



Burg Wildenstein, Aquarell von P. F. Peters, 1850. Man erkennt die 1835 errichtete Straße, die vom Tunnel bei Beuron unterhalb des Umlaufberges Käpfle nach Oberhausen (heute St. Maurus) führt.

Willi Rößler

Denkmal des Straßenbaus

Die Verkehrserschließung des Oberen Donautals im 19. und 20. Jahrhundert

Wer heute mit dem Auto durch das Obere Donautal zwischen Sigmaringen und Beuron durch die in Fels gehauenen Tunnel fährt, mag kaum daran denken, unter welch schwierigen Bedingungen die Straße und die Bahn im 19. Jahrhundert gebaut wurden. Die Weiler im Donautal waren vor 1850 nicht direkt miteinander verbunden; ebenso wenig das Kloster Beuron mit Hausen, Thiergarten, Gutenstein oder Dietfurt. Die Felsen setzten vor allem auf der Nordseite der Donau ihren Fuß an vielen Stellen in den Fluss, sodass für Wege kein Platz blieb. Alle Verbindungen führten über den Berg, meist auf der Südseite der Donau.

Zwischen Sigmaringen und Thiergarten verlief damals nur ein schlecht ausgebauter Höhenweg rechts der Donau. Die Albbauern fuhren ihr Getreide über die «Mühlsteigen» nach Gutenstein, Neidingen, Thiergarten, Langenbrunn und Beuron; vom 17. bis zum 19. Jahrhundert auch Bohnerze, Torf und Holzkohle nach Thiergarten ins Eisenwerk. Von dort führte eine Straße etwa auf der heutigen Trasse nach Hausen über Langenbrunn bis zum Schmittenbrunnen. Zugänge gab es nur von Buchheim, von Leiber-

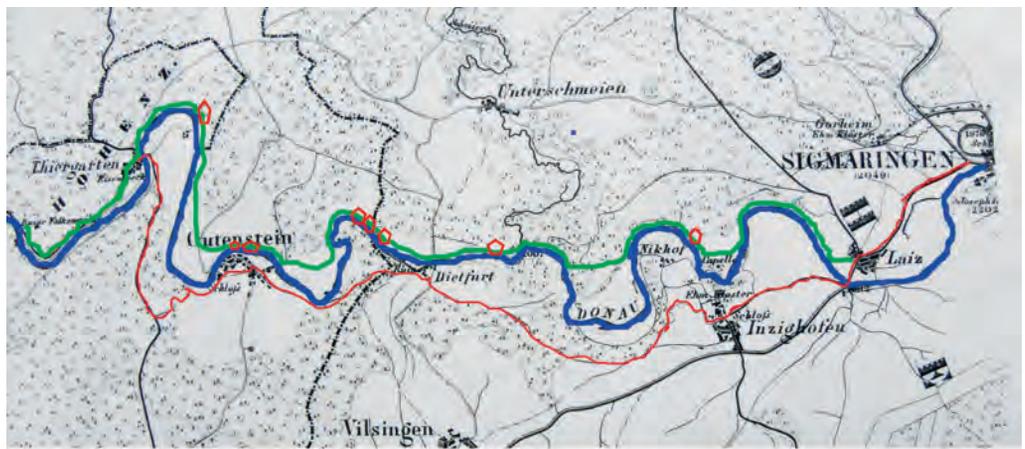
tingen über den ehemaligen Steighof, von Irndorf und von Bärental über die Kohlplatte.

Gefahrenstelle: Nur über eine gefährliche Furt konnte Beuron erreicht werden

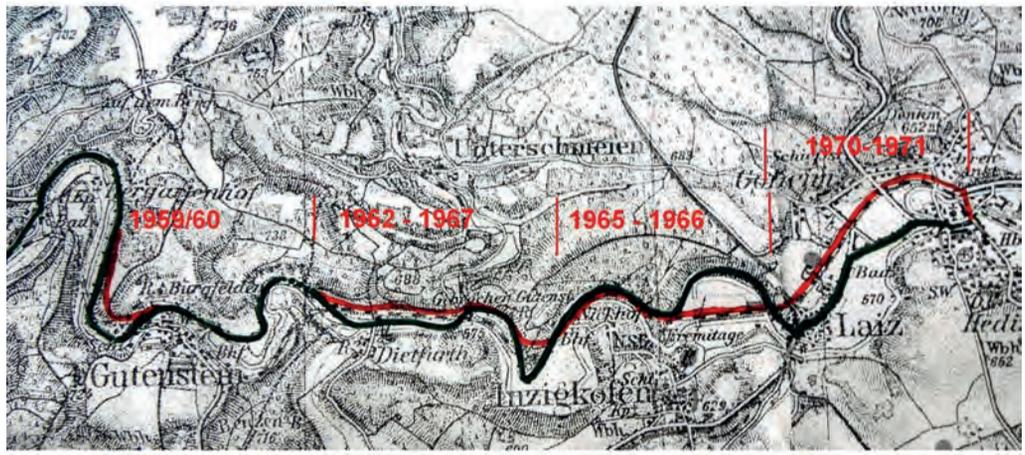
Wer von Beuron nach Langenbrunn und Hausen i.T. wollte, musste die Furt bei Oberhausen benützen, von dort aus gab es einen schmalen Weg um das Käpfle, am Schmittenbrunnen vorbei, nach Langenbrunn. Bereits 1831 wurde die Verbesserung des Fahrweges von Beuron nach Langenbrunn ange-mahnt, besonders die Herstellung einer Brücke bei der Furth zu Oberhausen.¹ 1832 wollte die hochfürstliche Durchlaucht die Herstellung des Weges genehmigen, falls die Summe von 3.000 Gulden nicht überschritten würde. Das Forstamt erhielt den Auftrag, die Wegstrecke von Beuron nach Langenbrunn aus-hauen zu lassen.²

Am 28. März 1834 beschwerte sich das Großherzoglich Badische Bezirksamt Stetten beim Oberamt Wald wegen der gefährlichen Verhältnisse bei der Donaudurchquerung: Ein Fuhrwerk, mit Ziegeln

Die Karte oben zeigt in rot die Wegverbindungen zwischen den Ortschaften im Donautal vor 1850, grün die 1858 neu gebaute Straße mit den Tunnels.



Unten: Die topografische Karte zeigt in schwarz die Donautalstraße vor dem Umbau in den 60er-Jahren des 20. Jh., rot die heutige Straßenführung.



oben: — Weg vor 1850
— Straße nach 1858
unten: — Straße vor 1959
— Straße nach dem Bau 1959/71

beladen, wäre beinahe zugrunde gegangen, wäre der Bauer (von Oberhausen) nicht sogleich mit Schiff und Mannschaft herbeigeeilt.³ Der Kameralpächter Pichler vom Schloss Werenwag beklagte, dass sein Knecht samt Pferd bei der Furth zu Oberhausen fast ertrunken wäre. Überhaupt, so ergänzte er: Die Furth ist wirklich auch bei niedrigem Wasserstand besonders für Fuhrleute, welche die Unebenheiten des Flusses nicht kennen, stets gefährlich.⁴ Der Pächter bat, dass die Straße in der bisherigen Richtung gut befahrbar hergerichtet werde.

Endlich kam Bewegung in die Angelegenheit, wie die zeitgenössischen Akten über den Straßenbau bei

Beuron verraten: In den Jahren 1835 bis 1837 ließ Fürst Karl eine neue Straße unter Leitung von Oberforstmeister Carl anlegen.⁵ Damit wurde der erste Tunnel im Donautal geschlagen; vermutlich war er so schmal, dass gerade ein Fuhrwerk passieren konnte. Franz Xaver Conrad Staiger beschrieb 1850 in seinem Portrait «Das Schwäbische Donauthal mit der Molkenkuranstalt Beuron» den Weg vom Kloster Beuron in Richtung St. Maurus (damals Oberhof) wildromantisch und gefährlich – es führe ein Weg über die Brücke auf dem linken Donauufer, an der Mühle vorbei talabwärts, durch ein wohl mehr als 30 Schritt langes Felsentor



Keltenmuseum Heuneburg
Heuneburgmuseum
Binzwanger Straße 14
88518 Herbertingen-Hundersingen
Tel. 07586-920838 oder 1679
Di - So: 10 Uhr - 17 Uhr
(während der Saison)

KELTEN UND RÖMER AN DER DONAU

Sonderausstellung
„Das Asterix-Projekt“
1. Juni - 12. Oktober 2014
im Römermuseum sowie im Keltenmuseum
(Kombikarte erhältlich)
www.heuneburg.de
www.roermuseum.mengen.de
© 2014 LES ÉDITIONS ALBERT RENÉ/GOSCINNY-UDERZO



Römermuseum Mengen-Ennetach
Kastellstraße 52
88512 Mengen-Ennetach
Tel. 07572-769506
Di - So: 10 Uhr - 18 Uhr
(während der Saison)



Tunnel an der ursprünglichen Donautalstraße bei der Schmeiemündung mit Begrenzungssteinen.

(das blinde Loch genannt) während rechts finsterner Wald, links Fels an Fels und an der Donau herrliche Wiesen liegen, bis man um einen Rank herum jetzt rechts aus des Waldes Dunkel auf einem freistehenden Felsen ein mächtiges Mauerwerk erblickt, es ist dies die Burg Wildenstein.⁶

Die Planungen des Fürstenhauses Hohenzollern zum Bau der Donautalstraße 1847 bis 1860

Die Idee zum Bau einer Donautalstraße links der Donau ging von der Fürstlich Hohenzollerischen Domänenverwaltung aus.⁷ Das Haus Hohenzollern hatte zu Beginn des 19. Jahrhunderts durch die Einbeziehung des Klosterbesitzes Beuron erheblichen landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Grundbesitz erworben. Der Zugang zu diesen Besitztümern sollte erleichtert werden. Zwischen Beuron und Thiergarten war die Talstraße mehr oder weniger befriedigend ausgebaut worden, es fehlte allerdings das weitere Verbindungsstück von Thiergarten nach Laiz. Geplant war eine Straße, die von Laiz aus auf der linken Seite der Donau dem Felshang entlang bis zur Schmeiemündung führt. Über die Schmeie war eine Brücke zu bauen. Auf der Strecke nach Gutenstein mussten vier Tunnel geschlagen werden. Die Straße sollte ursprünglich über zwei Brücken durch Gutenstein führen. Auf der Strecke nach Thiergarten musste unterhalb des Bröllerfelsens ein weiterer Tunnel gebaut werden.

Für die damalige Zeit war dies ein mutiges Unternehmen, mit dem die eigenwilligen landschaftlichen Bedingungen vor Ort an die Bedürfnisse nach mehr Mobilität angepasst werden sollten. Sicher hat man die Schwierigkeiten unterschätzt, die sich, so die Bauakten, aus den von Natur geschaffenen Hindernissen des Donauthales und der drei verschiedenen Ländern angehörigen Besitzverhältnisse ergaben, sonst hätte man nicht eine Bauzeit von etwas über zwei Jahren geplant. Die Straße sollte eine Kronenbreite von 18 Fuß erhalten, es lag eine Kostenberechnung von 55.000 Gulden vor.⁸ Schon bei der Geländeausmessung musste man erkennen, dass Kostenerhöhungen notwendig werden würden.

Oberforstmeister Carl war der Straßenbau übertragen worden. Bereits im Frühjahr 1848 wurde mit Planierungsarbeiten und dem Ausbau der Straße zwischen Laiz und Schmeiebrücke begonnen. Dann aber musste das Projekt wegen der politischen Gegebenheiten während der Revolutionswirren vier Jahre unterbrochen werden. Das Fürstentum Hohenzollern gliederte sich 1850 dem Königreich Preußen an.

In den 1850er-Jahren übernahm die Königlich Preussische Landesregierung die Regie

Erst 1852 begannen die Planungsarbeiten der Donautalstraße zwischen Laiz und Thiergarten. Am 25. Februar 1853 legte der Geometer Schwenk die Planung vor, die jetzt eine linksseitige Führung auch

bei Gutenstein in einer die höchsten Wasserstände übersteigenden Höhe vorsah.⁹ Die Breite der Straße wurde auf 24 Fuß erweitert. Schwenk berichtete, dass die Vermessungsarbeiten zeitraubend, ja lebensgefährlich seien, weil man nur vom Kahn aus mit Leitern die entsprechenden Teilstücke erreichen könne. Am 3. April 1853 erhielt Baumeister Laur den Auftrag zum Bau. Seine monatlichen Berichte an die Königlich Preußische Verwaltung geben einen chronologischen Überblick über den Fortgang der Baumaßnahmen: *Der Bau wird gleichzeitig am oberen und unteren Ende in Angriff genommen*, also vom Hüttenwirthshaus Thiergarten und vom Ortsrand von Laiz aus.¹⁰

Die Gesamtstrecke wurde in Sektionen und Lose aufgeteilt. Begonnen wurde im März 1853 auf der Strecke zwischen Laiz und der Schmeiemündung (1590 Ruthen lang). Die Straße wurde 24 Fuß breit gebaut mit einer Steinbahn von 18 Fuß. Die Straßenbauarbeiten umfassten Felssprengungen und Abtragen des Gerölls, Planieren, Steinbahn setzen, Zwischenräume auffüllen, Abwalzen, Feinschüttung, Durchlässe, Dohlen für Entwässerungen einbauen, Böschungen und Setzmauern errichten, Randsteine setzen, evtl. mit Geländer versehen und Schutzbäume pflanzen. Die Gemeinden drängten auf den raschen Beginn der Arbeiten. Im Raum Inzigkofen hatte es 1852 starken Hagelschlag gegeben. Die betroffenen Landwirte suchten für den Ausfall einen Nebenverdienst. Auf die Ausschreibungen im März 1853 meldeten sich aus den Orten Laiz, Jungnau, Vilsingen, Inzigkofen, Frohnstetten und Straßberg 87 Maurer, neun Steinhauer und 100 Handlanger, darunter 43 Frauen.¹¹



Steinmetzzeichen im Tunnel unterhalb des Teufelslochfelsens:
«Ausgef: los. Grismaier v. Sigm: 1850».

In den Jahren 1853 bis 1857 waren auf der Gesamtstrecke 90 bis 120 Arbeiter eingesetzt, während der Erntezeit und im Winter je etwas weniger. Dennoch wurde während der Wintermonate vor allem in den Tunnels ohne Unterbrechung gearbeitet. Hierfür bedurfte es geeigneter Gerätschaften: zweirädrige Karren zum Transport des Materials sowie Kähne und Leitern, um vom Fluss aus an die Baustelle heranzukommen. Die Straße erhielt eine 15 bis 18 Zentimeter starke Packlage. Die für den Steinsatz notwendigen Kalksteine waren vorhanden. Die groben Steine wurden sodann mit kleineren verkeilt. Dann wurde abgewalzt. Das Abwalzen war wichtig,



Freilichtmuseum Heuneburg – Keltenstadt Pyrene
Heuneburg 1-2, 88518 Hundesingen

HEUNEBURG *PYRENE*

KELTENSTADT – ÄLTESTER ORT DEUTSCHLANDS

Eintauchen in die Welt der Kelten....



Informationen und Buchungen: www.heuneburg-keltenstadt.de
Telefon: 07586/8959405, Mail: info@heuneburg-keltenstadt.de
Öffnungszeiten: 4. April bis 31. Oktober, Dienstag bis Sonntag,
10 – 17 Uhr, Ostermontag und Pfingstmontag geöffnet

der Belag musste dicht werden, damit kein Wasser in die Hohlräume eindringen konnte und die Straße vor dem Auffrieren geschützt wurde. Zum Einsatz kam eine bis zu 70 Zentner schwere Eisenwalze, die mit Wasser gefüllt wurde. Es handelte sich um eine Gespannwalze, die von vier Pferden gezogen wurde. Nach jedem Walzengang musste umgespannt werden. Die notwendige Dichte war erst nach fünf bis acht Walzengängen erreicht. Bis Mitte 1854 war die Strecke von Laiz bis zur Schmeiemündung fertig.¹²

Ab Juli 1854 begann der Ausbau der Strecke bis Dietfurt. Allerdings war die Schmeiebrücke noch nicht fertig, mit deren Bau wurde erst im März 1855 begonnen. Im Juni wurden die Fundamente gesetzt, im Oktober das Gewölbe gemauert, im November die Decke aufgetragen, das Steingemäuer und das gusseiserne Geländer gesetzt.¹³ Von Thiergarten her wurden die Straßenbauarbeiten ebenso vorangetrieben. Im Mai 1855 erhielten die Steinhauer Amman und der Maurer Bix, beide aus Thiergarten, den Auftrag zum Bau des Durchlasses bei Thiergarten.¹⁴

Fahne und Glockengeläut signalisierten Warnung vor den spektakulären Tunnelsprengungen

Ebenfalls 1855 wurde die Aussprengung des Tunnels bei der Schmeiemündung und der drei Tunnels unterhalb des Teufelslochfelsens von Steinhauer Griesmayer aus Sigmaringen in Angriff genommen. Die Tunnelsprengung wurde beidseitig vorangetrieben. Je sechs bis acht Mann arbeiteten an einer Seite. Es war eine mühsame Arbeit. Mit Kronenbohrer oder Kreuzmeißel wurden die Bohrlöcher auf eine Tiefe von 30 bis 50 Zentimeter geschlagen, dazu verwendete man einen 4,5 Kilogramm schweren Bohrfäustel. Nach jedem Schlag wurde der Bohrer gedreht. Die Bohrer mussten immer wieder neu geschärft werden. Nach Beseitigen des Bohrstaubes wurde die Patrone mit der Sprengladung eingeschoben, die Zündschnur befestigt, die Bohröffnung verschlossen und abgefeuert. In der Regel wurden mehrere Bohrlöcher auf einmal gezündet. Das Gestein war teilweise so hart, dass die Arbeiter im Monat nur 6 bis 7 Fuß (1,8 bis 2,1 Meter) vorankamen. Gearbeitet wurde in zwei Lagen, zunächst wurde die obere Lage abgesprengt, das Steinmaterial auf zweirädrigen Karren abtransportiert, sodann erfolgte die Absprengung der unteren Lage. Der Tunnel bei der Schmeiemündung wurde im Herbst 1855 fertig, die Tunnels unterhalb des Teufelslochfelsens im Oktober 1856 und der Tunnel gegenüber dem Thiergartener Hof im Dezember 1856.¹⁵ Die «Chaussierungsarbeiten» (Planieren und Steinsatz) wurden jeweils bis zum Tunnel so weit vorangetrieben, dass diese Stra-

ßenstücke mit Fuhrwerken befahrbar waren. Die Steinmetzzeichen sind heute noch in den Tunnels erkennbar.

Im Oktober 1856 begann der Ausbau der Straße gegenüber dem Ort Gutenstein, wohl das schwierigste Stück der Baumaßnahme. Zwei Tunnels mussten ausgebrochen werden, der größere mit 256 Fuß; zwischen den Tunnels waren im Bereich der Galerien ebenfalls große Felsbereiche zu sprengen. Über die Sprengungen berichtete Baumeister Laur: *Gutensteiner Bürger werden von den Sprengungen unterrichtet, um Menschen und Thiere vor Schaden zu schützen. Jeweils vor der Sprengung wird eine Fahne ausgehängt. Ebenso wird einige Mal geläutet, so dass jeder, der die Fahne nicht sah, durch Glockengeläut rechtzeitig erinnert wird – meist zur Mittagszeit –, wo sich die Bürger in Häusern befinden.*¹⁶ Klagen und Ersatzansprüche von Grundstücksanliegern gab es wegen der Beschädigung an Obstbäumen und Gebäuden.

Im Januar 1857 wurde mit der Sprengung der Galerien und der Errichtung der Böschungsmauern begonnen; im Juni 1857 war der kleine Tunnel fertig. Am 13. Januar 1858 konnte Laur melden, dass der große Tunnel in seiner ganzen Länge ausgesprengt ist. 1857/58 wurden die Planierungsarbeiten fortgesetzt. Im Bereich Gutenstein wurde zeitweise eine »Steinbahn« auf Schienen eingesetzt. Sie diente auch zum Transport von *Wassertonnen mit Brausen*. Mit diesen hat man die Straße vor dem Abwalzen abgespritzt, weil der Herbst 1857 sehr trocken war. 1858 ging der Bau der Donautalstraße mit dem Setzen der Begrenzungssteine und der Bäume der Fertigstellung entgegen. Große Sorgfalt galt den Begrenzungssteinen, die aus dem Schwarzwald kamen und mit Schutzstangen versehen wurden. An der alten Straße stehen diese Randsteine heute noch. Bäume sollten einerseits den Zugtieren Schatten spenden, andererseits boten sie Schutz vor dem Abstürzen von Fahrzeugen. Wohl im November 1858 wurde die Donautalstraße dem Verkehr übergeben, aber von einer offiziellen Verkehrsübergabe wurde keine Aufzeichnung gefunden. Die Höhe der Baukosten zwischen 1854 und 1858 beliefen sich auf 103.000 Gulden, also fast die doppelte Summe des Vorschlages.¹⁷

Eben und glatt wie ein Tanzboden die Straße, in stürmischer Hast wälzt sich die Donau

Der Heimatdichter Anton Schlude lobte 1858 das Ergebnis: *Gleich hinter Thiergarten wandern wir die neue Donauthalstraße von Laiz her, die eben und glatt wie ein Tanzboden uns durch eine Reihe kleiner Tunnels führt. Rechts hart an der Straße wälzt sich die Donau in stür-*



Als auf der Donautalstraße nur Fuhrwerke und Fußgänger verkehrten: zwischen Laiz und Dietfurt um 1888/92.

mischer Hast über die Steine und Felstrümmer, links ragen die nackten Scheitel der Felsklippen drohend über unseren Häuptern herein.¹⁸ Die Donautalstraße von Sigmaringen nach Thiergarten wurde zu einem wichtigen Bindeglied der Orte im Tal. Die Beförderung von Erzen, Kohle und Eisenerzeugnissen spielte kaum mehr eine Rolle, weil das Eisenwerk Thiergarten bereits 1863 den Betrieb einstellte, dennoch konnten jetzt Holz, landwirtschaftliche Produkte eben von Ort zu Ort transportiert werden. Allerdings ließ die Strecke zwischen Thiergarten und Beuron noch zu wünschen übrig.

Zwischen den Orten Thiergarten, Hausen und Beuron gab es wohl eine Verbindung, die aber mehr einem schlechten Feldweg entsprach als einer befestigten Straße. Die preußische Verwaltung drängte auf die Weiterführung der Donautalstraße von Thiergarten nach Beuron; die badische Verwaltung zeigte jedoch weniger Interesse, ihr ging es in erster Linie um den Ausbau der Straße von Meßkirch über Langenhart nach Stetten. So verschleppte sich der Ausbau. Im Dezember 1866 waren es die Gemeinden des Donautals, welche die Regierung Sigmaringen zur Fortführung der Donautalstraße drängten. Die Gemeinde Beuron wandte sich am 10. November 1867 direkt an den preußischen König und bat

dringend den Ausbau der Straße zu beschleunigen. Wiederum bestritt die Badische Regierung die Notwendigkeit des Straßenbaus, weil für die Bedürfnisse der schwach bevölkerten Gegend die bestehende Straße genügt.¹⁹ Die gegenseitigen Anschuldigungen nahmen kein Ende. Erst 1886 begann man mit dem Ausbau vor allem auf der Strecke Langenbrunn – Schmittbrunn – St. Maurus. Dies war wohl auch mit dem geplanten Bahnbau dringend notwendig geworden.

1871 drängte das Kloster Beuron auf einen Postanschluss, auch wegen der Molkenkuranstalt. Hierzu antwortete der kaiserliche Oberpost-Direktor am 30. August 1871, wegen der übermäßigen Steigungen und schlechten Beschaffenheit der Straße lässt sich die erwähnte Einrichtung nicht ausführen.²⁰ Erst in den 1880er-Jahren kam es zum Ausbau der Straße von Beuron über den Berg nach Fridingen. 1887 bis 1890 wurde die Bahnlinie Sigmaringen – Tuttlingen gebaut. Die Straßenführung erfuhr hierbei keine Änderungen, allerdings querte die Bahn an vielen Stellen die Straße. Elf Überfahrten und drei Unterführungen wurden notwendig. An den Überfahrten wurden Schranken montiert, die von Schrankenwärttern bedient werden mussten. Diese wohnten in den neu zu errichtenden Bahnwärterhäuschen.

*Romantisches Idyll: Nur Fußgänger und
Gespanne frequentierten die Straße an der Donau*

Bis in die 1920er-Jahre verkehrten auf der Donautalstraße nur Fußgänger und Gespannfuhrwerke. Der Autoverkehr kam erst in den 1930er-Jahren, vor allem auch durch die Einrichtung des Truppenübungsplatzes Stetten a.k.M. 1950 waren erst 50 Prozent der Straße geteert. Der letzte große Schritt erfolgte genau 100 Jahre nach dem ersten Ausbau. Im Juni 1959 wurde die Strecke Gutenstein vom letzten Tunnel in Richtung Thiergarten ausgebaut. Die neue Straße wurde nun nördlich der Bahnlinie verlegt, zwei schienengleiche Bahnübergänge konnten damit aufgehoben werden. Auf der alten Straße verläuft heute der Radweg.



Die alte Straße wird heute als Wander- und Fahrradweg benützt.

Im Januar 1961 begann der Ausbau der Strecke vom Schmittenbrunnen (westlich von Langenbrunn) nach Beuron. Die Linienführung um das Käpfle herum an St. Maurus vorbei wurde ad acta gelegt, die neue Straße verläuft in einem großen Einschnitt zwischen Käpfle und Vögelesruh. Die Strecke wurde dadurch um einen Kilometer verkürzt und begradigt. Im weiteren Verlauf wurde die Straße auf 7,5 Meter verbreitert und der Tunnel mit einer Halbröhre eingeschalt.

Die Strecke vom Bahnhof Inzigkofen nach Dietfurt wurde zwischen 1962 und 1967 gebaut. Der Bau der Schmeietalbrücke nahm viel Zeit in Anspruch, außerdem wurde die Straße westlich der Schmeiemündung oberhalb der Bahnlinie verlegt. Dies erforderte nicht nur einen starken Eingriff in die Fels-

partien des Schmeierberges, zusätzlich wurde eine hohe Stützmauer zur Bahn hin notwendig. Hierbei wurden drei Unterführungen und zwei schienengleiche Bahnübergänge überflüssig. Sehr gut erhalten ist heute noch die alte Straße zwischen Dietfurt und der Schmeiemündung.

1965/66 folgte der Ausbau zwischen Laiz und Bahnhof Inzigkofen. Die Straße wurde entlang der Bahnlinie geführt und dadurch übersichtlicher und kürzer. Leider kam es unterhalb des gespaltenen Felsens zur Streckenverbreiterung und zur Sprengung und Beseitigung eines Tunnels. Mit der Umgehung Laiz in den Jahren 1970/71 wurde der Ausbau der Donautalstraße abgeschlossen. Ende der 1970er-Jahre war der Ausbau der Strecke Thiergarten – Neumühle geplant. Er kam jedoch nicht zur Ausführung.

1988 ereignete sich im Tunnel bei Gutenstein ein schwerer Verkehrsunfall. Daraufhin bemühte sich die Straßenverwaltung um eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Gedacht war an eine Verbreiterung zweier Tunnels um drei Meter. Der Schwäbische Albverein und der Autor engagierten sich für eine Verhinderung dieser Ausführung. In langen Verhandlungen, vor allem unter Einschaltung des Denkmalamtes gelang es, die vorhandene Struktur zu erhalten. Um Unfall-

gefahren zu vermeiden, wurden 1992 automatisch gesteuerte Ampeln installiert. Damit wurde ein technisches Denkmal des Gebirgsstraßenbaus des 19. Jahrhunderts erhalten. Es gibt heute in deutschen Mittelgebirgen kaum eine Strecke, die in den Fels eingehauen ist und sich so stark an die topographischen Gegebenheiten anpasst. Sie ist auf ihre Art einmalig in der Geschichte des deutschen Straßenbaus und für die Zukunft erhaltenswert.

Weitgehend verschwand mittlerweile der LKW-Verkehr aus dem Tal, dafür wurde seit den 1980er-Jahren die Straße für die Fahrräder zusehends attraktiver. 1987 plante die Straßenbauverwaltung und das Landratsamt Sigmaringen einen Radweg neben Straße und Bahn. Die Trasse sollte weitgehend auf vorhandenen Wanderwegen, die entsprechend ausgebaut werden mussten, führen. Zudem wurde der Bau von vier Brücken notwendig. Der Radweg verläuft nun zum Teil auf der alten Donautalstraße. Die Donautalstraße ist ein Segen für die Einwohner des Tales – sie müssen zur Arbeit, zum Einkauf oder zum Arzt. Die Straße führt viele Wanderer, Radfahrer, Bootfahrer oder Kletterer in die Fremdenverkehrsregion Oberes Donautal. Allerdings ist es wichtig, dass sich alle Besucher so verhalten, dass sich keiner durch den Verkehr belästigt fühlt und die Schönheit des Tales für künftige Generationen erhalten bleibt.

ANMERKUNGEN

- 1 Straßenbau Beuron 1830-35 (Staatsarchiv Sigmaringen FAS DS 116 T2 Nr. 4176).
- 2 Ebda.
- 3 Ebda.
- 4 Ebda.
- 5 Straßenbau Beuron (Staatsarchiv Sigmaringen Ho 86 T1 Nr. 461).
- 6 Franz Xaver Conrad Staiger: Das Schwäbische Donauthal mit der Molkenkuranstalt Beuron, Freiburg 1850.
- 7 Bau der Donautalstraße 1847–1860 (Staatsarchiv Sigmaringen Ho 235 T11-12 Nr. 471).
- 8 Bau der Donautalstraße 1847–1860 (Staatsarchiv Sigmaringen Ho 235 T 11-12 Nr. 467).
- 9 Bau der Donautalstraße 1852–1858 (Staatsarchiv Sigmaringen Ho 235 T 11-12 Nr. 468).
- 10 Ebda.
- 11 Ebda.
- 12 Ebda.
- 13 Bau der Donautalstraße 1852–1958 (Staatsarchiv Sigmaringen Ho 235 T 11-12 Nr. 469).
- 14 Ebda.
- 15 Bau der Donautalstraße 1852–1858 (Staatsarchiv Sigmaringen Ho 235 T 11-12 Nr. 470).
- 16 Ebda.
- 17 Bau der Donautalstraße 1852–1858 (Staatsarchiv Sigmaringen Ho 235 T 11-12 Nr. 471).
- 18 Anton Schlude: Das Donau-Thal von Tuttlingen bis Sigmaringen: mit seinen Städten, Dörfern, Ritterburgen u.s.w. historisch-topographisch geschildert, Tuttlingen 1858.
- 19 Bau der Donautalstraße 1860–1886 (Staatsarchiv Sigmaringen Ho 235 T 11-12 Nr. 472).
- 20 Ebda.

Die Kunst des Unterscheidens



Mit sortentypischen Weiß- und Rotweinen, harmonisch abgestimmten Cuvées oder Raritäten aus dem Barrique gehört die WZG zu den Spitzenerzeugern der württembergischen Weingärtner-Kultur. Individuell ausgebaute Lagenweine aus ganz Württemberg vermitteln einen repräsentativen Querschnitt der württembergischen Wein-Kultur. Und fördern so die Kunst des Unterscheidens.



Württembergische Weingärtner-
Zentralgenossenschaft e.G.
71696 Möglingen · Raiffeisenstraße 2
Tel. 0 71 41 / 48 66 - 0 · www.wzg-weine.de