

ZUR GESCHICHTE
VON
STRASSEN UND VERKEHR
IM LAND
ZWISCHEN RHEIN UND MAIN

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung des Doktorgrades
der Hohen Philosophischen Fakultät der
JOHANN WOLFGANG GOETHE-UNIVERSITÄT
zu Frankfurt am Main

Vorgelegt von
Studienassessor Alfred Kurt
aus Offenbach-Bieber

D 21

733

1956

	Seite
e) Dieburg - Frankfurt - Heddernheim	51
f) Dieburg - Bürgel	52
g) Dieburg - Kesselstadt	53
h) Dieburg - Seligenstadt	55
i) Dieburg - Stockstadt a.M.	57
k) Dieburg - Odenwald	61
l) Dieburg - Gernsheim	63
5. Die Bergstraße	65
6. Querverbindungen und Auslandswege	66
Zusammenfassung	67
III. KÖNIGSSTRASSEN DER KAROLINGER	70
Allgemeines	70
1. Straßen von Mainz nach Osten und Südosten	76
a) Mainz - Mitteldeutschland	78
b) Mainz - Seligenstadt und Mainz - Würzburg	88
c) Mainz - Bergstraße - Heidelberg	93
2. Von Frankfurt in das südmainische Gebiet ausstrahlende Straßen	94
a) Frankfurt - Trebur	94
b) Frankfurt - Nierstein	95
c) Frankfurt - Worms	95
d) Frankfurt - Bergstraße	97
e) Frankfurt - Odenwald und Frankfurt - Aschaffenburg	98
f) Frankfurt - Seligenstadt	100
3. Querverbindungen	102
a) Trebur und Oppenheim - Steinheim	102
b) Trebur - Okriftel	104
c) Worms - Fulda	105
Zusammenfassung	105

IV. ZOLL- UND GELEITSSTRASSEN UND STÄDTE

1. Die Wechselböden
2. Bemühungen um das Geleit
3. Die südmainische Geleitsstraße Frankfurt
a) Die Mainz
b) Die Oppenheim
c) Die Darmstadt
d) Die Nürnberg
4. Die "Rheinische Geleitsstraße"
5. Geleitsstraßen
a) Die "alte Geleitsstraße"
b) Dieburg - Seligenstadt
c) Dieburg - Würzburg
d) Dieburg - Würzburg
6. Geleitsstraßen
7. Geleitsstraßen
8. Zölle und Zölle
Zusammenfassung

V. KUNSTSTRASSEN

1. Postkurse
2. Verkehrsverbindungen
a) Das Ende
b) Kurmainz für ein
3. Der Ausbau
Zusammenfassung

ANMERKUNGEN

QUELLEN UND LITERATUR

Seite		Seite
51		
52		
53		
55		
57		
61		
63		
65		
66		
67		
70		
70		
76		
78		
88		
93		
94		
94		
95		
95		
97		
98		
100		
102		
102		
104		
105		
105		
	IV. ZOLL- UND GELEITSSTRASSEN DER FÜRSTEN UND STÄDTE	108
	1. Die Wechselbeziehung Stadt - Straße	108
	2. Bemühungen um die Sicherheit der Straßen, das Geleit	109
	3. Die südmainischen Geleitsstraßen nach Frankfurt	115
	a) Die Mainzer Straße	115
	b) Die Oppenheimer Straße	116
	c) Die Darmstädter Straße	119
	d) Die Nürnberger Straße	120
	4. Die "Rheinstraße" (Mainz - Aschaffenburg)	127
	5. Geleitsstraßen im Dieburger Gebiet	128
	a) Die "alte Dieburger Straße"	129
	b) Dieburg - Mainz	132
	c) Dieburg - Höchst, Dieburg - Frankfurt, Dieburg - Steinheim	134
	d) Dieburg - Miltenberg	136
	6. Geleitsstraßen zum Mainübergang Höchst	137
	7. Geleitsstraßen im Darmstädter Gebiet	140
	8. Zölle und Zollstraßen	142
	Zusammenfassung	146
	V. KUNSTSTRASSEN DER LANDESFÜRSTEN	149
	1. Postkurse zwischen Rhein und Main	149
	2. Verkehrsverhältnisse am Ende des 18. Jahrhunderts	
	a) Das Ende des Frankfurter Messegeleites	152
	b) Kurmainzische und hessische Planungen für ein neues Straßensystem	154
	3. Der Ausbau der Chausseen	159
	Zusammenfassung	162
	ANMERKUNGEN	164
	QUELLEN UND LITERATUR	187

E I N L E I T U N G

Überblick über die bisher erschienene Literatur zur
Geschichte der Straßen zwischen Rhein und Main;
Ziel der Arbeit

Straßenforschung wird im Gebiet südlich des unteren
Maines bereits seit mehr als einem Jahrhundert betrieben.
Schon 1836 beschrieb der hochverdiente Lokalforscher
Johann Wilhelm Christian Steiner, Professor zu Seligen-
stadt, die "römischen Heerstraßen am linken Mainufer"
im ersten Band des Hessischen Archivs für Geschichte
und Altertumskunde. Gegenstand seiner Abhandlung war
vor allem die Straße Dieburg - Frankfurt; übrigens - um
dies vorwegzunehmen - die erste und einzige Römerstraße,
deren Verlauf im Rodgau genau festgelegt werden konnte.

Doch auch schon vor Steiner war es gelegentlich üblich,
in Topographien und ähnlichen Schriften auf alte Straßen,
vornehmlich Römerstraßen, hinzuweisen. In diesem Zusam-
menhang sei nur Konrad Dahls 1812 erschienene "Historisch-
Topographisch-Statistische Beschreibung des Fürstentums
Lorsch" genannt, in der auch ein kurzer Abschnitt den
alten Straßen gewidmet ist und die mit einer Schilderung
des Verkehrs auf der damaligen Bergstraße endet. Solche
Bemerkungen können uns heute bereits wieder als Quellen
dienen, denn vieles, was den Menschen des 19. Jahrhunderts
noch sichtbar war, ist inzwischen durch intensive
Forstkultur, Bebauung und Flurbereinigung verschwunden.
Darüber hinaus hatten sie noch Zugang zu einer Reihe
von ungedruckten Quellen, die im Zweiten Weltkrieg ver-
nichtet wurden.

Eine planmäßige Straßenforschung setzte erst in der
zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein. Es war die Zeit,
da die grundlegenden Werke allgemeiner Art über das

Straßenwesen i
ihrer Spitze z
deutschen Stra
Mitte des 17
seine umfassen
heute noch ni

G. Landau lie
Heer- und Han
Frankfurt - L
stellte.

Über die Stra
berichtete Fr
Straßen der F

Im Gebiet des
Kofler, der i
1896 "Alte St
dabei allerdi
sondern stütz
als überholt
Kartenstudium

Einen mächtig
dann durch d
finanzierte
"Die südlich
Zeit" (1913)
sich aber, w
des Maines u
gängen nach
Mainuferstra

Über "Die rö
handelte 193
Raetischen I
nisse der Rö

Straßenwesen im Mittelalter geschrieben wurden, an ihrer Spitze zu nennen Ernst Gasners Schrift "Zum deutschen Straßenwesen; von der ältesten Zeit bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts" (1889), ein Werk, das durch seine umfassenden und mannigfaltigen Quellenbelege auch heute noch nicht übertroffen ist.

G. Landau lieferte "Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen" (1856), wobei er die Verbindung Frankfurt - Leipzig in den Mittelpunkt seiner Ausführungen stellte.

Über die Straßen der engsten Umgebung von Frankfurt berichtete Friedrich Scharff 1865 in seinem Aufsatz "Die Straßen der Frankenfurt".

Im Gebiet des Großherzogtums Hessen war es Friedrich Kofler, der in der Westdeutschen Zeitschrift 1893 und 1896 "Alte Straßen in Hessen" beschrieb. Kofler griff dabei allerdings kaum auf archivalische Quellen zurück, sondern stützte seine Ausführungen, die heute weitgehend als überholt gelten können, auf Geländebegehung und Kartenstudium.

Einen mächtigen Auftrieb erhielt die Altstraßenforschung dann durch die planmäßig betriebene und staatlich finanzierte Limesforschung. Georg Wolffs Meisterwerk "Die südliche Wetterau in vor- und frühgeschichtlicher Zeit" (1913) ist eine Frucht jener Arbeiten, beschränkt sich aber, wie der Titel sagt, auf das Gebiet nördlich des Maines und erwähnt nur kurz die von den Mainübergängen nach Süden ausstrahlenden Straßen und die südliche Mainuferstraße.

Über "Die römischen Heerstraßen zwischen Main und Neckar" handelte 1933 Karl Schumacher im "Obergermanisch-Raetischen Limes" und faßte darin die bisherigen Ergebnisse der Römerstraßenforschung zusammen.

Schlechter ist es um die mittelalterliche Straßenforschung bestellt, die über die Beschreibung einzelner Straßen, wie etwa der Bergstraße und des Wormser Weges, nicht hinausgekommen ist.

Anzuerkennen ist die Arbeit einzelner Heimatforscher, so z.B. in Schwanheim, Langen und Seligenstadt, die genaue und zuverlässige Beschreibungen der örtlichen Gemarkungen mit Erklärung der Flur- und Wegenamen anfertigten.

Nach dem Zweiten Weltkrieg trat das Problem der karolingischen Königsstraßen in den Vordergrund der Straßenforschung. Während aber das Gebiet nördlich des unteren Maines durch mehrere Arbeiten von Willi Görlich eingehend behandelt wurde und das Land östlich der Rhein-Main-Ebene durch Helmut Weigels Abhandlung über "Straße, Königscentene und Kloster im karolingischen Ostfranken" erfaßt wurde, hat noch niemand versucht, im Gebiet zwischen Main und Rhein die karolingischen Königsstraßen zu bestimmen.

Die Entwicklung des Straßennetzes und des Verkehrs im unteren Maingebiet von den recht dunklen Anfängen der vorgeschichtlichen Zeit bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts darzustellen, ist das Ziel dieser Arbeit. Der Endpunkt wurde so gewählt, da erst in diese Zeit das Ende der alten Straßen fällt. Mag auch für die politische Geschichte die Neuzeit mit den Entdeckungen und der Reformation beginnen, auf den deutschen Straßen und im Verkehrswesen bestehen die mittelalterlichen Zustände fort bis zum Zusammenbruch des Heiligen Römischen Reiches. Die "Neuzeit" des Verkehrs setzt erst mit dem Chausseebau und der Erfindung der Dampflokomotive ein.

Für einen so ausgedehnten Zeitraum mußten natürlich Quellen verschiedenster Art herangezogen werden: Flurnamen und Flurkarten, Ausgrabungsergebnisse, das Bild

der Landschaft
und Reisebesch
Straßenakten, U
druckte Quellen
in den letzten
in Darmstadt un
zu denen in Fra
so wichtigen al
blieben die für
des Mainzer Reg

Auch die Landsc
ihr ursprünglic
Main-Gebietes z
Bevölkerungzah
immer größere
Landschaftsbild
für Industrie-
müssen.

Zahlreiche Eis
Umgehungsstraß
alte Verbindun
losigkeit. Die
oft die letzte
besonders von
Ebene vierteil
werden in weni
kultur, die re
der meist gewu
zieht, verschw
auch auf den
zügen, wie sie
eine rentable
bereinigung ha
durch eine sch
Daher ist es

der Landschaft selber, alte Karten und Pläne, Grenz- und Reisebeschreibungen, Zoll-, Geleits-, Post- und Straßenakten, Urkunden und andere gedruckte und ungedruckte Quellen. Dabei zeigte es sich, wieviele Quellen in den letzten Jahrzehnten verloren gingen. Die Archive in Darmstadt und Frankfurt hatten starke Kriegsverluste, zu denen in Frankfurt auch die für die Straßenforschung so wichtigen alten Karten und Pläne zählen. In Würzburg blieben die für diese Arbeit in Frage kommenden Bestände des Mainzer Regierungsarchives glücklicherweise erhalten.

Auch die Landschaft selber verliert in zunehmendem Maße ihr ursprüngliches Aussehen, denn der Wandel des Rhein-Main-Gebietes zu einem Industrieschwerpunkt läßt die Bevölkerungszahl ständig steigen und hat zur Folge, daß immer größere Bezirke, die das historisch gewordene Landschaftsbild noch bis in unsere Tage bewahrt hatten, für Industrie- und Siedelungszwecke erschlossen werden müssen.

Zahlreiche Eisenbahnlinien, moderne Fernverkehrs- und Umgehungsstraßen durchschneiden das Land, unterbrechen alte Verbindungen oder verurteilen sie zur Bedeutungslosigkeit. Die romantischen und stillen Waldwege, die oft die letzten Überbleibsel alter Straßen sind, werden besonders von den zwei Autobahnen, die die Rhein-Main-Ebene vierteilen, rücksichtslos durchschnitten und werden in wenigen Jahren durch die planmäßige Forstkultur, die rechtwinklig sich schneidende Schneisen der meist gewundenen Streckenführung der alten Wege vorzieht, verschwunden sein. Vergeblich sucht man oft auch auf den Feldgemarkungen nach den alten Straßenzügen, wie sie das Meßtischblatt noch zeigt. Die für eine rentable Landwirtschaft so notwendige Flurbereinigung hat auch hier die historisch gewachsene Flur durch eine schematisch rationelle Aufteilung ersetzt.

Daher ist es mit ein Ziel dieser Arbeit, den Verlauf der

alten Straßen zu beschreiben und festzulegen, solange er zumindest streckenweise noch sichtbar ist. Auch die beigelegten Photos, Skizzen und Karten sollen diesem Zwecke dienen. Sie stammen, wo nicht anders angegeben, vom Verfasser selbst.

Räumlich erfaßt die Arbeit das Gebiet zwischen unterem Main und Rhein, das im Mittelalter als Dreieich bekannt war und nach dem Weistum von 1338 etwa durch die Linie Mainz - Hanau - Aschaffenburg - Stockstadt a.Rh. begrenzt wird. Quellenmäßig bedingt liegt dabei der Schwerpunkt der Untersuchung im Ostteil der Dreieich, d.h. im heutigen Stadt- und Landkreis Offenbach und dem Nordteil des Kreises Dieburg. Gelegentlich greift aber die Arbeit auch über die oben angegebenen Grenzen hinaus, um einen Straßenzug nach Süden oder Osten in das von der Straßenforschung noch stark vernachlässigte Gebiet des Odenwaldes oder Spessarts weiter zu verfolgen.

Naturst
=====

Eine topographische Karte des Rhein-Main aus den verschiedenen müssen. Der Verkehr Nordosten, der durch die oberhessische Weg nehmen kann, w Oberrheinische Tie Daneben bestehen aus dem Saargebiet die Rhein-Main-Elbe durch das Kinzig trifft noch der ankommende Verkehr sich hier schneiden

Zunächst erhebt geschichtliche Verfehlen jeglicher wenigen Anhaltsp Aussagen über We Zeit - das Wort fehl am Platze - Bodenfunden, der bekannten Lebens mit mehr oder mi welche Wege wohl

Die augenfälligen vorgeschichtlichen

ERSTES KAPITEL

Naturstraßen der Vorzeit

Eine topographische Karte, oder noch besser eine Reliefkarte des Rhein-Main-Gebietes zeigt, daß hier Fernwege aus den verschiedensten Richtungen zusammentreffen müssen. Der Verkehr aus dem Norden, Nordwesten und Nordosten, der durch das Rheintal, über die Taunuspässe, die oberhessische Senke und durch das Kinzigtal seinen Weg nehmen kann, wird hier zusammengefaßt und durch die Oberrheinische Tiefebene nach Süden weiter geleitet. Daneben bestehen aber auch günstige West-Ost-Verbindungen: aus dem Saargebiet durch das Rheinhessische Hügelland in die Rhein-Main-Ebene und weiter über den Spessart oder durch das Kinzigtal nach Thüringen. Und schließlich trifft noch der aus Südosten, aus Ostfranken und Bayern kommende Verkehr im Rhein-Main-Gebiet auf die anderen, sich hier schneidenden Verkehrswege.

Zunächst erhebt sich nun die Frage, welche Wege der vorgeschichtliche Verkehr eingeschlagen hat. Bei dem Fehlen jeglicher schriftlicher Überlieferung und bei den wenigen Anhaltspunkten anderer Art können freilich alle Aussagen über Wege oder Fernwege der vorgeschichtlichen Zeit - das Wort "Straße" ist wohl in diesem Zusammenhang fehl am Platze - nur begründete Hypothesen sein. Aus den Bodenfunden, der Bodenbeschaffenheit und den uns heute bekannten Lebensgewohnheiten jener Zeit können wir nur mit mehr oder minder großer Wahrscheinlichkeit schließen, welche Wege wohl damals schon benutzt worden sind.

Die augenfälligsten, noch heute sichtbaren Zeugen einer vorgeschichtlichen Bevölkerung im unteren Maingebiet

sind die Hunderte von Hügelgräbern, die sich in den Wäldern erhalten haben, jetzt aber dort, wo sie nicht unter Denkmalschutz stehen, durch Forstkultur und Kiesabbau bedroht sind. Ein Teil von ihnen ist auf den Maßstischblättern eingezeichnet. Ein genaueres Bild von ihrer Lage und der Verschiedenheit ihrer Anlage vermittelt für den Kreis Offenbach und die angrenzenden Gebiete die von Karl Nahrgang bearbeitete Spezialkarte ¹⁾. Man erkennt mehrere Grabhügelreihen und mit ihnen Siedlungsreihen, da die heute nur selten nachweisbaren Siedlungen in der nächsten Umgebung der Grabhügel anzunehmen sind. Daß die einzelnen Siedlungen durch einen Weg miteinander verbunden waren, ist kein besonders gewagter Schluß, zumal diese Wege oft heute noch vorhanden sind und sich zum Teil sogar bis ins Mittelalter nachweisen lassen. Möglich, aber nicht zu beweisen, ist die Annahme, daß die Völkerschaften, die ihre Toten in den Grabhügeln bestatteten, entlang dieser meist in westöstlicher Richtung verlaufenden Wege in das Gebiet am unteren Main eindrangen und an ihnen ihre Siedlungen anlegten.

Der Verlauf aller alten Fernwege wird entscheidend bestimmt durch günstige Furten und das Bestreben, sich den wasserreichen Niederungen fernzuhalten. Es ist heute eine allgemein akzeptierte Erkenntnis der Straßenforschung, daß der Verkehr bis tief in das Mittelalter sumpfiges Gelände mehr scheute als Steigungen und sich deshalb in der Hauptsache auf ausgesprochenen Höhenwegen vollzog ²⁾, während die großen Fernstraßen und Eisenbahnlinien der Neuzeit den Niederungen und Tälern folgen.

Die Wahrscheinlichkeit für das vorgeschichtliche Alter eines Fernweges besteht also dann, wenn dieser auf einer trockenen Höhe oder Wasserscheide verläuft und auf eine leicht zu durchquerende Furt zustrebt; die

Wahrscheinliche
funde zeigen, da
Siedlungen in vo
Funde die Benutz
Es wäre also zu
unteren Maines d

1. Ein Fernweg

Schon bei einem
geschichtlichen
sich in ostwestl.
Steinheim bis K
Vermutung, daß
historischen Fe
wo führte er hi
Aus Mitteldeu
ein alter Fernw
knie bei Hanau.
hainer Straße",
karolingischen
werden müssen.
Benutzung ist
der Freigerich
aufgedecktes G
der Jungsteinz
kleine Erdscha
Auheim, die di
Fernweges an d
Limes traf. Ab
Poststraße", d
weg, durch das
Die prähistori
ist verbürgt d

Wahrscheinlichkeit wird fast zur Gewißheit, wenn Bodenfunde zeigen, daß entlang dieses Weges menschliche Siedlungen in vorgeschichtlicher Zeit bestanden oder andere Funde die Benutzung durch Händler erweisen.

Es wäre also zu untersuchen, für welche Wege südlich des unteren Maines diese Voraussetzungen zutreffen.

1. Ein Fernweg von Mitteldeutschland zum Mittelrhein

Schon bei einem flüchtigen Blick auf die Karte der vorgeschichtlichen Grabhügel erkennt man eine Kette, die sich in ostwestlicher Richtung parallel zum Main von Steinheim bis Kelsterbach hinzieht. Was stützt nun die Vermutung, daß diese Grabhügelgruppen längs eines prähistorischen Fernweges entstanden sind? Wo kam er her, wo führte er hin?

Aus Mitteldeutschland und dem oberen Maingebiet zieht ein alter Fernweg über die Höhen des Spessarts zum Mainknie bei Hanau. Es ist dies die sogenannte "Birkenhainer Straße", auf die im Zusammenhang mit den karolingischen Königsstraßen noch näher wird eingegangen werden müssen. (vgl. Kap. III, 1a) Ihre vorgeschichtliche Benutzung ist gesichert durch ein 1932 auf den Höhen der Freigerichter Bucht in unmittelbarer Nähe der Straße aufgedecktes Gräberfeld, dessen älteste Fundstücke man der Jungsteinzeit zuschreibt³⁾, und außerdem durch eine kleine Erdschanze bei dem Neuwirtshaus östlich Großauheim, die die Römer zur Sperrung und Überwachung des Fernweges an der Stelle errichteten, wo er auf den Limes traf. Ähnlich wurde auch die sog. "Gelnhäuser Poststraße", der nördlich des Maines verlaufende Parallelweg, durch das Kleinkastell Langendiebach überwacht. Die prähistorische Benutzung dieses nördlichen Fernweges ist verbürgt durch eine Reihe von Funden aus der

Bronze-, Hallstatt- und La Tène-Zeit sowie durch die Grabhügelgruppe, die sich an ihm entlang am nördlichen Hochufer von Main und Kinzig hinzieht.⁴⁾

Zwischen Hanau und Groß-Auheim, südlich des ausgegangenen Kinzdorfes, erreicht die Birkenhainer Straße den Main. Hier, wie bei Frankfurt und Stockstadt befinden sich die Stellen, wo die beiden Hochufer sich dem Flußbett des unteren Maines am dichtesten nähern,⁵⁾ so daß sich an den vorhandenen Mainfurten⁶⁾ günstige Übergangsmöglichkeiten über den Fluß bieten.

Die Gesamtrichtung dieser Fernverkehrsader zielt geradezu auf diesen vorteilhaften Mainübergang bei Großauheim - Steinheim, so daß man nicht mit Wolff⁷⁾ annehmen möchte, ihre Fortsetzung sei über das Kinzdorf in der Richtung Hanau - Höchst zu suchen. Das wasserreiche und ausgedehnte Kinzigdelta⁸⁾ bei Hanau macht noch dazu diese Wegerichtung sehr unwahrscheinlich. Daran ändern auch die Funde in und in der Nähe des Kinzdorfes nichts. Die fischreichen Gewässer mögen immer wieder prähistorische Siedler angelockt haben und zusammen mit den sumpfigen Niederungen ein willkommener Schutz gegen Feinde gewesen sein, für den Verkehr über damaligen Zeit bildeten sie jedoch ein fast unüberwindliches Hindernis.

So dürfen wir wohl mit Recht die Fortsetzung des Höhenfernweges von Mitteldeutschland über den Spessart im Gebiet südlich des Maines suchen. Auch hier in der Ebene verliert er seinen Charakter als Höhenweg nicht, wenn es auch nicht mehr wirkliche Berge sind, auf deren Kamm er entlang zieht, sondern nur noch flache Rücken oder Sanddünen, die aber trotz ihrer kaum sichtbaren Erhebung vom Volke gern als "Berge" bezeichnet werden. Gleich westlich des Steinheimer Mainüberganges, der wohl in der Nähe der mittelalterlichen Fährre (vgl. Kap. IV, 7m) zu suchen ist, führt er über das niedrige Steinheim - Dietesheimer Basaltplateau am Gallenberg vorbei, wo in den

letzten Jahre
festgestellt
Seipelsee in
im Mühlheimer
vorgeschichtl
gemarkung dur
und dem Lange
Eigenschaft d
sehr alten Fe
läßt⁹⁾. Noch
furter Weg" d
Verkehr¹⁰⁾.
Bürgeler Wal
zieht dicht
und der Müll
straße von O
reiche Grabh
einem weiter
Pechhütte er
Fernweg wohl
erhebung in
stammer Stra
bindung Fran
Kap. IV, 8c)
Bundesstraße
im Distrikt
der größten
Main-Gebiet
nur 1 km we
nächsten Hü
die weitere
heide. Auf
der angenom
östlich der
Westlich de

letzten Jahren wiederholt prähistorische Grabstätten festgestellt wurden, und vorbei an den Grabhügeln am Seipelsee in Richtung Lämmerspiel. Westlich davon, im Mühlheimer Wald zeugen vier Grabhügelgruppen von vorgeschichtlicher Besiedlung. In der Bieberer Feldgemarkung dürfte der Fernweg dem heutigen Lämmerspieler und dem Langener Weg gefolgt sein, wobei vor allem die Eigenschaft des letzteren als Flurgrenze in einer sehr alten Feldgemarkung auf ein hohes Alter schließen läßt⁹⁾. Noch im 18. Jahrhundert diente er als "Frankfurter Weg" dem in ost-westlicher Richtung gehenden Verkehr¹⁰⁾. Die Verlängerung des Langener Weges im Bürgeler Wald, der jetzt begradigte sog. "Indianerpfad", zieht dicht an den Grabhügeln zwischen der Wiesenschneise und der Müllerwegschneise vorbei und trifft an der Landstraße von Offenbach nach Heusenstamm auf die umfangreiche Grabhügelgruppe auf dem Hainbachskopf. Nach einem weiteren Kilometer werden die Grabhügel an der Pechhütte erreicht. Von hier ab ist der prähistorische Fernweg wohl identisch mit der auf einer flachen Bodenhebung in ost-westlicher Richtung ziehenden "Heusenstammer Straße", der alten mittelalterlichen Straßenverbindung Frankfurts nach Heusenstamm und dem Rodgau. (vgl. Kap. IV, 8c) Wenige Meter nördlich der Kreuzung mit der Bundesstraße 46 von Offenbach nach Sprendlingen liegt im Distrikt "alter Heegwald" mit über 100 Hügeln eine der größten vorgeschichtlichen Nekropolen des Rhein-Main-Gebietes. An der Grenze des Frankfurter Stadtwaldes, nur 1 km westlich vom alten Heegwald, befinden sich die nächsten Hügelgräber. Steinweg und Mittelweg bilden wohl die weitere Fortsetzung zu den Grabhügeln auf der Königsheide. Auf halbem Wege dorthin, aber etwa 500 m südlich der angenommenen Richtung, liegt eine weitere Gruppe hart östlich der Bundesstraße 3 Frankfurt - Neu-Isenburg.

Westlich der Königsheide läßt sich der Fernweg in dem

hier durch mehrere Eisenbahnlinien und die Anlage des Stadions stark veränderten Teil des Stadtwaldes nicht mehr verfolgen. Umso deutlicher läßt sich aber sein weiterer Verlauf vom Bahnhof Frankfurt-Sportfeld angeben: Parallel zur Kante der Kelsterbacher Terrasse folgt er als "Bischofsweg" der ehemaligen Grenze des Schwanheimer und Frankfurter Waldes, zieht an drei Grabhügelgruppen (Benzengrund, Wadtschneise und Taubenlachsneise) vorbei und erreicht bei Kelsterbach wieder den Main.

Hier, wenige Meter westlich eines alten, jetzt entfernten Hinkelsteins¹¹⁾, etwa 20 Meter über dem alten Mainlauf liegt die "Schwedenschanze", eine alte Befestigung, deren Wälle auch noch heute sichtbar sind, freilich nicht mehr in der Stärke wie sie der hessische Landeskonservator, Prof. Anthes, vor über einem halben Jahrhundert beschrieb: "Die Nordfront der Umwallung schließt sich unmittelbar an das Steilufer an und ist hier am flachsten, nur noch ca. 3/4 m hoch. Die Seiten schließen sich leicht gekrümmt an die Nordflanke an. Der größte Durchmesser von Ost nach West beträgt von den Wallkronen aus gemessen 56, der kleinste 40 m. Im Süden ist der Wall, von der Grabensohle aus gerechnet, noch über 7 m hoch. Auf der dem Fluß zugekehrten Nordseite zieht sich etwas bergabwärts eine kleine Terrasse hin, deren Bestimmung im jetzigen Zustand unklar ist, denn die Anlage hat trotz ihres noch recht stattlichen Aussehens im Laufe der Zeit sehr gelitten; besonders das Innere ist wiederholt aufgefüllt und zur Herstellung eines Festplatzes eingeebnet worden. Die Schwedenschanze macht durchaus den Eindruck eines Ringwalles, obgleich auch hier ohne Ausgrabungen etwas Sicheres nicht gesagt werden kann."¹²⁾

Für die Benutzung der Schanze in vorgeschichtlicher Zeit spricht vor allem auch ein in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts am Steilhang gefundenes Bronzeschwert¹³⁾. Ihre Bedeutung als strategischer Punkt behielt

die Schwed
erst damala

Die Fortse
nach Wester
heim und R
Mainz-Weis
zweigung b
St. Martin
lichen Mai
Schwedensc
noch erklä

Für einen
weges komm
spiel noch
oben erwäh
verlaufend
Karten bei
forsthaus
Frankenfur
Landwehr n
an den "zw
Sachsenhäu
weg. Wolff
karte¹⁷⁾ a
ihn vom We
heutigen L
Siedlung "
und Hallst
der Wolfss
Die weiter
sich in se
karte von
als die er
Main-Gebie
Karte aus

die Schwedenschanze bis ins frühe Mittelalter, da sie erst damals endgültig ausgebaut wurde¹⁴⁾.

Die Fortsetzung des Fernweges von der Schwedenschanze nach Westen ist auf dem Hochufer des Maines über Raunheim und Rüsselsheim zu dem uralten Rheinübergang bei Mainz-Weisenau anzunehmen. Denkbar wäre auch eine Abzweigung bei Kelsterbach durch die hier an der alten St. Martinskirche vorhandene Mainfurt¹⁵⁾ auf dem nördlichen Mainufer nach dem Rheingau. Die Anlage der Schwedenschanze an einer solchen Wegegabelung wäre somit noch erklärlicher.¹⁶⁾

Für einen Teil des beschriebenen ost-westlichen Fernweges kommt zwischen dem Frankfurter Sportfeld und Lämmerpiel noch eine zweite, nördlichere Bahn in Frage: Der oben erwähnte auf der Höhe der Kelsterbacher Terrasse verlaufende Bischofsweg biegt nämlich auf den älteren Karten beim Bahnhof Sportfeld nach Nord-Osten zum Oberforsthaus hin ab. Auf Scharffs Karte der "Umgegend der Frankfurter" (1865) zieht er von dort ab entlang der Landwehr nach Osten weiter, überschreitet den Königsbach an den "zwei Brückchen" und führt auf der Höhe des Sachsenhäuser Berges am Waldrand entlang bis zum Wendelsweg. Wolff hat ihn auf seiner archäologischen Fundkarte¹⁷⁾ als prähistorischen Weg eingetragen und führt ihn vom Wendelsweg weiter, oberhalb Oberrads im Zuge des heutigen Landwehrweges und Neuen Weges, nördlich der Siedlung "im Teller" vorbei, wo Grabfunde aus der Bronze- und Hallstattzeit gemacht wurden, bis zu den Hügelgräbern der Wolfsschneise im Wald an der Offenbacher Stadtgrenze. Die weitere Fortsetzung fehlt jedoch. Wolff stützt sich in seiner Streckenführung auf Pelissiers Übersichtskarte von 1905; dagegen zeigt die Haassche Karte, die als die erste maßstabgetreue Darstellung des Rhein-Main-Gebietes anzusprechen ist¹⁸⁾, wie auch Scharffs Karte aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts, daß man

sein, der den frühen Verkehr auf sich zog. Wie ein Damm durchzieht er in einer Länge von 14 Kilometern und einer Breite von durchschnittlich nur 100 Metern die Ebene, den zu beiden Seiten sich flach ausbreitenden Waldboden um fünf bis acht Meter überragend. Noch heute verläuft ein schmaler Wildpfad über den Kamm dieser Düne, während die als Waldweg erhaltene spätmittelalterliche Straße Rüsselsheim - Darmstadt (vgl. Kap. IV, 7e) auf halber Höhe hinzieht, um das dauernde Auf und Ab von Kuppe zu Kuppe zu vermeiden. Die vielen Grabhügel, die sich auf der gesamten Strecke finden, besonders dicht aber in dem Abschnitt zwischen Jagdschloß Mönchbruch und Forsthaus Niklauspforte sowie an der Autobahn liegen, zeugen von einer vorgeschichtlichen Besiedlung entlang der Düne.

Für die Annahme eines vorgeschichtlichen Weges²³⁾ müßten noch Anfangs- und Endpunkt gefunden werden. Rüsselsheim und Darmstadt waren es erst seit dem späten Mittelalter, als beide Städte als Verwaltungsmittelpunkte der katzenelnbogischen Lande aufblühten und eine Verbindung zwischen beiden notwendig wurde. Diese mittelalterliche Verbindung traf von Rüsselsheim kommend nordöstlich Haßloch auf den alten Höhenweg und verließ ihn bereits nach 6 km bei der Niklauspforte wieder, um nach Südosten über Gräfenhausen nach Darmstadt weiterzuziehen.

Da, wo nördlich Haßloch der Dünenzug langsam ausläuft, führt jedoch genau in seiner Richtung ein Pfad weiter, der auf dem Meßtischblatt 6016 (Groß-Gerau) als "Flörsheimer Weg" eingezeichnet ist, und unmittelbar zum Mainübergang von Flörsheim führt. Ebenso läßt Ravensteins Karte von 1867 erkennen, daß die Straße nach Rüsselsheim eine spätere Abzweigung ist, während der ursprüngliche Weg als Verlängerung des Höhenweges sich nach Flörsheim fortsetzte.

Hier findet sich östlich Wiesbaden Taunus ins Lahntal W. Görlich²⁴⁾ als Benutzung bereiten ihren Charakter

Am östlichen Ende noch Ravensteins Gestalt eines Weges beziehend, zu den 300 Meter südlich anschließenden W. Koberstadt befindet zeit im unteren Bedeutung die zahl am Dammweg Zeugn

Durch den Dünenzug Rüsselsheim war West-Fernweg vom land angeschloss Mainübergang mit in Verbindung. E Koberstadt nach sten erscheint d über die Anhöhe und der Messeler vorbei auf der W zur Thomashütte der mittelalterl mark bis zu der scharf nach Nord dieser Stelle w weges in der Bah aufgenommen, der vorüberzieht un

Hier findet sich der Anschluß nach Norden: über Igstadt östlich Wiesbaden werden die alten Fernwege über den Taunus ins Lahntal nach Limburg bzw. Wetzlar erreicht, die W. Görlich²⁴⁾ als karolingische Straßen bezeichnet. Ihre Benutzung bereits in prähistorischer Zeit ist durch ihren Charakter als Höhenwege jedoch wahrscheinlich.

Am östlichen Ende des Dünenzuges, den "Hohbergen", zeigt noch Ravensteins Karte von 1867 die Fortsetzung in Gestalt eines Weges, der, tangential an Erzhausen vorbeiziehend, zu der heute verschwundenen Grabhügelgruppe²⁵⁾ 300 Meter südlich der Baierseich führte. In den östlich anschließenden Wäldern der Arheilger und Langener Koberstadt befindet sich die größte Siedlung der Hallstattzeit im unteren Maingebiet, von deren Umfang und Bedeutung die zahlreichen Grabhügel und die Erdbefestigung am Dammweg Zeugnis ablegen.²⁶⁾

Durch den Dünenweg über die Hohberge in Richtung Rüsselsheim war also die Koberstadt an den großen Ost-West-Fernweg vom Rheinknie bei Mainz nach Mitteldeutschland angeschlossen und stand auch über den Flörsheimer Mainübergang mit den Siedlungen am Taunus, und im Lahntal in Verbindung. Eine Verlängerung des Weges über die Koberstadt nach Osten ist anzunehmen, am wahrscheinlichsten erscheint die Richtung von südlich Baierseich über die Anhöhe der Arheilger Koberstadt zum Steinhügel und der Messeler Höhe an den keltischen Schlackenhalde²⁷⁾ vorbei auf der Wasserscheide von Rodau und Gersprenz zur Thomashütte südlich Urberach und weiter im Zuge der mittelalterlichen Grenze der Babenhäuser und Rödermark bis zu der Stelle, wo diese im Sickenhöfer Wald scharf nach Nordosten abbiegt. Zwei Kilometer östlich dieser Stelle wird die Richtung des prähistorischen Fernweges in der Babenhäuser Gemarkung durch einen Weg aufgenommen, der in ost-westlicher Richtung an der Stadt vorüberzieht und heute noch jenseits der Kreuzung mit

der Straße nach Seligenstadt den charakteristischen, bereits 1469 bezeugten²⁸⁾ Namen "Rennweg" führt.

Für sein hohes Alter spricht außer der Bezeichnung selber seine Eigenschaft als Flur- und Gemarkungsgrenze auf einer Strecke von über 5 Kilometern auf den Sanddünen des nördlichen Gersprenzhoehufers. Sein Ziel ist unverkennbar der Mainübergang bei Stockstadt. Für dessen Vorhandensein in vorgeschichtlicher Zeit spricht vor allem die Bedeutung des Platzes in römischer Zeit²⁹⁾. Die Überwachung der Mainfurt war wohl mit ausschlaggebend für die Errichtung der beiden Kastelle, deren älteste Funde bis in die spätdomitianische Zeit hinaufreichen. Gündel³⁰⁾ glaubt auf Grund der Untersuchungs- und Fundergebnisse "mit großer Wahrscheinlichkeit" die Benutzung des Stockstädter Mainüberganges in römischer Zeit und sogar einen "Transitverkehr" annehmen zu können. Eine Schiffsanlegestelle, die wohl nicht nur den mainaufwärtsfahrenden Schiffen, sondern auch dem Verkehr mit dem anderen Ufer diene, wurde nachgewiesen. Rechtsmainisch dürfte sich der Fernweg über Aschaffenburg und die Höhen des Spessarts in Richtung auf das mittlere Maintal und das Taubertal fortgesetzt haben.

3. Ein Fernweg von Stockstadt zur Frankenfurt

Vom Stockstädter Mainübergang läßt sich unschwer eine weitere von Südost nach Nordwest gerichtete Fernverbindung erkennen, die bereits in vorgeschichtlicher Zeit benutzt worden sein dürfte. Es handelt sich dabei um den in Richtung Dudenhofen ziehenden Weg, der im Mittelalter die Hauptverbindung Frankfurt - Aschaffenburg bildete. (vgl. Kap.III,2c) Auch ihn säumen mehrere

Grabhügelgruppe
an der Schaafhe
bezirk "Unter-F
Distrikten "St
Auch die Namen
buckelweg"³¹⁾,
Verlauf auf de
sein hohes Alt
Westlich Duden
nicht mehr erk
der mittelalte
Karten von 182
von Patershaus
Hohen Berges
"Alten Babenhä
hausen und Du
gruppen am "M
sicher ist di
denkbar im Zu
furt, oder zu
Kelsterbach-S
in westlicher
Für die letzt
alter im Staa
dem 16. Jahrh
Patershausen
Rüsselsheim",
ergibt sich
man erst auf
historische
hergestellt
Kelsterbach
Rheingau kom
Bedeutung di
und Flußüber
die Befesti

Grabhügelgruppen: Im Stockstädter "Unteren Hübner-Wald", an der Schaafheimer Wiesenschneise im Babenhäuser Waldbezirk "Unter-Eichen", und im Dudenhöfer Wald in den Distrikten "Storchsbaum", "Rote Sohl" und "Beerlache". Auch die Namen "Diebsweg", "Kaiserstraße" und "Hexenbuckelweg"³¹⁾, die der Weg streckenweise führt und sein Verlauf auf dem Rücken langgestreckter Dünen bestätigen sein hohes Alter.

Westlich Dudenhofen läßt sich die Fortsetzung heute nicht mehr erkennen, sie ist aber anzunehmen in der Spur der mittelalterlichen Straße, die auf den Haasschen Karten von 1820 noch eingezeichnet ist und, hart nördlich von Patershausen vorbeiziehend, an den Hügelgräbern des Hohen Berges im Forstbezirk Gravenbruch sich mit der "Alten Babenhäuser Straße" vereinigte. Zwischen Patershausen und Dudenhofen liegen die kleineren Grabhügelgruppen am "Martinsee" und in der "Schäferheide". Unsicher ist die Fortsetzung vom Hohen Berg ab. Sie ist denkbar im Zuge der mittelalterlichen Straße nach Frankfurt, oder zumindest bis zum Zusammentreffen mit dem Kelsterbach-Steinheimer Fernweg im Stadtwald, aber auch in westlicher Richtung nach Kelsterbach - Rüsselsheim. Für die letztgenannte Richtung spricht vor allem ein alter im Staatsarchiv Darmstadt aufbewahrter Plan³²⁾ aus dem 16. Jahrhundert, der zeigt, daß der aus Dudenhofen-Patershausen kommende Weg damals noch nach Westen, "nach Rüsselsheim", weiterführte. Aus der allgemeinen Richtung ergibt sich aber als nächstes Ziel Kelsterbach, wo man erst auf die Rüsselsheimer Straße traf. Für die prähistorische Zeit wäre aber in Kelsterbach der Anschluß hergestellt an den oben beschriebenen Fernweg Mainz - Kelsterbach - Steinheim - Thüringen und an den aus dem Rheingau kommenden, hier den Main überquerenden Weg. Die Bedeutung dieser wichtigen vorgeschichtlichen Wegkreuzung und Flußübergangsstelle wird noch unterstrichen durch die Befestigungsanlage der Schwedenschanze.

Neben der beschriebenen Wegführung zwischen Stockstadt a.M. und Patershausen scheinen die Grabhügelgruppen an der Grenzschnelse im Seligenstädter Wald und die heute verschwundenen Gruppen "Heumahde" und "Schwindenrath"³³⁾ östlich und nördlich Jügesheim zusammen mit denen in der Schäferheide eine zweite, nördlichere Bahn anzudeuten. Sie ist jedoch im einzelnen nicht nachzuweisen, da keine solche Wegeverbindung besteht und auch die ältesten Pläne keine solche erkennen lassen.

4. Von der Frankenfurt zur Bergstraße

Während sich so drei prähistorische Fernverbindungen in ost-westlicher Richtung recht gut nachweisen lassen, ist dies für die von Norden nach Süden ziehenden Fernwege nicht ohne weiteres möglich.

Festzustehen scheint, daß die Bergstraße schon in frühester Zeit benutzt wurde. "Schon damals zog wohl längs des Gebirgsfußes eine unregelmäßige Wegspur, die ursprünglich mehr einem Wildpfad glich und im Lauf der Jahrhunderte immer mehr ausgetreten wurde."³⁴⁾ Depotfunde, die an der Bergstraße gemacht wurden³⁵⁾, lassen auf einen primitiven Händlerverkehr schließen.

Am Gebirgsrand vermied man, wo immer es ging, die feuchte Niederung und zog über den Höhenweg auf der Terrasse³⁶⁾. Ziel dieses Fernweges war unverkennbar der Mainübergang bei Frankfurt, von wo aus die Anschlußstrecken nach Norden und Nord-Osten durch Gg. Wolff festgelegt sind.³⁷⁾ Nicht anzugeben ist jedoch der Verlauf des prähistorischen Weges in dem Raum zwischen südlich Darmstadt, wo sich die Ausläufer des Odenwaldes in der Ebene verlieren, und dem Main. Ob die römische oder die mittelalterliche Straße ihm später hier folgte, oder ob er weiter östlich

über die Anhö
hallstattzeit

Bemerkenswert
Dieburg zwisch
einem Dutzend
durchaus mögl
kenführung -

5. Vom unteren

Eine weitere
Raum westlich
als Abzweigung
Spessart - Ta
Wald" anzuneh
bayrisch-hess
mit der mittl
Babenhäuser
und erreicht
nach Übersch
Bahnlinie As
Nach weitere
hügelgruppe
hundert Meter
Schaafheim -
grenze nach
sie vom Stoc
brochen begl
auf Pflaumhe
er - wieder
des Sattelbe
Zweieinhalb
ausgedehnte

über die Anhöhe der Koberstadt mit ihrer umfangreichen hallstattzeitlichen Siedlung zog, muß offen bleiben.

Bemerkenswert ist ferner, daß die Römerstraße Frankfurt - Dieburg zwischen Sachsenhausen und Urberach an mehr als einem Dutzend Grabhügelgruppen vorüberzog, so daß es durchaus möglich scheint, daß sie - in begradigter Streckenführung - einem älteren Weg folgte. (Kap.II,4e)

5. Vom unteren Main zum Neckar

Eine weitere Nord-Süd-Verbindung deutet sich aus dem Raum westlich Stockstadt a.M. nach Süden an: Sie ist als Abzweigung von dem Fernweg Kelsterbach - Stockstadt - Spessart - Taubertal im Stockstädter "Unteren Hübner Wald" anzunehmen. Sie folgte von hier der heutigen bayrisch-hessischen Landesgrenze, die identisch ist mit der mittelalterlichen Grenze der Stockstädter und Babenhäuser Mark und dem Verlauf der Bachgauer Landwehr, und erreichte 2 km südlich der vermuteten Abzweigung nach Überschreiten der Gersprenz, hart südlich der Bahnlinie Aschaffenburg - Darmstadt zwei Grabhügelgruppen. Nach weiteren vier Kilometern trifft sie auf die Grabhügelgruppe im Groß-Ostheimer "Unter-Wald".³⁸⁾ Etwa hundert Meter südlich der Kreuzung mit der Landstraße Schaafheim - Groß-Umstadt biegt dann die moderne Landesgrenze nach Südwesten zum Binselberg hin ab, während der sie vom Stockstädter "Unteren Hübner Wald" fast ununterbrochen begleitende Grenzweg als Hohlweg nach Südosten auf Pflaumheim weiterzieht. Jenseits des Dorfes erklimmt er - wieder als stark ausgefahrener Hohlweg - die Höhe des Sattelberges und zieht als Höhenweg weiter. Zweieinhalb Kilometer südlich Pflaumheim berührt er die ausgedehnte und sehr gut erhaltene Grabhügelgruppe auf

der Höhe 239³⁹). Der hier in südöstlicher Richtung nach Obernburg abzweigende Höhenweg dürfte wohl erst mittelalterlich sein, während der prähistorische Weg nach Süden, auf Mömlingen zog, südlich davon die Mümling überquerte. Die weitere Fortsetzung mit Hügelgräbern auf dem Henbusch und dem Querberg deckt sich dann wieder mit der bayrisch-hessischen Landesgrenze bis zu der Stelle, wo diese östlich Lützel-Wiebelsbach scharf nach Nord-Osten abbiegt. Hier aber trifft der vermutete prähistorische Fernweg auf den von Wörth a.M. ausgehenden Mümling-Limes, der von Lützel-Wiebelsbach ab in seiner Richtung nach Süden zieht. Somit liegt die Vermutung recht nahe, daß die Römer bei der Anlage des Mümling-Limes der Richtung eines älteren, vorrömischen Fernweges vom unteren Main ins Neckartal zumindest streckenweise folgten. Bei der Übertragung der Reliquien der Heiligen Petrus und Marcellinus von Steinbach im Odenwald nach Seligenstadt könnte Einhard diesen uralten Fernweg auf weite Strecken gezogen sein.

Will man keine größeren Hypothesen wagen, so muß damit wohl die Beschreibung der prähistorischen Fernwege im Gebiet südlich des unteren Mains schließen. Als Ergebnis bleibt:

1. Ein großer Fernweg zieht vom Mainzer Rheintübergang über Steinheim nach Mitteldeutschland. Auf seinem mittleren Abschnitt war er der Forschung durch Kobelts und Wolfs Schriften bereits bekannt. Diese Arbeit legte ihn nun mit einem Höchstmaß von Wahrscheinlichkeit auf weite Strecken (mit zwei Bahnen im Gebiet Frankfurt - Offenbach) im Gelände fest und fand als Nahziel die natürlichen Flußübergänge bei Mainz-Weisenau und Steinheim und als östliche Anschlußstrecke die "Birkenhainer Straße" über den Spessart nach Thüringen.

2. Die langgestreckte Mainebene zieht, muß den prähistorischen Fernweg nach Nördlich Erzhausen als prähistorische Fortsetzung östlich bei Stockstadt gegen Osten das Tauber- und Taunushängen

3. Eine Querverbindung übergingen bei Kelsterbach die sog. "Schwedel" bedeutung

4. Auch entlang Fernweg. Sein allerdings nicht überschritt er die gebildeten natürlichen Norden und Nordost

5. Eine weitere Verbindung bestand aus dem Mömlingen im Odenwald Mümling-Limes nach

Bestimmt wird die Wege durch geologischen Charakter als historische Besiedlung wurden oder in sind.

2. Die langgestreckte Sanddüne, die wie ein Damm die Mainebene zwischen Rüsselsheim und Erzhausen durchzieht, muß den primitiven Verkehr auf sich gezogen haben. Nördlich Erzhausen hatte schon K.Nahrgang diesen Weg als prähistorischen erkannt. Nunmehr wurde auch die Fortsetzung östlich der Koberstadt zum Mainübergang bei Stockstadt gefunden. Ziel dieses Weges ist im Südosten das Taubertal, im Nordwesten die Siedlungen an den Taunushängen und im Lahntal.
3. Eine Querverbindung zog von Stockstadt zu den Mainübergängen bei Frankfurt und Kelsterbach. Die Bedeutung Kelsterbachs als Knotenpunkt wird bestätigt durch die sog. "Schwedenschanze".
4. Auch entlang der Bergstraße zog ein prähistorischer Fernweg. Sein genauer Verlauf kann heute in der Ebene allerdings nicht mehr festgestellt werden. Bei Frankfurt überschritt er den Main auf dem durch eine Felsbarre gebildeten natürlichen Flußübergang. Fortsetzungen nach Norden und Nordosten sind durch Gg. Wolff nachgewiesen.
5. Eine weitere, bisher unbekannte Nord-Süd-Verbindung bestand aus dem Gebiet von Stockstadt am Main über Mömlingen im Odenwald und weiter in der Richtung des Mümling-Limes nach dem Neckartal.

Bestimmt wird der Verlauf dieser prähistorischen Fernwege durch geeignete, natürliche Flußübergänge, ihren Charakter als Höhenwege, und die Zeugnisse vorgeschichtlicher Besiedlung, die an ihnen entlang aufgefunden wurden oder in Form von Grabhügeln heute noch sichtbar sind.