



# Spuren in Wald und Feld

## Altwege in Baden-Württemberg

*Es ist nicht ohne Faszination, sich mit den Resten oft weit in die Geschichte zurückreichender alter Verkehrswege zu beschäftigen, – gleichgültig ob diese noch eindrucksvoll erhalten oder als nur noch spärliche Überbleibsel im Gelände zu finden sind. Manchmal lassen sich solche Altwege noch über lange Strecken verfolgen und tragen besondere Namen, die uns neugierig machen, wie: Alte Straße, Alte Steige, Heerstraße, Hochgesträß, Königstraße, Kriemhildenstraße, Postweg, Rennweg, Römerstraße, Salzstraße, Steinstraße und ähnliche. Oft sind sie aber auch namenlos und längst in Vergessenheit geraten. Reizvoll ist auch, sich vor Augen zu führen, was sich auf diesen Straßen alles abgespielt hat, wer dort unterwegs war, zu welchem Zweck, wohin und mit welchen Fortbewegungsmitteln?*

*Die Reihe „Relikte der Kulturlandschaft“ in dieser Zeitschrift, die sich in lockerer Folge den Kulturlandschaftsrelikten widmet, bietet die Gelegenheit, diese Denkmalgattung vorzustellen.*

Dieter Müller

### Altwege und Altstraßen

Die Bezeichnungen Altwege und Altstraßen werden hier gleichbedeutend verwendet und nicht weiter definiert: Gemeint sind einfach alte Verkehrswege, die im Allgemeinen außer Gebrauch sind. So verstanden, umspannt der Begriff Altwege beziehungsweise Altstraßen einen weiten zeitlichen Horizont – von den bis in vorgeschichtliche Zeiten zurückführenden Wegen oder Wegtrassen, über Römerstraßen, Straßen aus dem Mittelalter,

neuzeitliche Straßen (Geleitstraßen, Postwege, Landstraßen), bis zu jüngst aufgegebenen Autobahnstücken, die erst am Anfang ihrer Existenz als Altstraßen stehen, wie zum Beispiel der aufgelassene Aufstieg der Autobahn A8 auf die Schwäbische Alb bei Aichelberg. Naturgemäß sind alte, bis in die Vorgeschichte zurückreichende Wegetrasse nicht gerade häufig, die aus der Neuzeit stammenden hingegen – vor allem in Waldgebieten – noch verbreitet anzutreffen.

Funktional gesehen können Altwege Fernwege sein (überörtliche Wege), Vicinalwege (Nachbarschaftswege), die Siedlungen miteinander verbinden, oder lokale Wege, die landwirtschaftliche Nutzflächen erschließen, der Waldbewirtschaftung dienen (meist Holzabfuhrwege), die zu Steinbrüchen oder Materialgruben führen oder die als Mühlwege oder Eselspfade Mühlen an bäuerliche Siedlungen anbinden.

Da für die Erforschung alter Verkehrslinien ihre Spuren im Gelände von besonderer Bedeutung sind, lautet die erste grundlegende Frage: Wie sehen Altwege überhaupt aus, wie zeigen sie sich heute noch im Gelände? Über dieser Frage dürfen natürlich die schriftlichen Quellen – Archivalien und historische Karten – nicht vergessen werden. Sie sollen jedoch in diesem Beitrag etwas in den Hintergrund treten. Genannt seien lediglich die Forstkarten Andreas Kiesers (1680–1687), die Schmitt'sche Karte von Südwestdeutschland (1797/98), die Charte von Schwaben (1798–1812

1 Hohlweg im unteren Abschnitt der Alten Neidlinger Steige (Landkreis Esslingen). Blick wegabwärts. Aufnahme 2011.





2 Zwei parallel verlaufende Hohlwegstücke im mittleren Bereich der Eschelbacher Steige (Neuenstein-Eschelbach, Hohenlohekreis). Blick wegaufwärts. Aufnahme 2006.

und 1825–1828), der Topographische Atlas des Königreichs Württemberg (1821–1851) und der Topographische Atlas über das Großherzogtum Baden (1838–1849), die für Altwegeforschung im hiesigen Raum unentbehrlich sind. In früher entstandenen Kartenwerken sind zumeist noch keine Straßen und Wege dargestellt oder bestenfalls symbolisch eingetragen.

### Spuren im Gelände

Die bekannteste Erscheinungsform von Altwegen dürften Hohlwege sein. Das sind mehr oder weniger tief ins Gelände eingeschnittene Wegstrecken, die aber im Allgemeinen nur in Steigungen beziehungsweise Gefällen anzutreffen sind (Abb. 1). Ursache für die Eintiefung von bis zu 5 m sind einerseits die Tritte der Zugtiere (und die des Menschen), und andererseits das Bremsen beim Bergabfahren. Gebremst (gesperrt) wurde durch Blockieren der Räder mit Stangen oder Ketten, manchmal auch durch Anlegen von Radschuhen. Dadurch wurde der Untergrund des Weges zermürbt, Regen und Schmelzwasser konnten dann das gelockerte Material ausspülen. Mitunter musste es auch von Hand ausgeschaufelt werden. Wallartige Aufschüttungen entlang der Hohlwegränder sind Anzeichen hierfür. Auslöser für die Hohlwegbildung ist also die menschliche Tätigkeit des Fahrens und des Reitens, die Hauptarbeit leistet jedoch das fließende Wasser durch Linearerosion. Das Maß und die Geschwindigkeit, mit der die Eintiefungen entstehen, sind abhängig vom geologischen Untergrund, der Widerstandsfähigkeit des anstehenden Gesteins (oder des Erdbodens), dem Gefälle, der Sohlenbelastung (dem Ge-

wicht der Fahrzeuge) und natürlich der Verkehrsfrequenz. Große Probleme bereitete in Hohlwegen der Begegnungsverkehr. Schon aus diesem Grund sind parallel verlaufende Hohlweglinien, sogenannte Wegebündel, keine Seltenheit (Abb. 2; 11). Aber auch wenn Wege zu tief eingeschnitten oder aus anderen Gründen nicht mehr befahrbar waren, mussten sie verlegt werden und führten zu Parallelverläufen und Wegebündeln.

Auffallend im Gelände sind auch Wegedämme (Abb. 3). Ihre Aufwölbung wird verursacht durch einen festen Unterbau, der mehrmals erneuert und erhöht worden sein kann, und der typisch für Römerstraßen und vor allem für Straßen aus der Neuzeit ist. Die Entwicklung von reinen Erdwegen und Fahrspuren zu Kunststraßen (Straßen die ge-

3 Straßendamm der Römerstraße von Donnstetten nach Urspring (hellgrünes Band) bei Westerheim im Alb-Donau-Kreis. Blick nach Westen. Aufnahme 1985.





4 Römerstraße von Ursprung nach Heidenheim bei Geislingen-Waldhausen, Landkreis Göppingen. Der Schnee auf dem nahezu eingeebneten Straßendamm ist abgeschmolzen. Blick nach Norden. Aufnahme 1987.

5 Teilstück der im Steilhang gepflasterten, mit Spurrinnen versehenen Eschelbacher Steige. Länge der Pflasterung einst rund 480 m, Breite etwa 3,0 bis 3,2 m. Im Bild rechts der Pflasterung ist ein parallel verlaufender Hohlweg erkennbar, vermutlich der 1609 mit der Pflasterstraße erwähnte „Beiweg“. Aufnahme 2006.



baut und nicht durch täglichen Gebrauch geworden sind) ging über eine einfache Befestigung der Straßenoberfläche. Anfangs durch Äste oder Prügel (vgl. den Beitrag Million, Kottmann, Buggle in diesem Heft, S. 106), dann über einen Steinbelag bis hin zu einem schichtweisen Unterbau aus großen, unbehauenen Steinen, einer feineren Zwischenschicht und einer Schotterung als Deckschicht. Auf diese Weise wurden schon römische Straßen gebaut und so sind heute noch Straßen mit wassergebundener Straßendecke beschaffen. Terrassenwege, in Hängen oder Bergflanken schräg auf- oder abwärts führend, wurden durch bergseitiges Abgraben und talseitiges Aufschütten angelegt, und sind, da der Erosion ausgeliefert, meist stark verfallen (Abb. 8).

Mit dem Gelände höhengleiche Wegbänder gehören zu den unscheinbaren Relikten von Altwegen, die nur schwer als solche zu erkennen sind und auch ohne tiefergehende Untersuchungen kaum näher angesprochen werden können. Sie zeichnen sich manchmal noch als Steinstreifen im Ackerland ab oder sind im Luftbild an Farbunterschieden zur Umgebung oder des Bewuchses erkennbar (Abb. 4).

#### Pflasterstraßen und Felspassagen

Etwas Besonderes sind Pflasterstraßen (Abb. 5), wobei darunter eine mit flachen Steinen befestigte Straßenoberfläche verstanden wird. Gepflastert wurde zunächst direkt auf geebnetem Erdboden, später jedoch im Sandbett. Sie sind außerhalb von Städten und Orten eher selten anzutreffen, und wenn, dann meist nur in Steilstrecken. Pflasterungen – einmal abgesehen von gepflasterten Römerstraßen (die in unserem Raum kaum bekannt sind) – waren schon vor dem in Frankreich entwi-

ckelten modernen Straßenbau, dem Chausseebau (ab 1700), verbreitet. So wird zum Beispiel die Eschelbacher Steige (Stadt Neuenstein, Hohenlohekreis) bereits 1609 als Pflasterstraße erwähnt. Der Chausseebau wurde in Württemberg ab der Mitte des 18. Jahrhunderts eingeführt. Ziel war ein ursprünglich für militärische Zwecke ingenieurmäßig geplantes Straßennetz, dessen Straßen möglichst geradlinig verlaufen sollten. Der Straßenkörper wurde, wie oben schon beschrieben, aus Steinen aufgebaut und die Straßenoberfläche gewölbt, um möglichst rasch das Oberflächenwasser abzuleiten. Straßengräben begleiteten die Fahrbahn.

Pflasterungen, die im Bau und der Unterhaltung sehr teuer sind, haben – was überraschen mag – keine besonders große Lebensdauer: In Steilstrecken 30 bis 40 Jahre, dann müssen sie repariert oder gar völlig erneuert werden, wie an der Eschelbacher Steige gezeigt werden konnte. Sind sie einmal ruiniert, können sie kaum mehr befahren werden, im Gegensatz zu Hohlwegen, die mit Haue und Schaufel auf verhältnismäßig einfache Weise wieder fahrbar gemacht werden konnten. Nachteilig ist auch, dass Pflasterstrecken bei Nässe – und vor allem im Gefälle – sehr glatt werden können. Auch Felspassagen sind in unserem Raum etwas Besonderes, anders als bei Gebirgsstraßen, wo sie oft unumgänglich waren. Beispiele dafür sind die verfallene Steige vom Schlüchtal hinauf nach Berau (Gemeinde Ühlingen-Birkendorf) oder der „Sieben-Kreuzle-Weg“ von Albstadt-Ebingen hinauf auf den Großen Heuberg (Abb. 6). Auch in diesem Fall sind, wie bei Pflasterstraßen, Maßnahmen zur Sicherung des Verkehrs notwendig. Diese wurde im Fels wie auch auf Pflasterstrecken durch Spurrillen erreicht.

Als Spurrillen (Geleise) bezeichnet man in das Pflaster oder den Felsuntergrund eingearbeitete (eingemeißelte) Rillen oder die durch lang andauerndes, spurtreues Befahren entstandenen Vertiefungen, sogenannte Gebrauchsrillen, die sich vor allem bei Bergab-Fahrten durch das Blockieren der Räder einschleifen und eine geleiseartige Führung der Wagen mit sich bringen (Abb. 7). Das Ausmeißeln von Spurrillen war notwendig, wenn wegen der Steilheit des Weges, einer Querneigung in Kurven oder ähnlichen Verhältnissen eine Gefahr des Abkommens vom Weg zu befürchten war. Das Ausmeißeln war arbeitsaufwendig und somit sehr teuer. Ein eindrucksvolles Beispiel für eingemeißelte Rinnen ist der oben genannte „Sieben-Kreuzle-Weg“, der zwischen den Geleisen zudem noch Trittstufen für die Zugtiere aufweist (Abb. 6).

Viel diskutiert wird, ob Geleise über größere Gebiete hinweg einheitliche Spurbreiten gehabt haben und ob über den Spurrillenabstand die Wege zeitlich eingeordnet werden können. Anders ausge-



drückt: Waren zu verschiedenen Zeiten verschiedene Radabstände in Gebrauch oder sogar vorgeschrieben? Es erscheint aber fast unmöglich, eine einheitliche Spurbreite über größere Gebiete hinweg, mit unterschiedlichen Herrschaften und vor allem unterschiedlichen Maßeinheiten, durchzusetzen. Vorstellbar ist dies jedoch im straff verwalteten Römischen Reich und wurde dort auch wenigstens kleinräumig realisiert.

### Linienführung alter Wege

Alte Straßen gingen früher in ihren Linienführungen eine ganz enge Beziehung zum Gelände ein. Sie unterscheiden sich dadurch von heutigen modernen Straßen, die durch die technischen Möglichkeiten der Geländeänderungen mittels Großbaumaschinen kaum mehr an vorgegebene Geländesituationen gebunden sind. Die Linienführung und der Ausbau der Wege hängen auch stark von der Art der Fortbewegung und den verwendeten Fortbewegungsmitteln ab: Werden die Wege von Fußgängern benutzt, werden Tragtiere mitgeführt (Saumverkehr) oder wird geritten, werden für den Warentransport einachsige Karren oder zweiachsige Wagen eingesetzt? Wenn möglich, wurden die Altwegtrassen auf Geländerrücken gelegt, weil dort im Allgemeinen trockenere Verhältnisse herrschen als in Senken oder Tälern. Südhänge, die schneller abtrocknen und schneller schneefrei werden, scheinen ebenfalls bevorzugt worden zu sein. Täler wurden vermieden, da sie oft schattig, dadurch feucht, nass und länger schneebedeckt sind. Ein erhöhter Grundwasserstand führte ebenfalls dazu, Talsohlen zu meiden. Höhenunterschiede wurden direkt, möglichst auf kürzester Strecke angegangen, noch ohne Kehren; erst im neuzeitlichen Straßenbau bildeten sie ein wichtiges Trassierungselement. Grundsätz-

lich wurden in der Neuzeit – wie auch schon in der Römerzeit – lange gerade Strecken bevorzugt. Steigungen können bei vorneuzeitlichen Straßen bis über 30 Prozent erreichen, mit Einführung des Chausseebaus liegen sie unter 20 Prozent. 1820 wurden im damaligen Königreich Württemberg erstmals Grenzwerte für Steigungen festgelegt und zwar je nach Verkehrsbedeutung von 7 Prozent bis maximal 10 Prozent. Unter anderem führten Steigungsprobleme vor allem im 19. Jahrhundert zu Neutrassierungen. Am Beispiel der Neidlinger Steige kann nachvollzogen werden, dass im Laufe der Zeit das Gefälle von 15 Prozent der vermutlich ältesten Straßentrasse über 12 Prozent auf 8 Prozent der heutigen Straße vermindert wurde. Ohne auf das Problem der Datierung von Altwegen einzugehen, lässt sich feststellen, dass Wegenetze und Verkehrsverbindungen sich in ihrer Lage und ihrem Verlauf oft als sehr dauerhaft und statisch erwiesen haben. Die Aussage eines baden-württembergischen Paläolithikers, unsere heutigen Bundesstraßen seien einstige Mammutpfade, trifft diesen Sachverhalt, wenn er auch sicher bewusst überspitzt formuliert wurde.

### Begleitbauwerke und Wegbegleiter

Von Interesse sind ebenfalls Wegbegleiter und Begleitbauwerke entlang alter Straßentrassen, die Hinweise auf Funktion und Bedeutung der Verkehrswege geben können. Sie sind in der Regel nur bei neuzeitlichen Altwegen erhalten – bisweilen noch am ursprünglichen Platz, oft auch versetzt, um den aktuellen Verkehr nicht zu behindern. Eine bei Weitem nicht vollständige, quer durch die Zeiten gehende Aufzählung soll eine Vorstellung vom breiten Spektrum der Wegbegleiter und Begleitbauwerke geben:

6 Der „Sieben-Kreuzle-Weg“ von Ebingen hinauf auf den Großen Heuberg (Albstadt-Ebingen, Zollernalbkreis). Abgearbeiteter Fels, präzise ausgemeißelte Spurrinnen und zwischen den Geleisen Trittstufen für Zugtiere. Aufnahme 2002.

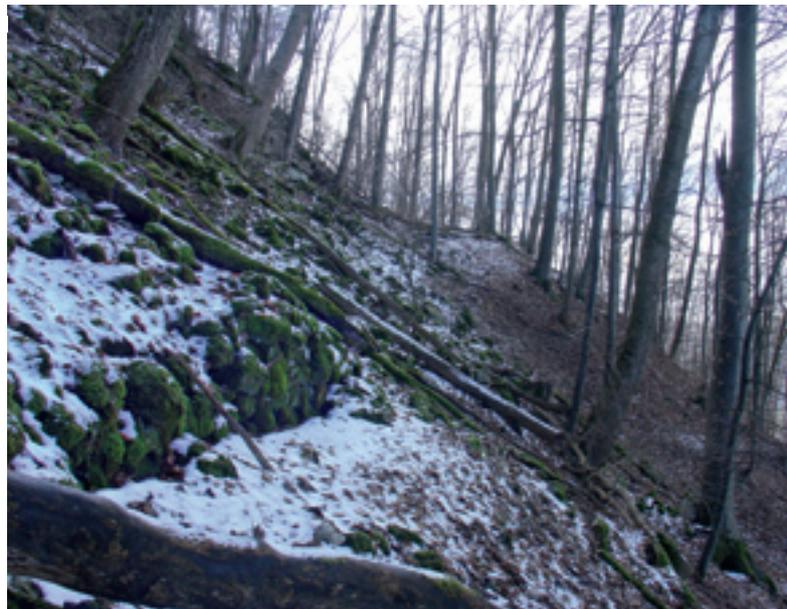
7 Der historische Weg von Rübgarten ins Neckartal (Landkreis Tübingen). Pflasterstraße mit durch Gebrauch eingefahrenen Spurrinnen. Aufnahme 2009.





8 Verfallene Trasse der Alten Steige von Neidlingen über den Hof Reußenstein nach Wiesensteig. In den Steilhang terrassenartig eingearbeitetes Wegband oberhalb der Landesstraße L 1200. Blick bergauf. Aufnahme 2013.

9 Abschnitt der verfallenen Trasse der Alten Steige zwischen L 1200 und dem Hof Reußenstein. Links des zur Hälfte bereits abgerutschten Wegbandes erhebt sich noch eine roh gefügte Stützmauer, die Wegtrasse setzt sich jenseits eines schmalen Berggrutes fort. Blick bergauf. Aufnahme 2011.



Meilensteine können bei Römerstraßen wichtig für die Datierung des Straßenzuges sein. Stundensteine erfüllen einen den Meilensteinen vergleichbaren Zweck, sie sollen über die Angabe der Reisedauer die Länge der Wegstrecke vermitteln. Hinweissteine, zum Beispiel „Radschuh anlegen“ oder „dieser Weeg ist ... verboten“, entsprechen unseren heutigen Verbots- und Gebotszeichen. Steinkreuze, Gruhbänke und Wegweiser sind Wegbegleiter, die derzeit im Zuge der Erfassung von Kleindenkmälern gesichert und auch wieder aufgestellt werden. Wegbegleiter in Form von Kleinfunden (zum Beispiel verloren gegangene Gegenstände, zerbrochene Gefäße, Münzen, römische Schuhnägel) kommen bei Wegen, die bis ins Mittelalter oder gar in vorgeschichtliche Zeit zurückreichen, meist nur bei archäologischen Ausgrabungen zutage. Als Begleitbauwerke seien genannt: Stützmauern an alten Wegetrassen (Abb. 9), Brücken, Brunnen und Tränken sowie Kapellen.

### Die Neidlinger Steige(n)

Über die Neidlinger Steige führt der Straßenzug von Kirchheim/Teck über Weilheim und Neidlingen auf die Schwäbische Alb, wieder ins Filstal hinab nach Wiesensteig oder weiter hinauf auf die Albhochfläche bei Westerheim und Hohenstadt.

An diesem Aufstieg beim namensgebenden Ort Neidlingen können noch heute drei Straßenlinien verfolgt werden: Die heutige Landesstraße L 1200 mit einer Steigung von 8 Prozent, die gestreckt verlaufende und relativ modern wirkende, circa 12 Prozent steile Neue Steige und die verfallene, durch einen Steinbruch und die Landesstraße unterbrochene Alte Steige (15 Prozent).

Besonders interessant ist Letztere, können bei ihr doch fast alle Erscheinungsformen und Verfallstadien einer abgehenden Straße beobachtet wer-

den. Gustav Schwab erwähnt sie in seinem 1823 erschienenen Wanderführer „Die Neckarseite der Schwäbischen Alb“ als eine „neu geschlagne schöne Straße“, die an einer Stelle „durch eine tüchtige Felswand gesprengt“ worden sei. Sie beginnt oberhalb von Neidlingen im einstigen Weideland noch vor dem Steilanstieg des Albtraufs als leicht eingesenkter Hohlweg und setzt sich als tiefer Hohlweg im bewaldeten Steilhang fort bis unterhalb der querenden Landesstraße. Jenseits dieser Straße und eines aufgelassenen Steinbruchs verläuft das Wegband terrassenartig schräg zum Hang (Abb. 8) und wird immer wieder durch Erdbeben unterbrochen. Etwas weiter oberhalb begleitet bergseits eine verfallende Stützmauer die teilweise abgerutschte Wegtrasse (Abb. 9). Kurz vor der Traufkante durchbricht die Steige die von Gustav Schwab erwähnte Felsnase. Wenig später wird die Hochfläche beim Reußensteiner Hof, einem einstigen, 1566 bezeugten Maierhof der Burg Reußenstein, erreicht. Die Straße setzte sich vermutlich in Richtung Wiesensteig im oberen Filstal fort.

Die östlich liegende Neue Steige, die schon in dem Forstkartenwerk Andreas Kiesers (entstanden 1680–1687) so bezeichnet wird, beschreibt Schwab nicht. Sie scheint damals in schlechtem Zustand gewesen zu sein, denn kurz danach, in den 1830er Jahren, wurde sie „mit großen Kosten neu angelegt“. Nach dem Bau der heutigen Landesstraße um 1860, mit im unteren Teil neuer Linienführung ab etwa den 1970er Jahren, verlor die Neue Steige ihre Bedeutung, heute dient sie nur noch der Holzabfuhr. Anfänglich verläuft sie gestreckt und mit gleichmäßiger, relativ moderater Steigung. Im weiteren Verlauf im bewaldeten Hang ist an ihrer Bergseite teilweise der Fels abgearbeitet. Insgesamt wirkt die Trasse durch ihre großzügige Linienführung neuzeitlich (Abb. 10). Kurz vor

Erreichen der Hangschulter, dort wo sie mit einer Kehre in die Hochfläche einschwenkt, sind an ihrer rechten Seite zwei ältere abgeschnittene Hohlwegstücke zu erkennen. Ungefähr beim Eckhof, wo auch die Landesstraße die Hochfläche erreicht, endet der Anstieg der Neuen Steige.

Welche der beiden alten Steigen die ältere ist, ist ungewiss. Friedrich Hertlein (1865–1929) etwa vermutet, die Neue Steige sei Teil der Römerstraße, die von Köngen durch das Lindachtal über Weilheim unter Teck nach Wiesensteig führt. Manches spricht dafür, ein Nachweis ist jedoch noch nicht gelungen.

### Inventarisierung von Altwegen

Bei der Beschäftigung mit Altwegen fragt man sich, inwieweit diese erfasst werden sollen und wegen ihrer schieren Menge überhaupt erfasst werden können. Glücklicherweise steht den Altstraßenforschern seit gut 10 Jahren ein Werkzeug zur Verfügung, das die bisher außerordentlich mühsame Forschungsarbeit revolutioniert hat: die Nutzung der aus den landesweit vorliegenden Laserdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landentwicklung entwickelten Geländemodelle (LIDAR) (Abb. 11). Beim Landesamt für Denkmalpflege wird dieses Prospektionsverfahren seit dieser Zeit angewandt – mit überwältigendem Erfolg.

Zuvor war mit Beginn der 1980er Jahre begonnen worden, im Rahmen des Projekts „Atlas archäologischer Geländedenkmäler in Baden-Württemberg“ neben den „klassischen“ Geländedenkmälern, wie Wallanlagen, Viereckschanzen, Grabhügel und anderen, auch Altwegen topografisch aufzunehmen sowie das breite Spektrum der vom Menschen geschaffenen Geländeformen (Wölbäcker und Ackerterrassen, Bergbauspuren, Kanalsysteme, Kohlplatten, Wolfgruben und weitere mehr). Doch dies war oft nur punktuell im Umfeld der klassischen Geländedenkmäler möglich.

Im Idealfall wurden die Altwegen, neben der Dokumentation durch eine topografische Aufnahme, auch beschrieben und dabei die historischen, die topografischen und die technischen Aspekte berücksichtigt. So beispielsweise bei der Eschelbacher Steige geschehen und – eingeschränkt – bei den Altwegen rings um den Heiligenberg bei Heidelberg.

Weil Altwegen als Kulturdenkmale und als verkehrs- und technikgeschichtliche Denkmale aus Unkenntnis und des öfteren auch wegen ihrer Unscheinbarkeit gefährdet sind, durch Baumaßnahmen aller Art und auch durch den modernen Ausbau alter, historischer Trassen, ist es unverzichtbar, sie zu erforschen und gegebenenfalls zu inventarisieren um dadurch Grundlagen für ihren Schutz zu schaffen. Zudem sind sie in topografi-



scher, technischer und geschichtlicher Hinsicht interessant, faszinierend und mit der Lebenswelt der Menschen untrennbar verbunden.

### Literatur

Andreas Gutekunst und Jürgen Hald: Eine frühkeltische Wegtrasse bei Hilzingen – weitere Ausgrabungen im Wohnbaugebiet „Beim Steppbachwiesle“, in: Archäologische Ausgrabungen in Baden-Württemberg 2019, S. 133–136.

Leif Hansen und Ralf Hartmayer, Doris Schmid: Archäologische Ausgrabungen im Zuge der Flurbereinigungsmaßnahmen auf Gemarkung Herbertingen, in: Archäologische Ausgrabungen in Baden-Württemberg 2017, S. 29–32.

Rainer Gross und Dieter Müller: Die Eschelbacher Steige bei Neuenstein-Eschelbach und Waldenburg (Hohenlohekreis). Atlas archäologischer Geländedenkmäler in Baden-Württemberg 6, Siedlungs-, wirtschafts- und verkehrsgeschichtliche Denkmäler, Heft 1, Stuttgart 2010.

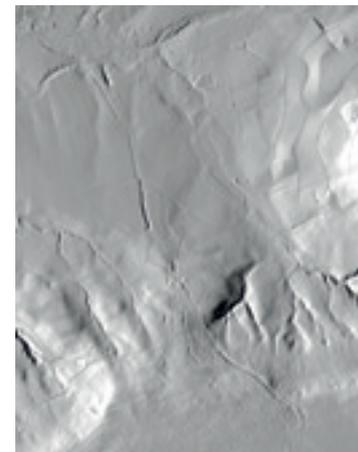
Christoph Morrissey: Zollernalbkreis. Führer zu archäologischen Denkmälern in Deutschland 43, Stuttgart 2003, S. 114–115. (Albstadt-Ebingen: Der Sieben-Kreuzle-Weg in der Riedhalde).

Rolf-Heiner Behrends und Dieter Müller: Die Befestigungen auf dem Heiligenberg bei Heidelberg. Atlas archäologischer Geländedenkmäler in Baden-Württemberg 2, Vor- und frühgeschichtliche Befestigungen, Heft 5, Stuttgart 2002, 93–108 Altwegen.

Dieter Denecke: Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegforschung im Raum zwischen Solling und Harz. Göttinger Geographische Abhandlungen 54, Göttingen 1969.

**Dieter Müller**  
Bergheimer Weg 43  
70839 Gerlingen

10 Die Neue Steige von Neidlingen nach Wiesensteig kurz vor Erreichen der Albhochfläche (Aufnahme 2011).



11 Die Eschelbacher Steige im Reliefbild.