Karte 29a–b

Landstraßen und Chausseebau vom 16. bis 19. Jahrhundert

Von Armin Weber
Lfg. 1, 1960 – M. 1:900000
Kartenentwurf: Willi Görich

29a Landstraßen 16.–18. Jh.
Sonderkarte: Messestraßen des 16. Jhs.

29b Chausseebau etwa 1750–1834
Sonderkarte: Zollverein I 1819/34

Die zweigeteilte Karte stellt die Entwicklung des hessischen Straßennetzes vom 16. bis in die erste Hälfte des 19. Jhs. dar.

Der Karte 29a »Landstraßen 16.–18. Jh.«, die eine verwirrende Vielfalt bestehender, aufkommender und abkommender Straßen über einen Zeitraum von drei Jahrhunderten zeigt, wurde die Karte 29b »Chausseebau etwa 1750–1834« gegenübergestellt. Während in der Karte 29a auch die bis zum Ende des 18. Jhs. fertiggestellten oder in Bau befindlichen Chausseen mitverzeichnet sind, konnte in der Karte 29b durch die Darstellung allein der bestehenden Chausseen und Landstraßen vom Beginn des Chausseebaus bis in die erste Hälfte des 19. Jhs. eine größere Übersichtlichkeit erzielt werden. Die Kennzeichnung der Militärstraßen führt eine weitere wichtige Neuerung der deutschen Straßenpolitik des 19. Jhs. ein. Die Unterlegung der Staatsgrenzen auf der Karte 29b erleichtert dabei das Erkennen von Zusammenhängen zwischen Militärstraßen und der gesamtpolitischen Lage. Die detaillierte kartographische Darstellung der alten Straßenzüge erfordert neben einer umfassenden Auswertung aller schriftlichen Quellengruppen auch die Suche nach Spuren im Gelände selbst. Eine Hauptschwierigkeit liegt in der vollständigen und möglichst genauen Erfassung des Straßenverlaufs. Einzelnachrichten zu Zoll- und Geleitswesen, Herbergen, Brücken, bestimmten Straßenabschnitten, Flur- und Wegenamen, aber auch Berichte von Ereignissen auf den Straßen, wie Überfälle auf Warentransporte, Reisen und Kriegszüge, ergänzen einander und vermitteln im Idealfall ein genaues Bild über den Verlauf der Straßenzüge. Mittelalterliche Schriftquellen können im allgemeinen nur bruchstückhaft zur Erforschung der Straßen beitragen. Durch die Niederschrift besonderer Ereignisse, wie z. B. die Überführung der Gebeine des hl. Bonifatius, die in den Vitae sancti Bonifatii überliefert ist, sind aber im Einzelfall ausführlichere Schilderungen bestimmter Reisewege überliefert worden. Archivalien, die von Zollstätten, Wege- und Brückengeldern und besonders von Geleitsstraßen berichten, vermitteln für das späte Mittelalter und die neuere Zeit ein genaueres Bild des Straßennetzes. Seit dem 16. Jh. treten verstärkt Reiseberichte und -abrechnungen, Itinerar- und Kartenwerke und Berichte der landesherrlichen Beamten über den Zustand der Straßen hinzu. Für den Verlauf der Chausseen sind schließlich die Akten der Regierungen über Straßen- und Brückenbau maßgebend. Für den Straßenforscher bleibt über das Quellenstudium hinaus die sorgfältige Begehung des Geländes unverzichtbar. Nur so können die Reste alter Wegespuren erkannt und der genaue Verlauf der Straßen im Einzelfall bestimmt werden. Die Luftbildaufnahme ist eine wertvolle Ergänzung dieser Forschungsmethode. Die Spuren alter Straßen zeichnen sich oft nur als Verfärbungen oder kaum sichtbare Unebenheiten im Gelände ab und sind nur aus großer Höhe zu erkennen.

Wenn wir in der heutigen Zeit von Straßen sprechen, denken wir an Autobahnen, Bundesstraßen und Landstraßen, die in ihrer Bauweise den Anforderungen des modernen Automobilverkehrs entsprechen. Die Verbesserung der Straßenbautechnik steht heute nicht allein im Vordergrund. Vielmehr beschäftigt die Straßenbauplanung die Anlage neuer Straßen und die Instandhaltung und Verbreiterung bestehender Verkehrswege, um dem wachsenden Verkehrsaufkommen gerecht zu werden. Eine wesentliche Änderung in der Beschaffenheit der Straßen brachte der um 1925 aufkommende motorisierte Kraftfahrzeugverkehr, der bis heute die Erweiterung des Straßennetzes bestimmt. Die Chausseen und gepflasterten Steinwege, die noch zu Beginn dieses Jhs. dem Verkehr der bespannten Fahrzeuge genügt hatten, wurden entsprechend den veränderten Verkehrsbedingungen erneuert und ausgebaut. Der eigentliche große Fortschritt in der bautechnischen Entwicklung der Straßen war jedoch die Chaussierung der alten Verkehrswege, die in Hessen wie auch im übrigen Deutschland um die Mitte des 18. Jhs. einsetzte.

Bis zum Beginn des Chausseebaus hatte sich am Zustand der mittelalterlichen Straßen nur wenig geändert. Meist waren Naturwege die Träger des Verkehrs, der ursprünglich wohl die trockenen Höhenwege bevorzugte und die von der Witterung allzu abhängigen Talstraßen mied. Die Unsicherheit auf diesen abseits der Siedlungen gelegenen Wegen und

das aufblühende Städtewesen machten schließlich eine Verlagerung des Verkehrs hin zu den Siedlungen zur wirtschaftlichen Notwendigkeit, obwohl besonders der Handelsverkehr mit seinen schweren Gütertransporten unter den veränderten Verkehrsbedingungen zu leiden hatte. Dabei ist nur zu leicht erklärlich, daß sich Verkehr mit gleichem Zielort verschiedene Wege suchte und regelrechte Straßenspinnen den Verkehr von einem Ort zum anderen führten. Ungeachtet der früheren Bedeutung eines Hauptweges wurden die zahlreichen Nebenwege einer Route erst durch die Chaussierung der verkehrsgünstigsten Strecke für den Fernverkehr bedeutungslos. Lediglich im Nahbereich der Städte, die durch Wirtschaft und Handel an den Fernverkehr angeschlossen waren, gab es bessere »Kunststraßen«, die den Belastungen des schweren Frachtverkehrs voll gewachsen waren. Nur vereinzelt begünstigten Brücken neben den Furten und Steinwege den Verkehr. Die Instandhaltung der Straßen war dem Verkehr selten förderlich. Die primitive Ausbesserung der Naturwege mit organischem Material wie Reisig und Holz konnte nicht verhindern, daß die Straßen innerhalb kürzester Zeit wieder in den alten schlechten Zustand zurückfielen. Trotzdem brachte die allgemeine Entwicklung der Wirtschaft im Verlauf des Mittelalters eine Zunahme von Handel und Verkehr. Der günstigen Verkehrslage Hessens kommt in diesem Zusammenhang besondere Bedeutung zu. Das Rhein-Main-Gebiet mit dem Zentrum Frankfurt entwickelte sich zum überragenden Mittelpunkt des Handelsverkehrs in Hessen. Hier trafen im Zuge der wichtigsten Wasserstraßen im hessischen Raum – Rhein und Main – die Verkehrsadern aus Süden und Südosten zusammen und führten weiter zu bedeutenden europäischen Handelszentren.

Die wichtigsten hessischen Straßenzüge in der frühen Neuzeit seien hier unter Bezug auf die Sonderkarte (der Karte 29a) »Messestraßen des 16. Jahrhunderts« dargestellt.

Der Fernverkehr vom Rhein-Main-Gebiet in den norddeutschen Raum zog über die Weinstraße (Wagenstraße) mit ihren zahlreichen Nebenwegen. Die einzelnen Straßenzüge führten von Mainz und Frankfurt, das durch Süddeutschland kommender Verkehr über die Bergstraße erreichte, durch die Wetterau über Gießen oder durch den hinteren Taunus über Wetzlar nach Marburg und weiter über Wetter, Frankenberg, Korbach und Marsberg nach Paderborn.

Ein gleichfalls bedeutender Straßenzug führte von Frankfurt aus durch das südöstliche Hessen nach Mitteldeutschland. Die einzelnen Straßen dieses Verkehrsweges, Hohe Straße, Kinzig- und Nidderstraße, zogen gemeinsam über Fulda nach Eisenach, Erfurt und Leipzig.

In der Wetterau bzw. bei Gießen zweigten die nach Nordosten gerichteten Straßenzüge der »Langen« und »Kurzen Hessen« von der großen Nord-Süd-Route ab. Seit dem 17. Jh., besonders jedoch seit dem Beginn des Chausseebaus, der in Oberhessen die Frankfurter Straße (heute B 3) von Marburg nach Kassel als einzige fertige Chaussee bis zum Ende des 18. Jhs. entstehen ließ, verlor dieses Straßenbündel für den Fernverkehr zunehmend an Bedeutung. Lediglich die Strecke von Friedberg über Grünberg und Alsfeld nach Hersfeld konnte durch den Ausbau zur Chaussee – zuerst auf darmstädtischem Gebiet – und Nutzung als preußische Militärstraße ihre Stellung im hessischen Straßennetz behaupten.

Der Verkehr vom Niederrhein über Köln führte in zwei Hauptrichtungen durch den hessischen Raum: Die West-Ost-Verbindungen wie die Niederrheinische Straße, die durch das Siegerland kommend in Oberhessen die »Langen Hessen« kreuzte, und die westfälischen Straßen über Arolsen bzw. Korbach nach Kassel, erreichten im nordöstlichen Hessen das Straßennetz, das den Verkehr über Eisenach nach Mitteldeutschland weiterleitete. Die zweite Hauptrichtung des niederrheinischen Verkehrs, die Hohe Straße, führte von Köln durch den Westerwald über Limburg nach Frankfurt und traf am Untermain auf ein dichtes Straßennetz, das den Verkehr nach Südostdeutschland öffnete.

Im 16. Jh. trat ein dem Verkehrsaufkommen angemessener Straßenbau hinter den Erfordernissen jener Zeit – Sicherung des Handels- und Reiseverkehrs und Stärkung der Landesherrschaft – zurück. Die Landgrafschaft Hessen erhielt mit der Grafschaft Katzenelnbogen einen bedeutenden Zuwachs ihres Territoriums und zugleich Anteil an ertragreichen Rheinzöllen. Im Jahre 1505 verlieh König Maximilian Landgraf Wilhelm II. den Guldenweinzoll, zu dessen Erhebung in den hessischen Gebieten mehr als 150 Zollstellen eingerichtet wurden und der den Landgrafen berechtigte, von jedem auf Wagen transportierten Fuder Wein einen Gulden einzuziehen. Die Einnahmen aus den Rheinzöllen und dem Guldenweinzoll übertrafen die Erträge aus den alten Landzöllen um ein Vielfaches. Die nachfolgende Tabelle vermittelt einen Eindruck von der Höhe der Zolleinnahmen (in Gulden) und besonders von der Bedeutung des Guldenweinzolls.

Jahr	1514	1515	1526	1527	1533	1535
Landzölle	1220	746	1097	1091	1293	1418
Rheinzölle	1954	2789	2757	2776	3502	4448
Guldenweinzoll	3234	2017	3261	3217	3605	6522
Summe	6408	5552	7115	7084	8400	12388

(aus: Kersten Krüger, Finanzstaat Hessen 1500–1567, S. 456)

Für die kontinuierliche Entwicklung des Handels war die Sicherheit der Kauf- und Fuhrleute eine unabdingbare Voraussetzung. Auf den Staßenzügen von Frankfurt nach Mitteldeutschland waren bestimmte Ämter mit der Gewährung des Geleitschutzes betraut. Der Schutz der Wagenzüge für die Dauer der Frankfurter Messen verursachte vor allem wegen der ständigen Bereitschaft bewaffneter Reiter erhebliche Kosten, die wohl durch die Einnahmen aus dem Geleit gedeckt werden konnten. Zum lückenlosen Schutz der Reisenden richtete die Landgrafschaft ihre straßenpolitischen Bemühungen im Zuge der Stärkung und Ausweitung ihrer Herrschaft auch auf die Erlangung des Geleits in fremden Herrschaften, meist benachbarten Territorien. Im Laufe des 16. Jhs. setzten die hessischen Landgrafen ihr Geleitsrecht

durch die gesamte Wetterau von Wetzlar bis Frankfurt durch. In dieser Zeit wurde auch das Frankfurter Geleit, das im Spätmittelalter in einer Fünfmeilenzone um die Stadt ausgeübt wurde, auf das Stadtgebiet zurückgedrängt. Im Gebiet zwischen Rhein und Main hatte der Erzbischof von Mainz ursprünglich umfassende Geleitsrechte. Verpfändungen, Teilungen und die konsequente Ausübung des Geleits durch die Landgrafen von Hessen in der ehemaligen Obergrafschaft Katzenelnbogen schmälerten diese Stellung im 16. Jh. beträchtlich.

In der »Reformationsordnung« Landgraf Philipps von 1526 wird die Sorge um den Zustand der Landstraßen gut erkennbar. Die landgräflichen Amtleute wurden angehalten, *das die strassen und wege in unserm Furstenthumb gebawet werden, damit der arm man wandeln möge.* 1562 wird ein landgräflicher Wegemeister zu Marburg erwähnt, und 1661 wurde ein Wegekommissar für die gesamte Landgrafschaft Hessen-Kassel eingesetzt. Die landgräfliche Aufsicht änderte ohne gleichzeitige Weiterentwicklung der Straßenbautechnik wenig am Zustand der Landstraßen. Eine Begebenheit aus dem Jahre 1571, wonach ein Fuhrknecht auf der Landstraße bei Fronhausen in einem Sumpfloch ertrank, ist ein oft zitiertes, wenn auch überzeichnetes Beispiel für die Wirklichkeit auf den hessischen Straßen des 16. und 17. Jhs.

Im Dreißigjährigen Krieg wurde neben der Befahrbarkeit vieler Straßen auch die bis dahin gewonnene staatliche Aufsicht und Ordnung über die Benutzung der Straßen zerstört. Die Maßnahmen seit 1650 erreichten nur die Wiederherstellung des Zustandes zu Beginn des Jahrhunderts. Erst im beginnenden 18. Jh. wurden – wie zwei Ausschreiben von 1702 und ein Reglement von 1721 für Hessen-Kassel zeigen – einheitliche, auch technisch fortgeschrittene Richtlinien aufgestellt, die bis zur Mitte des Jahrhunderts die Grundlagen für einen modernen Straßenbau schufen.

Der Chausseebau stellte an die neu eingerichteten Wege- oder Chausseekommissionen große organisatorische Anforderungen. Bisher war, trotz staatlicher Aufsicht, Bau und Instandhaltung der Straßen wesentlich von der Initiative der Beamten in den jeweiligen Ämtern abhängig gewesen. Die Bezirke der Wegebaubeamten wurden nun so eingeteilt, daß eine permanente Kontrolle über den Zustand der Landstraßen und den Fortgang der Bauarbeiten gewährleistet war. Die Vorschriften über die vielerorts nachlässig durchgeführten und für den Straßenbau unerläßlichen Hand- und Spanndienste mußten neu festgelegt werden.

In Hessen-Kassel wurde 1750 – basierend auf dem »Erneuten Straßen- und Wegebau-Reglement« vom 4. 1. 1746 – auf der von Kassel ausgehenden Holländischen Straße ein erstes Probestück nach französischem Vorbild angelegt. In den folgenden Jahren wurden für die Chaussierung der Holländer, Bremer und Leipziger Straße, Fernverbindungen, die den Verkehr über Kassel erhalten sollten, Pläne erstellt. Fast gleichzeitig begann auch der Ausbau der Frankfurter Straße, der bis zum Ende des 18. Jhs. vollendet werden konnte. Diese Straße von der südlichen Landesgrenze über Marburg, Halsdorf, Gilserberg, Jesberg und Wabern nach Kassel blieb für einige Jahrzehnte die einzige fertige Chaussee in Oberhessen.

In den nassauischen Fürstentümern und den kurtrierischen Gebieten um Montabaur und Limburg entstand in der zweiten Hälfte des 18. Jhs. ein weitmaschiges Straßennetz, das dem neu gegründeten Herzogtum Nassau nach 1806 gute Verkehrsbedingungen zu den Handelszentren am Niederrhein und im Rhein-Main-Gebiet ermöglichte und eine nicht genutzte Schlüsselstellung in der Verkehrspolitik des 19. Jhs. zuwies. Im Rhein-Main-Gebiet mußte ein modernes Straßennetz auf Frankfurt ausgerichtet sein. Die Stadt ließ mehrere Chausseen bis zur Grenze ihres Territoriums anlegen, doch nur wenige wurden von den angrenzenden Ländern weitergeführt. Bis zum Ende des 18. Jhs. entstanden lediglich die Straßen von Mainz nach Frankfurt und von Frankfurt über Darmstadt nach Heidelberg. Das Festhalten an alten Geleits- und Zollrechten und das Bemühen, die neuen Straßen möglichst lange durch eigenes Territorium zu führen, verhinderten bis weit in das 19. Jh. einen verkehrsfördernden Chausseebau.

Nach den territorialen Veränderungen zwischen 1803 und 1815/16 entstanden in den hessischen Staaten zahlreiche neue Chausseen. Zweckmäßige Streckenführungen und Verkehrsverbindungen kamen dabei aber häufig nicht zustande: Man baute eher Konkurrenzstraßen zu bestehenden Strecken, als daß man Anschluß an diese suchte, und der Widerstand gegen eine Planung über die eigenen Landesgrenzen hinaus war weiterhin ungebrochen. Schon um die Mitte des 19. Jhs. ließ der Straßenbau stark nach. Die Eröffnung der ersten hessischen Eisenbahnlinien bot dem Reise- und Güterverkehr völlig neue Möglichkeiten.

Nach dem Zusammenschluß der souveränen deutschen Fürsten und der Freien Städte im Deutschen Bund 1815 war die Schaffung eines einheitlichen Wirtschaftsgebiets eine der vordringlichsten handels- und verkehrspolitischen Aufgaben. Besonders in Preußen, dessen östlicher Staatsteil durch mehrere Klein- und Mittelstaaten von den westlichen Provinzen getrennt war, war man an einem zollfreien Handels-und Reiseverkehr zwischen den beiden Staatshälften und der Nutzung von Durchgangsstraßen zu militärischen Zwecken interessiert. 1815 hatte Preußen mit der Exklave Wetzlar, die sowohl an das Herzogtum Nassau als auch an Hessen-Kassel und Hessen-Darmstadt grenzte, einen wichtigen Stützpunkt für seine verkehrspolitischen Ziele erhalten.

In dem Staatsvertrag vom 16. 10. 1815 zwischen Preußen und Kurhessen wurden Preußen zwei Durchgangsstraßen (über Witzenhausen und Kassel nach Warburg und von Eisenach über Berka oder Vacha und Hersfeld nach Alsfeld) für militärische Transporte nach Westfalen bzw. Oberhessen zugestanden. In den Staatsverträgen mit Nassau (31. 5. 1815) und Hessen-Darmstadt (10. 6. 1815) wurde die Benutzung von Militärstraßen über Wetzlar in die Rheinprovinz und nach Westfalen geregelt. In der Folgezeit versuchte Preußen auch die wirtschaftliche Verbindung seiner beiden Staatshälften zu erreichen. Die Gründung eines Zollvereins mit Hessen-Darmstadt war ein erster Erfolg dieser Bemühungen. Kurhessen, seit 1828 dem handlungsunfähigen Mitteldeutschen Handelsverein angeschlossen, trat schließlich 1831 dem preußisch-hessischen Zollverein bei, um einer drohenden

Umgehung seines Staatsgebietes durch neue Straßen der im Zollverein verbundenen Nachbarstaaten vorzubeugen. 1833 schlossen sich die einzelnen in Deutschland bestehenden Zollvereine im Deutschen Zollverein zusammen. Auch das Herzogtum Nassau (1835) und die Freie Stadt Frankfurt (1836) waren gezwungen, dem gemeinsamen Zollverbund beizutreten, um einer drohenden wirtschaftspolitischen Isolierung zu entgehen.

LITERATUR

AMMANN, H.: Der Hessische Raum in der mittelalterlichen Wirtschaft, in: Hess. Jb. LG 8, 1958, S. 37–70.

BECKER, W. F.: Die preußischen Militärstraßen im Deutschen Bund (1815–1866) vornehmlich in Hessen. Ein Beitrag zu den Hegemoniebestrebungen Preußens im nördlichen Deutschland, in: Hess. Jb. LG 8, 1958, S. 171–234.

BRUNS, F., WECZERKA, H.: Hansische Handelsstraßen (Qu. Darst. hans. G, NF 13, 1–3), Weimar 1967.

DEMANDT, K. E.: Geschichte des Landes Hessen, 3. Aufl. Kassel 1980.

DENECKE, D.: Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegeforschung im Raum zwischen Solling und Harz. Ein Beitrag zur Rekonstruktion der mittelalterlichen Kulturlandschaft (Göttinger Geogr. Abh. 54), Göttingen 1969.

FUCHS, K.: Neue Verkehrswege zu Wasser und zu Land, in: Herzogtum Nassau 1806–1866. Politik, Wirtschaft, Kultur, Wiesbaden 1981 [Ausstellungskatalog], S. 161–171.

GÖRICH, W.: Verkehr und Siedlung in der Landschaft Oberhessen von der Frühzeit bis zur Auflösung des alten Reiches, Masch. Manuskript 1936.

KRÜGER, H.: Hessische Altstraßen des 16. und 17. Jahrhunderts nach zeitgenössischen Itinerar- und Kartenwerken (1500–1650) (Hess. Forsch. zur geschichtl. Landes- und Volkskunde 5), Kassel, Basel 1963.

KRÜGER, K.: Finanzstaat Hessen 1500–1567. Staatsbildung im Übergang vom Domänenstaat zum Steuerstaat (VHKH 24,5), Marburg 1980.

KURT, A.: Zur Geschichte von Straßen und Verkehr im Land zwischen Rhein und Main, Diss. phil. Frankfurt/M. 1956.

LANDAU, G.: Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland: eingeleitet und durch eine Übersichtskarte erläutert von W. GÖRICH (Hess. Forsch. zur geschichtl. Landes- und Volkskunde 1), Kassel, Basel 1958.

WOLLHEIM, S.: Staatsstraßen und Verkehrspolitik in Kurhessen von 1815 bis 1840 (Schrr. 14), Marburg 1931.

ZIMMERMANN, L.: Der Ökonomische Staat Landgraf Wilhelms IV. Der hessische Territorialstaat im Jahrhundert der Reformation (VHKH 17,1), Marburg 1933.