

Hans-Martin Mumm

# Der Plättelsweg auf den Königstuhl

## Eine von der Denkmalpflege vergessene Altstraße

Vor elf Jahren habe ich in diesem Jahrbuch an die historische Bedeutung des Plättelswegs erinnert.<sup>1</sup> Dabei bin ich auf dessen Trasse nicht näher eingegangen, weil sie mir allgemein bekannt zu sein schien. Manfred Benner weist 2006 im Archäologischen Stadtkataster auf die Diskussion um diesen Höhenweg und auf meinen Beitrag hin, ebenfalls ohne eine Streckenführung zu nennen.<sup>2</sup> In zwei aktuellen Publikationen wird nun eine irreführende Lokalisierung vorgenommen. In dem Stadtführer „Heidelberg in Mittelalter und Renaissance“ schreibt Achim Wendt:

„Wenn man zwischen der Molkenkur und dem Weg um die ‚Burgschanze‘ den Blick zu Boden richtet, fällt die linear aus großen Sandsteinplatten gebildete Wegbefestigung ins Auge, auf die sich die volkstümliche Bezeichnung ‚Plättelsweg‘ bezieht.“<sup>3</sup>

Gemeint ist der westliche Abschnitt des Friesenwegs, der vom Molkenkurweg entlang der ehemaligen Steinbrüche bis zur Alten Burg führt. Bei meinen Waldführungen habe ich stets vermieden, über die Konnotation ‚Platten – Plättel‘ zu witzeln, um nicht falsche Deutungsmuster zu prägen. Aber Wendt meint es offenbar ganz ernst. Auch die Denkmaltopographie bringt ein Bild des Friesenwegs. Im Text schreibt Wolfgang Seidenspinner dazu:

„Der an der Burgstelle vorbeiführende, mit Steinplatten befestigte ‚Plättelsweg‘, der durch die Burg bzw. Schanze gesperrt werden konnte, war zumindest mittelalterlichen Ursprungs, nach einer jüngst vorgetragenen These wird in ihm ein Abschnitt einer alten Fernverbindung von Worms her vermutet.“<sup>4</sup>

Hier liegt derselbe Irrtum vor: Ein Weg, der weder aus dem Tal kommt noch über den Kleinen Gaisberg hinausführt, kann nie eine ‚Fernverbindung‘ gewesen sein.

Im Folgenden will ich zunächst den Plättelsweg kartografiegeschichtlich belegen und die Stellen auflisten, an denen er heute wahrgenommen werden kann. Ein Exkurs nähert sich dem Gelände östlich der alten Burg. Im letzten Kapitel soll die verkehrsgeschichtliche Bedeutung des Plättelswegs herausgearbeitet werden.

### I. Kartografische Belege für die Trassenführung des Plättelswegs

Der älteste bildliche Beleg für den Plättelsweg oberhalb der Alten Burg findet sich auf der Grafik, die der Heidelberger Stadtkommandant Heinrich van der Merven 1622 seiner Rechtfertigungsschrift („Relatio“) beifügt. Zu sehen ist, dass die eigentliche Straße, die östlich an der Alten Burg vorbeizog, durch die Bastion „Affnest“ zur Belagerungsabwehr gesperrt war (Abb. 1). Die älteste Kartierung des Plättelswegs unterhalb des Kleinen Gaisbergs findet sich auf dem Befestigungsplan von 1622. Dargestellt ist hier eine Verbindungsstraße vom Schloss zur Burgschanze auf dem Kleinen Gaisberg.<sup>5</sup> Diese Verbindungsstraße folgt dem Plättelsweg von der heutigen Schlosstation der Bergbahn, um sich dann in einem Bogen nach Westen zu wenden. Vorher gabelt sie sich in zwei Wege, die die Burgschanze von deren Nordseite erschließen. Es ist zu ver-



Abb. 1: Der Plättelsweg (dd) oberhalb der Burgschanze (Relatio historica posthuma obsidionis Heidelbergensis, Frankfurt 1622, Ausschnitt)

den Fahrstraßen gestrichelt, also als Fußweg. Er beschriftet die Trasse mit „Plättelsweg“ und fügt dem unteren Abschnitt zwischen Schloss und Kleinem Gaisberg ein „sehr unbequem“ und dem oberen Abschnitt ein „bequem“ hinzu. Die Trasse verläuft eindeutig östlich der Alten Burg; der Friesenweg ist nicht dargestellt, weil es ihn noch nicht gab.

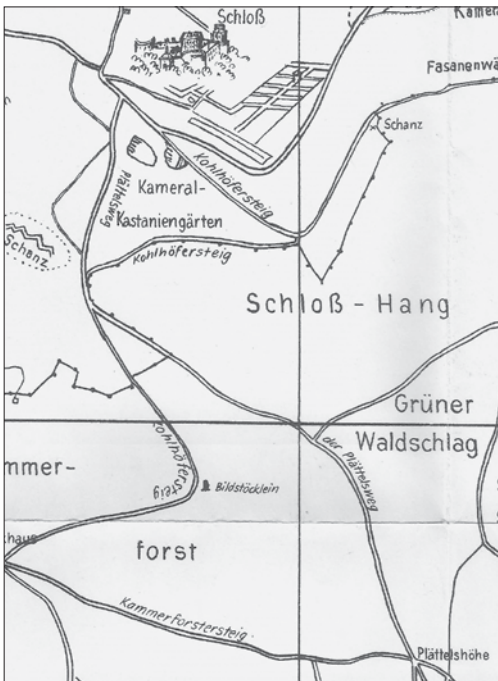


Abb. 2: Der Plättelsweg begann oberhalb des Schlosses, passierte die alte Burgschanze auf der Ostseite und zog über die Plättelhöhe Richtung Neckargemünd. („Der Wald um 1800“, Beigabe zu Herbert Derwein: Flurnamen (wie Anm. 9), Ausschnitt)

muten, dass diese Zugänge von der Stadtseite her mit dem Ausbau der Burgschanze<sup>6</sup> neu angelegt wurden und im Befestigungsplan nicht dargestellt ist.

Der nächste kartografische Beleg ist der Stadtplan, den der Geometer Friedrich Ludwig Hoffmeister vor 200 Jahren erarbeitet hat. Arnold Scheuerbrandt datiert ihn auf „um 1820“, die Denkmaltopographie auf „um 1812“.<sup>7</sup> Hoffmeister zeichnet den Plättelsweg im Unterschied zu

den Fahrstraßen gestrichelt, also als Fußweg. Der vierte Beleg ist ein selten abgebildeter Stadtplan aus der Zeit um 1850.<sup>8</sup> Dieser Plan nennt zwar keine Wegenamen, stellt aber die Plättels-Trasse in voller Länge vom Schloss bis zur Plättelhöhe dar. Während das heutige Wegenetz noch nicht existiert, ist der 1840 angelegte Friesenweg<sup>9</sup> dargestellt. Dieser kreuzt den Plättelsweg an einer Stelle, ihre Trassen haben sonst aber keine Gemeinsamkeiten.

Der Bau des Friesenwegs markiert gewissermaßen den Anfang des modernen Wegenetzes im Wald, das in erster Linie dem Fremdenverkehr und der Erholung dient. Dafür spricht schon die Inschrift, die seit 1841 an den romantischen Maler Ernst Fries erinnert. Das Hauptmotiv für seine Anlage dürfte aber die Erschließung des Steinbruchbetriebs unterhalb der Alten Burg gewesen sein, um den er im Halbkreis herumführt. Die Platten für





Abb. 4: An der Stelle, wo die Achse des Schlossberg nach Süden versetzt ist, bog der Plättelsweg zum Kleinen Gaisberg ab. (Foto: Verfasser)

1. Der spätmittelalterliche Fahrweg zum Schloss, der Schlossberg, weist an der Stelle, wo ihn heute die Bergbahn kreuzt, einen markanten Doppelknick, eine Achsenverschiebung auf (Abb. 4). An dieser Stelle zweigte der Plättelsweg zum mittleren Gaisberg ab. Heute ist die Situation durch die Anlage der Bergbahn stark verändert. Noch bevor es den Schlossberg gab, kam der Plättelsweg vom Kettentor her in starker Steigung direkt von der Stadt.

2. Knapp östlich der Stelle, an der der Friesenweg die Bergbahn kreuzt, ist die Hohle des Plättelswegs zu sehen. Auf der Talseite liegt sie zwischen dem Brunnenhaus und dem Garten der Villa Schloss-Wolfsbrunnen-Weg 10, auf der Bergseite ist die Krümmung nach Westen, wie sie auf dem Befestigungsplan abgebildet ist, gut zu erkennen.

3. In dem unwegsamen Gelände östlich des ehemaligen Steinbruchs unterhalb der Molkenkur sind über kurze Abschnitte die beiden Gabeln der Erschließungswege zur Burgschanze auszumachen. Einer davon hat die Breite eines Fahrwegs, der andere war wohl eher ein Fußweg. Der Fahrweg ist in der laubarmen Zeit auch westlich der Bergbahn im Vorbeifahren zu sehen.

4. In der Nähe der oberen Station der unteren Bergbahn zweigt der Felsenmeerweg vom Molkenkurweg ab. Im Zwickel dazwischen beginnt die Straße, die 1622 zur Verbindung der oberen Schanzen gebaut wurde. Ihre Trasse ist bis zur Haarnadelkurve des Molkenkurwegs als Absatz im Gelände zu sehen, bei der Himmelsleiter auch noch auf einer kurzen Strecke begehbar. Diese Militärstraße ist nicht Teil des Plättelswegs, belegt aber die Darstellung des Befestigungsplans von 1622 und zeigt, welche Formen der Waldboden dort konserviert, wo weder Mensch noch Vieh ihn nutzen.

5. Die „Affennest“ genannte Schanze von 1622 ist Teil des „Historischen Pfads“. Sie liegt oberhalb des Brunnenhauses neben der oberen Bergbahntrasse und ist vom Felsenmeerweg zugänglich. Oberhalb des Affennests ist ein stark erodierter Hohlweg parallel zur Bergbahn bis unterhalb des Schwabenwegs zu erkennen. Das Affennest wurde während der Belagerung von den Verteidigern erfolgreich zurückerobert; hier gelang Tilly kein Durchbruch.<sup>12</sup> Aufgabe des Affennests war die Sperrung des Plättelswegs,<sup>13</sup> der hier bis 1622 verlief.

6. Dort, wo der Molkenkurweg durch den Halsgraben der Alten Burg verläuft, ist im Felsen auf der Bergseite eine mächtige Eintiefung, die – von ihrem oberen Rand aus betrachtet – unschwer als Hohlweg zu erkennen ist (Abb. 5). Diese jüngere Trasse des Plättelswegs verläuft zwischen der Bergbahn und dem Steinbruch am Gaiberger Weg und taucht am Schwabenweg wieder auf.

7. Der Schwabenweg wird von der Bergbahn unterbrochen. Auf der westlichen Seite sind zwei Hohlwege im Abstand von rund 50 m angeschnitten: die Fortsetzung des Plättelswegs beim Affennest, deren Verlauf von der Bergbahntrasse auf einer kurzen Strecke überlagert wird, und die jüngere Trasse, deren Beginn unter 6. beschrieben ist.

8. Zwischen Bergbahn und Königstuhlweg verlaufen – ebenfalls im Abstand von rund 50 m – zwei Trassen nach oben. Sie haben beide ungefähr dasselbe Profil, sodass ein Altersunterschied nicht zu erkennen ist. Möglicherweise fanden hier und nicht am weiter oben gelegenen Nasenplatz, den Derwein 1940 nennt, die Grabungen statt, die Forstamtsleiter Karl Krutina „zu Anfang des Jahrhunderts ... in Gegenwart von Schuhmacher, [Friedrich] v[on] Duhn, [Karl] Christ u.a.“ durchführte.<sup>14</sup> Der vermutete römische Ursprung des Plättelswegs hatte sich dabei nicht bestätigt.

9. Der Kriegsweg, im Sommer 1914 angelegt, endet vor der Bergbahn. Kurz vor der Wendepalte ist bergseitig wieder eine der beiden Hohlwegtrassen sichtbar.

10. Der Kammerforster Weg schneidet etwas unterhalb der obersten Bergbahnstation die jüngere Trasse des Plättelswegs, die von dort zu ihrem höchsten Punkt, der Plättelshöhe, weiter zieht.



Abb. 5: Die jüngere Trasse des Plättelswegs oberhalb des Halsgrabens an der Burgschanze. (Foto: Ildiko Mumm)

### III. Nach 1622 wurde der Plättelsweg erneuert. Die beiden Trassen oberhalb der Burgschanze

Wenn zwei oder mehr Hohlwegtrassen in dieselbe Richtung gehen, sind unterschiedliche Erklärungen für diesen Befund möglich: Ausweichstelle, Berg- und Talverkehr oder Ausweichrouten für verderbte Abschnitte. Für den Plättelsweg oberhalb der Burgschanze kann es nach dem topografischen und kartografischen Befund aber nur eine Deutung geben: Die östliche Trasse wurde bis 1622 befahren und dann aufgegeben, die westliche Trasse danach neu angelegt und bis ins 18. Jahrhundert als Fahrweg benutzt.

Die östliche Trasse wurde 1622 durch das Affennest gesperrt und danach nicht wieder frei geräumt. Auch das stark erodierte Profil des Hohlwegs oberhalb dieser Schanze lässt darauf schließen, dass hier seither kein Fahrzeug mehr gefahren ist. Die westliche Trasse ist auf van der Mervens Plan noch nicht abgebildet, an dieser Stelle sind Geschützstellungen der Verteidiger zu sehen. Westlich der Bergbahn liegen weiter oberhalb, wie in Kapitel II Nr. 8 beschrieben, zwei Trassen nebeneinander; dass sie

gleich tief sind, lässt sich mit den Grabungen vor 100 Jahren erklären. Ein Grabungsbericht liegt mir nicht vor und wäre wohl in der Tagespresse zu suchen. Der Abraum müsste an Ort und Stelle verblieben sein.

Der unterste Abschnitt der westlichen Trasse wurde in den Felsen hineingearbeitet oder -gesprengt, ist also kein lediglich durch Nutzung entstandener Hohlweg. Dieser Aufwand wurde offenbar deshalb getrieben, weil die extreme Steigung im Bereich des Affennests zu dieser Zeit nicht mehr akzeptiert wurde. Andernfalls wäre es einfacher gewesen, die Schanze zu schleifen und den bisherigen Weg wieder befahrbar zu machen. Zur Datierung bietet sich die Annahme an, dass es mit der bayerischen Besetzung Heidelbergs zwingend erforderlich war, wieder zivile Verhältnisse herzustellen und den Erfordernissen des Wirtschaftsverkehrs Rechnung zu tragen. Dann wären es Tillys Pioniere gewesen, die die Hohle durch den Felsen angelegt haben. Vielleicht kam es aber erst in der Karl-Ludwig-Zeit nach 1648 zu dieser Neutrassierung. Als Fahrweg benutzt wurde der Plättelweg offenbar bis zum Bau der Straße durch das Neckartal 1763.<sup>15</sup> Danach diente er weitere 100 Jahre als Fußweg, zuletzt nur noch als „Schleifweg für die Holzsammler“<sup>16</sup>, bis er über das moderne Wegenetz in Vergessenheit geriet.

#### **IV. Exkurs: „Obere Stufe“ und „Halsgraben“. Das Gelände östlich der Burgschanze**

Der Bereich östlich der Burgschanze hat viele Umgestaltungen durchgemacht (Abb. 6). Fast nichts ist so, wie es scheint. Hier treffen sich heute drei Straßen: Molkenkurweg, Gaiberger Weg und Klingenteichstraße. Der letzte Abschnitt des Molkenkurwegs verläuft durch einen von Felswänden begleiteten Graben. Die Einkerbung in die südliche Felswand wurde in Kapitel II 6. bereits als Ansatz der jüngeren Plättelwegtrasse gedeutet. Oberhalb des Gaiberger Wegs sind die Reste eines Trockenmauerzugs zu erkennen.



Abb. 6: Links der „Halsgraben“ und rechts die „obere Stufe“. Das Gelände östlich der Molkenkur ist voller Geheimnisse. (Foto: Verfasser)

Ein Blick auf die beiden ältesten Kartierungen ergibt ein uneinheitliches Bild. Auf dem Befestigungsplan von 1622 fällt die Burgschanze nach Süden und Osten hin steil ab; Vorwerke außerhalb des Verteidigungsringes sind nicht dargestellt. Der Plan der Relatio zeigt zwei Kanonenreihen der Verteidiger, eine auf und eine vor der Burgschanze, durch keine Vertiefung getrennt. Das Mündungsfeuer dieser Kanonen zeigt Richtung Königstuhl.

In den textlichen Beschreibungen wird der Graben immer der mittelalterlichen Burg zugeordnet. Johann Metzger spricht 1829 davon, dass das „Schloß durch einen Graben, durch den jetzt der Fahrweg führt, ... abgeschnitten und geschützt“ wurde.<sup>17</sup> Auch Karl Pfaff sieht diesen Zusammenhang: Die Burganlage sei „nur durch einen in den Fels geschnittenen Graben von dem überhöhenden Hauptgebirgsstock getrennt“.<sup>18</sup> Achim Wendt kennt den Halsgraben seit Langem. Jüngst hat er die Vermutung geäußert, dieser habe eine „einst tiefer reichende Sohle“ gehabt,<sup>19</sup> ohne dafür Anhaltspunkte zu benennen.

Ludwig Merz hat zunächst den Graben für weniger bedeutend gehalten. In seinem Aufsatz von 1956 unterscheidet er für die Burgschanze von 1622 zwei Stufen: „Die obere Stufe lag auf dem Gelände der Molkenkur und bezog auch den Halsgraben der alten Burg mit ein.“<sup>20</sup> Merz hatte dabei die Karte der Relatio vor Augen. Zwei Jahre später unterscheidet Merz drei Stufen: „Die obere Stufe kann auf dem Gelände ... östlich des Halsgrabens gelegen haben.“<sup>21</sup> Burkhard Pape macht nun 2006 aus diesem sehr unregelmäßig geformten Geländestück unter Berufung auf Ludwig Merz eine obere „Ebene“, deren Fundhaltigkeit er etwas apokryph beschreibt: „Die obere Ebene ist abgeräumt, aber weitgehend ungestört, so daß die einstigen Abwehrstellungen noch zu erahnen sind.“<sup>22</sup>

Während der Graben – mit der Fahrstraße hindurch – markant wahrgenommen wird, bleiben die Beschreibungen des östlich anschließenden Terrains reichlich unbe-



Abb. 7: Rest einer trockenen Stützmauer an der „oberen Stufe“ oberhalb des Gaiberger Wegs (Foto: Verfasser)

stimmt. „Obere Ebene“ passt gar nicht, weil hier nichts eben ist. „Obere Stufe“ entspricht zwar dem heutigen Augenschein; nach den Untersuchungen von Karl Pfaff und 100 Jahr später durch Achim Wendt ist aber bekannt, dass Burg und Burgschanze erheblich höher lagen als das heutige Laufniveau der Molkenkur. Das Gelände östlich des Halsgrabens lag demnach unterhalb der Hauptbefestigung.

Dass hier heute keine Spuren einer Artilleriestellung zu sehen sind, liegt an zwei massiven Eingriffen: der Bau der jüngeren Plättelswegtrasse 1622/48 und der Bau der oberen Bergbahn 1907. Das Mauerfragment ist schwerlich als Geschützbastion zu deuten (Abb. 7). Schanzen waren entweder gemauert oder bestanden aus Erdwällen, Trockenmauern sind viel zu fragil. Ich vermute hier die Stützmauer einer Straße von der Burgschanze zum Blockhaus, angelegt in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts, spätestens 1692/93. Solche talseitigen Mauern sind typisch für den Wegebau des 17./18. Jahrhunderts und im Stadtwald an vielen Stellen anzutreffen.

Bleibt noch der Graben. Auffällig ist, dass die Sohle des jüngeren Plättelswegs deutlich oberhalb des Niveaus der heutigen Fahrstraße liegt. Erst recht hätte eine Straße auf der Höhe der Trockenmauer oberhalb des Gaiberger Wegs keine Verbindung zur heutigen Grabensohle gehabt. Die Felswände lassen drittens keine acht Jahrhunderte zurückreichenden Verwitterungs- oder Erosionsspuren erkennen.

Tatsächlich ist die heutige Tiefe des Grabens das Ergebnis einer Baumaßnahme von 1867/68. Am 19. April 1866 wies Bürgermeister Heinrich Hoffmeister „auf Antrag des Molkenkurwirts Wagner und zweier Kutscher“ die Wegebaukommission an, „ohne allen Verzug die Verbesserung des Fahrweges vom Schlosse zur Molkenkur in Angriff zu nehmen.“ Ein Vierteljahr später meldet Bezirksförster Obermeyer die Fertigstellung des unteren Straßenabschnitts. Am 1. August 1867, also ein ganzes Jahr später, trägt Obermeyer für den letzten Abschnitt zwei Varianten vor, eine „gründliche Ausbesserung“ oder eine „neue Weganlage“. „Letztere würde den großen Vorzug einer geringeren Steigung haben; hierdurch würde einem sehr großen Übelstand abgeholfen werden.“<sup>23</sup> Eine ursprünglich vorhandene Planzeichnung ist heute in der Akte nicht mehr enthalten. Es ist aber anzunehmen, dass der Molkenkurweg mindestens um 3 m abgesenkt wurde, vielleicht auch um 4 oder 5 m. Auch vorher war ein Graben zu sehen, wie Metzger bezeugt, aber der ‚in den Fels geschnittene Graben‘ ist ein Produkt der Wegebaukommission des 19. Jahrhunderts.

## **V. Die verkehrliche Bedeutung des Plättelswegs vom 12. bis zum 18. Jahrhundert**

Soweit Fahrzeuge benutzt wurden, fand der Verkehr im Mittelalter auf dem Wasser und nur in geringem Anteil auf dem Land statt. Die herkömmliche Verkehrsgeschichtsschreibung betrachtet die einzelnen Transportwege getrennt voneinander. Meinrad Schaabs Arbeiten zum unteren Neckarraum sind dafür typisch. Elementar ist dabei die Beschreibung des Sachverhalts, dass der Neckar stromabwärts Holz und Steine, stromaufwärts in geringerem Umfang Getreide und Wein zu transportieren hatte.<sup>24</sup>

Die neuere Verkehrsgeschichtsforschung interessiert sich für das Verkehrsnetz und die dabei auftretenden Verknüpfungen. Grundlegend unterscheidet Detlev Elmers



sechs verschiedene Schnittstellenarten.<sup>25</sup> Die Übergänge von Fluss zu Binnensee oder Meer treffen auf Heidelberg ebensowenig zu wie die Überwindung von Wasserscheiden. Das Aufeinandertreffen von Zubringerstraßen passt allerdings auf eine Situation, in der eine Wasserstraße aus dem Mittelgebirge in eine verkehrsreiche Ebene tritt. Genau hier werden Produkte in beide Richtungen umgeladen, und hier entstehen Siedlungen und Märkte. Zur Römerzeit lag diese Schnittstelle auf beiden Neckarseiten in der Nähe der Römerbrücke, im hohen Mittelalter im von der Abtei Lorsch beherrschten Neuenheim. Irgendwann sicherte sich auch der Wormser Bischof an der Sandgasse (= Straße zum Ufer) einen Platz, und zuletzt traten die beiden Klöster in Schönau und Lobenfeld am Süd- resp. Nordufer des Neckars mit ihren Höfen auf. Diese Anlagen, die noch vor dem eigentlichen Gebirgsrand lagen, sind also frühestens in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts entstanden. Meinrad Schaab denkt beim Schönauer Hof an die Welfenzeit (1195–1214), „man darf aber annehmen, daß er noch etwas älter ist“.<sup>26</sup> Der Lobenfelder Meierhof bei der heutigen Hirschgasse „erscheint 1263 als Ausstellungsort einer Urkunde“, 1364 verleiht Ruprecht I. dem Kloster Lobenfeld an dieser Stelle ein Wehr am Neckar.<sup>27</sup>

Im Unterschied zum Staken war das Treideln mit Menschen- oder Pferdekraft auf Einrichtungen an Land angewiesen und bildete insofern eine weitere Schnittstelle.<sup>28</sup> Für den unteren Neckar liegen keine Kenntnisse vor, ab wann getreidelt wurde, welche Personengruppen dafür herangezogen wurden und wer die Leinpfade zu unterhalten hatte. Jedenfalls zwangen die großen Flussmühlen in Heidelberg ab dem 13. Jahrhundert den Schiffsverkehr auf die Nordseite des Flusses. Sebastian Münsters Stadtansicht von 1550 zeigt ein Schiff, das von einem Pferd gezogen wird (Abb. 8).

Diese beiden Schnittstellenarten sind jenseits aller territorialgeschichtlichen und dynastischen Erwägungen konstitutiv für die Siedlungs- und Gründungsgeschichte Heidelbergs. Für den Plättelsweg, der über das Königstuhlmassiv nach Neckargemünd führt, also zum Neckar zurückkehrt, ist aber eine weitere Schnittstellenart zu beachten, nämlich Situationen, in denen „Hindernisse im Fluss keine durchgehende

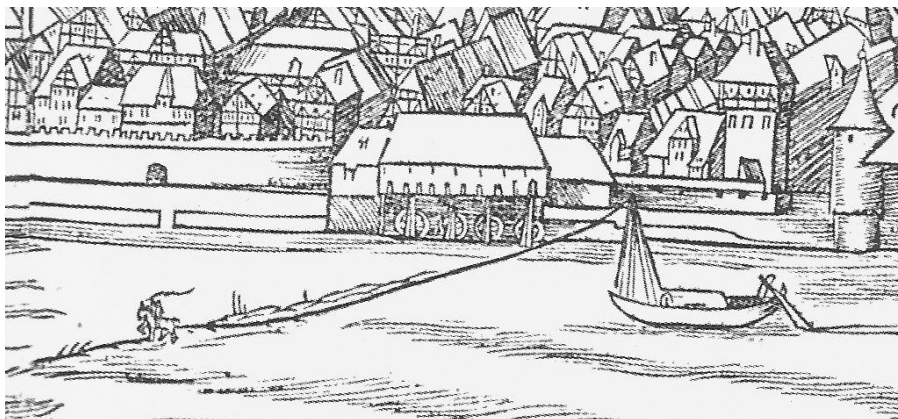


Abb. 8: Ein Schiff wird von einem berittenen Pferd neckaraufwärts gezogen, Sebastian Münster 1550, Ausschnitt

Schiffahrt zuließen. ... Für das Umgehen hatten sich lokale Organisationsformen eingespielt, durch die zumindest ein durchgehender Warenfluss innerhalb absehbarer Zeit sichergestellt war.“<sup>29</sup>

Ein absolutes Hindernis oberhalb von Heidelberg gab es nicht, denn Schiffahrt fand in beiden Richtungen statt. Davon zeugen um 1220 die Ziegelhütte und 1417 das Kornhaus, die die Schönauer Mönche am Ziegelhäuser Neckarufer errichteten.<sup>30</sup> Davon zeugen weiterhin die Heidelberger Stadtordnung von 1465 sowie Frachttarife von 1560 und 1571. Und Matthäus Merian schreibt in dem Begleittext zu seiner Stadtansicht von 1620: „Der vorüberlaufende Strom des Neckars ist Schifffreich biß acht Meilen über diese Stadt hinauf.“<sup>31</sup>

Nahe liegt die Vermutung, der Plättelsweg sei eine Ausweichroute für die Zeiten von Hochwassern gewesen. Allerdings ist fraglich, ob eine Unterbrechung der Schiffahrt für einen kurzen Zeitraum den Aufwand des Umladens rechtfertigen kann. Aufzeichnungen über das Hochwassergeschehen in Heidelberg für die Zeit vor dem 18. Jahrhundert gibt es nicht.

Der Treidelbetrieb war auf der gesamten Neckarstrecke „von je ein wenig lukratives Gewerbe, zumal es eine unregelmäßige und kostspielige Lebensweise bedingte und zeitweise – im Winter und bei ungünstigem Wasserstande – brach lag.“<sup>32</sup>

Auch die motorisierte Schleppschiffahrt ab 1878 änderte diese Unregelmäßigkeiten zunächst nicht. In dem besonders trockenen Jahr 1893 konnten nur 58,8 % der Arbeitstage ausgenutzt werden.<sup>33</sup> Nicht in diesem exakten Prozentsatz, aber im Grundsatz lagen diese Verhältnisse auch in Mittelalter und früher Neuzeit vor.

Neben diesen allgemeinen Einschränkungen des Schiffsverkehrs gab es aber auch geologische Besonderheiten im Streckenabschnitt unmittelbar oberhalb von Heidelberg:

„Solange der Neckar in Schichtgesteinen fließt, räumt er diese meist bankmäßig ab. Zwischen der Orthopädischen Klinik in Heidelberg-Schlierbach und der Ortsmitte von Ziegelhausen jedoch schneidet der Neckar die Steinbach-Verwerfung und tritt in den Granit ein. Dessen Festigkeit schwankt in der Waagerechten stark: widerständige Quader, verquarzte Spalten u.ä. können lange stehen bleiben. Über 100 Klippen waren gefährliche Hindernisse. Besonders berüchtigt war der ‚Hackteufel‘ ca. 250 m oberhalb der jetzigen Staustufe Heidelberg-Karlstor.“<sup>34</sup>

Auf dem Granit oberhalb von Heidelberg blieben also Hindernisse stehen, die bei niedrigem Wasserstand den Schiffsverkehr zu reduzierter Ladung zwangen oder gänzlich ausschlossen. Der heute aufgestaute Neckar lässt nicht mehr ahnen, dass er vor der Kanalisation – besonders in Trockenperioden – ein klippenreicher Gebirgsfluss war. Nur wenige Hinweise habe ich bislang darauf gefunden, dass es auch schon vor der Kanalisation des 20. Jahrhunderts bauliche Arbeiten an der Schiffahrtsrinne gegeben hat. Heimann erwähnt für die Zeit um 1840 beiläufig „zweckmäßige Wasserbauten“, die das Gefälle abmilderten.<sup>35</sup> Die romantische Schriftstellerin Helmina von Chezy schreibt in ihren 1858 erschienenen Erinnerungen:

„Der Neckar hatte noch sein Felsenbett, diese Aeolsharfe von Wellen durchrauscht, dies Labyrinth, durch welches nur die kundigsten Schiffer ihre Nachen lenken konnten ... Im Jahre 1811 fand ich den Neckar noch mit seinem Perlenschein und seinen Hymnen, doch als ich manches Jahr später wieder nach Heidelberg kam, floß er flach und leise durch sein

breites Bett, wie ein anderer Fluß oder wie ein Poet, der ein Zollbeamter geworden und keine Verse mehr macht. Auch die Felsen an seinem rechten Ufer waren ein großes Stück weit weggesprengt worden.“<sup>36</sup>

Demnach wurde schon in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Fahrrinne im Granitbereich vertieft. Leider gibt es bis heute keine bautechnische Geschichte der Neckarschifffahrt, die Rückschlüsse auf frühere Jahrhunderte zuließe. Ob es nun Hochwasser, Niedrigwasser oder Eis waren – der Neckar war nicht ganzjährig schiffbar. Der Waren- und Personenverkehr mit Fahrzeugen brauchte Wege über Land.

Der letzte Aspekt, der noch anzusprechen ist, betrifft die Frage nach einer Fahrstraße durch das Neckartal. In meinem Aufsatz von 2004 war ich gegenüber dem Insistieren Meinrad Schaabs auf einer frühen Neckartalstraße zu nachgiebig. Die Stiftung des Leprosenhauses 1430 ist kein Beweis für eine Straße, weil an dieser Stelle eine Furt bestand und somit ein Verkehrsbezug auch ohne Fahrstraße vorhanden war, und wenn es nur der Seitenwechsel des Treidelns war. Und ob Sebastian Münsters Kartierung einer Neckartalstraße von 1528 eine Fahrstraße und nicht einen Reitweg meint, lässt sich nicht entscheiden.<sup>37</sup> Der Erkenntnisfortschritt ist nun, dass der Plättelsweg nach 1622 neu angelegt wurde, also immer noch seinen ursprünglichen Zweck erfüllte. Natürlich ließe sich dabei mit Annahmen ab- und zugeben: Vielleicht gab es ja doch schon früher eine Fahrstraße am Neckar, die jedoch immer wieder durch Erosion und Bergstürze unpassierbar war. Sicher ist, dass der Plättelsweg erst mit dem Straßenbau Karl Theodors in der Mitte des 18. Jahrhunderts seine Funktion verlor. Heute geht es darum, die verkehrliche Situation am Eintritt des Neckars in die Ebene zu erfassen, das Wechselspiel zwischen Wasser- und Landverkehr besser zu verstehen, die Bedeutung des Plättelsweg als einer „platea“<sup>38</sup>, einer Straße des Mittelalters, zu würdigen und den Verlauf seiner Trasse zu ermitteln und zu schützen.

## Anmerkungen

- 1 Hans-Martin Mumm: Am jähren Steig. Altstraßen und Hohlwege im Stadtwald. Erwägungen zu den Verkehrsbeziehungen Heidelbergs in Mittelalter und früher Neuzeit, Heidelberg. Jahrbuch zur Geschichte der Stadt 9, 2004/05, S. 79–101, bes. S. 95f.
- 2 Wolfgang Seidenspinner, Manfred Benner: Heidelberg (Archäologisches Stadtkataster Baden-Württemberg 32), Stuttgart 2006, S. 33.
- 3 Achim Wendt: Die obere Burg auf der Molkenkur, in Christoph Mauntel, Carla Meyer, Achim Wendt (Hgg.): Heidelberg in Mittelalter und Renaissance. Eine Spurensuche in zehn Spaziergängen, Ostfildern 2014, S. 55–71, hier S. 70.
- 4 Melanie Mertens (Hg.): Stadtkreis Heidelberg (Kulturdenkmale in Baden-Württemberg II.5.1.), S. 332. Autor dieses Abschnitts ist laut Vorwort Wolfgang Seidenspinner.
- 5 Die Mervensche Karte ist abgedruckt in der Denkmaltopographie (wie Anm. 4), S. 73 und 91. Der Befestigungsplan ist abgebildet bei Arnold Scheuerbrandt: Heidelbergs Aufstieg und Niedergang in kurpfälzischer Zeit, in Elmar Mittler (Hg.): Heidelberg. Geschichte und Gestalt, Heidelberg 1996, S. 48–87, hier S. 51; siehe auch Denkmaltopographie (wie Anm. 4), S. 89.
- 6 Zur Archäologie der Alten Burg siehe Achim Wendt, Manfred Benner: „... des lieux depuis si long-temps condamnés au silence“. Archäologische Spurensuche auf der oberen Burg auf der Molkenkur, Heidelberg. Jahrbuch zur Geschichte der Stadt 8, 2003/04, S. 9–40. Die Grabung von 2001 bestätigte zwar den Umriss und im Grundsatz das Alter der Anlage, gab aber für das Mittelalter keinen Aufschluss über eine Torsituation oder über die kleinräumige Zuwegung.

- 7 Scheuerbrandt (wie Anm. 5), S. 85; Denkmaltopographie 1 (wie Anm. 4), S. 106.
- 8 Abgedruckt bei Claudia Dutzi: Heidelberg und „seine“ Landschaft, Denkmalpflege in Baden-Württemberg 2, 1993, S. 93–103, hier S. 96. Dutzi datiert „um 1860“; da aber die Theaterstraße noch nicht dargestellt ist, muss der Plan vor 1853 entstanden sein.
- 9 Zum Friesenweg siehe Herbert Derwein: Die Straßen- und Flurnamen von Heidelberg. Straßen, Plätze, Feld, Wald. Eine Stadtgeschichte (Veröffentlichungen der Heidelberger Gesellschaft zur Pflege der Heimatkunde 1), Heidelberg 1940, S. 136.
- 10 Siehe Denkmaltopographie (wie Anm. 4), S. 115, S. 112.
- 11 Ludwig Merz: Alte Paßwege, Steigen und Hohlen im Stadtwald, Ruperto Carola 28, 1960, S. 307–313, hier S. 311.
- 12 Siehe Hermann van der Merven: Relatio ..., wiedergegeben bei Hermann Wirth: Schicksale Heidelbergs im dreißigjährigen Krieg, Archiv für die Geschichte der Stadt Heidelberg 2, 1869, S. 1–36, 63–94, 162–190, hier S. 14 und 19.
- 13 So richtig bei Ludwig Merz: Befestigungen um Heidelberg 1622, Ruperto Carola 20, 1956, S. 152–162, hier S. 155. Für andere Bereiche tendiert Merz dazu, die Altstraßen als militärische Laufgräben der Belagerer zu deuten.
- 14 Derwein: Flurnamen (wie Anm. 9), S. 224.
- 15 Zur Neckartalchausee siehe Ludwig Merz: Durch das Karlstor in den Kraichgau. Zum Jahr des Barock 1981, Kraichgau. Beiträge zur Landschafts- und Heimatforschung 7, 1981, S. 177–185, hier S. 177.
- 16 So Friedrich Krutina in einem Vermerk von 1888, StA AA 380a/19.
- 17 Zit. n. Wendt, Benner: Obere Burg (2003, wie Anm. 6) S. 20.
- 18 Karl Pfaff: Heidelberg und Umgebung, Heidelberg 1902, S. 210.
- 19 Wendt: Obere Burg (2014, wie Anm. 3), S. 59.
- 20 Merz: Befestigungen (wie Anm. 13), S. 154.
- 21 Ludwig Merz: Burg und Bургschanze auf dem kleinen Gaisberg bei Heidelberg, Ruperto Carola 23, 1958, S. 228–235, hier S. 232f.
- 22 Burkhard Pape: Die Befestigungen am Heidelberger Schloss. Bau, Architektur und Funktion der Fortifikationen und die Geschichte der Belagerungen, Neckargemünd 2006, S. 95.
- 23 StA Heidelberg, AA 380a/1.
- 24 Siehe Meinrad Schaab: Verkehr, in Die Stadt- und Landkreise Heidelberg und Mannheim. Amtliche Kreisbeschreibung 1, Karlsruhe 1966, S. 328–339.
- 25 Detlev Elmers: Techniken und Organisationsformen zur Nutzung der Binnenwasserstraßen im hohen und späten Mittelalter, in Rainer Christoph Schwinges (Hg.): Straßen und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter (Vorträge und Forschungen 66), Ostfildern 2007, S. 161–183, hier S. 167.
- 26 Meinrad Schaab: Die Zisterzienserabtei Schönau im Odenwald, Heidelberg 1963, S. 94.
- 27 Otto Jäger: Die Flurnamen von Neuenheim 765–1891, Heidelberg 1966, S. 97, Nr. 568f.
- 28 Elmers: Binnenwasserstraßen (wie Anm. 25), S. 164f.
- 29 Ebd., S. 167.
- 30 Reinhard Hoppe: 750 Jahre Ziegelhausen 1220–1970, Heidelberg 1970, S. 31, 101.
- 31 Hanns Heimann: Die Neckarschiffer. Bd. 1: Beiträge zur Geschichte des Neckarschiffeswerbes und der Neckarschiffahrt, Bd. 2: Die Lage der Neckarschiffer seit Einführung der Schleppschiffahrt. Heidelberg 1907, hier Bd. 1, S. 10f., 13f., 17f.
- 32 Ebd. Bd. 2, S. 17.
- 33 Ebd. Bd. 2, S. 46.
- 34 Fritz Fezer: Der Neckar in seiner geologischen, geomorphologischen und geografischen Vielfalt, in Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (Hg.): Der Neckar. Das Land und sein Fluss, Ubstadt-Weiher 2007, S. 44–108, hier S. 98.
- 35 Heimann: Neckarschiffer (wie Anm. 31), Bd. 1, S. 226.
- 36 Helmina von Chezy: Unvergessenes. Denkwürdigkeiten aus dem Leben von Helmina von Chezy, 2 Bde., Leipzig 1858, zit. n. Peter Koppenhöfer: Im „Waldgebirgsschoss“. Helmina von Chezys letzter Heidelberg-Aufenthalt 1843–1848, Heidelberg. Jahrbuch zur Geschichte der Stadt 13, 2009, S. 45–66, hier S. 48.
- 37 Siehe Mumm: Altstraßen (wie Anm. 1), S. 88f.
- 38 Zur Herleitung des Namens „Plättelsweg“ siehe ebd., S. 95.