

# Thüringer Triften und Trassen

Frühe Wege in den Landschaften  
zwischen Werra und Weißer Elster

Michael Köhler

# 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. Haupttrichtung 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. Haupttrichtung 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. Haupttrichtung 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 Döläuer 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 Wegreликte 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.<sup>1</sup> 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 Verkehrswegegebülden 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.<sup>2</sup>

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 dienten, 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 haben<sup>3</sup>, 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 vermittelt 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

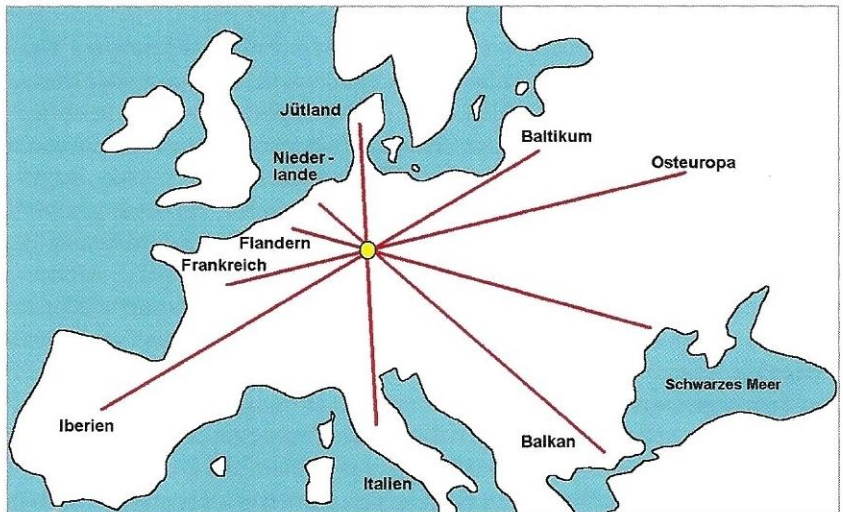


Abb. 1. Zentrale Lage Thüringens in Mitteleuropa



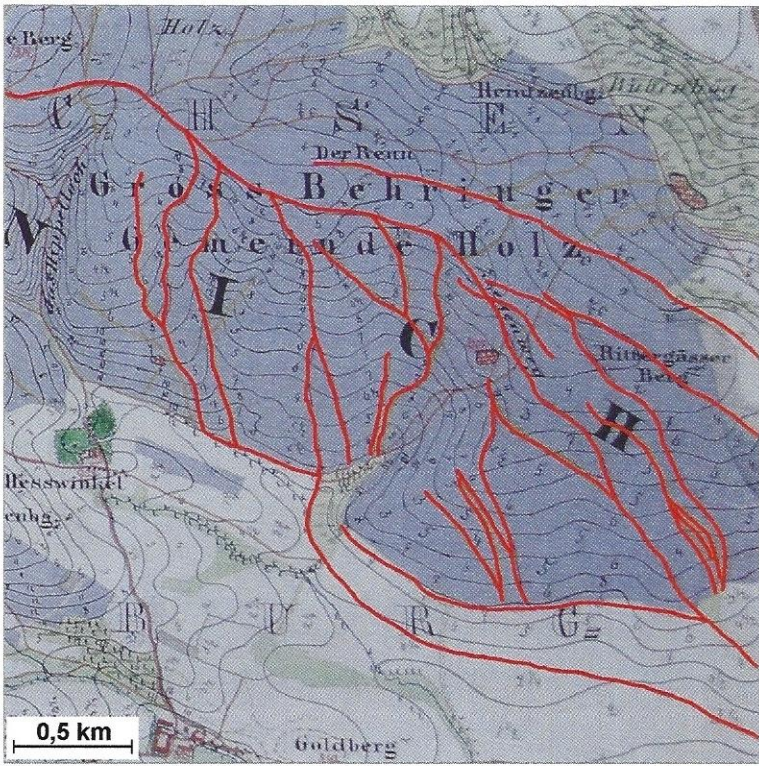


Abb. 47. Trassenbündel der NW-SO-Verbindung im südlichen Hainich bei Hüttscheroda (Feldoriginal-Ausschnitt, Mitte 19. Jh.)

Abb. 48. Alte Landstraße am Brückenberg (rechtes Werraufer) oberhalb der Liboriuskapelle bei Creuzburg





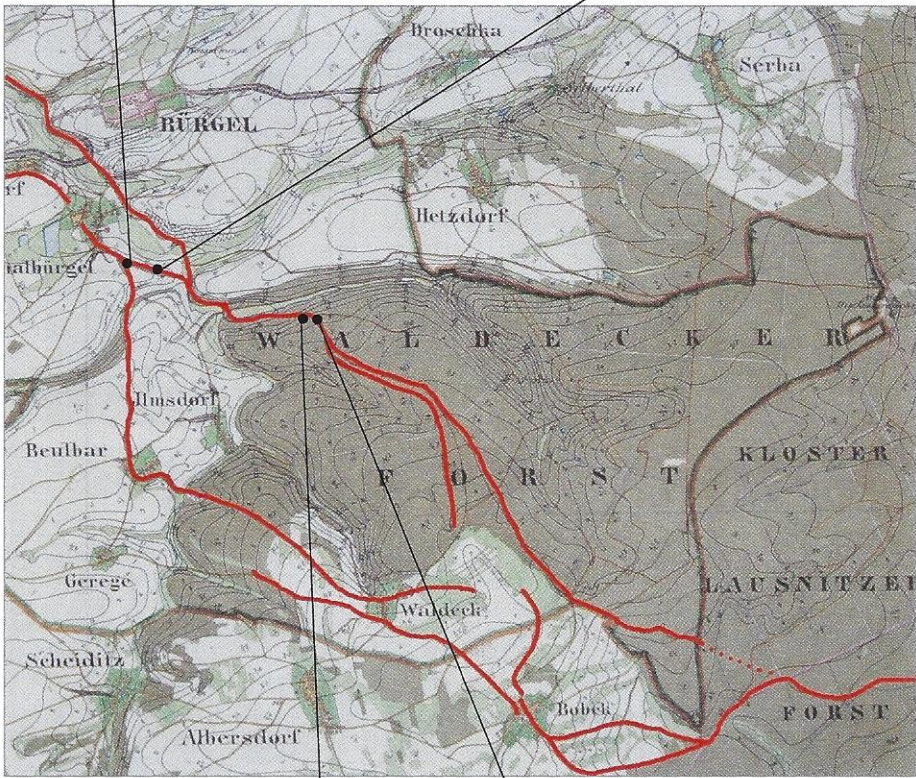


Abb. 23. Lokale rezente Wegverläufe und ehemalige Trassen zwischen Bürgel und Bobeck (Feldoriginal-Ausschnitt, Mitte 19. Jh.; Beispiele für erhaltene Wegspuren im Gelände)