

**Debora Pape**

## **Viele Wege führen nach Schönau**

### **Die Transportwege zwischen Heidelberg und dem Kloster Schönau**

„Sconaugiam, quae est abbatia ordinis Cisterciensis duabus circiter milliaribus Heidelbergae distans“<sup>1</sup> – diese Entfernungsangabe entnehmen wir der um 1220 entstandenen Lebensbeschreibung des hl. Eberhard. Der spätere Abt des Frauenklosters Kumbd im Hunsrück begleitete in seiner Jugend Pfalzgraf Konrad und seine Söhne Friedrich und Konrad und pendelte mit der pfalzgräflichen Familie zwischen Heidelberg und den wittelsbachischen Besitztümern am Rhein.<sup>2</sup> Seine Lebensbeschreibung bietet daher interessante Einblicke in die Umgebung des Pfalzgrafen am Ende des 12. Jahrhunderts – eine Zeit, für die weitere Prosaquellen äußerst rar gesät sind. Eberhard hatte in seiner Jugend eine nächtliche Vision,<sup>3</sup> die in ihm den Wunsch weckte, einem Klosterorden beizutreten. Er reiste also auf eigene Faust nach Schönau – hier die Erwähnung des Klosters im obigen Zitat – und bat dort um Aufnahme in den Zisterzienserorden. Der Schönauer Abt Gottfried (belegt von 1182 bis 1192) schickte ihn jedoch wieder zurück, da Eberhard für die Aufnahme noch zu jung gewesen sei und darüber hinaus seine Eltern nicht einverstanden waren. Trotzdem versuchte Eberhard es noch zwei weitere Male, beim dritten Mal wurde er von seinem aufgebrauchten Bruder Heinrich in Schönau aufgefunden und zurückgebracht.<sup>4</sup>

Das 1142 im Steinachtal gegründete Zisterzienserkloster Schönau gehörte im Mittelalter neben Stift Neuburg (1130) bei Ziegelhausen und dem Kloster Lobenfeld (um 1145) zu den großen religiösen Zentren der näheren Region. Das Kloster Schönau hatte für Heidelberg eine besondere Bedeutung: Bereits 1208 übernahmen die Heidelberger Pfalzgrafen bei Rhein die Schutzherrschaft über das Kloster, bedachten es mit Besitz und Privilegien und machten es schließlich zum wittelsbachischen Hauskloster.<sup>5</sup> Die Schönauer Mönche waren bis zur Klosterauflösung 1558 in der Kurpfalz mit verschiedenen Mönchhöfen, unter anderem in Heidelberg selbst, in Neuenheim und in Schriesheim, vertreten. Der Mönchhof in Heidelberg beginnt sich ab 1223 in den Quellen widerzuspiegeln, bestand zu diesem Zeitpunkt wahrscheinlich aber bereits längere Zeit. Er befand sich im Bereich der Oberen Neckarstraße, knapp östlich der 1289 erstmalig erwähnten Heidelberger Brücke (und der heutigen „Alten Brücke“). Das Schönauer Kloster betrieb Handel und Gewerbe (wie etwa Mühlen und die Ziegelhütte in Ziegelhausen)<sup>6</sup> und hielt Anteile oder Privilegien an einigen Flussfähren, nicht nur über den Neckar, wie beispielsweise in Heidelberg, Neckargemünd und Ladenburg, sondern auch über den Rhein in Roxheim und Lußheim.<sup>7</sup> Direkt am Fluss in Ziegelhausen befand sich außerdem seit 1417 das „Kornhaus“, eine Zehntscheuer zur Aufbewahrung von Naturalien.<sup>8</sup> Von einer zugehörigen Schiffsanlegestelle zur Anlieferung von Waren und zum Abtransport von Ziegeln ist auszugehen.

Diese Aktivitäten setzten spätestens ab dem Ende des 12. Jahrhunderts eine gute Verkehrsanbindung des Klosters an seine verstreuten Besitzungen voraus.

Durch die zitierte Vita Eberardi wissen wir, dass Schönau circa zwei Meilen von Heidelberg entfernt liegt – gemeint ist damit nicht die Luftlinie, sondern der tatsächlich zurückgelegte Weg. Welcher Weg damit allerdings genau gemeint ist, ist nicht bekannt. Die Entfernungsangabe und deren Interpretation ist auch nicht genau genug, um damit eine Route nachzeichnen zu können. Die Art und Weise, wie Eberhard nach Schönau kam, ist ebenfalls nicht überliefert. In Anbetracht der Tatsache, dass er mehrmals offenbar ohne Erlaubnis und sicherlich ohne schweres Gepäck reiste und zudem noch sehr jung war, ist es wahrscheinlich, dass er zu Fuß ging. Denkbar wäre zwar auch, einen Teil der Strecke, etwa bis Ziegelhausen oder Neckargemünd, per Schiff zurückzulegen. Flussaufwärts mussten Schiffe aber bis weit in die Neuzeit hinein getreidelt werden, das heißt, sie wurden vom Ufer aus von Zugtieren oder Menschen an einem Seil gegen die Strömung gezogen, was einen enormen Kraftaufwand darstellte. Dass der auf sich allein gestellte Eberhard eine Schiffspassage in Anspruch nehmen konnte, ist daher eher unwahrscheinlich. Fußgänger und Reiter waren im gesamten Mittelalter in der Wahl ihrer Wege deutlich flexibler als Lastkarren mit einer oder insbesondere zwei Achsen. Fußgänger und Pferde konnten Hindernisse mit Leichtigkeit umgehen und ggf. auch Abkürzungen nehmen, während ein Karren oder Wagen immer auf einen möglichst festen, ebenen Untergrund angewiesen war. Während des Mittelalters bis ins 17. und 18. Jahrhundert hinein waren auch die Hauptverkehrswege nicht befestigt.

Zwar war Eberhard ohne Wagen also flexibler, aber dennoch folgte er höchstwahrscheinlich zu großen Teilen dem Weg des Fahrverkehrs. Dieser war schließlich gut bekannt und zudem auch im Gelände deutlich sichtbar. Wenden wir uns daher nun von Eberhard ab und richten dafür den Blick auf den Fahrverkehr, um dadurch die Routen zwischen Heidelberg und Schönau zu identifizieren.

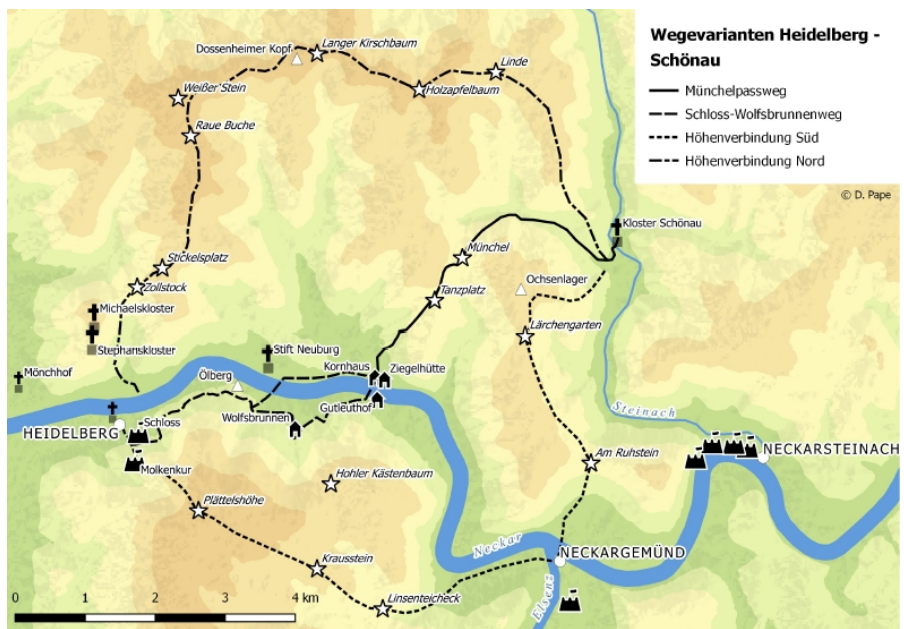
### **Ein Blick über die Straßenränder hinaus**

Die Frage, wie man von A nach B kommt, ließ sich im Mittelalter völlig anders beantworten als heute. Heute ist der Reisende auf die asphaltierte Straße fixiert, die zwei Orte miteinander verbindet und in der Regel eine schnelle und bequeme Fahrt mit dem motorisierten Fahrzeug ermöglicht. Außerdem herrscht Straßenzwang und es ist nicht erlaubt, sich abseits der Straße mit einem Fahrzeug den Weg zu bahnen. Im Mittelalter jedoch waren die Wege weder befestigt noch gab es im kleinräumigen Bereich – abseits von bebauten Feldern sowie natürlich Zollstationen – den Zwang, eine ganz bestimmte Trasse zu nutzen. Damit eröffnen sich im Grunde unzählige Möglichkeiten, eine Strecke zwischen zwei Orten zurückzulegen. Vorzug hatte die Trasse, die den besten Kompromiss aus geringer Entfernung, sicherer Fahrt und möglichst geringer Anstrengung bot – und diese Faktoren waren variabel. Sie hingen etwa von der Witterung, der Jahreszeit, der Fahrtrichtung sowie dem Transportgut ab. Wer sich heute an einem beliebigen Punkt in oder um Heidelberg befindet und schnellstmöglich nach Schönau möchte, der fährt bei jeder Witterung und mit beliebiger Fracht am Neckar entlang bis nach Neckarsteinach, biegt dann ins Neckartal ab und folgt der Steinach, bis er von Süden aus den ehemaligen Klosterbereich erreicht. Dieser Weg ist fest vorgegeben – obwohl er mit dem Abstecher

über Neckarsteinach sogar einen Umweg von mehreren Kilometern nimmt. Zur Zeit des Bestehens des Schönauer Klosters zwischen 1142 und 1558 jedoch ist nicht von nur einem einzigen Weg zwischen zwei Punkten auszugehen – insbesondere nicht in schwierigem Gelände wie dem Neckartal und dem angrenzenden Odenwald.

### Ziegelhausen – Münchelpass – Schönau

Eindeutig geklärt und eindrucksvoll in Form von Hohlwegen im Bodenarchiv belegt ist der Münchelpassweg zwischen Ziegelhausen und dem Kloster in Schönau (eingezeichnet auf Abb. unten). Durch die Nutzung von Fahrzeugen auf unbefestigtem Grund entstanden im Mittelalter in abschüssigem Gelände deswegen teilweise mertiefe Hohlwege. Der Weg verlief über knapp 5,5 Kilometer von der Ziegelhütte der Schönauer Mönche nahe der Laurentius-Kirche über den heutigen, treffend bezeichneten Schönauer Abtweg in der direkten Linie nach Nordosten auf Schönau zu, führte über den Münchelpass (373 m über NN, 267 m über dem Neckarufer) und schließlich durch das Schafbachtal von Westen her über die ebenfalls treffend benannte Ziegelhäuser Straße zum Klosterbereich im Steinachtal. Diesen Streckenabschnitt hat Räther bereits genauer beschrieben.<sup>9</sup>



Kartenausschnitt mit den in diesem Aufsatz besprochenen Landverbindungen zwischen Heidelberg und Schönau (Quelle: Autorin)

Zwischen Ziegelhausen und dem Tanzplatz (eine alte Kreuzung auf dem Hahnberg auf halbem Wege nach Schönau) sind über mehr als einen halben Kilometer mehrere parallel verlaufende Hohlwege deutlich zu sehen – sie bezeugen damit die

lange Nutzung dieser Strecke mit Fuhrwerken. Zum Zeitpunkt von Eberhards Reisen nach Schönau am Ende des 12. Jahrhunderts existierte der Mönchhof in Heidelberg wahrscheinlich schon, die Ziegelhütte und damit die Keimzelle Ziegelhausens wurde jedoch wohl erst nach 1210 errichtet.<sup>10</sup> Das bedeutet, dass sich zu dieser Zeit die Schönauer Verkehrsverbindungen erst etablierten und wahrscheinlich erst langsam begannen, Spuren im Gelände zu hinterlassen. Die Hohlwege dürften also bei Eberhards Reisen noch längst keine so deutliche Ausprägung erreicht haben, wie sie noch heute erhalten ist. Heute muss man allerdings nicht einmal die Wanderschuhe anziehen, um sich selbst vom Vorhandensein dieses Wegebelegs zu überzeugen: Die Airborne-Laserscanning-Methode macht aus der Luft auch kleine Höhenunterschiede am Boden deutlich sichtbar und kann mit ihren LiDaR-Scans Hohlwege in den Wäldern aufdecken.<sup>11</sup>



Im Landschaftsrelief per LiDaR-Scan sichtbar gemachte Hohlwegstränge zwischen Ziegelhausen und Schönau (Datenquelle: Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de))

Für den Wegabschnitt von Heidelberg nach Ziegelhausen ist es wesentlich schwieriger, eine solche „Hauptstrecke“ nachzuweisen. Es gibt hierzu keine so deutlichen Belege wie sichtbare Hohlwege. Dieser Beitrag befasst sich also mit der Fragestellung, welche weiteren Wegeabschnitte und -varianten für einen Gütertransport zwischen dem Mönchhof in Heidelberg und dem Mutterkloster im Steinachtal denkbar wären. Wir müssen davon ausgehen, dass sich die Verbindungen nicht gleichzeitig entwickelten, sondern sich nach dem Bedarf des zunehmenden Fahrverkehrs richteten. Dazu sind historisch dokumentierte Termini post quem zu beachten.

### **Flussabwärts mit dem Schiff**

Zunächst einmal ist der Wasserweg grundsätzlich eine wichtige Option.<sup>12</sup> Die Schifffahrt hatte bis in die Neuzeit für den Transport einen höheren Stellenwert als der Landweg. Insbesondere Transporte von Naturalien, die für ein Kloster zu erwarten sind, waren pro Straßenkilometer wesentlich teurer als zu Wasser.<sup>13</sup> Jedoch ist auch das keine Regel, die zwingend für jede Strecke anzunehmen ist und die wir deswegen hinterfragen sollten. Grundsätzlich zustimmen können wir sicherlich für alle sperrigen und schweren Transporte, die von Schönau aus Richtung Heidelberg und weiter in die Rheinebene notwendig waren.<sup>14</sup> Ab etwa dem 12. Jahrhundert dürfte der Nutzen der Wasserstraße Neckar durch die allmähliche Besiedlung des Odenwalds und den steigenden Rohstoffbedarf, vor allem Holz, zugenommen haben,<sup>15</sup> während gleichzeitig auch Straßenverbindungen durch das Neckartal und zu den Siedlungen hin an Wichtigkeit gewannen. Flussabwärts aus dem Neckartal hinaus wäre von Schönau aus eine Einschiffung sowohl in Ziegelhausen nach dem Transport über das Münchel als auch bereits in Neckarsteinach denkbar. Der Talboden des Steinachtals zwischen Schönau und Neckarsteinach zeigt noch heute geologisch bedingt Stauwasserböden, was häufig zu versumpftem Gelände führt, das ohne Straßenunterbau nur schwer mit Fuhrwerken befahrbar wäre. Es ist vorstellbar, dass bei trockener Witterung geeignete Landtransporte von Schönau durch das Steinachtal nach Neckarsteinach stattfanden, wo die Fracht auf ein kleines Schiff aufgeladen wurde, das dann ohne Zutun von der Neckarströmung bis nach Heidelberg und weiter getragen wurde. Umgekehrt, das heißt flussaufwärts von Heidelberg nach Schönau, ist diese Wegevariante wenig wahrscheinlich: Neckarsteinach liegt mit seinen mehreren Kilometern Umweg flussaufwärts einfach zu weit abseits. Die Ladung wäre eher in Ziegelhausen angelandet und dann über das Münchel weitertransportiert worden.

### **Von Heidelberg nach Ziegelhausen: Uferstraßen**

Wie die Transporte der Mönche aber von Heidelberg nach Ziegelhausen gelangten, ist – wie erwähnt – schwierig zu klären. Mumm weist nach, dass die Flussschifffahrt zwischen Heidelberg und Ziegelhausen möglich war und auch stattfand, aber wegen felsiger Klippen im Flussbett schwierig zu bewerkstelligen und außerdem durch Hochwasser- und mehrwöchiger Vereisungsphasen nicht ganzjährig möglich

war.<sup>16</sup> Dass die Schönauer Mönche großes Interesse an den Möglichkeiten zur Flussquerung, also am Landweg, hatten, zeigt sich an ihrer Beteiligung an diversen Fähren über den Neckar sowie an ihrer 1472 dokumentierten Verpflichtung, für die Nutzung der Heidelberger Brücke ein Brückengeld zu bezahlen, da sie die Brücke häufiger nutzten als die Heidelberger Bürger und zudem mit ihren Wagen die Brücke auch immer wieder beschädigten.<sup>17</sup> Den Landverkehrswegen, die entweder im Tal am Fluss entlang oder über die Hanghöhen beidseitig des Flusses führten, kommt also durchaus eine Bedeutung zu.

Das Neckartal war bis in das 11. oder 12. Jahrhundert, also bis etwa zur Zeit der Klostergründungen Stift Neuburg bei Ziegelhausen und Schönau ein größtenteils menschenleerer und das Neckartal ein „ausgesprochen verkehrsfeindlicher“<sup>18</sup> Raum: Die vielen Windungen des Neckars, denen eine Uferstraße folgen muss, zwangen zu erheblichen Umwegen im Vergleich zu einer direkteren Route. Das durch die nah an den Fluss herantretenden steilen Hänge sehr enge Tal ließ bei in Mitleidenschaft gezogenen Wegen oder gar Hochwasser nicht viel Platz zum Ausweichen. Das zeigt sich besonders deutlich am Ölberg, einem zwischen Heidelberg und dem 1245 erst-erwähnten Schlierbach bis an den Fluss reichenden steilen Felsporn: Beim Ausbau der Schlierbacher Landstraße nach Neckargemünd auf zwei Wagenbreiten 1748 musste hier durch Sprengungen zunächst künstlich Raum geschaffen werden,<sup>19</sup> da diese Stelle „an dem Berg gegen Neckar gemünd wegen dasiger Praecipiz und schmähle nicht ohne äußerste gefahr für Menschen und Vieh zu passiren gewesen“ sei<sup>20</sup>.

Mumm vertritt daher die Meinung, dass es bis ins 14. Jahrhundert keine befahrbare Straße ins Neckartal gab und die nördliche Uferstraße bis Stift Neuburg sogar bis in die Neuzeit unpassierbar war.<sup>21</sup> Er sieht auch in der Straßenführung und der Gebäudestellung am östlichen Stadtrand Heidelbergs keinen Hinweis darauf, dass hier ursprünglich Durchgangsverkehr ins Neckartal vorgesehen war.<sup>22</sup> Auch der Heimatforscher Arnold Schwaier sieht bis etwa 1400 lediglich Leinpfade zum Treideln am Neckar entlang führen.<sup>23</sup> Die Nutzung von Leinpfaden durch Reisende zu Fuß oder zu Pferde ist historisch belegt; ob sich aber auch der Fahrverkehr mit seinem höheren Anspruch an Breite, Beschaffenheit des Untergrundes und die Entfernung von Gebüsch darauf bewegte, ist nicht bekannt.

1430 wurde in Schlierbach ein Aussätzigenhof errichtet, von dem heute noch die Gutleutkapelle vorhanden ist. Das deutet darauf hin, dass es zu dieser Zeit hier eine Durchgangsstraße gab.<sup>24</sup> Für Mumm ist das der früheste Nachweis für eine erst gegen Ende des Mittelalters entstandene Fahrstraße entlang des Neckars.<sup>25</sup> Einen untrüglichen Nachweis für die Existenz einer Süduferstraße gibt es jedoch erst mit Sebastian Münsters Karte aus dem Jahre 1528,<sup>26</sup> die nur Fernverkehrsrouten enthält. Das spricht dafür, dass es sich zur Zeit der Kartenerstellung Anfang des 16. Jahrhunderts um eine wichtige, voll entwickelte Straße für alle Nutzungsarten handelte. Möglicherweise war zuvor das Befahren kaum oder nur zeitweise möglich, weswegen wir nach weiteren Alternativen suchen müssen.

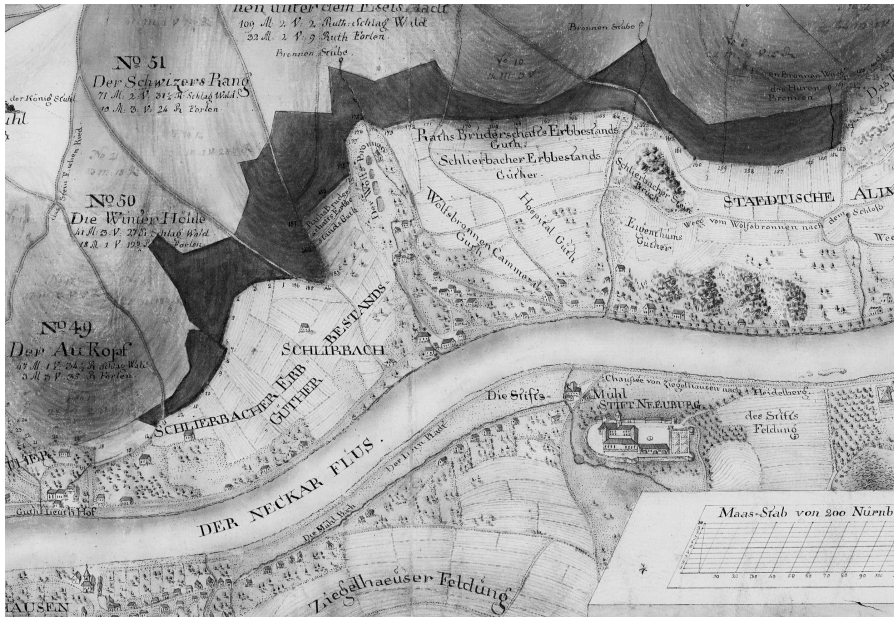
## Von Heidelberg nach Ziegelhausen: Schloss-Wolfsbrunnenweg

Zu beachten wäre hier zunächst der Schloss-Wolfsbrunnenweg, der direkt am Heidelberger Schloss beginnt und zunächst mit kaum spürbarem Gefälle entlang einer Gesteinsverwerfung nach Schlierbach führt.<sup>27</sup> Damit wird der Ölberg nicht um-, sondern im Wortsinne überfahren. Der Weg, der in der Diskussion um Verkehrswege ins Neckartal vernachlässigt wurde, ist heute auf gesamter Länge mit moderner Bebauung gesäumt, weswegen keine archäologischen Untersuchungen zum Alter und zur Nutzungsdauer vorliegen. Der Wolfsbrunnen, „unsere wolffhus obwendig Heidelberg“,<sup>28</sup> wird erstmals 1465 als Hütte erwähnt und diente dem Pfalzgrafen wohl zur Jagd und Erholung. Da der Verbindungsweg Richtung Schlierbach auf einer Granitstufe verläuft und sich somit als natürlicher Weg eignet, ist davon auszugehen, dass er seit jeher als relativ bequeme Verbindung zwischen Heidelberg und dem Neckartal nach Osten genutzt wurde.<sup>29</sup>

Der Blick auf die Verkehrswege der Region rechtfertigt auch die Beschäftigung mit historischen – das heißt neuzeitlichen – Karten, durch die unter sorgfältiger Quellenkritik auch Rückschlüsse auf die mittelalterliche Situation möglich sein können. Die bekannten historischen Karten geben eine angenommene Bedeutung des Schloss-Wolfsbrunnenwegs eher ambivalent wieder. Auf Münsters Karte führt der Weg nach Neckargemünd unmissverständlich unterhalb der Steilhänge am Neckar entlang, auf den Schmitt'schen Karten aus der Zeit kurz vor 1800<sup>30</sup> existiert der Schloss-Wolfsbrunnenweg ebenfalls nicht – obwohl der Wolfsbrunnen selbst, allerdings ein gutes Stück zu weit südlich gelegen, eingezeichnet ist. Einen völlig anderen Befund weist eine Reihe von genordeten Karten des 17. und 18. Jahrhunderts auf, wo – erstmals auf der Karte von Claes Janszoon Visscher aus dem Jahre 1621 – direkt östlich von Heidelberg der Wolfsbrunnen als eigenständiger Ort gekennzeichnet dargestellt wird, wobei Schlierbach selbst nicht erscheint.<sup>31</sup> Dabei ist die Karte von Henry Sengre (1692) hervorzuheben. Diese Karte bildet vergleichsweise detailliert Straßen von überregionaler Bedeutung ab. Hier führt die Straße nach Neckargemünd, die Windungen des Neckars ignorierend, unmissverständlich über den Wolfsbrunnen. Zwar ist bekannt, dass Kartenzeichner gerne von bestehenden Karten kopierten, doch diese Häufung über 150 Jahre auf 26 bekannten Karten ist dennoch auffällig. Dass hier der für ein Kartenwerk eigentlich bedeutungslose Wolfsbrunnen eingezeichnet ist, während die eigentliche Siedlung Schlierbach nicht erscheint, könnte ein Hinweis darauf sein, dass der Wolfsbrunnen als Landmarke für einen wichtigen Weg gedient hat. Somit könnte dieser Weg neben einer parallelen Uferstraße zumindest in Zeiten, in denen diese witterungsbedingt nicht benutzbar war, eine Alternative dargestellt und somit zeitweise als Hauptverkehrsweg in das Neckartal gedient haben.

Unklar ist jedoch der mögliche Abstieg ins Tal und – für die Schönauer Mönche – zu einer Furt auf die Ziegelhausener Neckarseite. Die erwähnten Karten sind nicht großmaßstäblich genug, um einen Abstieg genauer identifizieren zu können. Hier kann man nun auf die gesüdete „Heidelberger Forstkarte“ aus dem Jahre 1812 zurückgreifen (Ausschnitt siehe Abb. S. 180). Sie stellt das Neckartal zwischen Hei-

delberg und dem Kümmelbacher Hof westlich von Neckargemünd genauer dar. Selbstverständlich ist diese Karte viel zu jung, um auf Wege des Mittelalters schließen zu können, doch sie gibt einen recht genauen Eindruck von der Wegesituation im Neckartal noch vor dem Bau der Eisenbahn und es besteht eine Wahrscheinlichkeit, dass die Trassen dem mittelalterlichen Verlauf folgten.



Ausschnitt aus der gesüdeten Forstkarte, 1812 (Quelle: Stadtarchiv Heidelberg)

Hier ist der Schloss-Wolfsbrunnenweg beschriftet und deutlich zu erkennen. Die Karte zeigt, dass er etwas unterhalb des Wolfsbrunnens in die Wolfsbrunnensteige einmündet, die dann – auch heute noch – steil nordwestlich gerichtet (also wieder in Richtung Heidelberg zurück) zum Neckar hinab führt. Dieser Verlauf macht es eher unwahrscheinlich, dass die Neckarsteige für Transporte von Heidelberg nach Schlierbach und Ziegelhausen genutzt wurde. Die Topographie im Westen Schlierbachs erschwert einen fuhrwerkfreundlichen Abstieg insgesamt erheblich: Bis fast auf Höhe der St. Laurentius-Kirche fallen die Hänge zum Fluss hin zu steil ab und bereits knapp weiter östlich durchschneidet das Schlierbachtal zwischen Wolfsbrunnen und Neckar den Hang, auf dem der Schloss-Wolfsbrunnenweg verläuft, und zwingt mögliche Transporte dazu, recht scharf abzuknicken. Die Wendigkeit von zweiachsigen Wagen durch eine drehbare Vorderachse wurde jedoch erst gegen Ende des Mittelalters wesentlich verbessert.<sup>32</sup> Zuvor konnten normal ausgestattete Fuhrwerke keine engen Kurven ausfahren, so dass diese allgemein sanfter ausfielen. Annähernd rechtwinklige Abbiegungen, wie sie in Schlierbach auf der Forstkarte zu sehen sind, sind für das Mittelalter also eher unwahrscheinlich.

Neben der Wolfsbrunnensteige zeigt die Forstkarte einen davon abgehenden direkten Abstieg zum Neckar, der dem heutigen Mühlen- und dann Kronenweg ent-



spricht. Er deutet am Fluss eine leichte Kurve nach Osten an, so dass sich hier der Anschluss des Schloss-Wolfsbrunnenwegs ins Neckartal interpretieren lässt. Ein weiterer möglicher Abstieg noch westlich von Schlierbach wäre der Rombachweg, der auf der Forstkarte auf Höhe des Schloss-Wolfsbrunnenweges jedoch nur über eine rechtwinklige Kreuzung zu erreichen ist. Der Rombachweg, der nach Mumm eine alte Trasse von der Plättelshöhe auf dem Königstuhl zum Neckar darstellt,<sup>33</sup> führt direkt auf den Fluss zu, wo er fast mit dem flussseitigen Ende der Wolfsbrunnensteige zusammentrifft. Hier könnte eine Furt über den Neckar zu suchen sein, da auch die Forstkarte auf der gegenüberliegenden Seite einen Weg neben Stift Neuburg hinauf Richtung Köpfel sowie eine parallel zum Leinpfad auf der Neckar-Nordseite nach Ziegelhausen zeigt.<sup>34</sup> Ob der Rombachweg, der immerhin direkt im Rombachtal verläuft, allerdings dauerhaft gängig war oder bei Hochwasser ebenfalls nicht zu benutzen war, ist fraglich.

Auch ein sanfterer Abstieg östlich von Schlierbach ist denkbar und auf der Forstkarte angedeutet. Unter südlicher Umfahrung des Wolfsbrunnens ohne scharfe Knicke führt ein Weg (der heutige Weg „Am Schlierbachhang“) ohne nennenswertes Gefälle nach Osten. Ein möglicher Abstieg, der auf der Forstkarte sehr deutlich als zweifache Gabelung zu sehen ist, wäre bereits der Höllengrund, der aber gegenüber der Variante „Mühlenweg“ keine großen Vorteile bieten würde. Folgt man jedoch dem Weg „Am Schlierbachhang“ weiter, schlängelt er sich weiter am Hang entlang, bis er schließlich mit größerem Gefälle schräg zum Neckar hinunterführt und beim ehemaligen Gutleuthof (heute der Schlierbacher Bahnhof) auf den Fluss trifft. Auch hier ist eine Furt oder eine Fähre sehr wahrscheinlich, da auf beiden Seiten des Flusses mehrere Wege direkt auf diese Stelle zuführen. Damit wären die Ziegelhütte und der Anschluss nach Schönau über den Münchelpass erreicht. Die heutige Wegführung am Schlierbachhang kann allerdings nicht gänzlich mittelalterlich datieren, da für die Straße der Hang stellenweise terrassiert wurde, um einen geraderen Verlauf zu ermöglichen. Doch die Situation erlaubt durchaus die Vorstellung, dass viel früher Fuhrwerke auf leicht versetzter Trasse und demnach mehr dem Relief angepasst hier passieren konnten.

Auch wenn nicht gänzlich geklärt ist, wo der Fahrverkehr bei Schlierbach zum Neckar abstieg, ist der Schloss-Wolfsbrunnenweg eine Wegevariante, die gut als „Zubringer“ zum Abschnitt ab Ziegelhausen über das Münchel geeignet scheint.

Nachfolgend sollen nun andere Höhenwege vorgestellt werden, die das Münchel nicht nutzen, sondern ganz eigene Zufahrten nach Schönau nutzen: Eine Südvariante über den Plättelsweg und eine Nordvariante über die Hochstraße.

### **Höhenverbindung nach Schönau: Über den Plättelsweg**

Die Plättelsweg-Variante nutzt den bekannten Weg über die Höhen des Königstuhls, der durch den Stadtwald bis nach Neckargemünd führt. Der Plättelsweg beginnt am Schloss, führt zum Standort der alten Burg auf der Molkenkur, von dort aus bis zur Plättelshöhe unterhalb des Königstuhls und verläuft dann auf direktem Wege entlang des heutigen Alten Hilsbacher Weges zum Linsenteicheck am Kümmelbach, wo

er kurz vor Neckargemünd wieder ins Neckartal gelangt.<sup>35</sup> Am Berghang bis zur Plättelhöhe bezeugen noch heute teilweise tief eingeschnittene Hohlwegrelikte die Nutzung des Plättelswegs durch Fuhrwerke. Über das Alter und die Bedeutung des Plättelswegs wird diskutiert – nach Foerster könnte die Verbindung jedoch Teil einer frühen Verbindung zwischen den Städten des Rheintals ins Neckartal und über Neckargemünd weiter nach Lobenfeld, Mosbach und Würzburg gewesen sein. Der Weg könnte daher sogar die Errichtung der ersten Heidelberger Burg auf der Molkenkur als Schutz für den Fernverkehr initiiert haben.<sup>36</sup>

Mit dem Ziel Schönau im Blick könnte der Verkehr trockenen Fußes bis Neckargemünd gelangen, dort im Bereich der heutigen Brücke den Neckar queren und schließlich in direktem Kurs auf Schönau über Fahrgasse und Bergstraße die Anhöhe zur Sattelkreuzung „Am Ruhstein“ erreichen. Spuren von Hohlwegen am Berghang sind im LiDaR-Relief deutlich zu erkennen. Von hier aus bietet sich der Weg über die Höhenrücken an: Vorbei an der Sternkreuzung Lärchengarten und am passend bezeichneten Gewann „Ochsenlager“ könnte der Fahrverkehr parallel zur Steinach von Süden her über einen Abhang nach Schönau absteigen. Auch hier zeichnen sich Fuhrwege im Relief ab. Die beschriebene Verbindung stellt damit eine weitere, in Abschnitten gut belegbare und insgesamt logische Variante für den Fahrverkehr zwischen Heidelberg und Schönau dar.

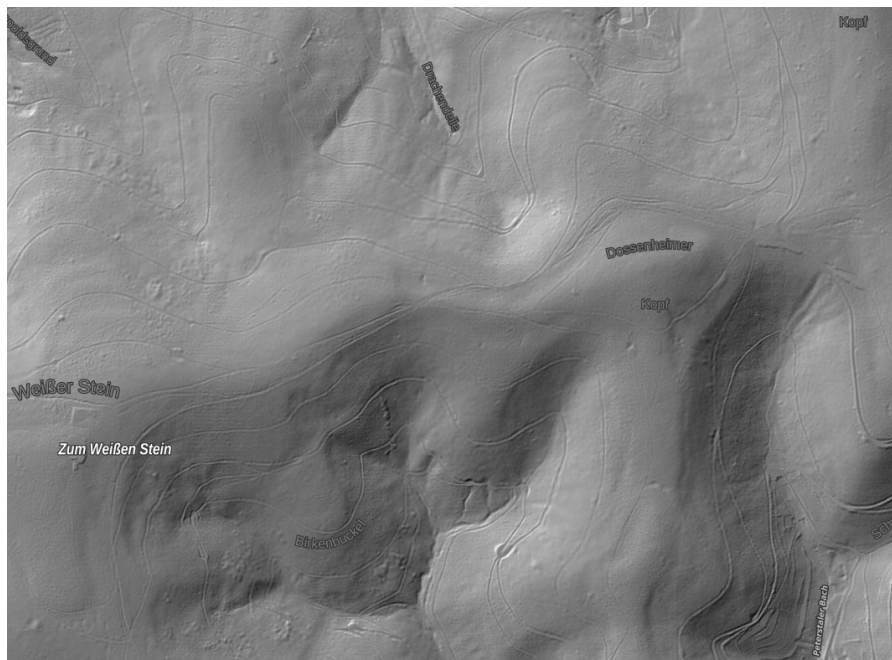
### **Höhenverbindung nach Schönau: Hirschgasse und Hochstraße**

Die Höhenverbindung im Norden verläuft über den Heiligenberg und die Hochstraße nach Norden. Auf Höhe des Wehrs am Karlstor führt die Hirschgasse von der Neckarnordseite bergan auf den alten Kreuzungspunkt Zollstock etwa 750 Meter östlich des Michaelsklosters auf dem Heiligenberg zu. Abschnittsweise ist heute noch sehr gut ein Hohlweg parallel zum heutigen Waldweg zu verfolgen, der davon zeugt, dass diese Verbindung zwischen Heidelberg – Brücke – Heiligenberg als Fahrstraße genutzt wurde. Die Hirschgassenverbindung zum Zollstock datiert Mumm in die Zeit vor 1200.<sup>37</sup> Von hier aus führt nordöstlich die Hochstraße über die Gebirgsrücken Richtung Michelstadt, Erbach und Lindenfels.

Auf Höhe der Kreuzung Weißer Stein bietet sich eine Abzweigung nach Osten an: Ein Stück östlich von hier ist im LiDaR-Relief und im Waldboden gut zu sehen, dass mehrere Fahrspuren in Ost-West-Richtung den südwestlich von Wilhelmsfeld gelegenen Dossenheimer Kopf auf seiner Nordseite umfahren (siehe Abb. S. 183). Auch ein Abstieg nach Schönau lässt sich nachweisen: Ab 1199 war das Kloster im Besitz eines Hofes mit Weinbergen in Schriesheim, der ab 1204 zu seinen Grangien zählte.<sup>38</sup> Schaab führt die auch heute steil neben dem Friedhof ansteigende Schriesheimer Gasse in Schönau als Beginn einer Höhenverbindung zur Grangie in Schriesheim an.<sup>39</sup> Hier kann auch die Höhenverbindung vom Heiligenberg nach Schönau einmünden.

Nach der Abzweigung beim Weißen Stein geht es weiter über die Sternkreuzungen Langer Kirschbaum, Holzapfelbaum, Linde und schließlich durch den Judenwald bis zur Schriesheimer Gasse nach Schönau. Diese Strecke ist nicht nur nachverfolgbar, sondern auch mit wenigen Steigen zu befahren und damit als natürlicher Fahr-

weg geeignet. Die Reliefkarte mit LiDaR-Overlay kann hier nicht viel bestätigen, da Höhenwege, die ohne Steigungen auskommen, in der Regel keine Spuren im Relief hinterlassen. Einzelne tiefer eingeschnittene Abschnitte wie am Dossenheimer Kopf sowie die vorhandenen Sternkreuzungen belegen aber die vormoderne Nutzung dieser Höhen als Fahrwege.



Die nördliche Umfahrung des Dossenheimer Kopfes bei Wilhelmsfeld im LiDaR-Scan (Datenquelle: Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de))

## Fazit

Dieser Beitrag macht deutlich, dass wir uns von dem neuzeitlichen Gedanken lösen müssen, nur von „dem“ Weg zwischen Punkt A und Punkt B zu sprechen. Es ist unwahrscheinlich, dass es bis zum Ausbau der Kunststraßen in der Neuzeit nur einen einzigen Verkehrsweg zur Verbindung Schönaus mit Heidelberg und der Rheinebene gegeben hat. Die beschriebenen Abschnitte und Möglichkeiten zeigen, dass die Wahl der Route für Transporte von ganz verschiedenen Faktoren abhängen und jedes Mal aufs Neue variieren konnte. In der Neuzeit wurden dann die vielen verschiedenen Streckenvarianten gebündelt und auf nur zwei Zugangswege – von Süden und Norden<sup>40</sup> entlang der Steinach – nach Schönau kanalisiert.

Um jedoch den Kreis zu schließen und auf Eberhard und seinen Weg zum Kloster zurückzukommen: Zur Zeit von Eberhards Reisen nach Schönau um 1200 hat – daran soll hier nochmals erinnert sein – die 1289 ersterwähnte Heidelberger Brücke

wahrscheinlich noch nicht existiert. Wenn er als Bewohner der Heidelberger Burg auf der Molkenkur, die in das letzte Viertel des 12. Jahrhunderts datiert, nach Schönau gelangen wollte, begann er seine Reise bereits ein gutes Stück oberhalb der Leinpfade am Neckar. Es ist deswegen wahrscheinlich, dass er diese Höhe nutzte, um entweder über die natürliche Route des heutigen Schloss-Wolfsbrunnenweges und dann Schlierbach, Ziegelhausen und Münchel nach Schönau zu gelangen, oder er stieg den Plättelweg weiter hinauf, folgte ihm bis nach Neckargemünd und kam dann über den „Ruhstein“ bei Kleingemünd ans Ziel.

## Anmerkungen

- 1 „Schönau – das ist eine Abtei des Zisterzienserordens, die ungefähr 2 Meilen von Heidelberg entfernt liegt“ – Vita Eberardi, Caput VI. Lat. Original und Übersetzung aus Stefan Weber: Das Leben des Eberhard von Kumbd. Heidelbergs Anfänge und weibliche Frömmigkeit am Mittelrhein. Neuedition, Übersetzung, Kommentar, Heidelberg 2004, hier: S. 36f. Der vorliegende Aufsatz basiert teilweise auf meiner Masterarbeit, die im Sommersemester 2016 unter dem Titel „Mobilität im frühen und hohen Mittelalter. Der Wandel der Trassierung und die Nutzung von Landverkehrswegen am Beispiel des Heidelberger Raums“ bei Prof. Dr. Jörg Peltzer am Historischen Seminar der Universität Heidelberg eingereicht wurde.
- 2 Weber: Kumbd (wie Anm. 1), S. 149f.
- 3 Ebd., Caput V, S. 34f.
- 4 Eberhards drei Ausflüge zum Kloster Schönau, ebd., S. 36f.
- 5 Meinrad Schaab: Die Zisterzienserabtei Schönau im Odenwald (Heidelberger Veröffentlichungen zur Landesgeschichte und Landeskunde 8), Heidelberg 1963, S. 27f.
- 6 Die Bergheimer Mühle ging bereits 1185 an Schönau, ab 1239 ist die Mönchsmühle in Heidelberg belegt. Die für Ziegelhausen namensgebende Ziegelhütte wurde durch Schönauer Mönche um 1200 errichtet, vgl. Schaab: Schönau 1963 (wie Anm. 5), S. 194f.
- 7 Zu den Flussfähren vgl. Schaab: Schönau 1963 (wie Anm. 5), S. 114f. Zu den Handelsbeziehungen und Privilegien vgl. ebd., S. 115–121.
- 8 Hansjoachim Räther: Der Weg über das Münchel, in: Heidelberg. Jahrbuch zur Geschichte der Stadt 18, 2014, S. 257–259.
- 9 Räther: Münchel (wie Anm. 8), S. 259.
- 10 Schaab: Schönau 1963 (wie Anm. 5), S. 194.
- 11 Diese Reliefdaten sind für Baden-Württemberg einfach unter „Geoportal Baden-Württemberg“, <https://www.geoportal-bw.de> (24.6.2018) zu betrachten.
- 12 Diverse Zollprivilegien Schönaus für die zollfreie Nutzung von Neckar und Rhein geben Aufschluss über die Bedeutung der Wasserstraßen für das Kloster Schönau: Schaab: Schönau 1963 (wie Anm. 5), S. 115f.
- 13 Selbst auf gut ausgebauten Römerstraßen kostete die Tonne pro Kilometer zu Lande rund das Zehnfache wie auf dem Wasser, vgl. Detlev Ellmers: 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. Insel Reichenau vom 4.–7. Oktober 2005 (Vorträge und Forschungen 66), Konstanz 2007, S. 161–183, hier S. 165.
- 14 Fraglich ist allerdings, wie häufig solche Transporte von Schönau aus abgingen. Das Kloster erwirtschaftete seine Gewinne vor allem durch die ertragreichen

- Grangien an der Bergstraße und im Rheintal, während im Steinachtal kaum brauchbare Flächen für Acker- oder gar Weinanbau verfügbar waren, siehe Schaab: Schönau 1963 (wie Anm. 5), S. 75f. Eine Schäferei mit unbekannter-Zeitstellung ist dagegen anzunehmen, siehe ebd. Größere Bedeutung hatten daher Lieferungen von den Grangien zur Versorgung des Mutterhauses.
- 15 Das Flößergewerbe hatte für das Neckartal wahrscheinlich eine hohe Bedeutung: Das Gebiet des unteren Neckars und am Rhein wurde bis nach Mainz mit Brennholz aus dem Odenwälder Neckartal versorgt, vgl. Schaab: Schönau 1963 (wie Anm. 5), S. 115. Das Kloster Schönau selbst wird 1471 in der Heidelberger Stadtordnung als Holzlieferant erwähnt, siehe ebd.
  - 16 Hans-Martin Mumm: Der Plättelsweg auf den Königstuhl. Eine von der Denkmalpflege vergessene Altstraße, in: Heidelberg. Jahrbuch zur Geschichte der Stadt 19, 2015, S. 193–204, hier S. 202.
  - 17 Vgl. Schaab: Schönau 1963 (wie Anm. 5), S. 114.
  - 18 Meinrad Schaab: Straßen und Geleitwesen zwischen Rhein, Neckar und Schwarzwald im Mittelalter und der frühen Neuzeit, in: Jahrbücher für Statistik und Landeskunde von Baden-Württemberg 4, 1959, S. 54–75, hier S. 61. Nach Hans-Martin Mumm: Am jähren Steig. Altstraßen und Hohlwege im Stadtwald. Erwägungen zu den Verkehrsbeziehungen Heidelbergs in Mittelalter und früher Neuzeit, in: Heidelberg. Jahrbuch zur Geschichte der Stadt 9, 2004/05, S. 79–101, hier S. 88, sei diese Aussage noch untertrieben.
  - 19 Karl Heinz Knörr: Schlierbach. Geschichte und Geschichten, Schriften des Stadtteilvereins Heidelberg-Schlierbach e.V., Heidelberg 1999, S. 22.
  - 20 Zitiert nach Herbert Derwein: Die Flurnamen von Heidelberg. Straßen – Plätze – Feld – Wald. Eine Stadtgeschichte (Veröffentlichungen der Heidelberger Gesellschaft zur Pflege der Heimatkunde 1), Heidelberg 1940, S. 190, Nr. 510: Schlierbacher Landstraße. Der Weg sei auch bis nach Schlierbach weggeschwemmt gewesen, vgl. ebd.
  - 21 Mumm: Altstraßen 2004 (wie Anm. 18), S. 85 und 88.
  - 22 Ebd., S. 88.
  - 23 Arnold Schwaier: Die „Schlierbacher Landstraße“. Vom Leinpfad zur überregionalen Verkehrsader, in: Heidelberg. Jahrbuch zur Geschichte der Stadt 18, 2014, S. 246–249, hier S. 248.
  - 24 Schaab: Geleitwesen 1959 (wie Anm. 18), S. 62.
  - 25 Mumm: Altstraßen 2004 (wie Anm. 18), S. 88.
  - 26 Sebastian Münster: Erklerung des neuen Instruments der Sonnen, nach allen seinen Scheyben vnd Circkeln, Köbel 1528. Digitalisat: UB Heidelberg, <http://digi-ub.uni-heidelberg.de/diglit/muenster1528/0029> (23.6.2018).
  - 27 Vom Heidelberger Marktplatz auf 114 m Höhe ist der Aufstieg zum Schloss auf 192 m Höhe zu bewältigen. Der Schloss-Wolfsbrunnenweg beginnt hinter dem Schloss und hat östlich des heutigen Schlossgartens seinen höchsten Punkt mit 223 m über NN. Bis Schlierbach weist der Weg so gut wie kein Gefälle auf.
  - 28 Zitiert nach Derwein: Flurnamen 1940 (wie Anm. 20), S. 285, Nr. 1040: Wolfsbrunnen.
  - 29 Vgl. Knörr: Schlierbach (wie Anm. 19), S. 22.
  - 30 Die Kartenblätter bilden Süddeutschland im Maßstab 1:57.600 ab und sind heute im Kriegsarchiv in Wien zu finden, vgl. Roland Häberlein, Jürgen Hagel: Die Schmitt'sche Karte von Südwestdeutschland 1:57.600. Erläuterungen, Reproduktionen alter Karten, Stuttgart 1987.
  - 31 Beginnend mit Visschers Karte Nr. 25 in F. Hellwig, W. Reiniger, K. Stopp

- (Hgg.): Landkarten der Pfalz am Rhein, 1513–1803. Katalog der gedruckten Karten mit einer kartenhistorischen Einführung, Bad Kreuznach 1984 erscheint diese Darstellungsweise auf 26 Karten, zuletzt um 1770 in Nr. 87.
- 32 Mumm: Altstraßen 2004 (wie Anm. 18), S. 83.
  - 33 Ebd., S. 90. Oberhalb der modernen Bebauung seien noch Hohlwegrelikte Richtung Plättelshöhe und Hohler Kästenbaum im Gelände erkennbar, vgl. ebd.
  - 34 Ebd., S. 90.
  - 35 Zum Verlauf des Plättelwegs über das Königstuhlmassiv vgl. Schwaier: Schlierbacher Landstraße 2014 (wie Anm. 23), S. 248, und Mumm: Altstraßen 2004 (wie Anm. 18), S. 94f. An dieser Stelle herzlichen Dank an Herrn Mumm, der mich auf diese Wegevariante aufmerksam machte.
  - 36 Vgl. Thomas Foerster: Die historische Verkehrslage Heidelbergs, in: Heidelberg. Jahrbuch zur Geschichte der Stadt 9, 2004/05, S. 103–120, S. 114, und Mumm: Altstraßen 2004 (wie Anm. 18), S. 95.
  - 37 Vgl. Mumm: Altstraßen 2004 (wie Anm. 18), S. 84.
  - 38 Schaab: Schönau 1963 (wie Anm. 5), S. 179.
  - 39 Ebd., S. 114.
  - 40 Die Straße von Osten ist als reine Ortsverbindung von Grein aus zu betrachten.