

# Hohlwege am Kleinen Gleichberg

- Seminararbeit im Modul

Historische Kulturlandschaften -

Vorgelegt bei: Prof. Dr. Hans-Heinrich Meyer

Prof. Dr. Ilke Marschall

Fachhochschule Erfurt

Studiengang: Landschaftsarchitektur

Vertiefung: EU-Umweltrichtlinien und Landschaftsplanung

Student: Paschke, Tobias

# Inhalt

Abbildungsverzeichnis.....	- 2 -
1 Anlass und Zielsetzung.....	- 3 -
2 Untersuchungsgebiet Gleichberge .....	- 4 -
2.1 Lage.....	- 4 -
2.2 Landschaft und Geologie .....	- 4 -
2.3 Entstehung von Hohlwegen .....	- 4 -
2.3.1 Geeignete topographische Verhältnisse .....	- 5 -
2.3.2 Günstige geologische Verhältnisse .....	- 5 -
2.3.3 Gefügestörung.....	- 5 -
2.3.4 Erosion.....	- 5 -
2.3.5 Form und Genese .....	- 6 -
2.4 Verkehrsbedingte Ursachen für die Hohlwegbildung.....	- 7 -
2.5 Das Alter von Hohlwegen .....	- 8 -
2.6 Weiteres .....	- 9 -
2.6.1 Naturschutzfachliche Bedeutung.....	- 9 -
2.6.2 Gefährdung.....	- 9 -
2.6.3 Erlebniswirksamkeit .....	- 10 -
3 Historische Verkehrswege bei den Gleichbergen.....	- 11 -
3.1 Geschichtlicher Hintergrund.....	- 11 -
3.2 Weinstraße .....	- 12 -
3.3 Hohlwege am kleinen Gleichberg.....	- 13 -
3.3.1 Zur Datierung .....	- 13 -
3.3.2 Identifizierung .....	- 13 -
3.4 Beschreibung des kartierten Weges.....	- 14 -
3.4.1 Abschnitt 1 .....	- 15 -
3.4.2 Abschnitt 2 .....	- 15 -
3.4.3 Abschnitt 3 .....	- 16 -
3.4.4 Erhaltungszustand.....	- 16 -
3.4.5 Schutz-, Pflege- und Entwicklungsmöglichkeiten .....	- 16 -
4 Zusammenfassung .....	- 18 -
5 Literaturverzeichnis .....	- 19 -
6 Anhangsverzeichnis .....	- 21 -

## Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1: Hohlweg am Dörflesgrund am nordwestlichen Hangfuß des kleinen Gleichbergs (Bild: H.-H. Meyer) ..... - 6 -
- Abbildung 2: Rekonstruktion eines keltischen Wagens nach Funden aus dem Fürstengrab bei Haßleben. Der Radabstand beträgt etwa 110 cm. (Quelle: Museum für Frühgeschichte Weimar) ..... - 9 -
- Abbildung 3: Hohlwege westlich von Milz um 1850. Sie werden durch schwarze Scharfuren entlang der braungefärbten Wege dargestellt. Die Hohlwege befinden sich an Geländestufen. (Quelle: Feldoriginal der Königlich Preußischen Landesaufnahme Blatt 5629) ..... - 10 -
- Abbildung 4: Das Obere Torhaus und die Wehrkirche Sankt Michael in der Ortsmitte von Milz. (Bild Torhaus: H.H. Meyer, Luftaufnahme: wikipedia.org) ..... - 12 -
- Abbildung 5: Hohlwegebündel an der Westflanke des kleinen Gleichbergs. Kartenausschnitt der DTK25 mit Geländemodell hinterlegt. Zwischen den roten Symbolen befindet sich der kartierte Weg..... - 14 -
- Abbildung 6: Oberer Bereich des Weges. Blickrichtung: Nach Osten, Hangaufwärts. (Bild: T. Paschke) ..... - 15 -
- Abbildung 8: Mittlere Bereich. Blickrichtung: Hangabwärts, Südwest. Die Länge des roten Strichs entspricht 2 m. (Bild: T. Paschke)..... - 15 -
- Abbildung 9: Unterer Bereich. Blickrichtung: Hangaufwärts, Ost. Neben dem Hauptweg (rechts) verläuft ein weiterer Weg. (Bild: T. Paschke) ..... - 16 -
- Abbildung 10: Der kartierte Hohlweg im unteren Abschnitt. Der rote Strich entspricht einem Meter. Blickrichtung Nordwest. (Bild: T. Paschke) ..... II
- Abbildung 11: Der kartierte Hohlweg im mittleren Abschnitt. (Bild: T. Paschke) ..... II

## **1 Anlass und Zielsetzung**

Hohlwege sind Zeugnisse des historischen Verkehrsaufkommens. Heutzutage sind diese Wege oftmals in Vergessenheit geraten. Dies liegt unter anderem daran, dass sie nicht mehr als Wege erkennbar sind. Durch das Auffinden von Hohlwegen ist es möglich, historische Verkehrsverbindungen zu rekonstruieren.

Diese Ausarbeitung versucht, die verschiedenen Aspekte der Hohlwegforschung zu beleuchten. Des Weiteren werden im Untersuchungsgebiet einige Hohlwegstrukturen näher betrachtet. Zu diesem Zweck wurde beispielhaft ein Wegabschnitt am kleinen Gleichberg kartiert. Zudem werden wichtige historische Verkehrswege im Gebiet rekonstruiert. Ziel dieser Arbeit ist es, ein ausgewähltes Element von kulturhistorischer Bedeutung aufzunehmen und auszuwerten. Das gewählte Objekt wird zudem in das Kulturlandschaftsportal eingepflegt.

## **2 Untersuchungsgebiet Gleichberge**

### **2.1 Lage**

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Landkreis Hildburghausen im südwestlichen Teil Thüringens an der Grenze zu Bayern. Dort werden schwerpunktmäßig die Hohlwege an den Gleichbergen betrachtet. Der 642 m hohe Basaltkegel des Kleinen Gleichbergs bildet zusammen mit dem benachbarten Großen Gleichberg eine auffällige Landmarke im Thüringer Grabfeld. Etwa 3,5 km (süd)westlich der beiden Gipfel liegt die Kleinstadt Römhild. In 10 km östlicher Richtung befindet sich die ehemalige Residenzstadt Hildburghausen.

### **2.2 Landschaft und Geologie**

Das Gebiet befindet sich im Naturraumtyp Ackerhügelländer – Grabfeld. Das Grabfeld ist eine leicht hügelige Landschaft mit durchschnittlichen Erhebungen im submontanen Bereich. Die beiden Gleichberge erreichen die montane Höhenstufe. Der größte Teil wird aus Gesteinen des mittleren bis oberen Keupers gebildet. Große Flächen des Keupergebiets sind mit Löss bedeckt. Im Norden des Gebiets befinden sich Gesteine des unteren bis oberen Muschelkalks. Eine größere Anzahl der Berge sind tertiäre Vulkanschote mit Basalten aus der „Heldburger Gangschar“. Hierzu zählen auch die beiden Gleichberge (TLUG 2000).

Mit einer durchschnittlichen Jahresniederschlagssumme zwischen 650 und 700 mm ist das Grabfeld relativ trocken. Die mittlere Temperatur beträgt im Januar -1 bis -2° Celsius und im Juli etwa 16° Celsius (HIEKEL ET AL. 2004).

Im Gebiet Grabfeld werden die großflächig mit Löss bedeckten Keuperbereiche meist ackerbaulich genutzt. Die Basaltkuppen sowie die Muschelkalkbereiche sind überwiegend bewaldet. In früheren Jahrhunderten war aufgrund des sommerwarmen trockenen Klimas der Weinanbau weit verbreitet (HIEKEL ET AL. 2004; BfN 2012).

### **2.3 Entstehung von Hohlwegen**

Hohlwege sind Relikte aus Zeiten, in denen die Menschen mit Karren und Tieren auf unbefestigten Wegen reisten. Im Laufe der Jahrhunderte schnitten sich die Wege oft tief in den Boden. Es entstanden anthropogen bedingte Hohlformen. Damit sich ein Weg in den Untergrund einschneidet, müssen verschiedene Faktoren zusammenkommen.

### **2.3.1 Geeignete topographische Verhältnisse**

Für die Entstehung eines Hohlwegs muss der Weg über eine gewisse Strecke ein Gefälle aufweisen. Die Zugtiere mussten für die Bewältigung von Anstiegen mehr Kraft aufwenden und stampften dementsprechend heftiger in den Boden. Bergab wurde der Weg durch blockierende Räder beim Bremsen stark belastet. Auf Grund dieser mechanischen Beanspruchung lockerte sich der Untergrund und das Gestein wurde sprichwörtlich zermahlen. Abfließendes Wasser schwemmte das Material vom Sohlenbereich weg (SCHMIDT ET AL. 2004).

Schon 2 % Gefälle reichen für die Initiierung der Tiefenerosion aus (STRAßMANN 2014). Das Wasser ist mehr für den Abtransport von Material wichtig, als für die Ausbildung eines Hohlweges. Es ist sicher, dass auch Erosionstäler als Weg genutzt wurden, jedoch ist dies nicht der häufigste Fall (SCHMIDT ET AL. 2004; BAIER ET AL. 1993).

### **2.3.2 Günstige geologische Verhältnisse**

Die Verbreitungsschwerpunkte sind nicht zwingend an einen bestimmten geologischen Untergrund gebunden.

Dennoch befinden sich Hohlwege meist in Gebieten mit leicht erodierbarem Untergrund, wie Löss, Geschiebe- oder Verwitterungslehm. Dabei ist es wichtig, dass sich durch Verwitterung ein tiefgründiger Lehmhorizont ausgebildet hat (Schmidt et al. 2004). Besonders gut ausgeprägte und tiefe Hohlwege gibt es in Lössgebieten, wie z.B. dem westlichen Kraichgau (siehe BAIER ET AL. 1993).

### **2.3.3 Gefügestörung**

Der Tritt der Zugtiere, die Räder der Wagen sowie die Last der Fuhrwagen beanspruchten den Weg. Die oberste Schicht der Wegsohle wurde zu Staub zermahlen und vom Wasser weggespült. Die Effekte waren auf Wegstrecken mit Gefälle besonders stark. Mit dem Aufkommen von Eisen beschlagenen Rädern verstärkte sich der Zerkleinerungsprozess. Die Auflast der Wagen verteilte sich auf eine kleinere Fläche als bei den alten, unbeschlagenen Radmodellen (STRAßMANN 2014).

### **2.3.4 Erosion**

Hohlwege können nur dann entstehen, wenn mehr Material verfrachtet als abgelagert wird. Eine negative Mengenbilanz wird durch Erosion (Wasser, Klima, menschliche Einflüsse) erreicht.

Im Folgenden wird die Erosion durch Wasser beispielhaft erläutert. Auf einem Hügelrücken ist die Erosion niedrig, da wenig Gefälle und Wasser vorhanden ist. Da kein Material von oben nachrücken kann, findet keine Ablagerung statt. Die Erosion an der Hügelflanke ist hoch. Aufgrund des stärkeren Gefälles ist die Fließgeschwindigkeit höher – es kann mehr Material abtransportiert werden. Zudem ist die mechanische Beanspruchung durch den Menschen höher (s.o.). Als Resultat schneidet sich die Wegstrecke zunehmend in den Untergrund ein und bildet einen Hohlweg. Am Hangfuß lagert sich dann das mitgeschwemmte Material ab. Dadurch ergibt sich dort eine positive Massenbilanz, wodurch ausgeprägte Hohlwege am Hangfuß oft in Form von Schwemmfächern auslaufen können.



Abbildung 1: Hohlweg am Dörflesgrund am nordwestlichen Hangfuß des kleinen Gleichbergs (Bild: H.-H. MEYER)

### **2.3.5 Form und Genese**

Die Formen der Hohlwege lassen sich in zwei Grundtypen zuordnen. Sind beiderseits die Hänge sehr steil bzw. senkrecht und ist die Sohle deutlich von den Hängen abgetrennt, so spricht man von einem Kastenohlweg. Das Profil ist U-förmig. Wird ein Kastenohlweg nicht mehr genutzt, so wandelt er sich im Laufe der Zeit zu einem Muldenohlweg um (siehe Abbildung 1).

In steilem Gelände oder mit zunehmender Eintiefung eines Kastenohlwegs entsteht ein Kerbohlweg. Das Profil ist dann V-förmig (MEYER 2008).

Darüber hinaus treten noch weitere Wegformen auf. Ein Trapezhohlweg sieht einem Kastenohlweg ähnlich, jedoch sind die Böschungen flacher. Von einer Hohlwegterrasse spricht man, wenn sich der Weg bei der Querung eines Hanges auf der hangzugewandten Seite eintieft.

## **2.4 Verkehrsbedingte Ursachen für die Hohlwegbildung**

Man kann davon ausgehen, dass sich die Wege der prähistorischen und historischen Zeit oft in einem sehr schlechten Zustand befanden. Außerhalb von Siedlungsgebieten sowie Städten gab es keine befestigten Wege und es wurden keine Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt. War ein Wegabschnitt nicht mehr befahrbar, so wurde einfach daneben eine neue Spur angelegt. Die Hinterlassenschaften dieser ungeplanten Wegführung lassen sich heute noch erkennen.

Dabei kann man nach DENECKE (1969) drei Hauptformen der Wegestrukturen unterscheiden. Ein Hohlwegstrang setzt sich aus bis zu drei parallel verlaufenden Spuren zusammen. Bei mehr als drei Spuren spricht man von einem Hohlwegfeld. Verzweigt sich der Weg oder ein Strang mehrfach, ist es ein Hohlwegfächer bzw. ein Hohlwegbündel.

Diese Strukturen lassen sich jedoch nicht allein auf den schlechten Zustand der Straße zurückführen. Vielmehr entstanden sie auch auf Grund besonderer topografischer Gegebenheiten.

Verkehrstechnisch betrachtet waren die meisten Hohlwege nie von überregionaler Bedeutung, vielmehr waren sie Verbindungswege zwischen Ortschaften sowie Zubringerstraßen für größere Handelswege. Des Weiteren entstanden Hohlwege auch aus der intensiven Nutzung als Triftwege (Viehtriften) und im Bereich von Steinbrüchen (MEYER 2008).

Überregional bedeutende Straßen wurden meist auf Höhenzügen angelegt, da die Täler auf Grund von Mooren und Gewässern nur schwer zugänglich waren. Auch boten Höhenwege einen strategischen Vorteil, da der Reisende weiter in die Ferne blicken konnte, wodurch drohende Gefahren früher erkannt werden konnten (WELCH GUERRA 2010).

Straßen wurden nach Möglichkeit auch auf hartem Gestein angelegt, um eben eine Verschlechterung zu einem Hohlweg zu vermeiden. Mussten dennoch ungünstige Untergrundverhältnisse überwunden werden, dann faserte die Straße oft zu einem Bündel an Fahrbahnen aus, die schon erwähnten Hohlwegbündel (STRABMANN 2014).

Während Reiter und leichte Wagen einen Anstieg auf dem kürzeren und steileren Weg überwinden konnten, so mussten die schweren Gespanne weniger steile Wege wählen (SCHMIDT ET AL. 2004).

## **2.5 Das Alter von Hohlwegen**

Das Alter von historischen Wegen lässt sich oftmals nicht eindeutig datieren. Zuverlässige Informationen über das Mindestalter erhält man durch archäologische Funde, wie etwa Teile von Karren, Knochen oder Keramiken entlang der Wegestrecke. Des Weiteren kann man die Wege anhand der Spurbreite grob einer Epoche zuordnen. Hierfür wird ein Profilschnitt des Hohlweges angefertigt und der Abstand zwischen den Radabdrücken gemessen.

Spurbreiten von 140 bis 160 cm werden oft dem Mittelalter zugeordnet. Aber auch Breiten von 80 bis 100 cm lassen sich dieser Epoche zuschreiben. Deshalb ist zwingend davon auszugehen, dass verschiedene Karren und Wagentypen zur gleichen Zeit verwendet wurden (BAHN ET AL. 2015, S.17).

Zudem muss berücksichtigt werden, dass die Wege oftmals über viele Jahrhunderte genutzt und dementsprechend auch durch verschiedene Spurbreiten überprägt wurden. So kann oft nur ein Mindestalter angegeben werden.

Anhand datierter Wagenfunde lassen sich die Spurbreiten verschiedene Epochen rekonstruieren (BAHN ET AL. 2015, S.19).

- Spurbreiten von etwa 110 cm lassen sich dem Spätneolithikum zuordnen (2500 – 1700 v.Chr.)
- 110 bis 130 cm der Hallstattzeit (1200 – 500 v.Chr.)
- zwischen 135 und 145 cm der Latènezeit (500 – 0 v.Chr.)

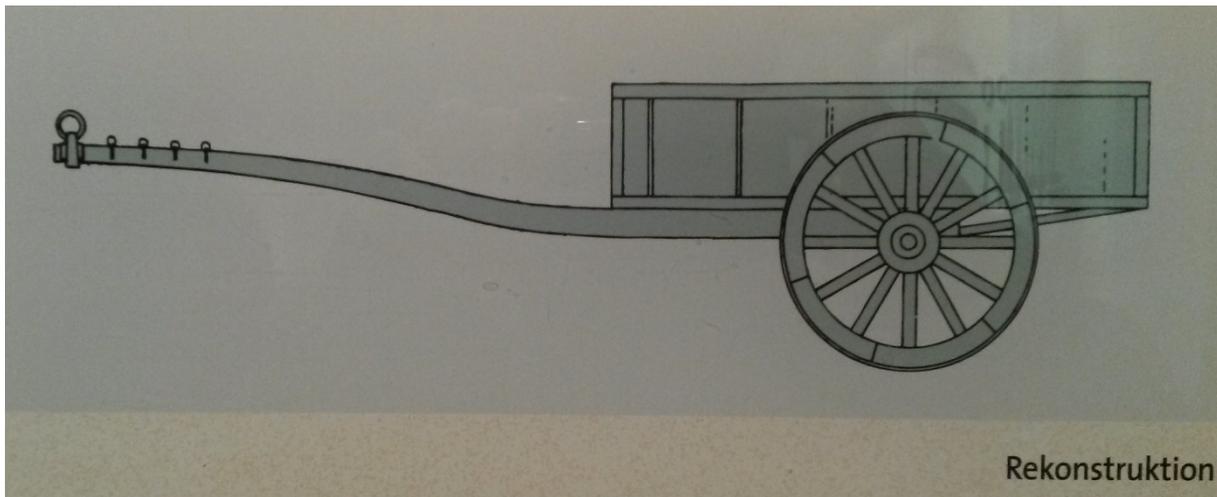


Abbildung 2: Rekonstruktion eines keltischen Wagens nach Funden aus dem Fürstengrab bei Haßleben. Der Radabstand beträgt etwa 110 cm. (Quelle: Museum für Ur- und Frühgeschichte Weimar)

## 2.6 Weiteres

### 2.6.1 Naturschutzfachliche Bedeutung

Nicht nur kulturhistorisch sind Hohlwege von Bedeutung, sondern auch naturschutzfachlich. Gut ausgeprägte Hohlwege bieten nämlich Platz für viele Mikrobiotope. An den trockeneren, sonnigen Bereichen der Steilhänge am Weg finden Insekten wie Grabwespen oder Wildbienen ihre Habitate. In den unteren feuchteren Bereichen siedeln sich Schnecken und Amphibien an. Durch Rutschungen an den Hängen wird die Vegetationsdecke aufgerissen und es können sich Pioniergesellschaften ansiedeln (BAIER ET AL. 1993).

Nach §18 Thüringer Naturschutzgesetz sind Hohlwege geschützt, da sie einen Lebensraumtyp auf Sonderstandorten darstellen. Dies gilt jedoch nur für Hohlwege mit 1 Meter Mindestdiefe und einem Böschungswinkel von mehr als 30° (MEYER 2008).

### 2.6.2 Gefährdung

Viele Hohlwege wurden im Zuge der Flurbereinigungen verfüllt und überackert. Die Hohlwege sind oft zu schmal für die immer größeren und breiter werdenden Fahrzeuge der Forst- und Landwirtschaft. Im Zuge der Streckenanpassung werden die Hohlwege verfüllt. Im Wald werden die Wege zudem durch Rücketätigkeiten überformt. Eine weite Gefährdungsursache ist der Missbrauch als Deponie für Bauschutt und Gartenabfälle.

### 2.6.3 Erlebniswirksamkeit

Eine ausgeprägte Hohlwegelandschaft wie in manch anderen Teilen Deutschlands (z.B. Kraichgau) findet man am kleinen Gleichberg nicht. Auch das Erleben als finstere, tunnelähnliche Gasse gibt es nicht. Vielmehr geben die Hohlwegfelder mit den rillenförmigen Strukturen und die tiefeingeschnittenen Einzelstränge dem Relief mehr Charakter.

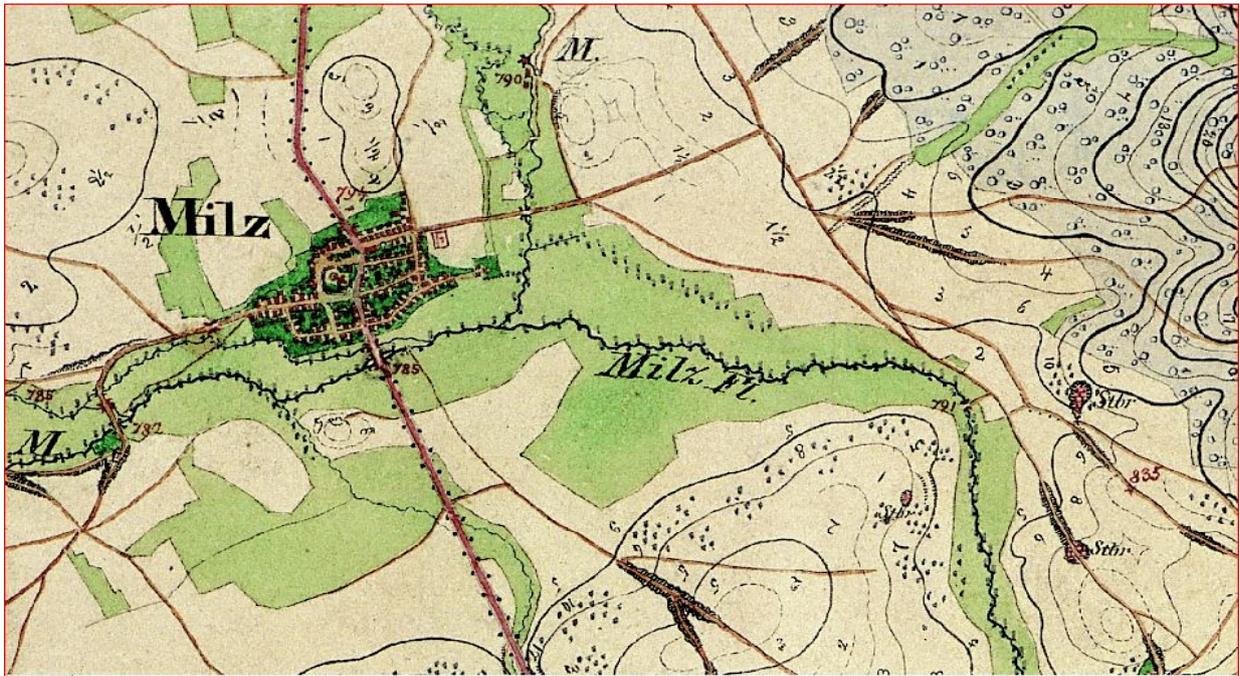


Abbildung 3: Hohlwege westlich von Milz um 1850. Sie werden durch schwarze Schraffuren entlang der braunefärbten Wege dargestellt. Die Hohlwege befinden sich an Geländestufen (Quelle: Feldoriginal der Königlich Preußischen Landesaufnahme, Blatt 5629).

## 3 Historische Verkehrswege bei den Gleichbergen

### 3.1 Geschichtlicher Hintergrund

Für die Entstehung von Hohlwegen war neben topographischen und geologischen Gunstbedingungen auch eine lange und intensive Nutzung, z.B. als alte Handelswege, Grundvoraussetzung.

Da der Lössboden in den ebenen Flächen des Grabfeldes fruchtbar und leicht zu bearbeiten ist, wird das Gebiet schon seit langer Zeit ackerbaulich genutzt. Zahlreiche archäologische Funde deuten darauf hin, dass das Gebiet um Römhild schon in der Jungsteinzeit besiedelt wurde. Auf eine frühe Besiedlung deuten auch die Hügelgräber im Merzelbachwald hin, welche auf die späte Hallstattzeit (700 – 600 v.Chr.) datiert werden.

Die Überreste der Befestigungsanlage auf dem Kleinen Gleichberg konnten anhand zahlreich gefundener Artefakte der jüngeren Latènezeit (200 – 0 v.Chr.) zugeordnet werden. Unter anderem wurden mehr als 1000 Eisenartefakte zu Tage gefördert. Anhand dieser Funde kann man darauf schließen, dass die Steinsburg ein bedeutender Ort für eisenverarbeitendes Handwerk gewesen sein musste. Archäologische Funde (Glasarmreifen, Keramik und Eisenbarren) aus dem Grabfeld deuten des Weiteren auf eine rege Handelstätigkeit hin. Dabei dürfte eine Verbindung zwischen dem Grabfeld und der Widderstatt bei Jüchsen, einem wichtigen Platz für die kulturelle Blüte in der Latènezeit, bestanden haben (BAHN ET AL. 2015, S.20). Des Weiteren wurde nachgewiesen, dass einige der Fundstücke aus dem Altmühltal stammen, wodurch auch eine Nord-Süd-Verbindung angenommen werden kann. Funde von Muscheln aus dem Mittelmeerraum und Feuersteine aus Norddeutschland sowie dem Alpenraum deuten zudem auf Fernhandelbeziehungen hin.

Die lange Siedlungsgeschichte und die ausgeprägten Handelsbeziehungen gingen mit der Entstehung von wichtigen Verkehrswegen einher. Die sogenannte Weinstraße war ein solcher Verkehrsweg.

## 3.2 Weinstraße

Der Name Weinstraße ist von der mittelalterlichen Bezeichnung für Fuhrwerke, Waine bzw. Wayne, abgeleitet. Es besteht keine unmittelbare Verbindung zum Weinanbau.

Die Weinstraße verlief vom Main kommend durch das Grabfeld gen Oberhofer Pass, wo sie den Thüringer Wald überwand. Im Grabfeld lässt sich der Streckenverlauf der Straße wie folgt rekonstruieren:

Von Bad Königshofen im Grabfeld führte sie über Hindfeld nach Milz. Von dort verlief sie nach Nordwesten zur Hartenburg, passierte diese an der Westflanke des Hügels und zog dann weiter nach Norden in Richtung Dingsleben. Die Straße umging Dingsleben im Westen und verlief über Sankt Bernhard weiter in das Werratal.

Die Ortschaft Milz profitierte durch den regen Verkehr entlang der überregionalen Straße. Erstmals wurde Milz im Jahr 783 urkundlich als Kloster erwähnt. Wenige Jahrzehnte später wurde es von den Slawen zerstört und nicht wieder aufgebaut. 1290 wurde der Besitz dem Grafen von Henneberg-Hartenberg zugesprochen. Seine Blütezeit erlebte die Ortschaft im 16. und 17. Jahrhundert. Aufgrund der günstigen Lage an der Nürnberger Straße siedelten sich zahlreiche Handwerker an. Zudem erhielt Milz das Recht auf Märkte und eine eigene Postniederlassung, welche 1650 eingerichtet wurde. Dass solche Rechte einer Ortschaft zugestanden wurden ist bemerkenswert, zumal die Stadt Römhild nur wenige Kilometer entfernt liegt. Die günstige Lage an der Nürnberger Geleitstraße bzw. Weinstraße und der daraus resultierende Wohlstand waren sicherlich ausschlaggebend.



Abbildung 4: Das Obere Torhaus in der Ortsmitte von Milz (Bild: H.H. MEYER)

### **3.3 Hohlwege am kleinen Gleichberg**

#### **3.3.1 Zur Datierung**

In den 1980er Jahren wurde von B. Bahn und W. Gall ein Programm zur Gewinnung von Hohlwegprofilen initiiert. Dabei wurde unter anderem die Spurbreite in erkannten Hohlwegen ermittelt. Am Kleinen Gleichberg wurden dabei unterhalb des Südtors am Außenwall und an der Westseite Schnitte angefertigt. Die ursprüngliche Wegsohle war von einem halben Meter Erosionsmaterial bedeckt und die gemessene Breite der Spur betrug etwa 75 bis 80 cm. Bei der Untersuchung von Profilschnitten zwischen dem Gräberfeld Merzelbach und der Siedlungsstelle Großes Hanfland am Fuß des großen Gleichbergs konnten die Wege mit der Spurbreite von 140 – 160 cm und 80 – 100 cm auf das Mittelalter datiert werden (BAHN ET AL. 2015, S. 17).

Vor dem Hintergrund, dass sich auf dem Kleinen Gleichberg ein keltisches Oppidum befand, lässt sich mutmaßen, dass der Weg an der Westseite schon in der Latènezeit angelegt sein könnte.

Durch den Steinbruchbetrieb (ab 1838) wurden weite Teile des Gebiets geprägt. Unter anderem entstanden am Gipfelplateau die markanten Gassen aus aufgeschichtetem Geröll. Diese Strukturen kann man vielleicht als Hohlwege im weiteren Sinne interpretieren.

#### **3.3.2 Identifizierung**

An Hand des digitalen Geländemodells kann man mögliche historische Wege gut erkennen. So auch um den Kleinen Gleichberg. Besonders ausgeprägte Wegstrukturen befinden sich an der südwestlichen bis westlichen Seite des Berges. Abbildung 5 ist ein Ausschnitt des digitalen Geländemodells, auf dem man in der oberen Bildmitte parallele, linienhafte Strukturen erkennen kann. Hierbei handelt es sich mit hoher Wahrscheinlichkeit um die Relikte alter Wege, welche zur Steinsburg führten. Im unteren, rechten Bildteil sieht man ebenfalls eine gut ausgeprägte linienhafte Struktur, welche nicht als Weg markiert ist. Diese Struktur wurde Vor-Ort kartiert.

Ein weiterer historischer Weg zum Gipfelplateau verlief an der flach abfallenden Nordflanke über den Dingslebener Nacken. Auch hier ist es wahrscheinlich, dass diese Strecke schon in der Latènezeit benutzt wurde. Auf einer Länge von etwa 1 Kilometer mussten 100 Höhenmeter überwunden werden. An der Westflanke sind es auf der gleichen Länge etwa 160 Höhenmeter.

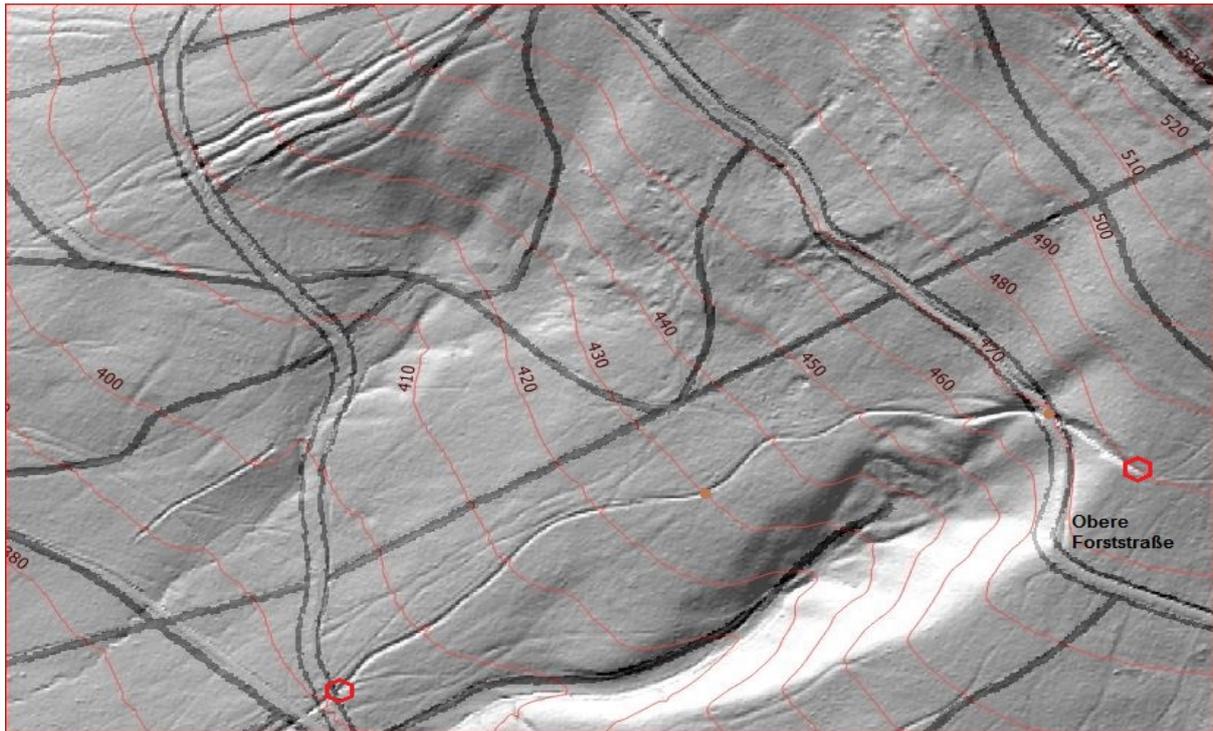


Abbildung 5: Hohlwegebündel an der Westflanke des Kleinen Gleichbergs. Kartenausschnitt der DTK25 mit Geländemodell hinterlegt. Zwischen den roten Symbolen befindet sich der kartierte Weg.

### 3.4 Beschreibung des kartierten Weges

Die Länge des Weges beträgt etwa 625 Meter und überwindet dabei 90 Höhenmeter. Die Hohlwegbildung setzt etwa 65 Meter oberhalb des Forstweges ein (UTM 32612949,245/5584924,944).

Die Wegstrecke lässt sich anhand des Gefälles und der Profilform grob in drei Abschnitte einteilen. Der erste Abschnitt ist vergleichsweise steil und der Weg hat sich tief eingeschnitten. Anschließend folgt die Unterbrechung des Weges durch einen Forstweg, in Abbildung 5 als obere Forststraße bezeichnet. Der nächste Abschnitt stellt den Übergang zwischen steilerem und flacherem Gelände dar. Im letzten Abschnitt wird kaum Höhe überwunden und der Unterschied zwischen Wegsohle und Geländeoberkante ist gering.

In den aktuellen Karten wird dieser Weg nicht als solcher gekennzeichnet, sondern als temporärer Bachlauf. Das Messtischblatt der Preußischen Feldkartierung von ca. 1850 zeigt jedoch einen Feldweg anstatt dieses Bachlaufs. Dieser Weg verlief, unterhalb der Basaltkuppe beginnend, in südwestlicher Richtung den Hang hinab. Am Fuß kreuzt er die heutige Landstraße L1132 und endet etwa 320 Meter nordöstlich des Hühnerbergs, wo sich heute zwei Bäche vereinen.

### 3.4.1 Abschnitt 1



Abbildung 6:  
Oberer Bereich des Weges. Blickrichtung  
nach Osten, hangaufwärts  
(Bild: T. Paschke).

In diesem Bereich besitzt der Weg ein kerbförmiges Profil. An der dem Hang zugewandten Seite beträgt der Höhenunterschied zwischen Sohle und Geländeoberkante etwa 3,4 Meter. An der abgewandten Seite beträgt er etwa 1,5 bis 1,8 Meter. Die Sohle ist ca. 0,8 bis 1 Meter breit. Nach 65 Metern wird der Wegeverlauf durch die kreuzende Forststraße unterbrochen. In diesem Wegbereich beträgt der Höhenunterschied 10 Meter.

### 3.4.2 Abschnitt 2



Abbildung 7:  
Mittlerer Bereich. Blickrichtung  
hangabwärts, südwest. Die Länge des  
roten Strichs entspricht 2 m (Bild: T.  
Paschke).

Das Profil ist mulden- bis kerbförmig. Der Höhenunterschied zwischen Sohle und Geländeoberkante beträgt 2,3 bzw. 1,5 Meter. Die Breite der Sohle verjüngt sich von 1,5 Meter auf etwa 1 Meter. Der Abschnitt ist 250 Meter lang und beginnt an der oberen Forststraße. Er endet an der 430 m Höhenlinie. Der Höhenunterschied beträgt 40 Meter.

### 3.4.3 Abschnitt 3

Das Profil ist muldenförmig, teilweise auch trapezförmig. Der Höhenunterschied zwischen Sohle und Geländekante schwankt zwischen 0,4 und 0,8 Metern. Die Sohle ist durchschnittlich 1 Meter breit. Die Abschnittslänge beträgt 300 Meter. Der Höhenunterschied beträgt etwas weniger als 40 Meter. Neben der Haupttrasse verlaufen auch weniger gut erkennbare Wegstrecken (siehe Abbildung 8).



Abbildung 8:

Unterer Bereich. Blickrichtung hangaufwärts, ost. Neben dem Hauptweg (rechts) verläuft ein weiterer Weg (Bild: T. Paschke).

### 3.4.4 Erhaltungszustand

Im unteren Abschnitt erinnern heute zum Teil nur noch sanfte Rillen auf dem Waldboden an die Wege von einst. Ungeübte Beobachter würden diese Strukturen vermutlich als natürlich gewachsenes Relief deuten. Im mittleren Abschnitt gibt es Stellen, an denen ein kastenförmiges Profil angedeutet ist. Die tiefer eingeschnittenen Wegbereiche im oberen Abschnitt sind durch Böschungsrutschungen abgeflacht, und das ursprüngliche Profil lässt sich nur schwer erkennen. Über die gesamte Länge ist der Weg überwachsen und mit Totholz übersät.

### 3.4.5 Schutz-, Pflege- und Entwicklungsmöglichkeiten

Hohlwege sind das Ergebnis der jahrelangen Nutzung von unbefestigten Wegen. Maßgeblich an ihrer Entstehung beteiligt waren schwere, von Pferden gezogene Karren und der Abtransport von Material durch Erosion. Dementsprechend wäre eine Erhaltungsmöglichkeit die fortlaufende Nutzung dieser Wege als Fahrrad-, Reit-, oder Wanderweg. Hier bietet es sich an, die Hohlwege durch ausgeschilderte Themenwanderwege touristisch aufzuwerten.

Befinden sich die Hohlwegstrecken unter Wald, so kann durch eine sanfte Forstwirtschaft ihre Zerstörung verhindert werden. Zudem soll durch geeignete Maßnahmen die Verschüttung und Nutzung als wilde Müllkippe unterbunden werden. Zudem können besondere Hohlwege als Bodendenkmal ausgewiesen werden, falls dies nicht schon durch das Naturschutzgesetz geschehen ist.

Die Kuppe des Kleinen Gleichbergs ist bereits unter Schutz gestellt, wodurch etwaige Wege nicht gefährdet sind. An den Flanken des Berges können die Hohlwege erhalten werden, wenn die Forstwirtschaft auf den Einsatz von schwerem Gerät verzichtet und neue Fahrwege nicht über den Hohlwegresten angelegt werden.

Der historische Verlauf der Weinstraße kann als Rad- und Wanderweg ausgeschildert werden. Getreu dem Motto „Man kann nur schützen, was man kennt“, kann man auch kleine Ausflüge und Exkursionen für interessierte Bürger anbieten.

## 4 Zusammenfassung

Das Gebiet um die beiden Gleichberge wird schon seit einigen tausend Jahren besiedelt. Die ältesten Funde lassen sich der Hallstattzeit zuschreiben. Begünstigt wurde die frühere Besiedlung durch die fruchtbaren Böden. Spätestens seit der Latènezeit war das Gebiet ein wichtiger Platz für die kulturelle und handwerkliche Blüte. Zahlreiche archäologische Funde aus dieser Zeit auf dem Kleinen Gleichberg sprechen dafür.

Einige Funde zeugen von überregionalem Handel. Die Handelsgüter wurden auf Verkehrswegen transportiert, deren Verlauf sich öfters änderte. Bei der Wegwahl wurden flache Anstiege und ein trockener, fester Untergrund bevorzugt. Mussten dennoch nasse Täler oder steile Stücke überwunden werden, verschlechterte sich die Wegqualität zum Teil enorm. So konnte es passieren, dass sich der Streckenabschnitt zunehmend vertiefte, wodurch ein Hohlweg entstand. Als Hohlweg bezeichnet man einen Weg, dessen Sohle unterhalb der Geländeoberkannte liegt. Generell sind Hohlwege Relikte des historischen Verkehrsnetzes. An Hand ihres Profils lassen sich die Wege typisieren. Um das Alter eines Hohlweges zu bestimmen, gibt es zwei Möglichkeiten. Eine recht genaue Datierung ist mit Hilfe von archäologischen Funden möglich. Des Weiteren kann an Hand der Spurbreite das Alter geschätzt werden. Mit dieser Methode lässt sich die Entstehung mancher Hohlwege im Untersuchungsgebiet der Latènezeit zuordnen.

## 5 Literaturverzeichnis

**BAHN, BERND W.; FÜTTERER, PIERRE; JAKOB, ANDREA; UMANN, BARBARA (Hg.) (2015):** Altstrassen in Südthüringen. Stand und Perspektiven der Altstrassenforschung. Kolloquium des Heimatbund Thüringen e.V. Meiningen, 02./03.06.2012. 1. Auflage. Langenweißbach: Beier & Beran. Archäologische Fachliteratur.

**BAIER, BÄRBEL; WOLF, REINHARD; HASSLER, DIETER (1993):** Hohlwege. Entstehung, Geschichte und Ökologie der Hohlwege im westlichen Kraichgau. Ubstadt-Weiher: Verlag Regionalkultur (Beihefte zu den Veröffentlichungen für Naturschutz und Landschaftspflege in Baden-Württemberg, 72).

**BFN - BUNDESAMT FÜR NATURSCHUTZ (2012):** 13801 Grabfeld. Bundesamt für Naturschutz. Online verfügbar unter [http://bfn.de/0311\\_landschaft.html?&no\\_cache=1&tx\\_isprofile\\_pi1\[landschaft\]=237&tx\\_isprofile\\_pi1\[bundesland\]=9&tx\\_isprofile\\_pi1\[action\]=show&tx\\_isprofile\\_pi1\[controller\]=Landschaft&cHash=f6a05318628c6b03229ef0f964bbbb9e](http://bfn.de/0311_landschaft.html?&no_cache=1&tx_isprofile_pi1[landschaft]=237&tx_isprofile_pi1[bundesland]=9&tx_isprofile_pi1[action]=show&tx_isprofile_pi1[controller]=Landschaft&cHash=f6a05318628c6b03229ef0f964bbbb9e), zuletzt aktualisiert am 01.03.2012, zuletzt geprüft am 01.12.2015.

**DENECKE, D. (1969):** Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegeforschung im Raum zwischen Solling und Harz. ein Beitrag zur Rekonstruktion der mittelalterlichen Kulturlandschaft. Göttingen

**HIEKEL, W; FRITZLAR, F; NÖLLERT, A; WESTHUS, W (2004):** Die Naturräume Thüringens. In: *Naturschutzreport* (Heft 21).

**INTERNET A (UNBEKANNT):** Stadt Römhild – Ortsteil Milz. Online verfügbar unter <http://www.stadt-roemhild.de/gemeindeteile/milz.html>, zuletzt geprüft am 24.02.2016.

**MEYER, H.-H. (2008):** Band 2 Historische Kulturlandschaftselemente und historische geprägte Kulturlandschaften. Teil 1: Historische Freiland- und Waldnutzungen. In: *Kulturlandschaft Thüringen*.

**SCHMIDT ET AL. (2004):** Kulturlandschaftsprojekt Ostthüringen. Historisch geprägte Kulturlandschaften und spezifische Landschaftsbilder in Ostthüringen. Teil 1. Erfurt.

**STRÄßMANN, ARNO (2014):** Hohlwege als historische Landschaftsbestandteile Westfalens. In: *Heimatspflege in Westfalen* 17 (1), S. 1–10.

**TLFG - THÜRINGER LANDESANSTALT FÜR GEOLOGIE (2000):** GK 25 - 5629 Römhild. Weimar: Thüringer Landesanstalt für Geologie.

**WELCH GUERRA, MAX (Hg.) (2010):** Kulturlandschaft Thüringen. Bauhaus-Universität Weimar; Fachhochschule Erfurt; Thüringen. Weimar: Verl. der Bauhaus-Universität.

## **Verwendete Karten**

**Feldoriginal der Königlich Preußischen Landesaufnahme** 1:25 000, Bl. 5629 Römhild, um 1850; aufgenommen vom Kgl. Preußischen Generalstab; farbiger Nachdruck, Hrsg.: Thüringer Landesamt für Vermessung und Geoinformation, Erfurt o.J. (Original-Standort: Staatsbibliothek zu Berlin - Preußischer Kulturbesitz, Kartensammlung).

**Feldoriginal der Königlich Preußischen Landesaufnahme** 1:25 000, Bl. 5529 Römhild Nord, um 1850; aufgenommen vom Kgl. Preußischen Generalstab; farbiger Nachdruck, Hrsg.: Thüringer Landesamt für Vermessung und Geoinformation, Erfurt o.J. (Original-Standort: Staatsbibliothek zu Berlin - Preußischer Kulturbesitz, Kartensammlung).

**Geologische Karte: Geologische Karte von Thüringen** 1:25 000, Bl. 5629 Römhild. Hrsg.: Thüringer Landesanstalt für Geologie, Weimar 2000 (mit Erläuterungen).

## **Weitere Quellen**

Besuch des Steinsburgmuseums und des Museums für Frühgeschichte in Weimar.

Exkursion auf die Steinsburg am 05.11.2016 unter Leitung von Herrn Bernd Bahn.

## 6 Anhangsverzeichnis

Anhang I: Hohlwege am kleinen Gleichberg .....	I
Anhang II: Fotos zu kartierten Weg .....	II
Anhang III: Aufnahmebogen .....	III

## Anhang II: Fotos zu kartiertem Weg



Abbildung 9: Der kartierte Hohlweg im unteren Abschnitt. Der rote Strich entspricht einem Meter. Blickrichtung nordwest (Bild: T. Paschke).



Abbildung 10: Der kartierte Hohlweg im mittleren Abschnitt (Bild: T. Paschke).

### Anhang III: Aufnahmebogen

<b>Projekt:</b> Hohlwege am kleinen Gleichberg			
<b>Code/Verzeichnis-Nr.:</b>	<b>Blatt-Nr.:</b>	<b>Erfasser:</b>	<b>Datum:</b>
	1	Paschke	13.02.2016

<b>Lage des Objektes:</b>				
<b>Bundesland:</b>	<b>Regierungsbezirk:</b>	<b>Landkreis:</b>	<b>Gemeinde:</b>	<b>Gemarkung:</b>
Thüringen	Thüringen	Hildburgshausen	Römhild	Kleiner Gleichberg
<b>Blatt TK 25:</b>		<b>Rechtswert:</b>	<b>Hochwert:</b>	
5529		4399832.861	5586458.862	
<b>Lagebeschreibung:</b>				
An der Südwestlichen Flanke des kleinen Gleichbergs.				

<b>Objekteigenschaften:</b>		<b>Eigentümer:</b>
<b>Objektbezeichnung:</b>		
Hohlweg an der südwestlichen Flanke des kleinen Gleichbergs		
<b>Kartierschlüssel-Code:</b>	<b>Größe (L/B/H):</b>	<b>Umgebung:</b>
	Länge: 625 m	
<b>Formtyp und Gruppierung:</b>		
Punktelement:	Linielement: ja	Flächenelement:
Einzelobjekt:	Objektgruppe:	Objektensemble:
<b>Kurzbeschreibung des Objektes:</b>		
Relikte eines historischen Weges, der zur Steinsburg führte. Im oberen Bereich ist er gut ausgeprägt. Hangabwärts wird der Hohlweg immer flacher. Im unteren Bereich sind mehrere Stränge erkennbar.		

<b>Einzelelemente der Objektgruppe oder des Objektensembles:</b>			
<b>Hochwert:</b>	<b>Rechtswert:</b>	<b>Größe:</b>	<b>Beschreibung:</b>
5586458.862	4399832.861		Beginn des Weges
5586272.623	4399287.503		Ende

<b>Objektbewertung:</b>	
<b>Erhaltungszustand:</b>	<b>Gefährdung:</b>
Schlecht	Nicht anzunehmen
<b>Seltenheit:</b>	<b>Regionaltypik:</b>
Häufig	Nein
<b>Landschaftliche Erlebniswirksamkeit:</b>	
Mittel. Akzentuierung des Reliefs	
<b>Schutz-, Pflege- und Entwicklungsmöglichkeiten:</b>	
Siehe Text	

**Projekt:** Hohlwege am kleinen Gleichberg

**Code/Verzeichnis-Nr.:**

**Blatt-Nr.:**

2

**Erfasser:**

Paschke

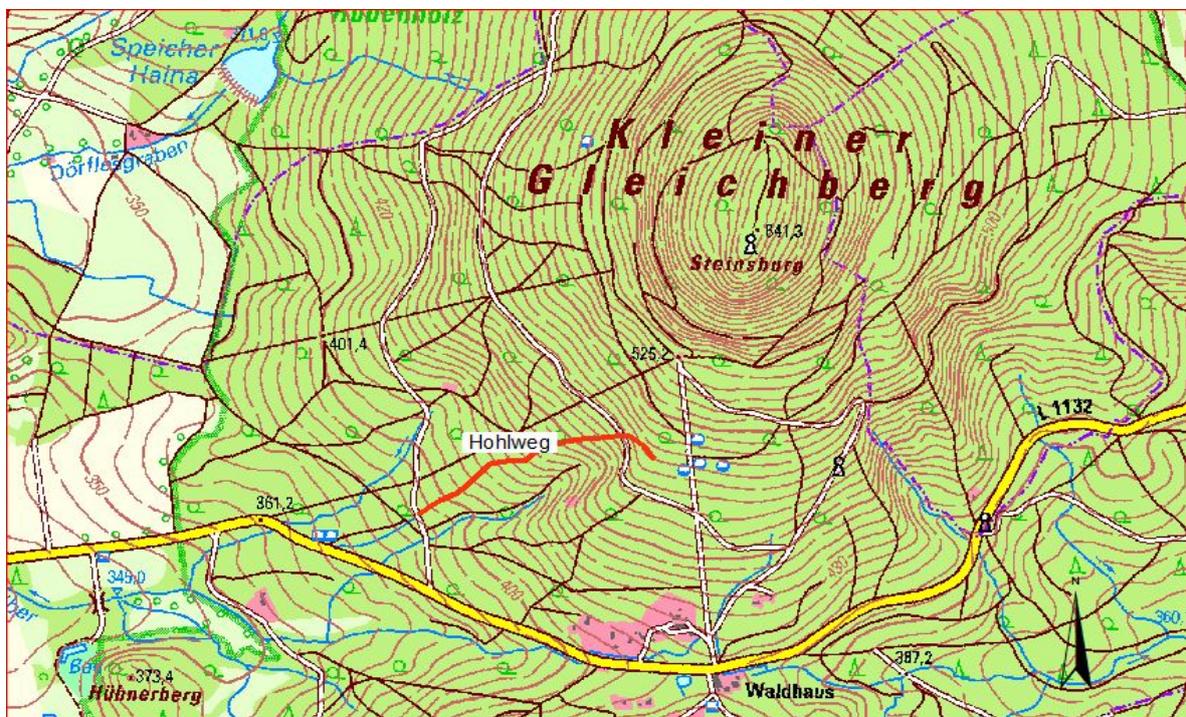
**Datum:**

13.02.2016

**Aktuelles Foto des Objektes:**

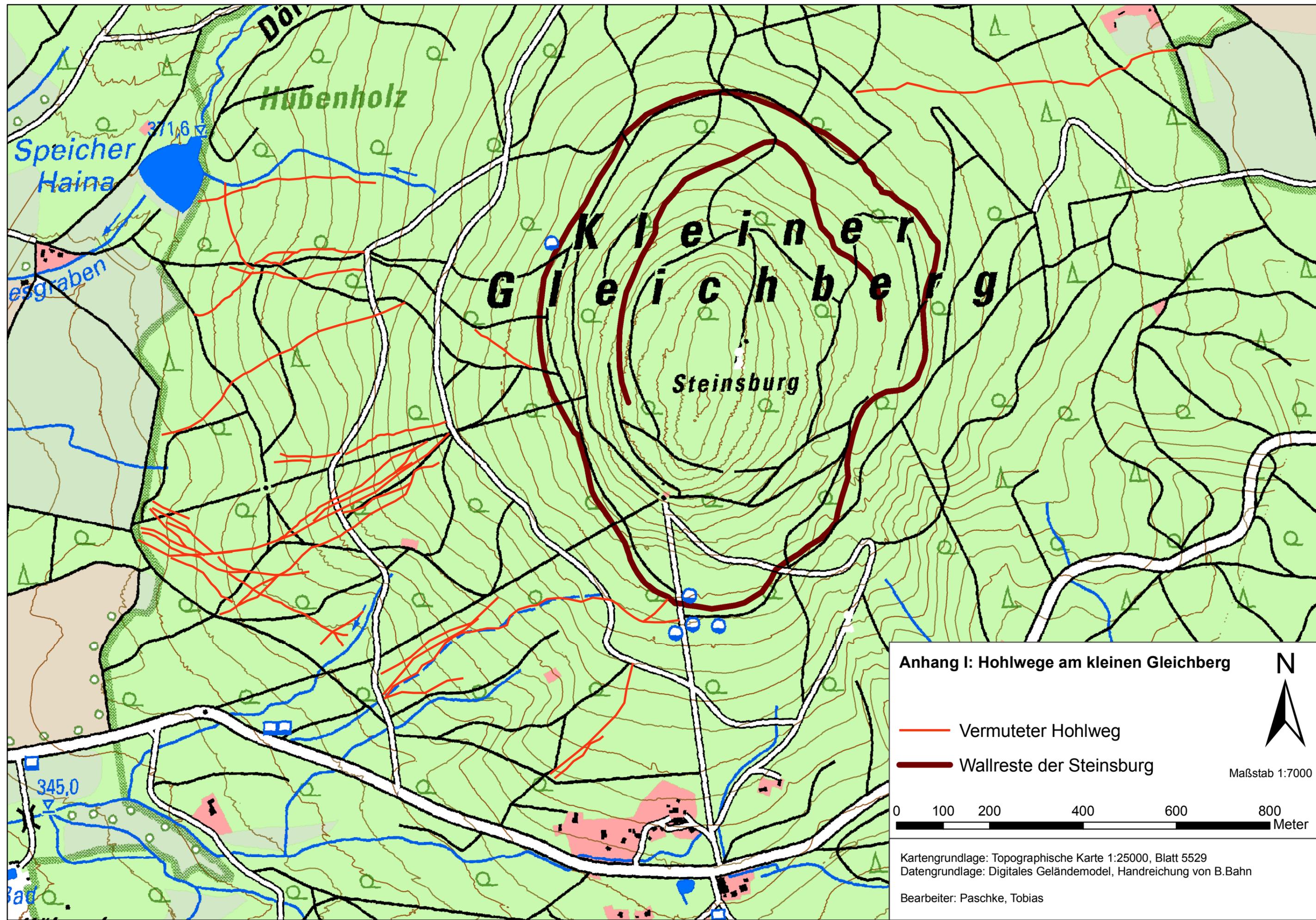


**Lage der Objekte im Kartenblatt (TK 25):**



**Bemerkungen:**

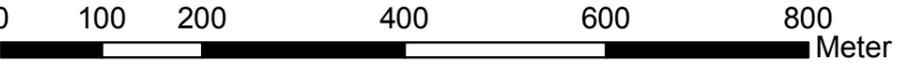
**Weitere Quellenangaben:**



**Anhang I: Hohlwege am kleinen Gleichberg**

-  Vermuteter Hohlweg
-  Wallreste der Steinsburg

N  
  
Maßstab 1:7000



Kartengrundlage: Topographische Karte 1:25000, Blatt 5529  
Datengrundlage: Digitales Geländemodell, Handreichung von B.Bahn

Bearbeiter: Paschke, Tobias