

„Es führt[e] kein Weg an Ebersweier vorbei“

## Die Straßen von und nach Ebersweier

Margot Hauth

Ebersweier, eine kleine Ortschaft im Herzen der Ortenau, wurde im Jahr 1215 erstmals urkundlich erwähnt als Ebirs-wilre. Der Ort liegt in der Vorbergzone, am Eingang in das Durbachtal. Noch vor 200 Jahren war Ebersweier ein reines Straßendorf, das sich auf beiden Seiten des „Durbachs“ entlangzog. Seit 1973 ist die ehemals selbstständige Gemeinde Ebersweier ein Ortsteil der Gesamtgemeinde Durbach.

Jahrhundertlang war der Weg über Ebersweier für die Bewohner des hinteren Durbachtals die einzige größere Verbindung ins Land. Spätestens mit dem Bau der Eisenbahnlinie, dem Bahnhof Offenburg und dem Bahnhof in Windschlag gewann die Straße über Ebersweier zu den Bahnstationen zunehmend an Bedeutung. Andererseits gelangten aber auch Fremde und „Schaulustige“ nur über Ebersweier zum Wahrzeichen des Durbachtals, dem Schloss Staufenberg.

### Die Anlegung eines neuen Weges von Ebersweier nach Durbach

Der eingangs erwähnten Aussage liegt u. a. eine Anweisung aus dem Jahr 1812 zugrunde. Das Großherzoglich Badische Direktorium des Kinzigkreises Offenburg ordnete die Anlegung eines neuen Weges durch Ebersweier bis an die von Neveu'sche



Abb. 1: Ebersweier, am Eingang des Durbachtals gelegen (1985)

Mühle im unteren Weiler an. Von da aus bis nach Durbach sollte die Talstraße verbessert werden.<sup>1</sup> Diese Anordnung war möglicherweise die Folge eines Besuches Ihrer „Kaiserlichen Hoheit, Frau Großherzogin“ auf dem Schloss Staufenberg im September 1811. Für diese Tour sollte bereits 1811 die Straße von Windschläg über Ebersweier nach Durbach und Staufenberg in gut befahrbaren Stand gebracht werden.<sup>2</sup> Es ist davon auszugehen, dass es sich bei dem hoheitlichen Besuch um Großherzogin Stéphanie de Beauharnais (1789–1860) handelte, der Gemahlin von Erbgroßherzog Karl von Baden und Adoptivtochter des französischen Kaisers Napoleon Bonaparte.<sup>3</sup> Von Großherzogin Stéphanie de Beauharnais wird berichtet, dass sie gerne Ausflüge und Reisen unternahm, um Baden und das badische Volk besser kennenzulernen. Ob „Ihre Kaiserliche Hoheit“ Gefallen an der Tour auf das Schloss Staufenberg fand, ist leider nicht überliefert. Zweifel sind angesichts der neueren Anweisung jedoch angebracht.

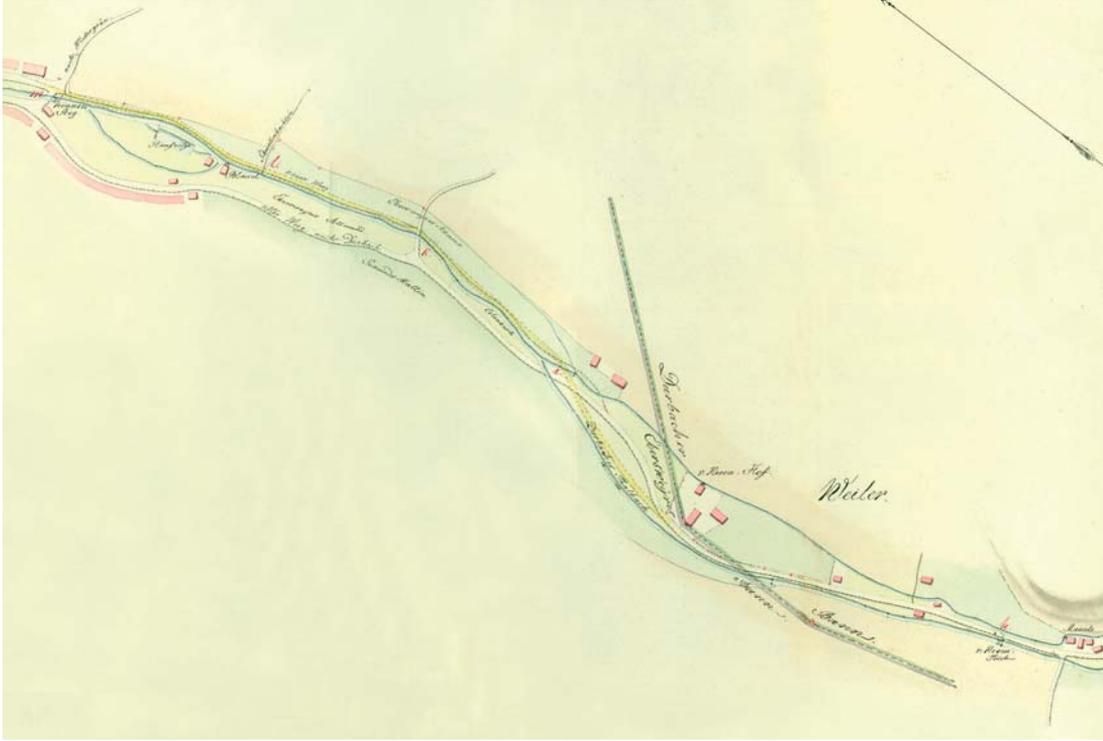
Anfang des 19. Jahrhunderts war die Weganlage alles andere als komfortabel. Der Durbach durchfloss den Ort Ebersweier je nach Witterung bzw. Wasseranfall in einem mehr oder weniger breiten, flachen Bett. Es gab im Dorf zu dieser Zeit keine befahrbaren Brücken, nur vier begehbbare Stege. Um mit Fuhrwerken von einer Bachseite zur anderen zu gelangen, musste der Bach mit den Gespannen durchfahren werden.

Die Hauptverkehrsader durch das Dorf Ebersweier lag südlich des Baches. Der Fahrweg verlief von Windschläg kommend über die heutige Windschläger Straße, die Alte Dorfstraße in die Wiesenstraße und von dort weiter nach Durbach. Der Straßenbereich zwischen dem Ort Ebersweier und dem sogenannten Weiler Richtung Durbach wurde oft überschwemmt und war deshalb, besonders zur Winterzeit, „beschwerlich zu passieren“.<sup>4</sup> Die Ortsvorstände von Ebersweier waren nicht abgeneigt, eine Verbesserung herbeizuführen.

*Abb. 2: Schloss Staufenberg (Bild links)*

*Abb. 3: Die heute noch bestehende Furt über den Durbach an der Gemarkungsgrenze Ebersweier-Windschläg (Bild rechts)*



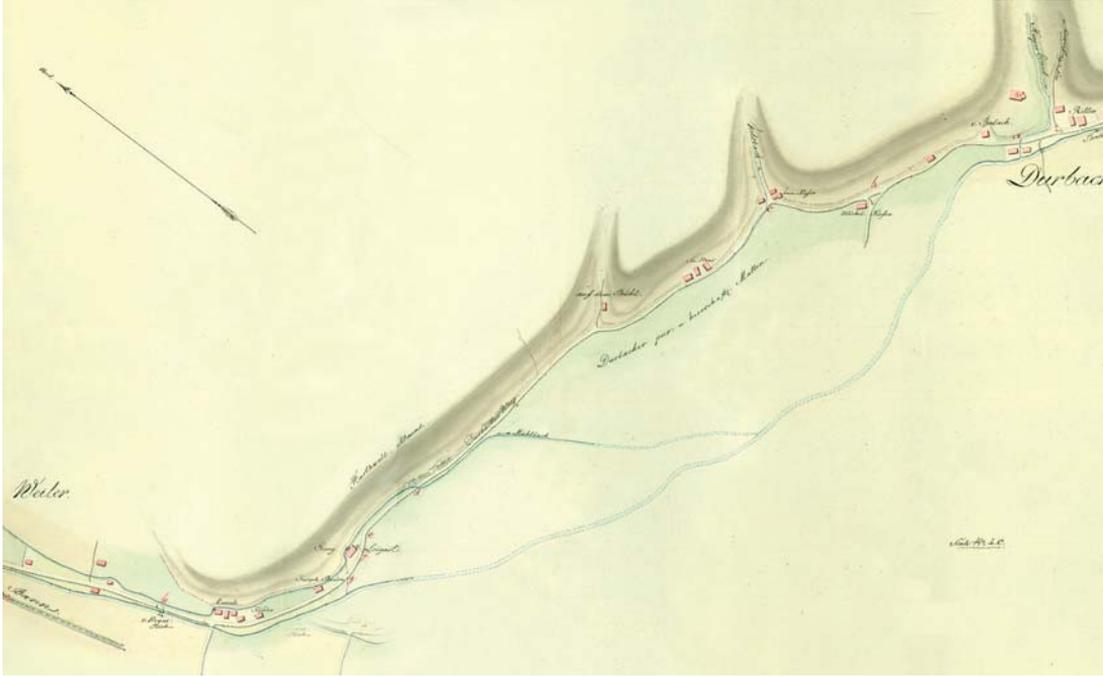


„Wegen der starken Passage nach Durbach und in das dortige Gebirg“ sei es für ihre Gemeinde selbst wie auch für die benachbarten Gemeinden von großem Nutzen, wenn der Weg durch den Ort Ebersweier mehr erhöht und trocken gelegt werde.<sup>5</sup> Von der Großherzoglichen Gefällverwaltung wurde Ingenieur Rochlitz beauftragt, für die neue Weganlage einen Plan zu entwerfen. Die Planung beinhaltete eine maßgebliche Veränderung des Straßenverlaufs wie auch des Bachlaufs: Der Hauptweg durch den Ort Ebersweier sollte ab dem Hennensteg<sup>6</sup> auf die nördliche Seite des Baches verlegt werden.<sup>7</sup> Die beiden Wege entlang des Durbachs wollte Ingenieur Rochlitz durch drei Furten verbinden. Eine Hauptfurt am Anfang des Orts Ebersweier bei der Behausung des Johann Männle (heute Windschläger Straße 11), die zweite Hauptfurt oben am Dorf bei dem sogenannten Hennensteg. Wie die weiteren Ausführungen belegen, wurden keine Furten, sondern Brücken angelegt. An der Stellfalle bei der von Neveu'schen Mühle war eine ähnliche Brücke vorgesehen.<sup>8</sup> Der Durbach sollte begradigt werden, mittels eines Durchstichs an den „Ebersweyer Gemeinds-Erlenbosch geleitet“<sup>9</sup> und von da möglichst in gerader Linie bis zum Hennensteg fortgeführt werden.<sup>10</sup>

Abb. 4: Plan zur Verlegung des Weges von Ebersweier nach Durbach, 1811/1812; Abschnitt vom „Hennensteg“ bis zum Unterweiler [© StAF, B686/1, Nr. 14 D]

Für die Verbesserung des Durbacher Talweges folgte eine detaillierte Aufstellung der „unabweichlich notwendigen Maßnahmen“ von der Laigst’schen Mühle bis an das von „Bulach’sche Groll Gut“. Mittels Gräben und Dohlen sollte an mehreren Stellen Wasser und Abwasser in den Durbach bzw. auch in den „Mühlenbach“ geleitet und Gumpen errichtet werden. Die Gemeinde Durbach wurde unter anderem angewiesen, *von der Laigastischen Mühlenteich-Brücke an, die auf beiden Seiten der Durbacher Talstraße vorstehenden Felsenspitzen aus[zu] brechen und die Talstraße um wenigstens 4 Schuh breiter zu öffnen*.<sup>11</sup> Die bei diesem Steinabbruch anfallenden Steine seien gehörig zu „verklopfen“ und sodann auf die Talstraße zu führen, um damit die Löcher und sonstige Vertiefungen aufzufüllen. Danach sei die besagte Talstraße mit Kies zu überführen. Außerdem ist von dem Heimbürger Stab Durbach an die, bei dem herrschaftlichen Erblehen-Rebmann Michael Kiefer befindliche, sehr erhöhte und gefährliche Talstraße ein Geländer anzubringen. Sowohl der Großherzogliche Kinzigkreis-Direktor Holzmann und der Großherzogliche Gefällverwalter Abele wie auch die herrschaftlichen Vögte von Ebersweier (Anton Neger) und Durbach (Joseph Danner, Ritterwirt) fanden die vorgeschlagenen Maßnahmen „vortheilhaft“.

Erhebliche Differenzen gab es jedoch bei der Frage, wer die Kosten für diese Wegverbesserung tragen sollte. *Diese Operation verursacht viel Arbeit, welche mehrere Wochen unabgesetzt beschäftigt und wozu die Gemeinde Ebersweyer weder die erforderlichen Tagelöhner noch Fuhren aufzubringen vermag*.<sup>12</sup> Die Großherzogliche Gefällverwaltung vertrat die Ansicht, dass die neue Weganlage von allgemeinem Nutzen sei. Den Ortsvorgesetzten von Griesheim, Bohlsbach, Windschlag und Durbach wurde deshalb nahegelegt, als Nachbarn der Gemeinde Ebersweier freundschaftliche Hilfe in Form von Handfronen und Fuhrleistungen von jeweils drei bis vier Tagen zu erbringen.<sup>13</sup> Sämtliche Gemeinden erklärten, dass ihre untergebene Bürgerschaft mit der Unterhaltung der Offenburger Landstraße und von Vicinalstraßen sehr beschwert sei. Dazu kämen noch viele Fuhrleistungen für das Militär. Den Gemeinden und ihren Bürgern könne eine weitere Fronleistung nicht zugemutet werden. Außerdem hätten sie von der neuen Straße keinen großen Nutzen, weil ihre Fuhren äußerst selten den Weg durch das Durbacher Tal und Gebirg nähmen. Diese Straße werde häufiger durch die Ebersweierer und die Hanauer Fuhrleute befahren. Die Vorgesetzten der Anliegergemeinden baten deshalb, von der Fronleistung verschont zu werden. Auch die zum Gericht Appenweier gehörenden Gemeinden Appenweier, Nußbach, Zusen-



hofen, Herztal und Urloffen sprachen sich gegen Fronleistungen für die Straßenherstellung von Ebersweier bis Durbach aus, weil ihre Einwohner diesen Weg nie oder nur ganz selten benützen.<sup>14</sup> Vogt Anton Neger und Bürgermeister Xaver Braun von Ebersweier zeigten Verständnis für die geringe Hilfsbereitschaft der Nachbargemeinden. Die Bürgerschaft von Ebersweier konnte jedoch ohne fremde Hilfe die vorgeschlagene neue Straßenanlage mit ihrer geringen Anzahl Handfröner und Fuhrleuten nicht herstellen. Die Gemeinde wollte aber alle Kräfte aufbieten, die neue Straße den Sommer über nach und nach so weit wie möglich anzulegen. Der Bau und die Unterhaltung der kostspieligen drei Brücken über den Durbach, „welche eine bare Auslage von wenigsten 1000 Gulden verursachen“, könnten der Gemeinde Ebersweier jedoch nicht zugemutet werden. Vogt Neger und Bürgermeister Braun beantragten deshalb „gehorsamst“ einen Zuschuss zu dem Brückenbau aus der Appenweierer Amtskasse.

*Sollte aber dieser ohnmaßgebliche Vorschlag nicht angenommen werden, so bitten sie um die gnädige Bewilligung, daß sie auf 20 Jahre ein verhältnismäßiges Brückengeld von jeder Fuhre, welche nach Durbach hin und her passiert, entweder nach der Pferdlast oder per Stück Vieh erheben dürfen.*<sup>13</sup>

*Abb. 5: Plan zur Verlegung des Weges von Ebersweier nach Durbach, 1811/1812; Abschnitt vom Weiler bis zum Hespengrund bzw. zum Weg nach Staufenberg [© StAF, B686/1, Nr. 14 D]*

Das Amt Appenweier lehnte am 8. Juni 1812 eine Beteiligung an den Kosten zur Wegherstellung ab.<sup>16</sup> Ob und in welcher Form der Gemeinde Ebersweier finanzielle Unterstützung zuteil wurde, lassen die Quellen offen. Vermerkt ist lediglich noch, dass die Gemeinden von Griesheim, Windschlag und Bohlsbach herangezogen werden sollten, da sie zum Teil ihre Reben im Ebersweierer Bann hatten. Die Windschläger Bürger benötigten diesen Weg für Holz, Steine und dergleichen „Bedürfnisse“, die sie in Ebersweier und auch in Durbach „ablangen“. Von eventuell erhobenen Brückengeldern ist nichts überliefert, bzw. es wurden davon bisher keine schriftlichen Vermerke gefunden.<sup>17</sup> Diese im Jahr 1812 gebaute „Weganlage“ ist ein Teil der heutigen Kreisstraße 5324.

### Die „Hohe Brücke“ wird verlegt

Von einer Brücke mitten im Dorf erfahren wir erstmals im Jahr 1831. Im Juli dieses Jahres beriet die Gemeindeversammlung auf Antrag des Kronenwirts Sebastian Wiedemer über die Verlegung der „Hohen Brücke“ beim Wachthaus.<sup>18</sup> Seit wann diese befahrbare Brücke die Furt mitten im Dorf ersetzt hatte, ist nicht belegt. Sie muss jedoch zwischen 1812 und 1831 erbaut worden sein. Sie überquerte damals den Durbach im Bereich des heutigen kleinen Steges, „Meier Karl’s Brückle“ genannt, westlich der Gemeindewaage. Es dauerte noch etliche Jahre, bis die Brücke verlegt werden sollte. Kronenwirt Sebastian Wiedemer verstarb 1837.<sup>19</sup> Die Brückenverlegung ruhte.

Erst im Jahr 1859 wurde das Vorhaben auf Antrag seines Sohnes wieder aufgegriffen. Kronenwirt Karl Wiedemer bat inständig darum, seinem Gesuch nachzukommen, damit die Fuhrwerke zu allerlei „ersprießlichen Dingen“ eine Zufahrt zu seinem Gasthaus hätten. Die Verlegung erforderte jedoch eine geänderte und geringfügig erhöhte Wegführung. Wie schon 1831 wehrte sich der östliche Nachbar<sup>20</sup> des Kronenwirts, dessen Haus tiefer lag, gegen diese Maßnahme. Der Hauseigentümer befürchtete, das aus dem Bach austretende Wasser könnte seinen Hof und Keller überfluten. Die Straßen- und Wasserkommission fand etliche positive Aspekte für die Verlegung der Brücke, die sehr schadhaft und erneuerungsbedürftig war. Sie empfahl zur Ableitung des Wassers die Anlage eines Grabens, der vor dem Kronenwirthaus in einen Dohlen münden sollte. Karl Wiedemer erklärte sich bereit, die Kosten dafür zu übernehmen. Im Januar 1860 wurde die Verlegung der Brücke nach dem Plan von Maurermeister Männle von Elgersweier genehmigt.<sup>21</sup> Als Ersatz für die „Hohe Brücke“ entstand nun die „Kronenbrücke“.



Abb. 6: Die Kronenbrücke um 1930

### Guter Wein auf schlechter Straße

Im selben Jahr kam Durbach in die „Schlagzeilen“. Ein unbekannter Berichterstatter lobte in der Ausgabe des Karlsruher Anzeigers vom 7. November 1860 die Durbacher Clevner-Trauben, die dank der späten Lese in Durbach ihre völlige Reife erlangt hatten. Der daraus gewonnene Most zeichnete sich „durch Süße und Geist vortheilhaft aus“. Die Bauern erzielten dafür sehr viel höhere Preise, als für die Weine von Ortenberg, Fessenbach, Zell und Weierbach bezahlt wurden. Deren Lese war etwa drei Wochen früher, was sich beim Wein, selbst bei den besten Sorten aus den vorzüglichsten Lagen, durch Mangel an Süße und Stärke bemerkbar machte. Und weiter schrieb der unbekannte Verfasser: *Das war der „Lobpreis“, jetzt kommt jedoch der Tadel.* Auf der Straße von Ebersweier, ab der Adam’schen Mühle bis zu dem „von Bulach’schen Hof“, seien in den vergangenen Jahrzehnten unzählige Unglücksfälle vorgekommen. *Umgeworfene Charabancs<sup>22</sup> und Chaisen, Beinbrüche und sonstige Verletzungen, verunglückte Weinwägen, wobei teilweise ganze Fässer edlen Getränkes ausgelaufen sind,* solche beklagenswerten Vorfälle wiederholten sich häufig.

*Bekanntlich macht der Weg auf dieser Strecke mehrere Bögen mit Steigungen und wieder mit abschüssigen Stellen. [...] Es wäre hier sehr leicht abzuhelfen und eine fast gerade und beinahe ebene Straße herzustellen. Dies würde auch einen verhältnismäßig ganz geringen Kostenaufwand erfordern, gering für eine so große und*

*wohlhabende Gemeinde, wie Durbach. [...] Wir glauben nicht, daß das Gemeinde-Collegium in einer so gerechten Sache zu karg und zu zähe sei und daß es deshalb an der vorgesetzten Amtsbehörde liege, das Nothwendige anzuordnen, beziehungsweise zu dictiren.*<sup>23</sup>

Die Großherzoglich Badische Regierung des Mittel-Rheinkreises reagierte prompt auf den Zeitungsbericht. Bereits drei Tage später wurde der Gemeinderat Durbach angewiesen, diesen Gegenstand in Gemeinschaft mit der Großherzoglichen Wasser- und Straßenbauinspektion sowie den betreffenden Gemeindebehörden zu erörtern und über das Ergebnis zu berichten.

Am 15. November 1860 folgte der „gehorsame“ Bericht des Gemeinderats Durbach, bzw. des Bürgermeisters Reichert, die Straße von Ebersweier nach Nußbach betreffend, den er mit folgender Aussage einleitete: *„Der Bericht ist halt eben ein Zeitungsartikel in welchem wenig Wahres enthalten ist.“* Bürgermeister Reichert bestätigte, dass die Strecke bis zum Gut des Herrn von Bulach zwei Steigungen enthält, diese seien aber vor einigen Jahren verbessert worden und gegenwärtig nicht mehr von Belang. Es wäre zwar möglich, im „Wiesental“ eine neue Straße anzulegen. Das Wiesengelände sei jedoch sumpfig. Die Herstellung würde deshalb „wenigstens“ 12000 bis 16000 Gulden erfordern, weil viel Material benötigt würde und mehrere Brücken angelegt werden müssten. Die Kosten dafür hätte nicht die Gemeinde, sondern der Heimburger Stab zu tragen. Dieser Stab habe aber noch bedeutende Schulden und könne eine solche Ausgabe nicht bestreiten. Bürgermeister Reichert führte weiterhin an, dass die Unglücksfälle sich im letzten Jahrzehnt auf „drei“ beschränkten.

*Im Jahr 1858 warf ein Fuhrmann ein Wägelein um, mit einigen Personen auf seinem Heimwege und zwar vor der Adamschen Mühle auf ebener Straße. Er fuhr nämlich von der Straße ab und fuhr auf den Dunghaufen des Müllers Adam Mayer, wo das Wägelein umfallen musste. Im Jahr 1859 fuhr ein Gutscher [Kutscher] ein[en] Doktor auf ebener Straße [...] mit einer Chaise ebenfalls in den Graben und warf um. In demselben Jahr warf ein Fuhrmann, der ganz betrunken war, seine Weinfuhr um. In allen diesen Fällen fällt nicht die Schuld auf den Zustand der Straße, als vielmehr auf jenen der Fuhrleute, was schon aus dem einfachen Grunde hervorgeht, daß noch kein solcher Fall den Fuhrleuten im Hereinfahren nach Durbach begegnet ist.*<sup>24</sup>

Trotz dieser Einwände des Gemeinderats Durbach wurde vom Großherzoglichen Oberamt Offenburg eine durchgreifende



*Abb. 7: Der 1811 erwähnte „sehr erhöhte und gefährliche“ Bereich der Talstraße in Durbach im Jahr 2016*

Verbesserung dieser für die Gemeinde Durbach wichtigen Talstraße angeordnet. Die Wasser- und Straßenbauinspektion hatte dazu den Plan nebst einem Kostenüberschlag für die zweckmäßige Regulierung der Wegstrecke erstellt. Die Arbeiten wurden mit 1943 Gulden und 15 Kreuzer veranschlagt.<sup>25</sup> Ob und wann bzw. auf wessen Kosten eine „Verbesserung“ der Vicinalstraße<sup>26</sup> von Ebersweier nach Durbach, der sogenannten Talstraße erfolgte, ist nicht bekannt.

### **Die Eisenbahn und deren Auswirkungen auf Ebersweier**

Seit Ende des 19., Anfang des 20. Jahrhunderts entwickelte sich Ebersweier langsam, aber kontinuierlich von einem Bauern- und Kleinhandwerkerdorf zu einem Wohnort. Der Bau der Eisenbahnlinie Karlsruhe-Freiburg in den Jahren 1844/1845 brachte den Bewohnern von Ebersweier einen wirtschaftlichen Aufschwung. Am 15. Oktober 1845 wurde die Haltestelle Windschlag, nur 3 km von Ebersweier entfernt, in Betrieb genommen. Nach der Eröffnung dieses Bahnhofs „konnte hier täglich sechsmal ein- und ausgestiegen werden“.<sup>27</sup> Dies bedeutete neben komfortableren Reisemöglichkeiten auch eine Ausweitung der Absatzwege für landwirtschaftliche Produkte.

Von 1895 bis 1905 stieg die Bevölkerungszahl in Ebersweier um 50 Personen von 492 auf 542. Diese Zunahme war hauptsächlich auf den Zuzug von Bahnarbeitern zurückzuführen.<sup>28</sup> Mit dem Ausbau des Offenburger Bahnhofs, dem Bau des Güterbahnhofs und des Ausbesserungswerks im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts<sup>29</sup> fanden immer mehr Bewohner eine Beschäftigung bei der Bahn und ein sicheres Einkommen. „Der Güterbahnhof war ein Segen für Ebersweier“, so die Aussage

Abb. 8: Der Primiziant Franz Sales Kirn wird mit einer Pferdekutsche vom Bahnhof Windschlag abgeholt (1941). [© Wendelin Eckert]



eines Zeitzeugen.<sup>30</sup> Der Bau der Eisenbahnlinie mit dem Güterbahnhof Offenburg zeigte jedoch nicht nur positive Auswirkungen. Besonders durch die Einrichtung des Windschläger „Bahnhalts“ und dem dadurch bedingten zunehmenden Personen- und Frachtverkehr durch Ebersweier wurden die Verbindungswege stark in Anspruch genommen.

### Verbindungsstraße Bohlsbach-Ebersweier

Der Gemeindeweg von Ebersweier über Bohlsbach nach Offenburg befand sich Anfang des 20. Jahrhunderts in einem ordentlichen Zustand. Seine Breite war ausreichend für den Fuhrwerkverkehr vom Durbachtal nach Offenburg. Dieser Gemeindeweg war zum 1. Juli 1890 in den Kreisstraßenverband aufgenommen und von da an auf Rechnung des Kreisverbandes unterhalten worden. Der Ausweisung dieser Straße als Kreisstraße waren mehrjährige Verhandlungen vorausgegangen. Erst im Dezember 1888 entschied sich die Gemeindeversammlung Ebersweier, bestehend aus 86 anwesenden Bürgern, von denen nur 73 stimmberechtigt waren, einstimmig für die Abgabe dieses Gemeindewegs an den Kreisverband. Die Bürger erteilten die Einwilligung jedoch nur unter der Bedingung, dass die Bäume im Dorf, zwischen Straße und Bach, der Gemeinde Ebersweier verblieben.<sup>31</sup>

Die Straße wurde danach vom Kreisverband auf der Strecke von Bohlsbach bis Durbach in einen besseren Zustand gesetzt. Die Arbeiten zogen sich hin. Vermutlich gab es von mehreren Ebersweierer Grundstückseigentümern Einsprüche gegen die Anlegung eines seitlichen Grabens. Das Großherzogliche Bezirksamt wandte sich im April 1890 in einem geharnischten Schreiben an die Gemeinde Ebersweier und drohte gar ein Enteignungsverfahren an:

*Eine Kreisstraße ohne Seitengraben gibt es nicht. [...] Es muß allen Ernstes unverständigem Lärmen und Schimpfen entgegengetreten werden. Die Gemeinden Bohlsbach und Durbach können verlangen, daß endlich die dortigen Verwirrungen aufhören.*<sup>32</sup>

Bei der Kirche in Ebersweier sowie am Bühl, unterhalb von Durbach, wie auch bei der Herrenmühle, oberhalb von Durbach, waren größere Maßnahmen erforderlich. Die Kosten für die Straßeninstandsetzung beliefen sich deshalb auf insgesamt 14900 Mark. Diese wurden auf die beteiligten Gemeinden Bohlsbach, Ebersweier und Durbach umgelegt. Einen kleineren Kostenanteil übernahm der Kreis. Die Gemeinde Ebersweier musste einen Anteil von 2413 Mark 90 Pfennig beisteuern. Dieser Betrag konnte aus dem Sparkassenüberschuss des Rechnungsjahres 1887 bezahlt werden. Auf die Gemeinde Durbach entfiel ein Anteil von 5989 Mark 10 Pfennig.<sup>33</sup> Diese Straße führte die Bezeichnung Kreisstraße 17 und hat heute, 2016, auf der Gemarkung Ebersweier die Bezeichnung K5324. Die Streckenführung dieser Straße geht von Kehl-Sundheim bzw. von der dortigen L91, auch Kehler Straße genannt, in östlicher Richtung an Willstätt vorbei über Hesselhurst, die Autobahn, Weier, Bühl, überquert dort die B33, führt weiter durch Bohlsbach, überquert die B3, führt durch Ebersweier und endet im Ortsteil Unterweiler der Gemeinde Durbach, wo sie auf die von Offenburg kommende K5369 trifft.

Die Straße wurde vermutlich in den 1930er Jahren geteert. Jedenfalls stellte der Kreisrat die Durchführung dieser Maßnahme für das Jahr 1935 in Aussicht. Die Gemeinde Ebersweier erhielt auf ihr Gesuch um Erneuerung der Straßendecke der Kreisstraße Nr. 17 vom Kreisrat Offenburg folgende Mitteilung:

*Der Kreisrat zeigt sich überrascht, von dem Verlangen der Gemeinde auf eine gründliche Instandsetzung der ausgewaschenen Fahrbahn der Kreisstraße Nr. 17 vom Ortsausgang Ebersweier bis an den Bahnkörper des Güterbahnhofs Offenburg, weil die Gemeinde Ebersweier seit dem Jahr 1931 trotz wiederholter Mahnung kein[en] Straßenkostenbeitrag mehr an die Kreiskasse Offenburg bezahlt hat. Die dortige Gemeinde glaubt also, mit Straßenkostenbeiträgen anderer Gemeinden sich die genannte Kreisstraßenstrecke instand setzen lassen zu können und selbst von der Zahlungspflicht für die Unterhaltung der Kreisstraße entbunden zu sein. Das geht natürlich nicht an.*<sup>34</sup>

Der Brief endete mit dem Hinweis, dass die Straßenstrecke zwischen der Reichsbahnüberführung und dem Ortseingang



*Abb. 9: Die Bohlsbacher Straße beim Ortseingang Ebersweier (zwischen 1920 und 1964, Aufnahme vor 1964)*

*Abb. 10: „Blühende Landschaft“ zwischen Bohlsbach und Ebersweier, 2009; Blick von der Graf-Schenk-von-Stauffenberg-Brücke auf die heutige Bohlsbacher Straße*



Ebersweier im nächsten Jahr voraussichtlich gewalzt und ge-teert werde, falls die Gemeinde in diesem Jahr ihren Verpflichtungen nachkomme.<sup>35</sup>

### **Die Verbindungsstraße von Ebersweier nach Windschlag**

Die Straße nach Windschlag war durch den Personen- und Güterverkehr aus dem Durbachtal zu den Bahnhöfen Windschlag und Appenweier stark frequentiert. Bis weit in das 20. Jahrhundert war sie jedoch ab der Dorfmitte von Ebersweier bzw. ab der Weggabelung Bohlsbach-Windschlag noch Gemeindeweg und in einem mehr oder weniger schlechten Zustand. Bereits im Jahr 1889 wollte sich die Gemeinde Ebersweier dem Antrag der Nachbargemeinden Windschlag und Griesheim auf Aufnahme dieser Straße in den Kreisstraßenverband anschließen. Drei Monate später zog sie den Antrag jedoch wieder zurück. Der Grund für diese Entscheidung ist nicht bekannt.<sup>36</sup> Ein seitens der Gemeinde Ebersweier im Jahr 1919 erneut gestellter Antrag auf Übernahme durch den Kreis scheiterte. Die Gemeinde hatte sich geweigert, die an der Straße stehenden Obstbäume und deren Nutznießung dem Kreis zu überlassen. Das Obst bzw. die Versteigerung der Obstbäume war von jeher eine wichtige Einnahmequelle der Gemeinde Ebersweier. Der Kreisausschuss war jedoch mit dem Vorbehalt nicht einverstanden, die Angelegenheit ruhte.<sup>37</sup>

Anlässlich der Planungen für die Einrichtung einer Buslinie von Offenburg nach Durbach beschloss der Kreisausschuss am 3. März 1921 erneut, den bisherigen Gemeindeweg Windschlag-Ebersweier als Kreisstraße auszubauen. 13 Monate spä-



Abb. 11: Windschläger Straße 1949; Mitglieder der KJG Ebersweier halten das „Altenberger Licht“ in Windschläg ab\*

ter, im April 1922 wurde dieser Beschluss wiederum zurückgenommen.<sup>38</sup> Nach Aussage einer Zeitzeugin erhielt dieser Gemeindegeweg nach Windschläg erst in den 1950er Jahren eine Teerdecke.<sup>39</sup>

### Der Weg von Ebersweier nach Nesselried

Die Wegstrecke von Ebersweier nach Nesselried ist 3/4 Stunde lang, führt über 3 Anhöhen und durch zwei flache Wiesentälchen, so lesen wir in dem Protokoll über die Ortsbereisung vom Oktober 1871.<sup>40</sup> Dieser Weg, heute die Kreisstraße K 5305, spielt eher eine untergeordnete Rolle bei den Verkehrswegen um Ebersweier. Er beginnt in Ebersweier mit der sogenannten „Rödergasse“, die, verschiedentlich auch als „Redergasse“ beschrieben, seit Jahrhunderten urkundlich belegt ist. Der Name leitet sich vermutlich von einem Hofgut der Herren von Röder ab. Pfarrer Ludwig Heizmann (1847–1941) hat einen „Roeddershofe“ aus dem Jahr 1357 der Gemeinde Ebersweier zugeordnet.<sup>41</sup> Für das selbe Jahr weist auch die Familienchronik der Freiherren von Röder, Diersburg, den Bestand eines Röderhofes in Ebersweier aus.<sup>42</sup> In früheren Zeiten hatte dieser Vizinalweg von Ebersweier nach Nesselried eine wesentlich höhere Bedeutung. Die Rödergasse führte nämlich auch in den „Hardtwald“. Nicht nur Holz, sondern alle Steinfuhren aus dem Ebersweierer sowie dem Durbacher Steinbruch wurden über diesen Weg transportiert. Nach 1815 diente er zusätzlich als Zugang zu der „neugewonnenen Rebanlage“ im Frientschen. Daraus ergaben sich wiederholt heftige Auseinandersetzungen. So beschwerte sich beispielsweise 1837 die Gemeinde Ebersweier bei der Großherzoglichen

\* Das Altenberger Licht ist eine Lichtstafette des Friedens, die seit 1950 jährlich am 1. Mai im Altenberger Dom beginnt. Anlass war das Bedürfnis nach Versöhnung mit den Feinden des Zweiten Weltkriegs



Abb. 12: Der historische Stein markierte einst die Grenze zwischen den Herrschaftsgebieten Reichslandvogtei Vorderösterreich (Ebersweier) und Stauffenberg (Durbach)

Wasser- und Straßenbaudirektion Offenburg über den *Übelstand des Weges vom Dorf bis zum Wald, welchen die Steinfuhren auf die Landstraße verursacht haben*. Zwei Jahre später schwelte der Konflikt noch immer. *Die Gemeinde Ebersweier kann sich [...] durchaus nicht beruhigen [...]. Der Weg aus der Steingrube wurde nur ein Stückchen vor dem Wald am Frientschen [mit Kies] überführt, nicht aber durch die Rödergäß bis zum Dorf*, beklagte sich die Gemeinde Ebersweier im Jahr 1839 beim Großherzoglichen Oberamt.<sup>43</sup> Der Gemeindeverbindungsweg zwischen Ebersweier und Nesselried bildete auf der ersten Anhöhe nach der Rödergasse, für ein Strecke von wenigen Metern, auch die Grenze zwischen den Herrschaftsbereichen Amt Stauffenberg und der Reichslandvogtei Vorderösterreich. Zeugnis davon gibt ein Grenzstein mit den entsprechenden Inschriften: Stauffenberg auf der östlichen Seite und „Das Rich“ auf der westlichen Seite. „Das Rich“ steht für die Reichslandvogtei Ortenau, zu der Ebersweier über 500 Jahre lang gehörte. Die Gemarkungszeichen wurden erst in späteren Jahren aufgebracht. „GD“ mit der Grenzsteinnummer drei für Gemarkung Durbach und „GE“ sowie ein eingehauenes Kreuz und die Nummer 222 für Ebersweier. Der Grenzstein musste in den 1990er Jahren dem Ausbau der Nesselrieder Straße weichen und wurde danach im Pfarrhof aufgestellt. Bis Ende 2016 ist dieser geschichtsträchtige Markstein in der Sonderausstellung „800 Jahre Ebersweier“ im Wein- und Heimatmuseum Durbach zu besichtigen.

### Personen- und Postbeförderung zwischen Offenburg und Durbach

Am Pfingstsonntag, den 31. Mai 1925 startete zwischen Offenburg und Durbach eine regelmäßige Kraftwagenverbindung für „Personen- und Postbeförderung“. Betrieben wurde dieser Linienverkehr vom Ritterwirt Brunner in Durbach. Der Verkehr auf der neuen Linie wurde nach folgendem Fahrplan geregelt: Abfahrt in Durbach täglich um 6.50 Uhr. Zehn Minuten später konnten die Ebersweierer bei der „Krone“ zusteigen. Ankunft beim Bahnhof in Offenburg um 7.20 Uhr. Werktags gab es noch eine frühere Fahrt, ab Durbach bereits um 4.50 Uhr. Vom Bahnhof Offenburg zurück nach Durbach war die tägliche Abfahrt um 7.50 Uhr, werktags zusätzlich schon um 6.25 Uhr. Die bisherige Postverbindung zwischen Durbach und Windschlag wurde eingestellt.<sup>44</sup> Der Einrichtung dieser Buslinie gingen langjährige Verhandlungen zwischen dem Bezirksamt bzw. dem Kreisausschuss und der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues in Karlsruhe



voraus.<sup>45</sup> In die Verhandlungen waren auch die beteiligten Gemeinden eingebunden, denn diese mussten sich an den Kosten für die Herrichtung der Straßen beteiligen. Erwogen wurden verschiedene Linienführungen. Linie I von Offenburg über Windschlag nach Durbach wurde hinsichtlich der Straßenverhältnisse als unproblematisch gesehen. Die Gemeinden Ebersweier und Durbach-Heimburg sollten ein Drittel der auf 140000 Mark veranschlagten Kosten übernehmen. Die Linie II, von Offenburg über Bohlsbach nach Durbach führend, wurde ab Bohlsbach für den Kraftwagen-Verkehr als sehr ungeeignet erachtet. Die Kraftwagen müssten zuerst die große Überführung über den Güterbahnhof Offenburg mit drei bzw. vier Prozent Steigung der Auffahrtsrampen überwinden. Die anschließende Straßenstrecke hatte nur 3,20m Fahrbahnbreite, diese müsste auf 4m verbreitert werden. Das größte Hindernis befand sich im Ort Ebersweier. *Bei der Kirche leidet die Straße nämlich unter starker Unübersichtlichkeit. Sie liegt teilweise in einem tiefen Einschnitt und bildet auf etwa 400meter Länge eine S-Kurve mit gleichzeitiger Steigung bis zu 4 Prozent. Eine Abhilfe der Situation ist ausgeschlossen.*<sup>46</sup> Eine andere Linie, von Offenburg über Rammersweier nach Durbach, war *in Anbetracht der hohen Kosten für Schotterbeschaffung und Walzarbeit für die Einrichtung einer Autolinie Offenburg-Durbach ein Ding der Unmöglichkeit.*<sup>47</sup>

*Abb. 13: Die unbefestigte Dorfstraße um 1950 [© Rauer/Horn/GAE]*

Obwohl 1921 die Linienführung über Windschlag favorisiert worden war, erfolgte die Einrichtung der neuen Kraftwagenlinie von Durbach über die K17, d. h. von Ebersweier über Bohlsbach nach Offenburg. Die Oberpostdirektion übernahm die Lieferung des „Wagens“. Zugleich stellte die Postbehörde an die beteiligten Gemeinden weitere Forderungen. So hatte jede Gemeinde – Offenburg, Bohlsbach, Ebersweier und Durbach – einen einmaligen Beitrag zu leisten. In Durbach sollte „ein Wagen-Schuppen mit Reparaturstätte“ sowie eine Chauffeurwohnung zur Verfügung gestellt werden.<sup>48</sup> Wie eingangs erwähnt, wurde dieser „Kurs-Autoverkehr“ erst im Jahr 1925 eingerichtet.

### Die „Neue Straße“ Offenburg – Rammersweier bis Durbach-Unterweiler

Obwohl diese Straße nicht direkt den Wohnort Ebersweier, sondern nur die Gemarkung tangiert, ist deren Bau im Bewusstsein der Bevölkerung als wichtiges Ereignis verankert. Im September 1926 vollendet, wird sie noch heute von älteren Einwohnern *d'neii Stros* genannt.<sup>49</sup> Über diese Straße wurden die Nachbarorte Rammersweier und Zell-Weierbach, aber auch die Oststadt Offenburg erschlossen. Zuvor gab es von Ebersweier auch eine direkte Verbindung nach Rammersweier und weiter nach Offenburg. Dieser Weg war jedoch unbefestigt und diente vorwiegend als landwirtschaftlicher Weg. Von Durbach aus führte lediglich ein Waldweg durch den Durbacher-, Bohlsbacher- und Rammersweierer Wald nach Offenburg. So lesen wir in einem Bericht in der Offenburger Zeitung, der sich mit dem Straßenprojekt „Durbach–Offenburg“ beschäftigt:

*Solange der Boden gefroren ist, kommt man durch, aber bei Tau- oder Regenwetter ist der Weg für Menschen und Tiere fast ungangbar.*<sup>50</sup>

Die Notwendigkeit dieses Straßenbaus wurde nachweislich über einen sehr langen Zeitraum diskutiert. Bereits im Jahr 1886 hatte die Stadt Offenburg bei der Großherzoglich Badischen Wasser- und Straßeninspektion ein Gesuch zur Erstellung einer Straße von Offenburg über Durbach nach Oberkirch eingereicht.<sup>51</sup> Die Baukosten für die Strecke von Offenburg bis Durbach waren mit 32000 Mark veranschlagt. Der Bürgerausschuss Rammersweier beschloss in der Versammlung vom 15. April 1886 unter Bürgermeister Josef End, hierfür 6000 Mark zur Verfügung zu stellen. Der Beschluss erfolgte unter der

Voraussetzung, dass der Antrag der Gemeinde auf Ermäßigung der Unterhaltungskosten berücksichtigt werde. Die Gemeinde Durbach sagte für die Straßenbaumaßnahme 5000 Mark zu. Das Straßenbauprojekt war in den Folgejahren zwar immer wieder einmal im Gespräch, aber die Maßnahme kam nicht zur Ausführung. Im Jahr 1913 befasste sich der Kreisrat wieder eingehender mit dem Bau dieser Straße. Der Kreisausschuss bat im Januar 1914 die Großherzogliche Wasser- und Straßenbauinspektion um die Erstellung eines Kostenüberschlags. Nach vielen Monaten, im Oktober 1915, teilte die Oberdirektion des Wasser- und Straßenbau dem Kreisausschuss Offenburg mit, dass für Vorarbeiten zum Bau einer Straße von Offenburg über Durbach keinerlei Personal zur Verfügung stehe. Zudem sei in der Nähe der von der Militärverwaltung „tagtäglich“ benutzten Schießstände eine Geländeaufnahme gar nicht möglich. Aufgrund der Gefahr, die von diesen Schießständen durch zunehmende Durchschlagskraft und Reichweite der Waffen ausgehe, welche eventuell später kostspielige Schutzvorkehrungen erfordern würden, sollte die Straßenführung gründlich überprüft werden. Außerdem sei zuerst abzuklären, ob die Straße als Kreisstraße oder als Gemeindeweg ausgeführt werde und in letzterem Fall, von wem die Maßnahme getragen werde. Die Gemeinden Bohlsbach und Ebersweier lehnten jede Beteiligung ab. Die Gemeinde Rammersweier, deren Gemarkung auf einer längeren Strecke von der geplanten Straße durchzogen wurde, knüpfte an die Leistung eines Kostenbeitrags die Bedingung, „dass ihr die Unterhaltung dieses Weges künftig erspart bliebe“.<sup>52</sup> Das Kriegsgeschehen von 1914 bis 1918 verhinderte wohl die weitere Betreuung des Straßenbauprojektes. Erst im Jahr 1919 wurde mit Entwurfsarbeiten und der hierzu nötigen Geländeaufnahme begonnen. Der Bürgerausschuss der Stadt Offenburg, unter dem Vorsitz von Oberbürgermeister Fritz Hermann, beschloss in der Versammlung vom 15. Januar 1920 die Übernahme der Kosten zu vier Zwölftel durch die Stadt Offenburg. Dies aber nur in der Erwartung, dass sowohl der Staat, als auch der Kreis jeweils 1/3 der Kosten trüge. Aus der Sitzungsvorlage zur Bürgerausschuss-Versammlung der Stadt Offenburg vom Mai 1920 geht hervor, dass damals noch eine andere Straßenlinie untersucht wurde. Der Gemeinderat Durbach hatte nämlich verlangt, dass die Straße von Rammersweier aus direkt in den Ort Durbach geführt werde. Die bisher geplante Straße, die im Ortsteil Durbach-Unterweiler in die bestehende Kreisstraße 17 einmünden sollte, würde für die Bürger von Durbach einen erheblichen Umweg bedeuten. In der Sitzungsvorlage wurde auch betont, dass die Straße „Offenburg nach

Durbach“ der erste Abschnitt eines großzügigen Projekts sei. Später solle die Straße über Bottenau bis Oberkirch ausgebaut werden. Damit wäre dann die schon lange erstrebte, direkte Verbindung der drei fruchtbaren Täler Kinzig-, Rench- und Achertal vollzogen.<sup>53</sup> Dass auch dieses Mal das Straßenprojekt „Offenburg bis Durbach“ nicht verwirklicht wurde, ist wohl der sich stetig beschleunigenden Inflation geschuldet, die im Jahr 1923 ihren Höhepunkt erreichte. Erst im April 1925 sind auf Anregung der Stadt Offenburg die Verhandlungen über die Erbauung einer neuen Straße von Offenburg über Rammersweier nach Durbach erneut aufgenommen worden. Die Straße sollte nach dem Entwurf aus dem Jahr 1919 mit 4,50m Breite und ohne Gehweg ausgebaut werden. Vom Bürgerausschuss der Stadt Offenburg wurde unter anderem die für den angewachsenen Kraftwagenverkehr zu geringe Breite der Straße moniert. Das Straßenbauamt wies jedoch darauf hin, dass für eine „Verbesserung in dieser Hinsicht“ leider keine Mittel zur Verfügung stünden. Bei einem günstigen Submissionsergebnis könnte aber zusätzlich auf der Talseite (Südseite) bis zur Gemarkungsgrenze Rammersweier-Bohlsbach bzw. bis östlich der Schießstände ein Gehweg gebaut werden. Weiterhin wurde vom Straßenbauamt ausdrücklich erklärt, dass die in den Kreisverband zu übernehmende Umbaustrecke nach erfolgtem Ausbau vom Kreis unterhalten werde.<sup>54</sup> Der Stadtrat Offenburg, unter Vorsitz von Oberbürgermeister Holler, hatte sich zwischenzeitlich entschlossen, den Umbau der Straße auf der Gemarkung Offenburg selbst ausführen zu lassen und zwar mit einer Breite von 5,50m und einem Gehweg auf der linken Seite von einem Meter Breite. Voraussetzung dafür war, dass die Stadt von jeder weiteren Beitragsleistung zu den Kosten des übrigen nicht auf ihrer Gemarkung liegenden Straßenbaus befreit sei.

Weiterhin machte die Stadt Offenburg ihren Anteil am Zuschuss aus Mitteln der Erwerbslosenfürsorge geltend, der für dieses Straßenbauprojekt in Aussicht gestellt wurde.<sup>55</sup>

Mitte Februar 1926 war der Ausbau der „Neuen Straße“ auf der ganzen Strecke in Angriff genommen worden. Aus allen beteiligten Gemeinden waren Arbeitslose bei diesem Straßenbau beschäftigt. Durch die Vergabe von Darlehen aus der Erwerbslosen-Fürsorge zu einem mäßigen Prozentsatz konnten die Kosten gesenkt werden. Dennoch wurde mit dem Straßenprojekt besonders der Gemeinde Durbach sehr viel zugemutet.

*Denn die wirtschaftliche Lage der Gemeinde ist sehr schwierig, die Geschäfte stagnieren, Wein und Kirschwasser liegt auf Lager und es fehlen die Käufer.*<sup>56</sup>



Der Gemeinderat Durbach hatte beschlossen, die der Gemeinde zufallenden Kosten wie folgt auf die einzelnen Stabsgemeinden zu verteilen: Auf den Stab Heimbürg entfielen 88 Prozent der Kosten, auf den Stab Gebirg acht Prozent und der Stab Bottenau sollte die restlichen vier Prozent übernehmen.<sup>57</sup> Für die Gemeinde Durbach bedeutete dieser Straßenbau nicht nur einen immens hohen finanziellen Aufwand. Er verschärfte auch das angespannte Verhältnis zwischen den einzelnen Stäben. So bezichtigte Stabhalter Kuderer von Durbach-Gebirg den Bürgermeister Wörner vom Stab Heimbürg in einer Stellungnahme an das Bezirksamt unwahrer Angaben. Gleichzeitig beschwerte er sich in einem fast dreiseitigen Brief über die Vorgehensweise des Bürgermeisters im Allgemeinen und besonders hinsichtlich der Beteiligung des Stabs Gebirg an den Beratungen und Entscheidungen zum Ausbau der neuen Straße.<sup>58</sup> Der Kostenvoranschlag von 148000 RM wurde um ca. 25000 RM überschritten. Im März 1927 richtete das Bezirksamt eine dringende Bitte an den Kreis Ausschuss, einen Teil dieser zusätzlichen Kosten zu übernehmen. Die wirtschaftlichen Verhältnisse beider Reborte, Durbach und Rammersweier, wurden als außerordentlich schlecht bezeichnet. Durbach musste für das laufende Rechnungsjahr eine vorläufige Gemeindesteuer von 75 Pfennig und Rammersweier von 70 Pfennig je 100 RM Steuerwert des Grund- und Betriebsvermögens von 1925 erheben. Die Anforderungen an die Einwohner beider Gemeinden würden aber in den

*Abb. 14: Wegebauarbeiten um 1925*

nächsten Jahren noch größer werden, weil Durbach gezwungen sei, eine Wasserleitung mit einem Kostenaufwand von rund 53 500 RM zu bauen. Die Gemeinde Rammersweier erwäge einen Schulhausanbau mit einem Kostenaufwand von etwa 60 000 RM, wovon nur 15 000 RM durch eine Staatsbeihilfe gedeckt seien. Die Kreisversammlung kam der Bitte des Bezirksamtes nach und sagte die Übernahme eines Drittels der Mehrkosten zu. Auch das badische Staatsministerium bewilligte eine weitere Staatsbeihilfe.<sup>59</sup>

Nach einer vorläufigen Abrechnung des Wasser- und Straßen-Bauamts Offenburg vom 20.7.1928 hat der Ausbau dieser neuen Straße gekostet:

Teilstrecke auf Offenburger Gemarkung nach Angabe des Stadtbauamtes insgesamt	29 037,41 RM
dazu die (unentgeltliche) Abtretung an 67,55 ar Wald zu 0,25M/qm	1 688,75 RM
<b>zusammen</b>	<b>30 716,16 RM</b>
Aus Mitteln der produktiven Erwerbslosenfürsorge hat die Stadt Offenburg einen Zuschuß erhalten von	3 305,25 RM
<b>Somit verbleibt der Stadt ein gesamter Aufwand von:</b>	<b>27 410,91 RM</b>
<b>Die Gesamtkosten für die Gemeinden Rammersweier und Durbach betragen:</b>	<b>162 360,00 RM</b>
Hiervon gehen ab:	
1. Staatsbeiträge	36 300,00 RM
2. Kreisbeiträge	57 793,00 RM
3. Beiträge aus Mitteln der Erwerbslosenfürsorge	11 961,28 RM
4. (Sonder-)Beitrag der Gemeinde Zell-Weierbach	800,00 RM
<b>zusammen</b>	<b>106 854,28 RM</b>
<b>verbleiben den Gemeinden Durbach und Rammersweier</b>	<b>55 505,72 RM<sup>60</sup></b>

Abb. 15: Die „neue Straße“ mit Blick auf das Durbacher Schloss um 1955 [© Rauer/Horn/GAE]



Im September 1926 war der Ausbau der Straße beendet. Sie wurde mit Wirkung zum 1. Oktober 1926 als K 16 vom Kreis Offenburg in den Kreisstraßenverband übernommen. Am 11. März 1927 wurde die neue Straße vermessen. Die Neubaustrecke zog sich über fünf Gemarkungen hinweg: Offenburg, Rammersweier mit 2 113,9 m, Bohlsbach mit 854,2 m, Ebersweier mit 570,3 m und Durbach mit 171,1 m Länge.<sup>61</sup> Die Straße war zwischenzeitlich eine Landstraße und wurde zum

1.1.1984 wieder zur Kreisstraße abgestuft. Diese Kreisstraße, K5369, verläuft ab Durbach-Unterweiler weiter durch die Orte Durbach, Bottenau, macht vor Oberkirch einen großen Bogen in westlicher Richtung und führt durch Nußbach, bis sie westlich von Nußbach in die L98 einmündet.<sup>62</sup>

### Der Plättleweg

Über den schlechten Zustand des Verbindungsweges zwischen Ebersweier und Rammersweier beschwerten sich schon 1888 mehrere Bürger aus Zell-Weierbach und Rammersweier. *Nach Regen ist der Weg nur noch zum Bad der Schweine zu gebrauchen.*<sup>63</sup> Von mehreren Zeitzeugen wurde er als „Dreckweg“ bezeichnet.<sup>64</sup> Im Jahr 1960 wurde dieser Weg in einer gemeinsamen Aktion der Gemeinden Rammersweier, Bohlsbach und Ebersweier mit Verbundpflaster befestigt. Die Maßnahme wurde aus dem „Grünen Plan“ bezuschusst, einem Förderprogramm der Bundesregierung für die Landwirtschaft.<sup>65</sup> Für diese Wegebau-Maßnahme musste die Gemeinde Ebersweier ein Darlehen von 8 500 DM aufnehmen.<sup>66</sup> Seither erfreut sich dieser „Plättleweg“ großer Beliebtheit, nicht nur als landwirtschaftlicher Weg. Den

Abb. 16: Die Verkehrswege um Ebersweier im Jahr 2015 [© LBBW Immobilien Kommunalentwicklung GmbH]



Schülern aus Ebersweier, die in Offenburg weiterführende Schulen besuchen, dient er als verkehrsberuhigte Zufahrtsstraße. Deshalb hatte die Initiative einer Interessengruppe im Jahr 1993 bei den Gemeindevorstehern von Rammersweier und Ebersweier auch nur ungläubiges Erstaunen ausgelöst: der Plättleweg sollte entsiegelt werden, da der Weg durch ökologisch wertvolles Gelände führt. Er sollte wieder zu einem Schotterweg zurückgebaut werden, um Fröschen und artgleichen Kleintieren ein gefahrloses Überqueren dieses Weges zu ermöglichen. Der Antrag verhallte, denn die Sicherheit der Schulkinder war vorrangig. Somit blieb der Plättleweg weiterhin als stark frequentierter Radweg erhalten.

## Abkürzungen

GAE	Gemeindearchiv Ebersweier
GLA	Generallandesarchiv Karlsruhe
KAO	Kreisarchiv des Ortenaukreises
OZ	Offenburger Zeitung
PfAE	Pfarrarchiv Ebersweier
StAF	Staatsarchiv Freiburg

## Anmerkungen

- 1 StAF A 67/1, Nr. 247.
- 2 StAF B 686/1, Nr. 14 Schreiben des Großherzoglich Badischen Direktoriums des Kinzigkreises Offenburg vom 11. September 1811 (Die Instandsetzung sollte „unfehlbar“ bis Mitte nächster Woche erfolgen).
- 3 Vgl. Borchardt-Wenzel, Annette: Frauen am badischen Hof, S. 51–54, in: Baden – 200 Jahre Großherzogtum, vom Fürstenstaat zur Demokratie, Hrsg.: Weinacht Paul-Ludwig, Freiburg, 2008.
- 4 StAF A 67/1, Nr. 247.
- 5 StAF A 67/1, Nr. 247.
- 6 Der Hennensteg überquerte den Bach im Bereich der heutigen „Oberen Brücke“ bzw. bei der Einmündung der heutigen Nesselrieder Straße in die Straße Am Durbach.
- 7 Dieser Straßenabschnitt umfasst einen Teilbereich der heutigen Straße Am Durbach, etwa zwischen den Anwesen Am Durbach 15 und Am Durbach 33, unterhalb der Weilmühle.
- 8 StAF A 67/1, Nr. 247; Plan über die Verlegung des Weges von Ebersweier in den Durbach, Buchstabe c.
- 9 StAF A 67/1, Nr. 247; Plan, wie 8, Buchstabe a bis b.
- 10 StAF A 67/1, Nr. 247; Plan, wie 8, Buchstabe d.
- 11 StAF 67/1, Nr. 247, Auszug aus dem Schreiben der Großherzoglichen Gefällverwaltung vom 21. April 1812.
- 12 StAF 67/1, Nr. 247.
- 13 Als Ortsvorgesetzte waren anwesend: von der Gemeinde Griesheim: Vogt Bahr, von Windschlag: Vogt Eggs, von Bohlsbach: Vogt Stutz, von Durbach: Stabhalter Kiefer und Bürgermeister Michel Müller, von Ebersweier: Vogt Anton Neger und Bürgermeister Xaver Braun.
- 14 StAF A 67/1, Nr. 247.

- 15 StAF A 67/1, Nr. 247, Auszug aus dem Schreiben der Großherzoglichen Gefällverwaltung vom 21. April 1812.
- 16 StAF A 67/1, Nr. 247.
- 17 GAE; Die Rechnungsbücher der Gemeinde Ebersweier beginnen erst mit dem Jahr 1832.
- 18 StAF B 728/1, Nr. 660.
- 19 PfAE. Familienbuch I, Nr. 87.
- 20 Hauseigentümer 1831: Anton Gütle, 1859: Dionis Kaltenbrunn, heute Anwesen Am Durbach 2.
- 21 StAF B 728/1, Nr. 660.
- 22 Charabanc: Offener (Pferde-)Omnibus für Ausflugsfahrten.
- 23 StAF B 728/1, Nr. 4953.
- 24 StAF B 728/1, Nr. 4953.
- 25 StAF B 728/1, Nr. 4953, u. a. Schreiben der Großh. Wasser- u. Straßenbauinspektion Offenburg an das Großh. Oberamt vom 15. März 1861.
- 26 Vicinal von lateinisch vicinalis, nachbarlich/benachbart; hier: Gemeinde[verbindungs]straße.
- 27 PfAE Gesammelte Bemerkungen, lfd. Nr. 28.
- 28 StAF B 728/1, Nr. 2704, Ortsbereisung 1912.
- 29 Vgl. Friedmann Rudolf: 125 Jahre Eisenbahn in Offenburg, in Die Ortenau, 49/1969, S. 141.
- 30 Gespräch mit Dr. Hermann Schottmüller am 3. August 2010 in Freiburg.
- 31 GAE XVII.7.
- 32 GAE XVII.7.
- 33 GAE XVII.7.
- 34 GAE XVII.7.
- 35 GAE XVII.7. Schreiben des Kreisrats Offenburg vom 25. Juli 1934 an das Bürgermeisteramt Ebersweier.
- 36 StAF B 728/1, Nr. 4922.
- 37 StAF B 728/1, Nr. 2704, Ortsbereisung am 15. Dezember 1922.
- 38 KAO Generalakten 2, Bestand 661, Nr. 1048.
- 39 Rosa (Rese) Gütle, geb. Suhm; Gespräch im Jahr 2010.
- 40 StAF B 728/1, Nr. 4953.
- 41 Heizmann Ludwig: „Der Amtsbezirk Offenburg in der Geschichte“; Untertitel „Eine Heimatkunde“ hersg. Offenburg, 1934. Als Quelle führte Pf. Ludwig Heizmann GLA, Kop. 38, Baden an. Dazu konnten bisher keine urkundlichen Beweise gefunden werden. In den Regesten der Markgrafen von Baden ist keine „Röder-Urkunde von 1367“ erwähnt.
- 42 Auszug aus der Chronik der Freiherren Röder von Diersburg: Ebersweier(Offenburg), Freieigener Röderhof 1367 im Besitz von Arbogast Röder von Rodeck. Unter Arbogast Röder von Rodeck: Ritter, Bischöflicher Lehensmann (Schloß Sasbach); 20.1.1367: erhält vom Markgraf Rudolf den Hof zu Ebersweier, genannt Röderhof, als freieigenen. [Wie oben].
- 43 StAF B 728/1, Nr. 657.
- 44 OZ Ausgabe Nr. 115 von Dienstag, 19. Mai 1925, S. 3.
- 45 KAO Generalakten 2, 661, Nr. 1048.
- 46 KAO Generalakten 2, 661, Nr. 1048.
- 47 KAO Generalakten 2, 661, Nr. 1048.
- 48 KAO Generalakten 2, 661, Nr. 1048.
- 49 Gespräch mit Maria Schillinger und Paula Möser von Ebersweier, geführt von Sigi Schwarz/Margot Hauth am 2. Februar 2010.
- 50 StAF B 728/1, Nr. 4916, Offenburger Zeitung, Ausgabe Nr. 15, vom 20. Januar 1925.
- 51 KAO Generalakten 2, 661, Nr. 1048.
- 52 KAO Generalakten 2, 661, Nr. 1048.
- 53 KAO Generalakten 2, 661, Nr. 1048 (für den gesamten Abschnitt).
- 54 KAO Generalakten 2, 661, Nr. 1048.
- 55 StAF B 728/1, Nr. 4916, hier: Bürgerausschussvorlage Nr. 43, Herstellung einer Kreisstraße nach Durbach.
- 56 StAF B 728/1, Nr. 4916, hier: Ausschnitt aus der Offenburger Zeitung vom 16. Februar 1926 (Verfasser unbekannt).

- 57 StAF B 728/1, Nr. 4916, hier: Protokoll Nr. 11, des Gemeinderats Durbach vom 15. Mai 1925.
- 58 StAF B 728/1, Nr. 4916, Schreiben von Kuderer, Stabhalter Gebirg, vom 4. April 1925 an das Bezirksamt.
- 59 KAO Generalakten 2, 661, Nr. 1074; Schreiben des Bezirksamtes Offenburg an den Kreisrat in Offenburg vom 22. März 1927 und vom 4. November 1929.
- 60 StAF B 728/1, Nr. 4916, hier eine Besprechungsvorlage des Wasser- und Straßenbauamtes.
- 61 KAO Generalakten 2, 661, Nr. 1074.
- 62 Stand: 17.9.2012.
- 63 StAF B 728/1, Nr. 4952.
- 64 Zeitzeugengespräche, u. a. mit Maria Schillinger und Paula Möser, geführt von Sigi Schwarz/Margot Hauth am 2.2.2010.
- 65 URL: <http://www.planet-wissen.de>, Stand: 24.8.2010, aufgerufen am 30.3.2014). Kaufmann Sabine: Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde in der alten Bundesrepublik im Verlauf der 50er Jahre ein Förderprogramm für die Landwirtschaft unter dem Schlagwort „Grüner Plan“ durchgeführt, das durch staatl. Subventionen finanziert wurde. Es ging darum, durch Flurbereinigungsmaßnahmen zweckmäßige agrarische Flächen zu schaffen, die sich leichter bewirtschaften ließen. Nach dem Landwirtschaftsgesetz waren für das Haushaltsjahr 1965 für den „Grünen Plan“ finanzielle Aufwendungen des Bundes in Höhe von 2,518 Mrd. DM vorgesehen.  
URL: <http://www.chroniknet.de>, Tageseinträge für den 4. Februar 1965 und URL: <http://dipbt.bundestag.de>, hier: Deutscher Bundestag; 4. Wahlperiode; Drucksache IV/180; Maßnahmen der Bundesregierung gemäß § 5 des Landwirtschaftsgesetzes (Grüner Plan, 1962).
- 66 GAE Gemeinderats-Protokolle Nr. 6/1960 und Nr. 7/1960.