



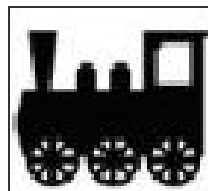
Universität Hamburg



Institut für Geographie

Diplomarbeit

Inwertsetzung historischer Verkehrswege zu Radwanderwegen - an Beispielen aus Thüringen



Margrit Contius
Langereihe 58
22941 Jersbek
Matrikel-Nr. 5573207

Erstgutachter: Prof. Dr. Frank N. Nagel
Zweitgutachter: Prof. Dr. D. Thannheiser
Hamburg, den 31.07.2010

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	4
1. Einleitung.....	6
2. Kulturlandschaft und Kulturlandschaftsforschung.....	10
2.1 Zum Begriff Kulturlandschaft.....	10
2.2 Kulturlandschaftsforschung und ihr Arbeitsfeld	11
2.3 Konzepte und Projekte zur Kulturlandschaftsentwicklung.....	12
3. Inwertsetzung der Kulturlandschaft	15
3.1 Zum Begriff Inwertsetzung	15
3.2 Kulturlandschaftsschutz und rechtliche Regelungen.....	16
3.2.1 Internationale Regelungen	17
3.2.2 Rechtliche Regelungen in Deutschland.....	21
3.3 Inventarisierung durch Kulturlandschaftskataster	24
3.3.1 KulturLandschaftsElementeKataster „KLEKs“	26
3.3.2 Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS	28
3.3.3 Kulturlandschaftsprojekte aus Thüringen	31
4. Konzepte, Pläne und Portale zum Radtourismus	32
5. Thüringen: ein landeskundlicher Überblick.....	38
5.1 Landesnatur	38
5.2 Geschichte und politische Entwicklung	40
5.3 Siedlungs- und kulturlandschaftliche Entwicklung.....	46
5.4 Entwicklung der Verkehrswege in Thüringen	54
5.4.1 Wege und Straßen	56
5.4.2 Gewässernetz und Wasserstraßen	65
5.4.3 Eisenbahn	69
5.4.4 Historische Kulturlandschaftselemente an Verkehrswegen.....	73
6. Radverkehrskonzept und Radwegenetz Thüringens	80
6.1 Thüringisches Radverkehrskonzept.....	81
6.2 Touristisches Radwegenetz in Thüringen	85
7. Spurensuche - drei Beispiele.....	91
7.1 Auf den Spuren von „Via Regia“ und „Hohe Straße“	91
7.1.1 Historie – ein kurzer Einblick	94
7.1.2 „Radfernweg Thüringer Städtekette“	95
7.1.3 Relikte im Streckenverlauf.....	104
7.1.4 Fazit zum Radfernweg „Thüringer Städtekette“	112
7.2 Auf den Spuren einer ehemaligen Wasserstrasse	114
7.2.1 Der Fluss Unstrut	115
7.2.2 Der „Unstrut-Radweg“	122
7.2.3 Relikte am Flussverlauf	134
7.2.4 Fazit zum „Unstrut-Radweg“.....	142
7.3 Auf den Spuren der Kleinbahn Weimar-Buttelstedt-Großrudstedt	144
7.3.1 Geschichte der „Laurabahn“	144
7.3.2 Der „Laura-Radweg“	148
7.3.3 Alte Trasse und Relikte der ehemaligen „Laurabahn“	153
7.3.4 Fazit zum „Laura-Radweg“	156

8. Ergebnisse der Fragebogen-Aktion	159
9. Schlussbemerkung	164
Abbildungsverzeichnis	166
Tabellenverzeichnis	169
Abkürzungsverzeichnis	169
Glossar	170
Literaturhinweise	174
Internetadressen	180
Anhang	185

Vorwort

„Es müssen nicht immer neue Wege sein, man kann auch alte neu entdecken“

(Kalenderspruch „Zeitlos 2009“, Graphik Werkstatt Bielefeld)

Kulturlandschaft als Kulisse aber auch als gelebte Geschichte am Rande und im Verlauf von Radwanderwegen hat mich schon immer fasziniert. Zumal ich selber gerne gemütlich durch die Gegend radele und mich für Relikte vergangener Zeit am Wegesrand interessiere. Dazu gehören Flussradwege, die zum Teil auf ehemaligen Treidelwegen angelegt wurden, wie z. B. der Radwanderweg am Elbe-Lübeck-Kanal oder der Bahntrassenradweg auf einem Teilstück der ehemaligen EBO Eisenbahnstrecke Elmshorn-Bad Oldesloe oder auch Teilstrecken am ehemaligen Ochsenweg. Alle diese Radwanderwege befinden sich in Schleswig-Holstein und sind auf Altstrecken oder in unmittelbarer Nähe dazu entstanden, die ehemals wichtige Verkehrswege und Verkehrsverbindungen lokal, regional oder national darstellten und die Kulturlandschaft maßgeblich geprägt haben.

Auch Themenradwege, wie z. B. der Industriekulturradweg im Ruhrgebiet, greifen zurück auf eine lange kulturlandschaftliche Nutzung der Region. Die Vermittlung von Geschichte erfolgt in vielfältiger Form, sei es durch die Möglichkeit der Besichtigung ehemaliger Industrieanlagen oder durch Veranstaltungen an historischer Stätte. Dazu gehören sowohl Informationstafeln am Wegesrand als auch geeignetes Kartenmaterial. Diese Form der Wissensvermittlung gelingt, wenn sie attraktiv umgesetzt wird und vor allem, wenn die Wegstrecken nach ihrer Fertigstellung weiterhin gepflegt und konzeptionell betreut werden. Darin liegt aber manchmal das Problem.

Auf der Suche nach einem geeigneten Untersuchungsgebiet wollte ich auf jeden Fall eine Region auswählen, die ich bis dahin noch nicht kannte. Die Wahl fiel auf Thüringen. „Warum denn gerade Thüringen?“ So lautete dann auch die häufig an mich gestellte Frage. Die Antwort war einfach: Thüringen liegt in der Mitte Deutschlands und ist schon immer ein Land mit bedeutenden Verkehrsstrassen gewesen. Inspiriert wurde ich darüber hinaus durch Erzählungen über Thüringen und zahlreiche, in Reiseprospekten und im Internet angebotene Radtouren, wie z. B. der „Rennsteig“, einer der ältesten Wanderwege in Deutschland, der seit einiger Zeit auch als Radweg be-

fahrbar ist. In Thüringen gibt es viele Radwanderwege. Bei meinen Untersuchungen sollten es Strecken sein, die kulturlandschaftlich interessant sind und noch Spuren vergangener Zeiten aufweisen, jedoch noch nicht so populär sind. Ein alter Verkehrsweg, eine ehemalige Wasserstrasse und eine ehemalige Bahntrasse wurden ausgewählt.

Doch wo konnte ich die Spuren der Vergangenheit finden? Werden Sie als kulturlandschaftliche Elemente bewahrt und in Wert gesetzt? Gibt es Hinweise auf die Veränderung der Kulturlandschaft und werden diese Informationen vermittelt? Auf den ersten Blick schien die Thematik klar zu sein, im Verlauf der Recherche änderte sich das wesentlich. Aufgrund der Entfernung zum Untersuchungsgebiet war eine Bereisung aller Strecken im vorgegebenen Zeitrahmen nicht zu leisten, deshalb wurden Teilstrecken untersucht.

Die Informationsbereitschaft von ortsansässigen oder ortskundigen Personen und die Unterstützung bei der Fragebogenaktion war eine wichtige Hilfe.

An dieser Stelle möchte ich mich bei den Mitarbeitern der Institutionen und Behörden, bei den Besitzern der Übernachtungsbetriebe, die meine Fragebögen ausgelegt haben sowie bei den Privatpersonen für ihre Unterstützung und bereitwilligen Auskünfte danken, die es mir erst ermöglicht haben, mich intensiver in die Thematik meines Forschungsfeldes einzuarbeiten.

1. Einleitung

Die Umwandlung historischer Verkehrswege zu Radwanderwegen und die Entwicklung zahlreicher neuer, auch touristisch geprägter Radwege, hat in den vergangenen Jahren eine große Dynamik erreicht, die auch kulturlandschaftliche Veränderungen bewirken. Besonders beliebt sind Radwanderwege durch Flusstäler. Als populärer Radweg sei der „Donau-Radweg“ genannt, der in keinem Radtouren-Reiseprospekt fehlt oder der Elbe-Radweg, Deutschlands meistbefahrener Radweg, mit 145.000 Radreisenden im Jahr 2008 (adfc Radreiseanalyse).

Der bekannteste Radweg Thüringens ist der „Saale-Radweg“, doch auch die Flussradwege „Werra-Radweg“, „Ilmtal-Radweg“ und „Unstrut-Radweg“ steigen in der Beliebtheitsskala. Als Pendant zum klassischen „Rennsteig-Wanderweg“ gibt es inzwischen auch einen „Rennsteig-Radwanderweg“. Radwanderwege die auf geschichtliche Hintergründe aufbauen, sind z. B. der „Feiniger-Radweg“, den „Napoleon-Radweg“ oder der „Thüringer-Mühlenradweg“. Auch entlang ehemals wichtiger Verkehrswege, wie der „Königsstrasse“ bzw. „Hohen Strasse“ verlaufen Radwanderwege, die thematisch aufbereitet wurden. Da Thüringen bis in die 1990er Jahre ein dichtes Bahnnetz hatte, seitdem jedoch etliche Strecken stillgelegt wurden, konnten in den letzten Jahren auch einige ehemalige Bahntrassen in Radwege umgewandelt werden.

Bei der Wahl der Untersuchungsobjekte stand die Suche nach ehemals unterschiedlich genutzten Verkehrswegen und dazu vermuteten Relikten im Vordergrund. Es galt herauszufinden, ob das Bewusstsein für die Bedeutung der Kulturlandschaft bei den Akteuren vor Ort vorhanden ist und ob Relikte wahrgenommen und in Wert gesetzt werden. Wichtig war auch die Frage, inwieweit Radwanderer an der Eigenart und Geschichte einer Landschaft Interesse aufbringen und gerade damit zum Schutz und Erhalt der Kulturlandschaft beitragen können.

Untersuchungsobjekte und Fragestellung

Im Rahmen dieser Arbeit werden drei Radwanderwege betrachtet, die im Bereich historischer Verkehrswege liegen. Auswahlkriterien sind, unterschiedliche Charakte-

ristik, Bedeutung, Kategorien der Radwege sowie eine Verbindung zueinander (s. Anhang Karte 1). Diese Kriterien erfüllen besonders:

- der „Radfernweg Thüringer Städtekette“
- der „Unstrut-Radweg“
- der „Laura-Radweg“

Der „Radfernweg Thüringer Städtekette“ verläuft zum Teil im Verkehrskorridor der ehemaligen Königsstrasse, einem historischen Heer- und Handelsweg. Im Verlauf der ehemaligen Wasserstrasse Unstrut, befindet sich der „Unstrut-Radweg“. Der „Laura-Radweg“ führt in Abschnitten über die Strecke der ehemaligen Schmalspurbahn „Kleinbahn Weimar-Buttelstedt Großrudestedt“.

Bei den Untersuchungen standen insbesondere folgende Fragen im Vordergrund:

- Welche historischen Streckenabschnitte werden vom Radweg genutzt?
- Welche Kulturlandschaftselemente sind noch erhalten?
- Wie wird der Wert historischer Relikte im Verlauf der Radwege vermittelt?
- Gibt es ein Monitoring und werden bestehende Strecken evaluiert?
- Gibt es Umfragen zu Nutzerbedürfnissen?

Vorgehensweise

Eine umfangreiche Literatur- und Internetrecherche machen den größten Teil dieser Arbeit aus. Zur Vorbereitung der Feldstudien wurden zudem Kartenwerke recherchiert, aktuelle topographische Karten mit historischen Karten verglichen und zur genauen Streckenuntersuchung spezielle thematische Karten und diverse Radwanderkarten ausgewertet.

Vor Ort fanden Gespräche mit Experten statt, u. a. mit Prof. Meyer (FH Erfurt); mit Frau Grabe (Tourismuszentrale in Erfurt, Abteilung Marketing), beim adfc in Erfurt; mit Frau Schmidt (Presse- und Tourismusstelle im Landratsamt Sömmerda), mit Herrn Leischner (Planungsbüro radplan in Erfurt) und mit Herrn Leibiger (Zweckverband Weimarer Land in Weimar). Darüber hinaus fanden fernmündliche Informationsgespräche und eine umfangreiche Korrespondenz per Email statt.

Um die Informationsbedürfnisse von Radwanderern besser einschätzen zu können wurde eine Befragung von Radtouristen vorgenommen und dazu Fragebögen in Bett&Bike Betrieben u. a. in Erfurt, Weimar und Sömmerda ausgelegt. Auf mehreren

Kurzreisen wurden Teilstrecken per Fahrrad abgefahren, verifiziert und Relikte wurden per Photos dokumentiert. Die vor Ort gewonnenen Erkenntnisse wurden in Übersichtsschemata und einzelnen thematischen Karten skizziert. Außerdem rundete eine Teilnahme an der „Fachtagung Fahrradtourismus“ am 22. und 23. März 2010 in Erfurt die Informationsbeschaffung ab (Abb. 1).

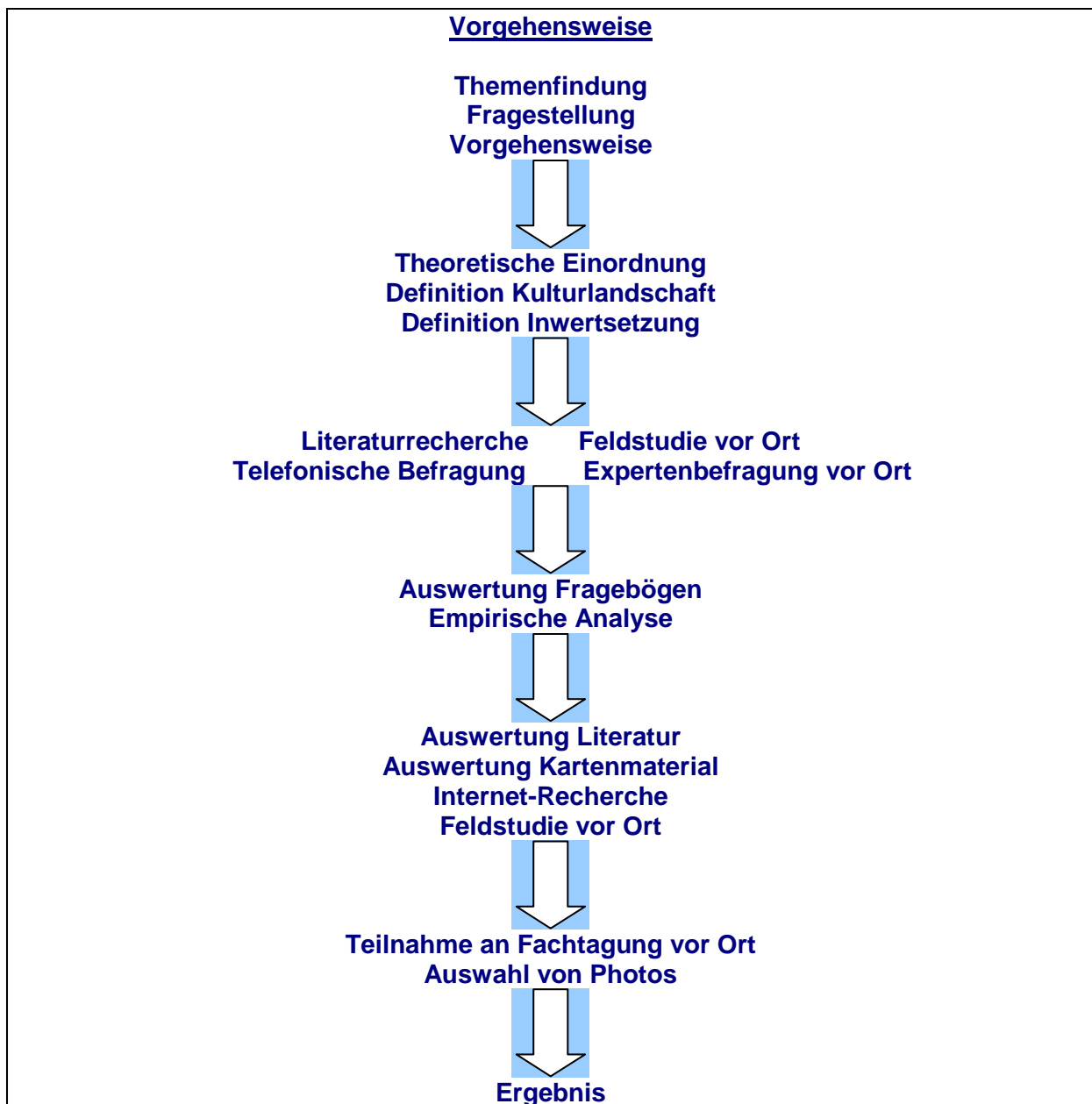


Abbildung 1: Vorgehensweise
Eigene Darstellung

Aufbau der Arbeit

Die Arbeit umfasst einen Grundlagenteil (Kapitel 2-6) und einen objektspezifischen Teil (Kapitel 7-9). Der Grundlagenteil ist aufgeteilt in: allgemeine Grundlagen zum Thema Kulturlandschaft (Kapitel 2-3), übergeordnete Konzepte zum Radtourismus (Kapitel 4) und spezielle Grundlagen zum Land Thüringen (Kapitel 5-6).

Im einzelnen werden in den Kapiteln folgende Themen behandelt:

Kapitel 2 befasst sich mit dem Themenfeld Kulturlandschaftsforschung, geht auf Begriffe, Arbeitsfelder und Konzepte ein und stellt internationale und nationale Projekte zur Landschaftsentwicklung vor.

In Kapitel 3 wird Kulturlandschaft im Kontext von Inwertsetzung und rechtlichen Regelungen beleuchtet sowie Inventarisierungssysteme und Erfassungsprojekte vorgestellt.

Kapitel 4 stellt übernationale und nationale Konzepte, Pläne und Maßnahmen sowie Internetportale zum Radtourismus vor.

Kapitel 5 gibt einen ausführlichen Überblick zum Land Thüringen, beschreibt die Landesnatur, die geschichtliche und kulturlandschaftliche Entwicklung sowie die chronologische Entwicklung von historischen Verkehrsrouten mit den Kategorien: Strassen, Wasserstrassen und Eisenbahn. Zudem werden ausgewählte wegbegleitende Kulturlandschaftselemente vorgestellt.

In Kapitel 6 werden landespezifische Konzepte zum Radtourismus vorgestellt, auf das Radwegenetz Thüringens eingegangen und Kriterien zur Zertifizierung von Radwegen erläutert.

Kapitel 7, befasst sich mit den eigentlichen Untersuchungsobjekten, dem „Radfernweg Thüringer Städtekette“, dem „Unstrut-Radweg“ und dem „Laura-Radweg“. In den einzelnen Abschnitten wird zunächst die historische Entwicklung und das topographische Umfeld beschrieben sowie die Entwicklung und der Streckenverlauf. Darüber hinaus werden ausgewählte Relikte im Trassenbereich vorgestellt und Inwertsetzungsmaßnahmen hinterfragt. Im Fazit werden die Erkenntnisse, Beurteilungen und Vorschläge zusammengefasst.

In Kapitel 8 erfolgt die Auswertung der Fragebogenaktion.

Anmerkung zur Schreibweise:

Die Schreibweise „Straße“ oder „Strasse“ wurde quellentreu übernommen. Auf die Abbildungen 3, 5, 6 und 7 wird im Text nicht näher eingegangen, da es sich um Logos internationaler Institutionen handelt.

2. Kulturlandschaft und Kulturlandschaftsforschung

Hans Hermann WÖBSE definiert Kulturlandschaft als Wertbegriff – im Sinne von pflegen, bebauen und bewahren. Nicht alles was der Mensch auf der Erde aufführt und ausführt, sollte als Kultur bezeichnet werden (WÖBSE 2004:34f).

2.1 Zum Begriff Kulturlandschaft

Unter dem Begriff Landschaft wird ein bestimmter Teil der Erdoberfläche verstanden, der sich durch seine Charakteristik vom umgebenden Raum unterscheidet, z. B. als Waldlandschaft, Seenlandschaft, Agrarlandschaft, Stadtlandschaft oder Naturlandschaft und Kulturlandschaft (vgl. LESER 2001:439).

Kulturlandschaft wird als Gegenstück zur Naturlandschaft gesehen. Sie ist anthropogen geprägt und enthält zivilisatorische Elemente, wie Siedlungsbereiche, Verkehrsstrassen oder Industrieanlagen. Eine Kulturlandschaft entwickelt sich und

„entsteht durch die dauerhafte Beeinflussung, insbesondere auch die wirtschaftliche und siedlungsmäßige Nutzung, der ursprünglichen Naturlandschaft durch menschliche Gruppen und Gesellschaften im Rahmen der Ausübung ihrer Grunddaseinsfunktionen“ (LESER 2001:424).

Als historische Kulturlandschaft wird ein Ausschnitt aus einer Kulturlandschaft bezeichnet, der durch historische Elemente und Strukturen stark geprägt ist und aus einer abgeschlossenen Geschichtsepoche stammt, z. B. mit Objekten aus dem Römischen Imperium (Römerstrassen, Limes), aus dem chinesischen Kaiserreich (Kaiserkanal oder Chinesische Mauer) aus der Barockzeit (Schlösser und Gartenanlagen) oder aus jüngerer Zeit Grenzbefestigungen in der ehemaligen DDR.

Die historische Kulturlandschaft zeigt ein Bild des Umgangs unserer Vorfahren mit Natur und Landschaft auf und lässt Rückschlüsse über das Mensch-Natur-Verhältnis früherer Generationen zu. Sie gibt Ausdruck vom Lebensstil, den Bedürfnissen und Möglichkeiten in früheren Zeiten und veranschaulicht Beispiele von Kultur und Geschichte sowie der Weiterentwicklung und Fortsetzung von Traditionen (WÖBSE 2001:9).

Durch die Intensivierung der Landnutzung der vergangenen fünfzig Jahre sind viele historische Kulturlandschaftselemente verloren gegangen. Um hier gegen zu steuern

ist eine genaue Erfassung der „Zeitzeugen“ unumgänglich und liegt im Aufgabenbereich der Kulturlandschaftsforschung (WÖBSE 2001:9).

2.2 Kulturlandschaftsforschung und ihr Arbeitsfeld

Die Kulturlandschaftsforschung ist traditionell Gegenstand der geographischen Wissenschaft. Die Landschaft mit den wesentlichen Teilbereichen und Perspektiven einer Betrachtung der Naturlandschaft und der Kulturlandschaft ist zentraler Forschungsbereich. Grundlegende Forschungsmethoden sind dabei Beschreibung, Analyse, Erklärung und Entwicklung der Forschungsprojekte (DENECKE 2005:236).

Das „*Fundament der Betrachtung*“ ist das Beziehungsgefüge Mensch - Natur. Dabei steht sowohl die Entstehung der Kulturlandschaft als auch die Entwicklung und der Wandel als ständiger Prozess im Focus der Forschung. Die Erkenntnisse der geographischen Kulturlandschaftsforschung sind nicht allein auf Erhalt eines bestehenden Status oder auf bestimmte Schutzkategorien ausgerichtet, sondern sollen eine Grundlage für „*eine integrierende und pflegliche Weiterentwicklung*“ bilden (ebd. 241).

Die Arbeitsmethoden der Kulturlandschaftsforschungen beinhalten sowohl eine landschaftliche Bestandserfassungen, eine landschaftsräumliche Gliederung, eine Typisierung von Landschaftselementen und Landschaftseinheiten, deren genetische Zuordnung sowie eine kulturlandschaftliche Bewertung (ebd. 245). Als Instrumente dienen Kartierungen, Luftbildaufnahmen, Geländeaufnahmen, Photos und Inventarisierungen, wobei die gewählte Maßstabsebene der jeweiligen Fragestellung entsprechen muss (ebd. 241).

Kulturlandschaftsforschung ist nach Hermann WÖBSE immer auch Spurensuche nach Identität, die Suche nach dem „... *ästhetischen und qualitativen Erbe der Vergangenheit*“. Sie bietet damit gleichzeitig Alternativen für zukünftige Nutzungen an und trägt im Wesentlichen zum Schutz der Kulturlandschaften bei. „*Wichtig ist die Multifunktionalität von Landschaft, die den unterschiedlichsten gesellschaftlichen Anforderungen gerecht wird.*“ Die Befriedigung neuer Nutzungsansprüche der Freizeitgesellschaft erfordert die Entwicklung neuer kultureller Inhalte, die sich durch die Er-

haltung und Erschließung des landschaftlichen Kulturgutes ergeben. Insbesondere bei der Zukunftsgestaltung Europas wird das kulturelle Erbe der Regionen eine große Rolle spielen. Die Eigenart der verschiedenen Landschaften zu bewahren, ist politisches Aufgabengebiet und erfordert neue Prioritäten. Grundlagen für Vorbilder und zukünftige Ideen bietet eine Bestandsaufnahme, die einen kontinuierlichen Prozess der Entwicklung aufzeigt sowie die sich daraus entwickelnden Erkenntnisse darlegt (WIEGAND 2002:15).

Die Kenntnis über naturräumliche und gesellschaftliche Strukturen, sind Voraussetzungen dafür, die Entwicklung der Kulturlandschaft in ihrer Vielfalt und Komplexität zu erklären. Die Eigenart und Geschichte einer Landschaft wird durch die räumliche Ausgangslage und die gesellschaftliche Geschichte geprägt. Eine Dokumentation der Geschichte kann in der realen Landschaft durch eine Analyse der naturräumlichen und gesellschaftlichen Strukturen abgelesen werden. Aus der Entschlüsselung dieser gewachsenen Dimension entstehen wertvolle Erinnerungen, Erfahrungen und Erkenntnisse (BECKER 1998:135).

In diesem Kontext steht die Kulturlandschaftspflege. Sie versteht sich als ein Baustein in einem ganzheitlichen Konzept der Umweltsicherung, mit dem Ziel der Abmilderung der Folgen gegenwärtiger Transformationsprozesse, da sonst irreversible Verluste eintreten. Grundprinzipien der Kulturlandschaftspflege sind, die Akzeptanz des steten Wandels der Kulturlandschaften und deren Weiterentwicklung, sofern dadurch nicht Potentiale einer nachhaltigen zukünftigen Entwicklung zerstört werden (NAGEL/SCHENK 2001:6f).

2.3 Konzepte und Projekte zur Kulturlandschaftsentwicklung

„... Dass Kulturlandschaft entweder ewig oder aber das soeben Vergangene sei, ist jedoch ein Mythos. Denn Landschaft und Freiraum stellen eine Folge von Ereignissen dar und zugleich einen Spiegel menschlicher Produktivität“ (KALTENBUNNER 2006:25).

Die Kulturlandschaft befindet sich in einer Epoche des rasanten Wandels. Einerseits werden tagtäglich nach wie vor über 100 ha Freiflächen zu Siedlungs- und Verkehrsflächen umgewandelt, andererseits nimmt die Zahl der Brachflächen täglich zu. Neue

Nutzungsmuster und Landschaftsbilder entstehen z. B. auch durch eine veränderte Energiepolitik mit der Installation von Windrädern oder der Produktion von bioenergetischen Pflanzen, die landesweit ein gleichförmiges Bild von Monokulturen bietet wie z. B. durch den Mais- oder Rapsanbau.

In der Europäischen Union gibt es jedoch auch Gegenmaßnahmen, wie z. B. das EU-Projekte EUREK – Europäisches Raumentwicklungskonzept von 1999, das u.a. Rahmenbedingungen für den Umgang mit Natur, Kultur und Kulturlandschaft setzt (Abb. 2) und damit sowohl integrierte als auch grenzübergreifende und interregionale Zusammenarbeit fördern soll (ec.europa.eu/regional_policy/sources).

Politische Optionen

53. Erhaltung und kreative Weiterentwicklung von Kulturlandschaften mit besonderer kulturhistorischer, landschaftsästhetischer und ökologischer Bedeutung.
54. Inwertsetzung von Kulturlandschaften im Rahmen integrierter Raumentwicklungsstrategien.
55. Verbesserte Koordinierung der Entwicklungsmaßnahmen, die sich auf die Landschaften auswirken.
56. Kreative Wiederherstellung von Landschaften, die durch menschliche Eingriffe Schäden erlitten haben, einschließlich von Rekultivierungsmaßnahmen.

**Abbildung 2: Auszug aus dem Europäischen Raumentwicklungskonzept EUREK
Zum Umgang mit Kulturlandschaft**

Quelle: ec.europa.eu/regional_policy/sources

Die EU-Strukturfonds wie z. B. EFRE - Europäischer Fonds für regionale Entwicklung und INTERREG III haben u. a. die Zielsetzung, eine ausgewogene räumliche Entwicklung auch in Randlagen und Grenzgebieten zu fördern und somit insbesondere den ländlichen Raum, seine Wirtschaftlichkeit und das Einkommen seiner Bewohner zu sichern und zu stabilisieren und damit zum Erhalt regionaler Besonderheiten beizutragen (ec.europa.eu/regional_policy/interreg3/index_de.htm).

In Deutschland gibt es begleitende Projekte wie z. B. „Regionen Aktiv“. Auch wenn es sich hierbei insbesondere um ökonomische Maßnahmen handelt, dient dieses Projekt ebenfalls der Entdeckung von regionalen Werten. Mit dem Slogan „Regionen Aktiv - Land gestaltet Zukunft“ können interessante kulturlandschaftliche Projekte

entstehen wie z. B. „Mit der Postkutsche durch Sächsische Landschaft und Geschichte.“

Zu diesen u. a. auch touristisch ausgerichteten Projekten zählt ein weiteres Beispiel: der Zusammenschluss der Städte Erfurt, Weimar, Jena und Weimarer Land zur „Impuls-Region“, einer regionalen Kooperation, mit dem Ziel, auf Basis eines Regionalen Entwicklungskonzeptes REK *„gemeinsam eine attraktive und lebenswerte Region in der Mitte Deutschlands und Europas zu gestalten“* (www.jenawirtschaft.de/de/expo-real-09/impulsregion/). Alle drei Städte bauen sowohl auf zahlreiche kulturelle, historische als auch landschaftliche Besonderheiten auf. *„Städte und Landschaften verbinden sich zu einer lebens- und besuchenswerten Kulturlandschaft“* (www.impulsregion.de/de/9/die_impuls_region/).

Nicht zuletzt die Zeit der „Weimarer Klassik“, als auch durch Napoleons Feldzüge und seinen Einfluss auf die gesamte Region, sind zahlreiche Spuren in diesem Städtedreieck sichtbar. Das gleiche gilt für das „Bauhaus Weimar“, eine Stilrichtung, die seit Beginn des 20. Jh. großen Einfluss auf Kunst, Architektur und Industriearchitektur hatte und prägend für Graphik und Industriedesign war. Seit den 1990er Jahren wird an die ehemalige Bedeutung wieder angeknüpft; sie bilden weitere Magneten in diesem Städtedreieck.

Ein wichtiger Bereich, der ebenfalls zur nachhaltigen Entwicklung der Kulturlandschaft beiträgt, sind Projekte und Strategien zur Förderung des Tourismus. Insbesondere in Regionen, die vom Tourismus besonders abhängig sind. Diese Konzepte werden auf ein bestimmtes Klientel ausgerichtet (z. B. Familien, Fitness- und Wellnessurlauber, Wanderer, Radwanderer, Skiläufer oder Senioren) und mit entsprechenden Marketingstrategien und eingängigen Slogans publik gemacht wie z. B. in Thüringen *„FahrRad 2010 – am besten in Thüringen“* (www.thueringentourismus.de).

3. Inwertsetzung der Kulturlandschaft

„... Die dringend erforderliche bewusste Wahrnehmung von Kulturlandschaft und des vorhandenen kulturellen Reichtums ist eine Grundvoraussetzung, um die Wertschätzung von Regionen und Landschaften dauerhaft zu sichern“ (BHU 2008:5).

3.1 Zum Begriff Inwertsetzung

Inwertsetzung ist keiner neuer Begriff, so schreibt LESER (2001:360):

„Inwertsetzung, (ist ein) veralteter Begriff für die Nutzung eines bisher gar nicht oder nur sehr extensiv genutzten Raumes, insbesondere für Wirtschafts- und Siedlungszwecke durch Einwanderer, Kolonisatoren oder durch die einheimische Bevölkerung im Rahmen des Übergangs zu einer intensiveren Bewirtschaftung und Besiedlung“

Die Inwertsetzung der Kulturlandschaft wird heute nach FÜRST/LÖB (2004: 5) verstanden als:

- *„kreativer Prozess, um Kulturlandschaft mit Zielen der Stadt- und Regionalentwicklung zu verbinden;*
- *nutzer-orientiertes Vorgehen, wobei sich der Wert aus der Nutzbarkeit ableitet, jedoch nicht im Sinne einer ‚Vernutzung von Landschaft‘, sondern als*
- *‚produktiver‘ Umgang mit Kulturlandschaft, der weder die historische Entwicklung dieser Kulturlandschaft ignoriert, noch zur Zerstörung von Naturraumpotenzialen führt.*

Die Inwertsetzung von Kulturlandschaft ist somit ein Handlungskonzept:

- *-erstens, um das Interesse der Gesellschaft an Pflege und Erhalt dieser Landschaft zu verstehen und*
- *zweitens, um damit regionale Strukturprobleme besser bewältigen zu können (FÜRST/LÖB 2004:53).*

Es gibt jedoch keine fertigen Inwertsetzungsstrategien, denn der Erfolg ist abhängig von vielen Faktoren, wie z. B.

- *„der Akteurskonstellation*
- *deren Nutzungsinteressen und –rechten*

- *der Kooperationskultur vor Ort,*
- *der räumlichen Situation,*
- *dem Gewicht, das dem Thema Kulturlandschaft gegenüber anderen Problemen der Raumentwicklung zugemessen wird, u. a. m.“ (FÜRST/LÖB (2004: 15).*

Um eine sinnvolle Entwicklung der Kulturlandschaft zu erreichen schlägt BURGGRAFF folgende drei Handlungsweisen vor:

- *„**Schützen** bedeutet, Gebiete durch die Ausweisung als Schutzgebiet aus der das Schutzziel störenden Nutzung herauszunehmen und faktisch zu konservieren.*
- ***Pflegen** bedeutet, Verbindungen zu heutigen Erfordernissen herzustellen (z. B. durch adäquate Bewirtschaftung und Nutzung), wobei das Erhalten der überkommenen Substanz im Vordergrund steht.*
- ***Behutsames Weiterentwickeln:** Die Weiterentwicklung muss in Einklang mit den auf den Gesamtraum bezogenen zu erhaltenden Zentralwerten stattfinden. Unter Bezug auf die genannten Strategien können Konzepte entwickelt werden, in denen eine intensive kontinuierliche Berücksichtigung des natürlichen Potenzials, des regionsspezifischen Landschaftsbildes und der kulturhistorischen Entwicklung erfolgt“ (zit. In: JESCHKE 2001:194).*

In der EU und in Deutschland wird der Schutz und die Pflege der Kulturlandschaft durch eine Vielzahl von gesetzlichen Vorgaben geregelt, wie im Folgenden beispielhaft dargestellt wird.

3.2 Kulturlandschaftsschutz und rechtliche Regelungen

Aus der Präambel, der „Hannoverschen Erklärung zum europäischen Kulturlandschaftserbe“ (Kommunalverband Grossraum Hannover (2001:233):

„Das herausragende historische Kulturlandschaftserbe Europas ist in großer Gefahr... Auf europäischer, nationaler, regionaler und lokaler Ebene ist eine stärkere Hinwendung zu den gesamtgesellschaftlichen Funktionen von Kulturlandschaft dringend notwendig: Historische Kulturlandschaften sind kulturelles Erbe, Heimat und Voraussetzung für die Identifikation der Menschen mit ihrer Umwelt.“

3.2.1 Internationale Regelungen

Die UNESCO und die Europäischen Union haben einige wirkungsvoll Instrumente zum Schutz der Kulturlandschaft entwickelt, wie folgend dargestellt.

UNESCO-Welterbekonvention



Abbildung 3: Logo UNESCO-Weltkulturerbe
Quelle: www.unesco.de/welterbelogo

Die UNESCO hat 1972 die „Internationale Konvention für das Kultur- und Naturerbe der Menschheit“ verabschiedet. Es handelt sich dabei um *„das international bedeutendste Instrument, das jemals von der Völkergemeinschaft zum Schutz ihres kulturellen und natürlichen Erbes beschlossen wurde“* (JESCHKE 2001:196). Die Vertragsstaaten

verpflichten sich durch die Unterzeichnung der Konvention „zum Schutz und zum Erhalt von Kultur- und Naturgütern mit einem außergewöhnlichen universellen Wert für die gesamte Menschheit“. Bisher haben 186 Staaten (Stand Mai 2009) das Abkommen unterzeichnet (www.bfn.de/0310_welterbe.html).

Zu den wesentlichen Kriterien für eine Aufnahme in die Weltkulturerbe-Liste gehören **„Einzigartigkeit“** und **„Authenzität“** (historische Echtheit) eines Kulturdenkmals bzw. **„Integrität“** einer Naturerbestätte. Die Regelungen der Welterbekonvention beziehen sich zwar nur auf Objekte von Weltbedeutung, sind aber in Europa rechtswirksam und setzen weltweit den Rahmen für Grundsatzfragen und Definitionen (JESCHKE 2001:198).

Kulturlandschaften	
47.	Kulturlandschaften sind Kulturgüter und stellen die in Artikel 1 des Übereinkommens bezeichneten „gemeinsamen Werke von Natur und Mensch“ dar. Sie sind beispielhaft für die Entwicklung der menschlichen Gesellschaft und Ansiedlung im Verlauf der Zeit unter dem Einfluss der physischen Beschränkungen und/oder Möglichkeiten, die ihre natürliche Umwelt aufweist, sowie der von außen und innen einwirkenden aufeinander folgenden gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und kulturellen Kräfte.

Anlage 3

Abbildung 4: Durchführungsrichtlinien
Quelle: www.unesco.de

Seit 1992 können Kulturlandschaften in die Welterbeliste aufgenommen werden. Die UNESCO definiert die Kulturlandschaft als gemeinsames Werk von Natur und Mensch (Abb. 4). In diesem Zusammenhang wird von geo-kulturellen Regionen ge-

sprochen, die durch eine „*Vielfalt von Erscheinungsformen der Wechselwirkung zwischen Mensch und Natur*“ gekennzeichnet sind (JESCHKE 2001:198). Zur besseren Differenzierung wurde der Kulturlandschaftsbegriff in drei Hauptkategorien eingeteilt:

- die „**bewusst eingegrenzte, vom Menschen absichtlich gestaltete Landschaft**“, wie historische Gärten, Parks und Landschaftsgärten
- die „**organisch entwickelte Landschaft**“, die in der Vergangenheit geprägt wurde (fossil) und heute noch erhalten ist, jedoch nicht mehr im ursprünglichen Sinn genutzt sein muss. Sie kann aber auch aktiv, „lebend“, im traditionellen Sinne weitergepflegt sein und sich durch eine spezifische Gestaltung aus wirtschaftlichen, sozialen oder politischen Gründen auszeichnen, wie zum Beispiel Weinbauterrassenlandschaften
- die „**assoziative Landschaft**“, die sich eher in geistigen Bezügen aus Religion, Kunst oder Literatur als in materiellen Bestandteilen manifestiert (www.unesco.de).

Das Kriterium „fortbestehende Landschaft“ ist eine wichtige Voraussetzung für eine Unterschutzstellung, da eine solche Landschaft eine aktive Rolle in der modernen Gesellschaft spielt und landschaftliche Entwicklungen weiter vor sich gehen (ebd.). Außerdem bietet der Schutz dieser Landschaften Grundlage für zukünftige und nachhaltige Planungen.

Europäische Landschaftskonvention (ELC)

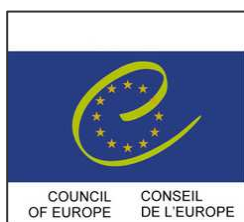


Abbildung 5: Logo des Europarats
Quelle: conventions.coe.int.

*„Alte Kulturlandschaften brauchen neue Initiativen,
damit sie lebendige Landschaften bleiben ...“*

(Maguelonne DEJEANT-PONS,
Leiterin Kulturelles Erbe im Europarat).

Der Vertrag der Europäischen Gemeinschaft „Europäisches Landschaftsübereinkommen“ SEV-Nr.:176 (ELC) wurde am 20. Oktober 2000 in Florenz zur Unterzeichnung durch die Mitgliedstaaten des Europarates aufgelegt und trat am 1. März 2004 mit 18 teilnehmenden europäischen Staaten in Kraft (conventions.coe.int). Mittlerweile haben 30 europäische Länder das Abkommen unterzeichnet. Deutschland hat bisher nicht ratifiziert, obwohl sich etliche Wissenschaftler und Verbände dafür aussprechen (www.na-hessen.de).

Die unterzeichneten Staaten verpflichten sich, das gemeinsame Erbe „Landschaft“ zu wahren und zu fördern, insbesondere in Abschlüssen und Übereinkünften auf wirtschaftlichem und sozialem Gebiet und in dem Wunsch, eine nachhaltige Entwicklung und ein harmonisches Verhältnis zwischen gesellschaftlichen Bedürfnissen, wirtschaftlicher Tätigkeit und der Umwelt zu erreichen.

So heißt es u. a. in der Präambel:

„Die Mitgliedstaaten des Europarats, die dieses Übereinkommen unterzeichnen

- in Anbetracht dessen,

dass die Qualität und die Vielfalt der europäischen Landschaften ein gemeinsames Gut darstellen und dass es wichtig ist, zu seinem Schutz, seiner Pflege und seiner Gestaltung zusammenzuarbeiten;

- von dem Wunsch geleitet,

eine neue Übereinkunft zu schaffen, die ausschließlich dem Schutz, der Pflege und der Gestaltung aller Landschaften Europas gewidmet ist

- in der Überzeugung,

dass die Landschaft ein wesentlicher Bestandteil des Wohlergehens des Einzelnen und der Gesellschaft ist und dass ihr Schutz, ihre Pflege und ihre Gestaltung Rechte und Pflichten für jedermann mit sich bringen ...“(conventions.coe.int.).

Als Ziel und Verpflichtung werden u. a. formuliert:

Artikel 3

Ziel dieses Übereinkommens ist es, den Schutz, die Pflege und die Gestaltung der Landschaft zu fördern und die europäische Zusammenarbeit in Landschaftsfragen zu organisieren

Artikel 5

Jede Vertragspartei verpflichtet sich, *„Landschaften als wesentlichen Bestandteil des Lebensraums der Menschen, als Ausdruck der Vielfalt ihres gemeinsamen Kultur- und Naturerbes und als Grundstein ihrer Identität rechtlich anzuerkennen“*... (ebd.)

Das Übereinkommen dient dazu, europaweit örtliche, regionale, nationale und internationale Maßnahmen zum Landschaftsschutz, der Landschaftspflege und der Landschaftsplanung zu fördern. Das Abkommen bezieht sich auf sämtliche Landschaften, auf besonders bedeutsame genauso wie auf „gewöhnliche“ Landschaften (ebd.).

Zur Förderung grenzüberschreitender Zusammenarbeit der Unterzeichnerstaaten werden vom Europarat rechtliche und finanzielle Anreize gegeben, wie z. B. die Ver-

leihung eines Preises für Gemeinden, Regionen oder NGO für beispielhaften und dauerhaften Landschaftsschutz, Landschaftspflege und Landschaftsplanung (ebd.).

CULTURAL LANDSCAPE



Abbildung 6: Logo Cultural Landscape
Quelle: kulturlandschaft.fh-erfurt.de



Abbildung 7: Logo INTERREG III B CADSES
Quelle: kulturlandschaft.fh-erfurt.de

Ein weiteres europäisches Projekt zum Schutz der Kulturlandschaft, das durch Mittel der EU teilfinanziert wurde ist das INTERREG III B-Projekt „Protecting Historical Cultural Landscapes to strengthen Regional Identities and Local Economies“ (kurz: CULTURAL LANDSCAPE).

Elf Partner aus fünf Staaten des CADSES-Raums (Deutschland, Österreich, Polen, Rumänien, Ukraine) haben dazu im Mai 2006 ein Projekt zu Schutz und Management von Kulturlandschaften gestartet. Ziel des Projektes ist der Aufbau einer qualifizierten und koordinierten (mittel-) europäischen Kulturlandschaftsforschung.

„Übergeordnete Ziele sind die beispielhafte Entwicklung durch Inwertsetzung historischer Kulturlandschaften und deren Einbindung in die regionale Wirtschaft, insbesondere in benachteiligten Regionen, sowie die Weiterentwicklung des transregionalen Erfahrungsaustausches“ (www.arl-nachrichten.de).

Das Projekt verbindet drei unterschiedliche Ansätze:

- Wissenschaftliche Grundlagenforschung und Bestandsaufnahme
Durch den Austausch von Wissenschaftlern und Studierenden der beteiligten Hochschulen und Universitäten sowie gemeinsame Konferenzen und Forschungsprojekten wird das Instrumentarium der Kulturlandschaftsforschung erweitert um eine verstärkte Bewusstseinsbildung in Öffentlichkeit und Verwaltung für Wert, Gefährdung und Potenzial von Kulturlandschaften im CADSES-Raum zu erreichen und Kulturlandschaften als Gegenstand der räumlichen Planung und wirtschaftlichen Entwicklung zu verstehen. Dazu werden in den beteiligten Regionen digitale Kulturlandschaftskataster angelegt, unterstützt durch innovative technische Verfahren wie z. B. GIS.

- Einbindung „Lokaler Experten“
Bewohner und Nutzer der Kulturlandschaften werden als entscheidender Schlüssel zur Erhaltung und nachhaltiger Gestaltung in das Projekt eingebunden. Eine neu entwickelte Open Access Datenbank „Kulturlandschafts-Wikipedia“ wird eingesetzt und mit dem vorhandenen Wissen der „lokalen Experten“ zur punktuellen Ergänzung der digitalen Kulturlandschaftskataster genutzt. Neben Weiterbildungsmaßnahmen für die örtliche Bevölkerung, regionale Vereine und Verbände werden internationale Exkursionen durchgeführt.
- Regionale Pilotprojekte zur Inwertsetzung von Kulturlandschaft
Im ländlichen Raum sind viele historische Kulturlandschaften derzeit durch den Wegfall traditioneller Nutzungen und den Bevölkerungsrückgang bedroht. Wirksamer Kulturlandschaftsschutz besteht in einer sensiblen wirtschaftlichen Nutzung, die der örtlichen Bevölkerung dauerhafte Arbeits- und Existenzmöglichkeiten eröffnet. Bestandteil des Projektes sind deshalb regionale Pilotprojekte zur Inwertsetzung von Kulturlandschaft in den Bereichen Tourismus, regenerative Energien, Direktvermarktung und Bildung. Die gesammelten Erfahrungen sollen in Forschung und Öffentlichkeitsarbeit einfließen (www.kulturlandschaft.fh-erfurt.de).

In Deutschland waren die FH Erfurt, der Heimatbund Thüringen e. V. und die Regionale Planungsgemeinschaft Ostthüringen an „Cultural Landscape“ beteiligt. Der Fachhochschule Erfurt oblag die Aufgabe, digitale Erhebungsmethoden in das Cultural-Landscape-Wikipedia umzusetzen. Mit dem Hintergrund dieses Projektes soll ein Regionalentwicklungskonzept für das Mittlere Saaletal erarbeitet werden (www.arlnachrichten.de).

3.2.2 Rechtliche Regelungen in Deutschland

Seit 1980 gibt es in Deutschland gesetzliche Regelungen zum Schutz der Kulturlandschaft u. a. verankert im Raumordnungsgesetz, im Bau-Gesetzbuch, im Bundesnaturschutzgesetz, in den Denkmalschutzgesetzen und den Flurbereinigungsgesetzen der Länder.

Die Raumordnung ist Teil der räumlichen Gesamtplanung. Jede Form der Raumplanung unterliegt dabei dem Raumordnungsgesetz. Darin enthalten ist folgender Grundsatz:

ROG **§ 2 Abs. 2** 5. *„Kulturlandschaften sind zu erhalten und zu entwickeln. Historisch geprägte und gewachsene Kulturlandschaften sind in ihren prägenden Merkmalen und mit ihren Kultur- und Naturdenkmälern zu erhalten. Die unterschiedlichen Landschaftstypen und Nutzungen der Teilräume sind mit den Zielen eines harmonischen Nebeneinanders, der Überwindung von Strukturproblemen und zur Schaffung neuer wirtschaftlicher und kultureller Konzeptionen zu gestalten und weiterzuentwickeln. Es sind die räumlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Land- und Forstwirtschaft ihren Beitrag dazu leisten kann, die natürlichen Lebensgrundlagen in ländlichen Räumen zu schützen sowie Natur und Landschaft zu pflegen und zu gestalten.“* (Bundesrecht.juris.de/rog_2008).

Im Baugesetzbuch treten Baukultur und Denkmalschutz in den Fordergrund:

BauGB **§ 1 Abs. 5** *Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere zu berücksichtigen:*

4. *„die Erhaltung, Erneuerung, Fortentwicklung, Anpassung und der Umbau vorhandener Ortsteile ...“*

5. *„die Belange der Baukultur, des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, die erhaltenswerten Ortsteile, Straßen und Plätze von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung und die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes.“* (www.gesetze-im-internet.de/bbaug).

Die neue Fassung des Bundesnaturschutzgesetzes trat am 1. März 2010 in Kraft:

BNatSchG **§ 1 Abs. 4** *„Zur dauerhaften Sicherung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie des Erholungswertes von Natur und Landschaft sind insbesondere*

1. *Naturlandschaften und historisch gewachsene Kulturlandschaften, auch mit ihren Kultur-, Bau- und Bodendenkmälern, vor Verunstaltung, Zersiedelung und sonstigen Beeinträchtigungen zu bewahren.“* (www.buzer.de/gesetz/8972/a163201.htm).

Allerdings enthält dieses Gesetz noch keine Angaben, welche Behörde für die Umsetzung kulturlandschaftlicher Belange zuständig ist.

Durch die Umweltverträglichkeitsprüfung werden Richtlinien für die Berücksichtigung von Kulturgütern bei prüfungspflichtigen Vorhaben festgelegt:

- UVPG § 2 Abs. 1** *„Die Umweltverträglichkeitsprüfung umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf*
- 2. Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,*
 - 3. Kulturgüter und sonstige Sachgüter...“* (bundesrecht.juris.de)

Auch die Eingriffs-Ausgleichsregelung (**BNatSchG § 18**) lässt Spielraum und Interpretationsmöglichkeiten offen und unterliegt in den Bundesländern unterschiedlichen Berechnungsmodellen und Bewertungsmethoden. Bisher konnte auch hier keine gemeinsame Vorgehensweise entwickelt werden.

Problematisch sind noch immer die unterschiedlichen Schutzbestimmungen der einzelnen Bundesländer. So definiert das Thüringer Denkmalschutzgesetz:

ThürDSchG § 2 Abs. 1 *„Kulturdenkmale im Sinne dieses Gesetzes sind Sachen, Sachgesamtheiten oder Sachteile, an deren Erhaltung aus geschichtlichen, künstlerischen, wissenschaftlichen, technischen, volkskundlichen oder städtebaulichen Gründen sowie aus Gründen der historischen Dorfbildpflege ein öffentliches Interesse besteht. Kulturdenkmale sind auch Denkmalensembles (Absatz 2) und Bodendenkmale (Absatz 7)“.*

§ 2 Abs. 2 *„Denkmalensembles können sein:*

- 1. bauliche Gesamtanlagen (Absatz 3),*
- 2. kennzeichnende Straßen-, Platz- und Ortsbilder (Absatz 4),*
- 3. kennzeichnende Ortsgrundrisse (Absatz 5),*
- 4. historische Park- und Gartenanlagen (Absatz 6),*
- 5. historische Produktionsstätten und -anlagen“* (www.thueringen.de).

Der Kulturlandschaftsschutz bzw. der Schutz historischer Kulturlandschaften wird, wenn überhaupt, durch die Fachbereiche Naturschutz, Landschaftspflege und Denkmalpflege umgesetzt. Eigene Fachbehörden für den Kulturlandschaftsschutz gibt es in Deutschland nicht. Deshalb ist die Ausschöpfung der rechtlichen Rahmenbedingungen und eine interdisziplinäre Zusammenarbeit von Landschaftsplanern, Naturschützern und Denkmalpflegern Voraussetzung für einen gelingenden Kultur-

landschaftsschutz (VEREINIGUNG DER LANDESDENKMALPFLEGER 2001, Arbeitsblatt 16).

3.3 Inventarisierung durch Kulturlandschaftskataster

„Wenn man etwas schützen will, ist es wichtig, sich darüber klar zu sein, warum, wie und wo man das tun sollte. Voraussetzung für den Schutz historischer Kulturlandschaften und Kulturlandschaftsteile ist eine intime Kenntnis des Schutzgegenstandes. Es gilt überkommene Reste aufzuspüren, zu erfassen, zu kartieren und in einem flächendeckenden Kataster niederzulegen, um so eine Grundlage zu schaffen die in raumrelevanten Planwerken (Flächennutzungsplänen, Landschaftsrahmenplänen etc.) ihren Niederschlag findet“ (KALTENBRUNNER 2006:25).

Wesentliches Instrument der Kulturlandschaftsforschung ist ein Informationssystem (Kulturlandschaftskataster), das Grundlagen für den Schutz, die Planung und die Entwicklung der Kulturlandschaft in Form von Daten, Karten und Luftbildern etc. zur Verfügung stellt. Nur durch eine umfassende Inventarisierung kann die Kulturlandschaftsforschung die an sie gestellten Aufgaben und Anforderungen leisten (STÖCKMANN 2006:48f).

Handlungsformen die sich daraus ergeben sind im Wesentlichen:

- Kulturlandschaftsschutz
- Kulturlandschaftspflege
- Kulturlandschaftswiederherstellung
- Kulturlandschaftsentwicklung (ebd.)

„Schutzmaßnahmen dienen der Erhaltung der bestehenden Substanz eines Kulturrelikts. Das kann sowohl Nutzungseinschränkung beinhalten als auch Veränderungs- bzw. Beseitigungsverbot oder ein Verbot von Nutzungsänderungen.

Im Bereich der Denkmalpflege sind grundsätzlich nur Schutz- und Pflegemaßnahmen enthalten. Für Schutzgebiete des Naturschutzes können neben konservierenden Schutz- und Pflegemaßnahmen auch Entwicklungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen gefordert werden.

Zu den Pflegemaßnahmen gehören z. B. Entfernen von Gehölz, gezielte Vegetationsförderung, Beweidung, Nachpflanzen von Wallhecken, Heckenschnitt oder auch die Sanierung baufälliger Gebäude.

Wiederherstellungsmaßnahmen beinhalten die Rekonstruktion historischer Strukturen nach authentischen historischen Vorbildern, wie z. B. die Rekonstruktion mittelalterlicher Wallanlagen oder auch die Wiederansiedlung von Pflanzen- und Tierarten.

Der Denkmalschutz muss im Wesentlichen konservieren, kann aber in Einzelentscheidungen auch einer Wiederherstellung zustimmen.

In einer Kulturlandschaftsentwicklung können sowohl unerwünschte Elemente entfernt werden als auch neue hinzugefügt werden. So können aus Gründen touristischer Erschließung neue Elemente hinzugefügt werden wie z. B. die Neuanlage von Wegen oder Beschilderungen. Eine gezielte Anreicherung der Vegetation, insbesondere mit Gehölzen ist vorstellbar, wenn der Gesamteindruck in die Landschaft passt“ (STÖCKMANN 2006:48f).

In Deutschland gibt es aufgrund der Länderhoheit nicht nur unterschiedliche Regelungen zum Kulturlandschaftsschutz, sondern auch unterschiedliche Inventarisierungssysteme, wie z. B. das KuLaDigNW in Nordrhein-Westfalen, das zukünftige KuLaKomm für Hessen oder das KLEKs für Mecklenburg-Vorpommern und Regionen in Brandenburg und Thüringen.

Der Bund Heimat und Umwelt in Deutschland (BHU) befasst sich als Vertreter der Heimat- und Bürgervereine (500.000 Mitglieder) traditionell mit dem Arbeitsschwerpunkt „Kulturlandschaft“ und bildet somit eine interdisziplinäre Schnittstelle im Bereich Kulturlandschaftskataster. Aus diesem Grund wurden Wissenschaftler, Vertreter der Behörden und Betreiber digitaler Kulturlandschaftskataster zu einer Tagung eingeladen. Ergebnis dieser Tagung ist die Einrichtung „Deutsches Forum Kulturlandschaft“ im Internet (www.forum-kulturlandschaft.de).

Durch die Weiterentwicklung mit veränderten technischen Möglichkeiten und dem Einsatz digitaler Systeme gibt es große Unterschiede in den technischen Standards und den Erfassungsmethoden. Eine Angleichung der unterschiedlichen Kriterien und dadurch eine bessere Vergleichbarkeit sowie die Etablierung einer zukunftsfähigen Methodik sind deshalb erforderlich (BHU 2008:5).

„Daher hat es sich der BHU zur Aufgabe gemacht, die Akteure der vorhandenen Kulturlandschaftskataster zusammenzuführen, den Austausch zu fördern und das Ziel der Harmonisierung langfristig zu begleiten“ (www.bhu.de).

Die z. Zt. bestehenden Systeme unterscheiden sich im Ansatz nach BHU wie folgt:

- 1. Amtliche Informationssysteme mit unterschiedlichen Zugangsrechten gerade hinsichtlich sensibler Daten und der gesetzlichen Notwendigkeit der Datenzuverlässigkeit, der Klärung der Datenherkunft und Quellenbezüge. Aufgrund dessen ist ein an Wikipedia angelehntes Konzept nicht möglich. Weiterhin sind in amtlichen Systemen Geländeprüfungen unabdingbar.*
- 2. Nichtamtliche Informationssysteme mit allgemein zugänglichen Daten für eine interessierte Öffentlichkeit im Sinne eines an Wikipedia angelehnten Konzept (BHU 2008:215).*

In beiden Systemen wird von einer Qualitätssicherung durch Redaktionen als grundlegende Voraussetzung ausgegangen. Zwei Inventarisierungssysteme werden im Folgenden vorgestellt.

3.3.1 KulturLandschaftsElementeKataster „KLEKs“

Seit einiger Zeit gibt es mehrere Bundesländer, die sich einem einheitlichen System wie z. B. KLEKs angeschlossen haben.

KLEKs versteht sich als ein Art GIS-gestütztes Wikipedia für die Kulturlandschaftsforschung. Es wurde seit 1999 als erstes deutsches digitales Geoinformationssystem an der FH Neubrandenburg entwickelt und in Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen eingesetzt. KLEKs ist keine behördliche Datenbank, sondern stellt eine Plattform dar *„für das bürgerschaftliche Engagement für die Bewahrung lebenswerter, vielfältiger Natur- und Kulturlandschaften – mithin als ein Mittel zur stärkeren Demokratisierung von Naturschutz und Landschaftsplanung“ (BEHRENS/STÖCKMANN/VETTER 2008:158f).*

Diese Datenbank ist so konzipiert, dass sie Informationen aus unterschiedlichen Quellen bündeln kann, sowohl aus öffentlichen Denkmallisten, als auch Daten von Heimatforschern, Vereinen oder Landschaftsplanern. Das Konzept berücksichtigt darüber hinaus auch die Umweltbildung und den Tourismus. Ziel des Projektes ist *„die Neubetrachtung und –bewertung von Landschaftselementen unter dem Blickwinkel eines ganzheitlichen Kulturlandschaftsschutzes, unabhängig von ihrem bishe-*

rigen Schutzstatus.“ Erfasst werden Informationen, Texte und Photos z. B. zu Gebäuden, alten Verkehrswegen oder historischen Stätten. Als Hilfe für die Erfassung dienen Vorlagen, die auf Nutzungstypen hinweisen und Aspekte deutlich machen (Abb. 8). Die Daten werden objektorientiert eingearbeitet und mit den Namen der Autoren versehen. Die bestehenden Datensätze können ergänzt bzw. verändert werden.

Beispiel: Ein Heimatforscher zeichnet ein neues Landschaftselement in die digitale Landkarte ein, ein Museumsmitarbeiter ergänzt den Eintrag mit der Beschreibung der Geschichte und ein Landschaftsplaner ergänzt den Eintrag mit einem aktuellen Photo und fügt die Bewertung nach planerischen Kriterien zu (ebd. S. 161).

Nutzungstyp/Aspekt	Beispiele
Wald	<ul style="list-style-type: none"> - Laubwald / Mischwald / Nadelwald / Monokultur mit Benennung der Baumart - strukturreich / mäßig strukturreich / strukturarm (z. B. „Hallenwald“ - nur eine Altersklasse) - junge Aufforstungsfläche (nur wenn sehr groß) - heute ungewöhnliche Forstwirtschaftsformen: z. B. Niederwald (Relikte oft noch in Brüchen zu finden – Stockausschläge), Plenterwald (Mehrschichtigkeit und Einzelstammentnahme) - sonstige Auffälligkeiten: „Öko-Wald“, Holzrücken mit Pferd
Wiese/Weide	<ul style="list-style-type: none"> - Trockenrasen / Feuchtwiese / Nasswiese / Auwiese / Bruchwiese / Bergwiese - strukturreich / mäßig strukturreich / strukturarm - Besonderheiten: z. B. Orchideenwiese - gesehene Weidetiere: z. B. Rinder, Pferde, Schafe...
Acker	<ul style="list-style-type: none"> - Monokultur / große Schläge / mittelgroße Schläge / kleine Schläge - ausgeräumt / einige Gehölzstrukturen / strukturreich - Besonderheiten: z. B. „Sukzessionsfläche“ (Brache) - Sonderkulturen: z. B. Hanf, Spargel
Sondernutzungen	<ul style="list-style-type: none"> - Heide - Obstplantage - Golfplatz - militärisches Sperrgebiet

Abbildung 8: KLEKs Beispiele Nutzungstypen und –aspekte
Quelle: www.kleks-online.de

KLEKs versteht sich nicht als Insellösung, sondern soll aufgrund seines „Community-Ansatzes“ und seiner Transparenz verstreute Informationen zusammentragen. Aufgrund eines ständig wachsenden und verbesserten Datenbestands soll KLEKs ein Baustein der Grundlagen für eine flächendeckende Kulturlandschaftsplanung im Sinne der „Europäischen Landschaftskonvention 2000“ darstellen (www.kleks-online.de).

Der Bestand der Datensätze wird ständig aktualisiert und enthält z. Zt.:

- 200.398 Landschaftselemente
- + 17.308 Texte
- + 37.688 Medien
- + 19.471 Medienbeschreibungen
- + 10.371 Geo-Images
- + 302 Audio-Guide-Punkte
- + 87.030 Archiv-Datensätze

379.568 Datensätze gesamt und 288 registrierte Autoren (Stand 02.07.2010)

Auf der Internetplattform können verschiedene Kartenwerke aufgerufen werden, wie z. B.: die Basiskarte, Topographische Karten (Abb. 9), Urmesstischblätter (1868-1877), Preußische Landesaufnahmen (1877-1919) und Messtischblätter (1919-1945) sowie Luftbilder.

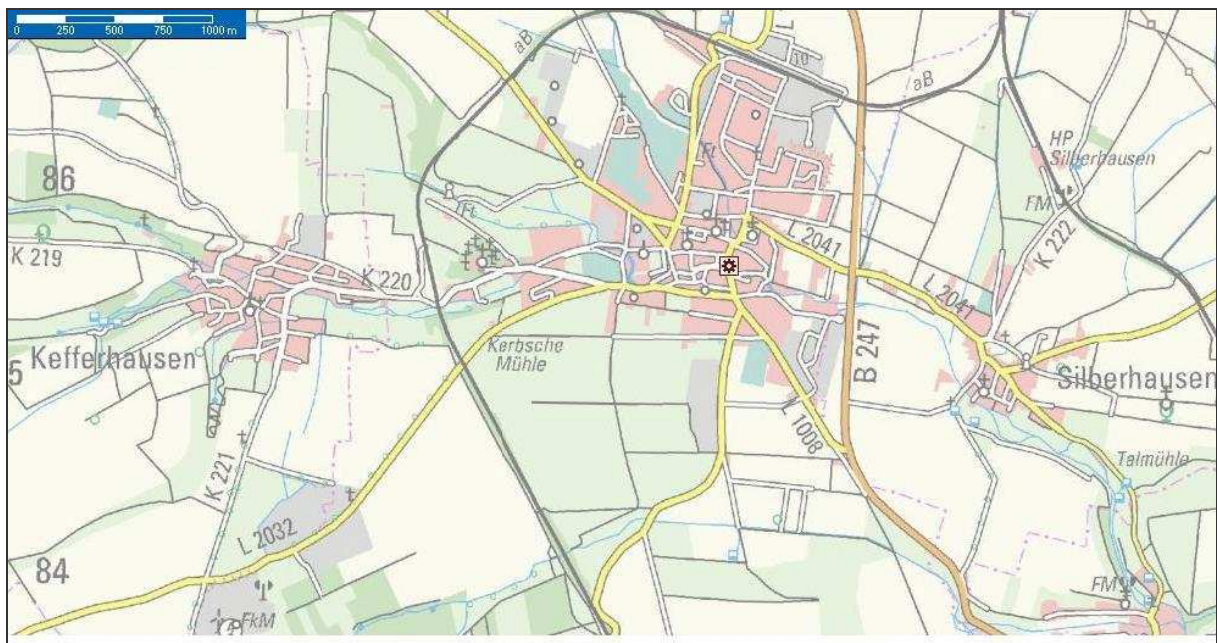


Abbildung 9: Unstrutquelle
Quelle: www.kleks-online.de

3.3.2 Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS

In Europa dürfte die Schweiz mit dem „Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz“ IVS führend im Bereich Erfassung und Kulturlandschaftsschutz sein. Nach 20jähriger Entwicklung wurde dieses Inventar im Jahre 2003 der Öffentlichkeit vorgestellt und wird seitdem angewandt. (DENECKE 2005:314).

Zuständig für das IVS ist das Zentrum für Verkehrsgeschichte - ViaStoria in Bern, einem Spin-off-Betrieb der Universität Bern. Neben dem Forschungs- und Publikationsprojekt „Verkehrsgeschichte Schweiz“ sowie Fachberatungen zu „Instandstellung und Unterhalt von historischen Verkehrswegen“ steht das Tourismusprogramm „Kulturwege Schweiz“ im Zentrum der Tätigkeiten von ViaStoria. Auch das Dachmarketing, die Pflege der nationalen Informationsplattform, die Herausgabe von Publikationen, die Sicherung einer einheitlichen Angebotsqualität und das Angebotsmarketing auf nationaler Ebene übernimmt ViaStoria (www.kulturwege-schweiz.ch/de).

Das IVS wurde zum Schutz, der Erhaltung und der Pflege historischer Wege konzipiert und soll darüber hinaus die touristische Nutzung fördern. Im Bundesgesetz der Schweiz ist die Schaffung eines Netzes für den „Langsamverkehr“ festgeschrieben. Das IVS bietet die Grundlagen dazu und ist Teil der Planungsstrategie zur Entwicklung eines „attraktiven Fuss-, Wander- und Velonetzes“ (ivs-gis.admin.ch).

Im IVS können mit verschiedenen Suchfunktionen viele zusätzlichen Informationen abgerufen werden. Es besteht z. B. die Möglichkeit, historische Verkehrswege konkret in einem bestimmten Ort zu suchen. So ist z. B. eine weitere Unterteilung in Bezug auf nationale, regionale oder lokale Bedeutung vorhanden. Eine übersichtliche Darstellung soll die Recherche komfortabel gestalten. Wird ein historischer Verkehrsweg mit der Maus angeklickt, öffnet sich automatisch nach rund 5 Sekunden ein Fenster mit weiterführenden Informationen. PDF-Dateien stehen als Wege- und Streckenbeschreibung von nationaler Bedeutung zur Verfügung. Die einzelnen Kantonshefte können ebenfalls aufgerufen werden. Der Kartenhintergrund der Landeskarte kann in verschiedenen Maßstäben, als Siegfriedkarte, als Dufourkarte oder als Luftbild gewählt werden, s. folgende Beispiele (Abb. 10 u. 11).

Für Ergänzungen des Inventars gibt es durch das Bundesamt für Straßen (ASTRA) spezielle Anhörungen, die über das Internet erfolgen. Hierzu wird die Internetanwendung mit ergänzenden Funktionen versehen, die es den Beteiligten ermöglicht, Kommentare, Markierungen oder Streckenkorrekturen direkt in die Inventarkarten oder den einzelnen Objektbeschreibungen anzubringen. Auch Korrekturvorschläge und Anregungen können direkt eingetragen werden. Der komplette Eintrag erfolgt in einem dafür generierten Formular und kann danach als Brief oder E-Mail an das ASTRA verschickt werden (ebd.), z. Zt. sind 3.700 km historische Verkehrswege online (ebd.).

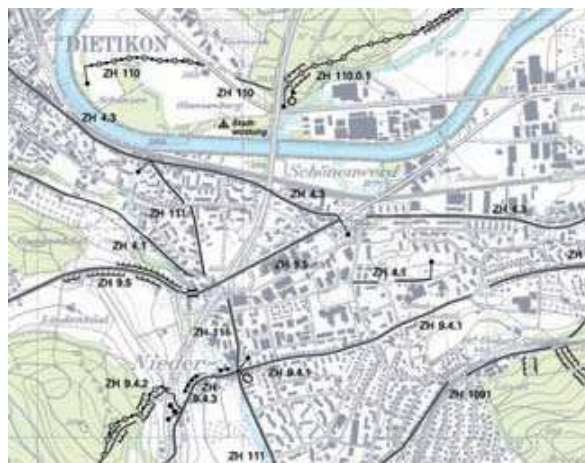


Abbildung 10: Geländekarte IVS



Abbildung 11: Inventarkarte IVS

Quelle: ivs.sylon.net/fileadmin/user_upload/kantonshefte/pdf

Das ASTRA und die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) arbeiten an einer Vollzugshilfe zur Erhaltung historischer Verkehrswege. Die geplante Vollzugshilfe soll Akteuren und Beauftragten Handhabe bieten und Kenntnisse über die Entwicklung und weitere Maßnahmen geben (ebd.).

Das Inventar steht komplett im Internet für jeden Interessierten zur Verfügung. Sämtliche Inventardaten einschließlich Inventarkarten und Geländekarten sowie die Beschreibungen der Objekte von nationaler Bedeutung sind verfügbar. Alle historischen Verkehrswege können erkundet werden: „ein Kartenparadies für Kulturbegiertere und eine Fundgrube für historisch Interessierte“ (ebd.).

„Wenn die im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz IVS erfassten Verkehrsanlagen als Zeugnisse der Leistungen früherer Generationen ihren Wert behalten sollen, sind sie sorgfältig zu pflegen und vor unsachgemässen Eingriffen zu schützen. Wird der geschichtliche Wert des Kulturguts in seiner überlieferten baulichen Substanz wesentlich verändert oder gar vollständig eliminiert, ist er auf alle Zeiten verloren. Rekonstruktionen helfen nicht weiter, sondern stellen vielmehr eigentliche Fälschungen dar. Wir haben gegenüber den nächsten Generationen die Verpflichtung, die historischen Verkehrswege zu erhalten, zu pflegen und in möglichst authentischem Zustand weiterzugeben“ (www.ivs.admin.ch).

Diese Verpflichtung ist rechtlich festgelegt, wie folgende Meldung zeigt:

Bern, 14.04.2010 – „Historische Verkehrswege gehören zu den gefährdeten Kulturdenkmälern der Schweiz. Zu deren Schutz hat der Bundesrat deshalb das Bundesinventar der historischen Verkehrswege geschaffen. Alle Objekte, die darin aufgeführt

sind, stehen unter Bundesschutz. Kantone, Gemeinden oder Private, welche die inventarisierten Wege erhalten, können unterstützt werden. Heute hat der Bundesrat die entsprechende Verordnung erlassen“ (www.astra.admin.ch/dokumentation).

3.3.3 Kulturlandschaftsprojekte aus Thüringen

Die FH Erfurt hat gemeinsam mit dem Heimatbund Thüringen an dem INTERREG III B – Projekt CULTURAL LANDSCAPE der EU teilgenommen – Schutz historischer Kulturlandschaften zur Stärkung von regionaler Identität und lokaler Wirtschaft. Außerdem wurden an der FH Erfurt Projekte zur Erfassung und Inventarisierung der Kulturlandschaft Thüringens durchgeführt (z. B. Kulturlandschaftselemente im Saale-Holzland-Kreis), mehrere Publikationen wie z. B. „Kulturlandschaft Thüringen – Arbeitshilfe für die Planungspraxis“ herausgegeben und das Kulturlandschaftsportal Thüringen im Internet eingerichtet (www.kulturlandschaft.fh-erfurt.de).

Für die „Regionale Planungsgemeinschaft Ostthüringen“ wurde 2004 das Forschungsprojekt „Kulturlandschaft Ostthüringen“ durchgeführt. Die Untersuchung und Erfassung erfolgte unter dem Leitmotiv „Historisch geprägte Kulturlandschaften und spezifische Landschaftsbilder in Ostthüringen“. Die Aufgabe bestand darin, die Typik (Eigenart) der Landschaft heraus zu arbeiten und bewusst zu machen, welche Landschaftsbilder in Ostthüringen in besonderem Maße die Eigenart der Landschaft prägen und diese in das Bewusstsein der Bevölkerung und Entscheidungsträgern zu rücken, um Ansätze für gezielte Projekte der Regionalentwicklung aufzuzeigen, so wie es im Jahr 2000 in der vom Europarat verfassten Europäischen Landschaftskonvention formuliert wurde (ebd.).

Ein weiteres beispielhaftes Projekt der FH Erfurt wurde 2009 in Zusammenarbeit mit KLEKs durchgeführt. "Kulturlandschaft macht Schule" ist ein Gemeinschaftsprojekt u.a. mit dem Thüringer Institut für Lehrerfortbildung und Schülern des „Salza Gymnasiums“ in Bad Langensalza, in dem das Kulturlandschaftsportal Thüringen im Schulunterricht erprobt wird. Ziel des Projektes ist es, durch Nutzung des Internetportals Schüler in die Thematik Kulturlandschaftsschutz einzuführen und sie für historische Kulturlandschaftselemente zu interessieren und zu sensibilisieren (ebd.).

4. Konzepte, Pläne und Portale zum Radtourismus

In Deutschland gibt es Konzepte und Projekte, die sich mit der Entwicklung des Radtourismus befassen und umwelt-, gesundheits-, verkehrs- und wirtschaftspolitische Belange integrieren. Im Folgenden werden dazu Beispiele vorgestellt.

Maßnahmen im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans NRVP 2002-2012

Mit dem Bericht über „Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs“ vom Mai 2000 (Bundestags-Drucksache 14/3445) hat die Bundesregierung eine Bestandsaufnahme zur Situation des Fahrradverkehrs in der BRD vorgelegt. Ergebnis des Berichts war u.a., „dass die Potentiale des Fahrrades in verkehrs- umwelt-, gesundheits- und wirtschaftspolitischer Hinsicht nur teilweise genutzt sind.“ Dies gab Anlass zum Beschluss des Deutschen Bundestages vom 18. April 2002, die Bundesregierung aufzufordern, sich für ein „fahrradfreundliches Deutschland“ einzusetzen und dies in Form eines Nationalen Radverkehrsplans zu dokumentieren (BMVBW 2002:7).

Dazu ein Kommentar von Verkehrsminister Tiefensee

„Fahrräder sind das umweltfreundlichste Verkehrsmittel überhaupt. Wir verbessern Klima und Lebensqualität in den Städten, wenn mehr mit dem Fahrrad statt dem Auto gefahren wird. Um das Radfahren noch attraktiver zu machen, werden wir das Fahrrad noch besser in das öffentliche Nahverkehrssystem integrieren“ (www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news).

Mit diesem Hintergrund wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung der **Nationale Radverkehrsplan (NRVP) 2002-2012 FahrRad!** entwickelt, mit dem Ziel: *„... die Chancen des Fahrradverkehrs im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik auf(zu)zeigen und dieses Entwicklungspotenzial in einem auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Verkehrssystem gezielt (zu) nutzen“* (Abb. 12).

Die Bundesregierung erhielt eine breite Unterstützung durch Bund, Länder, Kommunen und Spitzenverbände, hat aber deutlich gemacht, dass die Einsicht von „mündigen Bürgern“ in ein zunehmendes Umwelt- und Gesundheitsbewusstsein erforderlich sein wird für den Erfolg der Maßnahmen.

<p>Generelle Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none">• Steigerung des Radverkehrsanteils in Deutschland bis 2012.• Förderung des Radverkehrs als Bestandteil einer nachhaltigen integrierten Verkehrspolitik.• Förderung einer modernen, sozial- und umweltverträglichen Nahmobilität nach dem Leitbild „Stadt der kurzen Wege“.• Verbesserung der Verkehrssicherheit. <p>Konkrete Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Verdoppelung der Haushaltsmittel für den Bau und die Erhaltung der Radwege an Bundesstraßen im Bundeshaushalt 2002.• Optimierung des Rechtsrahmens.• Kampagne für mehr Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsklimas, die sich an alle Verkehrsteilnehmer richtet (Verkehrssicherheitsprogramm 2001).	<ul style="list-style-type: none">• Koordinierung der Strategien zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans durch den Bund-Länder-Arbeitskreis „Fahrradverkehr“.• Monitoring über die Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans und Berichterstattung über die Fortschritte der Radverkehrsförderung.• Durchführung von Forschungsvorhaben (mehr als 1 Mio. €) und Modellprojekten.• Bestandsaufnahme zur Forschung des In- und Auslandes zum Radverkehr in der Stadt.• Unterstützung des bundesweiten Wettbewerbes „Best for bike“.• Institutionelle Förderung des ADFC und der Verkehrssicherheitsverbände.• Einrichtung einer für alle Bürgerinnen und Bürger offenen Internet-Plattform „Dialog Nationaler Radverkehrsplan“.
--	---

Abbildung 12: Generelle Ziele im Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012

Quelle: www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news 27.10.2009

Um eine konsequente Weiterentwicklung für das Gesamtsystem „Förderung des Radverkehrs“ zu erreichen, wurde ein umfangreicher Maßnahmenkatalog erstellt. Wichtiges Kriterium ist dabei die Umsetzung durch Länder und Kommunen, die aufgrund des föderativen Systems die Hauptverantwortung tragen (BMVBW 2002:8). Die Baulast der Kommunen beträgt dabei 80% der Kosten aller Straßen und die Kosten der meisten Radwege. Die Länder tragen die Verantwortung für die Programme zur Finanzausstattung der Kommunen und die Ausstattung der Landes- und Bundesstraßen mit Radwegen (www.nationaler-radverkehrsplan.de).

Neben Projekten, wie z. B. „best for bike“, in denen außer Qualitätssicherung und Verkehrssicherheit auch die Entwicklung neuer Radwege initiiert und prämiert werden, gibt es umfangreiche Maßnahmen durch Institutionen, wie z. B. die „Deutsche Zentrale für Tourismus“ oder den „ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. Deutschland“, der mit der Entwicklung von Standards und Gütekriterien und der Vergabe von Gütesiegeln für Radwanderwege, besondere Maßstäbe setzt und damit die Qualität der Radwanderwege auf ein einheitliches Niveau bringen soll (Pkt. 6.2).

Im Rahmen des „Radfernwegnetzes Deutschland“ gibt es z. Zt. 12 D-Routen (deutsches Radfernwegnetz), die zu einem 11.700 km langen Wegenetz von sogenannten „Premiumrouten“ von hoher Qualität entwickelt werden sollen (Abb. 13). Dazu

gehört eine einheitliche Beschilderung, wie es sie in der Schweiz und in den Niederlanden gibt. Die geplanten D-Routen verlaufen zu 95 % auf bereits bestehenden Radfernwegen. Sie sind schon ausgeschildert – zum Teil bereits mit dem D-Netz-Logo. Die Realisierung als nationales Routennetz steht aber noch in den Anfängen. Als Bestandteil des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) unterstützt die Bundesregierung den Ausbau des D-Netzes (www.deutschland-tourismus.de).

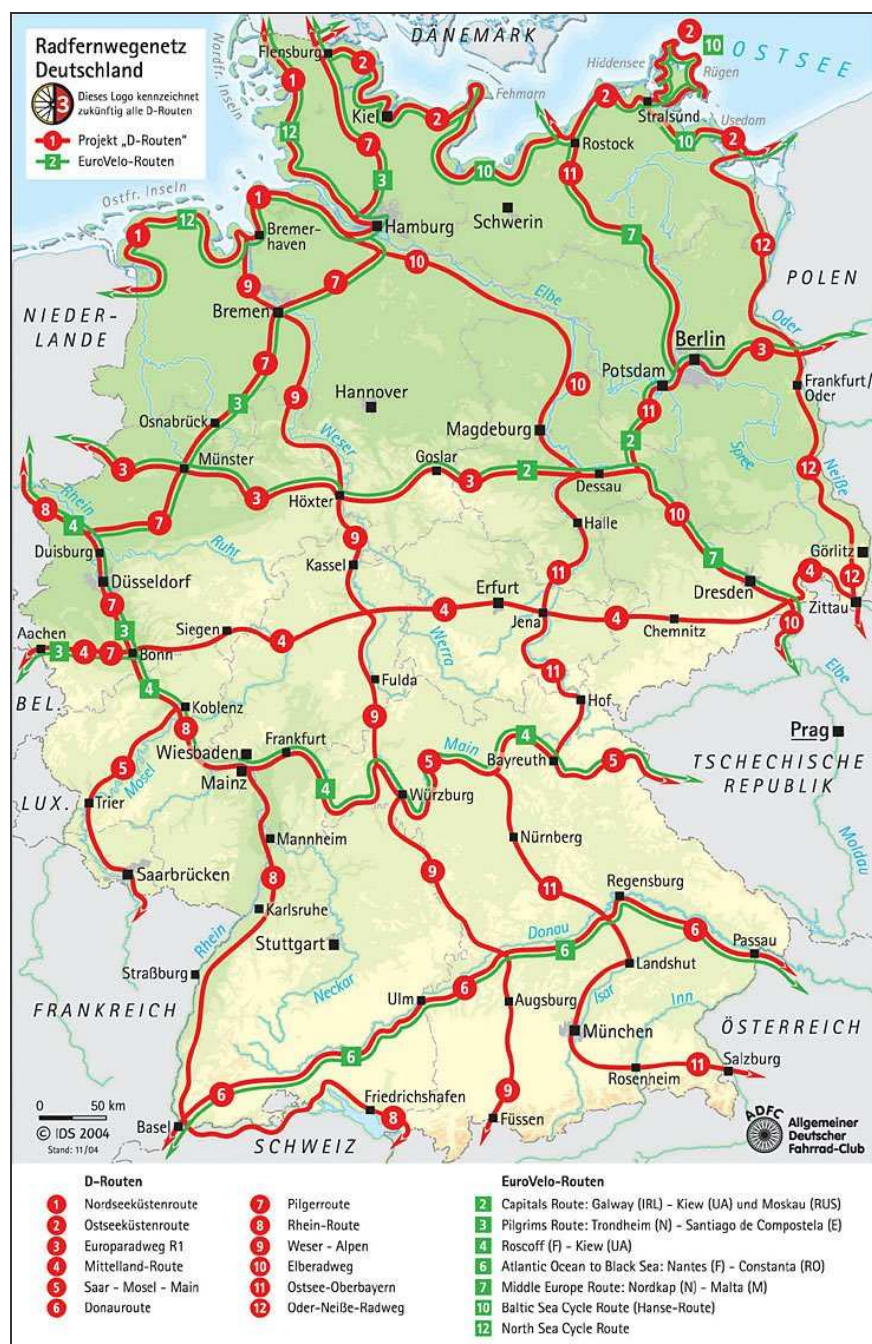


Abbildung 13: Radfernwegenetz Deutschland
Quelle: www.nationaler-radverkehrsplan.de

Die Radwege des D-Netzes werden wiederum integriert in das Europäische Radwanderwegenetz „EuroVelo-Routen“, das einmal 66.000 km Radwanderwege umfassen soll. So wird in den nächsten Jahren beispielsweise die D3-Route (Europaradweg R1) länderübergreifend als Modellroute weiterentwickelt. Bisher sind etwa 45.000 km fertiggestellt, eine einheitliche Beschilderung konnte bisher nur zu einem geringeren Teil erfolgen. Ein wesentliches Kriterium einer EuroVelo-Route ist die Mindestlänge von 1.000 km.

Initiator der EuroVelo-Routen ist der Europäische Radfahrer Verband ECF (European Cyclists' Federation), dem Organisationen aus 38 Ländern angehören. Hinzu kommen noch Unterstützungsorganisationen u. a. aus Japan, USA, Australien und Kanada (www.ecf.com/14_1).

Zu den weiteren Maßnahmen der Bundesregierung zur Förderung des Fahrradtourismus gehört das Projekt „Prozessbegleitung und Handlungsempfehlung zur Reaktivierung stillgelegter Bahntrassen für den Radverkehr“. Es handelt sich um eine nicht-investive Maßnahme zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplan 2002–2012 (NRVP). Die vom BMVBS herausgegebene Broschüre ist ein Leitfaden für Städte und Kommunen, die sich für eine Nachnutzung bzw. Inwertsetzung ehemaliger Bahntrassen interessieren und zeigt Möglichkeiten der Umsetzung, Antworten auf Rechtsfragen sowie Fördermöglichkeiten auf. Träger und Leitung des Projektes „Radtrasse“ ist das Thüringer Ministerium für Soziales, Familie und Gesundheit (TMSFG), ausführende Institution das „Soziale Arbeitnehmer-Bildungswerk in Thüringen e.V. (SABIT). Auf Veranstaltungen in ausgesuchten Regionen soll darüber hinaus auf materielle und ideelle Werte der ehemaligen Bahntrassen hingewiesen werden, z. B. der Erhalt des Streckenprofils, die Durchgängigkeit von Brücken und Tunnel und Aufzeigen des Potenzials von Radrouten auf ehemaligen Bahntrassen für den Tourismus. Da die touristische Nachnutzung stillgelegter Bahntrassen seit einiger Zeit zunimmt, soll anhand des Leitfadens ein Dialog aller Akteure über neue Wege und Umsetzungsstrategien in Gang gesetzt werden und damit *„ein(en) Beitrag für ein fahrradfreundliches Klima“* geleistet werden. Vorbild für den NRVP ist der „Masterplan Fiets“ aus den Niederlanden (www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderung-bund/massnahmen.phtml).

Radtourismuskonzepte in Thüringen

Da auch der Tourismus in Thüringen nicht zuletzt wegen der besondere Lage in der Mitte Deutschlands und des kulturellen Reichtums eine zunehmend wertschöpfende Rolle spielt, werden geeignete Tourismuskonzepte immer wichtiger.

In Thüringen gibt es seit einigen Jahren die interministerielle Projektgruppe „Radfahren in Thüringen“ unter der Leitung des Thüringer Ministeriums für Soziales, Familie und Gesundheit (TMSFG). Zielsetzung dabei ist, eine umweltfreundliche Teilnahme am Verkehr mit gesundheitsfördernden Maßnahmen zu verknüpfen. Die Prävention spielt dabei eine wichtige Rolle und soll auf eine erreichbare verbesserte Lebensqualität durch Rad fahren hinweisen.

Thüringen hat sich in den vergangenen Jahren einen besonderen Namen für Wanderurlaube gemacht. Laut Aussage der Tourismusinformation nimmt besonders die Zielgruppe „50 plus“ diese Angebote gerne wahr. Obwohl Thüringen noch nicht zu den zehn beliebtesten Radreiseländern Deutschlands gehört, nimmt das Interesse für das Bundesland Thüringen weiter zu, wie die jüngste ADFC-Reiseanalyse zeigt (www.adfc.de/files/2/8/ADFC-Radreiseanalyse_2009.pdf).

Aufgrund der steigenden Zahlen gibt es weiterführende Planungen und Projekte, so hat sich die Tourismusbehörde für das Jahr 2010 eine besondere Radfahrer-Initiative ausgedacht: „FahrRad 2010 - Am besten in Thüringen“ (Abb. 14).

Dieses Projekt wird durch eine Marketingstrategie mit Merchandising Produkten unterstützt und auf Reisemessen und Veranstaltungen vorgestellt. Im Jahr 2010 wird



Abbildung 14: Logo Themenjahr 2010
Quelle: www.thueringen-tourismus.de

mit dem Motto aktiv auf den bekannten Reisemessen geworben (Gespräch mit Frau Grabe /Marketingbereich Tourismuszentrale Erfurt und www.thueringen-tourismus.de).

Fahrradportal – www.bahntrassenradwege.de

Besonders umfangreiches Material zu Radwanderwegen auf Bahntrassen weltweit ist auf der Website von Dr. Achim Bartoschek zu finden. In seiner Übersicht werden z. Zt. etwa 450 stillgelegte und umgewidmete Strecken allein in Deutschland erwähnt. *BARTOSCHECK (o. J. in: www.bahntrassenwege.de)* schreibt dazu:

„die ehemaligen Bahnstrecken, die es dem Radler ermöglichen unsere Mittelgebirgslandschaft auch ohne extreme Steigungen zu durchqueren und die Landschaft zu genießen, sind mit ihren Bauwerken auch ein industriell-kulturelles Erbe, das durch die Pflege der Radwege erhalten werden sollte.“

Das Portal bietet umfangreiche Beschreibungen über Strecken, kulturlandschaftliche Elemente, wie z. B. Viadukte, Tipps, und enthält viele Photos sowie weiterführende Links. Auch ein Wunschzettel für Verbesserungen von Radwanderwegen kann abgerufen werden.

Für das Bundesland Thüringen werden (Stand Sept. 2009) 22 fertiggestellte Strecken, 7 in Planung oder in Bau befindliche und 25 zur Diskussion stehende Strecken angegeben. Eine Karte Thüringens mit stillgelegten Bahnstrecken (Abb. 15) ist ebenfalls vorhanden. Die Nummerierung auf der Karte enthält Hintergrundinformationen zur Bahnstrecke. Eine Verknüpfung der vorhandenen Bahntrassenwege mit regionalen Routen beinhaltet weitere Möglichkeiten der Routenplanung. Die Homepage wird regelmäßig aktualisiert (www.achim-bartoschek.de).



Abbildung 15: Radwege auf stillgelegten Eisenbahnstrecken in Thüringen
Quelle: www.achim-bartoschek.de

5. Thüringen: ein landeskundlicher Überblick

„Es ist längst kein Geheimtip mehr, wenn man beim Reisen durch die deutschen Landschaften das Gute im Naheliegenden sucht. Dies gilt um so mehr für Thüringen ... Allmählich spricht sich herum, dass es vor der eigenen Haustür mindestens ebensoviel zu entdecken gibt wie an exotischen Plätzen.“

(Matthias SCHOSSIG 1995:7)

Die „Mitte Deutschlands“ oder „das Grüne Herz Deutschlands“ rückt seit der Wiedervereinigung im Jahr 1990 mit all seiner landschaftlichen und kulturellen Vielfalt in den Focus der Wahrnehmung. Die Schaffung des Freistaates Thüringen konnte in Folge der politischen Veränderungen 1990 wieder hergestellt werden, etwa auf den ursprünglichen Stand, den das Land von 1945 bis 1952 innehatte. Eine lange historische Entwicklung als einheitliches Staatsgebiet gab es in der Vergangenheit allerdings nicht. Thüringens Territorium war und ist durch eine jahrhundertlange Zersplitterung und Zergliederung stark geprägt, was man heute noch an den vielen Residenzbauten und auch in der Landschaft ablesen kann (SEDLACEK 2002:11).

5.1 Landesnatur

Thüringen hat eine Fläche von 16.172 km² und 2.254.000 Einwohnern (Stand 31.08.2009). Die Fläche beträgt etwa 5 % von Deutschland, damit ist Thüringen das drittkleinste Flächenland innerhalb der Bundesrepublik. Mit einer Bevölkerungsdichte von ca. 143 Einwohnern pro km² liegt Thüringen weit unter dem Bundesdurchschnitt von 231 Einwohnern/km². Die Hauptstadt und größte Stadt ist Erfurt mit 203.157 Einwohnern (Stand 31.03.2009), (Thüringer Landesamt für Statistik in: www.tls.thueringen.de).

Das Gebiet Thüringens (Abb. 16) umfasst das Thüringer Becken im Zentrum, den Thüringer Wald im Südwesten, die hügelige Werrassenke bis zur Vorderen Rhön und dem Grabfeld im Westen. Im Nordwesten reicht das Gebiet bis zum Eichsfeld, im Norden bis zum südlichen Unterharz, und verläuft im Nordosten über den Kyffhäuser und den westlichen Teil der Goldenen Aue entlang der Mittelgebirgszüge Hainleite, bis zur Hohen Schrecke und Finne. Im Osten umfasst es einen kleinen Teil der Leip-

ziger Tieflandbucht, zieht sich dann über Saale und Elster und die Ostthüringisch-Vogtländische Hochfläche bis zum Thüringer Schiefergebirge mit der vorgelagerten Orlasenke im Süden (Abb. 16), (www.thueringen.de).

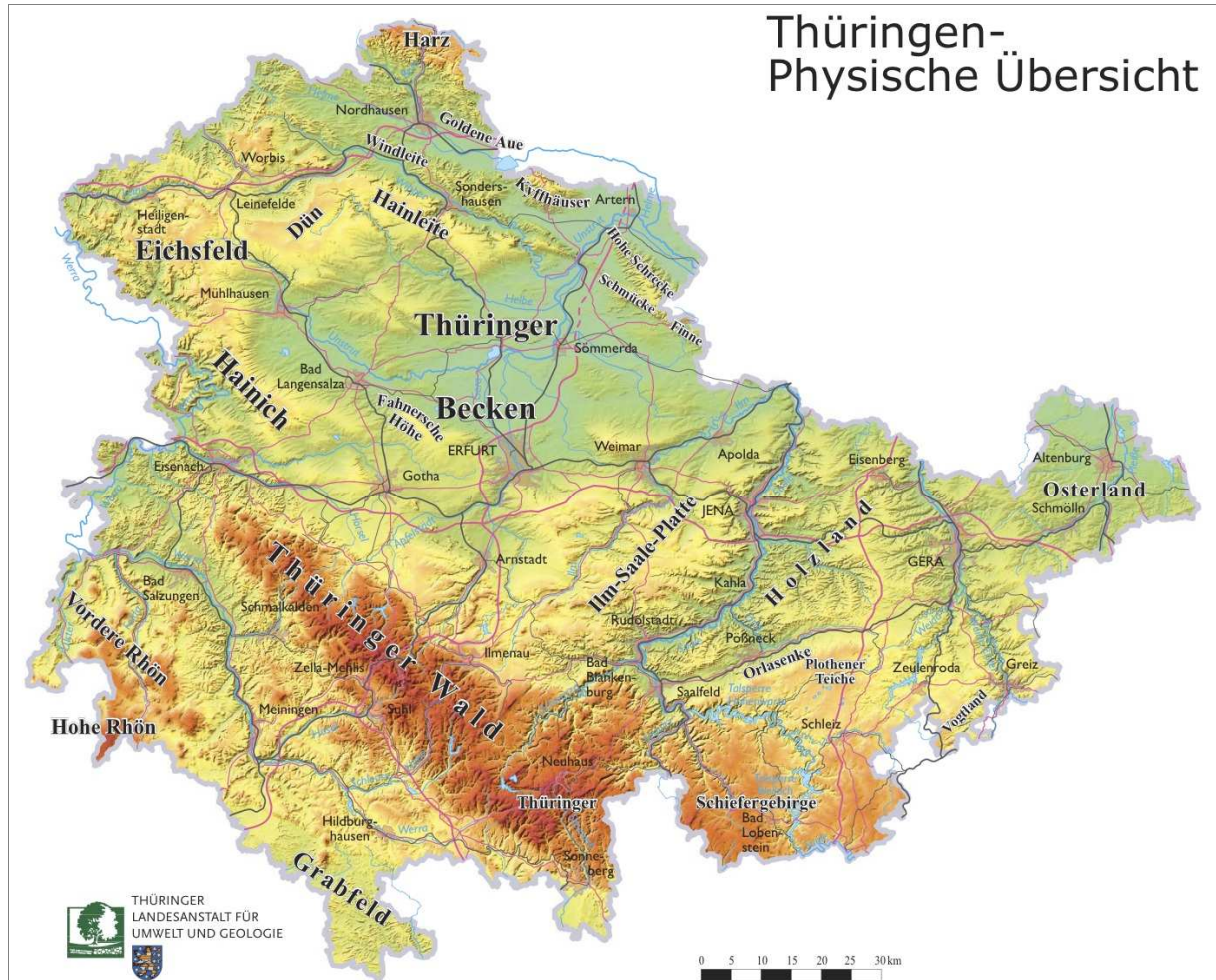


Abbildung 16: Thüringen Physische Übersichtskarte
Quelle: www.tlug-jena.de

Der Thüringer Wald ist das höchste Mittelgebirge Thüringens. Bekannte Berge sind dort: der Große Beerberg (982 m), der Schneekopf (978 m), der Inselsberg (916 m) sowie der Kickelhahn (860 m) bei Ilmenau (ebd.). Bekannt wurde dieser Berg durch Goethes Wanderungen und seinem Gedicht „Über allen Gipfeln ist Ruh“, das auf dem Kickelhahn entstand und am sogenannten „Goethehäuschen“ verewigt ist.

Das Thüringer Becken, die Kornkammer Thüringens, wird geologisch von Muschelkalkhöhenzügen im Nordosten, von stark zergliederten Ilm-Saale und Ohrdruffer Muschelkalkplatten im Südosten sowie den Thüringer Wald im Südwesten umrandet (ebd.).

Die wichtigsten Flüsse innerhalb Thüringens sind: Saale (196,3 km), Werra (187 km), Unstrut (159 km) und Ilm (121 km). Von den 171 Talsperren, zählen die Bleiloch- und die Hohenwartetalsperren an der Saale zu den bekanntesten (ebd.).

Thüringen gehört mit einem Waldanteil von 32 % zu den walddreichsten Bundesländern. Die größten Waldgebiete befinden sich im Thüringer Wald, im Thüringer Schiefergebirge, in der Ostthüringisch-Vogtländischen Hochfläche, hier besonders das Holzland sowie im Nationalpark Hainich. In den höheren Lagen der Mittelgebirge herrschen Nadelwälder vor, in den übrigen Gebieten Laubwälder (www.thueringen.de).

Das Klima ist in den Becken und Tallandschaften wie Thüringer Becken, Orla- und Werrassenke sowie Unstrut- und Saaletal, wärmebegünstigt. Dem steht ein relativ feuchtkühles Klima in den Mittelgebirgen gegenüber. Im Winter sind Inversionswetterlagen möglich, die niedrige Temperaturen in den Beckenlandschaften und Senken und höhere in den Gebirgskammlagen mit sich bringen (ebd.).

5.2 Geschichte und politische Entwicklung

„Nirgends in Deutschland findet man so viele Grenzsteine wie in Thüringen. Wer einmal den Flickenteppich gesehen hat, den die Landkarte Thüringens bis zum Ende des Ersten Weltkrieges bildete, weiß warum“ ... (SCHOSSIG 1995:34f).

193 Orte in Thüringen haben eine oder mehrere Burgen. Die meisten sind im Zeitabschnitt vom 8. bis 15. Jahrhundert erbaut und später oft zu Schlössern, Residenzen und anderen repräsentativen Gebäuden umgebaut worden (ebd.).

Die Geschichte des Thüringer Reichs als Machtfaktor, begann etwa zwischen dem 4. bis 6. Jh. als sich der Stamm der Thüringer (toringi) die Herrschaft in einem Gebiet sicherte, das im Norden bis in die Altmark, im Osten bis an die Elbe, im Südosten bis zum Erzgebirge reicht, im Süden über den Fränkischen und Thüringer Wald verlief und sich im Westen bis zur Werra erstreckte. Das Territorium war somit größer als das heutige Gebiet Thüringens. Das Reich der Thüringer grenzte an die Reiche der Franken, Alemannen, Ostgoten und Sachsen (JONSCHER/SCHILLING 2005:18).

Aus dem 5. Jh. ist erstmals der Name eines Königs „Bisin“ (auch Bisinus oder Bessinus) schriftlich überliefert. Dessen Sohn „Herminafrið“ heiratete um 510 „Amalberga“, eine Nichte des Ostgotenkönigs „Theoderich des Großen“. Aus dieser Eheschließung heraus entstand ein Bündnis zwischen Thüringern und Ostgoten gegen eine wachsende Bedrohung durch die Franken (ebd.).

Nach dem Tode „Theoderichs“ 526 wurden fränkische Angriffe immer stärker. Im Jahre 531 wurden die Thüringer endgültig von Franken und Sachsen besiegt. Die entscheidende Schlacht fand im Unstruttal, vermutlich bei dem Ort Burgscheidungen, statt. Von der Schlacht und den erlittenen Menschenverlusten hatte sich das Reich der Thüringer nicht mehr erholt. König „Herminafrið“ regierte zwar weiter, wurde aber 534 auf fränkischen Boden ermordet. Das Reich zerbrach, die politische Selbständigkeit und die Gebiete östlich der Saale, nördlich der unteren Unstrut und südlich des Thüringer Waldes gingen für immer verloren. Im Osten rückten Slawen in die Gebiete zwischen Saale, Mulde und Elbe vor.

Die Franken übernahmen die Königsherrschaft in dem verkleinerten Siedlungs- und Herrschaftsraum, der weiterhin eine Verwaltungseinheit darstellte. Thüringen musste einen jährlicher Tribut von 500 Schweinen an die Franken entrichten, den sogenannte „Schweinezins“, was als besonders demütigend galt. Dieser Tribut wurde erst 500 Jahre später unter König Heinrich II. im Jahre 1002 abgeschafft (vgl. JONSCHER/SCHILLING 2005:19f, SEDLACEK 2002:12).

In der zweiten Hälfte des 8. Jahrhunderts spielte die Region als Verteidigungs- und Angriffsbasis gegen Slawen eine wichtige Rolle. In dieser Zeit entstanden zahlreiche Burgen zwischen Harz und Saale-Linie (JONSCHER/SCHILLING 2005:23).

Entscheidender Einfluss auf die weitere Entwicklung des Landes ist Bonifatius zuzuschreiben. Vom Papst Gregor II. erhielt er im Jahre 719 den Auftrag zur Mission in Germanien. Er bereiste Friesland, Thüringen, Hessen und Bayern und organisierte Bistümer nach römisch-katholischem Vorbild. In den Jahren 741/742 gründete er die Bistümer Büraburg, Würzburg und Erfurt. Er wurde Bischof von Erfurt und 746 auch Erzbischof von Mainz, damit wurde die Diözese Erfurt Teil der Erzdiözese Mainz. Beide Städte waren daraufhin für ca. 1000 Jahre miteinander verbunden (JONSCHER/SCHILLING 2005:24, MÜLLER 2009:34).

Unter „Karl dem Großen“ (768 – 814) entwickelte sich eine stärkere verfassungsmäßige Bindung Thüringens an das Frankenreich. Die Einführung einer Grafschaftsverfassung sollte die Herrschaft über Thüringen verbessern. Sowohl fränkische als auch einheimische Grafen wurden eingesetzt. Sie sprachen im Auftrag des Königs Recht, waren für die Erhebung von Abgaben zuständig und bekamen militärische Kommandogewalt. Zugleich wurden fränkische Kolonisten angesiedelt. Ein Aufstand des Adels gegen Karl dem Großen im Jahre 786 missglückte (JONSCHER/SCHILLING 2005:25f).

Seit Mitte des 9. Jh. bildete sich aus dem östlichen Teil des Frankenreiches allmählich das Deutsche Reich heraus. Dieser Prozess wurde bis ins 10. Jh. hinein von inneren Machtkämpfen um die Vormachtstellung im ostfränkischen Reich und von Auseinandersetzungen mit Slawen (Sorben) begleitet. Ab dem Jahr 912 wurde das ostfränkische Grenzgebiet wiederholt durch aus Ungarn kommende nomadische Stämme überfallen. Erst 933 konnte König Heinrich I. (876-936) erfolgreich die Angriffe der Ungarn abwehren und damit seine Position als Sachsenkönig stärken. Er baute das karolingische Burgensystem an der Grenzlinie weiter aus (ebd. S.29).

Sein Sohn Otto I. (912 – 973), später Otto der Große genannt, war ab 936 König von Sachsen und König des Ostfrankenreichs. Ab 951 wurde er König von Italien und ließ sich 962 in Rom zum römisch-deutschen Kaiser krönen (MEYERS 1992:196). Nordthüringen entwickelte sich unter den ottonisch-sächsischen Königen (919 – 1024) zu einer wichtigen Stütze der zentralen Macht (ebd.).

Eine weitere bedeutende Persönlichkeit für die Entwicklung Thüringens war Graf Ludwig von Schauenburg (1042 – 1123), auch als Ludwig der Springer bekannt. Er gründete die Wartburg, die Neuenburg bei Freyburg und das Klosters Reinhardsbrunn. Ludwig von Schauenburg erreichte eine Bündelung der verstreuten Güter- und Herrschaftskomplexe in Thüringen. Er setzte damit die Grundlage für die Bildung der Landgrafschaft Thüringen. Sein Sohn Ludwig I. wurde 1131 zum Landgraf von Thüringen ernannt, bestätigt durch den Reichstag zu Goslar (MÜLLER 2009:36).

Die Ausdehnung des Herrschaftsgebietes lief einher mit dem Ausbau von Burgen und Befestigungsanlagen. Auch die Gründung zahlreicher Städte viel in diese Zeit, da sie für alle Herrschenden gleichsam wirtschaftliche und damit politische Macht

bedeuteten. Eine enge Zusammenarbeit Ludwigs I. mit dem Staufer Kaiser Friedrich I. Barbarossa (1122 – 1190) führte zum Ausbau einer Kaiserpfalz auf dem Kyffhäusermassiv (ebd.).

Aus der glanzvollen Zeit der Landgrafschaft Thüringen ist, unter der Regentschaft Hermanns I. (um 1155 – 1217) Pfalzgraf von Sachsen und Landgraf von Thüringen, der sagenhafte „Sängerkrieg auf der Wartburg“ unter Teilnahme von Walther von der Vogelweide, Wolfram von Eschenbach und Heinrich von Veldeke überliefert (JONSCHER/SCHILLING 2005:53).

Die gesamte Zeit des Mittelalters war geprägt durch Machtkämpfe zwischen den Adelsgeschlechtern. Im 13.Jh. wurden die Wettiner durch eine Änderung des Erbrechts Landgrafen von Thüringen. Ständige Besitzstreitigkeiten führten letztlich dazu, dass die Städte Erfurt, Nordhausen und Mühlhausen den Machthabern die Gefolgschaft verweigerten und sich die Rechte als freie Reichsstädte erkaufte. Auch die Zugehörigkeit Erfurts zum Erzbistum Mainz lockerte sich, allerdings nur bis ins 14. Jh. als die Stadt wieder eingenommen wurde (MÜLLER 2009:37).

Im Verlauf des Hochmittelalters begann die Zersplitterung des Landes, die in die spätere Kleinstaatlichkeit führt. Der Erbfolgekrieg 1247 teilte die Landgrafschaft in eine hessische und eine thüringische Hälfte. Der thüringische Teil fiel an die Markgrafen von Meißen aus dem Geschlecht der Wettiner. Diese erweiterten ihr Territorium nach Sachsen und dem heutigen Sachsen-Anhalt und wurden in den Kurfürstenstand erhoben. Andererseits gab es durch Erbteilungen weitere Zersplitterungen des wettinischen Gesamtbesitzes bis die „Leipziger Teilung“ 1485 unter den Brüdern Ernst und Albrecht zur dauerhaften Aufspaltung in eine ernestinische (thüringische) und eine albertinische (sächsische) Linie führte (JONSCHER/SCHILLING 2005:94f).

Im 18. Jh. zerteilten mehr als zwanzig „Staaten“ das Gebiet Thüringens. Die Grenzen der Fürstentümer verliefen mitten durch Städte, wie z. B. Greiz und Ruhla. Es gab zu dieser Zeit zehn ernestinische, neun reußische und vier schwarzburgische Fürstentümer. Um die Höfe herum entstanden kulturelle Kerne, die sich heute an Bauwerken und gestalteten Landschaften ablesen lassen und auf eine beachtliche kulturelle und

wirtschaftliche Vielfalt der Entwicklung weisen (MÜLLER 2009:6, SEDLACEK 2002:14).

Der alte thüringische Zentralort Erfurt war im Mittelalter eine der größten deutschen Städte und bedeutend als Handels- und Kulturmetropole. Nach der Unterwerfung durch den Landesherrn (Erzbischof von Mainz) 1664 blieb Erfurt Sitz eines kurmainzischen Statthalters. Nach der napoleonischen Besatzungszeit wurden Erfurt, Eichsfeld, Nordhausen und Mühlhausen sowie die kursächsischen Gebiete 1813/14 dem Königreich Preußen zugeschlagen. Die Kleinstaaten konnten sich durch alle Wirren hinweg jedoch erhalten. Thüringen war dadurch zweigeteilt in einen kleinstaatlichen und einen preußischen Bereich (JONSCHER/SCHILLING 2005:162f).

Auch durch die Gründung des Deutschen Kaiserreichs 1871 änderte sich nichts. In Thüringen befanden sich fast ein Drittel aller souveränen Fürsten (Bismarcks „Zaunkönige“). Preußen gewann in Thüringen an Einfluss, übernahm das Eisenbahnnetz, was eine große Rolle für die Industrialisierung des Landes spielte, modernisierte die Verwaltung und das Rechtswesen, trieb die Bildung voran und hatte in fast allen Kleinstaaten Garnisonen. Daraus entwickelte sich in den entsprechenden Gebieten ein preußischer Landespatritismus (JONSCHER/SCHILLING 2005:203).

Nachdem 1918 das Kaiserreich zerbrach und die Fürstentümer und Grafschaften aufgelöst wurden (Abb. 17), entstanden acht Freistaaten auf dem Gebiet Thüringens, die sich 1920 zum Land Thüringen zusammenschlossen, die Gebiete des heutigen Ostthüringens kamen als Territorium dazu, Weimar wurde Hauptstadt des Landes. Die Stadt Erfurt sowie das Eichsfeld und Schmalkalden, ehemals preußisches Gebiet, gehörten nicht dazu; Coburg kam zu Bayern (SEDLACEK 2002:12).

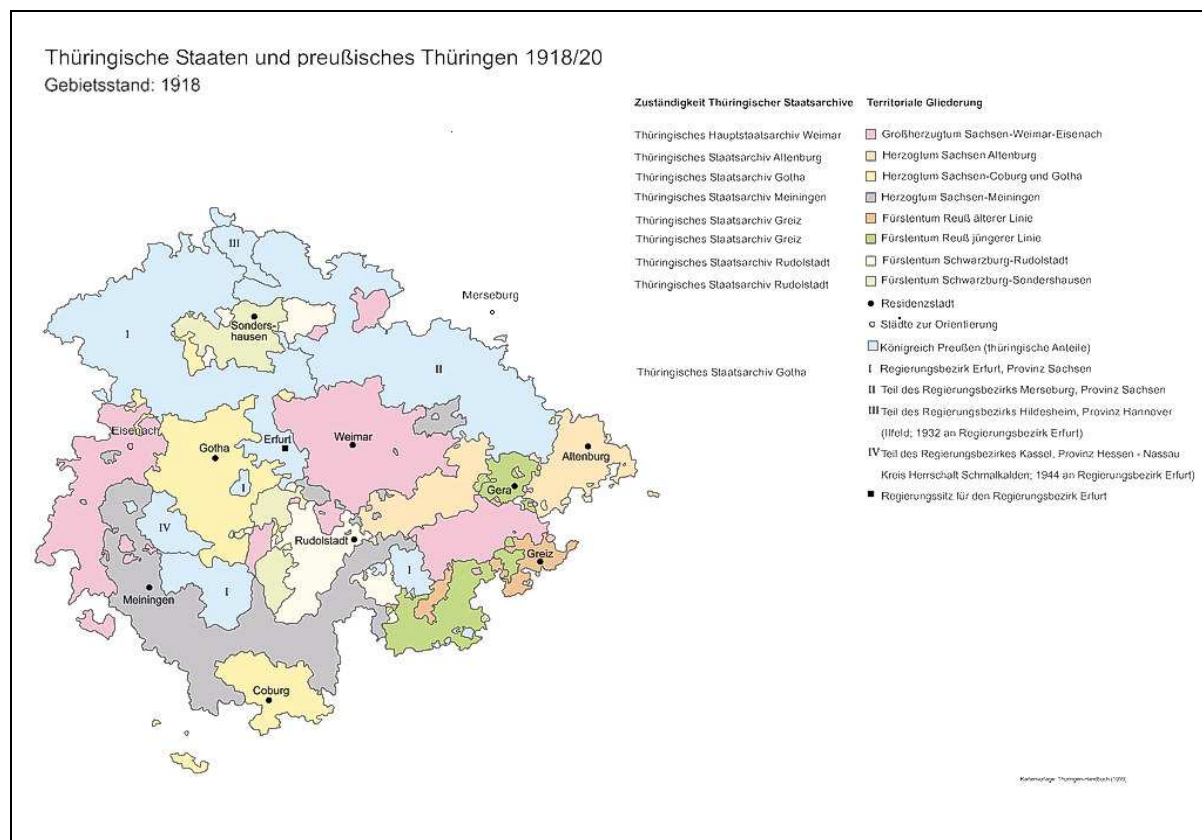


Abbildung 17: Territorialgliederung Thüringens um 1918
Quelle: www.thueringen.de

QUENSEL (1933:9) bemerkt dazu:

„Thüringen ist ein umstrittener Begriff, und wenn auch das lustige Farbenbild seiner Karte ausgelöscht worden ist, so hat man damit gleichwohl keine einhellige Auffassung gewonnen, da der geographische Begriff Thüringen sich keineswegs mit dem neuen Freistaat deckt ...“.

Das Land bestand bis 1933 und wurde dann einem Reichsstatthalter unterstellt. Die Bezirke Erfurt und der Kreis Schmalkalden wurden 1944 integriert. In dieser Zusammensetzung wurde Thüringen 1946 sowjetisch besetzte Zone und erhielt eine neue Verfassung. 1952 wurde das Land aufgelöst und die Bezirke Erfurt, Suhl und Gera gebildet (ebd. S.14).

Nach der Wiedervereinigung 1990 wurde aufgrund einer demokratischen Entscheidung der heutige Freistaat Thüringen, unter Einbezug der Bezirke Altenburg und des Unstruttals um Artern, gegründet (MÜLLER 2009:7).

Seit der Gebietsreform von 1994 gibt es in Thüringen 17 Landkreise und die 6 kreisfreien Städte Eisenach (seit 1998), Erfurt, Gera, Jena, Suhl und Weimar (SEDLACEK 20001:11).

5.3 Siedlungs- und kulturlandschaftliche Entwicklung

„Die Bewohner Thüringens bilden eine Art Stammeseinheit, verbunden durch eine fast tausendjährige Geschichte, durch Sitten und Gebräuche, Sagen und Lieder. Vorherrschend sind die Bewohner körperlich am besten entwickelt in den Gebieten der Landwirtschaft, während hoch im Waldgebirge zwar die natürlichen Bedingungen die gleichen sind, aber durch das Vorwiegen der industriellen Tätigkeit stark beeinträchtigt werden, vor allem durch die Hausindustrie“ (SCOBEL 1924: 16).

Erste Spuren des Menschen im thüringischen Raum stammen aus der Altsteinzeit. Der „homo erectus bilzingslebenensis“ lebte dort vor über 350.000 Jahren. Die Knochenrestfunde stammen aus der Steinrinne Bilzigsleben im Wippertal. Sie wurden 1710 erstmals schriftlich erwähnt. Aus Ehringsdorf bei Weimar stammt ein Schädelfund der über 100.000 Jahre alt ist. Südlich von Gera wurden nacheiszeitliche Siedelplätze entdeckt die aus der Zeit um 12.000 v.h. stammen (MÜLLER 2009:30).

In der Jungsteinzeit ab etwa 5500 v. Chr. wandelte sich das Landschaftsgefüge anthropogen bedingt. Bäuerliche Kulturen rodeten Wälder, legten Ackerflächen an und gründeten dörfliche Siedlungen, die Ära der Kulturlandschaft begann. Besiedelt wurden tiefer liegende, wärmere und trockenere Gebiete, wie das Thüringer Becken, die Goldene Aue im Helmetal, die Gebiete am Oberlauf der Werra, Flusstäler wie z. B. an der Unstrut, Saale und Ilm oder an Flussterrassen wie an der Weißen Elster. Bevorzugt wurden fruchtbare Lößböden (MÖLLER 1991:71).

In der Bronzezeit ab etwa 2000 v. Chr. intensivierte sich die Landnutzung durch Erzabbau und Verhüttung, die in der Eisenzeit ab etwa 750 v. Chr. noch verstärkt wurde. Im nördlichen Jenaer Raum wurden Urnenfelder, Grabanlagen und Wallanlagen entdeckt, die der älteren Eisenzeit der Hallstatt-Kultur (750 – 450 v. Chr.) zugeordnet werden. Funde der jüngeren Eisenzeit weisen auf Kelten hin, die vom Südwesten Deutschlands in den nordthüringischen Raum einwanderten. Am Südhang des Har-

zes und des Thüringer Waldes entstanden Kultstätten und möglicherweise Tauschplätze. Auch alte Siedlungsräume und Verbindungswege wurden von den Kelten genutzt, so die Solequellen im Werra- und im Saaletal. Im 1. Jh. v. Chr. siedelten sich Turonen und Sueben im westlichen Thüringen an. In Oberhof wurden römerzeitliche Funde entdeckt. Im Gebiet zwischen Werra, Saale und Elbe siedelten die Hermunduren, ein germanischer Stamm, der als Vorläufer der Thüringer gilt (MÜLLER 2009:31f, SEDLACEK 2002:20).

Im 1. Jh. wanderten aus dem Nordseeraum die Angeln ein und aus Schleswig-Holstein die Warnen. Vermutlich bildeten sie gemeinsam mit den ansässigen Hermunduren im 4. bis 5. Jh. das Thüringer Reich, dessen Kernraum an der unteren Saale lag. Aus dieser Zeit stammt die Erwähnung „toringi“ (SEDLACEK 2002:21).

In dieser Siedlungsphase drangen die Franken bis zur Linie Sangerhausen-Erfurt-Hildburghausen und während der karolingischen Zeit bis zur Saale vor. Slawische Stämme rückten in das Gebiet östlich der Saale. Die Saale bildete über einen längeren Zeitraum eine Grenze zwischen germanischen und slawischen Stämmen und wurde von beiden Seiten befestigt (Dornburg, Saalfeld, Rudolstadt). Es entwickelte sich der Begriff „Grenzmark“ (limes sorabicus) für den Raum östlich der Saale (MÜLLER 2009:34 u. 78). Auf der westlichen Seite der Saale erfolgten fränkische Stadt- und Pfalzgründungen wie Arnstadt, Erfurt oder Mühlhausen (SEDLACEK 2002:21).

An den neuen Grenzen der gemeinsamen Gebiete erfolgte ein planmäßiger Ausbau des Burgensystems. Die Burgen wurden mitbestimmend für das Landschaftsbild, wie z. B. die Drei Gleichen (Pkt. 7.1.3) mit starker Befestigung, Bergfrieden, Torbauten, oftmals versehen mit Vorburg und Wirtschaftsgebäuden. Es entstanden große Burgen, wie die Altenburg (976) oder die Wartburg (1080 erstmals erwähnt), (ebd.).

Mit der Kolonisation der Franken, begann auch die christliche Missionierung. Zahlreiche Kirchen- und Klostergründungen stammen aus dieser Phase, wie z. B. 706 das Peterskloster in Erfurt, 724 das Kloster Ohrdruf südlich von Gotha und 814 das Kloster in Rohr. Die Klöster entwickelten sich zu bedeutenden Kolonisationszentren (ebd.) Aus dem 8. und 9. Jh. stammen schriftliche Quellen, wie das „Breviarium Sancti Lulli“, versehen mit Auflistungen von Besitztümern des Klosters Hersfeld in

Thüringen. Die Auflistung weist auf eine große Zahl von Siedelungen im Unstruttal hin, die zu dieser Zeit schon bestanden haben (SCHLÜTER 1896:5f).

Die Erweiterung des missionarischen und kolonisatorischen Raums bis in das frühmittelalterliche slawische Siedlungsgebiet hinein führte zu Slawenaufständen. Im Jahre 908 wurde das Ostsaaengebiet erobert und die Saale verlor nach und nach ihren Grenzcharakter. Die weitere Besiedlung des Kolonialgebietes und der innere Ausbau des Altsiedellandes erfolgte systematisch durch Rodung großer Wälder und der Trockenlegung von Sümpfen und Mooren. In allen Teilen des Landes zeigten sich die gleichen planmäßigen Siedlungsformen in Stadt und Land. Bis um 1200 entwickelte sich durch allmähliche Anpassung ein einheitliches Bauerntum mit ähnlichen Hofformen und Nutzungsmustern, wie Gewinn- und Längsstreifenflur (SCHLÜTER 1898:78 u. 81).

Auch zahlreiche Klöster entstanden neu, wie z. B. in Saalfeld (1070), Probstzella (1116), Paulinzella (1123) oder Klosterlausnitz (1137). Damit bildete die Siedlungsgeschichte Thüringens weitestgehendst ihren Abschluss (SCHLÜTER 1898:78 u. 81).

Mit zunehmender Bevölkerung etwa ab 10. Jh. begann die Rodungsphase in den umliegenden Wäldern. Nördlich und nordwestlich der Beckenlandschaft in den Berglandschaften Finne, Hainleite, Dün und Hainich und im Süden und Südwesten in den Wäldern der Vorberge von Thüringer Wald und Frankenwald, der vorderen Rhön und im Südosten und Osten in den Wäldern der Hochflächen zwischen Saale, Elster und Pleiße. Zwischen 1080-1300 waren die Mittelhochgebiete besiedelt. Die Siedlungsphasen unterscheiden sich damit zwischen Alt- und Neusiedelland (Rodungsgebiete) und zwischen germanischem Altsiedelraum im Westen und dem Kolonialgebiet östlich der Saale (MÖLLER 1991:71f).

Besiedlungsphasen gingen einher mit Wüstungsphasen. Die erste Wüstungsphase traf Thüringen im 10. – 12. Jh. im Altreich und im 12. – 13. Jh. im Kolonialgebiet. Thüringen war eines der am stärksten betroffenen Gebiete in Deutschland. Es gab partielle und totale Auflösungen in allen Gebieten Thüringens, im Eichsfeld waren 58% der ehemals vorhandenen Siedlungen betroffen (ebd. S.80/82).

Exkurs: Siedlungsnamen und Dorfformen

Unterschiedlichen Siedlungsphasen können anhand von Ortsnamen und Grundrissen der Siedlungen erkannt werden. Zwischen dem 3. Jh. bis etwa 531 gab es im alemannischen Siedlungsraum vorwiegend Ortsnamen mit der Endung auf **-ingen** und **-ungen**, im Siedlungsraum der Warnen und Angeln die Endungen auf **-leben**. Hermundurische Ortsnamen bezogen sich auf topographische Gegebenheiten und hatten Endungen auf **-affa**, **-aha** (Wasser), **-mar** (Sumpf), **-lar** und **-lok** (Haine und Wald) und **-tar** (Baum). Weiterhin gab es Endungen auf **-stadt**, **-stedt** und **-stett**. Aus der merowingischen Siedlungsphase stammen Endungen auf **-hausen**, aus der karolingischen auf **-berg**, **-bach**, **-feld**, **-an**, **-born**, **-brunn**, **-heim**, häufig in Verbindung mit den Namen fränkischer Grundherren (SEDLACEK 2002:21).

In der Rodungsphase zwischen 1050 und 1300 zeigen die Siedlungsnamen vermehrt Endungen mit **-rode**, **-roda**, die auf ehemalige Waldstellen hinweisen. In feuchten und sumpfigen Gebieten wie z. B. der Unstrut- oder Helmeniederung, die im 12. Jh. kolonisiert wurden, lauten die Endungen auf **-rieth** oder **-riet** (ebd.).

Auf die Besiedlung durch slawische Stämme (Sorben) besonders östlich der Saale, weisen Ortsnamen mit den Endungen **-itz**, **-itzsch**, **-igt**, **-ich** hin (REGEL 1905:19).

Auch der Ortsgrundriss kann auf eine mögliche Besiedlungsphase hinweisen oder stellt eine regionstypische Form dar (Abb.18). So legten die Slawen z. B. Runddörfer an, die nur einem Zugang zum Dorfplatz hatten. *„Die Gehöfte liegen dicht nebeneinander um einen runden oder hufeisenförmigen Platz, der ursprünglich nur einen schmalen Zugang hatte und in dessen Mitte oft ein Teich, oft auch Kirche, Schule und Schmiede sich befinden“* (SCOBEL 1924:29).

Für eine frühere fränkische Besiedlung sind Haufendörfer kennzeichnend. Dörfer die während der Rodungsphase entstanden sind weisen typische planmäßige Grundrisse auf. Dies bezieht sich sowohl auf lineare Anlagen von Straßen- oder Angerdörfern, als auch auf die Anlagen von Marschhufendörfern durch Flamen in der Goldenen Aue und im Helmegebiet. Erhalten sind heute noch Katarinenriet und Nikolausriet, deren Siedlungsanlage gut erkennbar ist. Auch in zahlreichen Stadtgrundrissen, wie z. B. in Altenburg, spiegelt in der Regelmäßigkeit der Anlage die Kolonisationszeit wider (SEDLACEK 2002:22).

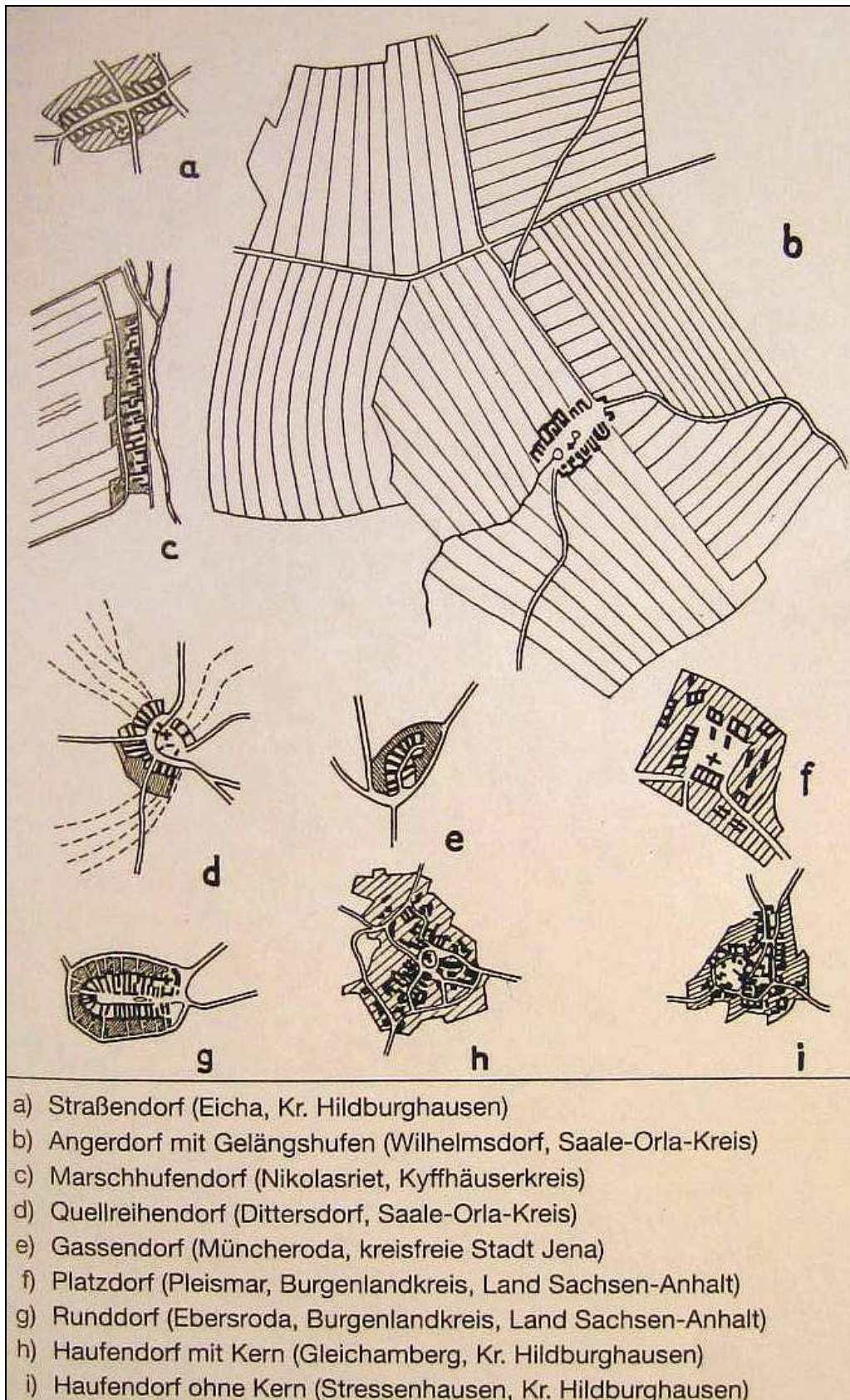


Abbildung 18: Grundrisstypen thüringischer Siedlungen nach Kaiser (1933)
Quelle: SEDLACEK 2002:23

Ländliche Siedlungsräume entwickelten sich entsprechend der landwirtschaftlichen Anbaumöglichkeiten. Im Thüringer Becken, in der Goldenen Aue und im Altenburger Raum wurden Weizen und Gemengkorn (Weizen-Roggengemisch als Brotgetreide) angebaut. Im 15./16. Jahrhundert breitete sich der Waidanbau aus, später kamen im Erfurter Raum Zuckerrüben und Samenzucht hinzu. In höheren und feuchteren Lagen wurde Roggen und Hafer angebaut oder Waldwirtschaft betrieben, später auch Kartoffelanbau und Viehzucht. In den Hochlagen überwiegen Grünland und Waldwirtschaft. In der besonders begünstigten Lage bei Jena wurde auf Muschelkalkhängen Wein angebaut. Fischzucht entstand in natürlichen Seen und später in künstlichen Teichen, wie z. B. in den Teichen der Kulturlandschaft Plothener Seen (MÖLLER 1991:72).

Ein wichtiger Faktor der Kulturlandschafts- und Siedlungsentwicklung war ab dem 12./13. Jh. der Abbau von Bodenschätzen, wie Erze, Steine, Erden, Salz und Braunkohle. Landschaftsteile veränderten sich im Laufe der Zeit, wie z. B. die Schiefersteinbrüche in Lehestens, die sich zu den größten Steinbrüchen Europas entwickelten. Schiefer zur Hausverblendung und als Dachschiefer wurden typisch für das Bild vieler Waldsiedlungen. Auch durch die im 16. Jh. entstandenen Glashütten wurden Neugründungen zahlreicher Siedlungen erforderlich (Lauscha 1595), die sich oft kilometerlang bis in die Mittelgebirge hinstreckten. Köhlereien, Schmelzhütten, Hammer- und Schleifwerke, die auf Holz und Wasser als Energielieferant angewiesen waren, veränderten die Täler. Große Mühltäler entstanden (Neustadt/Orla, Eisenberg), u. a. durch Getreide-, Holz-, Papier-, Öl- und Walkmühlen. Heute spielen diese Täler eine wichtige Rolle als Erholungslandschaften (MÖLLER 1991:72/73).

Im Mittelalter waren Erfurt, Mühlhausen und Gotha bedeutend und wohlhabend durch Waidanbau und Blaufärbereien. In Erfurt wurde 1392 die erste Universität auf thüringischem Gebiet gegründet, eine der frühesten deutschen Universitäten (ebd.).

Seit dem 15. Jh. wurde Schmalkalden als Ort der Schmiedekunst bekannt. Im 16. Jh. entwickelte sich Suhl als „Waffenschmiede Europas“. Die Textilgewinnung und –produktion waren weit verbreitet und führten früh zur Herausbildung von Heimarbeit und damit dem Ausbau von ehemals reinen Bauerndörfern (ebd.).

Die „kleine Eiszeit“ und die Auswirkungen der Realteilung führten ab dem 15. Jh. zu einer zunehmenden Verarmung vieler Bauern, die nur noch Kleinstellen besaßen und zu Heimarbeit als Nebenerwerb übergingen. Fluren wurden erheblich zersplittert und dadurch die Feldarbeit erschwert. Ein Realteilungsverbot (1539 Henneberg) brachte keine Verbesserung; auch viele Ritter verarmten seit dem 14. Jh. und mussten ihre Güter auflösen. Zerstörte Burgruinen wurden bestimmend für das Landschaftsbild der Romantik im 19. Jahrhundert. Der Waidanbau (unrentabel durch Indigokonzurrenz) wurde durch Kartoffeln und Klee ersetzt (ebd. S. 83). Der „Wald“ galt lange Zeit als eines der deutschen Armenhäuser. Im ausgehenden Mittelalter rangen die Bewohner um elementarste Lebensgrundlagen. Dies war Grundlage für den Zulauf verarmter Bevölkerungsteile, die sich von den Höhen herab dem Bauernaufstand im Werratal seit 1515 anschlossen. Noch bis Ende des 19. Jh. galten diese Regionen als besonders arm (MÜLLER 2009:47).

Während des Dreißigjährigen Krieges hatte Thüringen hohe Bevölkerungsverluste zu verzeichnen. Um das Land wieder aufzubauen wurden zum Ende des 17. Jahrhunderts protestantische Flüchtlinge aus den Niederlanden und französische Hugenotten ins Land gerufen, die bei noch bestehenden Betrieben der Weberei, Tuchmacherei, der Strumpfwirkerei und der Wollverarbeitung tätig wurden oder diese neu gründeten (MÖLLER 1991:84).

Noch während des Krieges begann der Bau von Barockbauten nach französischem und italienischem Vorbild. Thüringer Fürsten lieferten sich einen „Wettbewerb“, der sich im Bau von Barock- und Rokoschlössern äußerte und schließlich zwischen 1775 bis 1828 durch den Aufstieg Weimars zur Klassikerstadt seinen Höhepunkt fand (SEDLACEK 2002:24).

Im Jahre 1760 wurde in Thüringen die erste Porzellanmanufaktur vom Schwarzburg-Rudolstädter Fürstenhof gegründet. Manufakturen an anderen Höfen folgten, wie z.B. die Manufaktur Eisenberg, die zum Hause Altenburg gehörte. So gab es um 1900 in Thüringen 878 Porzellanhersteller (MÜLLER 2009:46).

Im 19. Jh. wurden Orte und Regionen durch die Herstellung von Holzwaren, z. B. Frauenwald und Spielwaren, z. B. Sonneberg bekannt. Dies führte zur Entwicklung des Hausgewerbes in Thüringen (ebd.).

Durch die Industrialisierung besonders im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts hat sich das Bild der Stadtlandschaften stark verändert. In Jena gab es beispielsweise 1871 weniger als 10.000 Einwohner. Durch die optische Industrie mit Weltruf (Carl-Zeiss-Werke) und die Herstellung von Jenaer Glas (Schott und Genossen) entwickelte sich Jena schnell zur Industriestadt mit großen Werksgeländen und Arbeitersiedlungen.

Bis etwa 1900 wurden die meisten alten Befestigungsanlagen beseitigt, Gräben zugeschüttet und Umgehungsstraßen oder Alleen gebaut. Wie in anderen Städten entstanden Großbauten, Verwaltungs- und Gerichtsgebäude, Schulen, Bahnhöfe und Brücken. 1939 lebten in Jena bereits 70.000 Einwohner (ebd.).

Mit der Entwicklung des modernen Verkehrswesens, der Entstehung von Braunkohlerevieren im Tagebau (Borna-Meuselwitz), der Bergbaulandschaften des Kalibaus (Werrarevier, Nordthüringen), der Porzellanfabriken (Ilmenau, Kahla), der Zementfabriken (Göschwitz bei Jena) oder Ziegeleien (Sömmerda) mit den jeweils dazu benötigten Arbeitersiedlungen veränderte sich das Landschaftsbild (MÖLLER 1991:72).

Im 19. Jh. nahmen die Reiseaktivitäten zu, Kurorte und Bäder entwickelten sich. Ein gesteigertes Gesundheitsbewusstsein und die aufkommenden Heimatbewegungen führten zu einem neuen Naturverständnis. Dies machte nicht zuletzt den „Rennsteig“ und damit den Thüringer Wald früh als Wanderrevier bekannt. Im Thüringer Wald waren damals ca. 10% der Bevölkerung im Tourismusbereich tätig (ebd. S. 73f).

Im folgenden Zitat von wird das Gefühl für Heimat stimmungsvoll vermitteln:

„Wie heller Glockenton am stillen Sonntagmorgen klingt es über die duftigen Gefilde. Goldener Sonnenschein lacht vom blauen Himmel, und aus den Höhen tönt jubelnder Lerchengesang herab. Da weitet sich das Herz, und Luft und Licht und Duft locken hinaus zur Wanderung durchs Thüringische Land!... In üppigem Grün stehen die Felder, die sorgsam abgegrenzt von der Menschen Fleiß Zeugnis geben ... Wo der Boden seine größte Fruchtbarkeit zeigt, drängen sich die menschlichen Wohnstätten enger zusammen ... Aber in der Nähe des eisernen Schienenweges, vielleicht in der Richtung eines alten Handelzuges oder einer Talsenke, welche durch ihre Form die Verkehrsrichtung vorschrieb, häufen sich die Häusermassen immer mehr zusammen und hoch ragende Schornsteine deuten auf die geräuschvollen

Arbeitstätten der Industrie. ... Droben aber auf dem Gebirge läuft ein geheimnisvoller verschwiegener Bergpfad durch die Waldeinsamkeit, der alte Rennsteig auf der Scheidelinie, von der die Gewässer nach beiden Seiten abrinnen“ (Albert SCOBEL 1924).

Tiefgreifende und grundlegende Veränderungen brachte der Zweite Weltkrieg. Bevölkerungsverluste, Verlust von Bausubstanz und Infrastruktur und Bevölkerungsverchiebungen waren die Folge. Hunderttausende Bewohner flohen in den Westen, andere Hunderttausende strömten aus den Ostgebieten in das Land (ebd. S. 84).

Unter der Regierung der DDR wurde die Wirtschafts- und Siedlungsstruktur planmäßig verändert. Alte Wohn- und Arbeitsstrukturen verloren an Bedeutung. Auf dem Land entstanden Großställe, Lager und Silos, Landmaschinenstationen und Werkstätten. Die industrielle Produktion wurde auf dem Land eingeführt, z. B. mit Großblöcken in der Flur. In den Städten entstanden sozialistische Großbauten; es wurden komplett neue Stadtteile mit Wohnblöcken, Spielplätzen, Kindergarten und Kaufhalle hochgezogen, alte Bausubstanz zerfiel (ebd.). Alte Stadtteile wurden zum Teil komplett abgerissen und sozialistisch-architektonisch umgestaltet (SEDLACEK 2002:25).

Seit 1990 verändert sich das Landschaftsbild erneut durch neue Verkehrsstrassen, großflächige Gewerbeansiedlungen und Logistikzentren. Auch die Stadtbilder ändern sich, Plattenbauten stehen leer, am Stadtrand entstehen kleine Wohneinheiten und die historische Bausubstanz gewinnt wieder an Bedeutung.

5.4 Entwicklung der Verkehrswege in Thüringen

„Historische Verkehrswege sind alle Weg- oder Strassenverbindungen aus früheren Zeiten, die durch ältere Dokumente nachweisbar oder wegen ihres traditionellen Erscheinungsbildes im Gelände erkennbar sind“ (www.ivs.admin.ch).

Thüringens wichtigste Straße, die Ost-West-Handelsstraße, die von Leipzig über Weimar, Erfurt, Gotha und Eisenach nach Frankfurt a. M. führte, galt bereits im Jahre 1750 als befestigt. Klagen über den Zustand der Straße, von reisenden Kaufleuten, die nach Leipzig zur Messe reisten, gab es aber auch um 1800 noch. Der Ausbau

der Chausseen erfolgte verstärkt in napoleonischer Zeit. Die thüringischen Staaten und Preußen trieben im 19. Jh. den Straßenbau weiter voran. 1833 traten alle thüringischen Staaten dem Deutschen Zollverein bei. Die Erweiterung des Wirtschaftsraums führte zu einem weiteren Ausbau der Verkehrswege (MÜLLER 2000: o. S. [1f]).

Ab Mitte des 19. Jh. entwickelte sich die Ära der Eisenbahn. Die „Sächsisch-Bayrische Eisenbahnkompagnie“ eröffnete im September 1842 die erste Bahnstrecke in der Region. Die Strecke führte von Leipzig nach Altenburg, später weiter bis Plauen. 1849 führte eine Eisenbahnstrecke von Weimar über Erfurt, Eisenach bis Frankfurt a. M. Diese zweitwichtigste Ost-West-Verbindung in Deutschland führte bereits in den 1850er Jahren von Berlin bis Paris (ebd. [3f]).

Im Jahre 1862 gehörte die Thüringische Eisenbahngesellschaft mit einer Streckenlänge von 285 km und einem Kapital von 20,9 Mio. Talern zu den 10 größten deutschen Privatgesellschaften. Zwischen 1865 und 1880 erfolgte in Thüringen ein Boom im Eisenbahnbau. 1000 km Bahntrassen wurden für 24 Normalspurbahnen und vier Schmalspurbahnen gebaut (ebd. [5]).

Veränderungen in Transport und Reiseverhalten ergaben sich durch die zunehmende Geschwindigkeit im Verkehrswesen. Seit dem Mittelalter bis etwa 1800 gab es auf Straßen und Wegen kaum Gelegenheit, die Reisegeschwindigkeit zu erhöhen. Auf der unbefestigten „Königsstraße“ z. B., welche die wichtigsten deutschen Messestädte Frankfurt am Main und Leipzig miteinander verband, dauerte eine Reise etwa sechs Tage. Ein normaler Reisewagen benötigte bei schlechtem Wetter für eine Fahrt von Erfurt bis Weimar (24 km Straße) fünf Stunden. Etwa 100 Jahre später dauerte eine Reise von Erfurt bis Berlin mit der Eisenbahn dagegen nur noch vier Stunden (MÜLLER 2000: o. S. [1]).

Mit der Ausbreitung des Eisenbahnnetzes verloren viele Fernhandelsstraßen ihre Bedeutung. Kleinere Straßen waren aufgrund der Verbreitung der Kleinbetriebe innerhalb Thüringens aber weiterhin wichtige Transportwege. Allerdings waren diese Straßen bautechnisch noch nicht für den motorisierten Verkehr gerüstet und so gab es z. B. im Jahre 1895 in Schwarzburg-Rudolstadt Klagen „über Unzuträglichkeiten,

welche durch Befahren der Straßen mit Benzinmotorwagen entstanden sind“ (ebd. [8]).

Seit den 1890er Jahren wurde der Bau von Straßenbahnen in Thüringen vorangetrieben. In Gera nahm 1892 die zweite Straßenbahn Deutschlands ihren Betrieb auf. Bis 1900 fuhren in Altenburg Gotha, Erfurt, Weimar, Mühlhausen, Nordhausen und Jena ebenfalls Straßenbahnen (ebd. [7f]).

Auch der nichtmotorisierte Verkehr nahm zu, so gewann der Fahrradverkehr seit den 1880er Jahren erhebliche Bedeutung und zwar mit solchen Ausmaßen, dass in den Jahren 1886 – 1889 landesweit Verordnungen zur Regelung des Fahrradverkehrs erlassen wurden (ebd. [8]).

5.4.1 Wege und Straßen

„Die Geschichte der Menschheit ist stets auch eine Geschichte ihrer Wege und Strassen ...“ (GRIESER 1983:15).

Allgemeine Aspekte

Die Eroberung des Terrains und damit der Welt erfolgte zuerst zu Fuß, d.h. die Entwicklung begann mit dem Urfpad. Im Laufe der Zeit entstanden aus festgetretenen Naturwegen wichtige Handelswege. Schon früh hat der Mensch versucht mit technischen Maßnahmen unwegsames Gelände leichter gangbar zu machen. Beispiele sind Bohlenwege und Moorbrücken, die zur Überwindung von sumpfigem Gelände gebaut wurden (DREYER-EIMBCKE 1989:9).

In prähistorischer Zeit gab es bereits Handel und Transport von Gütern- und Rohstoffen über größere Distanzen hinweg. Transportiert wurden u. a. Gesteine für die Herstellung von Werkzeugen, Bernstein, Salz, Erze, Metalle und später folgten Keramik, Glas, Wein und andere Güter (DENECKE 2005:173).

Zu den ältesten Handelswegen im mitteleuropäischen Raum gehörten die Bernsteinstraßen, die aber noch nicht Straßen im heutigen Sinne waren, sondern eher als Handelskorridore betrachtet werden können. Diese Handelsrouten führten von der Nord- und Ostsee an die Adria, wie zahlreiche Funde von verarbeitetem Bernstein in Nord- und Mittelitalien belegen.

Im Römischen Imperium wurde aus militärischen und wirtschaftlichen Gründen die Erweiterung des Handelsnetzes vorangetrieben und befestigte Wege, die Römerstraßen, wie die Via Appia, gebaut. Der Begriff „Straße“ leitet sich vom lateinischen Via strata – gerader Weg ab (TARR 1970:11).

Exkurs: Straßenkategorien

In der Altstraßenforschung wird traditionell unterschieden zwischen:

- vorgeschichtliche Altwege (bis zum 6. Jh.), die als Urwege zwischen den natürlichen Übergängen über Flüsse (Furten) und Gebirge (Pässe) entstanden sind und vorwiegend als „Hochstraßen“ auf den Höhen verliefen.
- fränkische Straßen ab dem 6. Jh. seit der Besiedlung durch die Franken, die in Tälern verlaufen, z. T. durch Hohlwege oder über künstliche Anlagen wie z.B. Brücken oder Holzbohlenwege. Diese Straßen haben in erster Linie die fränkischen Königshöfe miteinander verbunden.
- dem mittelalterlichen Straßennetz aus der Zeit der Städtegründungen (12.Jh.). Im Mittelalter wurden fast keine neuen Straßen angelegt. Der Hauptverkehr wurde auf bestehende fränkische Strassen, vor allem zwischen den großen Handelszentren verlagert und mit landesherrlichen Geleitsrechten und Zollstätten versehen (www.wolfgangepple.de).

Der Historiker Georg LANDAU (1958:14f) teilte Straßen und Wege in folgende Kategorien ein:

- öffentliche Straßen und Heerstraßen,
- Land- oder Marktwege (viae convicinales) sowie
- Kirchwege (viae pastorales) und Notpfade.

Öffentliche Straßen waren u. a. unterteilt in „via publica“ und in Heerstraßen die wiederum in Reichs- und Königsstraßen „Via regia“ kategorisiert wurden.

Die wichtigen Handels- und Heerstraßen verliefen durch ganz Europa. Sie konnten verschiedene Bezeichnungen aufweisen, wie z. B. Königsstraße, Hohe Straße oder „Via Regia“, die im Laufe der Zeit auch wechselten, so wurde aus der Salzstraße die Reichsstraße und später die Nürnberger Straße. Es gab auch gleiche Bezeichnungen für unterschiedliche Wege und Straßen, was heute eine eindeutige Zuordnung erschwert. Wiederum können alte Kirchwege (viae pastorales), Landwege und

Marktwege (viae convicinales) teilweise noch heute an ihrer Bezeichnung in den Ortschaften erkannt werden (SCHMIDT 2009:61).

Handelsrouten verliefen außerhalb der Städte bis ins 18. Jh. hinein vorwiegend auf unbefestigten Wegen, die sich aufgrund der starken Nutzung und mangelnder oder schlechter Wartung häufig in einem sehr schlechten Zustand befanden. Bei Unpassierbarkeit wurde daneben ein anderer Weg gesucht oder eine ganz neue Strecke gewählt. Aus diesem Grund ist der Verlauf historischer Straßen häufig nicht einfach zu erkennen. Auch die Einfuhr von Zöllen, Straßenzwang, Unruhen oder die Pest konnten den Verlauf einer Straße ändern. Meistens handelte es sich um Raumkorridore, in deren die Wege nicht als konstante Trasse durch die Landschaft führten, sondern nach räumlichen Gegebenheiten und Notwendigkeiten ihren Verlauf änderten (SCHMIDT 2009:61).

Verkehrswege in Thüringen bis ins 15. Jh.

Zu den ältesten Handelsgütern die durch Thüringen transportiert wurden zählt Salz. Es wurde in Europa nur in wenigen Regionen gewonnen, wie z. B. in Österreich am Hallstätter See, im Saaletal bei Halle oder in Thüringen bei Frankenhausen und im Raum um Salzungen. Diese Regionen entwickelten sich zu wichtigen Handlungspunkten, zu denen feste Verkehrswege führten (SCHMIDT 2009:62).

Der Salzhandel wird im Raum Halle bereits im 8. Jh. nachgewiesen. Zum Transport wurden vermutlich zuerst Esel, Ochsen oder Pferde als Tragtiere benutzt. Später gab es zweirädrige Karren mit Körben. Die Reisegeschwindigkeit betrug ca. 20 bis 30 km pro Tag. Transportiert wurden auf diese Weise ca. 200 – 300 kg Ware pro Gefährt (ebd.).

Ebenfalls im 8. Jh. wird die älteste bedeutende Straße Thüringens, die „Via Regia“, die auch streckenweise wegen ihres Verlaufs über Höhenzüge die „Hohe Straße“ genannt wurde, in der Nähe von Vacha 786 erwähnt. Sie führte von Frankfurt nach Leipzig und verlief innerhalb Thüringens über Marksuhl nach Eisenach, dann unterhalb der Wartburg weiter über Gotha, Erfurt, Weimar, bis nach Naumburg an der Saale (DREYER-EIMBCKE 1989:195).

Historiker vermuten, dass bereits der römische Feldherr Drusus (38 – 9 v. Chr.) auf dieser Ost-West-Verbindung 9 v. Chr. bis an die Elbe vordrang. Auch die Franken

haben vermutlich auf dem Weg zur Schlacht gegen die „toringi“ an der Unstrut (531) Teilstücke dieser Route benutzt. In einem Kapitular Karls des Großen wird 801 eine „Sächsische Hochstraße“ erwähnt, vermutlich handelt es sich dabei um die „Via Regia“, die über Eisenach führt. (SCHMIDT 2009:63f).

Die „Via Regia“ war außerdem eine sogenannte „Jacobspilgerstraße“, die seit 829 von Pilgern genutzt wurde, um nach Santiago de Compostela zu ziehen. Als Pilgerstraße wurden vermutlich auch Teilstrecken einer Nord-Süd-Verbindung durch Thüringen genutzt, die später „Regensburger Straße“ oder „Reichsstraße“ genannt wurden, die vom Bischofssitz Naumburg nach Regensburg führte (SCHMIDT 2009:64).

Im Hochmittelalter blühte der Handelsverkehr auf der „Via Regia“ weiter auf. Als Strasse des Königs unterlag sie dem Königsbann, d. h. Geleitgeld und Geleitschutz waren üblich und hatten zur Folge, das im Falle eines Strassenraubes, der Geleitsherr verpflichtet war, Schadensersatz zu leisten. Dieser Grundsatz galt bereits seit 1184 unter Heinrich VI. Kaiser des „Heiligen Römischen Reiches“ (1165 – 1197), (SCHMIDT 2009:64). Nach bildlichen Darstellungen soll die „Königsstrasse“ mindestens 5 m breit gewesen sein. Ein Ritter konnte mit quer gelegter Lanze von 16 oder 17 Fuß Länge (1 Fuß = ca. 35 cm) in der Mitte der Strasse reiten (ebd. S. 65).

Unter Kaiser Friedrich II. erhielt die Stadt Frankfurt a. M. im Jahre 1240 das Privileg, eine Messe abzuhalten, als erste Messe der Welt. Damit erhielt die „Via Regia“ eine zusätzliche Funktion als Handelsweg zwischen den Messestädten Frankfurt und Erfurt (Messeprivileg 1331) und später Frankfurt und Leipzig (Messeprivileg 1497). Unter der Bezeichnung „Hohe Strasse“ oder auch „Oberstrasse“ verlief sie innerhalb Thüringens von Eisenach über Gotha, Erfurt, Buttstedt bis Eckardsberga und dann über Weißenfels bis nach Leipzig. (SCHMIDT 2009:65)

Seit dem 14. Jh. büßte Mitteldeutschland die königliche Zentralgewalt ein. Damit verlor die „Via Regia“ ihre königliche Funktion und bestand unter dem Namen „Hohe Straße“ weiter. Dieser Verkehrsweg hatte weiterhin eine hohe Bedeutung für den überregionalen Warenhandel. Gehandelt wurden z. B. Tuch aus Flandern, Holz, Felle, Wachs und Honig aus dem Osten und das Färberwaid aus dem Thüringer Becken. Im Zusammenhang mit der „Hohen Straße“ ist eine „Fuldaer Straße“ überliefert, die als Verbindung zwischen dem Thüringer Wald und Fulda diente und vermutlich eine Nebenroute der „Hohen Straße“ war. Aufgrund von Witterungs- und Zu-

standsbedingungen, insbesondere im Gebirgsbereich musste die Trassenführung häufiger gewechselt werden, so dass Straßenbündel entstanden sind, die mit unterschiedlichen Namen versehen wurden (SCHMIDT 2009:66).

Eine weitere Verkehrsverbindung führte vom Ostseeraum über die Messestädte Leipzig und Nürnberg nach Venedig, die „Via Imperii“ auch „Reichsstrasse“ genannt. Bei Altenburg führte sie über thüringisches Gebiet weiter nach Süden (SCHMIDT 2009:64f). Im Jahre 1150 wird erstmalig eine „Kupferstraße“ erwähnt, eine wichtige Verkehrsverbindung von Nürnberg zum Mansfelder Land. Dieser Verkehrsweg wurde zeitweilig auch „Hohe Strasse“ genannt, wie viele andere auch und führte über mehrere Trassen u. a. über Eisleben, Erfurt, Arnstadt und Ilmenau. Großräumig war sie Teil einer Route von Jütland über Magdeburg bis Rom. Sie galt in früheren Zeiten auch als Pilgerroute nach Rom (ebd.).

Die Entwicklung der Verkehrswege im Mittelalter war geprägt durch zahlreiche Feldzüge. Diese Wege können z. T. noch an Flurnamen wie z. B. „Am Heerwege“ erkannt werden und deuten auf eine frühere militärische Bedeutung hin. Eine dieser Routen führte als Querverbindung von Köln bis Leipzig, über Kassel und Sangerhausen nach Thüringen (ebd.).

Eine Intensivierung der überregionalen Handelsbeziehungen erfolgte durch den „Thüringer Dreistädtebund“, der sich 1304/06 aus den Städten Erfurt, Mühlhausen und Nordhausen gebildet hat. Als südlichster Städtebund traten sie der „Hanse“ bei und bewirkten über einen Zeitraum von fast 180 Jahren die wirtschaftliche Entfaltung des Raumes. Die so entstandenen „Hansestraßen“ verliefen z. T. auf alter Streckenführung. Eine dieser Handelsstraßen wurde „Sächsische Straße“ genannt. Sie führte von Bremen über Braunschweig nach Magdeburg, dann weiter über Sachsenburg an der Unstrut bis nach Erfurt. Hier kreuzte sie die „Hohe Straße“ und wurde deshalb auch „Kreuzstraße“ genannt. Diese Kreuzstraße verlief nördlich von Erfurt auf einer aus der fränkischen Zeit bedeutenden Salzstraße (ebd.).

Erfurt erlangte im 14./15. Jh. seine Blütezeit als Hanse- und Handelsstadt und war Umschlagplatz von Waren aller Art und Herkunft und gleichzeitig Verkehrsknotenpunkt. So wurden z. B. aus dem Ostseeraum Fische, Pelze und Bernstein gehandelt, aus der östlichen Mittelmeerregion Tuche, Seide, Gewürze und Orientwaren und aus

osteuropäischen Gebieten Vieh, Leder, Häute, Wachs, Honig und Tuche. Hinzu kamen die einheimischen Rohstoffe und Produkte, vor allem Waid, Wolle und Getreide (ebd. S. 66)

Erfurt war der Hauptsitz des sächsischen Geleitwesens. Im Erfurter Geleitsrecht heißt es: *„Alle die Fuhrleute, welche von Nürnberg auf Embten, Münden, Brehmen, Lüneburg, Lübeck, Hamburg, Braunschweig und Magdeburg wollen, müssen ihren Weg im Hin- und Herwege auf Erfurt zu nehmen, und sind nach spezifizierten Straßen zu fahren schuldig“* (DREYER-EIMBCKE 1989:113f).

Von Erfurt aus führte die „Mühlhäuser Strasse“ (belegt seit 1451) durch das Eichsfeld bis nach Kassel. Von dort aus gab es Verbindungen zum Niederrhein. Diese Geleitstraße findet Erwähnung aus dem 14. und 15. Jh. aufgrund von Waidraub im Eichsfeld. Des Weiteren wurde über eine weitere Hansestraße berichtet, die „Nordhäuser Straße“, sie führte vom Harz über Sondershausen nach Erfurt (ebd. S. 67). Wichtige Verkehrsachsen waren außerdem die von Hamburg über Erfurt nach Nürnberg verlaufende Nord-Süd-Verbindung „Nürnberger Geleitstraße“ und die „Böhmische Straße“, die von Erfurt über Rudolstadt und Hof nach Böhmen führte (SCHMIDT 2009:66, DREYER-EIMBCKE 1989:122).

Einer der bekanntesten und noch heute so genannten Verkehrswege war und ist der „Rennsteig“, im Jahre 1380 erstmals urkundlich erwähnt. Der „Rennsteig“ hatte als Passstraße und Verbindungsstraße zwischen den Gebirgsübergängen schon im Hochmittelalter große Bedeutung (SCHMIDT 2009:67).

Zur Beförderung von Handelsgütern wurden zu dieser Zeit zweirädrige und vierrädrige Karren bzw. Frachtwagen benutzt. Pferde wurden verstärkt als Zugtiere eingesetzt. Ein vierrädriges Fuhrwerk konnte je nach Gelände und Last zwischen 30 – 50 km pro Tag zurücklegen. Reiter und Reisekutschen erreichten zum Teil 60 km und mehr am Tag, wobei die Etappen von der Entfernung der einzelnen Wirtshäuser und Rastplätzen abhängig gemacht wurden. Die Straßen auf dem Land waren meist unbefestigte Wege und in schlechtem Zustand; in den Städten gab es vereinzelt schon Pflasterungen. Eine Begrenzung historischer Straßen mit Steinen ist seit dem 13. Jh. belegt (ebd. S. 68).

Straßen der Neuzeit 1500 - 1900

Eine Vielzahl von Kriegen ist für diesen Zeitraum bezeichnend, so dass die Handelsstraßen auch als Heeresstraßen genutzt wurden, wie z. B. bei der Niederschlagung des Bauernaufstandes 1525, auf Kriegszügen der kaiserlichen Truppen und Truppen des Schmalkaldischen Bundes 1547 sowie auf Kriegszügen des Dreißigjährigen Krieges von 1618 – 1648. Zu Kriegszeiten hatte eine gute Verkehrsstruktur oft verheerende Folgen für die Bevölkerung der Region. Besonders während des 30-jährigen Krieges gab es, wie in vielen Gebieten Deutschlands hohe Bevölkerungsverluste (SCHMIDT 2009:68).

Politische Entscheidungen hatten ebenfalls Einfluss auf Handelswege, so verlor Erfurt 1507 durch Kaiser Maximilian I. das Messeprivileg an Leipzig. Das wichtige Stapelrecht ging damit verloren und somit auch die Möglichkeit, Warenströme auf bestimmte Verkehrslinien zu bestimmen (Straßenzwang). Erfurts Bedeutung als Handelsplatz nahm ab. Leipzig und Nürnberg wurden zu den mächtigsten Städten des deutschen Handels und Verkehrs. Die Leipziger Messen sollen zwischen 1620 und 1720 bedeutender gewesen sein, als die Frankfurter Messe. (ebd. S. 69).

Die „Hohe Straße“ (ehemals „Via Regia“) hatte jedoch ihre Bedeutung behalten. Die Route von Frankfurt über Naumburg und Weißenfels bis Leipzig wurde 1541 urkundlich festgelegt. Der heutige Verlauf der Bundesstraße 7 von Eisenach bis Erfurt und der Verlauf der Bundesstraße 87 von Eckartsberga bis Leipzig liegt im Korridor der „Hohen Straße“ (ebd.).

Ab 1516 gab es für die kaiserliche Korrespondenz eine Postverbindung auf der Strecke der ehemaligen „Via Regia“. Seit 1572 bestand eine Stadtbotenverbindung auf der „Hohen Straße“ von Leipzig bis Frankfurt (ebd. S.70). Im weiteren Verlauf des 16. Jh. durften Kaufleute neben der „Hohen Straße“ auch andere Strecken benutzen. Ab 1680 veränderte sich der Verlauf weiterhin in Richtung Dresden über Altenburg. Die Stadt Weimar wurde erst 1784 an die „Hohe Straße“ angeschlossen. Es gab vermutlich zwei Routen der „Hohen Straße“ innerhalb Thüringens, die von Eisenach nach Leipzig und Dresden führten, eine nördliche über Naumburg und eine südliche über Gotha, Erfurt, Weimar, Jena, dann über Altenburg oder Naumburg bis Leipzig (ebd.).

Zu Fahrpostwegen avancierten im 17. Jh. neben der alten „Via Regia“ verschiedene Trassen der „Nürnberger Straße“ und um 1700 auch ein Abzweig der „Hohen Straße“ von Weißensee nach Langensalza. Reitpostwege gab es zusätzlich auf der „Nordhäuser Straße“ und auf Verbindungen der „Nürnberger Geleitstraße“ über den Thüringer Wald (Abb. 19),(ebd. S. 69).

Im 18 Jh. erfolgte der weitere Ausbau des Postverkehrs; ab 1721 wurden steinerne Postdistanzsäulen aufgestellt. Als strassenbegleitende Elemente wurden sie Bestandteile der Kulturlandschaft (GRÄNITZ 2009:310).

Unter Friedrich dem Großen wurde 1757 die erste deutsche Chaussee angelegt. Die ehemalige „Via Imperii“ (Nürnberger Straße) wurde 1780-84 ausgebaut und mit festem Untergrund versehen. Seit etwa 1806 erhielt sie ihre heutige Linienführung und wurde beidseitig mit italienischen Pappeln bepflanzt. Während der napoleonischen Besetzung gab es Anweisungen an die Gemeinden in Deutschland, Landstraßen in einen besseren Zustand zu versetzen. In Frankreich waren Chausseen schon länger bekannt. Ein intensiver chausseemäßiger Ausbau der Straßen erfolgte ab 1820, in den Jahren 1830 – 1850 erreichte er seinen Höhepunkt. Ab diesem Zeitpunkt kann das Straßennetz in Thüringen als wesentlich festgelegt gelten (ebd. S. 72).

1830 wurde die bis heute geltende Route des „Rennsteig-Wanderweges“ von Hörschel bis Blankenhain festgelegt. Er wurde zur Zeit des Deutschen Reiches der populärste Wanderweg. Im 19. Jh. passierte man auf dem 168 km langen Wanderweg ein Dutzend verschiedene Länder. Der Kammweg selbst stellte auf knapp der Hälfte der Strecke (73 km) die Grenze dar (ebd.).

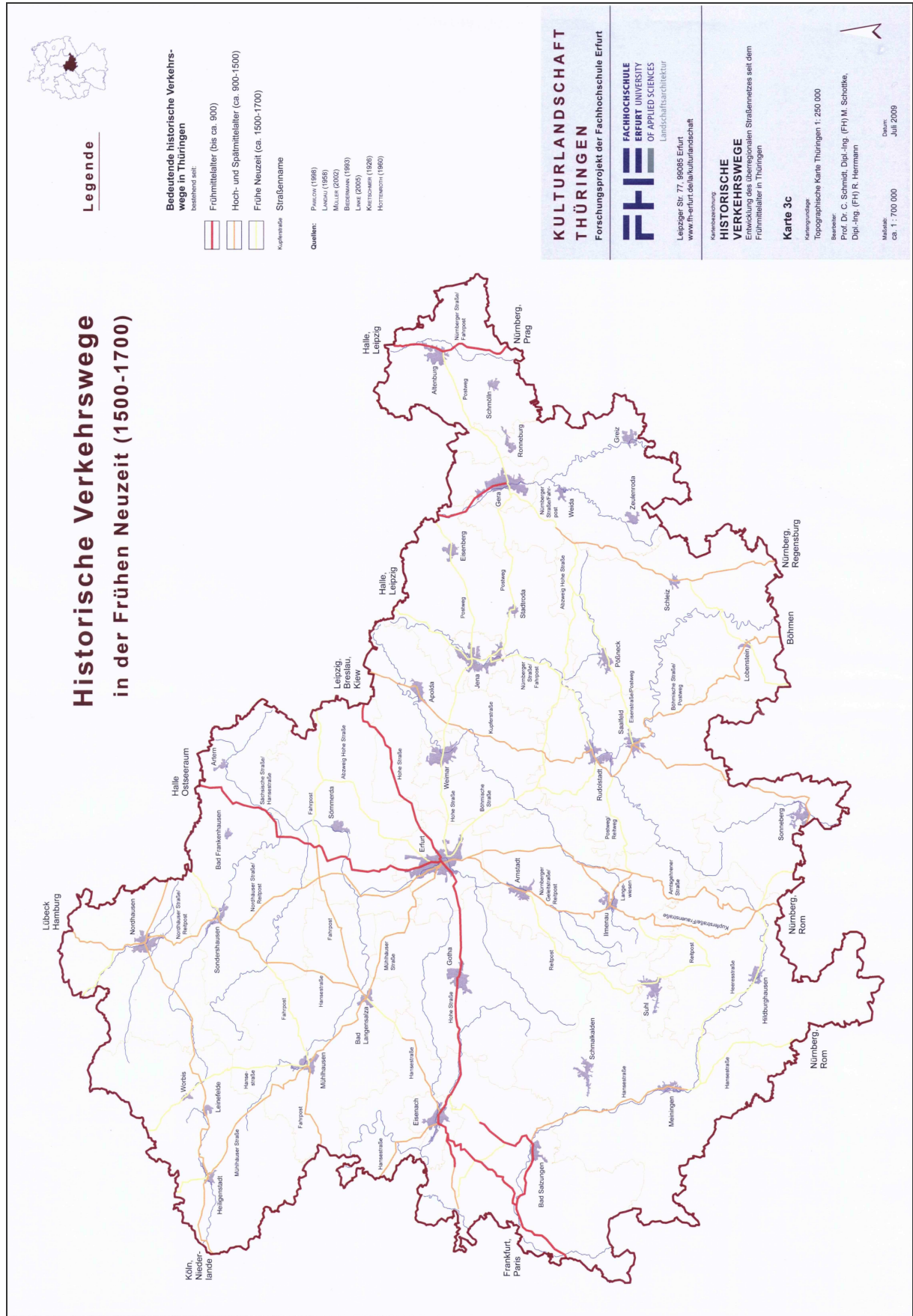


Abbildung 19: Historische Verkehrswege in der frühen Neuzeit (1500 – 1700)
 Quelle: MEYER/SCHMIDT 2009:Karte 3c

Zeitgeschichte aus der Nachkriegszeit

Durch die Trennung Deutschlands nach dem Zweiten Weltkrieg endeten Straßen im Grenzbereich oft „im Nichts“. DREYER-EIMBCKE (1989:121) schildert diese Situation folgendermaßen:

„Fünf Kilometer südlich von Duderstadt endet die Bundesstraße 247 an der Grenze. Jäh brechen die uralten Verkehrsverbindungen ab, hier ist nur noch der kleine Grenzverkehr möglich. Quer durch Deutschland verlegt die innerdeutsche Grenze mit ihren Wachttürmen, Zäunen, Hundelaufstrecken und Flutlichtanlagen den alten Verbindungen den Weg. Während die Grenzen zu unseren westlichen, nördlichen und südlichen Nachbarn für den hin- und herflutenden Verkehr offen sind und alles getan wird, ihn so reibungslos wie möglich ablaufen zu lassen, ist hier bis auf wenige Passierstellen kein Durchkommen. Entlang des Grenzverlaufs, der Deutschland teilt, endet so mancher alte Weg im Nichts.“

Neutrassen seit 1990

Nach der Wiedervereinigung begannen Ausbau und Modernisierung des regionalen Verkehrsnetzes. Der natürliche Standortvorteil Thüringens im mitteleuropäischen Raum wurde durch den Ausbau der Autobahnen Frankfurt/M. - Dresden (A4) und Berlin – München (A9) sowie mit dem Bau der neuen Südharzautobahn Göttingen – Halle/S. (A38) und Sangerhausen - Schweinfurt/Coburg (A71/73) genutzt. Auf der Thüringer-Wald-Autobahn entstand der längste Straßentunnel Deutschlands der 7916 m lange Rennsteigtunnel (RAßLOFF 2010:o. S.). Thüringen verfügt über 463 km Autobahn, 1720 km Bundesstrassen und 4.915 km Landesstrassen (Stand 2007 in: www.thueringen.de).

5.4.2 Gewässernetz und Wasserstraßen

Die Gewässer Thüringens gehören zu drei großen Flusssystemen: Elbe, Weser und Rhein, die alle in Richtung Nordsee fließen. Das Einzugsgebiet der Elbe umfasst 65% der Landesfläche Thüringens, das der Weser 30 % und das des Rhein 5 % (Abb. 20). Alle drei Entwässerungsgebiete beginnen in der Nähe von Neuhaus am Rennsteig an einer dreiseitigen Wasserscheide und stellen damit eine hydrographische Besonderheit dar (BUCHHOFER 1986:115f).

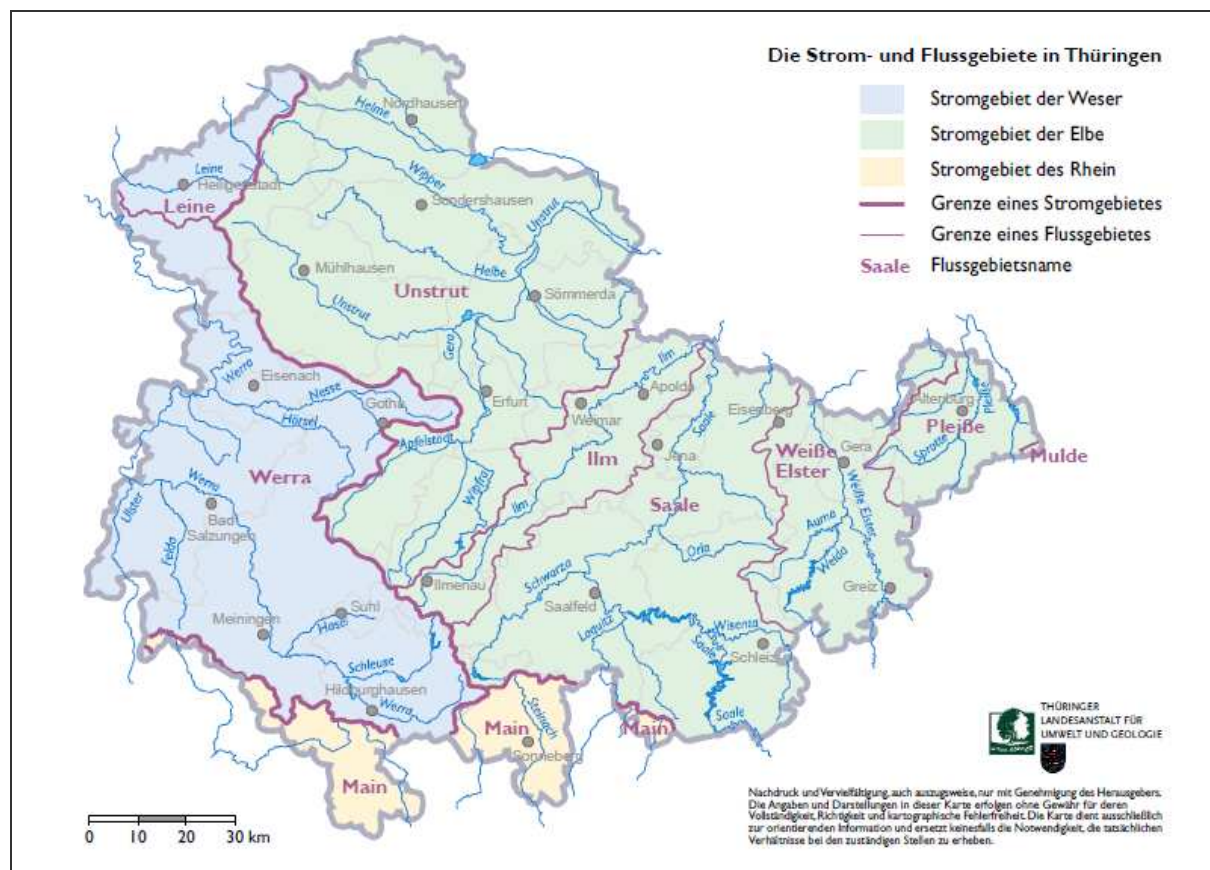


Abbildung 20: Strom und Flussgebiete in Thüringen

Quelle: www.tlug-jena.de/uw_raum/umweltregional/wak/index.html?wak11.html

In Thüringen gibt es viele Fließgewässer, die jedoch aufgrund der hydrologischen Gegebenheiten charakteristische Unterschiede aufweisen. In den Gebirgsbereichen, wie z. B. im Harz oder im Thüringer Wald sind die Gewässer aufgrund der Reliefenergie und der höheren Niederschläge schnellfließend und wasserreich. Im Thüringer Becken dagegen besteht aufgrund der flachen Topographie ein verästeltes Gewässernetz mit starken Stauwirkungen. Das Beckeninnere ist besonders durch seine Niederschlagsarmut gekennzeichnet, steht jedoch im Frühjahr durch das Herabströmen der Schmelzwässer von den umliegenden Gebirgen häufig unter Hochwasser. Besonders im Einzugsgebiet der Unstrut kann aufgrund des schwachen Gefälles das Wasser nicht schnell genug in die Saale entwässern. Über Jahrhunderte waren zahlreiche verheerende Hochwasser die Folge (BUCHHOFER 1986:115f).

Im Bereich der Muschelkalkgebiete, wie auf weiten Flächen des Dün, der Hainleite und auf der Muschelkalkplatte zwischen Jena und Stadtilm sieht das Gewässernetz wieder anders aus. Dort findet kaum Oberflächenentwässerung statt, da das Nieder-

schlagswasser direkt durch den anstehenden Kalkstein aufgenommen wird und in die Tiefe entwässert (ebd.)

Thüringen hat neben Flüssen und Bächen nur wenige natürliche Seen und nur einen Kanal, den Leinakanal, der im 14. Jh. angelegt wurde, um die Stadt Gotha mit Trinkwasser zu versorgen (Pkt.7.1.3). Weiterhin gibt es einige größere Teichlandschaften, in denen Fischwirtschaft betrieben wird, wie z. B. die Plothener Teiche bei Schleiz (600 Teiche im 11./12. Jh. von Mönchen zur Fischzucht angelegt) oder das Ilmenauer Teichgebiet, mit sechs Teichen. Darüber hinaus gibt es große und kleine Stauseen, wie den Hohenwarte-Stausee (gebaut 1926 -1945) an der Saale oder das Hochwasserrückhaltebecken von Straußfurt (gebaut 1961) an der Unstrut (www.flussgebiete.thueringen.de). In Thüringen werden insgesamt 62 Stauseen betrieben. Ein Teil des Trinkwasserbedarfs (35 %) wird aus diesen Stauseen gedeckt (www.talsperren.net).

Die Schifffahrt hat in Thüringen nur eine geringe Bedeutung (Pkt. 7.2.1). Sie findet im Wesentlichen in der Freizeit- und im Sport- und Erholungsbereich statt, hier aber mit wachsendem Zuspruch (www.flussgebiete.thueringen.de).

Saale

Die Saale, der Hauptfluß Thüringens und zweitlängster Nebenfluss der Elbe, entspringt im nördlichen Fichtelgebirge auf einer Höhe von 728 m. Sie mündet nach 413 km Länge bei Barby, kurz vor Magdeburg, linksseitig in die Elbe. Die Saale durchfließt das östliche Thüringen, wird in den Saalekaskaden gestaut (s. u.) und fließt weiter in Richtung Norden nach Sachsen-Anhalt und von dort im Mittellauf durch das Weinbaugebiet Saale-Unstrut. Im Hügelland des östlichen Harzvorlandes durchschneidet sie ein steilwandiges Durchbruchstal, die Alslebener Enge, mit nur 700 – 800 m Breite. Danach fließt sie in die Kustrenaer Wanne mit ca. 5 km Breite. Im Unterlauf bis zur Mündung in die Elbe befinden sich Altwasserläufe und Auenwälder. (www.saalburg-egersdorf.de).

Quarakteristisch sind die vielen Burgen auf beiden Seiten des Flusstales wie z. B. Burg Saaleck und Rudelsburg, die überwiegend im 11. Jh. bis 13. Jh. entstanden sind, als die Saale die Grenze zum slawischen Königreich bildete.

Eine Besonderheit ist die Saalekaskade, die auf einer Länge von 79,8 km aus fünf Talsperren besteht. Dazu gehören der Bleiloch-Stausee, Deutschlands größter Stausee mit 215 Mio. m³ Fassungsvermögen und der Hohenwarte-Stausee. Auf beiden Stauseen gibt es Ausflugsdampfer, auf dem Bleiloch-Stausee seit 2007 zusätzlich das einzige Kabinenschiff Deutschlands auf einem geschlossenen Gewässer (www.talsperren.net).

Die Saale ist seit 981 urkundlich als Verkehrsweg für Güter- oder Personentransporte belegt und abschnittsweise für kleine (Personen-)Schiffe ab der Unstrutmündung schiffbar. Ab Halle ist die Saale durchgehend schiffbar. In Halle-Trotha besteht ein moderner Hafen (www.flussgebiete.thueringen.de).

Auf der Saale wird in jüngster Zeit als Touristenattraktion wieder nach alter Tradition geflößt, und zwar zwischen Uhlstädt und Rudolstadt. Außerdem gibt es den länderübergreifenden Saale-Wasserwanderweg, ein Vorhaben des Deutschen Kanu-Verbandes DKV, mit den Landesverbänden Bayern, Thüringen und Sachsen-Anhalt. Die verschiedenen Aktivitäten des Wassersports, wie auch die Fahrten mit Ausflugsbooten werden inzwischen im Zusammenhang mit Radwandern auf dem dem 427 km langen Saale-Radweg, dem bekanntesten Radfernweg in Thüringen angeboten.

Unstrut

Die Unstrut ist ein linker Nebenfluss der Saale und entspringt in Kefferhausen im südlichen Eichsfeld. Sie fließt zuerst in süd-östliche Richtung bis Bad Langensalza, dann weiter östlich bis Sömmerda, von hier aus nach Norden, durchbricht bei Heldrungen in der Sachsenburger/Thüringer Pforte die nördlichen Randgebirge des Thüringer Beckens und fließt in mehreren großen Schlingen süd-östlich weiter. Hinter Rossleben verlässt sie das Thüringer Gebiet, fließt durch Sachsen-Anhalt bis zum Naumburger Blütengrund und mündet dort nach 192 km Länge in die Saale (www.thueringen-tourismus.de).

Charakteristisch für den Oberlauf der Unstrut sind die mittelalterlichen Städte mit ihren Stadtmauern. Am Mittellauf die breite Beckenlandschaft und am Unterlauf ist es das Weinbaugebiet Saale – Unstrut, seit 1993 die 13. Deutsche Weinstraße. Der

ehemals schiffbare Teil der Unstrut von Artern bis Naumburg, wird seit einigen Jahren verstärkt für Sport und Freizeit genutzt. Auch die Personenschifffahrt wurde wieder eingerichtet. Gemeinsam mit dem Konzept des „Unstrut-Radwegs“ soll der Fluss als Wasserwanderweg und Fahrradweg touristisch gefördert werden (Pkt. 7.2).

Werra

Die Werra, der Hauptfluss der Weser, entspringt nord-östlich von Eisfeld an den Nahtstellen von Thüringer Wald und Thüringer Schiefergebirge in 797 m Höhe. Die Werra durchfließt Thüringen von Südosten nach Nordwesten und begrenzt westlich das Gebiet der Rhön. Sie fließt weiter durch Hessen nach Niedersachsen und vereinigt sich nach 293 km Länge bei Hann. Münden mit der Fulda zur Weser.

Die Werra war ehemals Schifffahrtsstrasse und wurde früher vom Thüringer Wald herunter bis Widdershausen als Flößholzstrasse genutzt. Das Holz wurde über die Weser bis nach Bremen transportiert.

Kleine, aus Leichtholz gebaute Frachtschiffe verkehrten auf der Werra. Sie wurden häufig am Zielort zerlegt und das Holz verkauft. Vom 16. Jh. bis in die zweite Hälfte des 19 Jh. verkehrten Marktschiffe für den Personen- und Gütertransport.

Die Wasserqualität der Werra ist seit Jahren beeinträchtigt durch die Abwässer aus dem größten Kaliabbaugebiet der Welt bei Bad Salzungen (www.widdershausen.de).

Frachtverkehr findet nicht mehr statt; die Werra ist heute beliebtes Ziel für Wassersportler und Wasserwanderer. Sie ist schiffbar ab Treffurt. Flussbegleitend verläuft der Werra-Radweg von Neuhaus im Thüringer Wald bis Hann. Münden auf 290 km Länge. Zusätzlich wird, wie an anderen Flussradwegen auch, die Kombination von „Paddel und Pedale“ angeboten (www.werra-radweg.com).

5.4.3 Eisenbahn

Die Geschichte der Eisenbahn beginnt im frühen 19. Jh. in England. Dort wurde 1825 auf der sieben Meilen langen Strecke zwischen Stockton und Darlington die erste öffentliche Eisenbahn mit Personenbeförderung eröffnet. Es folgte 1830 die 56 km lange Strecke zwischen Liverpool und Manchester und damit der Durchbruch der Eisenbahn und des Schienenverkehrs als neues Verkehrsmittel. Diese neue Epoche des Verkehrswesens trieb die industrielle Revolution in Europa und Nordamerika voran (www.deutschebahn.com).

In Deutschland wurde 1833 ein erster Entwurf für ein gesamtdeutsches Eisenbahnnetz von dem Wirtschaftstheoretiker Friedrich List entworfen (Abb. 21) und im Jahre 1835 dann eine erste Bahnstrecke realisiert, die Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth. Im Jahre 1836 begann der Bau der ersten Fernverbindung von Leipzig nach Dresden. Zu dieser Anfangsphase wurden Planung, Bau und Betrieb der Eisenbahnstrecken noch privat finanziert, außer im Königreich Württemberg. Vor allem Bürger von Handels- und Gewerbestädten bildeten Aktiengesellschaften und bemühten sich um Genehmigungen zum Bau einer Eisenbahn (ebd.).

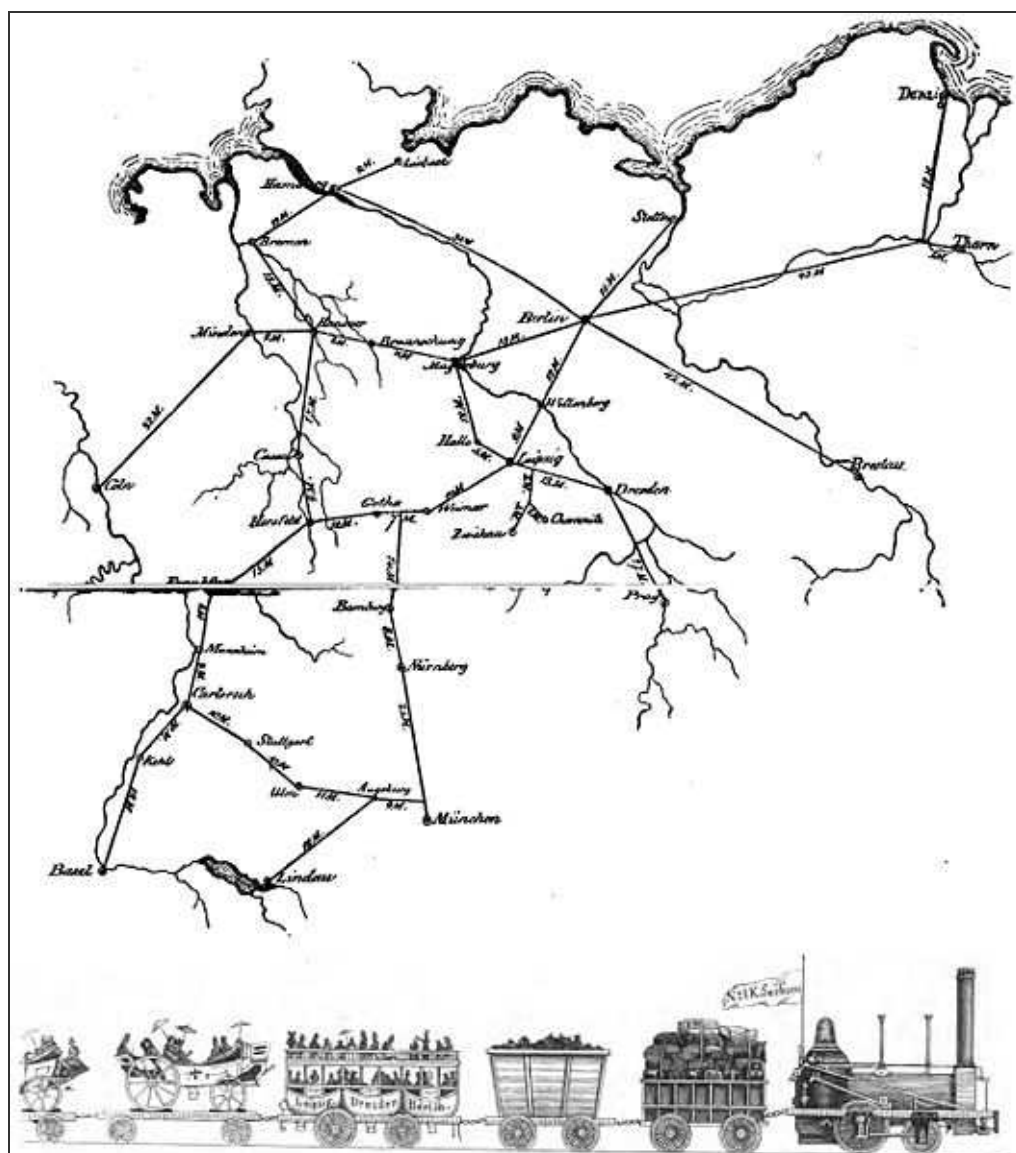


Abbildung 21: Entwurf „Deutsches Eisenbahnsystem“ von Friedrich List 1833
Quelle: de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_der_Eisenbahn_in_Deutschland

Bis 1900 war das Bahnnetz im Wesentlichen realisiert. Nebenstrecken, die nach 1900 gebaut wurden, hatten nur etwa 50 Jahre Bestand und wurden durch den zunehmenden Autoverkehr unrentabel und stillgelegt. Seit 1950 nimmt die Gesamtlänge des Schienennetzes ab. In den frühen 1970er Jahren wurde die Idee der Zweitnutzung der stillgelegten Bahnstrecke aufgegriffen und die Umwandlung ehemaliger Bahntrassen zu Radwanderwegen begann (ebd.)

Vor der politischen Wende 1989 betrug das Bahnnetz der BRD 27.053 km (MEYERS 1992:134 Bd.5). Das gesamte Bundesschienennetz ist seit 1990 um 16% geschrumpft und umfasst rund 38.000 km (Stand 2005). Im Gegenzug dazu werden für die neue Generation der Schnellzüge, den InterCityExpress ICE, seit 1991 neue Trassen gebaut und weitere sind in Planung. Aufgrund von Prognosen wird mit einer etwa 50%-igen Zunahme des Güterverkehrs gerechnet und damit ein weiterer Ausbau des Schienennetzes angedacht (www.mdr.de/nachrichten/).

Eisenbahnbau in Thüringen

Die Einführung der Eisenbahn veränderte das Verkehrswesen radikal, zumal die bestehenden Handels- und Heeresstrassen dem steigenden Gütertransport und Personenverkehr nicht mehr gewachsen waren (SCHMIDT 2009:72). Die erste Eisenbahnstrecke Thüringens wurde 1842 auf Initiative Leipziger Kaufleute von Leipzig bis Altenburg und weiter nach Hof von der Sächsisch-Bayrischen Eisenbahn eröffnet (ebd.).

Durch die Kleinstaaterei in Thüringen war eine Entwicklung der Eisenbahn zunächst erschwert. Erste Überlegungen für eine „Thüringer Stammbahn“, die im Korridor der „Via Regia“ in ost-westlicher Richtung verlaufen und die verschiedenen Gebietsteile Preußens verbinden sollte, gab es aber schon Ende der 1830er Jahre. Unter der Beteiligung Preußens wurde schließlich die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft ThEG gegründet und dabei 75 % des Kapitals von privaten Investoren zur Verfügung gestellt. Die Strecke der Thüringer Stammbahn von Eisenach, Gotha, Erfurt, Weimar und Apolda in Richtung Naumburg wurde zwischen 1846 bis 1849 fertiggestellt (ebd.). Weitere Eisenbahngesellschaften hatten sich gegründet wie z. B. die Saale-Eisenbahngesellschaft mit 93,7 km Betriebslänge und die Weimar-Geraer Eisenbahngesellschaft mit 67,9 km Streckenlänge. Bis zur Gründung des Deutschen Reiches wurde das Thüringer Streckennetz in den wesentlichen Grundzügen festgelegt

und in alle Richtungen erweitert (ebd.). Bis 1881 hatte die ThEG eine Betriebsstreckenlänge von 503,9 km erreicht und gehörte damit zu den 10 größten Privatbahngesellschaften in Deutschland. Aufgrund der großen Bedeutung der ThEG übernahm der Staat Preußen 1882 die Verwaltung der Privatbahngesellschaft im Rahmen der neugegründeten Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt. Weitere Verstaatlichungen folgten und führten zu Vereinheitlichungen von Standards, zu Verbesserungen im Fahrplankontakt und Anschlussmöglichkeiten. Viele Regionen verbuchten aufgrund des Baumbooms der Eisenbahn wirtschaftlichen Aufschwung und durch den Anschluss an das Verkehrsnetz eine Zunahme des Fremdenverkehrs (ebd.).

Unter preußischer Führung wurden auch die beiden Übergänge über den Thüringer Wald gebaut. 1884 erfolgte die Fertigstellung der Strecke Plaue, Suhl bis zur Werrabahn in die Nähe von Meiningen mit der Streckenführung durch den Brandleitetunnel (3039 m lang). Mit der Fertigstellung dieser Strecke wurde die Eisenbahnverbindung von Berlin – Stuttgart durchgängig. Bis 1895 waren die wichtigsten Eisenbahnstrecken Thüringens an Preußen verkauft worden (www.das-thueringen.de).

Das Thüringer Eisenbahnnetz wurde bis zum Ersten Weltkrieg durch den Bau vieler Nebenstrecken erweitert. Ab 1881 wurden auch Schmalspurbahnen gebaut und ab 1911 erfolgte die Elektrifizierung der Hauptstrecken. Seit 1920 war die Deutsche Reichsbahn DR Betreiber des Thüringer Streckennetzes. Es wurden nur noch wenige kleinräumige Streckenabschnitte ergänzt. Das Netz hatte vor dem Zweiten Weltkrieg seine größte Ausdehnung (SCHMIDT 2009:73).

Durch den Zweiten Weltkrieg waren viele Eisenbahnstrecken zerstört, andere wurden wegen Reparationsleistungen nach Kriegsende zurück gebaut (wie z. B. auch die Laurabahn, Pkt. 7.3). In den 1960er und 1970er Jahren erfolgten weitere Stilllegungen. Nach 1990 wurden aufgrund veränderter wirtschaftlicher Bedingungen besonders in Nord- und Ostthüringen weitere Bahnstrecken stillgelegt. Das Streckennetz wurde nach der Wiedervereinigung von der Deutschen Bahn DB übernommen und wird seit dem umfassend modernisiert und erneuert (ebd. S. 74). Im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit VDE wurden im Zeitraum 1990 – 2005 in Thüringen insgesamt 3,9 Mrd. Euro in die Eisenbahninfrastruktur investiert (www.thueringen.de).



Abbildung 22: Bau der ICE-Strecke über die Unstruttalbrücke bei Karsdorf
Photo: Margrit Contius 23.03.2010

Thüringen besitzt das dichteste Schienennetz Deutschlands, bezogen auf die Größe und Einwohnerzahl des Landes. Das Schienennetz umfasst z. Zt. etwa 1541 km, davon sind ca. 27% (409 km) elektrifiziert (Stand 01.01.2008). Der Bau der neuen ICE-Verbindungen VDE 8.1 und VDE 8.2 Nürnberg-Erfurt-Halle wird voraussichtlich im Zeitraum von 2015 – 2017 abgeschlossen sein (Abb. 22) Von Erfurt aus ist Frankfurt in zwei Stunden, Berlin in zweieinhalb Stunden zu erreichen. Nach Fertigstellung der Strecke Erfurt – München verkürzt sich die Reisezeit um zwei Stunden (ebd.).

Auf dem alten Verkehrskorridor der „Via Regia“, der Hauptverkehrsstrecke durch Thüringen, verkehren heute täglich 11 D-Zugpaare in beide Richtungen, was 32% des Gesamtdurchgangsverkehrs im mittleren Deutschland ausmacht (www.via-regia.org).

5.4.4 Historische Kulturlandschaftselemente an Verkehrswegen

Eine historische Wegeführung anhand heutiger Streckenführung zu erkennen, ist oftmals nicht mehr möglich. Alte Pfade, Wege und Trassen sind häufig überprägt, zerstört oder heutige Wege nutzen neue Trassen. Anhand von charakteristischen Kulturlandschaftselementen kann jedoch teilweise der Verlauf eines historischen Verkehrsweges erkannt werden. Im folgenden soll auf einige Kulturlandschaftselemente, die als Zeitzeugen dienen können, hingewiesen werden.

Relikte an Strassen und Wegen

Zur Verteidigung und Sicherung von strategisch wichtigen Strassen wurden vielfach Burgen errichtet, wie z. B. die Wartburg, die Neuenburg und die Drei Gleichen. Um sich in Kriegszeiten zu schützen wurden Städte mit Stadtbefestigungen und Stadttoren gebaut, wie z. B. in Mühlhausen, Bad Langensalza oder Sömmerda (Abb. 23). Diese Stadttore waren gleichzeitig zur Regulierung des Verkehrs gedacht. Für die Stadt Erfurt, die sechs Stadttore hatte, ist der „Wegweiser der Kreuzstrassen“ aus dem Jahre 1515 bekannt, eine genaue Vorschrift darüber, welche Tore beim Betreten und Verlassen der Stadt zu benutzen waren (SCHMIDT 2009:76).



Abbildung 23: Stadttor und Stadtmauer in Mühlhausen
Photo: Margrit Contius 05.11.2009

In Thüringen wurden seit dem 14. Jh. Landwehre angelegt, die aus einem bepflanzten Erdwall und einem Graben bestanden und durch Warttürme an den Durchgängen gesichert wurden. An der „Mühlhäuser Strasse“, einer Verbindung zwischen Erfurt und Kassel ist seit 1370 der „Mühlhäuser Landgraben“ überliefert (Pkt. 7.2.3). Teile des Landgrabens sind noch vorhanden (SCHMIDT 2009:76).

Strassen und Wege weisen als alte Verkehrsverbindungen zahlreiche Kulturlandschaftselemente und Baudenkmäler auf. Neben Brücken und Furten gab es seit dem Mittelalter zahlreiche Geleitshäuser und Zollstationen, an denen Fuhr- und Kaufleute Gebühren zahlen mussten, was meist eine ergiebige Geldquelle für Landesfürsten war. Das Geleit unterschied sich in „totes Geleit“ - Ausstellen eines Geleitbriefes mit Zusicherung von Schadensersatz bei Straßenraub und in „ein lebendiges Geleit“ – Begleitung durch Bewaffnete (SCHMIDT 2009:75).

Zollstationen gab es aufgrund der Zersplitterung Thüringens in großer Zahl. Erhoben wurden Grenz-, Wege-, Brücken- und Torzölle. Diese Zollstationen waren vorzugsweise an natürlichen oder künstlichen Engpässen errichtet worden, damit Reisende wenig Möglichkeiten der Umgehung hatten. Bekanntes Beispiel für die „Via Regia“ war die Zollstation Vacha (SCHMIDT 2009:75).

Weitere wichtige Orientierungspunkte am Wegesrand waren z. B. die sächsischen Postmeilensäulen, die ab 1721 im Einflussbereich Kursachsens aufgestellt wurden. Sie waren aus Stein gemeißelt und sind vereinzelt noch zu finden. Unterschieden wurden sie in Distanzsäulen, welche die Entfernungen zwischen den Städten angaben und Straßensäulen, die im Abstand von einer Meile (2 Std. Wegezeit), einer $\frac{3}{4}$ Meile (1 $\frac{1}{2}$ Std. Wegezeit), einer halben Meile (1 Std. Wegezeit) oder in einer $\frac{1}{4}$ Meile ($\frac{1}{2}$ Std. Wegezeit) aufgestellt waren, wie z. B. auf der „Mühlhäuser Strasse“ bei Grossengottern (Pkt. 7.2.3). Darüber hinaus gab es noch kleinere Meilensteine, die ebenfalls Ganz-, Halb- oder Viertelmeilen aufzeigten. Nach Einführung des metrischen Systems 1870 wurden die Meilensteine teilweise mit Kilometerangaben versehen (LINKE 2005 zitiert in: SCHMIDT 2009:79).

Im 19. Jh. erfolgte mit dem Ausbau der Strassen zu Chausseen die Errichtung von Chausseehäusern, häufig an exponierter Lage, die zur Einnahme von Chausseegeldern dienten und zum Bau und zur Instandhaltung der Strassen verwendet wurden. Bemessungsgrundlage waren sowohl die Anzahl der Pferde, als die Größe der Wagen und die Breite der Wagenreifen (SCHMIDT 2009:75).



Abbildung 24: Nachbildung einer Kursächsischen Postmeilensäule
Photo: Margrit Contius 05.11.2009

In Bad Langensalza vor dem Rathaus wurde eine Kursächsischen Postmeilensäule nachgebaut. An der Postsäule ist der historische Verlauf des Postweges im frühen 18. Jh. von Kassel bis Leipzig dargestellt (Abb. 24 u. 25).



Abbildung 25: Historischer Poststraßenverlauf
Photo: Margrit Contius 05.11.2009

Relikte an Gewässern

Zu Relikten der Flussquerungen gehören Furten, an denen sich häufig Treffpunkte oder Siedlungen entwickelten, wie z. B. die „Erpesfurt“ zur Querung der Gera, aus der sich die Stadt und der Name „Erfurt“ entwickelten. Furten wurden noch im 19. Jh. genutzt, wie z. B. in Blankenburg/Saale. Seit dem 12. Jh. wurden Flüsse zur Querung auch mit Brücken versehen. Die ältesten Brücken bestanden aus Holz und konnten nur von leichten Fuhrwerken befahren werden. Bei Hochwasser wurden sie häufig zerstört. Ab dem 13. Jh. wurden sie durch Steinbrücken ersetzt, wie z. B. die älteste erhaltene Steinbrücke nördlich des Mains bei Creuzburg, ein wichtiger mittelalterlicher Übergang für die „Via Regia“. Auch die Krämerbrücke in Erfurt, ebenfalls Teil der „Via Regia“, wurde ab 1117 mehrfach aus Holz gebaut, dann 1325 durch eine Steinbrücke ersetzt. Für die Querung größerer Flüsse wurden zudem Fähren

eingesetzt, die in Feldoriginalen der Urmesstischblätter von 1855 vermerkt waren (SCHMIDT 2009:74f).

Relikte an Bahntrassen

Die bekanntesten Relikte sind Bahnhöfe. Anhand der Größe und der Baustile können die Bedeutung und die Bauepoche erkannt werden. Gab es zu Beginn des Eisenbahnbaus noch kleine Gebäude, die noch keinen Repräsentationscharakter hatten, änderte sich das mit der Bedeutung des Bahnwesens. Bahnhöfe entwickelten sich zu Aushängeschildern und Prestigeobjekten. Riesige palastähnliche Gebäude und Hallen entstanden, wie z. B. in Leipzig und Frankfurt.

Andere bahntypische Relikte, wie Wassertürme und Wasserkräne aus der Dampflokzeit, die zur Versorgung der Lokomotiven neben den Gleisanlagen standen, gibt es noch in Plaue, Arnstatt und Weimar (erbaut von 1912 – 1916), seit 2004 umgenutzt (Abb. 26). Ebenso sind noch einige Drehscheiben erhalten, die im Bereich von Endbahnhöfen benötigt wurden oder auch Ringlokschuppen, die in Thüringen häufig vorkamen (SCHMIDT 2009:80f).

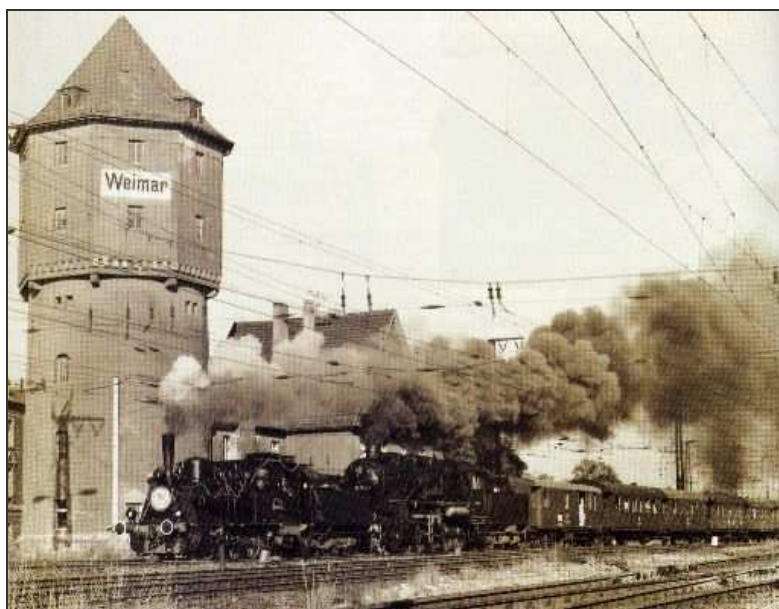


Abbildung 26: Wasserturm in Weimar um 1960

Quelle: kunstturm.com/egt.htm

Zu den Relikten zählen alte Stellwerke, die ab 1885 zur Fernbedienung von Weichen und Signalen eingesetzt wurden. Auch Güterbahnhöfe mit Warenschuppen, Kräne und Laderampen, alte Bahnwärterhäuschen oder kleine Bahnhofsgebäude, die zum

Teil als Wohnhäuser genutzt werden sind alte Bahnrelikte, wie z. B. am „Laura-Radweg“ in Dielsdorf (Pkt. 7.3.2).

Auch viele historische Eisenbahntunnel sind architektonisch bedeutend, da sie sehenswerte Natursteinportale aufweisen, wie z. B. der Küllstedter Tunnel (erbaut 1880), der zur stillgelegten Kanonenbahn gehört (Abb. 27). Hinzu kommen zahlreiche Eisenbahnbrücken und -viadukte, die zum Teil noch genutzt werden, wie das 1891-93 erbaute 202 m lange Viadukt in Stadtilm mit 13 steinernen Bögen, zur Überquerung der Ilm (SCHMIDT 2009:75/81).

Etlliche ehemalige Bahntrassen, teils mit Brücken und Tunneln sind in Thüringen zu Radwanderwegen umgewidmet worden wie z. B. der „Laura-Radweg“ (Pkt. 7.3.2) oder sind in Umnutzungsplanung. Manchmal können an der Strecke alte Kilometersteine entdeckt werden.



Abbildung 27: Westportal des Küllstedter Tunnels
Quelle: www.vergessene-bahnen.de/Ex666_2.htm

6. Radverkehrskonzept und Radwegenetz Thüringens

Der Fahrradtourismus ist in Deutschland ein wichtiger Wirtschaftsfaktor mit zunehmender Tendenz. Im Jahr 2007 nutzten etwa 45% der Deutschen über 14 Jahren (ca. 22 Millionen) im Urlaub das Fahrrad, davon ca. 15% häufig bis sehr häufig. Mittlerweile gibt es in Deutschland über 200 Radfernwege, die aufgrund ihrer Attraktivität, Ausstattung und Beliebtheitskala untereinander konkurrieren. In der ADFC-Radreiseanalyse 2010 wurden als beliebteste Radfernwege in Deutschland ermittelt:

1. der Elbe-Radweg mit 15,6 %
2. der Main-Radweg mit 10,1%
3. der Weser-Radweg mit 5.7%

(www.adfc.de/ADFC-ReisenPLUS/Deutschland/ADFC-Qualitaetsradrouten).

Der Freistaat Thüringen profitiert von dieser Entwicklung. So wurde z. B. von der Arbeitsgemeinschaft Saale-Radwanderweg innerhalb von 5 Jahren eine starke Zunahme des Radverkehrs gezählt, sowohl in der Kategorie Radfahrer als auch Fernradwanderer. In Erhebungen der Jahre 2000 und 2005 wurden folgende Zahlen ermittelt, s. u. was etwa einer Verdoppelung entspricht (TMBLM 2008:10).

Tabelle 1: Erhebung Radfahrer und Radwanderer

Jahr	Radfahrer Insgesamt	davon Radwanderer
2000	189.000	19.000
2005	387.000	34.000

Quelle: TMBLM 2008:10

Auch auf anderen touristischen Radwegestrecken in Thüringen wird eine Zunahme der Nutzung bestätigt. Im Landestourismuskonzept wird jedoch darauf hingewiesen, dass Thüringen als Radwandererland bislang noch unzureichend wahrgenommen wird (ebd.).

„Thüringen ist für mich noch unbekannt und ich habe viel Erfreuliches darüber gehört“, so lautet eine Aussage in der Marktstudie „Radreisen der Deutschen 2008“. In der Studie, wurde z. B. nach Motiven für einen Radurlaub in Thüringen gefragt (Abb.28). Die Ergebnisse dieser Studie bestätigen den zunehmenden Trend, Radwanderurlaub in Thüringen als attraktives Angebot auszubauen (www.trendscope.de/marktstudien/radreisen-der-deutschen).

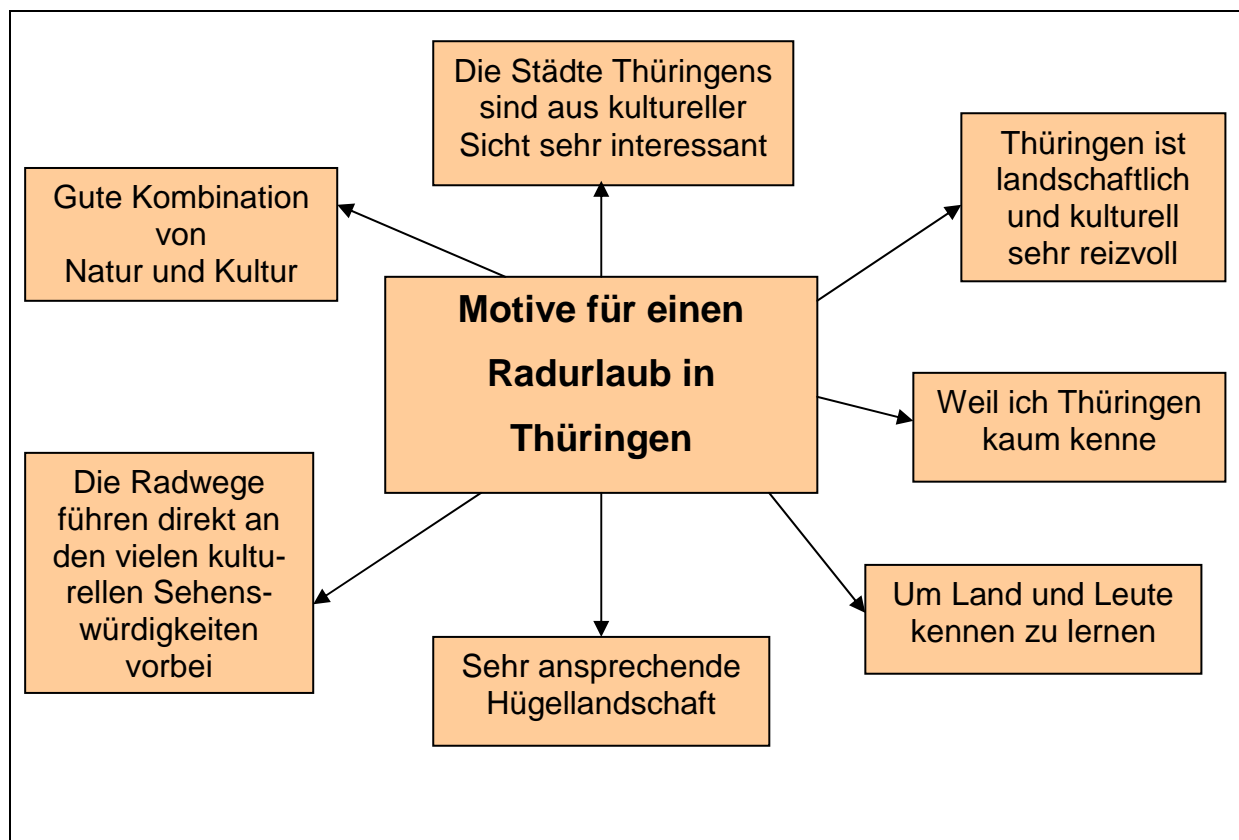


Abbildung 28: Motive für einen Radurlaub in Thüringen
(eigene Darstellung)

Quelle: www.trendscope.de/marktstudien/radreisen-der-deutschen

6.1 Thüringisches Radverkehrskonzept

Als zweites Flächenland in Deutschland hat der Freistaat Thüringen im Sommer 2008 ein Radwegeverkehrskonzept entwickelt und verabschiedet. Ziel dieses Konzeptes ist es: „den Anteil des Radverkehrs zu steigern sowie die Verkehrssicherheit und die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern. Dazu werden Alltagsradverkehr und touristischer Radverkehr im Radverkehrskonzept für Thüringen zusammengeführt“ (Abb. 28). Das Konzept ist auf 10 - 15 Jahre angelegt und gibt einen einheitlichen Rahmen für die Landesverwaltung und Kommunen vor. Das Radwegesetz soll bis zum Jahr 2020 auf 3.200 km Länge ausgeweitet werden (www.tmbtm.de).

„Thüringen entwickelt sein touristisches Radwegenetz konsequent weiter: Die Mittel für Radwege entlang der Landstraßen sollen im Haushaltsjahr 2010 von 1,5 auf 4,5 Millionen Euro steigen.“ So lautete die Ankündigung des Thüringer Bauministers auf einer Tagung im März 2009. Die Schwerpunkte der kommenden Jahre wer-

den u. a. auf eine sichere Befahrbarkeit, eine touristische Beschilderung und auf der Entwicklung von radtouristischen Erlebnisrouten liegen (TMWTA am 26.03.2009 in: www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten).

Das Radverkehrskonzept legt für Thüringen auch die Maßnahmen für die Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans fest. Für die Planungen steht ein Finanzvolumen von jährlich 5,7 Mio. Euro für Bundesstrassen und 4,4 Mio. für Landstrassen zur Verfügung (TMBLM 2008:7).

Zu den Maßnahmen zählen u. a. eine stärkere Berücksichtigung des Radverkehrs bei der Planung von Verkehrsvorhaben, eine Bedarfsliste für begleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen, die Beseitigung von Unfallschwerpunkten, die Entwicklung eines radtouristischen Landesnetzes, die Festlegung von Qualitätsstandards für touristische Radwege, die Einführung einer Richtlinie zur einheitlichen Radverkehrswegweisung, der Ausbau von Bike&Ride-Angeboten und die verstärkte Nutzung ehemaliger Eisenbahnstrecken für den Bau von Radwegen. Zu den weiteren Maßnahmen gehört ebenso die Schaffung einer Datenbank zum Radverkehr und der verstärkte Einsatz des Internets in der Öffentlichkeitsarbeit (TMBLM 2008:6f).

Eine weitere Maßnahme ist die Bestellung eines Landesradwegewarts. Der Aufgabenbereich umfasst die jährliche Befahrung und Dokumentation der Radwege, die Überprüfung der Routenführung, des Wegezustands, der Wegweisung und der Serviceinfrastruktur. Eine Bestandsaufnahme und Bewertung der radtouristischen Wege und die Einrichtung eines Pflege- und Beschilderungskatasters sollen als Grundlagen für Beratung und Koordination für Träger der Radfernwege dienen (TMBLM 2008:14). Beteiligt am Konzept sind die Landkreise, die kreisfreien Städte, der Thüringische Landkreistag, der Gemeinde- und Städtebund Thüringens, Tourismusorganisationen und der Allgemeine Deutschen Fahrrad-Club (ADFC), (ebd. S. 6f).

Vorläufer des Radverkehrskonzeptes sind, das Freizeitradwegekonzept (Radfernwege) von 1991 sowie das Konzept für Radwege an Bundes- und Landstraßen von 1999. Der Rahmen, der für das touristische Radwegenetz Thüringens gesetzt wird, soll über den Umfang der Radfernwege hinausgehen und legt Korridore für bestimmte Routenverläufe fest (Abb. 29). Änderungen oder Ergänzungen sollen möglich sein und der Schutz von Natur und Landschaft soll beachtet werden. Die Voraussetzung

einer Förderung von touristischen Radwegen ist abhängig von der Bedeutung für das gesamte Netz und von der Einhaltung von Standards (ebd.).

Zur Vereinheitlichung der Radverkehrswegweisung wird eine technische Richtlinie eingeführt, die auf bundesweit einheitlichen Standards beruht (ebd. S.7).

In Anlage 7 zum Radverkehrskonzept heißt es darüber hinaus:

„Gemäß dem Radverkehrskonzept des Freistaates Thüringen wird ein radtouristisches Landesnetz für Thüringen entwickelt, das zwischen dem Radfernnetz und dem Radhauptnetz unterscheidet.“ So können für Radwegenetze im Wesentlichen folgende Arten von Wegen genutzt werden:

Radwege in Kombination mit land- oder forstwirtschaftlichen Wegen
straßenbegleitende Radwege an öffentlichen Straßen
touristische Radwege (TMBLM 2008:Anlage 7, S. 2).

Für das gesamte Landesnetz werden folgende Qualitätsstandards vorgegeben:

erforderlich

möglichst umweg- und steigungsarme Verbindungen

sichere Befahrbarkeit

sicheres Queren von Straßen

allwettertauglicher Belag (außer bei Schnee und Eisglätte)

konsistente Wegweisung

ausreichende Breite der Radverkehrsanlagen

touristische Infrastruktur

wünschenswert

zügig und mit hohem Komfort befahrbar

attraktive Routenführung (TMBLM 2008:49).

Nach Vorgaben des Radverkehrskonzeptes soll als weitere Maßnahme bei der Erarbeitung des Landesentwicklungsplans und der Regionalpläne geprüft werden, ob eine Umnutzung weiterer ehemaliger Bahntrassen zu Radwegen möglich ist. Im radtouristischen Landesnetz sind bereits einige umgenutzte Bahntrassen enthalten, wie z. B. der „Laura-Radweg“ (Pkt. 7.3.2).

6.2 Touristisches Radwegenetz in Thüringen



Abbildung 30: Radwanderwege aktueller Stand 2010
Quelle: www.rad-thueringen.de/

„Radwandern zwischen Wald und Weltkultur“, ist in Thüringen bereits auf über 13 Fernradwegen (Tab. 1) und vielen regionalen Routen möglich. Zwischen Harz, Thüringer Wald, Schiefergebirge, durch Flusstäler, entlang der Städtekette und auf den Spuren von Persönlichkeiten, wie Bach, Luther, Goethe und Schiller lässt sich die Landeskultur „erradeln“. Acht dieser Radfernwege sind länderübergreifend (www.thueringen-tourismus.de).

Tabelle 2: Fernradwege in Thüringen (alphabetisch geordnet)

Radfernweg	Gesamt-länge	davon in Thüringen	Verlauf innerhalb Thüringens	Kategorie
Elster-Radweg	250 km	74 km	von Greiz nach Crossen	Flussradweg
Radfernweg Euregio Egrensis	580 km	138 km	von Greiz nach Blankenstein	
Gera-Radwanderweg	75 km		vom Rennsteig über Erfurt nach Gebesee	Flussradweg
Harzrundweg	400 km	31 km	von Stempeda bis Ellrich	
Ilmtal-Radweg	125 km		von Allzunah nach Kaatschen-Weichau	Flussradweg
Leineradfernweg	281 km	38 km	von Leinefeld nach Ahrenshausen	Flussradweg
Rennsteig-Radwanderweg	195 km	180 km	von Hirschfeld nach Blankenstein	
Rhön-Radweg	180 km	46 km	von Bad Salzungen nach Motzlar	
Saale-Radwanderweg	427 km	198 km	Spornberg nach Kaatschen-Weichau	Flussradweg
Radfernweg Thüringer Städtekette	225 km		von Eisenach nach Altenburg	
Unstrut-Radweg	195 km	152 km	von Kefferhausen bis Wiehe	Flussradweg
Unstrut-Werra-Radweg	32 km		von Mühlhausen nach Treffurt	Verbindungspange
Werratal-Radweg	300 km	200 km	von der Werraquelle bis Großburschla	Flussradweg

Quelle: www.thueringen-tourismus.de (leicht verändert)

Etwa 80% der Radfernwege in Thüringen sind bereits gut ausgebaut, bzw. befahrbar; das Radhauptnetz umfasst z. Zt. über 60 Radwegverbindungen, mit über 1700 km Radwegen (Abb. 30). Damit entsteht ein dichtes System von Radfernwegen, Radwegen und Verbindungswegen.

Durch Thüringen führen außerdem zwei Deutschland-Radrouten (D-Netz) und zwar die „Mittellandrouten“ (D-4), die über Teilstrecken des Werratal-Radwegs, des Herkules-Wartburg-Radwegs und über die Thüringer Städtekette führt sowie die „Ostsee-Oberbayern-Route“ (D-11), die innerhalb Thüringens über den Saale-Radweg führt (www.thueringen.de/de/tmblv/verkehr/radwege).

Neben den Radfernwegen gibt es 22 Regionale Radwege, die zwischen 3 km und 130 km Länge innerhalb Thüringens verlaufen. Einige dieser Radwege sind Verbindungsspannen, wie z. B. der „Laura-Radweg“, der den „Unstrut-Radweg“ mit dem Ilm-Radweg verbindet. Zu diesen regionalen Radwegen gehören sowohl Themenradwege, wie z. B. der Feininger-Radweg und der Thüringer Mühlenradweg, als auch Radwege die z. T. auf ehemaligen Bahntrassen verlaufen, wie der Mommelstein-Radweg und der „Laura-Radweg“ (www.thueringen-tourismus.de).

Über dieses, durch die Thüringer Tourismus GmbH vermarktete Radwegenetz hinaus, gibt es noch zahlreiche Rundkurse, Erlebnisrouten und Themenrouten. Sie verlaufen teilweise auf dem bestehenden Streckennetz oder sind neue Querverbindungen. Es werden auch spezielle Tagestouren angeboten, wie z. B. eine 44 km langes Teilstück auf der stillgelegten Bahnstrecke von Altenburg bis Narsdorf die von ADFC und der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH NVS empfohlen wird. Diese Strecke gehört zu den Verbindungsspannen, sie verbindet die Thüringer Städtekette mit dem Mulde-Radweg (www.adfc-thueringen.de/bahnrad).

Verknüpfung mit dem Schienenpersonennahverkehr SPNV

Der öffentliche Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Deutschland umfasst die Zugkategorien Interregio-Express, Regional-Express, Regionalbahn und S-Bahn. In Thüringen besteht die bis 2011 gültige Vereinbarung, einer kostenfreien Mitnahme von Fahrrädern in allen Nahverkehrszügen im Rahmen der zur Verfügung stehenden Kapazitäten. Spezielle Mehrzweckabteile stehen in den Nahverkehrszügen für die Fahrradbeförderung zur Verfügung (www.thueringen.de/de/tmblv/verkehr/radwege). Eine Weiterführung der Vereinbarung der kostenlosen Fahrradmitnahme wird angestrebt. Zur Verbesserung der Vernetzung des Schienenverkehrs mit dem Fahrradverkehr, sollen an Bahnhöfen und Haltepunkten weitere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden, wie z. B. „Bike+Ride-Anlagen“ (TMBLM 2008:16).

Seit 2004 wird vom ADFC Landesverband Thüringen und der NVS jährlich die Broschüre „Mit Bahn & Rad durch Thüringen – Reizvolle Radtouren“ herausgegeben. 12 verschiedene Tourenvorschläge für Tagestouren, die in dem Thüringer Radwegenetz als solche nicht enthalten sind werden präsentiert, mit genauer Beschreibung von Start- und Zielbahnhof, Sehenswürdigkeiten, Streckenlänge und –dauer. Weiterführende Infos über Einkehrmöglichkeiten und Fahrradreparaturstellen sowie Photos sind ebenfalls enthalten. Die Touren können im Internet heruntergeladen werden (www.adfc-thueringen.de/bahnrad).

Radroutenplaner Thüringen

In einigen Bundesländern wie z. B. Hessen und Nordrhein-Westfalen gibt es bereits Radroutenplaner, die kostenlos im Internet aufgerufen werden können und hohe Zugriffszahlen verzeichnen. Diese Radroutenplaner sind bisher auf die einzelnen Bundesländer begrenzt. Für den Freistaat Thüringen wird z. Zt. ein Radroutenplaner entwickelt, der noch vor den Sommerferien 2010 für die Öffentlichkeit freigeschaltet werden soll (Abb. 31).

Die Besonderheit eines Radroutenplaners liegt darin, dass sich im Internet per Mausclick beliebige Routen aus dem eingepflegten Radroutennetz abrufen und berechnen lassen. Für jede ausgewählte Strecke kann ein Höhenprofil und die Höhendifferenz angezeigt werden. Auch die Suche nach einer optimalen Route, bei der Steigungen umgangen werden können ist möglich. Nach Eingabe der gewünschten Start- und Zieladresse wird die am besten geeignete Route ausgewiesen. Aus- und Einstiegspunkte in das Radnetz werden ebenfalls angezeigt. Alle gewünschten Anlaufpunkte können am Bildschirm durch Symbole gesetzt werden.

Der Routenplaner wird ergänzt mit Daten und Photos aus der zentralen Datenbank der Thüringer Tourismus GmbH (TTG), wie z. B. die Lage von Sehenswürdigkeiten, Bahnhöfen oder Touristeninformationen. Ebenso stehen Informationen über „Bett&Bike“ Betriebe vor Ort bereit, als auch Fahrpläne von Bus und Bahn. Außerdem können bekannte Themenrouten auf der Karte angezeigt werden, eine Wettervorhersage ist ebenfalls möglich.

Als Kartengrundlage werden Geodaten der Landesvermessung genutzt, um eine hohe Detailgenauigkeit bei der Verortung der Routen zu erreichen. Die Streckeninfor-

mationen können am Computer ausgedruckt werden oder stehen als GPS-Track zum Herunterladen zur Verfügung.

Die Daten für das Fahrradnetz werden von den Kreisen, Städten und Gemeinden Thüringens zur Verfügung gestellt. Damit soll eine hohe Qualität bei der Auswahl des Landesnetzes gewährleistet werden. Bis zur Freischaltung des Radroutenplaners für Thüringen sollen rund 15.000 km Radnetz eingearbeitet sein und zur Verfügung stehen. Streckeninformationen werden bis 20 km in die Nachbarländer vorgehalten (www.thueringen-reise.com/wd).



Abbildung 31: Entwurf für einen Radroutenplaner für Thüringen
Vorlage aus der Fachtagung Rad in Erfurt am 22./23. März 2010
Quelle: www.thueringen-reise.com/wd

ADFC Gütekriterien und Zertifizierungen

„Radfernwege (RFW) sind laut Definition überregionale, beschilderte Radrouten, die vornehmlich dem touristischen Fahrradverkehr dienen und bestimmte Mindeststandards aufweisen“ (www.bettundbike.de).

Mit zunehmender Bedeutung des Radtourismus nehmen auch die Ansprüche von Radwanderern an die Qualität der Strecke, an Informationsmöglichkeiten und an at-

traktive Zusatzangebote zu. Der ADFC hat ein Zertifizierungsinstrument zur Ermittlung von Radwegestandards entwickelt und erteilt anhand der Gütekriterien das Gütesiegel „ADFC-Qualitätsradroute“, in Stufen von einem bis fünf Sternen. In Deutschland wurden bereits 14 Radfernwege mit dem Gütesiegel versehen, darunter zwei „Fünf-Sterne-Routen“, der „Main-Radweg“ und der Radweg „Liebliches Taubertal“, neun „Vier-Sterne-Routen“ und drei „Drei-Sterne-Routen“ ([www.adfc.de/ADFC-ReisenPLUS/ Deutschland/ADFC-Qualitaetsradrouten](http://www.adfc.de/ADFC-ReisenPLUS/Deutschland/ADFC-Qualitaetsradrouten)). Das Gütesiegel soll insbesondere Radwanderern zugute kommen, die bestimmte und vergleichbare Standards voraussetzen. Des Weiteren sollen diese Siegel zur Vermarktung eingesetzt werden und den Routenbetreibern Wettbewerbsvorteile verschaffen. Darüber hinaus bietet eine Zertifizierung von Radwanderwegen für Länder und Kommunen Leitlinien, die zur Optimierung der Radwegenetze beitragen können (ebd.).

Das Gütesiegel „ADFC Qualitätsradroute“ wird für drei Jahre verliehen. Folgende zehn Kriterien werden geprüft:

- Eindeutiger Name
- „Nationaler Rang“: Bekanntheit, Pauschalangebote, Länge
- Befahrbarkeit: Breite, Umlaufschranken, Poller, Stufen, Treppen, Gefahrenstellen
- Oberfläche: Material, Schiebestrecken, Querrillen, große Löcher
- Wegweisung: Art der Wegweisung, falsche Richtung, fehlende Schilder, schlecht lesbare Schrift, Widerspruch zur StVO
- Routenführung: Lärmbelastung, Geruchsbelästigung, Staubbelästigung, Umwege, Thema verfehlt, Höhenmeter, monotone Führung
- Kfz-Verkehrsbelastung: autofrei, Klassen nach Kfz-Belastungen, ungesicherte Querungen
- Touristische Infrastruktur: Unterkunftsstruktur, Campingplätze, Gastronomie, Bett & Bike-Betriebe, Tourist-Info (ATIS/I-Marke), Infotafeln, Abstellanlagen, Fahrradbox/Radstation, Spielplätze, Schutzhütten, Rastplätze
- Anbindung der Route an öffentliche Verkehrsmittel: Häufigkeit des Bahnfernverkehrs mit Fahrradmitnahme, Häufigkeit des ÖVs mit Fahrradmitnahme, Fahrradbus
- Marketing: vorhandenes Karten- und Informationsmaterial, in Abhängigkeit von Maßstab und Aktualität, Internetpräsenz (ebd.).

Die Betreiber eines Radfernwegs können durch den ADFC vorhandene oder geplante Radfernwege überprüfen lassen. Die geprüfte Strecke wird dann als Track für eine GPS-Nutzung aufgenommen. Das Ergebnis wird dem Auftraggeber mitgeteilt. Je nach Beschaffenheit der Strecke, kann der Betreiber Verbesserungen einplanen, um eine höhere Qualitätsstufe zu erreichen oder das Gütesiegel beantragen (ebd.).

Im Freistaat Thüringen wurde als erster Radweg der Ilmtal-Radweg überprüft, mit dem Ziel, diese beliebte Strecke für eine Drei oder Vier-Sterne-Route zu qualifizieren.

7. Spurensuche - drei Beispiele

„... Selbst auf den ausgetretensten Pfaden des touristisch erschlossenen Thüringen wird man auf überraschende Entdeckungen stoßen, wenn man sich die Zeit nimmt, genauer hinzuschauen“ (SCHOSSIG 1995:14).

Einer Umfrage des Europäischen Tourismus Instituts (ETI) zufolge interessieren sich zwei Drittel der Urlauber für Kultur. Für mehr als die Hälfte gehört ein Kirchen- oder Klosterbesuch zum Urlaub dazu. Den Besuch von Museen und Ausstellungen haben ca. 48 % angegeben und den von Burgen und Schlössern ca. 42 % der Befragten. Als wichtig wird dabei, eine *„anschauliche und lebendige Präsentation anstelle von trockenen Daten und Fakten“* angesehen. Im Mittelpunkt von Besichtigungstouren steht somit in erster Linie die Abwechslung vom Alltag und weniger der Erwerb neuen Wissens (Stormarner Tageblatt 14.03.09).

Der Freistaat Thüringen bietet mit seiner reichen kulturellen Vergangenheit besonders günstige Voraussetzungen, um diese Ansprüche zu erfüllen. Neben der Kategorie „Wanderland Thüringen“, rückt zusehends auch das „Fahrradland Thüringen“ in den Fokus von Touristikern und Radwanderern. Dazu werden neue Radwanderwege entwickelt und neue Themenrouten kreiert.

In den folgenden drei Beispielen soll untersucht werden, wo sich Streckenabschnitte auf historischen Wegtrassen befinden und ob es Hinweise auf die Bedeutung der ehemaligen Verkehrswege gibt.

7.1 Auf den Spuren von „Via Regia“ und „Hohe Straße“

Spätestens seit dem frühen Mittelalter gibt es regen Warenhandel von, nach und durch Thüringen. Dies förderte die Entstehung und Entwicklung von Städten (von HOPFFGARTEN 1986:53). Aufgrund ihrer zentralen Lage hatten viele dieser Städte einen besonderen Stellenwert als Warenhandelsplätze, sowohl auf der Nord-Süd-Route als auch von Westen nach Osten und umgekehrt. *„Mühlhausen und Erfurt waren die überragenden Verkehrsmittelpunkte nicht nur Thüringens, sondern ganz Mit-*

teldeutschlands, wo die großen Straßen aus allen Richtungen zusammenliefen“ (DREYER-EIMBCKE 1989:121).

Kulturstrasse des Europarates



Abbildung 32: Logo der „Via Regia“
Quelle: www.culture-routes.lu



Abbildung 33: Logo des Pilgerweges „Via Regia“
Quelle: pilgern-im-lutherland.de

Der Begriff „Via Regia“ geht ursprünglich auf ein mittelalterliches Strassenwesen zurück, das unter königlichem Schutz stand. Dieses Netzwerk von Strassen und Wegen der „Via Regia“ bildet einen Verkehrskorridor, der als längste und älteste Überlandverbindung zwischen West- und Osteuropa gilt. Diese Magistrale von Kiew bis Nordspanien ist etwa 4500 km lang und durchquert acht Länder. Das Logo (Abb. 32) soll auf den historischen Bezug hinweisen.

Eine Wiederbelebung erfährt die ehemalige Heer- und Handelsstrasse durch den Europarat. Aus dem Bewusstsein heraus, dass die „Via Regia“ eine für Europa bedeutende kulturelle und wirtschaftliche Verkehrsachse war, wurde sie als „Paneuropäischer Verkehrskorridor III“ ausgewiesen und im Jahre 2005 zur „Großen Kulturstrasse des Europarates“ ernannt (www.via-regia.org).

Die Definition des „Rats für kulturelle Zusammenarbeit“ der EU lautet dazu:

„Eine europäische Kulturstrasse ist ein Weg durch ein oder mehrere Länder oder Regionen, der sich mit Themen befasst, die wegen ihres geschichtlichen, künstlerischen und sozialen Interesses, europäisch sind, sei es auf Grund der geographischen Wegführung, oder des Inhaltes und der Bedeutung.“

Kulturstrassen genießen im Europarat einen besonderen Stellenwert, sie „soll(en) das Bewusstsein für eine gemeinsame europäische Kultur“ wecken und touristisches Interesse erschließen (www.via-regia.org/kulturstrasse).

In diesem Zusammenhang entstand die „Modellregion Thüringen“. Dazu wurde 2005 in Erfurt das „Europäische Kultur- und Informationszentrum in Thüringen“ eingerichtet und seit 2006 eine kulturtouristische Datenbank in Form eines Geoinformationssys-

tems für den „Via Regia“-Korridor aufgebaut. Im Internet können die gesammelten Daten abgefragt werden.

Zu den Projekten, die in Deutschland dazu angedacht oder bereits ausgeführt wurden, zählt z. B. ein ökumenischer Pilgerweg „Via Regia“, der von Görlitz bis nach Vacha in Thüringen führt. Dieser Pilgerweg wurde 2003 eröffnet und führt 450 km durch Mitteldeutschland. Die Besonderheit der Wegeführung besteht u. a. in folgenden Kriterien:

- Authentizität der Weg muss sich an ermittelte Altstrassen anlehnen, die historische Zeugnisse der Pilgerbewegung aufweisen, wie z. B. Pilgerberichte, Sühnekreuze, Grabfunde u. a.
- Begehbarkeit verkehrsreiche Strassen sind zu meiden, unbefestigte Wege haben Vorrang, ein ungestörtes Pilgern muss möglich sein
- Anbindung es darf nur auf vorhandene Wege Bezug genommen werden, ein neuer Jacobsweg muss zu einer Weiterentwicklung des bestehenden Wegenetzes beitragen (www.oekumenischerpilgerweg.de).

Damit verfolgt der Pilgerweg eine möglichst ursprüngliche Strecke innerhalb des „Via Regia“-Korridors. Zu Fuß benötigt man etwa 3 Wochen, um diese Strecke zu bewältigen. Der Weg wurde als ein Bewegungs- und Gestaltungsraum für Menschen aus Ost und West geschaffen und um zur Verständigung zwischen den Völkern beizutragen. Das Ziel des Weges ist Santiago de Compostela, die Ausschilderung erfolgt nur in die eine Richtung zum Ziel. Da es sich um einen Jakobsweg handelt, enthält das Logo (Abb. 33) die Jakobsmuschel.

Das Projekt „Kulturstrasse des Europarates“ verfolgt seit 2007, neben den internationalen Austauschprojekten, auch eine touristische Vermarktung. Das Ziel ist die Vermittlung touristischer Ideen, wie z. B.:

1. „Via Regia“-Reisen ist entschleunigtes Genuss- und Erlebnisreisen
2. „Via Regia“-Reisen sind Entdeckungsreisen
3. „Via Regia“-Reisen ist West-Ost / Ost-West-Erlebnisreisen

Im Fokus stehen dabei die historischen Verkehrswege aus der Voreisenbahnzeit mit ihrer traditionellen Infrastruktur d. h. kurze Distanzen verbunden mit einer langsamen Reisegeschwindigkeit (www.via-regia.org).

7.1.1 Historie – ein kurzer Einblick

Die Nutzung einer West-Ost-Verbindung insbesondere als Handelsweg wird schon in römischer Zeit vermutet (Pkt. 5.4.1). Die Entstehung der „Via Regia“ wird mit der Herausbildung des Thüringer Königreichs im 5./6. Jh. in Zusammenhang gebracht. Nach der Eroberung durch die Franken (Schlacht an der Unstrut 531) stand das Territorium unter merowingischer Herrschaft und bekam eine strategisch wichtige Bedeutung als Grenzland zu den slawischen Siedlungsgebieten. Aus dieser Annahme heraus wird ein, sich nach und nach entwickeltes, nutzbares Straßen- und Wegenetz vermutet (www.via-regia.org).

Der „Via Regia“ kam als überregionaler Handelsroute eine besondere Bedeutung zu. Eine erste Erwähnung erfolgte im Jahre 801 in einem Kapitular „Karls des Großen“. Seit 829 gilt sie als Jacobspilgerstrasse mit dem Ziel Santiago de Compostela.

Der mitteldeutsche Abschnitt der „Via Regia“ wurde „Königsstrasse“, „Hohe Strasse“ oder auch „Des Reiches Straße“ genannt. Flurnamen in alten Karten, wie z. B. „Die Oberstraße“ oder „Militärstraße“ belegen den Verlauf der Trassen. Eine ortsbindende Straße, wie später die Chausseen war die „Via Regia“ nicht. Als mittelalterliche Fernhandelsstraße führte sie an den meisten Dörfern vorbei und traf nur dort auf Ansiedlungen, wo im Abstand von zwei Punkten ein Zwischenaufenthalt erforderlich wurde um Reisende und Zugtiere zu versorgen (ebd.). Die Entwicklung der Siedlungsplätze und Handelssiedlungen entlang der Strecke entsprach etwa den Entfernungen (ca. 30 km), die Pferd und Wagen pro Tag zurücklegen konnten (WEISHEIT 2008:5).

Die „Königsstrasse“ war wichtiger Abschnitt der Ost-West-Magistrale und verband die Messestädte Frankfurt a. M., Leipzig und weiter in den Osten bis Kiew mit Anschluss nach Innerasien (www.via-regia.org). An Kreuzungspunkten mit anderen Strassen entstanden Handelsplätze, die sich später zu Städten entwickelten, wie z. B. Eisenach, Gotha und Erfurt. Durch das Aufeinandertreffen der „Via Regia“ mit weiteren Handelsstrassen entwickelte sich Erfurt zu einem bedeutenden Handelsplatz und machte die Stadt im Mittelalter zu einer der größten und wohlhabendsten Städte Deutschlands. Insbesondere der Anbau und der Handel mit der Färberpflanze Waid brachten Wohlstand in die Stadt. (ebd.).

Der erste schriftliche Nachweis der „Via Regia“ als „strata regia“ – die Königliche (Königsstrasse), ist aus einer von Markgraf Heinrich dem Erlauchten (etwa 1215/16 - 1288) für das Bistum Meißen ausgestellten Urkunde bekannt. Die Bezeichnung „Hohe Straße“ geht etwa auf das 15./16. Jh. zurück und bezieht sich ebenfalls auf den hauptsächlich im deutschen Sprachraum befindlichen Abschnitt der Strasse von Frankfurt a. M. bis nach Breslau/Wroclaw (www.via-regia.org).

Mit dem Emporkommen Dresdens entstand ab 1680 ein geänderter Routenverlauf im Ost-West-Verkehr. Von Gotha aus führte eine Route der „Hohen Strasse“ über Orlamünde, Hummelshain und Altenburg in Richtung Dresden.

Städteverbindungen zwischen Erfurt und Weimar gab es schon früher. Unter der Bezeichnung „Hohe Strasse“ erfolgte 1784 eine Anbindung Weimars, zu der Zeit, als J.W. v. Goethe für den Straßenbau zuständig war (SCHMIDT 2009:70).

Über Jahrhunderte hinweg ist die „Via Regia“ als Verkehrsachse gleich geblieben. Innerhalb Thüringens ist sie heute ein Korridor mit Schienennetz, Autobahnen, Bundesstraßen, Landstraßen und Rad- und Fußwanderwegen. Der heutige Verlauf der Bundesstrasse 7 von Eisenach bis Erfurt und der Verlauf der Bundesstraße 87 von Eckartsberga bis Leipzig, wie auch die Autobahn A 4 entsprechen in etwa der Hauptroute der ehemaligen „Via Regia“ (www.via-regia.org)

7.1.2 „Radfernweg Thüringer Städtekette“



Abbildung 34: Logo Thüringer Städtekette
Quelle: www.thueringen.de/de/tmbim/verkehr/radwege



Abbildung 35: Logo D4 Route

Der „Radfernweg Thüringer Städtekette“ wurde im Jahre 2005 als touristisches Konzept entwickelt und wird seit dem nach und nach ausgebaut. Unter dieser Bezeichnung verläuft er auf 225 Kilometern quer durch Thüringen und verbindet sieben Thüringer Städte zwischen Eisenach im Westen und Altenburg im Osten (Abb. 36).



Abbildung 36: Thüringer Städtekette Streckenverlauf
Kartengrundlage: Übersichtskarte 1:1.000.000
Quelle: TLVermGEO (2008)

Mit einem geringen Höhenunterschied von 150 bis 360 m über NN und einem Schwierigkeitsgrad von leicht bis mittel (Abb. 37) wird der Radfernweg für alle Radfahrergruppen empfohlen. Die Wegdecke besteht aus Asphalt (187 km), Kopfsteinpflaster (6 km) und wassergebundener Decke (32 km), (www.thueringen-tourismus.de).

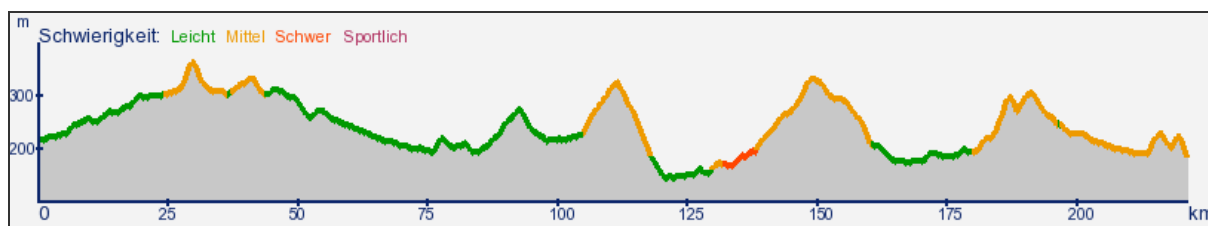


Abbildung 37: Thüringer Städtekette Höhenprofil
Quelle: www.deutschland-tourismus.de

Der „Radfernweg Thüringer Städtekette“ wurde im Deutschlandnetz in die „D4-Mittellandrouten“ integriert. Ab Eisenach besteht ein Anschluss an den 168 km langen „Rennsteig-Radweg“ und den „Herkules-Radweg“ mit Verbindung zum „Werratal-Radweg“. Es gibt weitere direkte Anbindungen zum „Saale-Radweg“ mit Verbindung zum „D11- Ostsee-Oberbayern“, „Ilmtal-Radweg“, „Elster-Radweg“, „Gera-Radweg“ und Verbindungsspannen wie z. B. über den „Laura-Radweg“ zum „Unstrut-Radweg“.

Der erste Teil der Strecke von Eisenach bis Erfurt liegt im Korridor der ehemals bedeutenden „Via Regia“. Die weiterführende Strecke über Weimar, Jena, Gera und Altenburg ist erst im Laufe der Zeit durch Chausseebau (Kunststrassen) entstanden

(Pkt. 5.4.1) und u. a. als Postweg in der Voreisenbahnzeit von Bedeutung gewesen. Auf der Strecke von Rauda bis Hartmannsdorf (3,2 km) nutzt der Radweg einen kleinen Teil einer ehemaligen Bahntrasse. An Teilstrecken verläuft der „Radfernweg Thüringer Städtekette“ teilweise in der Nähe oder Sichtweite der Autobahn. Alle Städte entlang des Radfernwegs sind an das Streckennetz der Deutschen Bahn angeschlossen.

Durch die Kürze der Tagesetappen sind alle Städte schnell erreicht und lassen somit Zeit für Stadtbesichtigungen und kulturelle Veranstaltungen. Die Strecke verläuft durch landschaftlich abwechslungsreiche Abschnitte, wie z. B. durch das Hörseltal, durch das Mühlthal, entlang der kleinen Flüsse Sprotte und Pleiße und durch das Bundesgartenschau Gelände in Ronneburg, dem ehemaligen Uranerz-Tagebauegebiet der Wismut GmbH.

Der Radfernweg stellt ein wichtiges touristisches Potenzial dar. Aufgrund der vielen dicht beieinander liegenden historischen Städte verfügt der „Radfernweg Thüringer Städtekette“ über ein Alleinstellungsmerkmal unter den Radwanderwegen in Deutschland. Darüber hinaus ist er ein wichtiges Element im Bereich der Entwicklung der „Thüringer Städtekette“.

Im touristischen Angebot wird die „Thüringer Städtekette“ sowohl als Radfernweg, als Städtereise, als Themenroute und als Tour mit besonderen kulturellen Höhepunkten ausgewiesen. Die Zielgruppe ist breit gefächert. Sowohl für kunst-, kultur- und technikinteressierte Radtouristen gibt es ein breites Angebot, als auch für Reisende, die sich für deutsche Geschichte und dem Wirken deutsche Klassiker, wie z. B. Goethe, Schiller und Wieland interessieren.

Die Beschilderung mit dem Logo des „Radweges Thüringer Städtekette“ (Abb. 34) ist durchgängig, ebenso die Beschilderung des Abschnitts der D4-Route (Abb. 35). Spezielle Schilder, die auf die „Via Regia“ hinweisen, gibt es bis jetzt nur in Erfurt, Gotha und Ollendorf (Abb. 41), weitere Schilder sind geplant.

Bezug zur „Via Regia“

In Eisenach führte die „Via Regia“ durch das heute einzige erhaltene Stadttor, das 1170 entstandene Nikolaitor in Richtung Hörseltal (Abb. 38). Die Trasse in Richtung Gotha verlief beiderseits der Hörsel, je nach Beschaffenheit der Strecke.



Abbildung 38: Nikolaitor in Eisenach
Quelle: www.via-regia.org

Bei Eichrodt gab es eine Furt und eine Brücke mit Brückenzoll (1731 und 1750 erwähnt). Weiter in Richtung Osten führte die Strasse nach Schönau, dort gab es 1711 eine Poststation und dann weiter bis zum nördlichen Rand von Mechterstädt. Hier kreuzten die „Frankfurter Strasse“ und die „Creuzburger Strasse“. Innerhalb des Ortes sind noch die Spuren der ehemaligen Hörselfurten von Mechterstädt zu erkennen (Abb. 39 u. 40). Alte Flurnamen wie „die Strasse“ oder „hoher Weg“ verweisen auf die alte Handelsstrasse.

Der Altweg verlief weiter entlang der Hörsel, kreuzte Wege in Richtung Laucha und Fröttstädt und führte dann weiter bis nach Gotha durch das Brühl- oder Kreuztor in die Stadt, direkt bis zum Markt (EBERHARDT 1997 in: www.via-regia.org).



Abbildung 39: Ehemalige Hörselfurten in Mechterstädt
Quelle: geo.viaregia.org



Abbildung 40: Karte von Mechterstädt
Kartengrundlage:
Kartenbl. 5029 Fröttstädt 1:25.000 von 1905
Quelle: greif.uni-greifswald.de/geogreif

In Gotha trafen mehrere Strassen auf dem Neumarkt zusammen. Dieser Markt war ost-westlich ausgerichtet. Um 1200 hatte gab es in Gotha eine Stadtmauer, vier Tore

und eine Pforte. Waren, wie z. B. Waid, die auf der „Via Regia“ nach Osten in Richtung Erfurt transportiert wurden, mussten durch das Erfurter Tor. Im 18. Jh. wurde der innerstädtische Verlauf geändert. Vor Gotha verläuft die Strecke geradeaus, über eine 24 km lange Alleenstrasses bis nach Erfurt. (PAWLOW in: www.via-regia.org)



**Abbildung 41: „Via Regia“ Tafel
in Erfurt an der Krämerbrücke
Photo: Margrit Contius 22.03.2010**

Der Name Erfurt „erphesfurt“ bedeutet die „Furt an der erph“ (der Fluss Gera). Zu Zeiten Karls des Großen war die Königspfalz Erfurt wichtigster Handelsplatz an der Grenze zum Reich der Slaven und erhielt früh das Handels- und Stapelrecht. Dadurch waren Kaufleute verpflichtet, die Haupthandelsstrassen zu benutzen. Die erste Stadtmauer wurde in Erfurt ab 1168 gebaut. Reisenden wurde vorgeschrieben welche Tore sie bei Eintritt und Verlassen der Stadt nutzen

mussten.

Der Anger in Erfurt war der größte Waidmarkt in Deutschland, bis zu 300 Wagen konnten im Marktbereich auffahren. Die im 14. Jh. erbaute, 120 m lange, Krämerbrücke war wichtiger Übergang über die Gera. Sie ist die längste bebaute und bewohnte Brücke Europas mit 32 Häusern (Abb. 42).

Von Erfurt aus führte die „Via Regia“ über Buttstedt in Richtung Eckartsberga. Ab dem 18. Jh. wurde die Strecke über Weimar verlegt, die alte Wegführung wurde unbedeutend, damit verloren die an der Wegstrecke liegenden Ortschaften ebenfalls ihre Bedeutung (ebd.).



Abbildung 42: Krämerbrücke in Erfurt
Photo: Margrit Contius 20.07.2009

Bezug zur „Hohen Straße“ und zu Postwegen

Weimar hatte bis zur Goethezeit (1775) keine wesentliche Bedeutung im überregionalen Handel. Neben einer Städteverbindung nach Erfurt gab es ursprünglich nur eine Nord-Süd-Hauptachse durch die Stadt. Ein Renaissancehaus in der Geleitstraße in Weimar, 1574 erbaut, diente von 1764 bis 1817 als Geleitshaus (Abb. 43). Vermutlich wurde auf Veranlassung von J.W. v. Goethe, zu seiner Zeit als Wegebau­direktor im Herzogtum Sachsen – Weimar ab 1779, der Anschluss an die „Hohe Straße“ hergestellt (www.via-regia.org). Eine Abzweigung der „Hohen Straße“ führte vermutlich ab 1680 von Erfurt aus über Weimar und Jena weiter bis Altenburg.

Weitere Fahrpostwege, darunter die „Nürnberger Strasse“ führten über Altenburg, Gera und Jena. Ab 1782 gab es eine regelmäßige Postverbindungen von Erfurt nach Altenburg (SCHMIDT 2009:69f). Die Höhe des Geleitgeldes wurde schon in der „Geraer Geleitstafel“ (1582) geregelt, so mussten z. B. für ein Pferd 2 Groschen und ein Füllen 6 Pfennig entrichtet werden (ebd.).



Abbildung 43: Ehem. Geleitshaus in Weimar
Quelle: www.via-regia.org



Abbildung 44: Johannistor in Jena
Quelle: www.via-regia.org

Als Zeuge der alten Handelswege kann in Jena noch das Johannistor, erstmals 1304 urkundliche erwähnt, besichtigt werden. Das Tor wurde im 15. Jh. umgestaltet und mit einem Erker versehen. Es diente als Ausguck für die Stadtwache in Richtung Westen. Das Tor ist das einzig erhaltene Stadttor in Jena, hat eine Höhe von 28 m und ist weitgehend original erhalten (Abb. 44). Durch das Johannistor führte die alte Handelsstraße von Erfurt nach Altenburg (www.via-regia.org).

Sehenswürdigkeiten

Alle Städte, die sich am „Radfernweg Thüringer Städtekette“ befinden, weisen aufgrund ihrer historischen Entwicklung kulturelle Besonderheiten und attraktive Bau- und Denkmäler auf, wie z. B. die Wartburg als UNESCO-Weltkulturerbestätte in Eisenach.

Zu Gothas Sehenswürdigkeiten zählen u. a. das Schloss Friedenstein, 1643-55 erbaut, mit der größten frühbarocken Schlossanlage Deutschlands (erster deutscher Schlossbau nach dem Dreißigjährigen Krieg) mit über 350 Jahre alten Gemälde- und Kunstsammlungen. Auf dem Hauptmarkt befindet sich das historische Rathaus, ein Renaissancebau, der in den Jahren 1567 - 74 ursprünglich als Kaufhaus errichtet wurde. Den Hauptmarkt säumen viele restaurierte Bürgerhäuser aus dem 16. – 18. Jh. mit barocken Hausportalen sowie das alte Waidhaus aus dem 16. Jh. und das Haus zum König Salomon aus dem Jahre 1580 (WEISHEIT 2008:20f).

Erfurt weist neben der Krämerbrücke zahlreiche weitere Sehenswürdigkeiten auf, wie z. B. den gut erhaltenen, mittelalterlichen Stadtkern, den Mariendom und die St. Severikirche mit großen Domvorplatz und die Festung Petersberg.

Eine Besonderheit wäre fast in Vergessenheit geraten:

Seit dem 12. Jh. ist Erfurt bedeutend im Kräuter- und Gemüseanbau. Mitte des 15. Jh. wurde mit dem Anbau von Brunnenkresse begonnen. In Klingen (künstlichen Wassergräben) wurde seit dem 17. Jh. in größerem Umfang Brunnenkresse angebaut. Napoleon soll vom Geschmack der vitaminreichen Blattpflanze so begeistert gewesen sein, dass er in den Gärten von Versailles Klingen nach Erfurter Vorbild anlegen ließ. Der Anbau in Erfurt erfolgte bis 1963, dann wurden die meisten „einzigartigen“ Klingen wegen Quellbohrungen für eine nahegelegene Brauerei zerstört. Ein kleiner Bereich konnte unter Denkmalschutz gestellt werden. Der Kresseanbau in Erfurt wird seit kurzem wieder aufgenommen. Die Pflanze wird präsentiert und kann vor Ort verköstigt oder gekauft werden (SEDLACEK 2002:95).

Die Stadt Weimar ist international bekannt, da Teile der Stadt zum UNESCO Weltkulturerbe zählen. Die Attraktivität der Stadt zieht jährlich Hunderttausende von Besuchern an. Die berühmtesten Persönlichkeiten, die in Weimar arbeiteten und lebten waren neben Johann Wolfgang v. Goethe, Friedrich Schiller, Martin Luther, Lucas Cranach, Johann Gottfried Herder, Christoph Martin Wieland, Friedrich Nietzsche, Franz Liszt, Richard Wagner und im 20. Jh. Henry van de Velde und Walter Gropius. Zu den sichtbaren Spuren gehören z. B., Goethes Wohnhaus und das Gartenhaus im Ilmpark, das Schillerhaus und das Bauhausmuseum.

Auch wenn Weimar die „Vitrine der Klassik“ genannt wird und heute wieder an glanzvolle Zeiten erinnert, so gehört zur Stadt ebenso die Zeit während des Dritten Reiches mit dem KZ Buchenwald, *„dem Synonym für die Grausamkeit und die Unmenschlichkeit des Nationalsozialismus, der in der Geschichte Weimars eine besondere Rolle gespielt hat“* (SCHOSSIG 1995:157), (Pkt. 7.3.1).

Jena ist aus einer alten Weinbauernsiedlung entstanden und wurde 1236 erstmals als Stadt erwähnt. Sie ist bekannt u. a. als Stadt der Wissenschaften, als Stadt mit dem ältesten Planetarium der Welt und dem Optischen Museum. Als Universitätsstadt hatte Jena Ende des 17. Jh. als größte deutsche Universitätsstadt Bedeutung

und bietet auch heute das Leben und Treiben einer Studentenstadt (WEISHEIT 2008:49f).

Gera, zweitgrößte Stadt Thüringens, hat u. a. noch einen kleinen Teil der Stadtmauer mit Wehrturm, einen Stadtwald, Uferwiesen und viele Parks, darunter das Bundesgartenschau Gelände von 2007. Die Orangerie und das Jugendstiltheater sind ebenfalls sehenswert, wie auch das Renaissance-Rathaus mit der „Geraer Elle“ am Portal. Dies weist auf die Bedeutung als ehemalige Tuchstadt hin (ebd. S.67).

Start- oder Zielort des „Radfernweges Thüringer Städtekette“ ist Altenburg, bekannt als Stadt der Spielkarten. Die weiträumige Schlossanlage ist sehenswert. Entstanden ist sie als ehemalige Kaiserpfalz und Reichsstadt im 11. und 12. Jh. und wurde in einer geschlossenen Architektur gebaut mit rasterartigen Anlagen von Strassen, Gassen und Märkten. Altenburg ist in seiner Bausubstanz ein gutes Beispiel für die mittelalterliche planmäßige Anlage von Siedlungen östlich der Saale (SEDLACEK 2002:36).

Tourismuskonzept und Angebote

Der „Radfernweg Thüringer Städtekette“ kann sowohl in Eisenach als auch in Altenburg gestartet werden.

Unter dem Motto „Wälder, Felder und Kultur“ gibt es z. B. ein radtouristisches Angebot: 8 Tage-Tour „Thüringer Städtekette“, Übernachtung mit Frühstück und Gepäcktransfer für 499 Euro von Eisenach bis Altenburg. Die Tour *„verbindet sieben der schönsten Thüringer Städte und führt dabei gleichzeitig durch reizvolle und kontrastreiche Wald-, Wiesen und Flusslandschaften“* (www.velociped.de).

Ein weiteres Angebot führt die Strecke in umgekehrter Richtung aus: „Mit dem Fahrrad zu Schiller & Goethe“, auf dem „Radfernweg Thüringer Städtekette“ vom Skatbrunnen in Altenburg bis zur Wartburg bei Eisenach, eine 7 Tage-Tour mit Gepäcktransfer für 495 Euro (www.reise-karhu.de).

Der „Radfernweg Thüringer Städtekette“ ist in das Tourismusprojekt „Thüringer Städte natürlich klassisch“ eingebunden, das 19 thüringische Städte gemeinsam vermarktet. Alle Städte können zudem über Radwanderwege erreicht werden. Mit diesem Konzept wird insbesondere die Zielgruppe der kulturinteressierten Radtouristen er-

reicht. Ziel ist, den Städtetourismus durch ein breites Angebot über kulturelle Veranstaltungen, Messen, Kongresse oder Gastronomie zu fördern und in der gemeinsamen Strategie, Städtereisen in Verbindung mit Kultur, Bildung und Genuss bekannt zu machen, dazu gehört auch „der Radfernweg Thüringer Städtekette“.

Das Motto lautet:

„Erlebnis Stadt - Stadterlebnis in Thüringen, wir laden Sie herzlich ein nach: Altenburg, Apolda, Arnstadt, Eisenach, Erfurt, Gera, Gotha, Greiz, Ilmenau, Jena, Meiningen, Mühlhausen, Nordhausen, Rudolstadt, Saalfeld, Schmalkalden, Sondershausen, Suhl und Weimar“ (www.thueringer-staedte.de).

7.1.3 Relikte im Streckenverlauf

Auf dem „Radfernweg Thüringer Städtekette“ befinden sich zahlreiche kulturlandschaftliche Relikte, die auf die Bedeutung vergangener Verkehrs- und Versorgungstrassen hinweisen. Exemplarisch sollen hier drei Beispiele aus dem westlichen Abschnitt zwischen Eisenach und Erfurt aufgezeigt werden. Die Untersuchungsobjekte stammen aus verschiedenen Zeitepochen. In der nachfolgenden Graphik (Abb. 45) wird der historische Zusammenhang der Strecke mit der Zuordnung der Untersuchungsobjekte dargestellt.

Radfernweg Thüringer Städtekette im Kontext historischer Verkehrswege mit ausgewählten Untersuchungsobjekten

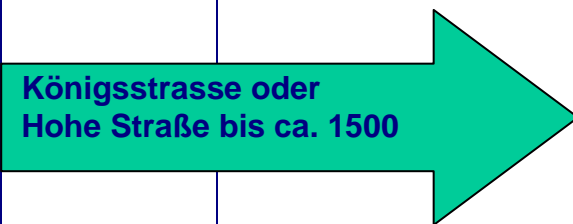
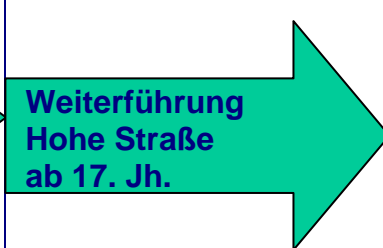
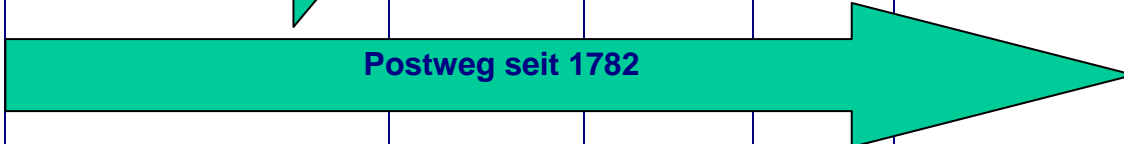

Streckenabschnitte							
	Eisenach	Gotha	Erfurt	Weimar	Jena	Gera	Altenburg
	 Königsstrasse oder Hohe Straße bis ca. 1500		 Weiterführung Hohe Straße ab 17. Jh.		 Postweg seit 1782		
	 Radfernweg Thüringer Städtekette seit 2005						
	Untersuchter Streckenabschnitt						
Beschilderung "Via Regia"		Gotha "Via Regia" Plakette	Erfurt "Via Regia" Plakette				
Relikte bis 15. Jh.	Hörselurten Mechterstädt	Leina-Kanal 1. Beispiel	Krämerbrücke in Erfurt				
		Burgentrio Drei Gleichen 2. Beispiel					
Relikte bis 18. Jh.			Marienthalbrücke 3. Beispiel				

Abbildung 45: Untersuchungsschema Radfernweg Thüringer Städtekette
Eigene Darstellung

Beispiel 1: Der Leina-Kanal mit Wasserkunst in Gotha

Folgt man dem „Radfernweg Thüringer Städtekette“ von West nach Ost, zwischen Hörselgau und Gotha, gibt es eine thüringische Besonderheit zu entdecken, den Leina-Kanal, bei den Einheimischen auch „Schlingel“ genannt, den einzigen Kanal in Thüringen.

Zur Wasserversorgung Gothas und zum Betrieb von Mühlen wurde der Kanal auf Initiative des Landgrafen Balthasar (1336-1406) in der Zeit von 1366 - 1369 gebaut. Die ersten Mühlen waren 1372 die Mühle von Sundhausen und 1378 die Bergmühle Gotha am oberen Hauptmarkt. Zum Transport von Baumstämmen wurden ab 1647 Floßgräben angelegt; der erste führte von Ermleben nach Georgenthal. Auch der Bau zahlreicher Brücken zur Überquerung des Kanals wurde erforderlich, so entstanden insgesamt 24 Brücken bis zum Jahre 1720.

Die Ära der Eisenbahn, ab 19. Jh. brachte einige wesentliche Veränderungen mit sich. Die neue Eisenbahnstrecke Gotha – Eisenach 1845 – 1847 querte den Kanal bei Sundhausen und erforderte den Bau eines Aquäduktes (Abb. 47). Gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der Bahn nahm die Bedeutung des Kanals als Transportweg ab; die Holzflößerei wurde 1847 eingestellt (www.leinakanal-gotha.de).



Abbildung 46: Wasserkunst in Gotha
Quelle: ims2.bkg.bund.de/website/sehen/gth24.html

In Gotha entstand am Standort der abgerissenen Bergmühle die Kaskade des Leina-Kanals, die sogenannte „Wasserkunst“ (Abb. 46). Sie ersetzte die alte Pumpmühle, welche das Leinawasser in die Hauptgassen der Stadt verteilte. Eine Pump- und Turbinenanlage zum Betreiben des Springbrunnens sowie zur Stromerzeugung wurde installiert. 1895 fand die feierliche Einweihung des barockisierenden Kunstwerkes am Schlossberg statt (MÜLLER 2009:92).

Die Funktion des Leina-Kanals als Trinkwasserversorgungseinrichtung endete 1920. Im Jahre 1978 wurde das Leina-Kanalsystem in die Denkmalliste der DDR aufgenommen.

Weitere Umbauten am Kanal wurden durch verkehrstechnische Neuerungen erforderlich. Wegen des Neubaus der Bahnstrecke Neudietendorf - Eisenach 1994 musste die Trasse unterdükert werden. Das Aquädukt blieb erhalten, die alte Bahntrasse nicht; am 3. Dezember 1994 fuhr der letzte Zug unter dem Aquädukt hindurch (Abb. 48).

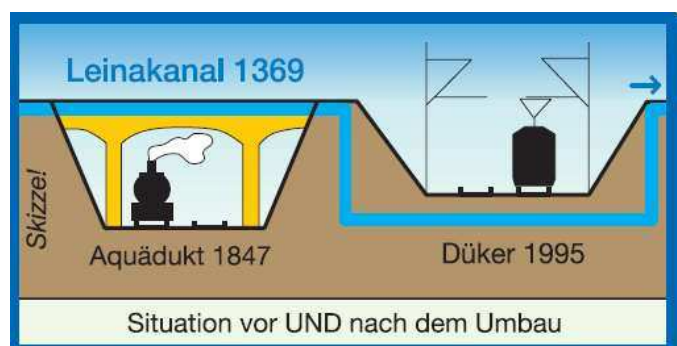


Abbildung 47: Graph. Darstellung Aquädukt und Unterdükung des Leina-Kanals
Quelle: www.leinakanal-gotha.de



Abbildung 48: Aquädukt mit ehemaliger Bahntrasse
Quelle: www.geocaching.com

Seit 2006 setzt sich der Freundeskreis Leinakanal e.V. für die Belange dieses technischen Denkmals ein. Der Verein hat sich aus der Arbeitsgruppe Leinakanal, die seit 1997 tätig ist gegründet. Jährlich finden etliche Veranstaltungen rund um den Leina-Kanal und die Wasserkunst in Gotha statt, wie z. B. das Gothardusfest in Gotha. Das Aquädukt kann heute zu Fuß überquert oder auf einem Pfad unterwandert werden.

Über die Besonderheit des Leina-Kanals schrieb 1922 der Geh. Baurat Albert Döll:

„Wenn der Leinakanal in einem fremden Erdteil läge, wäre er wahrscheinlich von berühmten Geographen erforscht, vermessen und kartiert worden. Als heimisches Kind aber ist er dem Schicksal verfallen, 'nicht weit her und wenig gekannt zu sein'. Und doch war sein Bau für Gotha ein Segen und eine Großtat, die wohl verdient, sich näher mit ihr zu befassen“ (www.leinakanal-gotha.de).

Beispiel 2: Die Burgen „Drei Gleichen“ mit Mühlburg

Folgt man von Gotha aus dem „Radfernweg Thüringer Städtekette“ wird das Burgentrio „Drei Gleichen“ von weitem sichtbar (Abb. 49). Die „Mühlburg“ ist die älteste Burg Thüringens, sie wurde bereits 704 erstmals erwähnt. Die „Wachsenburg“, früher Wasserburg genannt (s. Zitat S. 111), ist die umfangreichste und besterhaltendste der drei Burgen. Sie wurde vermutlich im 10. Jahrhundert vom Kloster Hersfeld erbaut. Die jüngste der Burgen, die Burg "Gleichen" wurde als "Gliche" in den Annalen des Klosters von Reinhardsbrunn im Jahr 1034 erstmals erwähnt. Sie ist durch die Sage vom zweibeweibten Graf Ernst III. von Gleichen bekannt (s. u.). Die Burg ist seit dem 18. Jahrhundert nur noch als Ruine zugänglich ist. Der Bergfried und die dicken Mauern stammen aus dem 12. Jahrhundert; der Schlossbau entstand 1587. (www.thueringen.info/thueringer-kernland; www.drei-gleichen.de).



Abbildung 49: Die Burgen Drei Gleichen und Mühlburg
Photo: www.fotocommunity.de

Der Gasthof "Freudenthal", ein Vorwerk des Gleichenschlosses wird erstmals 1632 erwähnt. Er besaß eine eigene Mühle, einen Backofen, ein Brauhaus und verfügte über beträchtlichen Landbesitz einschließlich Wein- und Hopfenberge. Der Hof galt bereits damals als Ausspanne für Fuhrleute und Händler auf dem Weg nach Süden und Osten.

In der Zeit von 1806 bis 1814 hatte das Gasthaus Freudenthal ebenso wie die Burg und die ganze Umgebung unter der napoleonischen Besatzung und Einquartierung zu leiden. Heute wird das Freudenthal wieder als Ausflugsgaststätte betrieben (www.drei-gleichen.de).

Am Fuße der Mühlburg liegt der Ort Mühlberg. Bereits im Jahre 1242 erhielt der Ort das Marktrecht. Mühlberg hat einen gut erhaltenen Ortskern mit dicht aneinander gereihten Zwei-, Drei- und Vierseithöfen. Die St. Lukaskirche, 726 erstmals erwähnt, war im Mittelalter eine Wehrkirche.



Abbildung 50: Öl- und Graupenmühle in Mühlberg
Photo: Margrit Contius 06.11.2009

Im Zentrum des Ortes befindet sich die Karstquelle „Mühlberger Spring“. Das Naturdenkmal ist vermutlich über 7000 Jahre alt und fördert etwa 2000 Liter Wasser pro Minute. Früher wurden sieben Mühlen durch das Quellwasser angetrieben, davon fünf für Getreide, eine für Waid und eine Öl- und Graupenmühle (Abb.50).

Diese Ölmühle, 1528 erstmals erwähnt, hat bis Mitte der 1950er Jahre Graupen hergestellt und ist heute ein Museum. Sie arbeitet mit einer Stampftechnik aus dem 17. Jh. und gilt als besterhaltendste Mühle ihrer Art (www.drei-gleichen.de).

Eine anschauliche Schilderung des alten Handelswegs im „Via Regia“-Korridor gibt folgender Reisebericht aus dem Jahre 1522:

„Unser nächstes Ziel sind die beiden stolzen Burgen: zunächst das Haus Gleichen, dann die erfurtische Feste Mühlberg. In Kretschmar unter der Gleichenschen Burg wird gerastet; manches Stübchen Thüringer Weins bringt die Wirtin in die kühle Schenkstube. Weiterhin wendet sich der Weg in tief ausgefahrenen Gleisen um den Berg. Unfahrbar sumpfig soll die Straße hier sein, wenn die Frühjahrsregen den oh-

nehin moorigen Boden in weite Schlammlachen verwandelten. Heute schreiten die Gäule tapfer aus; das reiche Dorf Mühlberg ist bald durchfahren. Trotzig schaut der feste Bergfried der Mühlburg zu uns hernieder, und ebenso stolz gesichert hebt sich weiter im Osten der Kegel heraus, der die Feste Wasserburg trägt. Bald begegnen wir an der belebten Kupferstraße, die von Ohrdruf nach Arnstadt, von Hammerwerk zu Hammerwerk läuft, der alten Kapelle zum heiligen Kreuz. Verlassen steht das Kirchlein, denn wenige sind in der Gegend, die den Heiligen und dem Papste noch anhangen.“ Zitat aus: „Aus dem Reisebericht eines anonymen Kaufmanns“. (In: www.via-regia.org/via_regia/geschichte/einzelthemen).

In Mühlberg gibt es den Geopark „Drei Gleichen“. Er bietet zahlreiche Wander- und Radtourmöglichkeiten, mit Anschlüssen an den „Saale-Radweg“ und die Radwege Nr. 6 und 5 nach Stadtilm und Rudolstadt.

Die Sage vom zweibeweibten Grafen von Gleichen

„Der Sage nach zog Graf Ernst III in einem Kreuzzug mit Kaiser Friedrich II 1227 gegen die Sarazenen, um auf diesem Wege das heilige Grab von den Moslems zu befreien. Der Graf geriet in Gefangenschaft und musste viele Jahre schwere Arbeit in den Gärten des Sultans verrichten. Die Sultanstochter verliebte sich in den Grafen. Sie verhalf ihm unter der Bedingung zur Flucht, dass er sie zur Frau nehme. Der Graf willigte ein. Nach der geglückten Flucht führte sie der Weg direkt nach Rom zum Papst. Nach langem Für und Wider segnete er die Zweitehe mit der Sultanstochter Melachsala ab, die dem Grafen zur Flucht verholffen hatte. Am Fuße der Burg Gleichen trafen die beiden Frauen des Gleichengrafen aufeinander. Freudig begrüßte Graf Ernsts Ehefrau Otilia ihren Gemahl und schloss Melechsala, die Retterin ihres Gatten in die Arme. An der Stelle des freudigen Zusammentreffens ließ Graf Ernst III. nach kurzer Zeit das „Freudenthal“ errichten, zum ewigen Gedenken an das freudige Ereignis“ (WEISHEIT 2008:28). Die Hochzeit mit der Sultanstochter wurde drei Tage lang mit viel Prunk und Pracht auf der Burg gefeiert. Zahlreiche Ritter und Edelleute von nah und fern waren zu Gast.

Im Erfurter Dom gibt es einen Grabstein, der den Grafen von Gleichen mit zwei Frauen zeigt. Wahrscheinlich handelt es sich bei der Grabstätte um zwei Ehefrauen „nacheinander“ (ebd.).

Die Sage bietet auch die Grundlage für ein musikalisches Ereignis: auf der „Burg Gleichen“ wurde in den Jahren 2006 – 2008 das Musical „Der Graf von Gleichen“ aufgeführt (www.dreigleichenfestspiele.de).

Auf der folgenden Karte (Abb. 51) wird die geographische Lage des Burgentrios und der Marienthalbrücke (s. Beispiel 3) dargestellt.

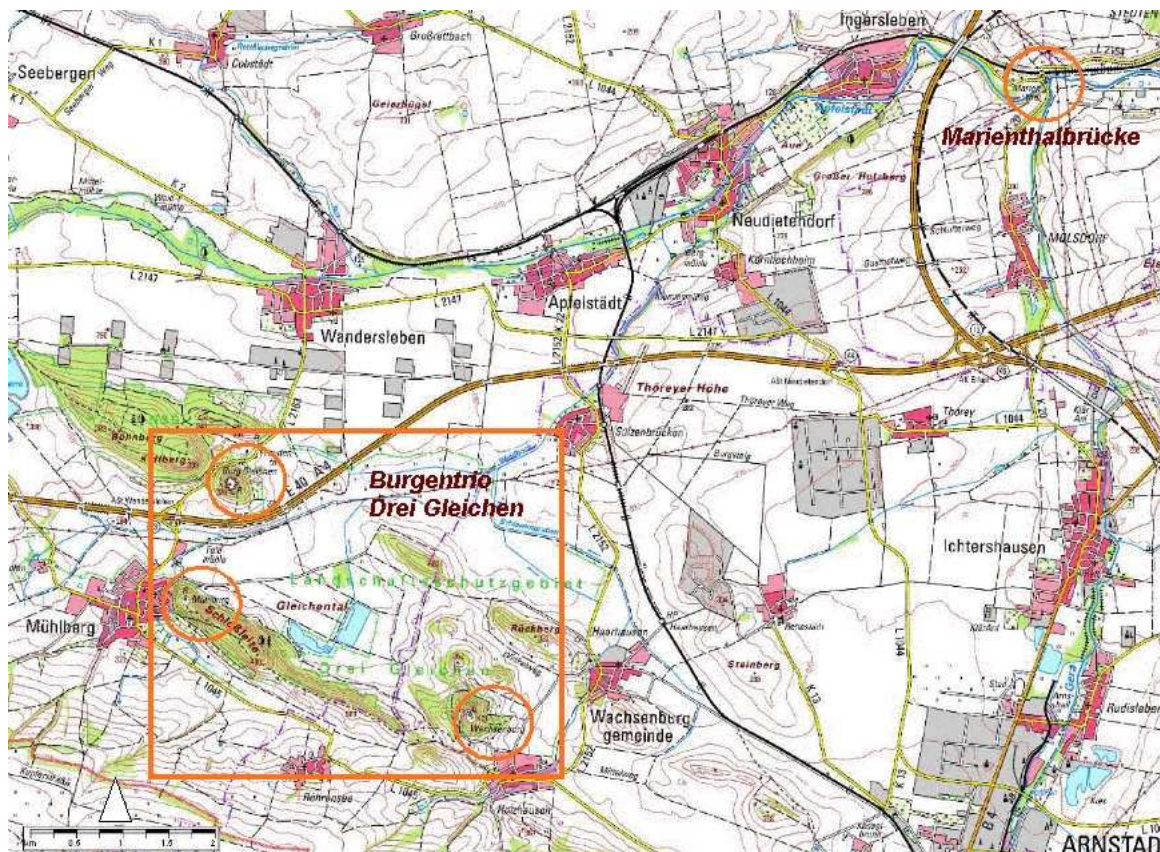


Abbildung 51: Burgentrio Drei Gleichen und Marienthalbrücke
Kartengrundlage: Amtliche Topographische Karte 1:50.000
Quelle: TLVermGEO 2008

Beispiel 3: Die Marienthalbrücke

In Richtung Erfurt führt der „Radfernweg Thüringer Städteketten“ durch das Tal der Apfelstädt nach Ingersleben und weiter bis zum Fluss Gera. In östlicher Richtung hinter der Ortschaft Ingersleben überspannt die Marienthalbrücke die Apfelstädt. Diese zweibogige barocke Steinbrücke von 1752 wurde auf Veranlassung des Reichsgrafen Graf von Gotter, dem Besitzer des nahegelegenen Schlosses Molsdorf, an Stelle einer Furt gebaut (Abb. 52). Die Brücke besteht aus Naturstein und hat einen Eisbrecher am Südufer. An der nördlichen Zufahrt steht ein Postmeilenobelisk. Auf der östlichen Brüstung befindet sich eine lateinische Inschrift:

*„Zur öffentlichen Bequemlichkeit gebaut und gepflegt –
Gustav Adolph von Gotter – 1752“.*

Wegen allmählichem Verfall des Bauwerkes wurde 1965 eine Ersatzbrücke in Betrieb genommen. Ab 1982 gab es erste denkmalpflegerische Erhaltungsarbeiten; von 1991-94 wurde die Brückenanlage restauriert und das Umfeld neu gestaltet (www.suehnekreuze.eu/html/body_alte_brucken.html).



Abbildung 52: Marienthalbrücke mit Postmeilenobelisk
Quelle: www.suehnekreuze.eu/html/body_alte_brucken.html

7.1.4 Fazit zum Radfernweg „Thüringer Städtekette“

Der „Radfernweg Thüringer Städtekette“ ist sehr abwechslungsreich und bekannt durch seine kulturelle Vielfalt. Auch der tägliche Wechsel zwischen Stadtaufenthalten mit kulturellen Angeboten und landschaftlich wechselnden Eindrücken macht die Tour attraktiv.

Der jetzige Streckenverlauf des „Radfernwegs Thüringer Städtekette“ führt von Eisenach bis Erfurt durch den Korridor der ehemaligen „Via Regia“ und ab Erfurt weiter über die ehemalige „Hohe Strasse“ und Poststrassen bis nach Altenburg. Ein Bezug zur „Via Regia“ findet vorwiegend in den Städten Eisenach, Gotha und Erfurt statt.

Der „Radfernweg Thüringer Städtekette“ ist nicht als „Via-Regia“-Radweg geplant und wird auch nicht als solcher vermarktet. Ausschlaggebend für das Konzept des

„Radfernwegs Thüringer Städtekette“ ist die „perlenkettenartige“ Aneinanderreihung historisch interessanter Städte. Eine durchgängige Bahnanbindung ermöglicht die An- und Abreise in jedem größeren Ort an der Strecke. Diese „Städtekette“ stellt ein Alleinstellungsmerkmal unter den Radwanderwegen in Deutschland dar. Außerdem wird ein Trend aufgenommen, Radwandern mit Kultur und Genuss zu verbinden. Das Konzept ist erfolgreich und birgt touristisches und ökonomisches Potential.

Auch wenn der jetzige Verlauf des „Radfernwegs Thüringer Städtekette“ nur in einem Teilbereich der „Via Regia“ verläuft, so findet doch ein Bedeutungszusammenhang zum historischen Verkehrsweg statt. Eine Beschilderung mit der Plakette gibt es zwar bisher nur in den Städten Erfurt und Gotha, aber weitere sind angedacht.

In der Literatur, in touristischen Informationen der Städte und in Radwanderführern wird jedoch häufig auf die Bedeutung der ehemaligen Handelsstrasse zwischen den Messestädten hingewiesen, insbesondere auch auf Erfurt als bedeutendem Knotenpunkt des mittelalterlichen Handels.

Mit der „Kulturstrasse Europas“ in der Modellregion Thüringen wurde ein Projekt gestartet, das viele Informationen über den „Via Regia“ Korridor zusammenträgt und im Internet bereithält. Auch im Kulturlandschaftselementekataster KLEKs sind etliche Relikte aufgenommen. An der Strecke werden diese kulturlandschaftlichen Besonderheiten aber nicht kommuniziert. Was noch fehlt, ist das weitere Aufzeigen von kulturlandschaftlichen Spuren und damit eine verbesserte Vermittlung von Bedeutungszusammenhängen im Verlauf der Strecke. Das betrifft neben der „Via Regia“ auch die Bereiche von „Hohe Strasse“ und den „alten Poststrassen“. Die bereits erfassten Relikte auf der gesamten Strecke sind für den Radfernweg außerhalb der Städte aber noch nicht von Bedeutung.

Anmerkung zur Marketingstrategie:

würde ein neuer Radfernweg unter der Bezeichnung „Via Regia-Radweg“ entwickelt, so müsste er ab Erfurt einen anderen Verlauf nehmen in Richtung Naumburg/Saale und historisch anders aufbereitet werden. Da die Spuren der „Via Regia“ nicht so vielzählig vorhanden sind wie in der Zeit der „Hohen Straße“ ab 15. Jh., ist die Historie schwieriger zu vermitteln. Außerdem lägen die Städte Weimar, Jena, Gera und Altenburg abseits und würden den Vorteil des jetzt vorhandenen gesamten Ensembles verlieren (Email Fr. Fischer).

Da sich jedoch auch der Freistaat Sachsen für die Entwicklung eines „Via-Regia-Radfernwegs“ interessiert, ist es sicherlich nur eine Frage der Zeit, bis eine europäische Themenroute z. B. im Zusammenhang mit den Eurovelo-Routen oder der Pilgerroute entsteht. Die meisten Trassen existieren schon, eine einheitliche Beschilderung und die Vermittlung der Historie ist sicherlich möglich. Und was den „Radfernweg Thüringer Städtekette“ anbetrifft: das Alleinstellungsmerkmal bliebe erhalten!

7.2 Auf den Spuren einer ehemaligen Wasserstrasse

„Dem Deutschen sind die Flüsse mehr als die Städte, er empfindet landschaftlich wo der Franzose architektonisch denkt. Das Motiv der Bewegung, das Aufrauschen der Wellen, die Modellierung des Geländes und die Biegung der Uferlinie, dazu die Brücke mit dem lebendigen Treiben, das sich auf ihr abspielt: das sind Hauptmotive in der Geographie eines deutschen Herzens“ (www.via-regia.org).

Auch wenn das Unstruttal über Thüringen hinaus nicht sehr bekannt ist, handelt es sich historisch um den wichtigsten Fluss in Thüringen. Viele bedeutende Ereignisse spielten sich an der Unstrut ab, die Nachwirkungen bis in die Gegenwart haben. Zwischen dem 4. bis 6. Jh. gehörte die Unstrutregion zum Königreich Thüringen, das eine Ausdehnung weit über die heutigen Grenzen hinaus hatte. Im Jahre 531 wurde das Reich der „toringi“ (Thüringer) in der Schlacht bei Burgscheidungen an der Unstrut vernichtend von den Franken geschlagen (Pkt. 5.2). Andere kriegerische Auseinandersetzungen folgten, wie z. B. die Schlacht gegen die Ungarn 933 bei Riade, (vermutlich Ritteburg) die Schlachten von 1073 bei Burgscheidungen und 1075 bei Langensalza. Der sächsische Fürstenaufstand 1073 – 75 wurde durch König Heinrich IV. niedergeschlagen. 450 Jahre später war das Unstruttal Schauplatz des Bauernaufstands (1525) unter der Führung des Freiheitskämpfers Thomas Müntzer. Auch Rückzugsgefechte Napoleons nach der Schlacht bei Leipzig 1813, fanden im Mündungsbereich der Unstrut statt. Schauplatz der Schlacht im preußisch-österreichischen Krieg 1866 war die Gegend um Bad Langensalza (KÜHNLENZ 1962:42ff).

Neben den zahlreichen kriegerischen Handlungen, die sich im Tal der Unstrut abspielten brachte auch der Fluss mit häufigen verheerenden Hochwassern die Bevöl-

kerung in Bedrängnis. Lange Zeit galt die Unstrut als ungezähmter Fluss (Pkt. 7.2.1). Darauf ist auch der Name Unstrut zurückzuführen. Er wird von dem germanischen Wort „strödu“ abgeleitet und bedeutet sumpfiges, „unangenehmes“ Wasser, was durch die Vorsilbe „un“, (wie z. B. bei Unwetter) noch verstärkt wird. Schon im 6. Jh. hieß der Fluss „Onestrudis“ und im 7. Jh. wurde er „Unestrude“ genannt, was zu Rückschlüssen auf die Flusslandschaft in früherer Zeit führt (KÜHNLENZ 1962:14, SCHMÖLLING/SCHMÖLLING 1994:19, SCHLENKER/ LAUBNER 2002:10).



Abbildung 53: Unstrutquelle mit Grotte
Photo: Margrit Contius 04.11.2009

Das Quellgebiet der Unstrut ist der Strutgraben oberhalb der Ortschaft Kefferhausen, am westlichen Rand einer Mulde der Muschelkalk-Hochfläche des oberen Eichsfeldes gelegen. Der Unstrut werden drei Quellbäche zugeschrieben, die etwa hintereinanderliegend entspringen. Die zugänglichste untere Quelle wurde mit einer Grotte versehen (Abb. 53). Dort beginnt auch der „Unstrut-Radweg“.

7.2.1 Der Fluss Unstrut

„Die Unstrut ist der eigentliche Fluss Thüringens, auch wenn heute das Gebiet ihres Unterlaufs zum Land Sachsen-Anhalt gehört“ (WURZEL 2009:214).

Das gesamte Wassereinzugsgebiet der Unstrut beträgt 6.367 km², davon gehören 80% zum thüringer Territorium. Aus höheren Lagen stammen ca. 72 % und etwa 28 % aus dem Flachland (DEUTSCH 2004:64).

Die Unstrut entwässert die Südseite des Harzes, die Hainleite, das Kyffhäusergebiet, das gesamte Thüringer Becken mit einem Teil des Thüringer Waldes und die Erhebungen Finne und Schrecke. Bis zur Landesgrenze von Sachsen-Anhalt, kurz hinter Rossleben, erreicht die Unstrut 142 km Länge. Bis zur Mündung in die Saale bei

Naumburg erreicht sie eine Gesamtlänge von ca. 190 km (hierzu gibt es in der Literatur unterschiedliche Angaben, z. B. 188 km oder 192 km Länge),

Die vier wichtigsten Nebenflüsse die erheblich zur Hochwassergefahr beitragen sind:

1. die Gera, sie entspringt im Thüringer Wald
2. die Helbe aus dem Südhang der Hainleite
3. die Wipper aus dem Kyffhäusergebiet und
4. die Helme, die durch zahlreiche Bäche aus dem Harz gespeist wird

(SCHMÖLLING/ SCHMÖLLING 1994:17 u. 21, SCHLENKER/LAUBNER 2002:223, KÜHNLENZ 1962:17).

Der Lauf der Unstrut wird in drei Abschnitte unterteilt:

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none">1. Oberlauf: Quelle bei Kefferhausen bis zur Geramündung bei Gebesee ca. 69 km2. Mittellauf: Geramündung bis Sachsenburg ca. 42 km3. Unterlauf: Sachsenburg bis zur Mündung in die Saale ca.79 km |
|---|

(BAUER 1952:18, zit. In: DEUTSCH 2007:59).

Im Tal der Unstrut entstanden in den höheren hochwasserfreien Lagen bereits im 4. bis 6. Jh. Siedlungen. Aus dem 8. Jh. gibt es schriftliche Quellen, die auf Besitztümer der Klöster Fulda und Hersfeld hinweisen (KÜHNLENZ 1962:26).

Die frühen Siedler lebten wahrscheinlich vorrangig vom Fischfang und von der Niederwildjagd. Eine ackerbauliche Nutzung der flussnahen Flächen konnte wegen häufiger Überschwemmungen nicht erfolgen. Auch Hutungen waren nur in beschränktem Umfang in den Randgebieten möglich. Erste Rodungstätigkeiten und die Urbarmachung von Sumpfbereichen durch Zisterzienser Mönche sind im Helmegebiet und in Teilen der Unstrut-Niederungen nachgewiesen (KÜHNLENZ 1962:26, STREJC 1996/97:7).

Hochwasserschutz

Wasserwirtschaftlichen Maßnahmen an der Unstrut begannen vermutlich im 12. Jh. in den Regionen um Sachsenburg, Artern, Ritteburg und Schönewerda. Spätere Kultivierungen führten flämische Siedler aus, die schon weiterreichende Kenntnisse in der Technik der Bodenentwässerung und Hochwasserabwehr besaßen (ebd.), wie Urkunden aus dem 16. Jh. belegen. So wird in der Flur Ritteburg-Gehofen ein „flämi-

scher Graben“ erwähnt, der auf kulturtechnische Tätigkeiten verweist (DEUTSCH 2004:110).

Aus dem Jahre 1569 stammt eine Verordnung aus Artern, die Bestimmungen zur Sicherung von Deichen, Dämmen und Gräben im Stadtgebiet enthält. Trotz aller Kultivierungsversuche blieben die Lebensbedingungen für die Menschen jedoch schwierig. Bis ins 19. Jh. hinein sind Epidemien von Sumpffieber bekannt, die auf große vernässte Gebiete hinweisen (STREJC 1996/97:7).

In manchen Jahren richtete das Hochwasser große Schäden in der Landwirtschaft an und vernichtete die gesamte Ernte. Die Unstrutniederung war im Frühjahr nach dem Tauwetter und im Sommer bei Regen oft eine große Wasserfläche aus der nur einzelne Bäume herausragten. Anbauflächen in der Unstrutau waren regelmäßig überschwemmt und konnten oft wochen- und monatelang nicht passiert und bearbeitet werden.

„In nassen Jahren war eine Bestellung des Bodens überhaupt nicht möglich; in trockenen konnten auf höher gelegenen Grundstücken allenfalls Späthafer, Sommerweizen, Pferdebohnen und Runkelrüben angebaut werden“ (SCHLÜTER 1896:22).

Die Flößerei auf der Unstrut ist seit 1358 bekannt, die Schifffahrt seit 1612. Im Jahre 1700 wurde eine Vertiefung des Flussbettes angeordnet, um die Flößerei auf Unstrut und Gera zu fördern, was sich als nützlich für die 1728 in Artern in Betrieb genommene Saline erwies (SCHMÖLLING/SCHMÖLLING 1994:19, STREJC 1996/97:9).

Von 1750 bis etwa 1800 erfolgten auf Anweisung der Kursächsischen Regierung in Dresden „Strom-Coupirungen“ (Mäanderabtrennungen). Totholz, Sand, Kies und Geröll wurden geräumt, Bäume und Sträucher, die sich zu nah am Ufer befanden wurden abgesägt. Durch den Siebenjährigen Krieg verschlechterten sich die Verkehrs- und Versorgungsverhältnisse wieder. Grundlegende Verbesserungen gelangen erst durch das 1790 vom sächsischen Kurfürsten Friedrich August III. angeordnete Projekt „zur Schiffbarmachung der Unstrut von Bretleben bei Artern bis nach Großjena“ (DEUTSCH 2004:111, SCHLENKER/LAUBNER 2002:230).

Schiffbarmachung

Von 1790 bis 1795 wurden nach einem Plan von Johann Friedrich Mende, bergmännischer Wasserbauer, an der Saale drei Schleusen und an der Unstrut auf der Strecke von Bretleben bis Naumburg (damals 74,5 km) 12 Schleusen mit Umgehungskanälen errichtet, Stromschleifen durchstochen, Kurven auf einen Mindestradius von 71m erweitert und Ausweichstellen angelegt. Durch einen gesicherten Wasserstand und eine konstante tiefe Fahrrinne wurden Schiffspassagen bis zu 150 t möglich. Die Maße der Schleusenkammern betragen 50,25 bis 51,5 m Länge und 5,52 bis 5,65 m Breite. Für die Schifffahrt stromaufwärts wurde ein Treidelweg angelegt.

„Die Schiffe werden einzeln durch Treideln befördert, in der Regel mit Pferden. Die Schifffahrtssperre durch Eis dauert jährlich gewöhnlich 2-3, selten 4 Monate. Im Sommer (gegen Ende Juli) ist die Schifffahrt teilweise wegen Ausführung kleinerer Unterhaltungsarbeiten an den Schleusenanlagen auf 10-14 Tage gesperrt. Es wird nur bei Tage geschleust. Größte Schiffe 40,50 m lang, 5,40 m breit, 160 t Tragfähigkeit. Wasserbauinspektion Naumburg km 0 bis 71,3“ (WEHLMANN 2002:127).

Zentrum der Bauarbeiten war Bottendorf. Dort wurden die Arbeiten koordiniert, eine Schmiede gebaut und etwa 2000 Arbeiter beschäftigt (SCHLENKER/LAUBNER 2002:229f). Die Baukosten betragen 528.750 Taler. Im Jahre 1795 wurde die neue Wasserstrasse eingeweiht (SCHMÖLLING/SCHMÖLLING 1994:10).

Nach dem Wiener Kongress 1815 wurde das Gebiet Sachsens und damit auch das Unstrut-Gebiet Preußen zugeteilt. 1816–22 wurde die Saale weiter ausgebaut, so dass der Schifffahrtsweg bis Halle/Saale (242 km) freigegeben werden konnte (ebd.). Für weitere wasserbauliche Maßnahmen wurde im Jahre 1857 die „Societät zur Regulirung der Unstrut von Bretleben bis Nebra“ gegründet. Das Projekt wurde von Baurat H. Wurffbain entworfen und geleitet. Es hatte die bis dahin tiefgreifendsten Eingriffe zur Folge. Zwischen 1857 und 1865 wurden elf weitere Durchstiche vorgenommen und die Flusslänge zwischen Bretleben und Nebra um 3,2 km gekürzt. Von Bretleben bis Memleben wurde ein 19,4 km langer Flutkanal in der Talsohle gebaut, der noch heute in Betrieb ist. Insgesamt wurden 47,4 km Unstrut reguliert, 37,1 neue Kanalanlagen geschaffen, 8,2 km Bäche reguliert und 46,3 km Entwässerungsgrä-

ben gezogen. Außerdem wurden 55 Brücken gebaut, 101 km Deiche und sechs Dücker angelegt, ein Tunnel, 96 Siele und 11 Schleusen gebaut (DEUTSCH 2004:15f).

„1845 gab es drei Hochwasser. Man kam von Artern weder nach Reinsdorf, noch nach Schönfeld. In Ritteburg nutzte man bei Hochwasser neben Kähnen auch Badewannen. Von 1841 – 57 wurde in der Unstrutniederung sieben Mal die Ernte zu hundert Prozent vernichtet“ (SCHMÖLLING/SCHMÖLLING 1994:63).

Auch 1871 gab es wieder ein verheerendes Hochwasser. Aus diesen Gründen erfolgten Ende des 19. Jh. weitere Hochwasserschutzmaßnahmen, wie die Erhöhung der Sommerdeiche (DEUTSCH 2004:15f) und der Bau eines Schöpfwerkes im Raum Memleben, um schädigende Rückstauwirkungen zu mindern. Trotz der wasserwirtschaftlichen Maßnahmen wurden von 1888 bis 1950 insgesamt 303 Hochwasserereignisse registriert, die zwar nicht den gesamten Unstrutlauf betrafen, aber im Schnitt eine Überflutung von 17.000 ha zur Folge hatte. Weitere Hochwasser gab es 1946 und 1947 auf ca. 36.000 ha. Schließlich wurde, nach einem weiteren Hochwasser 1956 ein Hochwasserschutzprogramm für die Unstrut beschlossen. Voraussetzung für diese Maßnahmen war die Nichtwiederaufnahme der Unstrut-Schifffahrt. Das Rückhaltebecken in Straußfurt und die Talsperre Kelbra sind Bestandteil des „Komplexmeliurationsprogramms Unstrut“. Das Rückhaltebecken Straußfurt hat ein Fassungsvermögen von 19,1 Mio. m³ und wurde als reine Hochwasserschutzanlage gebaut. Die Talsperre Kelbra hat ein Fassungsvermögen von 35,6 Mio. m³ und ist für Mehrfachnutzungen angelegt, wie z. B. Bewässerungswasser, Fischerei oder Naherholung. Bis heute wird mit diesen Anlagen das Abflussgeschehen reguliert. Auch nach dieser Maßnahme gab es weitere extreme Hochwasser 1994 und 2002 (STREJC 1996/97:15f).

Weitere Entwicklung

Die Schiffbarmachung der Unstrut und die wasserwirtschaftlichen Maßnahmen brachten Arbeit und Wohlstand in das Unstruttal. Zwar ließen sich Hochwasser und Überschwemmungen nicht grundsätzlich vermeiden, aber die Gefahren konnten erheblich vermindert werden. Aufgrund der verbesserten Bodenverhältnisse gab es eine Zunahme an Anbaumöglichkeiten auch in den Auen und mit den steigenden

Erträgen nahm auch die Bedeutung der Landwirtschaft zu, wie z. B. in der „Goldenen Aue“ (SCHMÖLLING/SCHMÖLLING 1994:6).

Auf der Unstrut wurden neben landwirtschaftlichen Produkten, wie Getreide, Rüben, Heu und Stroh auch Holz, Salz aus Artern, Kohle u. a. aus Edersleben, Sandstein aus Nebra, Kalkstein aus Freyburg und später auch Zucker aus zahlreichen Zuckerfabriken der Region, z. B. aus Oldisleben oder Vitzenburg, transportiert. Die meisten Schiffe gab es 1872 auf der Unstrut. Der Leinpfad wurde 1880 weiter ausgebaut. Das Rekordjahr der Güterschiffahrt war 1881 mit 150.209 Tonnen. Stromaufwärts wurden die Schiffe getreidelt und bei günstigem Wind mit Segeln unterstützt. Stromabwärts wurde gestakt oder man ließ die Schiffe treiben. Ein Dampfschlepper wurde ab 1888 eingesetzt. Zu dieser Zeit gab es 56 Schiffseigner mit insgesamt 60 Kähnen (ebd.).

„Aus heutiger Sicht fast ein Unding – aber die Zugtiere, der für sie geschaffene Leinpfad und schließlich die Menschen, die die Lastkähne mit zogen, gehörten zur „Technik“ des Unstrutverkehrs. Die Treidler, auch Bomätscher genannt, wurden in Gruppen von 8 – 12 Mann eingesetzt, an Stromschnellen jedoch waren 25 – 30 Mann vonnöten, den Lastkahn hinüberzubringen. Beim Einsatz von Pferden im Einzelfall auch Ochsen, genügten vier im normalen Verkehr und sechs an den Stromschnellen“ (SCHMÖLLING/SCHMÖLLING 1994:44).

Ab 1879 änderte sich die Situation durch den Bau von Eisenbahnlinien. Die Schifffahrt verlor an Bedeutung, auch wenn der Bahnbau selbst für die Schifffahrt noch einen letzten Aufschwung brachte. So wurde bis zur Fertigstellung der Unstrutbahn von Naumburg bis Artern und der Eisenbahnlinie Artern – Frankenhausen das benötigte Baumaterial auf 400 Kahnfahrten transportiert. Dieser sogenannte „Unstrutkahn“ hatte eine Länge von 46,5 m, eine Breite von 5,5 m und bei einem Tiefgang von 0,8 m eine Tragfähigkeit von 180 Tonnen. 1895 waren noch 43 Lastkähne im Einsatz (ebd. S. 14f).

Die Dampfschiffahrt erreicht die Unstrut erst relativ spät. Ab 1919 kamen Motorfrachtschiffe zum Einsatz, ab 1928 auch Motorschiffe für den Personenverkehr. Von Weißenfels/Saale bis Nebra und Artern fuhren 1938 zwei Fahrgastschiffe, die „Freiheit I“ und „Freiheit II“. Es waren die bekanntesten Schiffe, die auch nach dem zweiten Weltkrieg noch im Einsatz waren (ebd.).

Seit 1954 ist die Unstrut keine offizielle Wasserstrasse mehr, seit 1967 wird sie als solche nicht mehr genannt (ebd. S. 90). Der Schleusenbetrieb war bis etwa 1970 noch durchgehend möglich, danach traten zunehmend Schäden an den Wehren auf, die Schleusen verschlammten. Zahlreiche Wehre wurden geschliffen, in Freyburg wurde ein mit Steinen gefülltes Fahrgastschiff als Stauschwelle quer versenkt, was auch ein Passieren für größere Sportboote unmöglich machte. (SCHMÖLLING/SCHMÖLLING 1994:14f).

Wassersport und Wassertourismus

In den 1930er Jahren begann der Aufschwung von Ruder- und Paddelbooten. 1937 wurden an der Schleuse Schönewerda 226 Sportboote gezählt (ebd. S. 79). Der Sportbootbetrieb steigerte sich nach dem zweiten Weltkrieg bis in die 1950er und 60er Jahre, nahm dann aber bis 1989 wieder ab. Seit Mitte der 90ziger Jahre nimmt der Wassertourismus stetig zu und auch Fahrgastschiffe wie z. B. die „MS Fröhliche Dörte“ (Baujahr 1888) sind wieder im Einsatz.

Die noch vorhandenen technischen Anlagen sollen für den sanften Tourismus erschlossen werden. So sind die Unstrut-Schleusen in Artern, Ritteburg, Wendelstein, Tröbsdorf, Laucha, Zscheiplitz und in Freyburg wieder funktionsfähig und für Sportboote passierbar. Auch Ein- und Ausstiegsstellen für Bootswanderer sowie Brücken für Radwanderer wurden gebaut, wie z. B. in Balgstädt (www.unstrutradweg.de).

Mühlen

Für den Betrieb von Mühlen wurde das Wasser der Unstrut schon früh genutzt und eine entsprechende Infrastruktur, wie Mühlgräben, -bäche und -kanäle gebaut. Schon kurz hinter der Quelle, ab Kefferhausen sind zahlreiche Mühlen entstanden, wie z. B. die noch vorhandene „Große Mühle“ in Dingelstädt (gebaut 1591). Weitere noch erhaltene Mühlen sind die „Lohmühle Nägelstedt“ (1255 erstmals erwähnt), die „Ober- und Untermühle Herbsleben“ (1299/1391), die „Dreyse-Mühle“ in Sömmerda (1388) mit einem der größten Mühlräder Deutschlands, die „Mühle Oldisleben“, heute Mühlenmuseum mit Parkanlage (Pkt. 7.2.2), die ehemalige „Wassermühle Bottendorf“ (heute Mühlenmuseum), die funktionsfähige und noch arbeitende „Zeddenbachmühle“ (11./12. Jh.) und die erhaltene aber zur Zeit ungenutzte „Burmühle Freyburg“ (Ende 11 Jh.), (www.unstrutradweg.de).

Im Jahre 1607 wurde vom sächsischen Kurfürst Christian II. eine „Mühl- und Wasserordnung für den Unstrutstrom“ erlassen, die von der Mündung bis nach Mühlhausen (ca. 160 km) flussauf Gültigkeit hatte (DEUTSCH 2007:103).

Welchen Stellenwert Mühlen für die Versorgung besaßen wird am Beispiel von Mühlhausen deutlich. Der Name Mühlhausen ist auf die Erwähnung einer Mühle am Mühlengraben im Jahre 967 zurückzuführen. Um 1800 gab es in Mühlhausen 26 Wassermühlen, acht davon wurden durch Unstrutwasser angetrieben (WURZEL 2009:214).

7.2.2 Der „Unstrut-Radweg“



Abbildung 54: Logo des Unstrut Radweges
Quelle: www.unstrutradweg.de

Der „Unstrut-Radweg“ zählt zu den 13 Fernradwegen Thüringens und hat eine Gesamtlänge von 195 km, davon 152 km in Thüringen und 43 km in Sachsen-Anhalt (km-Angaben lt. Tourismuszentrale). Er gehört zur Kategorie Flussradwege und

verläuft nur in kleinen Teilstrecken auf historischen Verkehrswegen, berührt aber in seinem Verlauf einige wesentliche Verkehrspunkte, die kulturlandschaftlich betrachtet wertvoll sind.



Abbildung 55: Unstrut-Radweg
Kartengrundlage: Übersichtskarte 1:1.000.000
Quelle: TLVermGEO

Der Radwanderweg beginnt in Kefferhausen an der Unstrutquelle und verläuft über Dingelstädt, Mühlhausen, Bad Langensalza, Sömmerda, Artern und Wiehe innerhalb Thüringens, dann weiter über Nebra, Laucha, Freyburg bis nach Naumburg durch Sachsen-Anhalt. Dabei werden in Thüringen die Landkreise Eichsfeld, Unstrut-Hainich-Kreis, Landkreis Sömmerda, Kyffhäuser Kreis und in Sachsen-Anhalt der Burgenlandkreis durchfahren (Abb. 55).

Der „Unstrut-Radweg“ ist gut ausgebaut (84%). Die Wegdecke besteht aus Asphalt (122 km), Beton (3 km), Kopfsteinpflaster (5 km), Schotter (20 km) und verläuft über 2 km auf Wald- und Wiesenwegen. Aufgrund der Streckencharakteristik, flache Flussroute mit nur kleinen Erhebungen, ist der Radweg für alle Radfahrergruppen, besonders auch für Familien geeignet. Der höchste Punkt beträgt 395 m an der Quelle und erreicht 115 m NN an der Mündung (Abb. 56),(www.thueringen-tourismus.de).

Der Radweg hat eine gute Vernetzung zu weiteren Radwanderwegen und bietet sich für vielzählige Rundkurse an (Abb. 57).

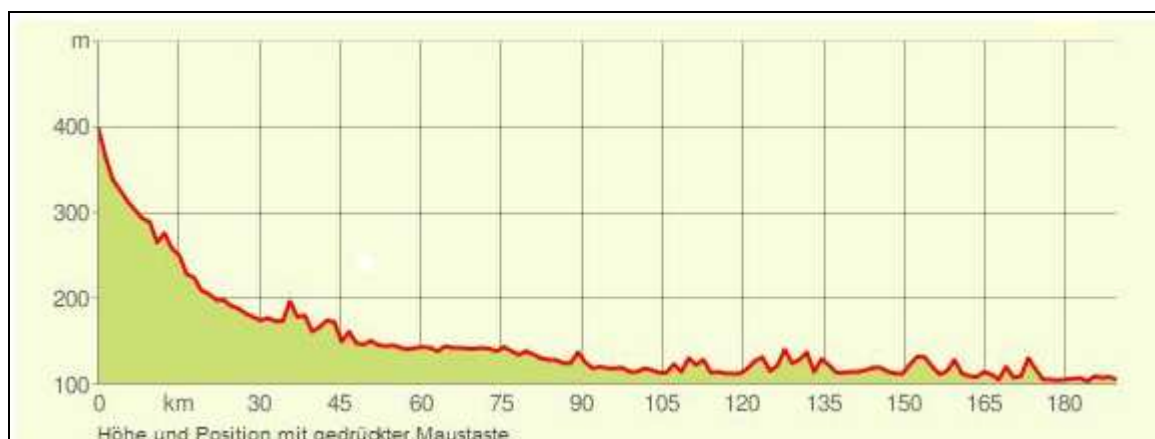


Abbildung 56: Höhenprofil Unstrut-Radweg
Quelle: www.thueringen-tourismus.de

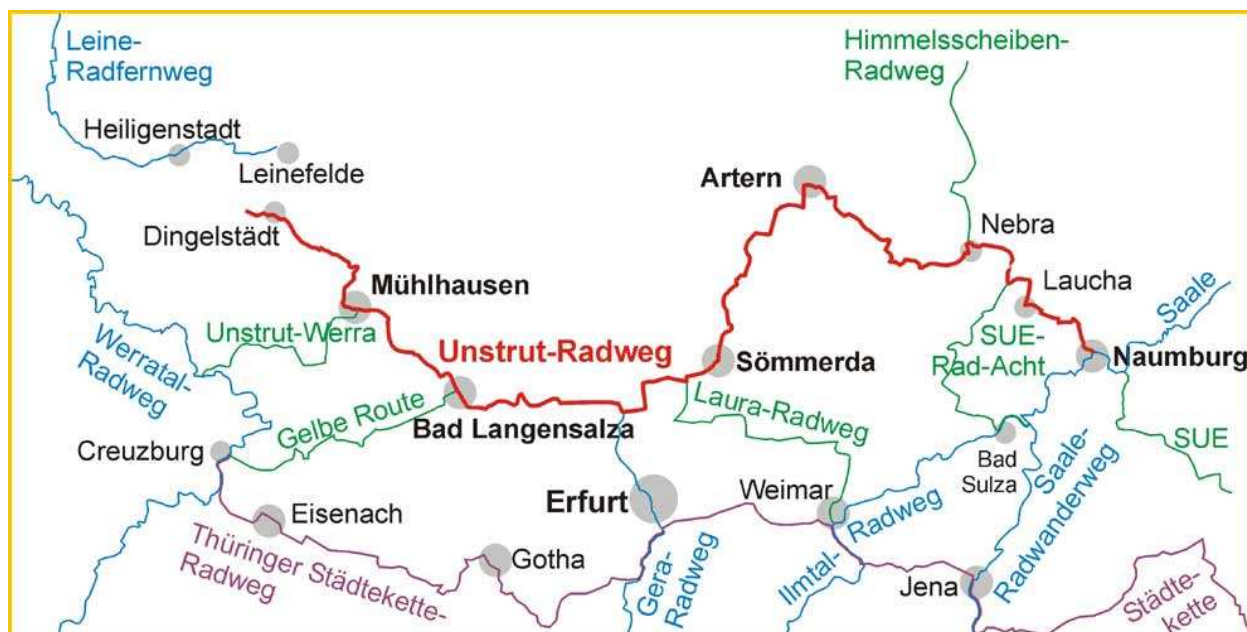


Abbildung 57: Die Vernetzung des Unstrut-Radweges

Quelle: www.unstrutradweg.de

Die Beschilderung des „Unstrut-Radweges“ mit dem Logo (Abb. 54) wurde 2009 abgeschlossen. Hinweistafeln über den gesamten Radweg stehen an der Quelle in Kefferhausen und in Silberhausen am Startbahnhof (Abb. 58 u. 59). Weitere ähnliche Tafeln stehen in Mühlhausen, am Wehr in Wendelstein und an der Mündung in Naumburg. In den Ortsbereichen sind teilweise eigene Schilder aufgestellt worden. Eine Ausweisung der „Saale-Unstrut-Weinstrasse“ beginnt bei Wangen.



Abbildung 58: Hinweisschild zur Unstrutquelle
Photo: Margrit Contius 04.11.2009



Abbildung 59: Wegweiser in Silberhausen
Photo: Margrit Contius

Die Strecke verläuft zum größten Teil entlang der Unstrut und zwar auf landwirtschaftlichen Wegen, kleineren Abschnitten von Landstrassen, Teilstücken ehemaliger Bahntrassen und auf Deichen und deichbegleitenden Radwegen (Tab. 3).

Streckenabschnitt	Kategorie	Länge
Thamsbrück-Bad Langensalza	Ehemalige Bahntrasse	ca. 4 km
südlich von Artern	Ehemalige Bahntrasse	ca. 2 km
Altengottern-Thamsbrück	auf dem Unstrutdamm	ca. 3 km
Gebesee bis Ringleben	Gera-Deich	ca. 2 km
Schallenburg–Sömmerda	Deichverteidigungsweg neben dem Flutkanal	ca. 1 km
Sömmerda bis Griefstedt	Ehemalige Bahntrasse	ca. 12 km
Büchel-Gorsleben-Sachsenburg	größtenteils Lossa-Deich	ca. 6,5 km
Schönfeld bis Artern	Ehemalige Bahntrasse	ca. 2 km
Werningshausen–Schallenburg	deichbegleitende Radwege	ca. 3,5 km

Tabelle 3: Unstrut-Radweg auf inwertgesetzten Trassen
Eigene Darstellung

Entwicklung des Radweges

Ein erstes Teilstück des „Unstrut-Radwegs“ gibt es seit 1993/94 im Burgenlandkreis. Ebenfalls 1993 wurde im Altkreis Artern, heute Kyffhäuserkreis, ein Radwegekonzept entwickelt mit ersten Vorstellungen über einen „Unstrut-Radweg“. Mit der Kreisfusion 1995/96 entstand ein neues Konzept für den „Unstrut-Radweg“. Eine kreisübergreifende Planung begann 1997 mit ersten Abstimmungsgesprächen aller beteiligten Landkreise über ein gemeinsames Logo und der Festlegung von Übergangspunkten für die Kreis- und Landesgrenzen. Die Streckenführung innerhalb der Kreise, blieb den Landkreisen überlassen.

Ein Gesamtkonzept für die Entwicklung des „Unstrut-Radwegs“ gab es nicht, erste Beschilderungen erfolgten 1997 im Burgenlandkreis. In Thüringen wurden ab 1998 erste Abschnitte des „Unstrut-Radwegs“ realisiert. Seit 2000 wird der Radweg durch das Wirtschaftsministerium gefördert und 2006 offiziell die Kommunale Arbeitsgemeinschaft KAG für den „Unstrut-Radweg“ gegründet mit Satzung, Vorstand und Arbeitsgruppen. Seit 2006 wird der Radweg auch als durchgehend befahrbar angeboten. Im Rahmen der KAG werden alle Maßnahmen, wie z. B. Messeauftritte, Flyer, Anzeigenwerbung usw. entwickelt. Letzte große Baulücken wurden 2008 und 2009 geschlossen, die Fertigstellung der einheitlichen Beschilderung erfolgte 2009. Damit gilt der „Unstrut-Radweg“ als fertig gestellt. (schriftl. Herr Demian www.unstrutradweg.de; Herrn Geyer KAG).

Bezug zu historischen Verkehrswegen

Zum Verlauf historischer Verkehrswege, die auf Teilstrecken durch das Tal der Unstrut verliefen oder wichtige Kreuzungspunkte darstellten, gibt es in der Literatur zahlreiche Hinweise, wie z. B. auf:

1. Strassen und Knotenpunkte

- Die alte „Königs-“, und die „Bernsteinstrasse“ kreuzten sich bei Naumburg
- Die „Hansestrasse“ und der Postweg verliefen im Abschnitt Bad Langensalza bis Dingelstädt durch das Unstruttal. 1758 wurde in Dingelstädt eine Poststation eingerichtet. In Silberhausen befand sich bis in die 1880er Jahre eine Hebestelle für Chausseegeld. (<http://dingelstaedt.eu>).
- Der Europäische Fernpostkurs Moskau-Amsterdam führte auf gleicher Strecke durch das Unstruttal, zwischen Bad Langensalza und Mühlhausen stand bereits 1559 ein Beigeleit (NIEMANN 1920:20).
- Die „Kupferstrasse“ verlief über Karsdorf; sie war weitgehend geleits- und stapelrechtlich befreit und verband die Kupferbergbaustadt Mansfeld (12. Jh.) mit Nürnberg (WASCHKE 1987 in: www.via-regia.org).

2. Brücken und Übergänge

- Die Heeresstrasse vom Maintal durch Thüringen nach Sachsen führte über die Unstrutbrücke in Freyburg. Sie war ein wichtiger Verkehrspunkt für den Handel. Der Bau der Neuenburg (1090) diente zur Sicherung des Territoriums und der strategisch wichtigen Heerstrasse (SCHLENKER/LAUBNER 2002:201). Napoleon kreuzte 1813 auf seinem Feldzug nach Leipzig hier zweimal die Unstrut, sowohl auf dem Hinweg, als auch auf dem Rückweg bei der Zeddenbachmühle und über provisorisch errichtete Brücken. 100.000 Mann sollen über diese Brücken gezogen sein.
- Die „Thüringer Pforte“, auch „Sachsenburger Pforte“ genannt, war ein wichtiger Übergang der „Nürnberger Strasse“, einer Geleitstrasse. Beim „Sachsenburger Geleit“ wurden Reisende von den sogenannten „Passmännern“ kontrolliert und mussten Zoll- und Geleitgeld entrichten. Die Häuser in denen die Passmänner wohnten, wurden Rauhäuser genannt (NIEMANN 1920:20).
- eine erste steinerne Brücke wird in Nebra schon um 1207 erwähnt.. An anderer Stelle entstand 1511 eine neue Brücke, wurde aber durch Kosaken 1813 zerstört. Im Zuge des Eisenbahnbaus 1885-87 entstand eine Pfeilerbrücke mit Löwenplastik (www.blaues-band.de).

3. Meilensteine

- Preußische Meilensteine befinden sich noch entlang der heutigen B 247. und in Grossengottern (NIEMANN 1920:20).

4. Furten

- Unstrutfurten gab es u. a. in Mühlhausen, Thamsbrück und Karsdorf (ebd.)

5. Fähren

- Im Jahre 1283 wurde erstmals eine Fähre im Blütengrund erwähnt (www.musenblaetter.de). Nach Ausbau der Unstrut zur Wasserstrasse wurden Fähren zum Übersetzen der Treidelpferde eingesetzt, z. B. in Großjena, Dorndorf und Wendelstein (WEHLMANN 2002: 127).

6. Treidelwege

- Von der Unstrut-Mündung bis Bretleben wurden auf 71,3 km Flussweg Schleusen und Treidelwege gebaut

Sehenswürdigkeiten

Im Unstruttal befinden sich noch einige Städte mit Stadtmauern wie z. B. Mühlhausen, Bad Langensalza, Sömmerda, Laucha, Freyburg und Naumburg. Neben Kirchen, wie z. B. Naumburger Dom und Klöstern, wie z. B. Kloster St. Wigberti in Werninghausen, gibt es zahlreiche Burgen und Burgruinen, wie z. B. Burgruine Sachsenburg und viele Mühlen (Pkt. 7.2.1). Unter den vielen Sehenswürdigkeiten des Unstruttales sollen hier beispielhaft einige genannt werden:

- die Neuenburg mit Bergfried (um 1090) vom Thüringer Grafen Ludwig dem Springer gegründet, die Schwesternburg der Wartburg.
- das Barockschloss in Burgscheidungen (1732) mit seinem terrassenartig angelegten Schlosspark hoch über der Unstrut. Das Schloss ist z. Zt. unbewohnt, der Garten gehört zu dem Tourismuskonzept „Gartenträume Sachsen-Anhalt“ und kann besichtigt werden.
- die ehemalige Burg Wendelstein, heute Burgruine, war ehemals bekannt für seine Pferdezucht. Der Legende nach sollen hier 500 silberweisse Rosse gezüchtet worden sein und Theoderich von König Irminfried zum Geschenk gemacht worden sein (Kühnlitz 1962:41).
- die Wasserburg in Heldrungen stellt eine Besonderheit dar. Die Ursprünge dieser kastellartigen Dreiflügelanlage mit Rondellen, Wassergräben, Erdwällen und spitzwinkligen Bastionen datieren aus dem 13. Jh. Die Burg wurde

(1664 – 1668) zum Schloss umgebaut. Heute befindet sich dort eine Jugendherberge, Gastronomie für größere Veranstaltungen und ein Café. Das Wasserschloss kann besichtigt werden. (www.heldrungen.de).

- die ehemalige Kaiserpfalz und die Klosterruinen Memleben, Sterbeort von König Heinrich I. (936) und seinem Sohn Kaiser Otto I. (973).
- Die Stadt Nebra ist seit 1999 bekannt durch den Fund der frühbronzezeitlichen Himmelsscheibe im Ortsteil Wangen. Das 2007 eröffnete multimediale Besucherzentrum „Arche Nebra“ liegt hoch über der Unstrut.
- die ehemalige Saline in Artern
- das Glockengiessereumuseum in Laucha
- die Zuckerfabrik in Oldisleben (erbaut 1873), technisches Denkmal der Südzucker AG (www.blaues-band.de).

Saale-Unstrut-Weinanbaugebiet

Seit 1993 wurde das Weinbaugebiet an Saale und Unstrut zur 13. Deutschen Weinbauregion erklärt und ist damit das nördlichste Qualitätsweinanbaugebiet Europas.

Die „Saale-Unstrut-Weinstrasse“ führt von Memleben bis zur Mündung in die Saale an der Unstrut entlang. Weitere Bereiche liegen an der Saale, der Ilm, der Weißen Elster und dem Mansfelder Land.

Das Anbaugebiet umfasst insgesamt 660 ha. Angebaut werden 33 Rebsorten, rote und weiße, dabei traditionell eher trockene Sorten wie Müller-Thurgau, Gutedel, Silvaner und Weißburgunder, aber auch seltene Sorten wie Zweigelt, André oder Hölder. Es gibt vier Großlagen, großlagenfreie Weinberge, Insellagen und kleinteilige Terrassenweinberge, die von Hobbywinzern bewirtschaftet werden. Der Jahresertrag beträgt durchschnittliche 2-4 Mio. Liter, das entspricht ca. 1-2% der deutschen Gesamtproduktion (PANTENIUS 2008:8f). Seit 1993 beteiligen sich die Winzer aus der Saale-Unstrut-Weinbauregion mit Erfolg an Bundesweinprämierungen. Im Jahr 2007 wurden 36 Weine und sechs Sekte ausgezeichnet (ebd. S. 10). Im gesamten Bereich der Weinstrasse werden Weinproben und Führungen durch die Kellereien angeboten.

Seit über 1000 Jahren wird in der Region Wein angebaut. Aus einer Schenkungsurkunde von 998 geht hervor, dass Kaiser Otto III. (980-1002) dem Kloster Memleben,

sieben Orte mit allem beweglichen und unbeweglichen Gut, darunter auch Weinländereien übertragen hat. Die Landschaft ist seitdem geprägt durch z. T. steile Weinbergterrassen, Trockenmauern, Treppen und Weinberghäuschen (PANTENIUS 2008:8).

Von Freyburg aus in Richtung Unstrutmündung befindet sich in den Felsen des Buntsandsteins am Fuße des Weinbergs das größte europäische Bildrelief. Das „Steinerne Bilderbuch“, ein etwa 280 Jahre altes und ca. 150 m langes gemeißeltes Bilderbuch zeigt mit 12 fast lebensgroßen Bildern Szenen aus der biblischen Geschichte und über den Weinbau. Wer das Relief geschaffen hat, ist nicht bekannt. Auftraggeber war der Gold- und Silberschmied Johann Christian Steinauer, der 1720 den Weinberg bei Großjena erworben hatte und 1722 zum 10jährigen Dienstjubiläum seines Dienstherrn, Herzog Christian von Sachsen-Weißenfels das Relief in Auftrag gab. Der Inhalt der Bilder weist auf die Regentschaft hin (www.blauesband.de/unstrut/index.htm?grosjena.htm).

Hinter Großjena in Richtung Unstrutmündung befindet sich eine weitere Sehenswürdigkeit, der Max Klinger Weinberg mit dem „Radierhäuschen“, dem ehemaligen Atelier des Künstlers. 1903 kaufte Max Klinger den Weinberg. Sein Ausspruch: *„Hier ist es wie in der Toskana, bloß näher!“* wird vielfach zitiert. Am Zusammenfluss von Unstrut und Saale befinden sich am Ufer und in den Streuobstwiesen einige Lokale und Straußenwirtschaften, die im Sommer passend zum Wein Live-Musik bieten (PANTENIUS 2008:43f).

Die Weinstadt Freyburg mit Stadtrecht seit 1261, ist das Zentrum des Weinanbaus im „Saale-Unstrut-Weinanbaugebiet“. Jährlich findet im September das größte Weinfest Mitteldeutschlands mit der Wahl einer Weinkönigin statt. Seit 1856 wird in Freyburg bei der Fa. Kloss und Foerster Sekt produziert, der Name Rotkäppchen wird seit 1896 geführt und beruht auf der roten Stanniolkappe, die heute als typisch gilt. Durch dem Zusammenschluss mit der Sektfirma Mumm ist die Sektkellerei Rotkäppchen der größte Sekthersteller Deutschlands.

Neben der Neuenburg, der Marienkirche und der Stadtmauer gehört der „Herzogliche Weinberg“ zu den Besonderheiten Freyburgs. Diesen Berghang ließ der kursächsische Steuereinnehmer Carl Gottlieb Barthel 1774 ausbauen und mit einem Wein-

berghaus mit Rokoko-Innenausstattung versehen. In seiner heutigen Gestalt stellt der Weinberg ein charakteristisches Beispiel für kleinteilig terrassierte Rebanlagen dar und repräsentiert einen barocken Weingarten aus der Entstehungszeit aus dem des 18. Jahrhunderts (www.herzoglicher-weinberg.de).

Auch am Oberlauf der Unstrut bei Großvargula gibt es einen kleinen Weinberg seit 1954. Er hat eine Größe von 0,75 ha und wurde 2001 neu bepflanzt. Die erste Weinlese 2003 mit der Rotweinsorte Regent erbrachte 1187 Flaschen „Großvargulaer Mons Lupi“. Auf Anfrage kann der Wein beim Hersteller verköstigt werden (www.landkreis-unstrut-hainich.de).

Personenschifffahrt, Wasserwandern und Kanufahrten

Die Unstrut ist von Naumburg bis Kirchscheidungen wieder schiffbar. 1993 begann die Renaissance der ehemaligen Wasserstrasse mit dem Wiederaufbau des Freyburger Wehres sowie den Schleusen an der Zettenbachmühle (auch Zeddenbachmühle, es gibt unterschiedliche Schreibweisen), in Laucha, Tröbsdorf, Wendelstein, Ritteburg und Artern.

Linienfahrten und Sonderfahrten finden zwischen der Mündung im Blütengrund und Freyburg statt und zwar mit den Schiffen "Unstrutnixe", "Fröhliche Dörte" und "Reb-laus" von der „Saale-Unstrut-Schifffahrtsgesellschaft mbH“ (www.froehliche-doerte.de).



Abbildung 60: Bootsanlegestelle Balgstädt mit Biwak- u. Zeltplatz
Photo: Margrit Contius 23.03.2010

Darüber hinaus ist die Unstrut für Sportboote und Wasserwanderer bis zur Staumauer in Straußfurt ganzjährig befahrbar. Es gibt etliche Bootsverleihe, ebenso wurden Einstiegsstellen, Rastplätze und Zeltplätze am Ufer angelegt, wie z. B. in Bottendorf, Ritteburg, Reinsdorf oder Balgstädt (Abb. 60 u. 61).

„Hier gibt es immer was zu entdecken. Jeden Tag kommen hier Paddelboote vorbei. Aber auch außerhalb des Flusses gib es die Möglichkeit, die Landschaft auf einem gut ausgebauten Radwanderweg an der Unstrut entlang zu erkunden“, berichtet Herr Furchheim, vom Verein der Unstrutschiffer. Dieser Verein hat sich zum Zwecke der Förderung von Freizeit- und Tourismusaktivitäten an der Unstrut gebildet und fördert u. a. die Jugendarbeit mit Kanu- und Floßwandern (www.unstrutbuero-rossleben.de).



Abbildung 61: Rast- und Biwakplätze an der Unstrut

Quelle: http://blaues-band.de/unstrut/index.htm?unstrut_touren.htm

Neben der Personenschiffahrt gibt es im Unstruttal zunehmend touristische Angebote für Wasserwanderer. Auch Kombinationen wie z. B. „Mit Paddel und Pedale entlang der Unstrut“ oder ein Tages-Ausflug als „Fahrrad- Kanutour mit Besuch der Rotkäppchen Sektkellerei“ werden angeboten. Selbst Winterwasserwandern auf der Unstrut im Fallboot ist möglich, mit Quartiersempfehlung im Schleusenhaus in Ritteburg, obwohl der Schleusenbetrieb nur saisonal von April bis Oktober geöffnet ist (www.swr.de).

Sömmerda hat eine lange Tradition im Wildwasserfahren. Auf dem Kanukanal, der neben der Unstrut verläuft können Raftingfahrten durchgeführt werden. Jährlich gibt es Wettbewerbe vor Ort. Die Stadt ist ebenfalls Ausgangspunkt von Wasserwanderungen kombiniert mit Radtouren z. B. bis Artern und zurück (www.kyffhaeuser.de).

Radtouristische Veranstaltungen

2010 wurde in Mühlhausen und Bad Langensalza der 1. Unstrut-Radwandertag durchgeführt mit verschiedenen Routen für unterschiedliche Ansprüche. Auch in Dingelstädt gibt es einmal jährlich einen 25 km langen Unstrut-Radwandertour-Tag.

Ebenfalls einmal jährlich findet die „Tour de Frömmstedt“ statt, eine Familienradwandertour, die z. T. auch auf dem „Unstrut-Radweg“ verläuft. Diese Radtour hat seit 2005 Tradition. Der Radwandertag ist aufgrund einer Idee des Bäckermeisters Winfried Bergmann aus Frömmstedt entstanden, der "nur" sein neues Radler-Brot präsentieren wollte. Daraus ist die "Tour de Frömmstedt" durch den Nordkreis Sömmerda entstanden (www.tour-de-froemmschdt.de/).

Viele Einzeltouren werden angeboten, wie z. B. Tagestouren für Touristen, aber auch Gemeinschaftstouren, die an Wochenenden stattfinden. Auf der Homepage (www.unstrutradweg.de) sind aktuelle Radwandertouren aufgelistet. Auch Informationen über interessante, im Verlauf der Unstrut stattfindende, Veranstaltungen und Feste sind abrufbar.

Touristische Angebote

Der „Unstrut-Radweg“ wird seit einigen Jahren verstärkt für Wochentouren, 7 Tage mit Gepäcktransfer angeboten, wie z. B. von Saale-Unstrut-Tours für € 448 (www.saale-unstrut.de) oder 7 Tage-Tour mit Gepäcktransfer von Dingelstädt über Nebra bis Naumburg für € 475 bei Saale-Unstrut-Radeln (www.saale-unstrut-radeln.de). Räder können bei beiden Firmen ebenfalls gemietet werden, sind aber aufgrund des Rücktransports relativ teuer.

Der „Unstrut-Radweg“ ist leicht zu erreichen, da Start und Ziel an das Bahnnetz angeschlossen sind. In beide Richtungen gibt es stündlich oder im zweistunden Takt eine Zugverbindung. Allerdings fehlen direkte Verbindungen von Straußfurt bis Sömmerda und zwischen Artern und Wangen. Die „Unstrutbahn“ verkehrt im Burgenlandkreis von Naumburg bis Wangen regelmäßig. Die 2005 gegründete „Interessengemeinschaft Unstrutbahn e.V.“ setzt sich verstärkt für die Wiederaufnahme der Bahnlinie von Wangen bis Artern in Thüringen ein, da es sich um eine wichtige Verbindung gerade für Radler und Wanderer handelt und der touristische Aufschwung genutzt werden soll (www.unstrutbahn.de).

Eine Evaluation des „Unstrut-Radwegs“ gab es bisher nur im Burgenlandkreis in Sachsen-Anhalt. Auf der etwa 44 km langen Strecke wurden ca. 50.000 Touristen gezählt, darunter vorwiegend Tagesausflügler und Gourmetradler (mdl. Fr. Meyer, AG Saale-Unstrut).

Eine ausführliche Beschreibung des Radwanderweges mit sehr vielen Hinweisen zur Strecke, detaillierten Beschreibungen zu Sehenswürdigkeiten und zu aktuellen Baustellen gibt es auf der Homepage www.unstrutradweg.de und auf der Internetseite www.blaues-band.de. Weitere Informationen können unter www.thueringen-tourismus.de, www.saale-unstrut.de, www.weinland-saale-unstrut.de, www.unstrut-tourismus.de und unter www.fluss-radwege.de abgerufen werden.

Die meisten Adressen sind mit der Homepage des „Unstrut-Radweges“ verlinkt. Dort befindet sich eine Liste aller Touristeninformationen, Fahrradverleihe, Bootsverleihe geben zusätzliche Informationen für Radwanderer und Wasserwanderer.

Ein extra für den „Unstrut-Radweg“ entwickelter Fragebogen zur Bewertung der Strecke wurde leider nicht viel genutzt und soll in neuer Version eingesetzt werden (Email Hr. Demian).

Liedgut

Auf ganz spezielle Weise ist die Mühle in Oldisleben in die Geschichte eingegangen. In der Mühle zu Oldisleben wurde 1818 von Wilhelm Müller der Text zu dem bekannten deutschen Wanderlied „Wanderlust“ geschrieben (s. u.).

Quelle: www.liederlexikon.de

Wanderlust

<i>Das Wandern ist des Müllers Lust, Das Wandern! Das muß ein schlechter Müller sein, Dem niemals fiel das Wandern ein, Das Wandern!</i>	<i>Vom Bache haben wir's gelernt, Vom Bache! Der hat nicht Rast bei Tag und Nacht, Ist stets auf Wanderschaft bedacht, Auf Wanderschaft!</i>
<i>Das sehn wir auch den Rädern ab, Den Rädern! Die gar nicht gerne stille steh, Die sich mein Tag nicht müde drehn, Die Räder!</i>	<i>Die Steine selbst, so schwer sie sind, Die Steine! Sie tanzen mit den muntern Reih'n Und wollen gar noch schneller sein, Die Steine!</i>
<i>O Wandern, Wandern, meine Lust, O Wandern! Herr Meister und Frau Meisterin, Laßt mich in Frieden weiter ziehn Und wandern!</i>	

7.2.3 Relikte am Flussverlauf

Von den zahlreichen kulturlandschaftlichen Elementen am Unstrutlauf werden aus drei Kleinräumen einige exemplarisch beschrieben. Die nachfolgende Darstellung (Abb. 62) soll der Verdeutlichung der historischen Zusammenhänge der Strecke und der Zuordnung der Untersuchungsobjekte dienen.

Unstrut-Radweg im Kontext historischer Verkehrswege und Kulturlandschaftselementen mit ausgewählten Untersuchungsobjekten

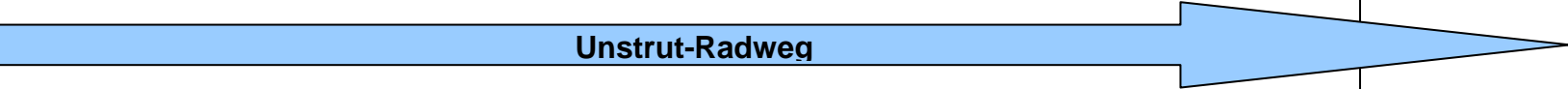

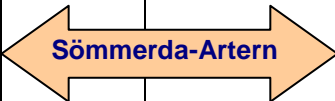


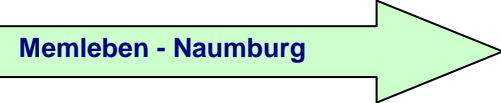
	Streckenabschnitte						
Städte	Kefferhausen Dingelstädt	Mühlhausen	Bad Langensalza	Sömmerda	Artern	Freyburg	Naumburg
Verlauf Unstrut-Radweg							
Bahnverbindung am Radweg							
Ehemalige Wasserstrasse							
Weinstrasse Saale-Unstrut			Weinberg Großvargula				
Beispiele: Kulturland- schafts- elemente	Untersuchter Streckenabschnitt				Untersuchter Streckenabschnitt		
	Mühlhäuser Landgraben Beispiel 1	Altengottern: Mühlen, Gedenkstein, Torfstich Beispiel 2		Schleuse Ritteburg Beispiel 3			
Erwähnte Elemente		Stadtmauer Mühl- hausen	Postsäule Bad Langensalza		Mühle Oldisleben	Neuenburg	
Treidelwege	Keine Treidelwege vorhanden						
alte Handelswege	Dingelstädt – Bad Langensalza				Sachsenburg - Artern		
Wasserwandern	Sömmerda - Naumburg						
Ausflugsschiffe						Kirchscheidungen - Naumburg	
Schleusen							Artern - Naumburg

Abbildung 62: Untersuchungsschema Unstrut-Radweg
Eigene Darstellung

Beispiel 1: Der Mühlhäuser Landgraben

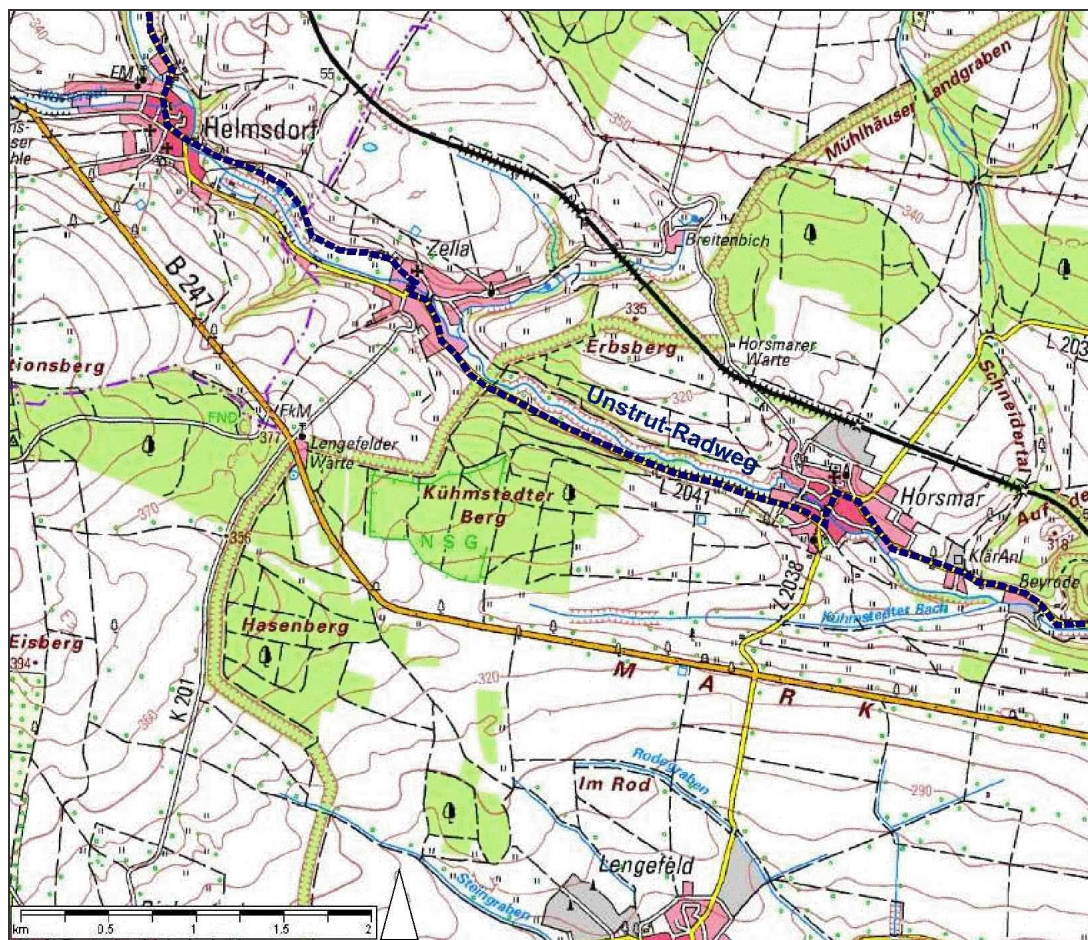


Abbildung 63: Teil des „Mühlhäuser Landgrabens“ mit Lengfelder Warte
Kartengrundlage: Amtliche Topographische Karte 1:50.000
Quelle: TLVermGEO (2008)

Am Oberlauf der Unstrut im Abschnitt zwischen Dingelstädt und Mühlhausen durchläuft der „Unstrut-Radweg“ zwischen Zella und Horsmar den „Mühlhäuser Landgraben“ (Abb. 63). Diese Wallanlage wurde im 14. Jh. begonnen und zum Schutz der Freien Reichsstadt Mühlhausen vor räuberischen Überfällen aus dem Eichsfeld, Niedersachsen und Hessen als Grenzbefestigung gebaut. Die Anlage wurde mit Unterbrechungen bis 1800 unterhalten. Das System von Gräben, Wällen, Toren und Warten ist ca. 25 km lang und umläuft Mühlhausen im Abstand von 8 – 12 km auf nordwestlicher Seite. Die Anlage beginnt im Westen bei Eigenrieden, verläuft im Nordwesten zwischen Zella und Horsmar und endet im Norden bei Kleinkeula. Die Grenzbefestigung war als Doppelgrabensystem geplant, die aber nicht überall zur Ausführung kam. Der tiefste Punkt der Anlage befindet sich mit 285 NN im Unstruttal. Von den Türmen der ehemals acht Warten steht nur noch der Turm der Lengfelder Warte, an der Bundesstrasse B 247. An den Außenseiten des Landgrabens befinden

sich noch mehr als 100 Grenzsteine aus dem Zeitabschnitt 1667 – 1797, die durch ihre Einmeißelungen u. a. auf die Zugehörigkeit zum Mainzer Erzbistum, zum Königreich Preußen oder zum Herzogtum Sachsen-Gotha verweisen. Später wurden auch Forst- und Jagdsteine gesetzt. Insgesamt stehen am Landgraben ca. 600 Steine, darunter 3 Steinkreuze und ein Dreiherrenstein (RÖBKE 2002: o. S. [2f]).

Von Horsmar aus ist der Wall gut zu erreichen und kann bewandert werden (Abb.64). Informations- und Orientierungstafeln, im Verlauf der gesamten Wallanlage; erleichtern die Erkundung. Es werden geführte Wanderungen angeboten (ebd.).

Ganz in der Nähe der Lengenfelder Warte, direkt an der B 247 steht noch ein Preußischer Ganzmeilenobelisk (Abb. 65).



Abbildung 64: Mühlhäuser Landgraben
Photo: Margrit Contius 04.11.2009



Abbildung 65: Preuß. Ganzmeilenobelisk
Photo: Margrit Contius 21.03.2010

Beispiel 2: Relikte in der Gemarkung Altengottern

Im weiteren Verlauf des „Unstrut-Radweges“ zwischen Mühlhausen und Bad Langensalza liegt Altengottern, das 997 erstmals erwähnt wurde. Der Ort erstreckt sich nördlich der Unstrut am Rande einer weiten Aue über 2 km in Ost-West-Richtung. Eine Ortsbeschreibung von Pfarrer Karl Gottlob Schulz aus dem Jahre 1781 lautet:

„Das Dorf ist ganz nahe an der Unstrut gebaut und bildet an derselben von Morgen gegen Abend einen halben Kreis, daher eine einzige gerade Gasse durch das Dorf geht, an den Seiten gegen Mittag und Mitternacht hat es seine besonderen Gassen“ (GEMEINDE ALTENGOTTERN o. J.)

Altengottern wurde besonders häufig von schweren Sommer- und Winterhochwassern heimgesucht, u. a. in den Jahren 1682, 1744, 1777 und ein besonders schweres Hochwasser im Februar 1799, als es zu einem plötzlichen Abschmelzen der Schneedecke kam. In kurzer Zeit stiegen Wasser und Eisschollen stark an und überschwemmten das gesamte Dorf. Das Wasser stand 1,50 m hoch. Die Bewohner flüchteten auf ihre Dachböden und wurden durch die Hilfe aus Nachbardörfern versorgt. Ursachen der vielen Hochwasser waren neben Extremwetterlagen, die Abholzungen im Mittelalter, das schwache Gefälle im Flussverlauf und unkoordinierte Dammbauten (DEUTSCH/PÖRTGE 2002:41f).

Aufgrund der permanenten Überschwemmungsgefahr wurden zwischen 1861 und 1865 von Bollstedt bis Merxleben umfangreiche Regulierungsmaßnahmen durchgeführt. Die direkt am Dorf verlaufende Unstrut wurde vom Ort weg verlegt und neue Deiche errichtet. Durch diese Maßnahmen konnte ein besserer Hochwasserschutz erreicht werden. (ebd.). Ein Gedenkstein vor dem neuen Unstrutwehr in Altengottern erinnert an die Regulierung (Abb. 66) mit dem Vermerk:

„Das Betreten der Dämme und Vorländer der Unstrut und ihrer Zuflüsse ist bei Strafe verboten. Altengottern, den 20. Oktober 1861. Der Direktor des Verbandes zur Regulierung der oberen Unstrut. A. von Marschall“. Die Schrift ist nur undeutlich zu erkennen.



**Abbildung 66: Gedenkstein von 1861
Regulierung der Unstrut
Photo: Margrit Contius 05.11.2009**



**Abbildung 67: Kilometrierung der Unstrut
Photo: Margrit Contius 21.03.2010**

Weitere kleinere Kilometersteine, die zur Kilometrierung der Unstrut aufgestellt wurden befinden sich in der Nähe (Abb. 67). Die Deiche dürfen gemäß Thüringer Wassergesetz auch heute nur zur Schafhaltung benutzt werden.

Im Nachbarort Grossengottern steht ein Preußischer Viertelmeilenstein „Kleine Glocke“ (Abb. 68) und weist auf den Streckenverlauf eines preußischen Verkehrsweges hin.



**Abbildung 68: Preußischer Viertelmeilenstein
- kleine Glocke - Großengottern**
Quelle: www.forschungsgruppe-meilensteine.de

Das Altengotterner Schloss, ursprünglich als Burg in Form eines Rundbaus entstanden, wurde nach der Zerstörung durch die Schweden ab 1652 wieder aufgebaut. Eigentümer war bis 1945 die Familie von Marshall. Das ehemalige Anwesen konnte nach 1990 wieder in Familienbesitz gelangen. Die Ringmühle, westlich von Altengottern existiert noch. Sie wird

zu Wohnzwecken genutzt, befindet sich aber in einem renovierungsbedürftigen Zustand. Nahe dem Unstrutwehr steht die noch die alte Gutsmühle, die restauriert wurde und ebenfalls zu Wohnzwecken genutzt wird (www.altengottern.de, mdl. Hr. v. Marshall).

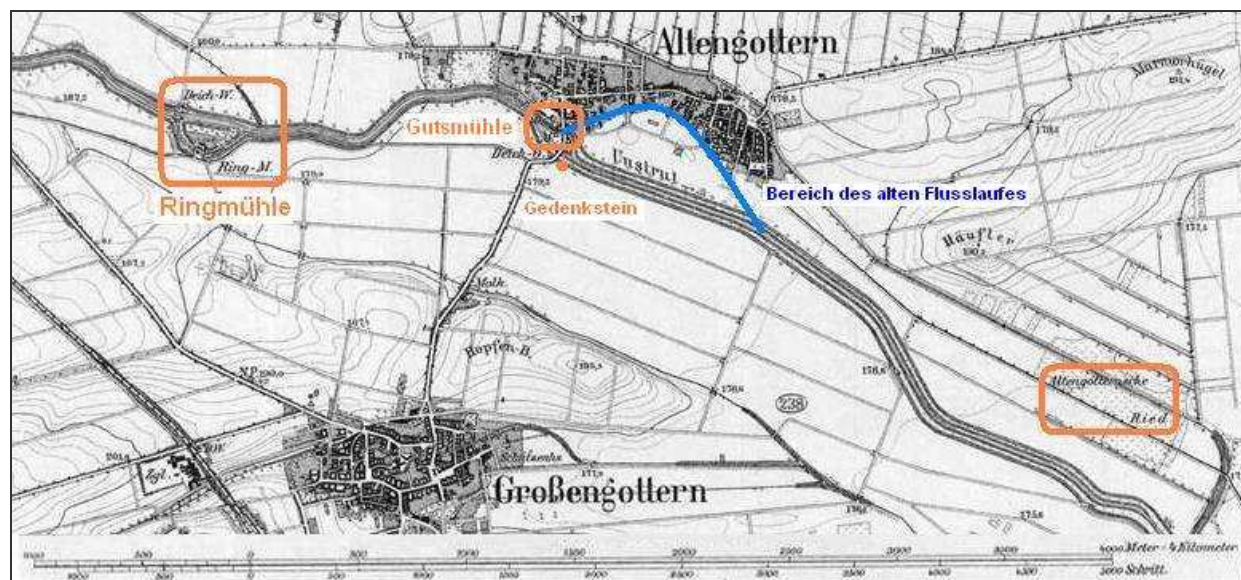


Abbildung 69: Relikte an der Unstrut bei Altengottern
Kartengrundlage: Kartenblatt 4829 Langensalza 1:25.000 von 1907
Quelle: greif.uni-greifswald.de/geogreif

Der „Unstrut-Radweg“ verläuft durch den Ort und auf landwirtschaftlichen Wegen weiter flussabwärts durch das Ried mit ehemaligem Torfstich aus dem 19. Jh. (Abb.70). Das Ried wird seit jüngster Zeit durch Auerochsen beweidet. Auf dem Kartenauszug von 1907 ist der Bereich des ortsnahen Verlaufs der Unstrut nachgezeichnet, die beiden Mühlen und der Gedenkstein sind markiert, ebenso das Altengottener Ried (Abb. 69).

Hinter Altengottern führt der Radweg weiter hinauf auf den Deichweg in Richtung Thamsbrück und verläuft dann etwa 4 km auf der ehemaligen Bahntrasse der „Langensalzer Kleinbahn“ bis Merxleben, bevor er Bad Langensalza erreicht.



Abbildung 70: Altengottern, ehemaliger Torfstich
Photo: Margrit Contius aufgenommen am 05.11.2009

Der Abschnitt des „Unstrut-Radweges“ am Oberlauf ist gut befahrbar, die Ausschilderung erfolgt durchgängig. In Radwanderkarten und auf den Internetseiten www.unstrutradweg.de und www.blaues-band.de werden die Strecken ausführlich beschrieben und auf Sehenswürdigkeiten hingewiesen. Auf einzelne Kulturlandschaftselemente wird an der Strecke eher nicht hingewiesen. Da die Städte Mühlhausen und Bad Langensalza mit ihren kulturhistorischen Sehenswürdigkeiten nur 23 km voneinander entfernt liegen, ist eine längere Verweildauer in den kleineren Orten vor und hinter den beiden Städten trotz reicher kulturlandschaftlicher Spuren eher nicht gegeben.

Beispiel 3: Relikte am Unterlauf der Unstrut

Zwischen Artern und Naumburg befinden sich an der ehemaligen Schifffahrtsstrasse Unstrut die wiederhergestellten Schleusen in Freyburg, Zeddenbach, Laucha, Tröbsdorf, Wendelstein Ritteburg und Artern. Dieser Bereich wird zunehmend von Wassertouristen und Radwanderern genutzt u. a. auch durch in Kombination von Fahrradfahren und Wasserwandern. Die unmittelbare Nähe zu vielen Sehenswürdigkeiten, wie die Arche in Nebra mit der Himmelscheibe oder die Durchquerung des Saale-Unstrut-Weinanbaugebietes zeigt viele Möglichkeiten für Freizeitradler auf.



Abbildung 71: Schleusenhäuschen Ritteburg
Photo: www.unstrut-tourismus.de

Für Radwanderer und Wasserwanderer ist das wieder hergestellte Schleusenhäuschen von Ritteburg eine Besonderheit. Es wurde zu einer kleinen Gaststätte mit Pension umgebaut, hat einen Campingplatz und bietet neben einer Kanustation mit Bootsverleih auch Angelmöglichkeiten an (Abb. 71 u. 72).

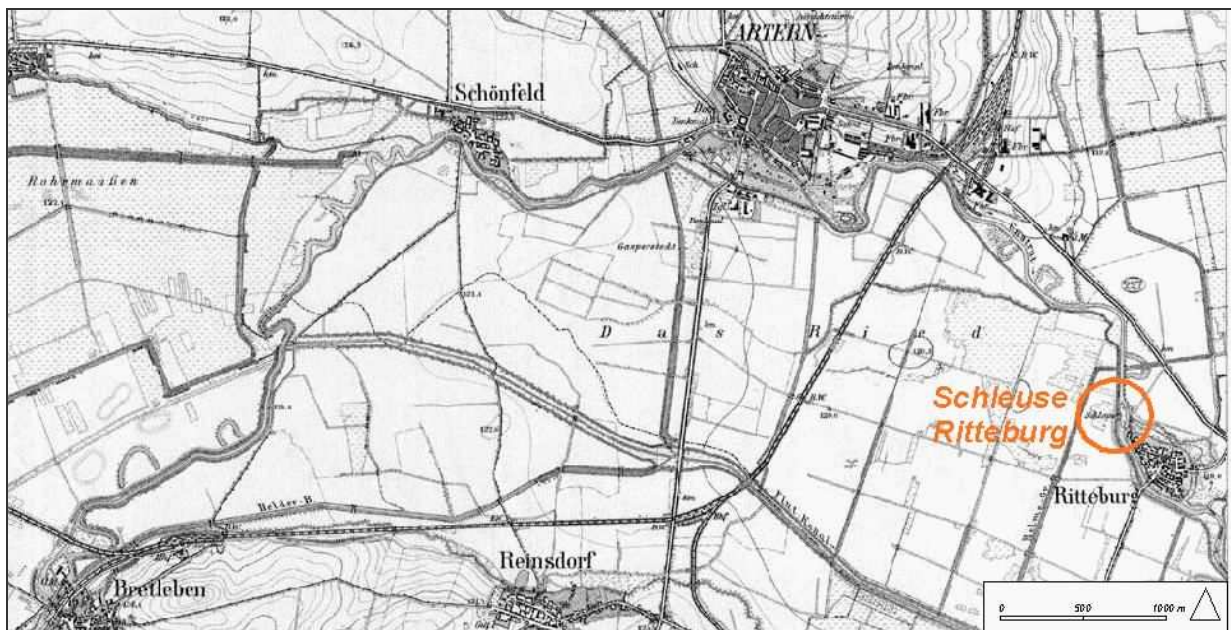


Abbildung 72: Lage der Schleuse Ritteburg an der Unstrut
Kartengrundlage: Kartenblatt 4633 Artern 1:25.000 von 1907
Quelle: greif.uni-greifswald.de/geogreif

Ein wesentliches Element aus der Zeit der Schifffahrtsstrasse ist jedoch nicht erhalten geblieben - die ehemaligen Treidelwege an der Unstrut. Sie werden zwar in vielen historischen Berichten erwähnt, sind aber leider fast ganz verschwunden. Sie sind durch Regulierungsmaßnahmen, landwirtschaftliche Nutzung, Industrieanlagen und durch private Nutzung zerstört worden (mdl. Frau Ebert, Museum Neuenburg). Eine geographische Aufarbeitung der Treidelwege, versehen mit den Übersetzstationen für die Treidelpferde könnte Thema für eine Diplomarbeit sein.

„Die Treidelschiffer der Unstrut vor hundert Jahren, die h a t t e n Zeit. Möchte eine Fahrt von Halle nach Artern acht oder neuen Tage dauern, was kümmerte es sie! Sie huckten das „Treckband“ auf. Ihre schweren Stiefel stampften den „Leinenpfad“. Zehn, fünfzehn oder auch zwanzig Mann, je nach der Größe des Kahnes, zogen im langsamen Gleichschritt die schwere Last. Dabei sangen sie im Takt:

*„Lan-ge, run-de Ho-sen,
Tragen die Ma-tro-sen.
Hans hat Ho-sen an,
Und die sind bunt-bunt-bunt!“*

Um besser ausschreiten zu können, stützten sie sich auf ihren „Treckstock“. Der hatte unten eine Gabel, die musste helfen, wenn die Leine an einem Gebüsch hängen blieb. Täglich fuhr eine Anzahl von Kähnen die Unstrut Flussauf- oder Flussabwärts“ (ALBRECHT o. J.).

7.2.4 Fazit zum „Unstrut-Radweg“

Der „Unstrut-Radweg“ gehört zu den beliebten und bevorzugten Radstrecken, wie die Auswertung der Fragebögen ergab. Er durchläuft interessante, abwechslungsreiche Landschaften und bietet zahlreiche Verbindungsmöglichkeiten zu anderen Radwegen. Hinsichtlich Streckenverlauf und Beschaffenheit gehört er zu den besten Radfernwegen in Thüringen und bietet somit gute Voraussetzungen für den Radtourismus.

Die Kombination Rad, Paddel und Bahn ist in Teilbereichen möglich. Der Unstrutlauf wird in kleineren Abschnitten nicht von Bahnstrecken begleitet, d. h. eine durchgängige Bahnanbindung fehlt, wie z. B. beim „Radfernweg Thüringer Städtekette“, das die An- und Abreise erleichtert.

Die Instandsetzung der Schleusen gehört zu den gelungenen Maßnahmen sowohl für den Rad- als auch den Wassertourismus. Auch die Einbeziehung von historischen Wegstrecken, wie z. B. alte Bahntrassen in Verbindung mit neuen Deichwegen ist gelungen. Einige Kulturlandschaftselemente sind bereits im Kulturlandschaftselementekataster KLEKs enthalten.

Was weiterhin wünschenswert wäre, ist eine Aufarbeitung und Vermittlung der kulturlandschaftlichen Besonderheiten am Wegesrand. Für Radwanderer, die nicht aus der Region stammen, fehlen Hinweise auf noch sichtbare Spuren wie z. B. Meilensteine, ehemalige Furten, Flussaltarme, Auen, Teiche, alte Torfstiche oder Bahnrelikte, die als Kulturlandschaftselemente noch gefunden werden können.

Besonders bedauernswert ist in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass der ehemalige Treidelweg mit seinen Umsetzstationen nicht mehr vorhanden ist. An anderen Wasserstrassen und Kanälen in Deutschland haben sich gerade diese Wege als touristisch interessant für Radwanderer erwiesen.

Als Flussradweg hat der „Unstrut-Radweg“ kein Alleinstellungsmerkmal, da es viele andere, interessante Radwege an Flussverläufen gibt. Historische Verkehrswege sind ebenfalls nur in kleineren Teilstücken vorhanden. Allerdings bietet die Vielfältigkeit der Streckenführung, wie z. B. auf Hochwasserschutzdeichen, auf Teilstrecken ehemaliger Bahntrassen, auf alten Handelswegen, mit Kombination der Weinstrasse, den vielen vorhandenen Mühlen, etlichen noch sichtbaren Befestigungsanlagen, über 200 Jahre alte Schleusen, Unstrut-Altarme und nicht zuletzt Städte und Dörfer und die wechselnde Landschaft eine besondere Reise durch eine Kulturlandschaft, die über Thüringens Grenzen hinaus noch nicht sehr bekannt ist, aber viel touristisches und ökonomisches Potenzial aufweist.

„Das Unstruttal braucht ebenso wenig wie der köstliche Wein den Vergleich

[zur Toskana - wie es Max Klinger formulierte].

Es ist einfach es selbst, unvergleichlich.“

(www.musenblaetter.de).

7.3 Auf den Spuren der Kleinbahn Weimar-Buttelstedt-Großrudestedt

Von Anfang an war Weimar durch die Lage an der „Thüringer Stammbahn“, gebaut in der Zeit von 1846 – 49 durch die Thüringen Eisenbahn Gesellschaft ThEG, an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Durch die wachsende industrielle Entwicklung und den zunehmenden Fremdenverkehr entwickelte sich im Weimarischen Kreis ein engmaschiges Eisenbahnnetz, so z. B. die Nordhausen – Erfurter Eisenbahn (1869), die Saal-Unstrutbahn (1874), die Saal-Eisenbahn (1874), die Weimar-Geraer Eisenbahn (1876), die Weimar-Rastenberger Eisenbahn (1887) sowie die Staatsbahn Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn (FROMM/ROCKSTUHL: 1993:7).

Im Norden Weimars spielte die Landwirtschaft eine große Rolle, wie z. B. der Zuckerrübenanbau in den Kleinstädten Butteltstedt, Neumark, Buttstädt und Rastenbergr. In diesem ländlichen Raum bestand großer Bedarf an einen Bahnanschluss, da eine Zulieferung durch Fuhrwerke zu teuer und umständlich geworden war. Rastenbergr hatte als Kurort darüber hinaus großes Interesse an einen besseren Verkehrsanschluss. Im Jahre 1880 schlossen sich Einwohner von Schloßvippach und Umgebung zusammen, um sich für den Bau einer Eisenbahn von Weimar – Großrudestedt einzusetzen. Die wirtschaftliche Entwicklung sollte somit vorangetrieben werden. Dem Bau der Strecke Weimar-Rastenbergr-Großrudestedt, mit Knotenpunkt in Butteltstedt wurde schließlich 1886 durch den Gemeinderat in Weimar zugestimmt. Im gleichen Jahr gründete sich die „Weimar-Rastenbergr Eisenbahn-Gesellschaft“ WRE und erhielt die Konzession für den Bau einer „meterspurigen Eisenbahn untergeordneter Bedeutung“. Der Bau einer regelspurigen Bahn war von der Regierung abgelehnt worden. Die Schmalspurbahn wurde somit zu einer „Secundairbahn“ der WRE (ebd. 10f).

7.3.1 Geschichte der „Laurabahn“

Am 1. Mai 1886 begannen die Bauarbeiten für die ehemalige Kleinbahn „Weimar-Butteltstedt-Großrudestedt“, im Volksmund „Laura“ genannt (s. u.). Die Strecke von Weimar bis Butteltstedt (14,68 km) und von Butteltstedt bis Großrudestedt (19,65 km) wurde am 26.06.1887 für den Personenverkehr und am 29.8.1887 für den Güterverkehr eröffnet. Die zulässige Streckengeschwindigkeit bei der Eröffnung betrug 20 km/h (FROMM/ROCKSTUHL 1993:10)

Die Bahn führte von Weimar aus in nördlicher Richtung bis Buttstedt und von dort weiter in zwei Abzweigungen. Die westliche Strecke führte zur Station Großrudestedt (19 km) südlich von Sömmerda und stellte dort einen Anschluss zur Hauptstrecke Sangerhausen-Erfurt her. In nördlicher Richtung führte die Abzweigung der „Weimar-Rastenberger-Kleinbahn“ bis nach Rastenburg (17 km) weiter und kreuzte in Guthmannshausen die Saal-Unstrut-Bahn, die von Großheringen bis Sömmerda verlief. Ein weiteres Teilstück wurde 1891 hinzugefügt, die Strecke von Mannstätt bis Buttstätt (2,83km), (ebd.).

Der Bahnbau wurde von Weimar und Großrudestedt aus mit mehreren hundert Arbeitern gleichzeitig begonnen. Durch relativ günstige Geländebedingungen, gab es keine großen Schwierigkeiten beim Bau. Insgesamt wurden 16 meist kleinere Brücken und 14 Durchlässe gebaut. Hohe Dämme und tiefe Einschnitte waren nicht erforderlich. Die einheitlich gestalteten Haltestellen und Bahnhöfe im Fachwerkbau waren bahntypisch; sie hatten neben dem Warteraum einen Dienstraum mit Fahrkartenschalter. Die Gebäude wurden um 1900 durch einen Wohnteil erweitert oder aufgestockt. Repräsentativere Bahnhöfe wurden in Buttstedt, Buttstätt und Rastenburg errichtet. In Weimar und Guthmannshausen wurden die Bahnhöfe der Staatsbahnen genutzt. Lokomotivschuppen gab es in Weimar Sec BF, Buttstätt, Rastenburg, Großrudestedt und Buttstedt. Die Lokomotivschuppen in Buttstedt waren groß ausgeprägt und wurden als Zentralwerkstatt der WRE genutzt. Die Umlagegleise waren mit offenen Hallen versehen. Das Netz der WRE umfasste nach Fertigstellen der Anschlussstrecken ca. 58 km. Zur Glanzzeit der Schmalspurbahn wurden über 70.000 Personen befördert, an 21 Verkehrsstellen waren 38 Beamte, 30 Arbeiter und einige Saisonkräfte für Verladearbeiten beschäftigt. Die Gesamtbaukosten sollen 2.142.982,60 Mark betragen haben (FROMM/ROCKSTUHL: 1993:14).

In den ersten Jahren fuhren noch Dampflokomotiven, später wurden auch Triebwagen eingesetzt. An den Anschlussstellen zur Staatsbahn in Weimar, Großrudestedt, Guthmannshausen und Buttstätt entstanden Anlagen für den Güterumschlag. Neben Rüben, Getreide, Düngemittel, Kohle, Ton und Ziegelsteinen wurden auch Tiere transportiert. Eine volle Auslastung des Güterverkehrs wurde nur zur Erntezeit erreicht. Der Personenverkehr war insgesamt geringer als erwartet. Eine Verbesserung der Auslastung erfolgte durch die Steigerung des Kalibergbaus bei Rastenburg. Da die Bahn trotzdem unrentabel fuhr, blieben wichtige Unterhaltsmaßnahmen aus. Die

Betriebsführung der WRE erfolgte ab 1871 durch die „Zentralverwaltung für Sekundärbahnen Herrmann Bachstein“ (ebd. S. 43).

Bereits 1910 wurde der Abschnitt Mannstedt-Buttstädt stillgelegt, 1923 folgte der Abschnitt Buttstedt-Rastenberg, mit dem Abbau der Gleise (ebd. S. 20).

Auch die „Weimar-Großrudestedter Eisenbahn“ (W.G.E.), vor der Stilllegung der Abzweigung WRE) hatte mit abnehmenden Personen- und Güterzahlen zu kämpfen. Die Personenbeförderung sank von 70.489 Personen im Jahr 1927 auf 28.639 Personen im Jahr 1933 (ebd. S. 51). Der Güterverkehr wurde zunehmend über die Strasse auf Lastwagen verlegt, Omnibuslinien wurden für den Personenverkehr eingerichtet. Ein Antrag auf Stilllegung der Strecke wurde 1932 zurückgezogen, da sich die Anliegergemeinden dagegen gewehrt hatten und größere Stützungsbeiträge für die Bahn bewilligt hatten (ebd.).

Ab 1934 stieg der Personenverkehr wieder an. Die Gestaltung des Reiseverkehrs wurde attraktiver, ein Triebwagen wurde eingesetzt und die Geschwindigkeit auf 50km/h erhöht. Insgesamt nahm der Zugverkehr aber wieder ab und kam u. a. aufgrund der Kriegswirren 1945 zum Erliegen. Nach kurzzeitiger Wiederaufnahme der Bahnverbindung wurde der Betrieb 1946 endgültig eingestellt. Aufgrund von Reparationsleistungen, die Ostdeutschland an Russland zu leisten hatte, erfolgte der Befehl zum Abbau der Gleise, was letztlich durch Soldaten der Roten Armee erfolgte (ebd. S. 55)

Die „Laurabahn“ war sehr beliebt bei den Reisenden. Der Name „Laura“ soll entstanden sein, weil die Fahrgäste oft auf die Züge lauern (warten) mussten. „Die stolze Laura“, wie sie auch genannt wurde, verkörperte schon zu ihrer Betriebszeit Bahnromantik:

„... Wie ein Gutshof liegt die kleine Station Wohlsborn im Schatten mächtiger Bäume. Rundum fruchtbarster Kornboden! ... Die Heuernte auf den Wiesen mit dem ... gemächlichen Knarren der Räder und den ... sommertrunkenen Heuduft ist den Reisenden so nah, als gehöre der Triebwagen mit dazu. ... Wald gibt es weit und breit nicht, nur malerische Gruppen hoher Bäume ...“ (zitiert in: FROMM/ROCKSTUHL 1993:54).

„Der von 1887 – 1946 bestehende Schienenstrang war die Bilderbuchkleinbahn schlechthin ... So langsam der Zug auch immer beim Erklimmen des

Ettersberges gewesen sein mag: fuhr er den Hang herunter, mussten die Fahrgäste befürchten, dass die Waggons jeden Augenblick aus den Schiene flogen. In den Abteilen standen Kanonenöfen, in denen die Reisenden zur Winterzeit selbst Briketts nachlegen konnten. War das Feuer ausgegangen, holte man sich Glut bei der Lokomotive. Während der Rübenenernte rangierten die Bauern die Güterwagen selbst ... Der Reiseverkehr hielt sich in Grenzen. Stieg dann und wann ein Fremder aus, wurde das Bahnpersonal prompt ausgefragt: „Wer war'n das?“ (Zitat aus „Weimar Anekdoten“ 1995, in einem Schreiben an die Verwaltungsgemeinschaft „An der Marke“ in Schloßvippach, ohne Datum und ohne Angabe des Autors).

„Die Buchenwaldbahn“ – ein schweres Vermächtnis

Im Jahre 1937 wurde auf dem Ettersberg nordwestlich von Weimar ein Konzentrationslager eingerichtet, nach Kriegsausbruch zum „KZ Buchenwald“ umbenannt. Die ersten Häftlinge wurden dort 1938 interniert. Sie wurden zu Tausenden in der Rüstungsindustrie in den Wilhelm-Gustloff-Werken II eingesetzt. Riesige Werkhallen entstanden innerhalb eines Jahres zur Produktion von Schützenwaffen, Geschützen und Steuerelementen für Raketen und Fernkanonen. Zu Produktionsbeginn 1943 kamen etwa 4000 Häftlinge zum Einsatz. Nachdem das KZ erweitert wurde gab es Transportprobleme, die nur durch den Bau einer Eisenbahn gedeckt werden konnten, da Treibstoff für Lastwagen in den Kriegsjahren Mangelware war. 1943 lag die Genehmigung „für die normalspurige Anschlussbahn Weimar – Schöndorf - Lager Buchenwald“ vor. Von Weimar bis Schöndorf wurde die Strecke dreigleisig ausgebaut und sowohl von der Schmalspurbahn als auch von der „Buchenwaldbahn“ genutzt. Ab Schöndorf bis zum Kleinen Ettersberg verlief die Bahn parallel zur Schmalspurbahn und führte dann in westlicher Richtung weiter bis zum Bahnhof Buchenwald. Das Personal der „Laurabahn“ wurde bei der Buchenwaldbahn ebenso eingesetzt, wie Häftlinge aus dem KZ Buchenwald, die in der Lokomotivwerkstatt in Buttstedt arbeiteten.

Baubeginn war der 9. April 1943. Die 11 km langen Anschlussstrecke wurde auf SS-Befehl innerhalb von zehn Wochen durch Hunderte von Häftlingen durchgeführt, die unter unmenschlichen Bedingungen arbeiten mussten. Die Probefahrt fand termingerecht statt, die endgültige Fertigstellung verzögerte sich.

Die Güterversorgung des Lagers erfolgte von Weimar aus durch die Bahn. Täglich kamen neue Häftlinge nach Buchenwald. Allein von Januar bis August 1944 wurden 26.000 Häftlinge zum KZ transportiert.

Nach Kriegsende wurde die Bahn nur noch sporadisch genutzt, von 1945 – 50 durch die Rote Armee im Zusammenhang mit einem Internierungslager. 1953 wurde der Bahnbetrieb eingestellt und ab 1954 begann der Rückbau der Buchwaldbahn (FROMM/ROCKSTUHL: 1993:83ff).

Seit 1991 gibt es im Rahmen der Jugendbildungsarbeit der Gedenkstätte Buchenwald das Projekt „Kein Gras über die Geschichte wachsen lassen“. Junge Leute verschiedener Nationalitäten und Altersstufen legen den ehemaligen Bahnhof frei und restaurieren Teile der alten Bahnstrecke. In den Jahren 1993 und 1994 konnten somit insgesamt zwei Gleisstränge auf einer Länge von ca. 120 Metern freigelegt werden, ebenso die alte Rampe und ein gepflasterter Gleisübergang. Im Rahmen von Workshops soll der Erhalt des Bahnhofsgeländes fortgeführt werden. Eine Informationstafel am Bahnhof und eine Ausstellung dokumentieren die Arbeit der Jugendlichen (www.lernen-aus-der-geschichte.de).

7.3.2 Der „Laura-Radweg“

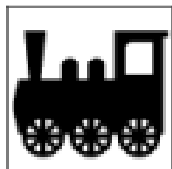


Abbildung 73: Logo des Laura-Radwegs
Quelle: www.lauraradweg.de

Zu den kürzeren Radwanderwegen im Radfernwegenetz Thüringens zählt der „Laura-Radweg“. Er wurde 2000 begonnen und 2006 fertiggestellt. Der Radweg ist eine Entlastungsstrecke für die „Thüringer Städtekette“ und stellt außerdem eine wichtige Querverbindung zwischen „Ilmtal-Radweg“ und „Unstrut-Radweg“ her (Abb. 74).. Der Radweg ist 46,3 km lang und führt von Weimar bis nach Schallenburg an der Untrut. Dabei passiert er die kreisfreie Stadt Weimar und die Landkreise Weimarer Land und Sömmerda

Das Logo des „Laura-Radwegs“ ist das Lok-Symbol, das an den Hauptwegweisern den Verlauf der ehemaligen Bahntrasse kennzeichnet (Abb. 73, 76 u. 77). Die Beschilderung erfolgte bisher nur auf dem Teilbereich von Wohlborn bis Alperstedt. In Weimar und zwischen Schloßvippach und Großrudstedt sind noch keine Schilder aufgestellt (www.im-weimarer-land.de).

Entstanden ist der Radweg als Projekt des Regionalen Entwicklungskonzeptes „Nördlicher Landkreis Weimarer Land“, das der „Zweckverband Wirtschaftsförderung“ erarbeitet hat. Das Projekt wurde gefördert vom Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Infrastruktur, der Bundesagentur für Arbeit und durch die EU.

Das nördliche Weimarer Land gehört zur LEADER-Region „Weimarer Land – Mittelthüringen“. Ziel des Konzeptes ist eine integrierte ländliche Entwicklung, z. B. die Verknüpfung von Projekten und Veranstaltungen auch in Zusammenhang mit der Nutzung des „Laura-Radweges“, damit soll eine Erhöhung der Verweildauer in den Landkreisen Sömmerda und Weimarer Land und eine Stärkung der Region erfolgen (www.laura.vg-berlstedt.de).

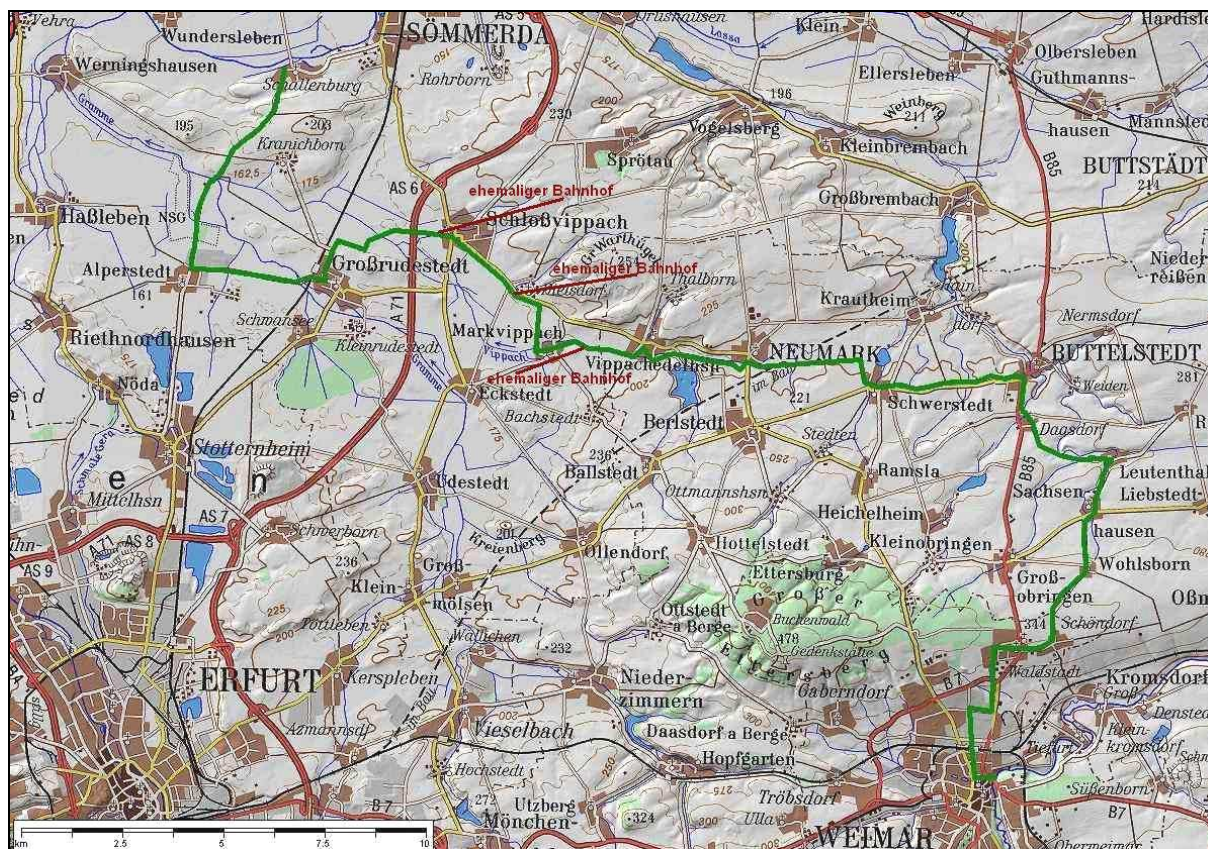


Abbildung 74: Laura-Radweg

Kartengrundlage: Amtliche Topographische Karte 1:200.000

Quelle: TLVermGEO (2008)

Die Besonderheit des „Laura-Radweges“ besteht aus seiner zentralen Lage in Mittelthüringen. Die Strecke liegt in einem vorwiegend landwirtschaftlich geprägten Gebiet mit großflächiger Felderwirtschaft und geringem Baumbestand. Die ackerbaulich geprägte offene Kulturlandschaft ermöglicht vielfältige Sichtbeziehungen und vermittelt

im Gegensatz zu verschlungenen Wegen (z. B. der Ilmtal-Radweg) den Begriff von Weite (www.im-weimarer-land.de).

Der Radwanderweg gehört zur Kategorie Bahntrassen-Radweg. Er verläuft zum Teil auf dem Bahndamm der ehemaligen Kleinbahn „Weimar-Buttelstedt-Großrudestedt“, über wenig befahrene Landstraßen, Wirtschaftswege und unbefestigte Wege (Tab.4). Die Strecke beginnt in Weimar am Ausgang des Ilmparks an der Kegelbrücke und verläuft zuerst nördlich über Weimar-Schöndorf bis Wohlsborn-Sachsenhausen-Leutenthal-Daasdorf-Buttelstedt, dann weiter in Richtung Westen über Schwerstedt-Neumark-Vippachedelhausen-Markvippach-Dielsdorf nach Schloßvippach und von dort bis zur ehemaligen Endhaltestelle der „Laurabahn“ nach Großrudestedt. Von hier aus führt der Radweg weiter über Alperstedt bis nach Schallenburg an der Unstrut und trifft dort auf den „Unstrut-Radweg“ (www.im-weimarer-land.de).

Laura-Radweg	
Wegebeschaffenheit:	
Radwege:	Bitumen 10,7 km
Wirtschaftswege:	Bitumen 9,3 km Beton 7,4 km
Unbefestigte Wege:	4,7 km
Orts- und Ortsverbindungsstraßen:	16,9 km
Fahrzeit bei ca. 15 km/h Geschwindigkeit	3 Std 8 Min
bei ca. 10 km/h	4 Std 40 Min

Tabelle 4: Wegebeschaffenheit „Laura-Radweg“

Quelle: www.lauraradweg.de (Darstellung leicht verändert M. Contius)

Etwa 7 km des Radweges verlaufen auf der ehemaligen Bahntrasse und zwar von Buttelstedt bis Schwerstedt, von Dielsdorf bis Schloßvippach und von Großrudestedt bis Alperstedt. Die restliche Strecke verläuft auf Wirtschaftswegen, als strassenbegleitender Radweg oder direkt auf der Strasse, zum Teil auch auf Kopfsteinpflaster (www.achim-bartoschek.de). Zwischen Schwerstedt und Neumark befindet sich eine Baustelle der ICE-Trasse Erfurt-Leipzig. Der Weg ist dort stark verschmutzt, eine Ausweichmöglichkeit besteht nicht (Stand 11/2009).

Die Strecke hat keine großen Steigungen und Gefälle. Den höchsten Punkt erreicht der „Laura-Radweg“ mit 334 m zwischen Wohlborn und Schöndorf (Abb. 75).

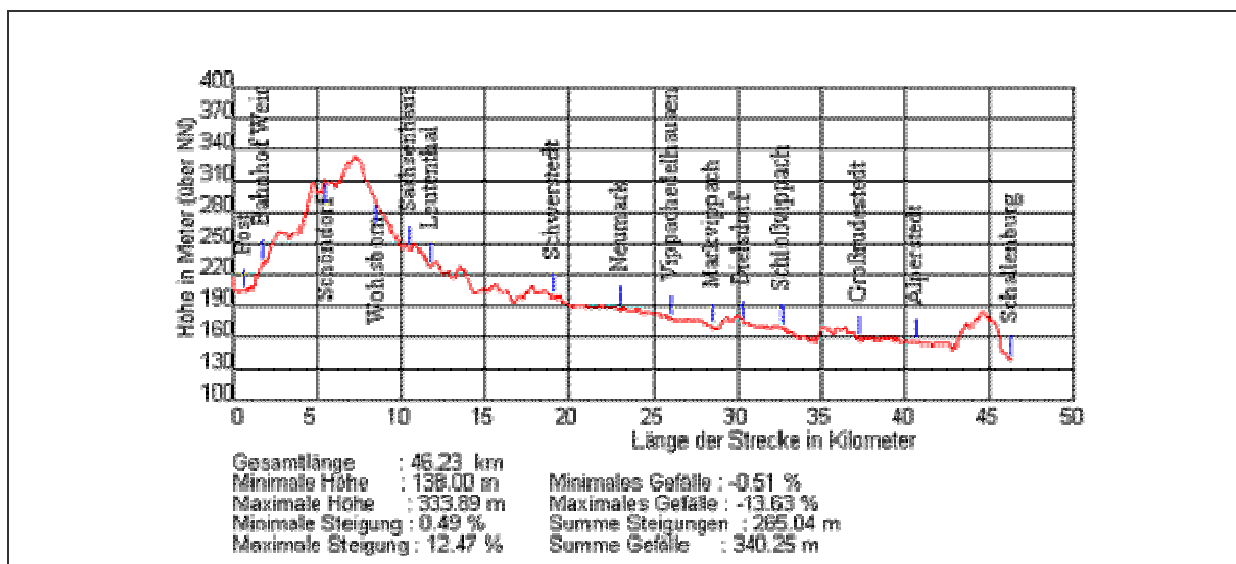


Abbildung 75: Höhenprofil des Laura-Radweges

Quelle: www.lauraradweg.de



Abbildung 76: Wegweiser am Laura-Radweg in Schloßvippach

Photo: Margrit Contius 06.11.09



Abbildung 77: Wegweiser in Vippachedelhausen

Photo : Margrit Contius 22.07.09

Der „Laura-Radweg“ ermöglicht aufgrund seiner guten Anbindungsmöglichkeiten zahlreiche Rundkurse. Ein etwa 105 km langer Rundkurs entsteht, wenn man in Schallenburg vom „Laura-Radweg“ aus den „Unstrut-Radweg“ bis Ringleben fährt und von dort den „Gera-Radweg“ bis Erfurt benutzt. In Erfurt geht es weiter über die „Thüringer Städtekette“ bis Weimar und von dort zurück auf dem „Laura-Radweg“. Eine anspruchsvollere Variante in Richtung Thüringer Wald führt von Weimar über den „Ilmtal-Radweg“ bis zum Rennsteig. Von dort geht es über den „Gera-Radweg“ bis Ringleben mit Anschluss an den „Unstrut-Radweg“ und von Ringleben zurück bis Schallenburg. Als Verbindungsweg zur Erfurter Seenplatte, als Abkürzungsstrecke im Bereich Weimar oder als Abzweigstrecke ins „Weimarer Kloßland“ bietet sich der „Laura-Radweg“ ebenfalls an (www.im-weimarer-land.de).

Zu den Sehenswürdigkeiten zählen u. a.:

- Schloss Ettersburg mit Parklandschaft, ehemaliges Jagdschloss (1706-1711) erbaut
- Heichelheimer Windmühle mit Kloßmuseum,
- die Ordensburg in Liebstedt, einzige Burg in Europa und einzige Ordensburg des Deutschen Ordens, die auf einer Straße errichtet wurde und den ursprünglichen Charakter als Durchgangsburg hat,
- die Freilicht-Modell-Ausstellung „Mechanika da Vinci“ mit Loko-Mobile-Modellen, Handwerkerhäuschen und mechanischen Geräte zum "BeGreifen" in Leutenthal,
- der Vogelpark mit Erlebniswelt „tirica“ in Vippachedelhausen, im einstigen Rittergut, bietet u. a. Programme für Gruppen, für Familien mit Kindern und spezielle Angebote für sehbehinderte Menschen an.

Zu den jährlich stattfindenden Attraktionen gehören die Ritterspiele in der Ordensburg Liebstedt, der Pferdemarkt in Buttstädt und Veranstaltungen rund um das Kloßmuseum Heichelheim (www.lauraradweg.de).

Vom Karnevalsverein 1958 e.V. wurde die allseits beliebte „Laura“ aus einem Traktor nachgebaut. Sie kommt regelmäßig zu Festen und Feierlichkeiten zum Einsatz. Die nachgebaute „Laura“ soll Ausdruck von Gemütlichkeit und Wohlbefinden vermitteln, diese nostalgische Stimmung soll auch Touristen nahe gebracht werden.

Der „Laura-Radweg“ wird durch den „Zweckverband Weimarer Land“ verstärkt für sehbehinderte Radfahrer unter dem Motto „Tourismus für alle“ angeboten und genutzt, so gibt es ein „7-Sitzer-Tandem“ auf dem ein Fahrer mit sechs Sehbehinderten fahren kann. Dieses Angebot und alle weiteren geschichtlichen und touristischen Informationen sowie eine Karte sind auf der homepage (www.lauraradweg.de) zu finden.

Mit organisierten Tagestouren durch den Zweckverband und mit Aktionen des adfc-Thüringen soll der Bekanntheitsgrad erhöht werden. Auch im Rahmen von Veranstaltungen wie z. B. „Radwandertag Weimarer Land und Sömmerda“ oder „Heichelheimer Kartoffelfest“ steht der „Laura-Radweg“ seit einiger Zeit im Focus des Geschehens. Der „Laura-Radweg“ ist noch nicht sehr bekannt und wird z. T. als Geheimtipp genannt. Evaluiert wurde der Radwanderweg noch nicht.

Aufgrund der Bedeutung für Naherholung und zur Ergänzung des touristischen Angebots soll die „Laura-Spange“ in das Vorbehaltsgebiet für Tourismus und Erholung des nördlichen Weimarer Landes aufgenommen werden (Gemeindejournal Berlstadt/Buttelstedt, S. 4, 10. Ausgabe v. 02.10.2007 in: www.grossobringen.de).

7.3.3 Alte Trasse und Relikte der ehemaligen „Laurabahn“

Auf der Strecke Weimar – Buttelstedt, am Ettersberg, liegt ein Teil der ehemaligen Trasse brach (Abb. 78). Dieser Abschnitt hat sich zu einem Biotop entwickelt. Ein weiterer, jetzt landwirtschaftlich genutzter Teil der Trasse führte früher von der ehemaligen Haltestelle in Wohlsborn durch die Feldflur in Richtung Liebstedt (Abb. 79). Hinweise zur alten Trasse gibt es hier nicht. An der ehemaligen Strecke sind noch vereinzelt Bahnrelikte vorhanden aber für den Radwanderer nicht ersichtlic.



Abbildung 78: Kleiner Ettersberg

Photos: Uwe Rau, 2009 u. 2010 www.weimar-rastenberger-kleinbahn.de/images/009_6.jpg



Abbildung 79: Verlauf der alten Trasse

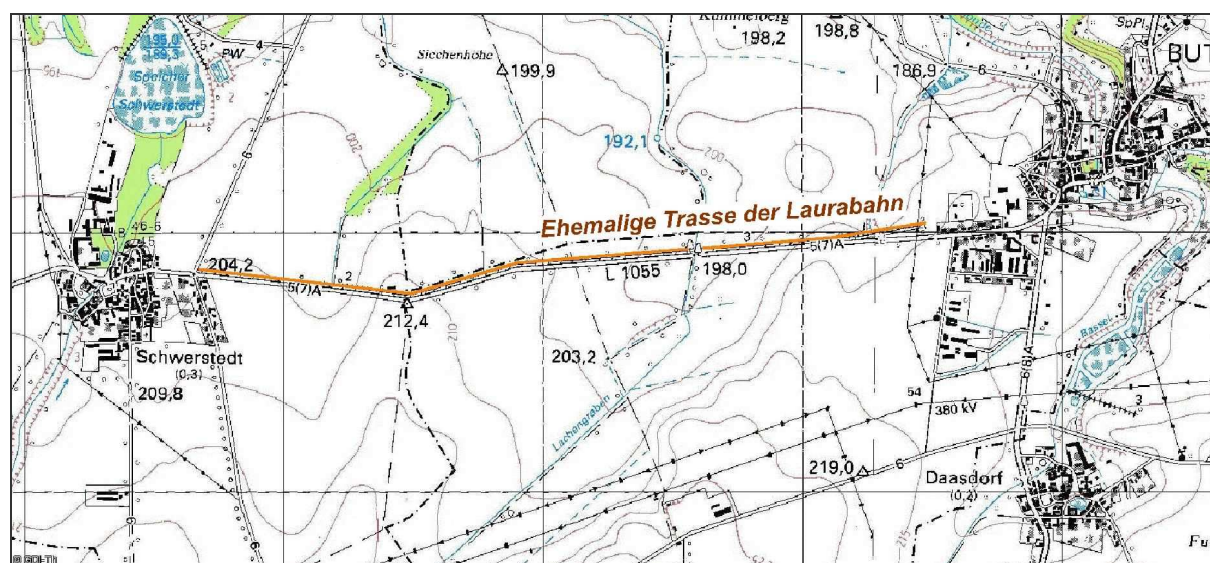


Abbildung 80: Radwege auf der ehemaligen Bahntrasse der Laurabahn

Kartengrundlage: Amtliche Topographische Karte 1:50.000

Quelle: TLVermGEO in: www.geoproxy.geoportal-th.de/geoclient/start_geoproxy.jsp



Abbildung 81: Laura-Radweg zwischen Butteltstedt und Schwerstedt

Photo: Margrit Contius 06.11.2009

Der „Laura-Radweg“ führt auf dem Abschnitt von Butteltstedt bis Schwerstedt auf der ehemaligen Bahntrasse neben der Landstrasse. Die Trasse ist als solche gut erkennbar und der Radweg gut befahrbar (Abb. 80 u. 81). Direkt an der ehemaligen Trasse in Butteltstedt steht neben einem Rastplatz das einzige Hinweisschild zur Geschichte der „Laurabahn“ (Abb. 82). Im weiteren Verlauf der

Strecke sind keine weiteren Hinweise zur Bahngeschichte vorhanden. Ausführliche Hintergrundinformationen zur „Laurabahn“ und Bildmaterial sind auf der Homepage zu finden (www.weimar-rastenberger-kleinbahn.de).



Abbildung 82: Informationstafel am Laura-Radweg bei Butteltstedt

Photo: Margrit Contius 2.07.2009

Auch auf der Strecke von Schloßvippach bis Markvippach, die zum Teil auf der alten Trasse verläuft, gibt es alte Bahnrelikte und zwar die ehemaligen Bahnhöfe in Schloßvippach, Dielsdorf und Markvippach. Alle Gebäude sind noch erhalten, in Privatbesitz und werden zu Wohnzwecken genutzt; z. T. sind sie umgebaut worden (Abb. 83, 84 u. 85). Die Idee, den ehemaligen Bahnhof in Markvippach in eine Gaststätte umzuwandeln wurde nicht verwirklicht.



Abbildung 83: ehem. Bahnhof Dielsdorf
Photo: Margrit Contius 06.11.2009



Abbildung 84: ehem. Bahnhof Markvippach
Photo: Margrit Contius 06.11.2009



Abbildung 85: ehem. Bahnhof Schloßvippach
Photo: Christina Börner 22.06.2010

7.3.4 Fazit zum „Laura-Radweg“

Die nachfolgende Graphik (Abb. 86) soll den Bedeutungszusammenhang zwischen historischer Strecke und Untersuchungsobjekte darstellen. Es ist gut zu erkennen, dass die ehemalige Bahntrasse nur in kurzen Abschnitten genutzt wurde.

Insgesamt betrachtet ist der „Laura-Radweg“ eine gut zu befahrende Strecke. Als Verbindungsstrasse mit einer Länge von 46 km ist die Verweildauer unterwegs wahrscheinlich eher gering. Die Beschilderung des Radwegs ist durchgängig mit den üblichen Radverkehrswegweisern ausgestattet und zusätzlich teilweise mit dem Lok-Symbol versehen.

Allerdings verspricht das Logo eigentlich mehr als es bietet. Das gesamte Bild dieses Radwegs ist meines Erachtens verbesserungsfähig. Das beginnt mit dem Internetauftritt, der zwar inhaltlich sehr ausführliche Informationen über die „Laurabahn“ liefert und aktuell über Veranstaltungen und Sehenswürdigkeiten informiert, aber wesentlich attraktiver gestaltet sein könnte. Das gleiche gilt für die Karte und insbesondere den Flyer, der schlecht zu lesen ist. Der „Laura-Radweg“ wird im Internet auch in dem Portal www.bahntrassenradeln.de beschrieben.

Der Radweg führt teilweise an der Landstrasse entlang, was für Familien eher ungünstig ist. Entlang der Strecke wurden zwar schon kleine Bäume gepflanzt, aber z. Zt. gibt es unterwegs noch wenig Schatten.

Auch die gastronomische Versorgung ist meines Erachtens verbesserungsfähig, wie z. B. in Markvippach, einem schönen kleinen Ort, aber unter der Woche ohne Tagess Gastronomie. Toiletten sind demzufolge im Ort ebenfalls nicht vorhanden.

Einen Bezug zur ehemaligen Laurabahn findet man unterwegs kaum. Bahnrelikte sind ebenfalls kaum vorhanden oder nicht sichtbar. Die Informationstafel in Butteltstedt ist zwar informativ aber nicht mehr in dem besten Zustand, d. h. es fehlt eine verbesserte Ausstattung des Radweges. Die Beliebtheit der Laura kommt mit dem Radweg nicht zur Geltung.

**Der Laura-Radweg im Kontext historischer Verkehrswege
mit ausgewählten Untersuchungsobjekten**

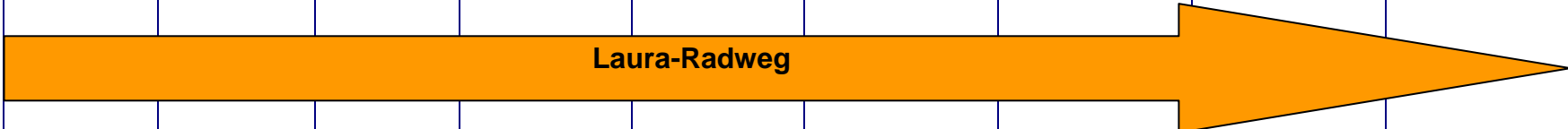
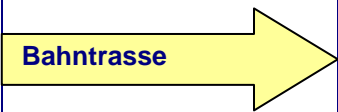


	Streckenabschnitte								
	Weimar bis Buttelstedt	Buttelstedt bis Schwerstedt	Schwerstedt bis Markvippach	Markvippach bis Dielsdorf	Dielsdorf bis Schloßvippach	Schloßvippach bis Großrudestedt	Großrudestedt bis Alperstedt	Alperstedt bis Schallenburg	
Verlauf Laura- Radweg									
Trassennutz ung									
	Untersuchter Streckenabschnitt								
Bahnhöfe			Markvippach Beispiel 3	Dielsdorf Beispiel 3	Schloßvippach Beispiel 3				
Trasse als Radweg		Buttelstedt-Schwerstedt Beispiel 2							
Trasse als Biotop oder Ackerfläche	Ettersberg Wohlsborn Beispiel 1								
Informatons- tafeln		Tafel in Buttelstedt							

Abbildung 86: Untersuchungsschema Laura-Radweg
Eigene Darstellung

Der Bekanntheitsgrad ist vermutlich noch nicht sehr hoch. Selbst in Schallenberg habe ich mich zweimal bei Ortsbewohnern nach dem „Laura-Radweg“ erkundigt und keine zufriedenstellende Auskunft erhalten. Der „Unstrut-Radweg“ war bekannt, der „Laura-Radweg“ nicht.

Bei der Beantwortung meiner Fragebögen wurde der „Laura-Radweg“ nicht genannt, obwohl sich die Beherbergungsbetriebe an den Start- bzw. Zielpunkten des „Laura-Radwegs“ befanden. Lediglich ein Fragebogen wurde beantwortet, und zwar von einem ortsansässigen älteren Herrn, der gerade zum Einkaufen im Nachbarort war und sich positiv darüber äußerte, dass er mit dem Fahrrad nicht an der Straße entlang fahren musste.

Um eine bessere Verweildauer und einen stärkeren Bedeutungszusammenhang zu erreichen, wären einige tourismusorientierten Maßnahmen erstrebenswert. Es ist versäumt worden, einen der drei stillgelegten Bahnhöfe für die Öffentlichkeit zu erhalten. Der Bahnhof in Schloßvippach beispielsweise hätte sich schon aufgrund der Lage als kleines „Laura-Museum“ oder „Laura-Zentrum“ mit Anlaufstelle für Touristen und Radwanderer geeignet. Ähnliche Vorhaben wären eine identitätsstiftende Maßnahme für die Menschen in der Region und würden für Touristen den Zusammenhang von Kleinbahn und Radwanderweg deutlich machen. Durch Informationen evtl. mit einer kleinen Ausstellung zur „Laura-Bahn“ sowie Hinweisen auf weitere versteckte Relikte, könnte eine Inwertsetzung der Bahntrasse erfolgen. Die von der einheimischen Bevölkerung aus der Erinnerung heraus empfundene Gemütlichkeit könnte somit besser vermittelt werden und vielleicht auch den Tourismus ankurbeln. Auch ein Merchandising-Konzept mit der „Laurabahn“ als Logo oder als Mitbringsel wäre vorstellbar.

8. Ergebnisse der Fragebogen-Aktion

Der Fragebogen umfasste 19 Fragen. Neben allgemeinen Fragen, wie Herkunft (Bundesland), Alter und Geschlecht wurden z. B. Motivation und Interesse an Radwanderwegen, Bekanntheitsgrad von Radwanderwege in Thüringen und Fragen zu Informationen am Wegesrand gestellt. Außerdem gab es die Möglichkeit, eigene Anmerkungen zu machen.

Fragebögen wurde u. a. in der Tourismusinformation und beim ADFC in Erfurt und bei Übernachtungsbetrieben in Erfurt und Weimar verteilt. Auf schriftliche und telefonische Anfrage hin, konnten weitere Fragebögen an Übernachtungsbetriebe u. a. in Gotha, Bad Langensalza, Sömmerda, Werningshausen und Herbsleben übersandt werden. Die Befragung der Radwanderer fand in der Zeit von August bis September 2009 statt. Von insgesamt 390 Fragebögen wurden 101 zurück geschickt, davon konnten 98 ausgewertet werden.

Die Rücksendung der Fragebögen erfolgte problemlos durch vorfrankiertes Rücksendematerial. Sowohl von der Touristeninformation und vom adfc, beide am Erfurter Bahnhof sowie von der Wanderherberge des Klosters Werningshausen kamen nur unbeantwortete Fragebögen zurück. Ausgefüllte Fragebögen (90) kamen fast ausschließlich aus Übernachtungsbetrieben, vier wurden in einem Internetcafé in Erfurt beantwortet und vier Fragebögen im eigenen Bekanntenkreis bei Radwanderern abgefragt. Von den angefragten Übernachtungsbetrieben hatten sich sieben Betreiber besonders für die Beantwortung eingesetzt.

Die Fragen 1 – 6 und 12 – 19 wurden problemlos beantwortet. Die Fragen nach historischen Verkehrswegen und Hinweistafeln zu diesem Thema wurden möglicherweise falsch verstanden und nicht klar oder nicht beantwortet.

Etliche Fragebögen wurden nicht vollständig beantwortet und lassen deshalb keine verlässliche Aussage zu.

Die Auswertung der Fragebögen erbrachte u. a. folgende Ergebnisse:

Frage 1: Machen Sie gerade eine Urlaubsreise, eine Tages- oder Wochenendtour?

Auf einer Urlaubsreise befanden sich 74, auf einer Wochenendtour 16 und auf einer Tagestour 7 der Befragten.

Frage 2: Wie viele Kilometer radeln Sie etwa pro Tag?

Der Hauptanteil der Tagesetappen liegt bei 40 bis 50 km (26%), gefolgt von 50 bis 60 km (20%) und 60 bis 70 km (20%), (Abb. 87).

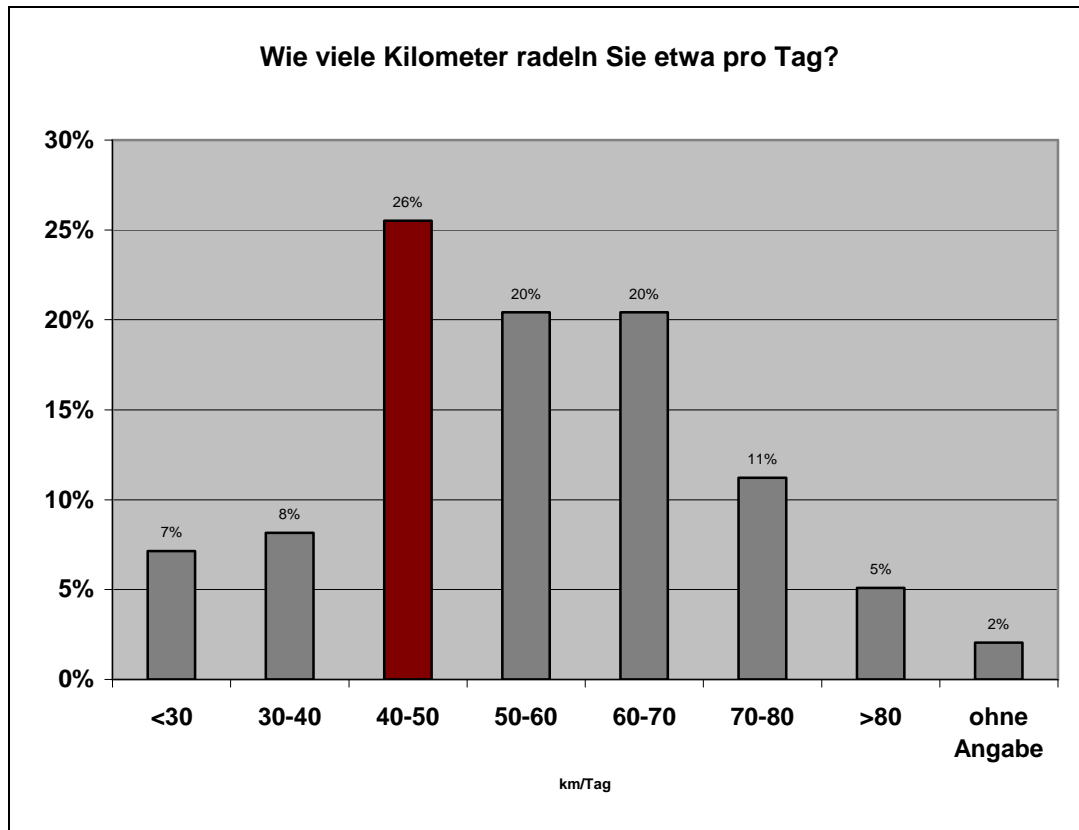


Abbildung 87: Fragebogenergebnis zu Frage Nr. 2

Frage 3: Aus welchem Grund fahren Sie Fahrrad?

Die Region kennenlernen wollten (27%), die Natur erleben (26%), sich erholen (19%), etwas für Fitness und Gesundheit tun (18%) umweltfreundlich reisen stand mit 10% nicht im Vordergrund (Abb. 88).

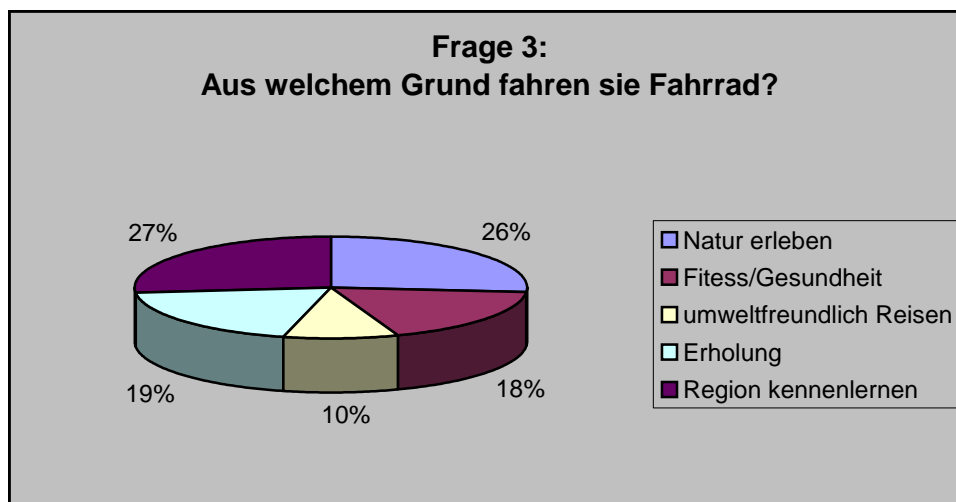


Abbildung 88: Fragebogenergebnis zu Frage Nr. 3

Frage 4: Auf welchem Radwanderweg befinden Sie sich gerade?
Auf dem „Unstrut-Radweg“ befanden sich 58 der Befragten, auf der „Thüringer Städtekette“ waren es 16, auf dem Ilmtal-Radweg 11 und auf dem „Laura-Radweg“ 1 Fahrradfahrer.

Frage 6: Interessieren Sie sich für Themenradwege?
Auffällig ist hier, dass die meisten der Befragten (39%) Flussradwege bevorzugen (Abb. 89).

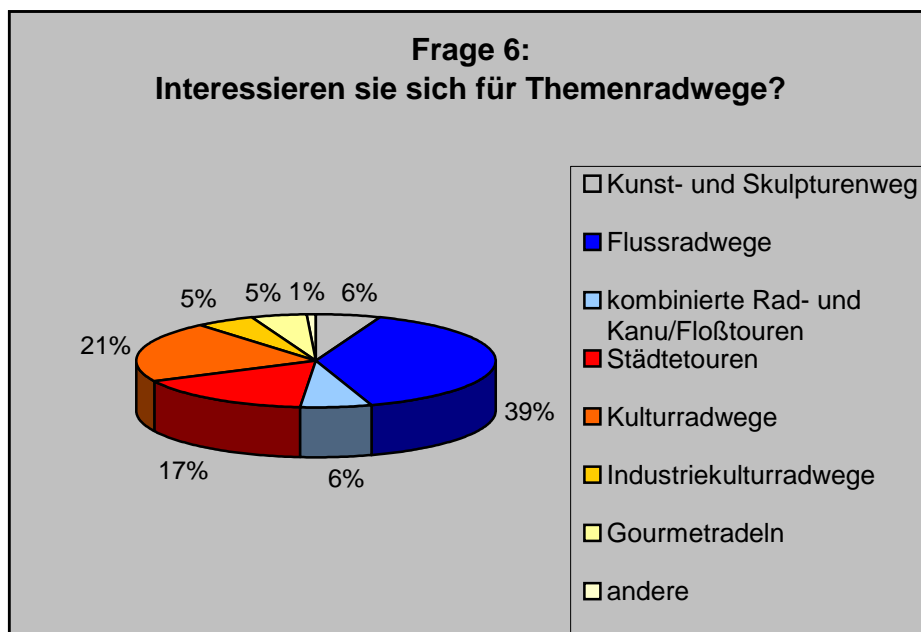


Abbildung 89: Fragebogenergebnis zu Frage Nr.6

Frage 12: Sind Ihnen Informationen am Wegesrand zum geschichtlichen Hintergrund der Strecke wichtig?
Für die Mehrzahl der Befragten, 70 Personen, sind Informationen am Wegesrand wichtig.

Frage 13: Bevorzugen Sie die Umnutzung alter Verkehrswege zu Radwanderwegen oder radeln Sie lieber auf neu geschaffenen und neu gebauten Radwanderwegen?
Es gab folgende Nennungen: Umnutzung alter Trassen 59, neugebaute Radwege 33.

Frage 15: Die Rubrik Anmerkungen wurde rege genutzt und erlaubt weitere Einblicke und Informationen zu den Radwegen und den Interessen der Radwanderer (Tab. 3).

Frage 16: Aus welchem Bundesland kommen Sie?

Die meisten Antworten gab es für Thüringen (26%), gefolgt von Nordrhein-Westfalen (14%) und von Baden-Württemberg (12%).

Frage 17: Wie alt sind Sie?

Unter den Befragten dominierten die Altersgruppen der 40 – 49jährigen mit (30%) und die der 60 – 69jährigen (27%).

Frage 18: Unter den Befragten waren 63 Männer und 43 Frauen. Die Zahl stimmt nicht mit der Anzahl der abgegebenen Fragebögen überein, da einige Bögen für zwei oder mehr Personen ausgefüllt wurden, (siehe Frage 19).

Frage 19: Die ausgefüllten Fragebögen wurden mehrheitlich für eine Einzelperson ausgefüllt, in 14 Fällen für zwei Personen, einmal für 2 Personen mit Hund, einmal für vier Personen und einmal für eine Reisegruppe von 13 Personen.

Zum „Laura-Radweg“ gab es nur eine Angabe, obwohl aus den Start- und Zielorten des „Laura-Radwegs“, Weimar und Sömmerda, insgesamt 47 Fragebögen beantwortet wurden.

Zu den Ausnahmeantworten gehört die Anmerkungen eines Rennfahrers: „Ich werde nicht wiederkommen. Die Autofahrer sind rücksichtslos. In keinem anderen Bundesland war es so schlimm.“ Eine weitere Kritik bezog sich auf die Beschilderung: „Beschilderung auf den Strassen ungenügend, keine Zwischenziel- und Kilometer-Angaben.“

Anmerkungen gab es auch noch zu anderen Radfernwegen: „Werra-Radweg sehr schön, viel Berührung mit den Dörfern“ und „Ilmtal-Radweg sehr schön“.

Die meisten Kritikpunkte zu den Radwegen beziehen sich auf die allgemeine Beschilderung und fehlende Hinweise zu Ortschaften, Sehenswürdigkeiten und besonderen Service. Auf dem „Unstrut-Radweg“ und der Städtekette wurde auf schlechte Wegstrecken hingewiesen (Stand September 2009). Ansonsten wurden sowohl der „Unstrut-Radweg“ als auch der „Radfernweg Thüringer Städtekette“ mit einigen Attributen, wie „traumhaft“, „Spitze“ oder „sehr schön“ belegt.

Tabelle 5: Anmerkungen zum Fragebogen

<p>Thüringer Städtekette:</p> <ul style="list-style-type: none">• Städtekette in der Regel gut ausgeschildert. In machen Städten kann es zu Irritationen kommen, wegen innerörtlicher Wegeführung.• Wegebeschilderung in Orten ohne Besonderheiten schlecht oder ungepflegt.• Wir haben uns einige Male verfahren, aber meistens super ausgeschildert.• Saale-Radweg und Städtekette sind traumhaft.• Die Städtekette ist überwiegend sehr schön.• Schlechte Ausschilderung der Städtekette an wichtigen Punkten fehlen Schilder ganz oder teilweise.• Städtekette z. T. schlecht ausgeschildert. Schlechte Wege, grober Kies, Schlaglöcher.
<p>Unstrut:</p> <ul style="list-style-type: none">• Unstrut gefällt mir sehr gut, intakte Natur und Landschaftspflege.• Unstrut-Radweg ist leider kaum bekannt, Werbung fehlt.• Hinweisschilder auf dem Unstrut-Radweg sind leider völlig unzureichend.• Bitte den Unstrut-Radweg weiter konsequent ausbauen, Anfänge sind gut.• Unstrut-Radweg zu wenig und nicht sichtbar beschildert. Es fehlen Hinweise auf Besonderheiten und medizinische Betreuung.• Teilstrecken auf dem Unstrut-Radweg sind unzumutbar. Grund: tausende von defekten Betonplatten.• Radwege zu schmal, teilweise kaputt, teilweise zugewachsen.• Unstrut-Radweg teilweise schlecht.• Unstrut-, Leine- u. Werra-Radweg sind in gutem Zustand, können empfohlen werden.• Unstrut-Radweg sehr schön, besonders im 1. und 3. Drittel.• Unstrut-Radweg: kaum Berührung mit Dörfern. Hinweise zu den Orten am Radweg fehlen. Man saust vorbei, ohne zu wissen wo man war.• Unstrut-Radweg ist Spitze!
<p>Allgemeines:</p> <ul style="list-style-type: none">• Bikeline Radfahrer nicht immer ausführlich genug.• Mir gefällt besonders die Vernetzung der Radwege und das kostenlose Material der Touristeninformation dazu.• Wichtig: Hinweise auf Ausflugsmöglichkeiten der näheren Umgebung an Radfernwegen.• Umnutzung alter Trassen nur, wenn der Fahrkomfort nicht leidet, bsp. Kopfsteinpflaster.• Wir radeln gerne in Flussauen und nehmen gerne kulturelle Möglichkeiten wahr, z. B. Kirchen, Schlösser u. Städte.• Bitte insgesamt auf bessere Beschilderung achten. Beläge müssen gut sein, asphaltiert.• Allgemein zu wenig Radwege in Thüringen.• Es fehlen Hinweise auf Hotels, Rad-Werkstätten und Notruf an den Radwegen.• Notruf-Informationen fehlen.• Hinweise auf Pannenhilfe fehlen.

9. Schlussbemerkung

Ausgangslage der Untersuchung war die Annahme, dass sich große Streckenabschnitte aller drei Radwanderwege auf historischen Wegtrassen befinden und auch zahlreiche Hinweise auf die Bedeutung der ehemaligen Verkehrswege vorhanden sind. Diese Annahmen haben sich bei keinem der drei Radwanderwege bestätigt. Die Streckenanteile auf historischen Wegetrassen sind wesentlich geringer als angenommen. Auch Hinweise auf ihre Bedeutung waren nicht in der Form und Vielzahl vorhanden, wie erhofft. Durch die Befragung stellte sich aber heraus, dass Wissensvermittlung vor Ort für Radwanderer wichtig ist; etwa 70 % der Befragten stimmten dem zu.

Insbesondere beim „Laura-Radweg“ fehlt der Bezug zur alten Bahn fast völlig. Die Radwegschilder mit dem Lok-Symbol sind zwar an vielen Stellen vorhanden, kleine ehemalige Trassenstücke kann man erkennen, Relikte der Kleinbahn sind aber nicht sichtbar oder nicht vorhanden. In den Start- und Zielorten Weimar und Sömmerda und den etwas abseits des Radweges gelegenen Sehenswürdigkeiten gibt es touristische Infrastrukturen, darüber hinaus jedoch nicht. Die erhaltenen ehemaligen Bahnhofsgebäude weisen ein ideales touristisches Potenzial auf, sind aber in privater Hand. Es fehlt die Inwertsetzung der noch vorhandenen Objekte.

Der Untrut-Radweg führt an vielen interessanten Stätten und Kleinoden entlang, an denen man aber vorbeiradelt, da Hinweisschilder fehlen oder diese Relikte in den Radwanderkarten nicht weiter erläutert werden. Auch die seit Jahrhunderten durch Hochwasser geprägte Kulturlandschaft wird nicht vermittelt, denkmalgeschützte Anlagen und Sehenswürdigkeiten, insbesondere in den Städten dagegen schon. Die touristische Infrastruktur in kleineren Ortschaften des Oberlaufs der Unstrut ist verbesserungsfähig. Hier könnte auch die Geschichte der Unstrut noch mehr in den Vordergrund gestellt werden. Der Radwanderer hätte einen höheren Erlebnis- und Erinnerungswert und könnte mehr Kenntnisse über die Landschaft und ihre Bewohner mit nach Hause nehmen.

Der „Radfernweg Thüringer Städtekette“ bietet eine Vielzahl von Sehenswürdigkeiten, hinterlässt viele landschaftliche Eindrücke und kann mit Kulturangeboten in den Städten aufwarten. Der Bezug zur „Via Regia“ ist in den Städten Eisenach, Gotha

und Erfurt vorhanden. Eine Ausweisung mit speziellen Plaketten, die auf die „Via Regia“ verweisen ist aber noch nicht in allen Orten realisiert. Der Streckenabschnitt bis nach Altenburg hat noch keine historische Zuordnung, obwohl auf die Trassen der alten „Königs-“, bzw. „Hohen Strasse“ und auf Postwege mehr Bezug genommen werden könnte.

Für alle drei Beispiele stellte sich bei Expertengesprächen heraus, dass die Zusammenarbeit unterschiedlicher Institutionen, zeitraubend ist und viele Ideen und Vorstellungen zur Inwertsetzung nicht umgesetzt werden können, oder langwierig sind. Die Interessen gehen zum Teil weit auseinander. Die geschichtliche Aufarbeitung ist dagegen meist sehr gut, da sie häufig von einzelnen engagierten Heimatforschern geleistet wird.

Das Monitoring der Radfernwege wurde durch den Einsatz eines Landesradwegewartes begonnen, bei Prüfungen für einen Qualitätsstandard gibt es ebenfalls sorgfältige Untersuchungen durch den adfc. Evaluiert wurden die Radfernwege bis jetzt noch nicht. Kulturlandschaftselemente sind bisher nur teilweise erfasst worden.

Insgesamt betrachtet, gibt es am Wegesrand zahlreiche Entdeckungen, die einen Einblick in die kulturlandschaftliche Entwicklung ermöglichen. Da jede Kulturlandschaft Teil unserer Geschichte ist, bedarf sie jedoch einer verstärkten öffentlichen Wahrnehmung und Wertschätzung. Nur so kann das kulturelle Erbe der Regionen und Landschaften durch Inwertsetzung nachhaltig geschützt werden.

Zu guter Letzt!

Doch nicht nur Klöße und Bratwurst? Thüringen ist ein kulturlandschaftliches Puzzle, man muss nur alle Teile finden und zu einem Gesamtbild zusammenfügen.

„Überall durchdringen sich in diesem Land Natur und Geschichte, Geschichte und Poesie, Poesie und Natur. In diesem Dreiklang sind die Bedeutung und die Schönheit des Landes eingeschlossen, Quelle der Erkenntnis für jeden, der aus dem Werden und dem Gewordenen zu lernen versteht, Quelle der Bereicherung für uns alle, die wir aus dem Erbe unserer Geschichte und unserer Kultur Kraft schöpfen für die Erfüllung der Aufgabe, die unsere Zeit stellt.“ (KÜHNLENZ 1962:7)

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Vorgehensweise	8
Abbildung 2: Auszug aus dem Europäischen Raumentwicklungskonzept EUREK ..	13
Abbildung 3: Logo UNESCO-Weltkulturerbe	17
Abbildung 4: Durchführungsrichtlinien	17
Abbildung 5: Logo des Europarats	18
Abbildung 6: Logo Cultural Landscape	20
Abbildung 7: Logo INTERREG IIB CADSES	20
Abbildung 8: KLEKs Beispiele Nutzungstypen und –aspekte	27
Abbildung 9: Unstrutquelle.....	28
Abbildung 10: Geländekarte IVS	30
Abbildung 11: Inventarkarte IVS.....	30
Abbildung 12: Generelle Ziele im Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012	33
Abbildung 13: Radfernwegenetz Deutschland.....	34
Abbildung 14: Logo Themenjahr 2010.....	36
Abbildung 15: Radwege auf stillgelegten Eisenbahnstrecken in Thüringen	37
Abbildung 16: Thüringen Physische Übersichtskarte	39
Abbildung 17: Territorialgliederung Thüringens um 1918.....	45
Abbildung 18: Grundrisstypen thüringischer Siedlungen nach Kaiser (1933).....	50
Abbildung 19: Historische Verkehrswege in der frühen Neuzeit (1500 – 1700).....	64
Abbildung 20: Strom und Flussgebiete in Thüringen	66
Abbildung 21: Entwurf „Deutsches Eisenbahnsystem“ von Friedrich List 1833.....	70
Abbildung 22: Bau der ICE-Strecke über die Unstruttalbrücke bei Karsdorf.....	73
Abbildung 23: Stadttor und Stadtmauer in Mühlhausen	74
Abbildung 24: Nachbildung einer Kursächsischen Postmeilensäule	76
Abbildung 25: Historischer Poststraßenverlauf.....	77
Abbildung 26: Wasserturm in Weimar um 1960	78
Abbildung 27: Westportal des Küllstedter Tunnels	79
Abbildung 28: Motive für einen Radurlaub in Thüringen.....	81
Abbildung 29: Zielkonzept für das radtouristische Landesnetz von Thüringen.....	84
Abbildung 30: Radwanderwege aktueller Stand 2010	85
Abbildung 31: Entwurf für einen Radroutenplaner für Thüringen.....	88
Abbildung 32: Logo der “Via Regia”	92

Abbildung 33: Logo des Pilgerweges „Via Regia.....	92
Abbildung 34: Logo Thüringer Städtekette	95
Abbildung 35: Logo D4 Route.....	95
Abbildung 36: Thüringer Städtekette Streckenverlauf	96
Abbildung 37: Thüringer Städtekette Höhenprofil.....	96
Abbildung 38: Nikolaitor in Eisenach	98
Abbildung 39: Ehemalige Hörselfurten	98
Abbildung 40: Karte von Mechterstädt.....	98
Abbildung 41: „Via Regia“ Tafel.....	99
Abbildung 42: Krämerbrücke in Erfurt.....	100
Abbildung 43: Ehem. Geleitshaus in Weimar	101
Abbildung 44: Johannistor in Jena.....	101
Abbildung 45: Untersuchungsschema Radfernweg Thüringer Städtekette	105
Abbildung 46: Wasserkunst in Gotha	106
Abbildung 47: Graph. Darstellung Aquädukt.....	107
Abbildung 48: Aquädukt	107
Abbildung 49: Die Burgen Drei Gleichen und Mühlburg	108
Abbildung 50: Öl- und Graupenmühle in Mühlberg.....	109
Abbildung 51: Burgentrio Drei Gleichen und Marienthalbrücke	111
Abbildung 52: Marienthalbrücke mit Postmeilenobelisk.....	112
Abbildung 53: Unstrutquelle mit Grotte.....	115
Abbildung 54: Logo des Unstrut Radweges.....	122
Abbildung 55: Unstrut-Radweg.....	122
Abbildung 56: Höhenprofil Unstrut-Radweg.....	123
Abbildung 57: Die Vernetzung des Unstrut-Radweges.....	124
Abbildung 58: Hinweisschild zur Unstrutquelle	124
Abbildung 59: Wegweiser in Silberhausen	124
Abbildung 60: Bootsanlegestelle Balgstädt.....	130
Abbildung 61: Rast- und Biwakplätze an der Unstrut	131
Abbildung 62: Untersuchungsschema Unstrut-Radweg	135
Abbildung 63: Teil des „Mühlhäuser Landgrabens“ mit Lengefelder Warte	136
Abbildung 64: Mühlhäuser Landgraben.....	137
Abbildung 65: Preuß. Ganzmeilenobelisk.....	137
Abbildung 66: Gedenkstein von 1861.....	138

Abbildung 67: Kilometrierung der Unstrut.....	138
Abbildung 68: Preußischer Viertelmeilenstein	139
Abbildung 69: Relikte an der Unstrut bei Altengottern	139
Abbildung 70: Altengottern, ehemaliger Torfstich	140
Abbildung 71: Schleusenhäuschen Ritteburg.....	141
Abbildung 72: Lage der Schleuse Ritteburg an der Unstrut.....	141
Abbildung 73: Logo des Laura-Radwegs.....	148
Abbildung 74: Laura-Radweg	149
Abbildung 75: Höhenprofil des Laura-Radweges	151
Abbildung 76: Wegweiser am Laura-Radweg.....	151
Abbildung 77: Wegweiser.....	151
Abbildung 78: Kleiner Ettersberg	153
Abbildung 79: Verlauf der alten Trasse	153
Abbildung 80: Radwege auf der ehemaligen Bahntrasse der Laurabahn.....	153
Abbildung 81: Laura-Radweg zwischen	154
Abbildung 82: Informationstafel am Laura-Radweg bei Buttstedt	154
Abbildung 83: ehem. Bahnhof Dielsdorf	155
Abbildung 84: ehem. Bahnhof Markvippach	155
Abbildung 85: ehem. Bahnhof Schloßvippach.....	155
Abbildung 86: Untersuchungsschema Laura-Radweg.....	157
Abbildung 87: Fragebogenergebnis zu Frage Nr. 2.....	160
Abbildung 88: Fragebogenergebnis zu Frage Nr. 3.....	160
Abbildung 89: Fragebogenergebnis zu Frage Nr.6.....	161

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Erhebung Radfahrer und Radwanderer	80
Tabelle 2: Fernradwege in Thüringen (alphabetisch geordnet)	85
Tabelle 3: Unstrut-Radweg auf inwertgesetzten Trassen	125
Tabelle 4: Wegebeschaffenheit „Laura-Radweg“	150
Tabelle 5: Anmerkungen zum Fragebogen.....	163

Abkürzungsverzeichnis

BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
TLVermGEO	Freistaat Thüringen Landesamt für Vermessung und Geoinformation
TMBLM	Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Medien
TMWAT	Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Technologie
TMBLV	Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr
TSK	„Radfernweg Thüringer Städtekette“

Glossar

Breviarium Sancti Lulli	Kopialbuch des Klosters Hersfeld mit Güterverzeichnis aus Anfang des 9. Jahrhunderts. Es enthält Auflistungen aus der Zeit von 850 – 1450 (www.digam.net/dokument.php)
Digitale Dufourkarte 1:100 000	In den Jahren 1845 bis 1865 wurde unter Leitung von General Henri-Guillaume Dufour das erste amtliche Kartenwerk der Schweiz im Massstab 1:100'000 publiziert. Dufour war auch der Gründer und erster Leiter des Eidgenössischen Topographischen Büros, das er 1838 in Genf errichtete. Die 25 Blätter der so genannten Dufourkarte wurden einfarbig im Kupferstichverfahren erstellt. Nach Abschluss der Ersterstellung im Jahre 1865 wurde das Kartenwerk mehrfach international ausgezeichnet und bis zur Ablösung durch die Neuen Landeskarte 1:100'000 weitergeführt. Seit 2006 stehen sämtliche Ausgaben für Untersuchungen zur Landschaftsentwicklung und weitere Anwendungen digital zur Verfügung (http://gbs02.geotaskserver.com/swisstopo)
Dreiseithof	Gehöftform, in der die Gebäude drei Seiten eines (gedachten) Vierecks einnehmen (LESER 2001:148).
Düker	Ein Düker ist die Unterführung eines Rohres, Abwasser-, Trinkwasserleitung, Grundwasser- oder Öl-Pipeline, unter einer Straße, einem Deich, einem Tunnel oder einem Fluss (de.wikipedia.org/wiki/Düker).
EuroVelo	EuroVelo ist ein europäisches Radwegenetz, das zu einem nachhaltigen transeuropäischen Netz entwickelt werden soll. Es umfasst zwölf Radfernwege von 66 000 km Länge, von denen rund 45 000 km bereits existieren, und wird vom Europäischen Radfahrer-Verband verwaltet, dessen Anliegen es ist, dass alle Routen in ganz Europa in puncto Gestaltung, Beschilderung und Förderung hohen Standards genügen www.trendscope.de/marktstudien/radreisen-der-deutschen
Fuß - Maßeinheit	veraltetes Längenmaß: 1 Fuß = 0,3048m in Großbritannien und USA, 1 Fuß = 0,31385 in Preußen (MEYERS 1992:85, Bd. 14).
Geleit	Geleit war herrschaftliches Hoheitsrecht, es bot Reisenden Schutz gegen Überfälle; insbesondere Händler und Kaufmannszüge wurden durch Geleitreiter, -knechte, -mannschaften begleitet; es bestand Zwang, die Geleitstraßen zu benutzen und dafür zu bezahlen (Geleitgeld) (www.kulturlandschaft.fh-erfurt.de)
Beigeleit	1) Geleit, das sonst außer dem Hauptgeleit gegeben ward 2) Geleitsstelle an wenig befahrenen Wegen (www.zeno.org/Pierer-1857/A/Beigeleit)
Geleithaus	Geleithäuser entstanden seit dem Mittelalter; Geleitgrenzen wurden durch Geleitsteine markiert (www.kulturlandschaft.fh-erfurt.de)
Hermunduren	(lat. Hermunduri: Ermunduren), Stamm der germanischen Swen, der im 1. Jh. v. Chr. an der mittleren Elbe siedelte; der Stamm ging in den Thüringern auf. (MEYERS 1992 Bd. 9, S.:246).

Hutung	qualitativ weniger gutes Weideland meist in ungünstigen Hanglagen. Die vorwiegend in Gemeinschaftsbesitz befindliche Hutung ist nicht eingezäunt und wird als Magerweide nur unregelmäßig mit Vieh bestockt (LESER 2001:332).
Interreg IIB CADSES	Annäherung der EU an den Osten 233 Millionen Euro Förderprogramm der EU für eine ausgewogene Entwicklung der EU und die Zusammenarbeit über die Grenzen hinaus. (europa.eu.int/comm/regional_policy).
Kleine Eiszeit	Neuzeitliche Vorstoßphase der Gletscher (von ca. Ende 16. Jh. bis um 1850, als der Maximalstand erreicht wurde), deren Entwicklung sich schon seit Ende 13. Jh. abzeichnete und ca. 600 Jahre dauerte. Die Kleine Eiszeit lässt sich über die Alpen hinaus belegen (u.a. Skandinavien, USA, Kanada) und hinterließ beträchtliche Folgen für die Kulturlandschaft (LESER 2001:391).
Königsbann	oder Bann, bezeichnet die Regierungsgewalt des Königs im deutschen Mittelalter. Der Begriff Bann bezeichnete sowohl das Gebot und das Verbot selbst, als auch die für die Übertretung des Bannes festgelegten Strafen sowie den Bezirk, in dem der Bann galt. Der Königsbann wurde unterteilt in Heerbann (Einberufung des Heeres), Blutbann (Blutgerichtsbarkeit), Friedensbann (der König nahm bestimmte Personen oder Sachen in seinen Schutz und verbot Angriffe auf sie), Verordnungsbann (die Befugnis, Rechtsnormen zu erlassen) und den Verwaltungsbann (die ausführende Gewalt). Per Bannleihe übertrug der König den Bann, vor allem den Blutbann, an Grafen oder Vögte zur Ausübung (MEYERS 1992:35, Bd. 3).
Landfrieden	Öffentlich-rechtlicher Schutz im Mittelalter gegen Missbrauch der Fehde sowie gegen jede Straftat; ein vom Kaiser oder König erlassenes allgemeines Friedensgebot, zu dessen Wahrung Strafen festgesetzt wurden (MEYERS 1992:297, Bd. 12).
Lausitzer Kultur	Vorgeschichtliche Kulturgruppe im östlichen Mitteleuropa (mittlere und jüngere Bronzezeit, ältere Eisenzeit), benannt nach Funden in der Niederlausitz. Kennzeichnend sind Brandbestattungen in Urnenfeldern, mit Buckeln und Riefen verzierte Keramik, befestigte und offenen Siedlungen (MEYERS 1992:26, Bd. 13).
limes sorabicus	bezeichnet eine Grenzzone zwischen dem Fränkischen Reich und den östlich davon siedelnden Sorben, die spätestens um die Mitte des 9. Jahrhunderts geschaffen worden war und am Ende des 9. Jahrhunderts ihre Bedeutung schon wieder verloren hatte. (www.omega.it/li/li/limes_sorabicus.html)
Melioration	Kulturtechnische Maßnahmen zur agrarwirtschaftlichen Bodenverbesserung. Formen der Melioration sind die Trockenlegung versumpfter oder vernässter Flächen durch Entwässerung bzw. Dränung, die Bewässerung oder Beregnung von Wassermangelgebieten sowie die Moor- und Ödlandkultivierung (LESER 2001:503).
Merowinger	Fränkisches Königsgeschlecht des frühen Mittelalters, Clodwig I. (König um 482-511), wurde durch Beseitigung der anderen fränkischen Könige und Unterwerfung fast ganz Galliens Begründer des Fränkischen Reiches (MEYERS 1992:186, Bd. 14).

pedelecs	Elektrorad
Saumpfad Saumverkehr	Saum = veraltet für Last. Weg/Pfad im Gebirge, auf dem mit Hilfe von trittsicheren Tragtieren (vor allem Esel und Maultiere) Lasten transportiert werden können (LESER 2001:734), (www.duden.de).
Sekundärbahn	Nebenbahn, Sekundärbahn oder Vizinalbahn, mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 40 (50) km/h auf eigenem Bahnkörper und bei durchgehenden Bremsen, sonst 30 km/h (Lueger-1904:274 Bd. 03. in: www.zeno.org/ Lueger-1904/K/lueger-1904-031-0274). Lokalbahn, eine dem Nahverkehr dienende Verbindung zur Anbindung des ländlichen Raumes. Lokalbahnen entstanden Ende des 19. Jahrhunderts. Aufgrund der Sekundärbahnordnung von 1878 wurden zur besseren Wirtschaftlichkeit der Nebenbahnen Vereinfachungen zugelassen: niedrigere Achslasten, schmalere Spurweiten, niedrigere Geschwindigkeiten, reduzierte Vorschriften, vereinfachtes Signalwesen, gemischter Verkehr (Personen- und Güterwagen in einem Zug (de.wikipedia.org)).
Siegfriedkarte	In den Jahren 1870 bis 1926 wurde - anfänglich unter der Leitung von Oberst Hermann Siegfried - der Topographische Atlas der Schweiz veröffentlicht. Es handelt sich um das erste detaillierte Gesamtwerk für die Schweiz in den Maßstäben 1:25'000 für das Mittelland, den Jura und das Südtessin sowie 1:50'000 für die Alpen. Mit der periodischen Fortführung bis 1949 wurden insgesamt über 4'000 nachgeführte Blätter publiziert. Für die Ersterstellung wurden zwei verschiedene Techniken angewandt: Kupferstich für die 462 Kartenblätter im Maßstab 1:25'000 und Steingravur für die 142 Blätter 1:50'000. Sämtliche Ausgaben sind eingescannt worden und stehen nun digital für Untersuchungen zur Landschaftsentwicklung und weitere Anwendungen Verfügung (http://gbs02.geotaskserver.com/swisstopo).
Spin-off-Betrieb	Spin-off-Betriebe, auch Start-up-Unternehmen genannt, sind Betriebe, die von ehemaligen Mitarbeitern einer Firma in Abstimmung mit dieser Firma mit einer Innovation als ein neues Unternehmen gegründet werden (bluepowdermonkey.de/geographie).
Stapelplatz	Meist zentral gelegener Platz (oder mehrere) einer städtischen Siedlung, an dem Warenhandel betrieben wurde; insbesondere ab dem Hohen Mittelalter legitimiert durch Stadtrechte (Markt-, Stapelrecht); Funktionstypen: Fisch-, Holz-, Waidmarkt etc. (www.kulturlandschaft.fh-erfurt.de)
Stapelrecht	Im mittelalterlichen Europa ein Stadtrecht, das die Handelsstellung und die Marktfunktion der Stadt sehr wesentlich stärkte. In Städten mit verliehenem Stapelrecht mussten die Waren, die durch die Straßen transportiert wurden, zum Verkauf angeboten werden, bevor sie die Stadt wieder verlassen durften (LESER 2001:824).
Steinkreuz	Gedenksteine und Sühnesteine in Kreuzform (Sühnekreuz) oder mit Kreuzabbildung, die an erschlagene oder verunglückte Personen erinnern sollen; Aufstellungsgründe sind meist jedoch unbekannt; Alter: 13.-17. Jh. (www.kulturlandschaft.fh-erfurt.de)

Sueben	lateinisch <i>Suebi</i> oder <i>Suevi</i> , erstmals von Caesar erwähnte Gruppe westgermanischer Stämme, die ursprünglich im Bereich der Elbe nördlich der Mittelgebirge siedelten und unter Ariovist 71 v.Chr. nach Gallien vordrangen, aber 58 v.Chr. von Caesars Truppen zurückgeschlagen wurden. (www.novaesium.de/glossar/sueben.htm)
Turonen	1. Turōni, deutsches Volk neben den Marwingern, im südlichen Theil von Hessen. 2. Bezeichnung für ein altes gallisches (keltisches) Volk in der Provinz Gallia Lugdunensis an der Loire. Die Römer nannten dieses Volk Turones oder Turonii und ihre Hauptstadt Caesarodunum, heute Tours (de.wikipedia.org/wiki/Turonen), (Pierer's Universal-Lexikon 1784, Bd. 18. S.78., in: www.zeno.org/Pierer-1857/A/Turonen)
umwidmen	(hier eine Bahntrasse umwidmen) (Amtssprache) einer anderen (öffentlichen) Nutzung oder Bestimmung zuführen (www.duden.de). Nachträgliche Änderung einer bereits beschlossenen planungsrechtlichen Einordnung eines Grundstücks im Rahmen der Bauleitplanung (LESER 2001:929).
Vierseithof	Vierseitgehöft: Gehöftform, bei der die Bauten (Wohnhaus, Stall, Scheune, Schuppen) einen rechtwinkligen Innenhof umschliessen (LESER 2001:962).
Waidanbau	Kultivierung des Färberwaid (Isatis tinctoria), der wichtigsten Blaufärbepflanze des Mittelalters; war neben dem Wein vom 13. bis ins 17. Jh. die wirtschaftlich bedeutendste Sonderkultur im Thüringer Land; Verarbeitung und reger Fernhandel brachten besonders den 5 Waidstädten Erfurt, Arnstadt, Gotha, Langensalza und Tennstedt beträchtlichen Wohlstand (www.kulturlandschaft.fh-erfurt.de)

Literaturhinweise

- ABRECHT, W. (o. J.): Von Treidelknechten und Schifferversen aus „der guten alten Zeit“ der Unstrutschiffahrt. Manuskript des HEIMATVEREINS NEBRA
- BECKER, Wolfgang C. (1998): Die Eigenart der Kulturlandschaft. Bedeutung und Strategien für die Landschaftsplanung. Dissertation an der Technischen Universität Berlin, VWF Verlag für Wissenschaft und Forschung, Berlin
- BEHRENS, Hermann / STÖCKMANN, Maik / VETTER, Lutz (2008): Das Projekt „KLEKs – KulturLandschaftsElementeKataster“ der Hochschule Neubrandenburg. In: BMVBW (Hrsg.) (2002): Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012. **FahrRad!** Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland. Bericht der Bundesregierung, 2. Aufl., Bonn
- BUCHHOFER, Ekkehard (1986): Landeskundlicher Abriss. In: HECKMANN, Hermann (Hrsg.) (1986): Thüringen – Historische Landeskunde Mitteldeutschlands, Verlag Weidlich, Würzburg
- BUNDESTAGS-DRUCKSACHE 14/3445
- BUND HEIMAT UND UMWELT IN DEUTSCHLAND BHU (Hrsg.) (2008): Kulturlandschaftliche Informationssysteme in Deutschland. Erfassen-Erhalten-Vermitteln, dp Druckpartner Moser Druck + Verlag GmbH, Bonn
- BUND HEIMAT UND UMWELT IN DEUTSCHLAND BHU (Hrsg.) (2008): Vermittlung von Kulturlandschaft. BD&M Bonner Druck & Medien Radzey & Wackerow GmbH, Bonn
- DENECKE, Dietrich (2005): Wege der historischen Geographie und Kulturlandschaftsforschung. Franz Steiner Verlag, Wiesbaden
- DEUTSCH, Mathias (2004): Zur wasserwirtschaftlichen Vergangenheit der Unstrut unter besonderer Berücksichtigung der Leistungen des Ingenieurs Hermann Wurffbain (1804-1889). In: HEIMATVEREIN ARATORA (Hrsg.) (2004): ARATORA - Zeitschrift des Vereins für Heimatkunde, Geschichte und Schutz von Artern e.V. Bd. 14
- DEUTSCH, Mathias/PÖRTGE; Karl-Heinz (2002): Altengottern – Historische Hochwässer an der Unstrut. In: SEDLACEK, Peter (Hrsg.) (2002): Thüringen: geographische Exkursionen. Klett-Perthes Verlag, Gotha/Stuttgart

- DEUTSCH, Mathias/PÖRTGE; Karl-Heinz (2002): Straußfurt – Unstrut-Rückhaltebecken. In: SEDLACEK, Peter (Hrsg.) (2002): Thüringen: geographische Exkursionen. Klett-Perthes Verlag, Gotha/Stuttgart
- DREYER – EIMBCKE, Erika (1989): Alte Straßen im Herzen Europas – Könige, Kaufleute, Fahrendes Volk. Umschau Verlag, Frankfurt/M
- EBERHARDT; Wolfgang E. (1997): Die Straße im Hörseltal zwischen Eisenach und Gotha. In: Kultur und Geschichte Thüringens, 17. Jg. Bd. 14, Europaforum-Verlag, Lauf a. d. Pregnitz
- FROMM, Günter / ROCKSTUHL, Harald (1993): Die Laura – Kleinbahn im Weimarer und Sömmerdarer Land. Die Buchenwaldbahn 1943 – 1953. 4. bearbeitete Auflage, Verlag Rockstuhl, Bad Langensalza
- FÜRST, Dietrich /LÖB, Stephan (2004): „Inwertsetzung von Kulturlandschaft“ – Aktivierung der Entwicklungspotenziale von Kulturlandschaft im Umfeld ostdeutscher Städte. Studie im Auftrag des BBR/BMVBW
- FÜRST, Dietrich /LÖB, Stephan (2006): „Inwertsetzung von Kulturlandschaften in den neuen Bundesländern“, Abschlussbericht im Auftrag des BBR/BMVBW
- GEMEINDE ALTENGOTTERN (Hrsg.) (o. J.): Informationsflyer der Gemeinde Altengottern
- GLASER/GEBHARDT/SCHENK (2007): Geographie Deutschlands. Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt
- GLASER; Rüdiger / SCHENK; Winfried (2007): Von der Naturlandschaft zur bäuerlichen Kulturlandschaft. In: GLASER/GEBHARDT/SCHENK (2007): Geographie Deutschlands. Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt
- GRANITZ, Frauke (2009): Das kursächsische Straßenwesen im 17. und 18. Jahrhundert. In: SZABO, Thomas (Hrsg.) (2009): Die Welt der europäischen Straßen. Von der Antike bis in die Frühe Neuzeit. Böhlau Verlag, Köln/Weimar/Wien
- GRIESER; Dietmar (1983): Historische Straßen in Europa: von der Via Appia bis zur Avus. Keyzers kleine Kulturgeschichte, Keyzersche Verlagsbuchhandlung, München
- HECKMANN; Hermann (Hrsg.) (1991): Thüringen – Historische Landeskunde Mitteldeutschlands. Verlag Weidlich, Würzburg
- HEIMATBUND THÜRINGEN (Hrsg.) (2007): Heimat Thüringen: Kulturlandschaft, Umwelt, Lebensraum. Heft 4/2007, 14. Jg. Weimar
- JESCHKE; H: Peter (2001): Vorschläge für ein europäisches Konzept „Kulturlandschaft“. In: Kommunalverband Großraum Hannover (Hrsg.) (2001): Kulturlandschaft-

- ten in Europa – Regionale und Internationale Konzepte zu Bestandserfassung und Management. Dokumentation einer Tagung am 29./30. März 2001 in Hannover
- JONSCHER, Reinhard/SCHILLING, Willy (2005): Kleine thüringische Geschichte – vom Thüringer Reich bis 1990., 4. überarbeitete Auflage, Jenzig-Verlag, Jena
- KALTENBRUNNER, R. (2006): Inwertsetzung von Kulturlandschaften in den neuen Bundesländern. In: BBR (Hrsg.) (2006): Inwertsetzung von Kulturlandschaften in den neuen Bundesländern, Abschlussbericht, Bonn
- KOMMUNALVERBAND GROSSRAUM HANNOVER (Hrsg.) (2001): Kulturlandschaften in Europa – Regionale und Internationale Konzepte zu Bestandserfassung und Management. Dokumentation einer Tagung am 29./30. März 2001 in Hannover
- KÜHNLENZ, Fritz (1962): Ilmwanderung mit Goethe: Thüringens Fluß in Dichters Welt und Werk, Prisma Verlag, Leipzig
- LANDAU, Georg (1958): Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland. Hessische Forschungen zur geschichtlichen Landes- und Volkskunde, Bärenreiter-Verlag, Kassel
- LESER; Hartmut (Hrsg.) (2001): DIERCKE - Wörterbuch Allgemeine Geographie. Deutscher Taschenbuch Verlag, München
- LINKE, Max (2007): Schifffahrt zwischen Artern an der Unstrut und Weißenfels an der Saale. In: FREUND/HARDT/WEIGEL (Hrsg.) (2007): Siedlungsforschung. Flüsse und Flusstäler als Wirtschafts- und Kommunikationswege. Arbeitskreis für Kulturlandschaftsforschung in Mitteleuropa ARKUM e.V., Selbstverlag ARKUM e. V., Bonn
- MEUSBERGER; Peter et al (Hrsg.) (2001): Lexikon der Geographie: in vier Bänden. Spektrum Akademischer Verlag Heidelberg/Berlin
- MEYER, Hans-Heinrich/ SCHMIDT, Catrin (Hrsg.) (2009): Kulturlandschaft Thüringen. Arbeitshilfe für die Planungspraxis, Bd. 2.2: Historische Siedlungsformen, Baumaterial und Verkehrswege, Selbstverlag, Erfurt
- MEYERS Lexikonredaktion (Hrsg.) (1992): Meyers großes Taschenlexikon in 24 Bänden, 4. vollständig überarbeitete Auflage, B.I. Taschenbuchverlag, Mannheim/Leipzig/Wien/Zürich
- MÖLLER; Helmut (1991): Siedlungsgeschichte. In: HECKMANN; Hermann (Hrsg.) (1991): Thüringen – Historische Landeskunde Mitteldeutschlands. 3. Auflage, Verlag Weidlich, Würzburg
- MÜLLER, Hans (2009): Thüringen, Dumont - Kunstreiseführer, 6. aktualisierte Aufl., Dumont Reiseverlag, Ostfildern

- MÜLLER, Uwe (2000): Verkehrswesen im 19. Jahrhundert. In: Landeszentrale für politische Bildung (Hrsg.) (2000): Thüringen – Blätter zur Landeskunde, Erfurt
- NAGEL / SCHENK (2001): Kulturlandschaftsforschung und Industriearchäologie – eine Standortbestimmung, in: NAGEL (Hrsg.) (2001): Kulturlandschaftsforschung und Industriearchäologie, Ergebnisse der Fachsitzung des 52. Geographentags Hamburg, Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg, Bd. 91, Stuttgart
- NIEMANN, Konrad (1920): Die alten Heer- und Handelsstrassen in Thüringen. Diss. An der Vereinigten Friedrichs-Universität Halle-Wittenberg, Druck Ehrhardt Karras GmbH
- PANTENIUS, Michael (2008): Die Weinstraße Saale-Unstrut. Reiseführer. 2. Neubearb. und aktualisierte Aufl., mdv Mitteldeutscher Verlag, Halle/Saale
- PAWLOW, Kamen (o. J.): Die Königsstraße oder Hohe Straße in Thüringen. In: www.via-regia.org/via_regia/geschichte
- QUENSEL, Paul (1933): Thüringen. Vehlhagen & Klasing, Bielefeld
- RAßLOFF, Steffen (2010): Der Freistaat Thüringen 1990/93. In: Landeszentrale für politische Bildung (Hrsg.) (2010): Thüringen – Blätter zur Landeskunde, Erfurt
- REGEL, Fritz (1905): Landeskunde von Thüringen. Heimatkunden. 3. durchgesehene Auflage, Universitäts- und Verlags-Buchhandlung, Breslau
- RÖBKE, Dierk (2002): Der Mühlhäuser Landgraben. Hrsg. Stadt Mühlhausen, Druck und Verlag Mühlhausen GmbH
- SCHLENKER, Gerlinde / LAUBNER, Jürgen. (2002): Die Unstrut - Porträt einer Kulturlandschaft, Mdv – Mitteldeutscher Verlag GmbH, Halle
- SCHLÜTER, Otto (1896): Siedlungskunde des Thales der Unstrut von der Sachsenburger Pforte bis zur Mündung. Inaugural-Dissertation an der Friedrichs Universität Halle-Wittenberg, Wischau & Wettengel, Halle
- SCHMIDT, Catrin (2009): Historische Verkehrswege. In: MEYER, Hans-Heinrich/SCHMIDT, Catrin (Hrsg.) (2009): Kulturlandschaft Thüringen. Arbeitshilfe für die Planungspraxis, Bd. 2.2: Historische Siedlungsformen, Baumaterial und Verkehrswege, Selbstverlag, Erfurt
- SCHMÖLLING, Andreas / SCHMÖLLING, Klaus (1994): 200 Jahre schiffbare Unstrut 1795 – 1995, herausgegeben von Heimatverein ARATORA, Artern
- SCHOSSIG, Matthias (1995): Thüringen, ein Reisebuch in den Alltag. Rowohlt Verlag, Hamburg

SCHWINGES, Rainer Christoph (2007): Strassen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter. Thorbecke Verlag. In: www.thorbecke.de/pdf/6866.pdf

SCOBEL, Albert (1924): Thüringen. Monographien zur Erdkunde. 5. Auflage, bearbeitet von Ernst Ambrosius, Verlag von Velhagen & Klasing, Bielefeld und Leipzig

SEDLACEK, Peter (Hrsg.) (2002): Thüringen: geographische Exkursionen. Klett-Perthes Verlag, Gotha/Stuttgart

STÖCKMANN; Maik (2002): Kulturlandschaftsforschung und Kulturlandschaftplanung. Eine kritische Betrachtung unter Berücksichtigung Mecklenburg-Vorpommerns, Aufsatz Stand: August 2002, FH Neubrandenburg

STÖCKMANN, Maik (2006): Kulturhistorisch-ökologische Raumstrukturen als Grundlage landschaftsplanerischer Zielstellungen am Beispiel Mecklenburg-Vorpommerns, Dissertation an der Universität Rostock, vorgelegt am 30.05.2006

STREJC, Wolfgang (1996/97): Geschichte des Wasserbaues an der Unstrut. In: STAATLICHES AMT FÜR UMWELTSCHUTZ HALLE (SAALE) (1996/97): Untere Unstrut – ein Fluß und seine Landschaft, Halle (Saale)

STUBENVOLL; Willi (Hrsg.) (1990): „Die Straße“ – Geschichte und Gegenwart eines Handelsweges. Katalog zur Ausstellung: 750 Jahre Messen in Frankfurt, Verwaltung der Staatlichen Schlösser und Gärten Hessen, Umschau Verlag, Frankfurt/M

SZABO, Thomas (Hrsg.) (2009): Die Welt der europäischen Straßen. Von der Antike bis in die Frühe Neuzeit. Böhlau Verlag, Köln/Weimar/Wien

TARR, László (1970): Karren, Kutsche, Karosse: Eine Geschichte des Wagens. BLV Verlagsgesellschaft, München

Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Medien (TMBLM) (Hrsg.) (2008): Radverkehrskonzept für den Freistaat Thüringen. Thüringer Landesamt für Vermessung und Geoinformation, Erfurt

THÜRINGER LANDESAMT FÜR VERMESSUNG UND GEOINFORMATION
TLVermGEO (2008): CD TOP 50V5 – Amtliche topographische Karten,

Von HOPFFGARTEN (1991): Militärgeschichte. In: HECKMANN, H. (Hrsg.) (1991): Thüringen – Historische Landeskunde Mitteldeutschlands. 3. Auflage, Verlag Weidlich, Würzburg

THÜRINGER MINISTERIUM FÜR BAU, LANDESENTWICKLUNG UND MEDIEN
TMBLM (2008): Radverkehrskonzept für den Freistaat Thüringen, Erfurt

WEHLMANN; Ernst-Wilhelm (2002): Chronik über die tausendjährige Geschichte der SAALE-UNSTRUT-SCHIFFFAHRT und SAALE-LEIPZIG-KANAL. 5. erweiterte und

verbesserte Ausgabe, herausgegeben von Vereinigte Schiffervereine von Alsleben und Umgebung „UNDINE“ e. v., Staßfurt

WEISHEIT, Gabi (2008): Der Thüringer Städtekette–Radwanderführer - von Eisenach bis Altenburg. Verlag Grünes Herz, Ilmenau/Ostseebad Wustrow

WIEGAND; Christian (2002): Spurensuche in Niedersachsen: Historische Kulturlandschaften entdecken. Schlütersche Druckerei und Verlag, Hannover

WÖBSE; Hans H. (1999): „Kulturlandschaft“ und „historische Kulturlandschaft“. In: BBR (1999): Informationen zur Raumentwicklung, Heft 5/6.1999, Selbstverlag des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung, Bonn

WÖBSE, H. Hermann (2001): Historische Kulturlandschaften, Kulturlandschaftsteile und Kulturlandschaftselemente. In: Kommunalverband Großraum Hannover (Hrsg.) (2001): Kulturlandschaften in Europa – Regionale und Internationale Konzepte zu Bestandserfassung und Management. Dokumentation einer Tagung am 29./30. März 2001 in Hannover

WÖBSE, H. Hermann (2004): Historische Kulturlandschaften. Über den Bewusstseinswandel im Umgang mit dem Begriff. In: Heimatbund Thüringen (Hrsg.) (2004): Heimat Thüringen, 11. Jahrgang 2004, Heft 4, Corax Color, Weimar

WURZEL, Thomas (2009): Kulturelle Entdeckungen THÜRINGEN: Bd. 1. Herausgeber: Sparkassen-Kulturstiftung Hessen-Thüringen, Verlag Schnell & Steiner GmbH, Regensburg

Internetadressen

www.achim-bartoschek.de/bahntrassenradeln	08.06.2010
www.adfc.de	05.01.2010
www.adfc.de/ADFC-ReisenPLUS/Deutschland/	12.05.2010
www.adfc-thuringen.de/bahnrad	12.05.2010
www.altengottern.de	14.07.2010
www.arl-nachrichten.de	12.11.2009
www.astra.admin.ch/dokumentation	14.04.2010
www.bahntrassenradeln.de	28.10.2009
www.bahntrassenradwege.de	28.10.2009
www.bettundbike.de	20.02.2010
www.bfn.de/0310_welterbe.html	12.11.2009
www.bhu.de	05.01.2010
blaues-band.de/unstrut/index.htm?grosjena.htm	07.07.2010
bluepowdermonkey.de/geographie	29.11.2009
bundesrecht.juris.de/rog_2008	12.11.2009
www.buzer.de/gesetz/8972/a163201.htm	12.11.2009
conventions.coe.int	11.11.2009
commons.wikimedia.org/wiki/File:Logo_Via_Regia.jpg	25.03.2010
www.culture-routes.lu	27.10.2009
www.das-thuringen.de	15.05.2010
www.deutschebahn.com	29.05.2010
www.deutschland-tourismus.de	02.05.2010
www.digam.net/dokument.php	14.12.2009
http://dingelstaedt.eu	06.05.2010
de.wikipedia.org/wiki/Turonen	28.10.2009
de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_der_Eisenbahn_in_Deutschland	01.05.2010
www.drei-gleichen.de	04.07.2010
www.dreigleichenfestspiele.de	14.07.2010
www.duden.de	28.10.2009
www.ecf.com/14_1	28.10.2009
ec.europa.eu/regional_policy/sources	13.10.2009
ec.europa.eu/regional_policy/interreg3/index_de.htm	13.10.2009

www.fluss-radwege.de	17.11.2009
www.forum-kulturlandschaft.de	09.11.2009
www.forschungsgruppe-meilensteine.de	21.07.2010
www.fotocommunity.de	02.07.2010
www.froehliche-doerte.de	11.06.2010
www.geocaching.com	12.07.2010
gbs02.geotaskserver.com/swisstopo	18.11.2009
www.geoproxy.geoportal-th.de	20.06.2010
geo.viaregia.org	13.05.2010
www.gesetze-im-internet.de/bbaug	12.11.2009
www.gesetze-im-internet.de/uvpg	12.11.2009
greif.uni-greifswald.de/geogreif	27.06.2010
www.grossobringen.de	09.06.2010
www.heldrungen.de	09.06.2010
www.herzoglicher-weinberg.de	01.07.2010
www.impulsregion.de/de/9/die_impuls_region/	13.10.2009
www.im-weimarer-land.de	18.11.2009
ims2.bkg.bund.de/website/sehen/gth24.html	14.07.2010
www.ironcurtaintrail.eu/der_iron_curtain_trail/green_belt/index.html	27.10.2009
ivs.sylon.net/fileadmin/user_upload/kantonshefte/pdf	18.11.2009
www.ivs.admin.ch	26.01.2010
ivs-gis.admin.ch	26.01.2010
www.jenawirtschaft.de/de/expo-real-09/impulsregion/	12.05.2010
www.kleks-online.de	28.10.2009
www.kulturwege-schweiz.ch/de	27.11.2009
www.kulturlandschaft.fh-erfurt.de	29.10.2009
kulturlandschaftserfassung.bhu.de	14.11.2009
kunstturm.com/egt.htm	02.05.2010
www.kyffhaeuser.de	27.06.2010
www.landkreis-unstrut-hainich.de	14.07.2010
laura.vg-berlstedt.de	22.10.2009
www.lauraradweg.de	04.05.2010
www.leinakanal-gotha.de	12.07.2010
www.lernen-aus-der-geschichte.de	09.06.2010

www.liederlexikon.de	09.06.2010
www.mdr.de/nachrichten/	02.06.2010
www.musenblaetter.de	27.06.2010
www.na-hessen.de	27.03.2010
www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderung-bund/massnahmen	28.10.2009
www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news	01.05.2010
www.nationaler-radverkehrsplan.de	27.10.2009
www.oekumenischerpilgerweg.de	17.05.2010
www.radplan.de	17.10.2009
www.rad-thueringen.de/	05.05.2010
www.reise-karhu.de	13.06.2010
www.saalburg-ebersdorf.de	28.04.2010
www.saale-unstrut.de	25.06.2010
www.saale-unstrut-radeln.de	25.06.2010
www.suehnekreuze.eu/html/body_alte_bruecken.html	10.07.2010
www.swr.de	03.05.2010
www.talsperren.net/Thuringen/Bleiloch/bleiloch.html	26.04.2010
www.thorbecke.de/pdf/6866.pdf	12.01.2010
www.thueringer-eisenbahn.de/streckennetz.htm	01.05.2010
www.thueringen.de	08.11.2009
www.thueringen.de/de/tmbIm/verkehr/radwege/rvk2008	08.11.2009
www.thueringen.de/de/tmbIv/verkehr/radwege/	10.05.2010
www.thueringen.de/imperia/md/content/tmbv/m	27.04.2010
www.thueringen.info/thueringer-kernland	02.07.2010
www.thueringen-reise.com/wd	12.05.2010
www.thueringer-staedtekette.de	21.05.2010
www.thueringen-tourismus.de	04.05.2010
www.thueringen-tourismus.de/cps/rde/xchg/thueringen-tourismus/	11.06.2010
www.tls.thueringen.de	10.11.2009
www.tlug-jena.de/uw_raum/umweltregional/wak/index.html?wak11.html	26.04.2010
www.tmbIm.de	08.11.2009
www.tour-de-froemmschdt.de/	21.07.2010
www.trendscope.de/marktstudien/radreisen-der-deutschen	10.05.2010
www.unesco-welterbe.de	18.07.2010

www.unstrutbahn.de	27.06.2010
www.unstrutbuero-rossleben.de	14.07.2010
www.unstrutradweg.de	28.05.2010
www.unstrut-tourismus.de	28.05.2010
www.vergessene-bahnen.de/Ex666_2.htm	02.05.2010
www.via-regia.org	02.05.2010
www.via-regia.org/via_regia/geschichte/einzelthemen	16.05.2010
www.velociped.de	13.06.2010
www.widdershausen.de	26.04.2010
www.wolfgangepple.de	21.04.2010
www.weimar-rastenberger-kleinbahn.de/Teil120j.htm	07.07.2010
www.zeno.org/ Lueger-1904/K/lueger-1904-031-0274	30.05.2010

Expertengespräche

Prof. H.H. Meyer	FH Erfurt
Frau Grabe	Tourismuszentrale Erfurt
Frau Schmid	Landratsamt Sömmerda
Herr Leischner	Planungsbüro radplan
Herrn Leibiger	Zweckverband Weimarer Land

Auskünfte per Email

Frau Fischer	Europäisches Kultur- und Informationszentrum Thüringen
Herr Geyer	KAG Unstrut-Radweg
Frau Riske	KAG Unstrut-Radweg
Herr Rau	Homepage: www.weimar-rastenberger-kleinbahn.de

Auskünfte per Telefon

Herr v. Marshall	Eigentümer Schloss Altengottern
Frau Ebert	Museum Neuenburg
Frau Hartmann	Heimatsforscherin Nebra
Frau Jakob	Gemeinde Altengottern
Frau Weber	LK Weimarer Land
Herr Dr. Seitz	Deutsche Stiftung Denkmalschutz Ortskorporation Erfurt
Frau Meyer	AG Saale-Unstrut

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit erkläre ich, dass ich die vorliegende Diplomarbeit ohne fremde Hilfe selbstständig verfasst habe und nur die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe. Wörtlich oder dem Sinn nach aus anderen Werken entnommene Stellen sind unter Angaben der Quellen kenntlich gemacht.

Ich bin mit einer zukünftigen Ausleihe meiner Diplomarbeit einverstanden.

Hamburg, den 31. Juli 2010

Anhang

Auswertung der Fragebögen

Muster: Fragebogen

Beispiel: ausgefüllten Fragebogen

CD:

- Datei der Diplomarbeit
- Datei Karte 1

Karte 1 (herausnehmbar) mit Übersicht über die ausgewählten Radfernwege

Auswertung der Fragebögen

	98 Fragebogen
Machen Sie gerade eine Urlaubsreise, eine Tages- oder Wochenendtour?	
1.1 Tagestour	7
1.2 Wochenende	16
1.3 Urlaubsreise	74
1.4 keine Angabe	1
Wie viele Kilometer radeln Sie etwa pro Tag?	
2.1 bis 30 km	7
2.2 ca. 30 - 40 km	8
2.3 ca. 40 - 50 km	25
2.4 ca. 50 - 60 km	20
2.5 ca. 60 - 70 km	20
2.6 ca. 70 - 80 km	11
2.7 über 80 km	5
2.8 keine Angaben	2
Aus welchem Grund fahren Sie Fahrrad?	
3.1 Natur erleben	77
3.2 Fitness/Gesundheit	53
3.3 umweltfreundlich reisen	28
3.4 Erholung	57
3.5 Region kennenlernen	78
Auf welchem Radwanderweg befinden Sie sich gerade?	
4.1 Thüringer Städtekette	16
4.2. Laura-Radweg	1
4.3 Unstrut-Radweg	58
4.4 Saale-Radweg	2
4.5 Ilmtal-Radweg	11
4.7 Kombination von Saale-Ilm-Unstrut-Gera-Radewege	5
4.8 keine Angaben	10
Welche Radwanderstrecken kennen Sie noch in Thüringen?	
5.1 Schwarzatal	1
5.2 Saale-Radweg	29
5.3 Werra-Radweg	22
5.4 Ilmtal-Radweg	20
5.5 Gera-Radweg	8
5.6 Unstrut-Radweg	12
5.7 Weiße Elster	1
5.8 Thüringer Städtekette	7
5.9 Feininger Radweg	1
5.10 Rennsteig	11
5.11 Gera-Radweg	4
5.12 Mulde-Radweg	1
5.13 Mühlenradweg	1
5.14 Leine-Radweg	4
5.15 Herkules-Wartburg-Radweg	1
Interessieren Sie sich für Themenradwege, z. B.	
6.1 Kunst- oder Skulpturenradwege	13
6.2 Flussradwege	85
6.3 kombinierte Rad- und Kanu/Floßtouren	14
6.4 Städtetouren	36
6.5 Kulturradwege	46
6.6 Industriekulturradwege	11
6.7 Gourmetradeln	11

6.8 andere	2
Kennen Sie in Thüringen Historische Verkehrswege, die zu Radwanderwegen umgebaut wurden, z. B. alte Bahntrassen, Treidelwege oder alte Handelswege?	
7.2 Thüringer Städtekette	2
7.3 Kanonenbahn-Radweg	1
7.4 Jena-Eisenberg	1
7.5 Werra-Radweg	4
7.6 Rennsteig	1
7.7 Unstrut-Radweg/Teilstück	8
Gibt es auf diesen Radwegen Hinweistafeln, die auf die historische Besonderheit dieser Strecken hinweisen? Wenn ja, auf welchen Radwanderwegen?	
8.1 Thüringer Städtekette zwischen Gotha und Erfurt	2
8.2 Feininger Radweg	1
8.3 Unstrut-Radweg	10
8.4 Werra-Unstrut	3
8.5 Gera-Radweg	2
8.6 Ilmtal-Radweg	6
8.7 Saale-Radweg	2
8.8 Mulde-Radweg	1
Waren diese Tafeln gut lesbar und informativ?	
9.1 ja	27
9.2 nein	7
Wie häufig wurden diese Tafeln aufgestellt?	
10.1 nur zu Anfang der Strecke	6
10.2 am Anfang und am Ende der Strecke	1
10.3 in regelmäßigen kurzen Abständen	9
10.4 in langen Abständen	14
Gab es zu diesen historischen Verkehrswegen anderes Informationsmaterial vor Ort, wie z. B. Flyer?	
11.1 ja	15
11.2 nein	5
11.3 weiß nicht	18
11.4 sonstiges	3
Sind Ihnen Informationen am Wegesrand zum geschichtlichen Hintergrund der Strecke wichtig?	
12.1. Wichtig	70
12.2. Nicht wichtig	16
Bevorzugen Sie die Umnutzung alter Verkehrswege zu Radwanderwegen oder radeln Sie lieber auf neu geschaffenen und neu gebauten Radwanderwegen?	
13.1 Umnutzung alter Trassen	59
13.2 neugebaute Radwege	33
13.3 egal	4
Welche Radwanderwege haben Ihnen bisher in Thüringen am besten gefallen?	
14.1 Saale-Radweg	10
14.2 Werra-Radweg	12
14.3 Thüringer Städtekette	4
14.4 Unstrut-Radweg	21
14.5 Rennsteig	1
14.6 Leine	1
14.7 Ilmtal-Radweg	9
14.8 Gera-Radweg	2
14.9 Radweg Drei Gleichen	2

Anmerkungen zu den Radwanderwegen:
<p>Städtekette: Thüringer Städtekette in der Regel gut ausgeschildert. In machen Städten kann es zu Irritationen kommen, wegen innerörtlicher Wegeführung. Wegebeschilderung in Orten ohne Besonderheiten schlecht oder ungepflegt. Wir haben uns einige Male verfahren, aber meistens super ausgeschildert. Saale-Radweg und Städtekette sind traumhaft. Die Städtekette ist überwiegend sehr schön. Schlechte Ausschilderung der Städtekette. An wichtigen Punkten fehlen die Schilder ganz oder teilweise. Städtekette z. T. schlecht ausgeschildert. Schlechte Wege, grober Kies, Schlaglöcher.</p>
<p>Allgemeines: Bikeline Radfahrer nicht immer ausführlich genug. Mir gefällt besonders die Vernetzung der Radwege und das kostenlose Material der Touristeninformation dazu. Wichtig sind Hinweise auf Ausflugsmöglichkeiten der näheren Umgebung an Radfernwegen. Umnutzung alter Trassen nur dann, wenn der Fahrkomfort nicht leidet, bsp. Kopfsteinpflaster. Wir radeln gerne in Flussauen und nehmen gerne kulturelle Möglichkeiten war, z.B. Kirchen, Schlösser u. Städte. Bitte insgesamt auf bessere Beschilderung achten. Beläge müssen gut sein, asphaltiert. Allgemein zu wenig Radwege in Thüringen. Es fehlen Hinweise auf Hotels, Rad-Werkstätten und Notruf an den Radwegen. Notruf-Informationen fehlen. Hinweise auf Pannenhilfe fehlen.</p>
<p>Sonstige Radwege:Werra-Radweg sehr schön, viel Berührung mit den Dörfern. Ilmtal-Radweg sehr schön.</p>
<p>Ausnahme: Rennradfahrer: Ich werde nicht wiederkommen. Die Autofahrer sind rücksichtslos. In keinem anderen Bundesland war es so schlimm. Beschilderung auf den Strassen ungenügend, keine Zwischenziel und Km-Angaben.</p>
<p>Unstrut: Unstrut-Radweg sehr schön, intakte Natur und Landschaftspflege. Unstrut gefällt mir sehr gut. Unstrut-Radweg ist leider kaum bekannt. Werbung fehlt. Hinweisschilder auf dem Unstrut-Radweg sind leider völlig unzureichend. Bitte den Unstrut-Radweg weiter konsequent ausbauen, Anfänge sind gut. Unstrut-Radweg zu wenig und nicht sichtbar beschildert. Es fehlen Hinweise auf Besonderheiten und medizinische Betreuung. Teilstrecken auf dem Unstrut-Radweg sind unzumutbar. Grund: tausende von defekten Betonplatten. Radwege zu schmal, teilweise kaputt, teilweise zugewachsen. Unstrut-Radweg teilweise schlecht. Unstrut-, Leine- u. Werra-Radweg sind in gutem Zustand, können empfohlen werden. Unstrut-Radweg sehr schön, besonders im 1. und 3. Drittel. Unstrut-Radweg: kaum Berührung mit Dörfern. Hinweise zu den Orten am Radweg fehlen. Man saust vorbei, ohne zu wissen wo man war. Unstrut-Radweg ist Spitze!</p>

Aus welchem Bundesland kommen Sie?	
16.1 Hamburg	1
16.2 Thüringen	24
16.3 Bayern	6
16.4 NRW	13
16.5 Baden-Württemberg	11
16.6 Rheinland-Pfalz	3
16.7 Bremen	2
16.8 Sachsen-Anhalt	2
16.9 Berlin	8
16.10 Hessen	3
16.11 Sachsen	5
16.12 Niedersachsen	8
16.13 Saarland	2
16.14 Schleswig-Holstein	1
16.15 Ausland	2
Wie alt sind Sie?	
bis 19	4
20 - 29	6
30 - 39	11
40 - 49	31
50 - 59	18
60 - 69	28
70 +	7
Sind Sie:	
18.1 weiblich	43
18.2 männlich	63
Fragebogen wurde ausgefüllt für:	
Einzelperson	81
2 Personen	14
2 Personen und Hund	1
4 Personen	1
13 Personen Reisegruppe	1

Muster: Fragebogen

1. Machen Sie gerade eine Urlaubsreise, eine Tages- oder Wochenendtour?
 Tagestour Wochenende Urlaubsreise

2. Wie viele Kilometer radeln Sie etwa pro Tag? _____

3. Aus welchem Grund fahren Sie Fahrrad?
 Natur erleben Fitness/Gesundheit umweltfreundlich reisen
 Erholung Region kennenlernen

4. Auf welchem Radwanderweg befinden Sie sich gerade?

5. Welche Radwanderstrecken kennen Sie noch in Thüringen?

6. Interessieren Sie sich für Themenradwege, z. B.:
 Kunst- oder Skulpturenradwege Kulturradwege
 Flussradwege Industriekultur
 Kombinierte Rad- und Kanu/Floßtouren Gourmetradeln
 Städtetouren
 andere, wenn ja welche? _____

7. Kennen Sie in Thüringen historische Verkehrswege, die zu Radwanderwegen umgebaut wurden, z. B. alte Bahntrassen, Treidelwege oder alte Handelswege? Wenn ja, welche? Falls nein, weiter bei Frage 12.

8. Gibt es auf diesen Radwegen Hinweistafeln, die auf die historische Besonder-

heit der Strecken hinweisen? Wenn ja, auf welchen Radwanderwegen?

9. Waren diese Tafeln gut lesbar und informativ? ja nein

10. Wie häufig wurden diese Tafeln aufgestellt?

- nur zu Anfang der Strecke am Anfang und am Ende der Strecke
 in regelmäßigen kurzen Abständen in langen Abständen

11. Gab es zu diesen historischen Verkehrswegen anderes Informationsmaterial vor Ort, wie z. B. Flyer? ja nein weiß nicht

Sonstiges: _____

12. Sind Ihnen Informationen am Wegesrand zum geschichtlichen Hintergrund der Strecke wichtig?

- wichtig nicht wichtig

13. Bevorzugen Sie die Umnutzung alter Verkehrswege zu Radwanderwegen oder radeln Sie lieber auf neu geschaffenen und neu gebauten Radwanderwegen?

- Umnutzung alter Trassen neugebaute Radwege

14. Welche Radwanderwege haben Ihnen bisher in Thüringen am besten gefallen?

15. Sonstiges/Anmerkungen

16. Aus welchem Land/Bundesland kommen Sie? _____

17. Wie alt sind Sie? _____

18. Sind Sie: weiblich männlich

Vielen Dank für Ihre Beteiligung.

Beispiel: ausgefüllter Fragebogen

Hotel Esferdu Tor Nr. 22

Fragebogen zur Diplomarbeit „Inwertsetzung historischer Verkehrswege zu Radwanderwegen“

Fragebogen

1. Machen sie gerade eine Urlaubsreise, eine Tages- oder Wochenendtour?
 Tagestour Wochenende Urlaubsreise

2. Wie viele Kilometer radeln Sie etwa pro Tag? 40-60 km

3. Aus welchem Grund fahren Sie Fahrrad?
 Natur erleben Fitness/Gesundheit umweltfreundlich reisen
 Erholung Region kennenlernen

4. Auf welchem Radwanderweg befinden Sie sich gerade?
Saale - Ilm - Unstrut - Gera - Radwege

5. Welche Radwanderstrecken kennen Sie noch in Thüringen?
Städtetour (zu schwer!)
Reinsteig-Radweg (zu langweilig, weil viel Wald)
Werra -

6. Interessieren Sie sich für Themenradwege, z.B.:
 Kunst- oder Skulpturenradwege Kulturradwege
 Flussradwege Industriekultur
 Kombinierte Rad- und Kanu/Floßtouren Gourmetradeln
 Städtetouren
 andere, wenn ja welche: _____

7. Kennen Sie in Thüringen historische Verkehrswege, die zu Radwanderwegen umgebaut wurden, z. B. alte Bahntrassen, Treidelwege oder alte Handelswege? Wenn ja, welche?
nein

Wir sind eine Reisegruppe mit 13 Personen und haben schon viele Touren gemacht.

Margrit Contius 22941 Jersbek Langreihe 58 Seite 1/2

Fragebogen zur Diplomarbeit „Inwertsetzung historischer Verkehrswege zu Radwanderwegen“

8. Gibt es auf diesen Radwegen Hinweistafeln, die auf die historische Besonderheit dieser Strecken hinweisen? Wenn ja, auf welchen Radwanderwegen?

9. Waren diese Tafeln gut lesbar und informativ? ja nein

10. Wie häufig wurden diese Tafeln aufgestellt?

- nur zu Anfang der Strecke am Anfang und am Ende der Strecke
 in regelmäßigen kurzen Abständen in langen Abständen

11. Gab es zu diesen historischen Verkehrswegen anderes Informationsmaterial vor Ort, wie z. B. Flyer? ja nein weiß nicht

Sonstiges: _____

12. Sind Ihnen Informationen am Wegesrand zum geschichtlichen Hintergrund der Strecke wichtig?

- wichtig nicht wichtig

13. Bevorzugen Sie die Umnutzung alter Verkehrswege zu Radwanderwegen oder radeln Sie lieber auf neu geschaffenen und neu gebauten Radwanderwegen?

- Umnutzung alter Trassen *beides!* neugebaute Radwege

14. Welche Radwanderwege haben Ihnen bisher in Thüringen am besten gefallen?

Seile von Seinfeld bis Merseburg
Werra von der Quelle an

15. Sonstiges/Anmerkungen

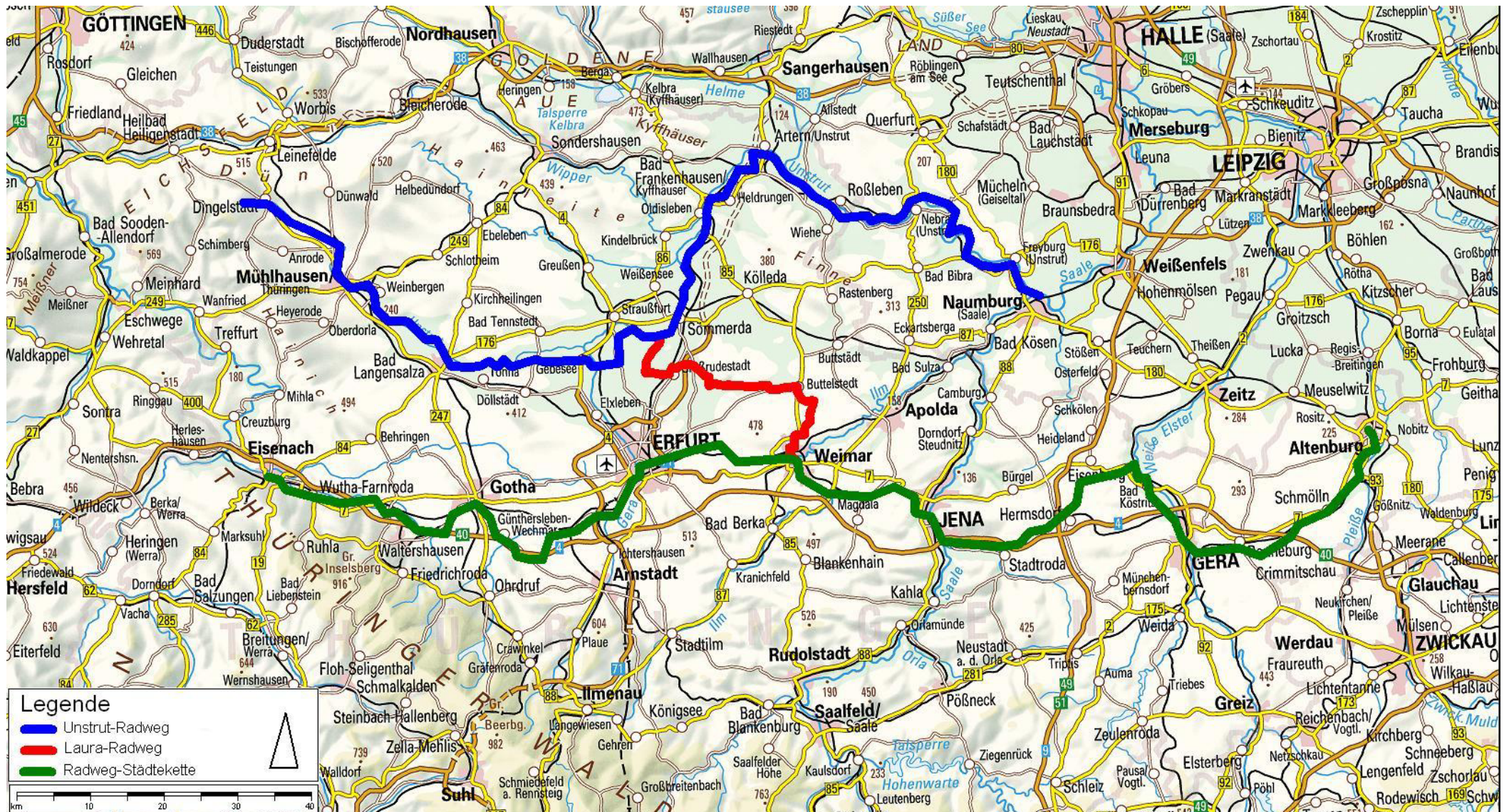
Unstrut-Radweg ist leider kaum bekannt! Werbung fehlt

16. Aus welchem Land/Bundesland kommen Sie? *Baden-Württemberg*

17. Wie alt sind Sie? *66*

18. Sind Sie: weiblich männlich

Vielen Dank für Ihre Beteiligung.



Karte 1: Verknüpfung von Unstrut-Radweg, Laura-Radweg und Radfernweg Thüringer Städtekette
 Kartengrundlage: Übersichtskarte 1:1.000.000
 Quelle: TLVermGEO (2008)