee. Konstanz 1995; Feger, Otto: Geschichte des Bodenseeraumes, 3 Bände. Sigmaringen 1956–1963

19 Baer, Franz Josef: Chronik über Strassenbau und Strassenverkehr in dem Grossherzogthum Baden, 1878; Löffler K.: Geschichte des Verkehrs in Baden. Heidelberg 1910

20 Rohr, Hans Peter: Schaffhausen im Bild alter Karten. Schaffhausen 1986

21 Bundesamt für Strassen (Hg.): Historische Verkehrswege im Kanton Schaffhausen, 2003 (www.ivs.sylon.net, 13.7.2011)

22 Straßenkarte von 1772. Generallandesarchiv Karlsruhe, 79 P 18 Nr. 8 K 1; Schmitt'sche Karte von Südwestdeutschland 1797, 1:57 600; Topographische Karte über das Grossherzogthum Baden 1848, 1:50 000; Gemarkungsatlanen ca. 1863-1880, 1:10 000



Die Straßenkarte von 1772 ist ein schönes Beispiel für Straßen- bzw. Poststraßenkarten aus dem 18. Jahrhundert. (Generallandesarchiv Karlsruhe, 79 P 18 Nr. 8 K 1)

tens bewährt. Dieses Kartenwerk liegt für den ehemals badischen Landesteil flächendeckend im Maßstab 1:5000 vor, bildet die wesentlichen topographischen Elemente, Kleinreliefformen und Höhenlinien lagerichtig ab und umfasst Landschaftszustände vor ca. 1995. Weitere Hinweise auf Änderungen der Linienführung sowie Nachweise und Lokalisierungen von Wegbegleitern ergeben sich aus Archivalien, Reisetagebüchern, Itinerarien, Flurnamen und vor allem Ortschroniken.

Für die genaue Fixierung der Wegtrasse werden weiterhin Kleinformen – Böschungen, Geländekanten, Mulden, Wälle, Graben – aus aktuellen Kartenwerken (DGK5, TK25), Strukturen aus Laserscanbefliegungen und gegebenenfalls archäologische Funde und Befunde erfasst. Alle bisher genannten, in der DGK5 erfassten Objekte bilden die Grundlage für die Geländearbeit und Kartierung der Relikte bzw. Sichtbeziehungen vor Ort. Vielfach werden hier weitere Hinweise auf Altstraßen gefunden, etwa Hohlwegbündel in bewaldeten Gebieten.

Sind alle Einzelhinweise auf einen Altweg kartographisch in einer Übersicht vorhanden, wird meist deutlich, dass der Straßenverlauf nur punktuell nachgewiesen werden kann. In einem zweiten Schritt werden die »fehlenden« Verbindungsstücke rekonstruiert. Zum einen werden dazu die Linienführungen heutiger Straßen herangezogen, da diese oft trotz fehlendem Nachweis weit in die Geschichte zurückgehen. Zum anderen können naturräumliche Fixpunkte – etwa Furten – oder Ausschlussgebiete – wie Moorflächen – aus aktuellen Naturschutz- und Umweltkartierungen²³ potentielle Wegverläufe eingrenzen.

23 Web-Dienste der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (www.lubw.baden-wuerttemberg.de, 13.7.2011)

Die zeitliche Einordnung von Entstehung und Nutzungsdauer von Altwegen ist durch die Trasse allein meist nicht möglich. Ausnahmen wären hier archäologisch datierbare Funde. Auch Tiefe und Ausprägung von Hohlwegen können nicht zur Altersbestimmung herangezogen werden. Im dritten und letzten Schritt werden deshalb alle Wegbegleiter in die Kartierung aufgenommen und möglichst genau zeitlich zugeordnet.

Fazit

Die Altstraßenforschung kann auf eine lange Tradition zurückblicken. Verschiedene wissenschaftliche Disziplinen haben in den letzten Jahrzehnten zahlreiche Aspekte zur Methodik und Bewertung von Altwegen beigetragen. In der Praxis bleiben Untersuchungen jedoch meist aus zeitlichen Gründen und aufgrund der großen Mengen an Wegen auf einzelne Strecken beschränkt.²⁴ Auch in Baden-Württemberg werden immer wieder im Umfeld der archäologischen Denkmalpflege Einzelobjekte beleuchtet.²⁵ Größere Analysen eines Naturraums oder einer bedeutenden Straße sind jedoch selten.²⁶

Für den Hegau liegen viele Quellen vor, die für die Altstraßenforschung genutzt werden können. Neben den zahlreichen, flächenhaft vorhandenen historischen und aktuellen Kartenwerken sind Publikationen zu Wegbegleitern, wie Burgen, Klöster,²⁷ Gasthäuser, Kleindenkmale, vorhanden. Eine schwierige Arbeit bleibt die Altwegeforschung trotzdem: Archäologische Hinweise auf Wege fehlen fast völlig, die Liste der unbeweglichen Bau- und Kunstdenkmäler ist nur unvollständig und schlecht zugänglich und die Straßenbauakten aus den Landesarchiven wurden bisher nicht wissenschaftlich aufgearbeitet. Es bleibt ein spannendes Forschungsfeld, denn in der Kulturlandschaft des Hegau können selbst heute noch viele Relikte und indirekte Hinweise auf die Verkehrsgeschichte gefunden werden – wenn man sie sucht.

24 Aurig Rainer: Altstraßenforschung in Sachsen. Quellen, Methoden und Ergebnisse. In: Knoche, a. a. O. 2002, S. 17–39; Bérenger Daniel: Altwege in Ostwestfalen-Lippe – Erforschung und Erfassung. In: Knoche, a. a. O. 2002, S. 109–116; Müller-Lhotska, Urs A.: Zur Verkehrsgeschichte von Windisch. Von der Prähistorie bis ins 19. Jahrhundert. 1993

25 Behrends, Rolf-Heiner, und Müller, Dieter: Die Befestigungen auf dem Heiligenberg bei Heidelberg. Atlas archäologischer Geländedenkmäler in Baden-Württemberg, 2002, Bd. 2, Heft 5; Schmid, B.: Abwärts durch die »Teufelsklinge« – Der historische Weg von Pliezhausen-Rübgarten ins Neckartal. In: Denkmalpflege in Baden-Württemberg, 2010, Heft 3, S. 186–187; Gross, Rainer, und Müller, Dieter: Die Eschelbacher Steige bei Neuenstein-Eschelbach und Waldenburg (Hohenlohekreis). Atlas archäologischer Geländedenkmäler in Baden-Württemberg, 2011, Band 6, Heft 1

26 Vgl. die laufende Dissertation von Blöck, Lars: Das römische Verkehrsnetz am Oberrhein und seine prägende Bedeutung für die Gegenwart. Abteilung für provinzialrömische Archäologie der Universität Freiburg

27 www.kloester-bw.de