

Vorbemerkung zum Thema des Frankenland-Heftes

von

Helmut Flachenecker

Unter dem plakativen Titel „Augen zu und durch“ wurde im Oktober 2008 in den Räumen des Archivs und der Bibliothek des Bistums Würzburg eine Tagung zu den historischen Verkehrs wegen in Unterfranken abgehalten. Organisiert wurde sie vom Lehrstuhl für Fränkische Landesgeschichte an der Universität Würzburg und dem Archäologischen Spessartprojekt aus Aschaffenburg, finanziell und ideell unterstützt von den Freunden Mainfränkischer Kunst und Geschichte sowie der Gruppe Würzburg des Frankenbundes. Für diese Zusammenarbeit sei allen Beteiligten auf das Herzlichste gedankt.

Die Resonanz war überwältigend, über 120 Besucher kamen zu den Vorträgen, viele von ihnen trugen lebhaft zur Diskussion bei. Das

Thema „Straßen“ berührt die Menschen, hat es doch für jeden einen direkten Bezug zu seinem eigenen Leben. Dieses Interesse wach zu halten dient die vorliegende Publikation im *FRANKENLAND*. Natürlich konnten auf dieser Tagung nur wenige Themen angesprochen werden, die Großregionen Rhön, Spessart, Frankenhöhe und Fränkische Platte sind dabei. Die Referenten haben ausnahmslos aus ihrer langjährigen Forscherpraxis berichten können.

Viele Fragen bleiben noch offen, für deren Beantwortung die beigefügte Karte zu Straßen in Unterfranken um 1500 eine Anregung sein soll. Eingezeichnet sind bisher eindeutig identifizierbare Straßen, viele werden noch fehlen. Damit soll den regionalen und lokalen Forschern die Möglichkeit gegeben wer-



Abb.: Straßen in Unterfranken um 1500.

den, ihre Ergänzungen, Korrekturen, Alternativen einzubringen. Schreiben Sie in einem solchen Falle doch eine E-Mail an den FRAN-

KENBUND; er wird dann die Anfragen an den Lehrstuhl oder an das Archäologische Spessartprojekt bzw. an die Autoren weiterleiten.

Vom Straßenbündel zur verrechtlichten Straße

von

Helmut Flachenecker

Folgt man zunächst einer abstrakten Definition, so sei die Straße, nach dem mittelalterlichen Straßenforscher Thomas Szabò, ein „*abgegrenzter Bodenstreifen, der als Verkehrsraum reserviert [ist] und von der Allgemeinheit zu gleichem Recht benutzt wird.*“¹⁾ Dieser „*Bodenstreifen*“ mußte jedoch eine jahrhundertelange Entwicklung auf sich nehmen, bis er tatsächlich nur einer wurde. Lange Zeit verliefen mehrere „*Streifen*“ nebeneinander, besonders bei Steigungen und Gefällstrecken, bis man sich auf eine – dann normierte Trasse – festlegte. Steigungen wurden so durch mehrere parallele Hohlwege überwunden. Solche Hohlwege bildeten sich besonders ausgeprägt in Buntsandsteinregionen. Dabei konnten 10-25-prozentige Anstiege auf steileren oder mehr flacheren Trassen bewältigt werden, ehe es auf einer mehr oder weniger eben werdenden Hochfläche zu einer Vereinigung kam. Gerade an solchen Steigungsabschnitten sind alte Wege besonders deutlich in der Landschaft zu erkennen, da naturgemäß Straßenrinnen auf Ebenen durch Erosion und menschliche Veränderungen häufig beseitigt bzw. schwach ausgeprägt sind. Allerdings sind auch bei den Anstiegen natürliche Veränderungen der Landschaftsformen mit zu berücksichtigen, die eine zeitliche Verortung der Straßen nicht gerade erleichtern.²⁾ Für lange Zeit mußte eigentlich von einem Straßenbündel gesprochen werden, das die naturräumlichen Vorgaben ausnutzte.³⁾

Altstraßen waren meist unbefestigte, von der örtlichen Geologie und Topographie in ihrem Verlauf bestimmte Wege; sie verliefen überwiegend auf den Höhen und nicht in den

sumpfigen, von mäandrierenden Fluß- und Bachläufen durchzogenen Tälern. Die Gewässer wurden, wenn notwendig, an Furten, später durch Brücken, überwunden. Eine Verlegung der Straßen in die Täler erfolgte erst, wenn sich dort eine größere Siedlungsdichte entwickelt hatte. Der Weg in der Höhe, entlang der WasserscheideLinien, ermöglichte ein Vorwärtskommen ohne größere Höhenunterschiede. Ein Zusammentreffen mehrerer Straßen läßt sich häufig dort nachweisen, wo mehrere Wasserscheiden aufeinanderstießen.⁴⁾

Dieser Befund gilt etwa für den Spessart, wo die alten Höhenstraßen sich dort bündelten, wo die Flußsysteme der Kinzig, Kahl, Jossa und Lohr sich trafen. Damit entwickelte sich ein Verkehrsknoten im Raum Wiesen, Villbach und Lohrhaupten. Der Spessart ist auch ein Beispiel für eine vom Buntsandstein geprägten Grenzlandschaft – zwischen dem ungemein fruchtbaren Untermain-Rheingebiet und Mainfranken –, die durch Straßen überwunden werden mußte, um von einer dichter besiedelten Kulturlandschaft zu einer anderen zu gelangen. Der Buntsandstein bot zudem die Vorteile eines relativ trockenen Straßengrunds, da die Wege nach dem An- bzw. Abstieg aus dem Maintal über dem auf ca. 300 m liegenden Quellhorizont verliefen, und von langgestreckten Höhenrücken mit geringen Gefällen.⁵⁾ Da die Straßen bis in das 19. Jahrhundert hinein kaum befestigt waren, diente der anstehende Buntsandstein häufig als eine Art „natürliche Befestigung“.⁶⁾ Erst Ende des 18. Jahrhunderts gab es Nachrichten über Befestigungen von Straßenanstiegen mit Hilfe von Kies und Stein bzw. mit Hilfe einer