

## **Thüringer Burgen (ihre Beziehung zu Verkehrswegen)**

### Einleitung

Der Burgenreichtum Thüringens ist offensichtlich. Vor allem die mittelalterlichen Burgen und viele Ruinen mittelalterlicher Herrrensitze fallen rasch ins Auge. Dabei stellen die heute sofort zu erkennenden Burgen nur den kleineren Teil aller ehemals vorhandenen Befestigungen dar. Viele ehemalige Höhenburgen, selbst wichtige Reichsburgen sind abgetragen worden, oft so weit, dass nicht einmal mehr Grundmauern stehen geblieben sind. Von den meisten Höhenburgen zeugen nur noch Ruinen oder spärliche, überwachsene Mauerreste. Manche Burgen sind durch Umbauten völlig überformt. Von vielen befestigten Herrrensitzen in den Niederungen sind die meisten bis auf Reste des ehemaligen Grabens oder einen kleinen Hügel verschwunden. Zahlreiche Burgstellen sind heute selbst für das geübte Auge an der Oberfläche nicht mehr erkennbar. Alle Kenntnisse über die Burgen verdanken wir hauptsächlich zahlreichen bau- und kunsthistorischen, historischen Untersuchungen sowie der archäologischen Forschung.

Wahrscheinlich ist die Errichtung befestigter Siedlungen so alt wie die feste Siedlungsweise des Menschen überhaupt. Thüringen besitzt zahlreiche Beispiele von befestigten ur- und frühgeschichtlichen Siedlungen. Weil viele dieser Siedlungen zunächst an den Resten ihrer verfallenen Befestigungen, den Wällen, erkennbar waren, wurden sie als Wallburgen bezeichnet. Leider ist ihre Zuordnung zu der landläufigen Bezeichnung „Burg“ schwierig, da es fast nie schriftliche Quellen über diese frühen Bauten gibt. Manchmal ist von einer ehemals wehrhaften Siedlung kein Befestigungsrest mehr an der Oberfläche erkennbar, in anderen Fällen haben Wälle Flächen gesichert, die nur prophylaktisch geschützt wurden, um der Aufnahme von Menschen in möglichen Gefahrenzeiten zu dienen, ohne dass sie jemals wirklich bewohnt waren. Außerdem ist nicht klar, ob manche vorgeschichtliche Umfriedung vielleicht ausschließlich kultischen Zwecken gedient hat. An anderen Plätzen belegen Siedlungsfunde, dass es sich tatsächlich um befestigte Wohnplätze, in manchen Fällen auch Dauersiedlungen, gehandelt haben muss.

### **Lage der Burgen und ihre Beziehung zu den Verkehrswegen**

Befestigte und unbefestigte Siedlungen ordneten sich stets in ein ökologisch-wirtschaftliches und verkehrsgeografisches Umfeld ein. Unbefestigte Siedlungen, Burgen und befestigte Siedlungen, die Beschaffenheit der Böden, die historische Gliederung der landwirtschaftlichen Nutzungsräume sowie die Führung der Verkehrswege bedingten einander und hingen gemeinsam von den klimatischen und hydrologischen Verhältnissen und dem Oberflächenrelief, d. h. der lokalen Topografie ab.

Das Gebiet des heutigen Thüringens ist ein Durchgangsland. Thüringen liegt in der nördlichen Randzone des mitteleuropäischen Mittelgebirgsgürtels. Nach Norden wird das Land vom Harz abgeschirmt, dem Gebirge Mitteleuropas, das am weitesten nach Norden vorgeschoben ist. Die ost-westlich ausgerichtete Vorzugsachse des Harzes findet in den Höhenzügen des Thüringer Waldes und des Erzgebirges das südliche Gegenstück. Durch diese Vorzugsrichtung wurden wichtige ost-westliche Verkehrsströme durch den nördlichen mitteleuropäischen Raum wohl zu fast allen Zeiten gleichsam durch Thüringen hindurch kanalisiert. Zwischen den Gebirgen bietet das mäßig profilierte Relief Thüringens sehr gute Voraussetzungen für Wegführungen. Deshalb ist die Vorgeschichte wie auch die historische Entwicklung Thüringens nur im Kontext mit den durch die Mitte des Kontinents verlaufenden Wegen zu begreifen. Neben den ost-westlich orientierten Verkehrslinien dominiert in Ostthüringen die Nord-Süd-Achse. Burgen und andere Befestigungen orientieren sich auch andernorts an den geografischen und politischen Linien des Verkehrs. Die Wege des Verkehrs sind für die Siedlungs- und Befestigungsgeschichte eines Durchgangslandes wie Thüringen erst recht von entscheidender Bedeutung. Dabei ist die eigentliche Mitte Thüringens, sind zentrale Teile der Thüringer Beckenlandschaft über lange Perioden wahrscheinlich nur schwer passierbar gewesen. Die Niederungen von Gera und Unstrut bildeten in den feuchten Phasen der ur- und frühgeschichtlichen Zeit ausgedehnte Riedlandschaften, große versumpfte Flächen und Seen. Günstige Voraussetzungen für den Verkehr boten dagegen die sanften Hänge an den inneren Rändern des Beckens, über die flacheren Höhenzüge und entlang der Flanken von Harz und Thüringer Wald. Etwas schwierigere Bedingungen für den Verkehr herrschten lediglich an den Steilstufen der kleinen Mittelgebirge und in den Flusstälern der Mittelläufe von Werra und Saale sowie ihrer Nebenflüsse, die sich in die westlichen und östlichen Randzonen des zentralen Beckens einschneiden. Die Überwindung ihrer Hänge war für Wagen an vielen Stellen problematisch, und bei starker Wasserführung bildeten die größeren Flüsse ernsthafte Hindernisse. Auch die Täler der Pleiße und der Weißen Elster im östlichen Thüringen waren in wasserreichen Zeiten nicht einfach zu überqueren. Sanftere Hanggebiete, Schwemmkegel von Zuflüssen und Furten bündelten deshalb den Verkehr an Talpassagen.

Die am Verkehr orientierten Befestigungen ordneten sich in ein Wegenetz ein, das durch die Passwege und Tangenten der Mittelgebirge im Norden und Süden und die bevorzugten Talpassagen bzw. Furten der Flüsse im Osten und Westen Thüringens aufgespannt wurde. Dazwischen bildeten die hochwasserfreien Höhenrücken und Landstege in der zentralen Beckenregion zusätzliche Leitlinien für die Wegtrassen. Die Streichrichtung der Thüringer Mittelgebirge Harz, Rhön, Thüringer Wald und Schiefergebirge leitete zwar den Verkehr bevorzugt in Ost-West-Richtung. Doch auch diese Gebirge stellten keine unüberwindlichen Barrieren für den Verkehr in Nord-Süd-Richtung dar, die Grund für große Umwege gewesen wären. Schon in vorgeschichtlicher Zeit sind einzelne zentrale Teile der genannten Gebirge offensichtlich ebenfalls schon in das Verkehrsnetz einbezogen gewesen, und auch diese Wege haben früh die Befestigungs- und Siedlungsentwicklung Thüringens beeinflusst.

Neben den topografischen hatten auch die lagerstättengeologischen Besonderheiten Thüringens und seiner nächsten Umgebung Auswirkungen auf die Burgen- und Siedlungsentwicklung. Vor allem der Randbereich des Zechsteins im Orlagau und bei Saalfeld und die an den Rändern der Mittelgebirge ausstreichenden geologisch alten Gesteinsschichten liefern diverse metallische Bodenschätze, die nicht erst im Mittelalter, sondern schon in der Vorgeschichte ausgebeutet wurden. Dazu kommen leicht zugängliche Salzvorkommen an der Werra, der Saale und der unteren Ilm, die der Mensch wahrscheinlich ebenfalls schon seit vorgeschichtlicher Zeit nutzte. Aus den angrenzenden Gebieten sind neben dem Kupferschiefer aus dem südlichen Ostharzbereich, dem Mansfelder Revier und der halleschen Sole vor allem die Lagerstätten des Erzgebirges wichtig für Thüringen gewesen. Überregionale Wegtrassen, die schon in prähistorischer Zeit genutzt wurden, führen durch Thüringen hindurch in diese Regionen und werden durch Burgen und befestigte Siedlungen aus unterschiedlichen Perioden flankiert. Die geografische Lage der Burgen und die Verteilung der Befestigungen über das Land wurde von den unterschiedlichen Funktionen der Burgen einerseits und der siedlungs- und verkehrsgeografischen Struktur der burgenbauenden Epoche andererseits bestimmt. Der Lage der Burgen in bezug auf die in ihrer Nähe vorbeiführenden Verkehrswege kam dabei eine besondere Bedeutung zu. Viele Burgen hatten schon von ihrer Anlage her die Aufgabe, den durchs Land führenden Verkehr zu kontrollieren. Selbst in Zeiten, wo eine ordnende Landesgewalt fehlte, wo territorialstrategische Interessen noch nicht ausgeprägt oder zurückgedrängt waren, wurde doch versucht, durch den Zugriff auf Gütertransporte und Personenverkehr Vorteil aus einer befestigten Anlage zu ziehen. Kontrolle über den Verkehr bedeutete zu allen Zeiten Macht über eine Region, Gewalt über Menschen und Sachwerte – eine Macht, die über den unmittelbaren Umkreis der Befestigungsanlage hinausreichte.

Deshalb ist es nicht überraschend, dass schon vorgeschichtliche befestigte Siedlungen oft eine Beziehung zu Verkehrsstrassen erkennen lassen. Diese Orientierung zu Verkehrswegen spielte in Perioden, in denen von einer Zentralgewalt aus territoriale Interessen gesichert werden sollten, eine besonders wichtige Rolle. Da eine große Zahl gerade der mittelalterlichen Burgen als Dienstmannenburgen erbaut wurde, ist davon auszugehen, dass gerade der mittelalterliche Burgenbau in ganz besonderem Maße an Verkehrsbahnen gekoppelt war. Verkehrswege wirkten sich aber nicht nur direkt, sondern auch mittelbar auf die Anlage von Burgen aus. Wo sich Verkehrswege kreuzten, topografische oder einfach Entfernungsverhältnisse zu bereits vorhandenen Zentralorten einen Aufenthalt von Nah- und Fernhändlern, Handelsbezügen, Königen oder Heeren wahrscheinlich machten, da entstanden Funktionen an einem Ort, die über die traditionellen Funktionen einer landwirtschaftlich geprägten oder Fischersiedlung hinausgingen: Handel und Kommunikation, Kult und Gericht. Richtete sich die Anlage von Burgen primär oft nach bevorzugten Verkehrswegen, so entstanden sekundär Trassen, die mit der Bedeutung der Burgen ihrerseits an Bedeutung gewannen.

Neben den temporären und sekundär entwickelten Verkehrsbahnen gibt es Verbindungen, die im großen und ganzen ihren Verlauf über lange Zeiträume nicht verändert haben. Es sind vor allem solche Verbindungen, die durch die Topografie und Geologie des Landes in besonders günstigem Maße bestimmt worden sind. Es ist gut vorstellbar, dass solche Trassen nicht nur Jahrhunderte überlebt haben, sondern mit geringen Variationen sogar über Jahrtausende und viele verschiedene menschliche Siedlungsgruppen und Kulturen hinweg beibehalten worden sind, auch wenn ihre jeweilige Bedeutung Schwankungen unterworfen war. Solche naturgegebenen Trassen bildeten damit stärker als jede Siedlung das Rückrad der kulturlandschaftlichen Entwicklung und damit auch der Burgenentwicklung.

Zu den verkehrsgünstigen Bereichen unseres Gebietes zählten die steilen Hänge des Harzes und des Thür. Waldes, teilweise die Außenränder der Schichtstufenhöhenzüge des Thür. Beckens, und die Talkanten der Flusstäler, insbesondere der steilen und z. T. Felsigen Abschnitte der Muschelkalkhöhen wie Ohmgebirge, Dün, Hainleite, Finne, Hainich, mittleres und oberes Werratal, mittleres Saaletal mit ihren Seitentälern. Für die Fernwege wird angenommen, dass möglichst kurze Wegführungen bevorzugt wurden, dass sich ein Fernweg zwischen zwei Orten nicht mehr als nötig von der Geraden entfernt und damit der Winkel zwischen der Geraden und dem tatsächlichen Wegelauf so gering wie möglich gehalten wurde.

Am beliebtesten waren wahrscheinlich Trassen, die Kammlinien folgten. Gern wurden Routen in leichter Hanglage benutzt, soweit Nebentäler nicht wegverlängernd wirkten oder häufigen Höhenwechsel mit sich brachten.

Günstige Landschaftskomponenten für eine frühe Wegwahl können gewesen sein:

- a) Pässe mit gegenüberliegend anschließenden Übergängen zu langgestreckten Höhenzügen oder wenig zertalten Hangbereichen, z. B.:  
Geschling mit Hainleite-Südseite (SSO), Wipperübergang und Windleite (NNW; Wallanlagen am Geschling, Spatenberg, Frauenberg, Sondershausen  
Oberhofer Pass mit Höhenzug zwischen Lüttsche/ Gera und Wilder Weiße nach Arnstadt (NO) und jenseits Zella mit Höhenzug zwischen Lichtenau/ Schwarza und Hasel (SW); Walpernberg, Alteburg bei Arnstadt, Ruppberg, Marisfeld
- b) Flussübergänge mit benachbarten, günstig zugänglichen Höhenrücken, z. B.:  
Werraübergang bei Hörschel mit Ringgauhöhen (NW) und Rennsteig (Hohenrod/ SO); Brandenburg  
Saalefurt b. Maua (Ilmplatte WSW – Wöllmisse ONO); Lobdeburg, Johannisberg  
Werraübergang bei Wernshausen (Hunsrücken W – Famberg ONO); Todenwarth, Schmalkalden  
Werrafurt bei Walldorf mit Hetzberg/ Ringelsberg (NNO) und Haßfurt (SSW); Walldorf, Habichtsburg, Rentmauer  
Saaleübergang bei Saalfeld (Heide ONO/ sdl. Orlasenke O – Thüringer Wald W bzw. WSW); Saalfeld, Hoher Schwarm, Gleitsch
- c) Niederungspassagen mit anschließendem Übergang zu Geländerrücken, z. B.:  
Unstrutübergang bei Griefstedt (OW)  
Unstrutübergang bei Straußfurt, Heilinger Höhen (NW)/ Kranichborner Hügel (SO)  
Gerafurt in Erfurt mit Höhenrücken zwischen Nesse und Roth, Apfelstädt (W).

Diese Linien sind geologisch geprägt. Es dominieren deshalb in Thüringen West-Ost- und Nordost-Südwest-bestimmte Richtungen. Zu den Burgen an diesen Trassenabschnitten treten jedoch noch viele weitere, die durch ihre Lage deutlich auf Verkehrsbahnen und insbesondere auf deren kritische Abschnitte wie Flussübergänge, Niederungs- und Steigungspassagen hin orientiert sind.

Quelle: Thüringer Burgen und befestigte vor- und frühgeschichtliche Wohnplätze; Michael Köhler; ISBN 3-910141-43-9

*Es besteht das Recht der öffentlichen Wiedergabe unter Nennung des Autors und der Quelle.  
Europäisches Kultur- und Informationszentrum in Thüringen.*

<http://www.via-regia.org>