

Inhalt

Vorwort	7
1. Einleitung	8
2. Thüringen als Verkehrsraum im europäischen Umfeld	9
3. Entstehung von Wegen und Straßen	10
3.1. Bildung und Definition von Wegen und Straßen	10
3.2. Einfluss von Geomorphologie und lokaler Topographie auf die Wegentstehung	12
3.3. Verkehrsleitlinien in Thüringen	12
4. Vor- und frühgeschichtliche Fernwege	14
4.1. Erschließbare vorneolithische Verkehrswege	14
4.2. Wegestruktur in der Jungsteinzeit (Neolithikum)	15
4.3. Bronze- und früheisenzeitliche Verkehrsstruktur	18
4.4. Trassen der römischen Kaiserzeit und der Völkerwanderungszeit	19
4.5. Die früh- bis hochmittelalterlichen Verkehrswege	20
Warten an den Straßen in der Umgebung von wichtigen Handelsstädten	21
4.6. Das Straßen- und Wegenetz im späten Mittelalter und der frühen Neuzeit	25
5. Altstraßen- und Altwegrelikte	26
5.1. Hohlwege und Hohlwegrelikte	26
5.2. Triften und moderne Wegführungen im Zuge von Altwegtrassen	26
5.3. Hinweise auf Altstraßen, Straßen- und Wegrelikte in Orts-, Flur-, Forst- und Straßennamen	28
5.4. Die Verteilung und Ausrichtung der Altstraßen in Thüringen	29
6. Bedeutende Straßen und Straßenbündel	30
6.1. Hauptrichtung West-Ost	
A) Südharzstraße in Richtung Halle	31
B) Straßenbündel Südharz – Altenburg	31
C) Straßenbündel Eichsfeld – Oberlausitz	34
D) Nordrhön – Lausitz-Straßenbündel	41
E) Straßenbündel von der Rhön in Richtung Westerzgebirge	55
6.2. Hauptrichtung Nordwest-Südost	
F) Peter-und-Pauls-Weg	62
G) Salzstraße Sulza/Ilm – Camburg	62
H) Straßenbündel vom Göttinger Becken zum Vogtland	63
I) Straßenbündel vom Kasseler Becken in Richtung Vogtland	66
6.3. Hauptrichtung Nord-Süd	
K) Straßenbündel aus Richtung des Hohen Meißners zur Rhön	72
L) Südharz/West-Grabfeld-Straßenbündel	75

M) Ost-Eichsfeld-/Ost-Grabfeld-Straßenbündel	80
N) Nord-Süd-Straßenbündel vom zentralen Harz in Richtung Bamberg	97
O) Straßenbündel vom Nordharz über Nordthüringen (Sondershausen/ Frankenhausen) nach Franken (Coburg)	108
P) Straßenbündel vom Ostharzrand in Richtung Oberpfalz	121
Westliches Trassenbündel der Verbindung vom Ostharzrand ins östliche Oberfranken ..	123
Östliches Trassenbündel der Verbindung vom Ostharzrand ins östliche Oberfranken	137
Q) Straßenbündel aus Richtung Dölauer Heide zur Frankenschwelle	144
R) Leipziger Raum – Vogtland	149
6.4. Hauptrichtung Südwest-Nordost	
S) Straßenbündel vom Kasseler Becken über das Eichsfeld nach Nordhausen	150
T) Straßenbündel durch das südliche Thüringer Becken im Zuge der Via Regia	151
U) Straßenbündel von der Rhön über Arnstadt in den Raum des unteren Wethautals	160
V) Straßenbündel vom Grabfeld in Richtung Ostthüringen	166
7. Katalog zu Altstraßenrelikten (Beispiele)	174
Hohlwege und sonstige Altstraßenrelikte in Thüringen (Auswahl, nach Orten, alphabetisch)	
Anmerkungen	286
Literatur	293
Register der Orts-, Flur- und Forstnamen sowie Landschaftsbezeichnungen	299
Register der historischen Straßen- und Wegebezeichnungen	323
Straßengasthäuser und auf Gasthäuser hinweisende Namen	324

Wege sind schon seit frühester Zeit von enormer Bedeutung für die Menschen gewesen. Seit dem Ende der Eiszeit vor etwa 12000 Jahren haben vermutlich ständig Menschen in Thüringen gelebt. Seit dieser Zeit wird es immer Pfade und Wege gegeben haben. Spätestens seit der frühen Jungsteinzeit vor etwa 7500 Jahren gab es ein Netz von Siedlungen und folglich auch ein Wegenetz, das diese Siedlungen verband, sowie Fernwege, die von Thüringen in benachbarte Regionen führten. Viele historische, prähistorische und heimatkundliche Einzelarbeiten beschäftigen sich mit Altstraßen und Altwegen in Thüringen oder streifen dieses Thema. Bisher gibt es meines Wissens nach jedoch keine landesweite Zusammenstellung. Ziel dieses Buches ist deshalb eine Zusammenschau zu den Wegen und Altstraßen für den Raum Thüringen, wobei der Versuch unternommen wird, vor allem die durch die landschaftlichen Verhältnisse bestimmten Hauptlinien des Verkehrs für die vormittelalterliche Zeit herauszuarbeiten.

Die Arbeit kann ein altstraßenkartographisches Werk und detaillierte historische oder prähistorische Untersuchungen zu einzelnen Gebieten, Straßenzügen oder Perioden nicht ersetzen. Daneben ist auch zu berücksichtigen, dass Geländereликte ohne archäologische Untersuchung in den meisten Fällen kaum datierbar sind, und eine Vielzahl der Relikte aus jüngerer Zeit – Spätmittelalter und frühe Neuzeit – stammt. Zur Einordnung der Wegrelikte muss regional und lokal historisch geforscht werden. Detaillierte Untersuchungen gibt es für einige Straßen, sie fehlen jedoch für viele andere. Die hier vorgelegten Betrachtungen sollten deshalb auch als Anregung für weitere Forschung verstanden werden. Die nachfolgenden Darlegungen zur Entwicklung des Wege- und Straßennetzes in Thüringen bauen auf zahlreichen Vorarbeiten zur Geschichte und Vorgeschichte des Landes und Untersuchungen und Diskussionen zum Verlauf alter Straßen auf. Methodische Grundlagen wurden vor allem durch D. Denecke gelegt. Für die vormittelalterliche Zeit sind ganz besonders die Arbeiten von B. W. Bahn zur Methodik und zeitlichen Einordnung von großer Bedeutung. Für verschiedene Gebiete Thüringens liegen bereits sehr detailreiche Arbeiten zum mittelalterlichen Wegenetz vor. So untersuchte W. Eberhardt die mittelalterliche Wegestruktur in Westthüringen und im hessisch-thüringischen Grenzgebiet. Für Nordthüringen sind vor allem Untersuchungen von E. Blaschke bedeutsam. Straßen und Wege im Eichsfeld und in der Umgebung von Mühlhausen wurden insbesondere von R. Aulepp erforscht. Daneben gibt es bereits zahlreiche weitere Arbeiten zu einzelnen Straßen und Altwegverläufen von der Vorgeschichte bis zur Neuzeit.

In diesem Buch sollen die wichtigsten historischen bzw. prähistorischen Linien für den überregionalen Verkehr erörtert werden.¹ Dazu wird der Rahmen für die Verkehrssituation in den verschiedenen vor- und frühgeschichtlichen Perioden betrachtet. Anschließend werden einzelne Richtungen beschrieben und insbesondere die Existenz von parallelen Linienführungen dargestellt, da diese oft Hinweise auf Verkehrsrichtungen geben, die bereits in früher Zeit stark frequentiert wurden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Zusammenfassung einzelner Verkehrslinien zu Verkehrswegebündeln zwangsläufig subjektiv auf Grund räumlicher Nachbarschaft erfolgt, also keinen historischen Zusammenhang darstellt. Beim jetzigen Stand der Forschung muss eine Zusammenschau wie die hier vorgelegte, fragmentarisch bleiben. Im Einzelfall ist es meist sehr schwierig, Aussagen über das wirkliche Alter oder die Bedeutung von Trassen in den verschiedenen vor- und frühgeschichtlichen Perioden zu treffen. Diese lassen sich für die Vorgeschichte nur mittelbar aus der Verteilung benachbarter Fundplätze erschließen. Archäologische Nachweise prähistorischer Straßen gehören zu den seltenen Befunden und sind deshalb bisher nicht geeignet, wesentlich zum Bild eines Wege- oder Straßennetzes für eine Kulturstufe beizutragen. Erst für das späte Mittelalter und die frühe Neuzeit können die Verläufe von Wege und Straßen und die Bedeutung ihrer Nutzung aus schriftlichen Quellen abgeleitet werden.

Für viele wertvolle Hinweise zur Altstraßenforschung und eine kritische Einschätzung des Manuskriptes danke ich Herrn Bernd Bahn, Weimar, ganz herzlich, gleichzeitig möchte ich aber darauf hinweisen, dass nicht alle Hinweise Berücksichtigung fanden und alle Schwächen des Buches vollständig zu Lasten des Autors gehen. Für Hinweise danke ich auch Herrn Achim Fuchs, Meiningen.²

Die große Bedeutung von Verkehrslinien zu allen Zeiten, die prähistorische und historische Bedeutung, die Thüringen als zentraleuropäisches Durchgangsregion hatte und schließlich die wichtige aktuelle Bedeutung von Altwegen für die heutige Flurstruktur und von Altwegrelikten für das Bild der modernen Kulturlandschaft lassen trotz der unvollständigen Quellenlage eine Zusammenstellung wünschenswert erscheinen. Die Darstellung soll insbesondere dazu beitragen, den noch vorhandenen Reichtum an Zeugnissen der Verkehrsgeschichte deutlich zu machen. Deshalb wird auch auf viele Beispiele von Relikten hingewiesen, die nicht auf den ersten Blick als Denkmale frühneuzeitlicher oder mittelalterlicher Transporte und Reisen erkennbar sind. Darüber hinaus soll verdeutlicht werden, dass bereits die Vorgeschichte prägend für die späte Verkehrsstruktur unserer Landschaft gewesen ist und dass manche Teile des heutigen Wegenetzes und manche Wegrelikte bereits auf vorgeschichtliche Wurzeln zurückgehen. Autor und Verlag hoffen, dass das Buch eine Grundlage für die Wahrnehmung und Achtung der Zeugen der Verkehrsgeschichte in der Landschaft gibt und für weitere Forschungen zu den Altwegen Motivation und Hilfe sein kann.

Michael Köhler, im November 2012

1. Einleitung

Pfade, auf denen Menschen sich wiederholt bewegten, haben unsere Landschaft bereits durchzogen, bevor man festen Ansiedlungen kannte, bevor Menschen lernten, Getreide anzubauen und zu töpfern. So bildet das Netz der Wege vielleicht die älteste kulturelle Komponente in unserer Landschaft, die sich wie ein Gewebe auf die gesamte Fläche legt. Aus größerem zeitlichen Abstand schauend, hat dieses Gewebe ständig sein Muster verändert. Da und dort sind Fäden anders gelaufen, sind andere Fäden oder Teile des Gewebes kräftiger oder zarter geworden, je nachdem welche Bedeutung einzelne Regionen für das menschliche Leben gespielt haben.

Manche der alten Trassen sind verschwunden und vergessen. Andere wurden nur temporär benutzt. Daneben gibt es aber auch Verbindungen, die im großen und ganzen ihren Verlauf über lange Zeiträume nicht verändert haben. Das betrifft vor allem solche Verbindungen, die durch die Topographie und Geologie des Landes bestimmt worden sind. Es ist gut vorstellbar, dass solche Trassen nicht nur jahrhundertlang überlebt haben, sondern mit geringen Variationen sogar über Jahrtausende und viele verschiedene menschliche Siedlungsgruppen und Kulturen hinweg beibehalten worden sind. Solche naturgegebenen Trassen bilden damit stärker als jede Siedlung das Rückgrat der kulturlandschaftlichen Entwicklung. Als primäre Trassen spannen sie gemeinsam mit den wichtigsten Siedlungskammern den Rahmen für später entstandene Verbindungen, Siedlungen und Befestigungen auf.

Wege gliedern aber auch das Land. Als langlebige Linien teilen sie die Landoberfläche in Elemente, die die Änderung von Nutzungs-, Macht- und Eigentumsverhältnissen und somit die Landesentwicklung widerspiegeln. Da sie – von wenigen Typen abgesehen – im allgemeinen nicht nur einem einzelnen Besitzer, sondern einem breiteren Nutzerkreis dienen, mithin von allgemeinerer Bedeutung waren, unterlagen sie viel weniger raschen Veränderungen als Flurstücken und andere

Immobilien. Diese Langfristigkeit berechtigt auch zu der Annahme, dass sich – trotz mannigfaltiger Veränderungen der Landschaft – in vielen Elementen der rezenten Wegestruktur sehr frühe Trassen erhalten haben³, vor allem solche, die sich die natürlichen Gegebenheiten wie Geländeneigung, Untergrund, hydrogeologische Verhältnisse, und Umgebungstopographie zunutze gemacht hatten.

2. Thüringen als Verkehrsraum im europäischen Umfeld _____

Die Verkehrsstruktur Thüringens ist nicht nur von regionalem Interesse. Thüringen befindet sich durch seine naturräumlichen Verhältnisse und vor allem auf Grund seiner zentralen Lage in Mitteleuropa in einer besonderen kontinentalstrategischen Position. Diese macht das Land auch im europäischen Rahmen verkehrstechnisch besonders interessant.

Es gibt in Thüringen keine ausgedehnten stehenden Gewässer oder Hochgebirge, die Verkehrshindernisse bilden. Die abwechslungsreiche Topografie und die facettenreichen Untergrundverhältnisse sorgen für vielfältige Möglichkeiten günstiger Verkehrsführungen. Diese verkehrsgünstige Gesamtsituation wird durch die Lage in der nördlichen Randzone der mitteleuropäischen Mittelgebirgslandschaft unterstützt. Im Norden von Thüringen liegt mit dem Harz das am weitesten nach Norden vorgeschobene Mittelgebirge Zentraleuropas. Zwischen Harz und Thüringer Wald öffnet sich eine Beckenlandschaft mit vielgestaltigen Randzonen, die vor allem in West-Ost-Richtung vielfältige Verkehrsmöglichkeiten eröffnet. Die Gebirge selbst stellen keine ernsthaften Barrieren für den Verkehr dar, da sich zwischen den steilen Hängen und tief eingeschnittenen Tälern immer wieder sanfte Höhenrücken und gut passierbare Täler und Talflanken mit Pässen finden, die Verkehrsführungen gestatten.

Es sind vor allem der landschaftliche Übergangscharakter und die zentrale Lage, die das zentrale Deutschland und damit auch das Gebiet des heutigen Thüringens zu einem bedeutsamen kontinentalen Durchgangsland machen. Dieses Gebiet ist ein Bindeglied zwischen dem norddeutschen Tiefland und dem bewegten Gelände Süddeutschlands, es mittelt damit zwischen Nord und Süd und damit auch zwischen der See und Skandinavien auf der einen und dem Alpenraum und der mediterranen Welt auf der anderen Seite. Das Gebiet Thüringens ist zugleich aber auch in einer Mittler-

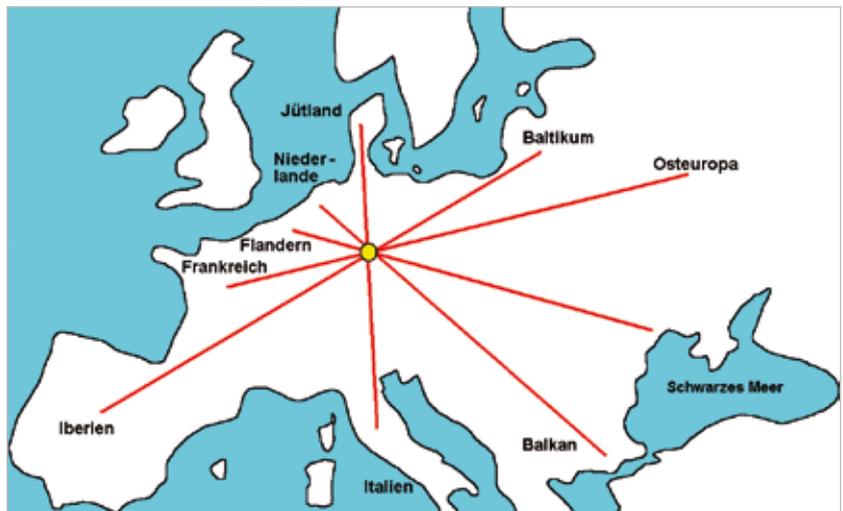


Abb. 1. Zentrale Lage Thüringens in Mitteleuropa

funktion zwischen dem Rheinland und Ostdeutschland, zwischen dem atlantisch geprägten Westen Europas und den kontinentalen Weiten Ostmitteleuropas, Osteuropas und des Balkans. Diese durch die Lage bestimmte Mittlerfunktion wird durch die kulturelle Vergangenheit des Landes bestätigt. Die zentrale Lage prädestiniert den Raum Thüringen als Durchgangsland.

Dieser Lage entsprechend führen mehrere der wichtigsten transeuropäischen Verbindungen durch Thüringen (Übersichtskarte: Abb. 1, S. 9). Thüringen liegt auf der kürzesten Strecke von der iberischen Halbinsel zum Baltikum, von Nordfrankreich nach Russland, von den Niederlanden zum Balkan und nach Kleinasien genauso wie von Flandern zum Nordbereich des Schwarzen Meeres oder von Jütland nach Italien. So trafen sich am Übergang von der späten Jungsteinzeit zur frühen Bronzezeit die Impulse der aus Westeuropa kommenden Glockenbecher-Kultur mit den Einflüssen der von Südosten (Böhmen) kommenden Aunjetitzer Kultur. In der späten Bronzezeit trafen in Thüringen die Einflüsse der skandinavischen Bronzezeit im Norden mit den starken Impulsen der Urnenfelderkultur im Süden und der Lausitzer Kultur im Osten zusammen. In der jüngeren vorrömischen Eisenzeit begegnen sich in Thüringen die Jastorfkultur und die germanische Kultur aus dem Norden und Osten und die keltische Kultur aus dem Süden, Südosten und Westen. Das Zusammenwirken südlicher und westlicher Einflüsse auf der einen und östlicher Einflüsse auf der anderen Seite blieb auch in der Römischen Kaiserzeit in Gestalt von starken Impulsen aus dem Römischen Reich – vor allem den provinziäl-römischen Gebieten an Rhein und Donau – und den Einflüssen benachbarter germanischer Gebiete erhalten. In der späten Völkerwanderungszeit und im frühen Mittelalter trafen sich in Thüringen schließlich vor allem fränkische und slawische Einflussnahme.

3. Entstehung von Wegen und Straßen

3.1. Bildung und Definition von Wegen und Straßen

Wege können spontan entstehen oder durch Planung und Bau angelegt werden. Ein Weg kommt im einfachsten Fall zustande, wenn eine bestimmte Verbindungslinie immer wieder benutzt wird. Die ältesten Pfade sind vermutlich Trassen gewesen, auf denen sich wiederholt Herden von Wildtieren bewegten, denen Jäger folgten. Denkbar ist, dass es im späten Paläolithikum und im Mesolithikum zu einer Lebensweise kam, in der Menschen längerfristig mit Tierherden zusammen lebten und mit ihnen gemeinsam die Weidegebiete wechselten. In den dabei passierten Wegen sind vielleicht die Anfänge der Entstehung von Triften zu sehen, die sich als Trassen der Bewegung von Viehherden über die ganze jüngere Vorgeschichte und das Mittelalter hinweg und zum Teil bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts erhielten. Auch später, als schon feste Siedlungen existierten, aber ihre Standorte von Zeit zu Zeit wechselten, blieben solche Triften wahrscheinlich oft sehr langfristig erhalten, weil ihr Verlauf wohl im wesentlichen durch die naturräumlichen Bedingungen bestimmt wurde, ja über Generationen und Kulturen hinweg immer wieder dieselben Linien benutzt wurden.

Ein Teil der frühen Triften wird durch die Nutzung günstiger Geländeverhältnisse, aber auch auf Grund des Offenhaltens der Geländestreifen durch die immer wieder erfolgende Beweidung ein sehr zügiges Fortkommen ermöglicht haben. Das war natürlich auch für andere Transporte und Reisen von Vorteil. Deshalb ist anzunehmen, dass Abschnitte von Triften sehr frühzeitig Bestandteil von Fernwegen wurden, die dem Fernhandel und Fernreisen dienten.

Mit der Entwicklung von längerlebigen Siedlungen, zugehörigen Begräbnisplätzen und Kultstätten entstand die Notwendigkeit, neben den Triften und Fernwegen auch lokale und regionale Verbindungen zu schaffen. Diese können sich partiell mit Fernwegen und Triften gedeckt haben.

Viele dieser lokalen und regionalen Wege folgten aber anderen Linien, da die Siedlungen oft nicht an den Triften bzw. Fernwegen lagen. Nimmt man alle rezenten und historischen Trassen zusammen, so ergibt sich in dem über mehrere Jahrtausende hinweg vergleichsweise dicht besiedelten Thüringen ein engmaschiges Wegenetz. In diesem Netz haben hatten die einzelnen Linien aber eine recht unterschiedliche und mit der Zeit wechselnde Bedeutung.

Eine bestimmte Wegtrasse oder eine bestimmte Straße, die zwei Orte verband, bedarf einer Definition. Für eine solche Definition kommen im wesentlichen vier Möglichkeiten in Frage:

1. Die Anlage einer Trasse oder Straße erfolgte durch eine planmäßige Baumaßnahme.
2. Ein Weg wird durch Gewohnheitsrecht oder Gesetz als Verbindung zwischen zwei Orten festgeschrieben.
3. Ein Weg wird auf Grund der für bestimmte wiederkehrende Zwecke wiederholten Benutzung ein und derselben Trasse festgelegt.
4. Ein Weg wird auf Grund der Benutzung einer bestimmten Trasse durch ein einmaliges – zu fällig historisch überliefertes oder auf Grund einer besonderen Bedeutung tradiertes – Ereignis beschrieben.

In vielen Fällen ergeben sich die tatsächlich genutzten Wege zwischen zwei Orten durch mehrere, eventuell sogar eine Vielzahl von Wegvarianten. Wege verzweigen sich in mehrere Äste, Zweige und einzelne Trassen. Wege fächerten zu Wegebündeln auf. Klimatische, rechtliche Verhältnisse, der Zustand der Wege, Verfügbarkeit von Wasser und Herbergen, Weidemöglichkeiten, Sicherheitsüberlegungen, politische Verhältnisse oder einfach persönliche Gründe, Vorlieben und die willkürliche Entscheidung der Reisenden führten dazu, dass eine Reise oder ein Transport zwischen zwei Orten im konkreten Fall recht unterschiedlichen Varianten folgen konnte.

Die Entstehung von Verbindungslinien im Gelände ist nicht zwingend an menschliche Intelligenz gebunden. Schon die bodengebundene Bewegung von Tieren erfolgt nicht in einer rein zufälligen Auswahl, sondern folgt zweckmäßigen Bahnen, die wiederholt genutzt werden. Durch die Reduzierung der Vegetation im Bereich der wiederholt beschrittenen oder belaufenen Trassen verbessert sich im allgemeinen deren Passierbarkeit. Außerdem werden die Trassen durch die Benutzung den Einzeltieren und den Populationen immer bekannter und vertrauter, wodurch Sicherheit und Zuverlässigkeit in der Bewegung verbessert werden. Die Verbesserung der Passierbarkeit und der Bekanntheitseffekt sind positiv rückkoppelnde Faktoren, da durch sie die Nutzung einer einmal gewählten Trasse verstärkt wird. Dadurch tritt ein Stabilisierungseffekt bei Verkehrsbahnen ein.

Unabhängig von jeglichen kulturellen Unterschieden organisieren sich Wegnetze häufig spontan nach einer Optimierung, die eine Minimierung des Kraft- und Zeitaufwandes für einen Weg und zugleich einen maximalen kooperativen Effekt durch häufige Benutzung der selben Wegabschnitte durch eine möglichst große Zahl von Nutzern erzielt. Das Ergebnis sind geschwungene und ineinander einmündende und sich wieder verzweigende Wegverläufe, die als Netz Ähnlichkeiten mit einem Schnitt durch einen Seifenschaum haben (Seifenblasenmodell). So wie auf der einen Seite im Schaum die Grenzflächen- und Oberflächenspannung für eine Minimierung der Flächen sorgen, sorgt der Drang, die Wege so kurz wie möglich zu halten, für eine hohe Dichte an Wegen und damit die netzartige Struktur. Auf der anderen Seite entspricht der thermodynamisch getriebenen Minimierung der Zahl der Schaum- bzw. Seifenblasenlamellen die Tendenz, die Zahl der Wege zu begrenzen und möglichst viele Wegabschnitte im Netz gemeinsam zu benutzen.

Der Ausbildung hochgradig symmetrischer Wegnetze mit ständig wiederholtem Netzmuster („isotrope Struktur“) stehen die lokalen naturräumlichen Unterschiede, regionale natürliche und kulturelle Faktoren, klimatische Gradienten und die Ergebnisse einer vorangegangenen, Asymmetrien erzeugenden Landschaftsnutzung entgegen. Deshalb ist das Seifenblasenmodell für Thüringen mit seiner komplexen geologischen Struktur und seiner engen Verflechtung der kulturlandschaftlichen Nutzung und nacheiszeitlichen Klima- und Naturraumentwicklung nur begrenzt anwendbar. In

Teillandschaften finden wir aber durchaus Wegenetze vor, die Grundzüge des Seifenblasenmodells widerspiegeln, wobei die Struktur des Wegenetzes durch mehr oder weniger starke Verzerrungen einer regulären Blasenstruktur beschrieben werden kann. Je stärker das Netz in einer Richtung gestreckt wird („anisotrope Struktur“), desto mehr verlieren Querverbindungen an Bedeutung. Gleichmäßig netzartige Verbindungen gehen in Netze von orientierten Verzweigungen oder Verzweigungshierarchien über.

3.2. Einfluss von Geomorphologie und lokaler Topographie auf die Wegentstehung

Boden, Gesteine und Oberflächengestalt nehmen auf zweierlei Weise Einfluss auf den Verlauf der Wege und Straßen: zum einen bestimmen sie die bevorzugten Plätze der Ansiedlung oder Versammlung und legen damit gleichsam Knotenstellen der Wegverbindungen fest. Zum anderen bestimmen sie aber auch, wie Wege am besten geführt werden können. Dafür gibt es vier ganz unterschiedliche Einflussgruppen:

- Faktoren, die den Verkehr leiten und bündeln, wie sanft laufende Höhenrücken, die gute Aussicht und Orientierung boten, Pässe, flachere Hang- und Talbereiche in steilerer Umgebung, die Hochflächen und Täler verbinden, Landstege zwischen stehenden Gewässern und sumpfigen Niederungen, Zugänge zu als Wasserwegen genutzten stehenden Gewässern, schiffbaren Flüssen sowie Furten in Flüssen
- Faktoren, die einer günstigen Wegführung entgegenstehen, wie Flächengewässer und Sümpfe, häufig überschwemmte Niederungen, Felsen und steile Hänge
- Faktoren, die mit der Versorgung von Mensch und Tier zusammenhängen, z. B. Verfügbarkeit von Wasser ausreichender Qualität, ggf. Weideflächen
- Indirekt wirkende geologische Faktoren wie die Auswirkung der geologischen Verhältnisse auf Boden und Vegetation, darunter die Lage und Orientierung wasserführender Schichten, die Ausbildung von Quellhorizonten und stehenden Gewässern und die Auswirkung geologischer Faktoren auf die Beschaffenheit des Untergrundes. Dazu zählt z. B. die mechanische Beschaffenheit der Oberfläche, die Widerstandsfähigkeit gegenüber Erosion und die Entstehung von Spurrinnen. Hohe Erosionsanfälligkeit, wie sie vor allem bei sandigem Boden, aber auch im Sandstein anzutreffen ist, führte zur raschen Ausbildung von Hohlen. Stärker frequentierte Trassen bildeten dort selbst bei geringem Anstieg oft sehr tiefe und breite Hohlen aus, oder es entstanden durch schrittweise Verlegung der Trasse große Spurenfächer.

3.3. Verkehrsleitlinien in Thüringen

Für Fernwege wird angenommen, dass im Mittel möglichst kurze Wege bevorzugt wurden. Ein Fernweg zwischen zwei Orten entfernt sich nicht mehr als nötig von der Geraden, und der Winkel zwischen der Geraden und dem tatsächlichen Wegverlauf wurde so gering wie möglich gehalten.

Abweichungen von dieser Regel wurden durch politische oder Sicherheitsinteressen oder durch die Geländebeschaffenheit verursacht. Neben der Tendenz zur Vermeidung von Höhenunterschieden und Gewässerpassagen, feuchten Niederungen, dichten Wäldern, Sümpfen und steilen Streckenabschnitten wird auch das Bedürfnis nach Orientierung und Sicherheit durch Aussicht oder Rundumsicht eine wichtige Rolle gespielt haben. Diese Faktoren führten dazu, dass sich die Trassenführung früher Wege an den Höhenlagen orientierte, soweit nicht Faktoren wie Passierbarkeit und Wegverlängerung empfindlich entgegenstanden: Am beliebtesten waren wahrscheinlich Trassen, die Kammlinien folgten. Gern wurden Routen in leichter Hanglage benutzt, soweit Neben-

täler nicht wegverlängernd wirkten oder häufigen Höhenwechsel mit sich brachten. Weniger gern wurden Trassen in den Talsohlen genutzt. Die Vermeidung von Höhenunterschieden und steilen Anstiegen spielte für die Bewegung von Viehherden und bei Transporten mit Lasttieren eine weit- aus geringere Rolle bei der Wahl des Weges als für den Wagenverkehr.

Auf Grund dieser Priorisierung werden vom Naturraum her folgende Komponenten besonders attraktiv für die frühe Wegwahl gewirkt haben: Pässe mit gegenüberliegend anschließenden Übergängen zu langgestreckten Höhenzügen oder wenig zertalten Hangbereichen, Flussübergänge mit benachbarten günstig zugänglichen Höhenrücken, Niederungspassagen mit anschließendem Übergang zu (wenigstens) leicht erhöhten Geländerrücken:

Zu den verkehrungünstigen Bereichen zählen die steilen Hänge der Gebirge Harz und Thüringer Wald, teilweise die Höhenzüge an der Peripherie des Thüringer Beckens, die Talkanten der Flusstäler. Verkehrstechnisch schwierig sind z. B. die steilen und z. T. felsigen Abschnitte der Muschelkalkhöhen wie Ohmgebirge, Dün, Hainleite, Finne, Hainich und die Randhöhen des mittleren und oberen Werratal und des mittleren Saaletals. Die größeren Flüsse selbst sind wohl nur in Hochwasserzeiten ernsthafte Verkehrshindernisse gewesen. Mehr als die Flüsse werden die feuchten Auen und Niederungen den Verkehr behindert haben. Das gilt auch für die kleinen Flüsse. Verkehrshemmend haben vor allem die Riethe von Helme, Gera und Unstrut vor der Trockenlegung gewirkt, letztere blockierten den Süden und Osten des zentralen Thüringer Beckens erheblich.

Im folgenden sind einige typische Beispiele für von den naturräumlichen Voraussetzungen her besonders günstige Geländesituationen angegeben:

- A) **Pässe** mit in gegenüberliegend anschließenden Übergängen zu langgestreckten Höhenzügen oder wenig zertalten Hangbereichen
 - Geschling mit Hainleite-Südseite (SSO)-Wipperübergang und Windleite (NNW)
 - Oberhofer Gebirgsübergang mit Höhenzug zwischen Lütche/Gera und Wilder Weiße nach Arnstadt (NO) und jenseits Zella mit Höhenzug zwischen Lichtenau/Schwarza und Hasel (SW)
- B) **Flussübergänge** mit benachbarten günstig zugänglichen Höhenrücken
 - Werrafurt bei Hörschel mit Ringgauhöhen (NW) und Rennsteig/Hohenrod (SO)
 - Saalefurt bei Maua: von der Saale-Ilmplatte (WSW) in Richtung Wöllmisse (ONO)
 - Werrafurt bei Wernshausen: Hunsrücken im Westen – Famberg (ONO)
 - Werrafurt bei Walldorf mit Hetzberg/Ringelsberg (NNO) und Haßfurt (SSW)
 - Saaleübergang bei Saalfeld (Heide ONO/südliche Orlasenke O – Thüringer Wald W bzw. WSW)
- C) **Niederungspassagen** mit anschließendem Übergang zu (wenigstens) leicht erhöhten Geländerrücken
 - Unstrutübergang bei Griefstedt (O–W)
 - Unstrutübergang bei Straußfurt, Heilinger Höhen (NW)-Kranichborner Hügel (SO)
 - Gerafurt in Erfurt mit Höhenrücken zwischen Nesse und Apfelstädt (W)
- D) **Durchlässe** zwischen Steilhangbereichen und Pässen:
 - im Bereich des nördlichen Randes des Thüringer Beckens: Sonnenstein (O-W), Ohmgebirge Kirchohmfeld (N-S), Dündurchlass im Geisledetal, Dündurchlass bei Lutter/Uder, Dündurchlass bei Kallmerode/Reifenstein, Geschling (Hainleite bei Sondershausen), Wipperdurchbruch bei Seega/Günserode, Sachsenburger Unstrutdurchbruch
 - wichtige Pässe im Thüringer Wald: Clausthal, Glasbachwiese, Kleiner Inselsberg, Ebertswiese, Oberhof/Zeller Leube, Suhler Ausspanne, Schmücke, Güldene Brücke, Schmiedefeld (Rennsteigkreuzung), Allzunah, Kahlert, Schwalbenhaupt, Masserberg, Alte Ausspanne (bei Friedrichshöhe), Limbach, Igelshieb/Ernstthal, Sattelpass, Spechtsbrunn, Grumbach

Schöngleina (Saale-Holzland-Kreis)

TK 5036: 4481,1-4481,4/5641,5

Am östlichen Ortsrand hat sich eine lang nach Osten laufende Hohle in nur sanft ansteigendem Gelände erhalten.

Schöngleina (Saale-Holzland-Kreis)

TK 5036: 4481,3/5640,8

Im Zuge des Weges nach Lotschen hat sich ein Hohlwegstück erhalten. Es könnte sein, dass dieses Wegstück zu einer der Trassen gehörte, die vom Hummelstedter Saaleübergang zur Rodatalquerung an der Zeitgrundmündung verliefen.

Schüptitz (Saale-Orla-Kreis)

TK 5238: um 4501,4/5622,0

Am Nordrand von Schüptitz existiert im Zuge der nach Norden führenden Feldwege eine sich verzweigende Hohle. Beide Hohlen gehören wohl zu der von Süden aus Richtung Dörtendorf kommenden Straße.

Schweikershausen (Landkreis Hildburghausen)

TK 5729: 4403,5/5565,8

Der sich südlich des Ortes von Ost nach West ziehende Höhenweg über Wachtelrangen und Struth heißt Fürstenweg. Der Name könnte auf den Verlauf auf der Höhe (First) hinweisen. Der Weg kommt für eine Verbindung in Frage, die von Coburg nach Westen in Richtung Kissingen führte.

Schwickershausen (Landkreis Schmalkalden-Meiningen)

TK 5528: um 4397,5/5593,2

Weghohlen laufen parallel zum Fahrweg, der von Schwickershausen nach Norden führt. Die Hohlen gehören offensichtlich zu einem Weg, der im Bogen in Richtung Hausberg verlief.

Seega (Kyffhäuserkreis)

TK 4632: 4432,4/5687,7- 4432,6/5688,0;

4431,9/5687,7

Der Zugang von Seega zur Arnsburg bildet eine Hohle. Der Weg stellt die organische Fortsetzung der zentralen, durch Seega führenden Hauptstraße dar und führt nach Osten direkt in den Scheitel der Wiperschleife, innerhalb derer der Ort liegt. Deshalb ist anzunehmen, dass der Weg nicht nur für den Weg zur Burg bedeutsam war, sondern eine alte Verbindung darstellt, die von Nordosten kam, bei Seega die Wipper querte und bei der Arnsburg die Höhe der Hainleite gewann.

Seega (Kyffhäuserkreis)

TK 4632: 4432,5/5686,9

Im unteren Teil des Ilmentals findet sich ein Hohlweg, der zu dem im Tal nach Westen hinaufführenden Weg gehört.

Seelingstädt (Landkreis Greiz)

TK 5239: 4517,0/5626,8-4517,1/5626,0

Nördlich und südlich des Ortes verläuft die Landstraße, die in Richtung Teichwolframsdorf führt, in einer Hohle, die wohl ihren Ursprung in Trassen hat, die auf die alte Nord-Süd-Straße zurückgehen. Hohlwege und parallel verlaufende Hohlenabschnitte bei den benachbarten Orten Wolframsdorf und Trünzigen bestätigen diese Annahme.

Seifartsdorf (Saale-Holzland-Kreis)

TK 5037: 4496,3/5645,0-4496,6/5645,3

Im Zuge des Hohen Weges zwischen dem südlichen Ortsteil von Tautenhain und Seifartsdorf haben sich markante Altwegrelikte erhalten. Im Bereich des stärksten Anstieges begleitet eine mehrere Meter hohe gehölzbestandene Geländekante die Südseite des modernen Weges. Hohlen laufen daneben parallel zum modernen Weg. Vermutlich handelt es sich bei dem Hohen Weg um einen südlichen Parallelzweig der Alten Straße, der aus Westsüdwesten über die Holzlandhochfläche bei Hermsdorf zum Elstertal führte und den Fluss wohl bei Silbitz überschritt.

Seifartsdorf (Saale-Holzland-Kreis)

TK 5037: 4496,7/5645,6

Dicht nordwestlich des Ortes hat sich am Südhang des Seifartsdorfer Berges eine Hohle erhalten. Durch diese führte ein Zubringer zur Alten Straße vom Tal auf die Höhe hinauf.

Seisla (Saale-Orla-Kreis)

TK 5335: um 4469,5/5611,6

Parallel zum modernen Asphaltband der Hohen Straße finden sich im Wald parallele Hohlen, die die frühe Benutzung der von West nach Ost führenden Höhenstraße auf dem Rücken zwischen Orlasenke und Saaletal anzeigen.

Seitenbrück (Saale-Holzland-Kreis)

TK 5135: 4474,5/5629,5; 4474,8/5629,7



Bei Seitenbrück, Weg von Seitenroda

Relikte, die auf eine intensive Nutzung des Weges von Seitenbrück nach Seitenroda hinweisen, finden sich in Form einer hohen Geländekante westlich des Ortes sowie in einer Hohlle am westlichen Ortsausgang.

Seitenbrück (Saale-Holzland-Kreis)

TK 5235: 4475,4/5628,5; 4475,8/5628,6

Der von Westen aus Richtung Lindig über den Berg Rücken zwischen Löbschützer und Leubengrund in Richtung Wolfersdorf führende Höhenweg hat sich in Anstiegsbereichen südlich von Seitenbrück an mehreren Stellen in Form von nebeneinander liegenden Hohlen ins Gelände eingeschnitten.



Bei Seitenbrück

Seligenthal/Falkenburg (Landkreis Schmalkalden-Meiningen)

TK 5228/5229: um 3604,9/5625,7-3607,1/5627,5

Am Kaiserkopf, am Jungfernborn und unterhalb des Falkensteins (Felsturm, Burgstelle) finden sich teils verschliffene Weghohlen, stellenweise viele Parallellzüge.

Sickenberg (Landkreis Eichsfeld)

TK 4726: 3570,3/5684,3

Nordwestlich des Ortes zeigt die neben dem modernen Fahrweg erhaltene Hohlle die frühere Benutzung des von Dietzenrode heraufkommenden Weges an.

Siegmundsburg (Landkreis Sonneberg)

TK 5532: 4430,0/um 5590

Am Südosthang des Bleß zieht sich eine Hohlle in Richtung Herrenberg. Es ist denkbar, dass diese mit einem Weg im Zusammenhang stand, der vom Rennsteig über Siegmundsburg und den Nordostrücken des Bleß (Forstname „Schmiede“) heranzuführte. Dieser Weg könnte vielleicht bereits im Zusammenhang mit der latènezeitlichen Befestigung auf dem oberhalb von Theuern und Mausendorf gelegenen Herrenberg gestanden haben.

Siegmundsburg (Landkreis Sonneberg)

TK 5532: 4431,3/um 5588,7

Hohlen führen von Theuern den relativ steilen Hang zum Steger nördlich von Theuern hinauf. Der Name des Berges erinnert an „Steiger“ und könnte einen Hinweis auf die Bedeutung der Hohlen als Relikte einer Altstraße darstellen, die vor der Nutzbarkeit des Neumannsgrundes für den Verkehr zum Kamm des Gebirges wichtig war. Zu dieser Vorstellung passt auch die Bezeichnung Straßenberg oberhalb Rauensteins, wo sich ebenfalls Hohlen in einem steilen Anstiegsbereich – wohl als östlicher Nachbarzweig der entsprechenden Straße – finden.

Silbitz (Saale-Holzland-Kreis)

TK 5038: 4500,2/5646,6-4500,8/5646,2

Am Südwestrand des Bachgrabens führt die Steinbrückener Landstraße vom Ort nach Südosten. Im Zuge der Straße erscheint eine stark ausgebildete Geländekante, die vermutlich nicht erst auf den Ausbau der alten Landstraße zurückgeht, sondern wohl ein Relikt einer alten Trasse ist. Die Wegführung passt zu einem Streckenverlauf, der aus westnordwestlicher Richtung (wohl Immündungsraum) über Königshofen zum Elsterübergang bei Crossen und Tauchlitz führte und weiter nach Ost Südosten verlief.

Silkerode (Landkreis Eichsfeld)

TK 4428: 3596,7/5716,6

Der Fahrweg in Richtung Wüstung Königshagen verläuft in einer Geländerinne an der Südflanke des Großen Pflingstrasens, die ihre Entstehung offensichtlich der Aushöhlung des Weges verdankt. Gut ausgeprägte Hohlwegrelikte haben sich rechts des ansteigenden Weges erhalten. Der starke frühere Verkehr, der sich in der Hohlle manifestiert, ist eventuell weniger in Richtung des modernen Wegverlaufs, also in Richtung der Wüstung Königshagen, zu suchen als vielmehr in Richtung Hohe Straße, Barbiser Kopf und weiter in Richtung Pöhlde. Mit diesem Verlauf könnte der Hohlweg im frühen Mittelalter als Variante der Verbindung zwischen Nordhausen und Pöhlde große Bedeutung gehabt haben, geht aber vielleicht sogar auf die Bronzezeit zurück.

Silkerode (Landkreis Eichsfeld)

TK 4428: 3596,8/5715,9

Der nach Westen aus dem Ortskern in Richtung Schnackenkopf führende Weg hat eine markante Weghohlle hinterlassen. Möglicherweise handelt es sich um einen Teil einer von Westen aus Richtung Mackenrode über Weilrode kommenden Verbindung.

Silkerode (Landkreis Eichsfeld)

TK 4428: 3597,4/5716,7

Der nach Nordosten aus dem Ort in Richtung Kapelberg hinaufführende Fahrweg folgt einem alten