

Bei älteren Flurbereinigungen hat man die wichtigeren, vom Dorf ausstrahlenden Feldwege beibehalten, weil sie den kürzesten Weg zu den Feldern darstellten und sie oft zu tiefen Hohlwegen ausgespült worden waren. Heutzutage verfüllt man sie mit Müll, oder die Planierraupe ebnet sie in wenigen Minuten ein. In manchen Gemarkungen wird das gesamte Wegenetz beseitigt und durch ein eintöniges Quadrat- oder Rechteckschema ersetzt, das auf das Relief nur wenig Rücksicht nimmt. Wenn anfangs die Bauern noch ihren gewohnten Weg gehen und einen Pfad trampeln, so lassen das die Parzellenbesitzer bald nicht mehr zu. Allenfalls auf Luftbildern, die kurz nach einer Regenperiode aufgenommen sind, schimmert dann das alte Wegenetz noch hell durch.

Es gilt um Verständnis zu werben, daß die Altwegen Geschichtsdokumente sind. Wie bei den älteren Flurbereinigungen könnten auch bei den neuen Verfahren die Wege ohne besonderen Aufwand erhalten bleiben, wofür ich drei Gründe anführen möchte.

Die leicht gekrümmten Altwegen ließen sich früher nur mit viel Mühe vermessen. Beim heutigen Stand der Meß- und Rechentechnik ist der zusätzliche Aufwand nicht mehr der Rede wert.

Das geometrische Flurmuster wird durch die Altwegen, die wie eine moderne Autobahn dem Gelände fein angepaßt sind, kräftig belebt. Die zwischen zwei Wegen liegenden Parzellen werden vom Auge als Gewinn erkannt und heben sich vom Nachbargewinn ab.

Viele Altwegen führen nicht bloß zum nächsten Dorf, sondern sind Stücke alter Fernstraßen. Sie brauchten bis vor kurzem nicht geschützt zu werden, aber wenn wir noch ein Jahrzehnt zuwarten, werden alle «Rennwege», «Heerstraßen», «Breiten Wege» unter Müll oder planiertem Löß untergegangen sein, soweit sie nicht zu Fahrstraßen aufgerückt und deshalb auch unkenntlich sind.

Das Bild zeigt einen Ausschnitt der lößbedeckten Liasplatte «Auf den Härten» östlich von Tübingen.

Das Haufendorf Wankheim wird im Süden (im Bild links) von einem in Richtung Rottenburg zielenden, fast geraden Weg berührt, auf dessen Alter und Vorrang seine Breite von 8 Metern sowie die Flurnamen «An der Straße» und «Straßacker» hinweisen. Es handelt sich um einen vorgeschichtlichen Erdweg, den die Römer stückweise (auf Markung Reutlingen) gepflastert haben (BREITMEIER). Der etwas stärker gekrümmte, heute zur «Hauptstraße» ausgebaute Süd-Nord-Weg ist ebenfalls schon auf der KIESERSCHEN Forstkarte von 1680 verzeichnet, er zielt auf einen sehr alten Neckarübergang bei Lustnau (JÄNICHEN), der NO-Weg (rechts unten im Bild) auf einen solchen bei Kirchentellinsfurt. Beide hatten eine bescheidene regionale Bedeutung, die übrigen Radialwege nur eine örtliche. Die alte Straßengabel am östlichen, rechten Ende von Wankheim ist 1959 rechtwinklig umgestaltet worden, an dieser Stelle lag eine vorrömische Siedlung (PARET), die Gabel hat also einen gewissen Denkmalswert.

Um die Jahrhundertwende (1892–1919) wurden die beiden Bäche begradigt und die Flur völlig umgelegt. Die an sich langweilige, geometrische Aufteilung wirkt dadurch aufgelockert, daß die baumgesäumten Altwegen beibehalten wurden, die neuen Wege nicht immer mit rechten Winkeln aufeinanderstoßen und die Einzelparzellen benachbarter Gewanne manchmal «kreuzlaufen». In der südlichen Hälfte der Markung (links) blieb nur die Straße nach Mähringen erhalten, ein weiterer Radialweg wurde beseitigt, nur einige dunkle Streifen, die die heutigen Parzellen schräg schneiden, erinnern noch an die alte Flur. Wankheim zeigt also auf einem einzigen Bild, wie man's nicht machen soll und wie man's ohne Aufwand besser machen kann.

## Literatur:

BREITMEIER, O.: Die Härten, eine siedlungs- und wirtschaftsgeographische Untersuchung. (Erdgeschichtl. landesk. Abh. Schwaben u. Fr. 19, Tübingen 1936.) – JÄNICHEN, H., PARET, O., SAENGER, W. u. a.: Der Landkreis Tübingen. Stuttgart 1967.

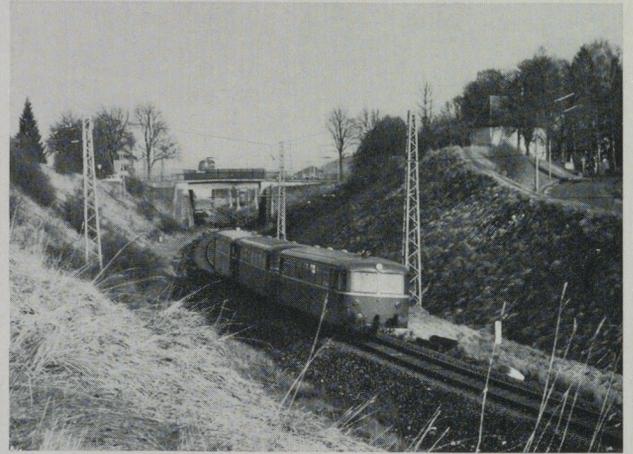
Wankheim, Kreis Tübingen. Im Nordteil der Gemarkung (rechte Bildhälfte) hat sich die Flurbereinigung an das alte, speichenförmige Wegenetz gehalten, im Südteil blieb nur die Straße nach Mähringen erhalten. Aufnahme Photogrammetrie München 25. März 1968 Nr. 508 A, Str. 5373. (Freigegeben Reg. von Oberbayern Nr. G/7.)

Aus technischen Gründen steht Norden rechts, Süden links, demgemäß Westen nach oben, Osten nach unten.





Weil der Stadt ist heute der wichtige Umschlagplatz von elektrifizierter zu verdieselter Schwarzwaldbahn: Wendezug und Triebwagen treffen sich hier. Vor dem Bahnhofsgelände wartet der Bahnbus nach Calw. Gerade in diesem Teil der Schwarzwaldbahn wird man sich bei Neuerungen schwertun, denn immer noch ist der Streckenabschnitt Renningen–Weil der Stadt einleisig, und vor noch nicht langer Zeit dachte man daran, die Strecke Calw–Weil der Stadt, übrigens eine der schönsten Aussichtsstrecken unserer Heimat, stillzulegen. Glücklicherweise hat hier die Vernunft gesiegt. Besorgnis herrscht jedoch bei allen, Bundesbahn wie Fahrgästen, über die weitere Entwicklung dieses Streckenabschnitts, denn einem aus allen Nähten platzenden Stuttgarter Einzugsgebiet steht ein gleichbleibendes, ja teilweise in Spitzenzeiten sogar reduziertes Zug-Angebot gegenüber. Wie kann eine S-Bahn hier Abhilfe schaffen, wenn bis zum Zeitpunkt von deren Fertigstellung schon wieder tausend und aber tausend Fahrgäste in die Züge drängen? Von einem lockenden Angebot für den Autofahrer, der vor den Bahnhöfen parken soll, um mit dem Zug weiter zur



«City» zu streben, kann doch nur gesprochen werden, wenn man viel, viel zügiger nicht nur planen, sondern auch verwirklichen würde. Von der Wohltat einer Eisenbahn wird man heute auf dieser Strecke nur bedingt mehr sprechen können!

## 100 Jahre Schwarzwaldbahn

*Siegfried Greiner*

*Stuttgart–Leonberger Bahn mit 44 gegen 42 Stimmen genehmigt. Gott Lob und Dank. Schuldt. So lautete das Telegramm, das der Landtagsabgeordnete und Stadtschultheiß SCHULDt nach Schluß der Sitzung der württembergischen Abgeordneten-kammer am 23. Juni 1865 nachts um 11 Uhr nach Calw aufgab. Wie groß die Anteilnahme vieler Calwer Bürger an dem Abstimmungsergebnis über den Bau einer Schwarzwaldbahn von Stuttgart nach Calw war, ersieht man aus einem Zeitungsbericht des «Calwer Wochenblatts», in dem es heißt: Der größte Teil unserer Stadt befand sich am Freitag (23. Juni) in der größten Spannung auf das Resultat der Kammerabstimmung in unserer Eisenbahnangelegenheit... Von erwartungsvoller Aufregung getrieben,*

*fand sich abends im Waldhorn eine größere Anzahl hiesiger Einwohner ein, um durch den Telegraphen, der durch das allzeit freundliche Entgegenkommen des Herrn Postamtsvorstands ausnahmsweise auch in der Nacht tätig war, das Schicksal unserer Hoffnungen zu erfahren. In der elften Stunde brachte der Draht die bekannte Entscheidung. Von großer Freudigkeit über diese Botschaft wurde jedermann ergriffen, aber nur wer mit auf der Tortur der den Tag und die Nacht über einlaufenden Telegramme stand, kann den ungeheuren Jubel begreifen, in welchen unsere Waldhorngesellschaft ausbrach und den nur das Bedürfnis der Ruhe beendigen konnte. Den Böllerschüssen, durch welche die Freudenbotschaft andern Morgens den übrigen Einwohnern*