

# Die mittelalterlichen Straßen in Lübeck

Ein Beitrag zur Erforschung der städtischen Infrastruktur

Mieczyslaw Grabowski,  
Lübeck

Nach Gerhard Jaritz ist die Straße, insbesondere eine Stadtstraße, als der wichtigste und bedeutendste Bereich des öffentlichen Raumes anzusprechen. Auf sie beziehen sich unterschiedliche Handlungen, die ihre sozialkulturelle Rolle unterstreichen. Die Straße ist zum einen ein Verkehrsweg, zum anderen eine Stätte, wo Ware hergestellt und gehandelt wird. Hier spielen die Kinder und Erwachsenen, treffen sich Menschen, um Informationen auszutauschen. Die Straße fungiert also als Ort der Kommunikation, ist aber auch als Objekt der Kommunikation zu verstehen. In diesem Beitrag werden die materiellen Kriterien der Lübecker Straßen im Mittelalter behandelt.

Eine Grundlage dafür stellen die Straßenbefestigungen dar, welche in den letzten Jahrzehnten in zahlreichen Rettungsgrabungen zutage gefördert wurden. Diese Tatsache ist auf die permanente archäologische Begleitung aller Bauarbeiten, in erster Linie Kanalisationsarbeiten, in der Lübecker Altstadt zurückzuführen, besonders seit ihrer Ausweisung als Grabungsschutzgebiet im Jahre 1992. Vor allem die Königstraße, die auf ihrer gesamten Länge von ca. 900 m untersucht wurde, hat hervorragende, mehrphasige Befunde geliefert. Aber auch in den seitlich angrenzenden Straßen wurden Straßenbefestigungen angetroffen. Bis auf wenige Ausnahmen handelt es sich um Beläge aus Holz. Die Qualität des Materials umfaßt eine Spannbreite von kleinen, 1 x 1 m messenden Fragmenten bis zu vierphasigen Belägen, die sich über 40 m Länge erstrecken.

Nicht alle Straßen und Plätze in Lübeck waren im Mittelalter befestigt. Die Oberflächen solcher Erdstraßen konnten, besonders nach starkem Regen, tief aufweichen und somit für Mensch, Tier und Wagen nur schwer passierbar werden. Durch das Verlegen von Hölzern oder durch die Pflasterung mit Steinen versuchte man, sie zu befestigen und zu stabilisieren. Bisher einzigartig ist die »Schotterstraße« in der Großen Burgstraße, wo das dort aufgebrachte Material durch intensive Nutzung extrem hart geworden war. Auf der Straßenoberfläche haben sich bis zu 15 cm tief eingeschnittene Wagenspuren mit einem Abstand von 1,2 m zueinander erhalten. Es handelt sich vermutlich um die älteste Straße in Lübeck, da sie in die Mitte des 12. Jahrhunderts datiert.

Die Mehrzahl der Straßenbefestigungen in Lübeck wurde jedoch aus Holz errichtet. Ein gewöhnlicher Holzbelag besteht aus einem unterirdisch verlegten Unterbau und einem oberirdischen Fahrdamm, dem Oberbau. Die Längsschwellen des Unterbaus fluchten stets mit der Verlaufsrichtung, die Hölzer des Oberbaus liegen quer darauf. Manchmal ruhen die Längsschwellen noch auf quer zu ihnen ausgerichteten Lagerhölzern. Die Konstruktionen der Lübecker Beläge unterscheiden sich stark voneinander. Als Divergenzkriterium kann zum einen die Art des Oberbaus, zum anderen das Vorhandensein und die Bauweise des Unterbaus herangezogen werden. Die Bezeichnung des Belages bezieht sich auf die Art des sichtbaren Oberbaus.

Einfachste und zugleich seltenste Befestigungsmethode war, die Straßenoberfläche mit kleinen Ästen, Holzstücken oder Reisigmatten auszulegen. Dabei wurden die Holzstücke immer quer zur Straßenrichtung direkt auf den Untergrund gelegt. Weiter verbreitet waren hingegen die Knüppelwege. Dabei handelt es sich um dicht nebeneinander, quer zur Straßenrichtung verlegte Rundhölzer. Neben Rundhölzern treten manchmal halbierte und geviertelte Stämme auf, die durch wenige Bohlen oder Kanthölzer ergänzt werden. Oft konnten bis zu 5 cm große Abstände zwischen den Hölzern beobachtet werden. In zwei Fällen wurde der

Knüppelweg ohne Zwischenhölzer direkt auf dem Untergrund verlegt. Gewöhnlich jedoch ruht der Oberbau auf einem Unterbau.

Zwei zeitlich nachfolgende Beläge aus der Königstraße verfügen über Unterbaukonstruktionen aus einer Reihe seitlich unter dem Rand des Belages verlegter Längsschwellen. Öfter konnten auch zwei parallele Reihen festgestellt werden. Bei dem Knüppelweg aus der Hundestraße wurden sogar drei Reihen von Längsschwellen nachgewiesen. An der Nordseite liegen zwei Reihen, die mit einem eigenen, 3,5 m breiten Belagzug abgedeckt sind. Südlich davon liegt die dritte Reihe mit einem anderen Zug darüber. Beide Züge treffen sich in der Mitte der Straße. Die gesamte Straßenbefestigung wurde infolgedessen als zweizügiger Knüppelweg mit einer Breite von ca. 7 m rekonstruiert. Auf die gleiche Lösung deutet der Belag aus der St. Annen-Straße, von dem ebenso drei Reihen erfaßt wurden.

Die Längsschwellen einer Reihe wurden so gelegt, daß sie sich seitlich überlappen. Stellenweise wurden sie mit kleinen Pflöcken stabilisiert. Der Oberbau war an dem Unterbau nicht befestigt. In einem Fall konnte die seitliche Begrenzung des Belages durch ein Rundholz festgestellt werden.

Der Überblick über die Knüppelwege belegt die Vielfältigkeit der angewandten Konstruktionen. Das läßt nicht zu, einen typischen Belag zu bestimmen, der immer wieder verwendet wurde. Entscheidend bei der Anwendung der einen oder anderen Konstruktion waren offensichtlich die örtlichen Gegebenheiten.

Nicht so weit verbreitet wie die vorherige Konstruktion sind Bretter- und Bohlenbeläge, deren Erhaltungs- und Erkennungszustand in der Regel schlechter ist. Bei dieser Bauart besteht der Oberbau aus Bohlen oder Brettern, manchmal ergänzt durch Rundhölzer. Dadurch konnte, im Vergleich zum Knüppelweg, ein ebener Fahrdamm erreicht werden. Die einfachste Ausführung kommt ohne einen Unterbau aus. Eine solche Lösung wurde nur einmal in der Königstraße beobachtet, wobei es sich allerdings um eine Verbindung zwischen zwei Knüppelwegen handelt. Bei den übrigen Belägen unterscheiden sich die Unterbaukonstruktionen stark voneinander. Ein Befund aus der Huxstraße besteht z. B. aus bis zu 4,0 m langen Brettern, welche Stoß auf Stoß verlegt wurden. Bei diesem Belag ist auch der Oberbau aus 25–35 cm breiten Brettern.

Die Beläge aus vier weiteren Fundstellen – Mühlenbrücke, Breite Straße, Königstraße und Große Burgstraße – zeichnen sich durch sehr massive und komplizierte Unterbaukonstruktionen aus, welche aus zwei Ebenen bestehen. In der unteren liegen, in regelmäßigen Abständen von 4,5 m und 5,5 m, quer zur Straßenrichtung mächtige (24 x 36 cm) Lagerhölzer. Die zweite Ebene des Unterbaus befindet sich darauf und besteht aus bis zu 8,5 m langen Längsschwellen. In der Königstraße hingegen liegen die Längsschwellen in kleinen Abständen von 0,6 m bzw. 1,2 m zueinander. Gegen Verrutschen wurden sie stellenweise mit kleinen Holzpflöcken fixiert. Erst darüber folgt der Oberbau aus 17–36 cm breiten Bohlen, stellenweise auch aus Rundhölzern. Weder im Unter- noch im Oberbau sind die Einzelhölzer miteinander verbunden. Lediglich die Längsschwellen einer Reihe überlappen sich seitlich. In der Mühlenbrücke geht diese Konstruktion stadtauswärts in eine Brücke über, von welcher das erste Joch erfaßt werden konnte.

Bemerkenswert ist, daß die Bohlenbeläge mit massiven Unterbaukonstruktionen ausschließlich in den Hauptstraßen der Stadt zu finden sind: Mühlenbrücke, Breite Straße, Große Burgstraße und Königstraße. Wenigstens die drei ersten decken sich mit dem Verlauf des Fernhandelswegs Bardowieck – Lüneburg – Lübeck – Ostsee. Da auf diesem Weg große Lasten transportiert wurden, ist es verständlich, daß diese Straßen mit besonders stabilen Konstruktionen befestigt wurden. An vier Stellen sind Befunde ausgemacht worden, die als Straßen-

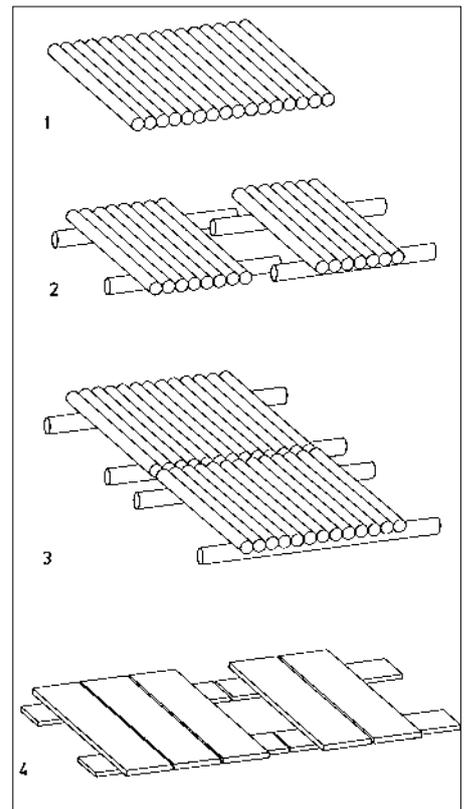


Abb. 1: Schematische Darstellung ausgewählter Straßenbeläge aus Lübeck: 1 Einfacher Knüppelbelag ohne Unterbau, 2 Knüppelbelag mit Unterbau, 3 Knüppelbelag mit zwei Zügen, 4 Einfacher Bretterbelag.

abzweigungen interpretiert werden. In der Königstraße wurde eine Abzweigung der Trasse durch den Verlaufswechsel des Knüppelweges ausgeführt. Von Süden kommend läuft er zunächst längs zur Straßenrichtung und biegt dann bei Haus 95 nach Osten ab. Die übrigen Abzweigungen stoßen rechtwinklig an die Haupttrasse. In der Königstraße und der Breiten Straße handelt es sich um Knüppelwege, in der Mühlenbrücke um einen Bohlenweg. Mit diesen Abzweigungen wurden sowohl Seitenstraßen als auch eine Parzelle erschlossen.

Um die Straßenoberfläche von Regen- und Schmutzwasser frei zu halten, sind in manchen Straßenabschnitten Abwasseranlagen angelegt worden. Sie verlaufen längs zur Straße. Allerdings konnte ihr räumliches Verhältnis zum Belag nicht festgestellt werden. So bleibt offen, ob die Anlagen seitlich oder vielleicht mittig im Belag plaziert waren. Bisher wurden zwei unterschiedliche Konstruktionen erkannt. Der Kanal in der Huxstraße besteht aus hochkant liegenden Eichenbrettern mit Nut- und Federkonstruktion, die von innen mit Holzpflocken gesichert sind. Die auf einer Länge von ca. 3,5 m beobachtete Anlage ist 0,5 m breit und vermutlich nicht abgedeckt gewesen. Die Wände des Kanals aus der Königstraße bestehen im Süden aus übereinander liegenden runden Erlenstämmen. Nach Norden schließen sich hochkant liegende Bohlen an. Die Wandteile sind von innen mit Holzpföstchen gesichert. Der 30 cm breite Graben ist auf einer Länge von ca. 4,0 m erhalten. In derartige Kanäle konnten auch die Abflurrinnen von Einzelparzellen münden. Eine solche zweiphasige Anlage wurde vor dem Haus Königstraße 82 entdeckt. Sie verläuft diagonal zur Straße und ist mit einem Knüppelweg abgedeckt.

Die volle Straßenbreite konnte nur bei drei aufeinander folgenden Knüppelwegen aus der Königstraße festgestellt werden. Sie beträgt 3,2, 4,5 und 5,2 m. Die Hundestraße war höchstwahrscheinlich auf voller Breite von 7,0 m als Knüppelweg befestigt. Ähnlich breit dürfte die Trasse aus der St. Annen Straße, Phase 1, gewesen sein. Daraus ergibt sich die Mehrspurigkeit dieser Straßen, da die damaligen Fahrzeuge einen Radabstand von 1,2 m aufweisen. Über die Breite der Bohlenbeläge liegen bisher leider keine Erkenntnisse vor.

Die Wahl der Holzart war offenbar von der Konstruktion des geplanten Straßenbelags abhängig. Beim Verlegen von Knüppelwegen wurde weiches Laubholz wie z. B. Erle oder Birke bevorzugt. Als Ergänzung wurden aber auch Eichen- und selten Buchenhölzer verwendet. Das betrifft in gleichem Maß den Ober- wie auch den Unterbau. Als Baumaterial wurden in der Regel Rundhölzer, auch halbiert oder geviertelt, seltener Bohlen oder Kanthölzer verwendet. Die letztgenannten sind allerdings öfter beim Ober- als beim Unterbau vertreten. Die Baumstämme wurden nur von den Ästen befreit und häufig mit der Rinde verlegt. Ihr Durchmesser liegt meist zwischen 8 und 14 cm.

Zum Errichten von Bohlenwegen wurde überwiegend harte Eiche benutzt. Andere Holzarten wie Erle oder Birke kamen als Rundhölzer ergänzend zum Einsatz. Das gilt für den Unter- als auch für den Oberbau. Dabei bestehen die konstruktiv wichtigen Längsschwellen stets aus Eichenholz. Bei der Vielfalt der Konstruktionen ist es schwierig, eine typische Größe der Bauteile zu bestimmen. So finden sich beim Belagoberbau 1–4 cm dünne Bretter sowie auch 6 cm starke Bohlen. Ihre Breite variiert von 18 bis 30 cm. Für den Unterbau wurden überwiegend massive Kant- und Rundhölzer verwendet. Die Querschnitte der Kanthölzer lagen zwischen 19 x 11 cm und 38 x 33 cm, die Durchmesser der Rundhölzer reichten von 14 bis 36 cm. Die mächtigen Rundhölzer wurden vor dem Einsatz entrindet.

Die unterschiedlichen Holzarten wurden je nach Art der Straßenbefestigungen bewußt ausgewählt. Neben der Konstruktionsart spielte ihre Haltbarkeit in feuchtem Milieu offenbar eine sehr wichtige Rolle. Die hervorragenden Eigenschaften von Eichenholz sind allgemein bekannt.

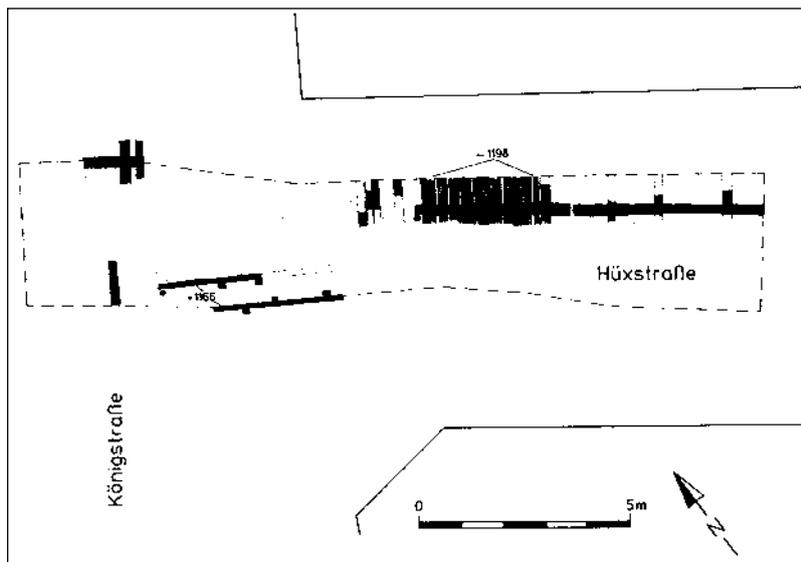


Abb. 2: Hansestadt Lübeck. Reste des Bretterbelags mit einem Abwasserkanal in der Huxstraße.

Aber auch die bei Vitruv beschriebenen guten Eigenschaften der Erle waren geschätzt. In diesem Zusammenhang kann daher keine Rede von minderwertigem Holz sein.

Bei jedem Straßenbelag, welcher auf längerer Strecke untersucht wurde, fällt das uneinheitliche Aussehen seines Oberbaus auf. Es ist zu beobachten, daß er aus mehreren Segmenten besteht. Diese weisen nicht nur unterschiedliches Material auf, sondern auch unterschiedliche Konstruktionsarten. Das beste Beispiel liefert der Straßenbelag aus der Königstraße, der aus vier verschiedenen Bauteilen besteht. Dabei handelt es sich um zwei Knüppelwege mit Unterbau, um einen weiteren ohne Unterbau und um einen Bohlenbelag ohne Unterbau. Als andere Kriterien der Segmentierung können Höhenunterschiede und Unterbrechungen zwischen den Belagteilen oder ein Materialwechsel von dünnen zu dicken Rundhölzern herangezogen werden.

Bei sieben Segmenten konnten die Längen bestimmt werden. Sie variieren von 3,5 m bis über 15 m. Drei Segmente weisen eine fast einheitliche Länge von 8,5 m auf, zwei weitere sind ca. 4,2 m lang. Das entspricht 30 bzw. 15 Lübschen Fuß. Bemerkenswert ist, daß die Größen der Segmente sehr oft mit den Grenzen der anliegenden Bebauung übereinstimmen. Zwar sind diese meist mittelalterlichen Häuser jünger als die Straßenbeläge, in ihren Breiten spiegelt sich jedoch die Größe der älteren Parzellen wider. Der Prozeß der Parzellenbildung muß infolgedessen bis zur Entstehungszeit der Straßenbeläge bereits weitgehend abgeschlossen gewesen sein.

Die Bezugnahme von Größe und Lage der Straßenbeläge auf die jeweiligen Parzellen spricht dafür, daß sie von deren Besitzern erbaut wurden. Das ist durch die schriftlichen Quellen indirekt bestätigt, indem die Hausbesitzer zur Instandhaltung der verlegten Holzbeläge verpflichtet wurden. Sie mußten sogar für die Schäden haften, die durch schadhafte Straßenbeläge vor ihren Häusern entstanden.

Nur bei wenigen Holzstraßen konnte das Alter exakt bestimmt werden. Da dies mit Hilfe der Dendrochronologie geschieht, bleiben die aus weichem Laubholz bestehenden Knüppelwege meist undatiert. Am besten sind die Bohlenbeläge mit massiven Unterbaukonstruktionen datiert. Das älteste Datum »um 1169« bezieht sich auf die Befestigung der ersten Phase aus der Breiten Straße. Ca. 10 Jahre jünger ist der älteste Belag in der Straße Mühlenbrücke, der »um 1177« datiert. In der gleichen Zeit entstand die Straßenbefestigung in der Großen Burgstraße: Sie datiert »um 1177« und »um 1182«. Nach über 20 Jahren Benutzung wurde der erste Belag in der Straße Mühlenbrücke durch eine

gleichartige Konstruktion »um 1201« ersetzt. Die andere, sehr aufwendige Konstruktion aus der Königstraße, Phase IV, ist in etwa gleicher Zeit um 1200 entstanden. In diese Zeit datiert mit einem Datum von »um 1198« auch der Bretterbelag aus der Huxstraße.

Eine zeitliche Abfolge vom einfachen Reisig- über den Knüppelweg bis hin zum aufwendigen Bohlenbelag konnte mit den Phasen I bis IV in der Königstraße belegt werden. Die zwei ersten Belagtypen folgen auch in der Hundestraße und der Aegidienstraße aufeinander. Zwischen dem Knüppelweg und dem Bohlenbelag konnte gleiches nicht belegt werden. Die wenigen Dendrodaten bestätigen vielmehr die gleichzeitige Verwendung beider Typen in dem Zeitraum von »um 1177« bis in das 13. Jahrhundert hinein.

Fast jede untersuchte Straße in Lübeck war im Mittelalter mit einem Belag ausgelegt. Durch die Klassifizierung der Straßenbefestigungen konnten drei Belagtypen definiert werden: Reisigbelag, Knüppelweg sowie Bretter- und Bohlenbelag. Dabei sind die zwei letzten zweifellos als leitende Typen zu bezeichnen. Da sie nicht homogen sind, konnten unter ihnen mehrere Varianten differenziert werden.

Mieczyslaw Grabowski M. A.  
Hansestadt Lübeck, Bereich Archäologie  
Meesenring 8, 23566 Lübeck  
archaeologie@luebeck.de

### *Literatur*

Jaritz, Gerhard (Hrsg.): Die Straße. Zur Funktion und Perzeption öffentlichen Raums im späten Mittelalter. Wien 2001.

Grabowski, Mieczyslaw: Die hölzernen Straßenbefestigungen im mittelalterlichen Lübeck. Ein Klassifizierungsversuch; in: Lübecker Schriften zu Archäologie und Kulturgeschichte 26, Lübeck 2003, 379-426.