

# *Brandenburg an der Havel.*

## *Das mittelalterliche Straßennetz der Altstadt und der Neustadt Brandenburg*

*Joachim Müller, Brandenburg*

Die Stadt Brandenburg an der Havel, ca. 60 km westlich von Berlin gelegen, ist vom 12. Jahrhundert bis zum 30 jährigen Krieg das bedeutendste städtische Zentrum der späteren Mark Brandenburg. Die Stadt besitzt den am vollständigsten erhaltenen mittelalterlichen Stadtkern des gleichnamigen Bundeslandes. Die seit 1990 stürmisch verlaufende Stadtsanierung wurde flächendeckend durch archäologische Untersuchungen begleitet, so dass inzwischen eine Vielzahl von Fragen der Stadtentwicklung auf einer breiten Materialgrundlage neu diskutiert werden muss. Auf dieser Basis soll im folgenden versucht werden, die Entstehungszeit, die topografische Logik und Funktionen der innerstädtischen Straßen zu erklären. Dabei hilft die Duplizität der beiden fast gleichzeitigen Stadtanlagen den zugrundeliegenden Prinzipien in der Anlage von Straßen und Plätzen auf die Spur zu kommen. Im folgenden wird auf eine Vielzahl archäologischer Grabungen Bezug genommen, die nur zum kleineren Teil fertig ausgewertet sind. Auf Querverweise zu Literatur und einzelnen Grabungen wird aus Platzgründen verzichtet.

Die heutige Innenstadt umfasst drei alte Zentren, die Altstadt am rechten Havelufer und die Neustadt am linken Havelufer. »Kondensationskern« des komplexen mittelalterlichen Siedlungsgebildes ist die Dominsel, die zwischen beiden Städten in der Havel liegt. An der Stelle einer kleinen frühslawischen Siedlung entstand hier seit dem 8. Jahrhundert eine Burg, die bis zur Mitte des 12. Jahrhunderts immer weiter ausgebaut wurde und der Zentralort einer größeren Herrschaft war. Nach deutscher Eroberung 928/29 war innerhalb dieser Burg 948/965 ein Bischofssitz eingerichtet worden, der Ort ging dem Deutschen Reich aber schon 983 wieder verloren.

*Die Entstehung der beiden Städte  
Brandenburg*

Die eigentliche »Stadt«geschichte begann mit dem letzten slawischen Herrscher, nach dessen Tod 1150 Burg und Herrschaft an den deutschen Markgrafen Albrecht den Bären übergingen. Die abermalige deutsche Inbesitznahme setzte einen stürmischen, in seinen Einzelheiten aber nicht restlos aufzuklärenden Prozess des Landesausbaus und der mehrkernigen Stadtgründung in Gang, an dem mehrere Akteure beteiligt waren: Die Burg wurde zwischen Markgraf und Bischof geteilt, am rechten Havelufer entstand aus einer wenig älteren deutschen Händlersiedlung bis etwa 1170 die nachmalige Altstadt. Die 1196 erstmals erwähnte Neustadt wurde vielleicht ab etwa 1180 planmäßig angelegt. Beide Städte erfreuten sich eines schwunghaften Aufstiegs und hatten wahrscheinlich schon zu Beginn des 13. Jahrhunderts im wesentlichen ihre spätere Struktur erhalten und ihre spätere Ausdehnung erreicht.

Die Doppelstadt wurde erst 1715 (zwangsweise) zur »Chur- und Hauptstadt Brandenburg« vereinigt, die Dominsel kam erst 1927 durch Eingemeindung zur Stadt. Im Gegensatz zu den anderen großen märkischen Städten hat der mittelalterliche Stadtkern von Brandenburg die Zeiten ohne wesentliche strukturelle Veränderungen oder flächendeckende Zerstörungen überdauert. Der gravierendste Einschnitt war vielleicht der 30jährige Krieg, der die Städte für fast zwei Generationen entvölkerte.

Das Stadtzentrum überstand den Zweiten Weltkrieg mit räumlich begrenzten Verheerungen. Insgesamt ist eine bemerkenswerte Kontinuität der im Mittelalter angelegten Strukturen zu konstatieren. Die über Jahrhunderte reichende ungestörte Entwicklung drückt sich am deutlichsten in einem Baubestand aus, der flächendeckend spätmittelalterlicher und frühneuzeitliche Keller und eine bemerkenswerte Zahl von Bürgerhäusern des 15. bis 18. Jahrhunderts bewahrt hat.

Grundlage einer fast ununterbrochenen Besiedlung seit dem Neolithikum ist eine außerordentlich günstige topografische Situation, die von der letzten Eiszeit geformt ist: Inmitten einer ausgedehnten, von der Havel durchflossenen Feuchtniederung, die man sich bis ins Mittelalter in weiten Teilen tatsächlich als Wasserfläche vorstellen darf, bildet die Stadtfläche eine vergleichsweise markante Erhebung: rechts der Havel liegt der Marienberg, der mit ca. 50 m absoluter Höhe die höchste Kuppe im weiten Umkreis darstellt. An seinem Fuß erstreckt sich die überschwemmungssichere und einigermaßen ebene Sandfläche der heutigen Altstadt. Auf der linken Seite der Havel dehnt sich die weite Talsandfläche der Neustadt, der an der Flussseite wahrscheinlich eine breite Feuchtniederung (Abb. 3) vorgelagert war.

Inmitten der Havel liegt die Dominsel, die höchste von einer ganzen Kette von Inseln. Sie war überschwemmungssicher und wegen ihrer natürlichen Schutzlage spätestens seit der Bronzezeit intensiv besiedelt. Wie zahlreiche Funde aus der Havel zwischen den beiden Städten belegen, wurde der besonders günstige Havelübergang im Bereich der heutigen Jahrtausendbrücke seit jeher genutzt. Die historische Forschung hat aufgrund der oben grob dargestellten Topografie die mittelalterlichen Verkehrswege rekonstruiert, die der Lebensnerv der beiden Stadtgründungen waren.

Die Forschung hat das Straßennetz innerhalb der Städte bisher fast ausschließlich unter dem Aspekt untersucht, inwiefern es dem Ideal einer planmäßig angelegten Gründungsstadt entspricht bzw. ob davon abweichend Spuren der chronologischen Stadtentwicklung enthalten sind, also Stadterweiterungen oder strukturelle Relikte älterer Siedlungskerne. Die Überlegungen gingen in der Regel von den wenigen topografisch verwertbaren Quellen und von der orthogonalen Ansicht der Stadt in einer zweidimensionalen Karte aus. Diese Betrachtungsweise hat für die Grobstruktur und Entwicklungsgeschichte der Stadt entscheidend-richtige Erkenntnisse gebracht.

Die eher makroskopische Sicht der archäologischen Untersuchungen hat in der letzten Zeit aber zunehmend klar gemacht, dass trotz des insgesamt eher flauen Geländereiefs die natürliche Morphologie für die Stadtgestalt eine ganz erhebliche Rolle spielt. In jüngeren Beobachtungen wurden natürliche Senken und abweichende Uferverläufe festgestellt, die prägend auf die Strukturen beider Städte gewirkt haben. Dies soll zum Anlass genommen werden, die Grundrisse der Altstadt und der Neustadt nochmals im einzelnen durchzugehen und nach den Voraussetzungen für den Verlauf der Straßen und nach dem Alter ihrer Anlage zu fragen und dadurch den Prinzipien der mittelalterlichen Stadtplanung auf die Spur zu kommen.

### ***Die Altstadt***

*Die natürliche Morphologie der Altstadt  
(Abb. 1)*

Die Altstadt liegt am Fuße des Marienberges, wo sie sich in Nierenform entlang des Havelufers erstreckt. Die heutige Oberfläche lässt die natürliche Situation nur noch im Großen und Ganzen erkennen, deren Extreme sind aber durch Aufschüttungen und Abgrabungen stellenweise stark überprägt. Die ungestaute Havel floss ursprünglich an der Altstadt mit höherer Geschwindigkeit vorbei als heute und bildete hier eine Prallhangsituation mit Sandstrand, der sich wenige Meter jenseits zur Linie Altst. Fischerstraße und Altst. Große Heidestraße entlangzog. Die Altstadtfläche lässt bei näherer Betrachtung zwei Bereiche erkennen: Auf der höchsten Stelle des nördlichen Teils steht die Kirche St. Gotthardt. Dieser Teil bildete eine Art Halbinsel zwischen der Havel, dem Beetzsee und einer sich nordwestlich anschließenden Niederung. Der südliche Teil hat seinen höchsten Punkt am Altstädtischen Markt, von dem aus das Gelände zum Fuß des Marienbergs steiler anstieg. Die südliche Seite der besiedelbaren Fläche war ehemals begrenzt durch eine Havelbucht im Bereich des heutigen Johanniskirchplatzes und durch eine Senke, der südlich die Klosterstraße folgt. Der südliche und der nördliche Teil der

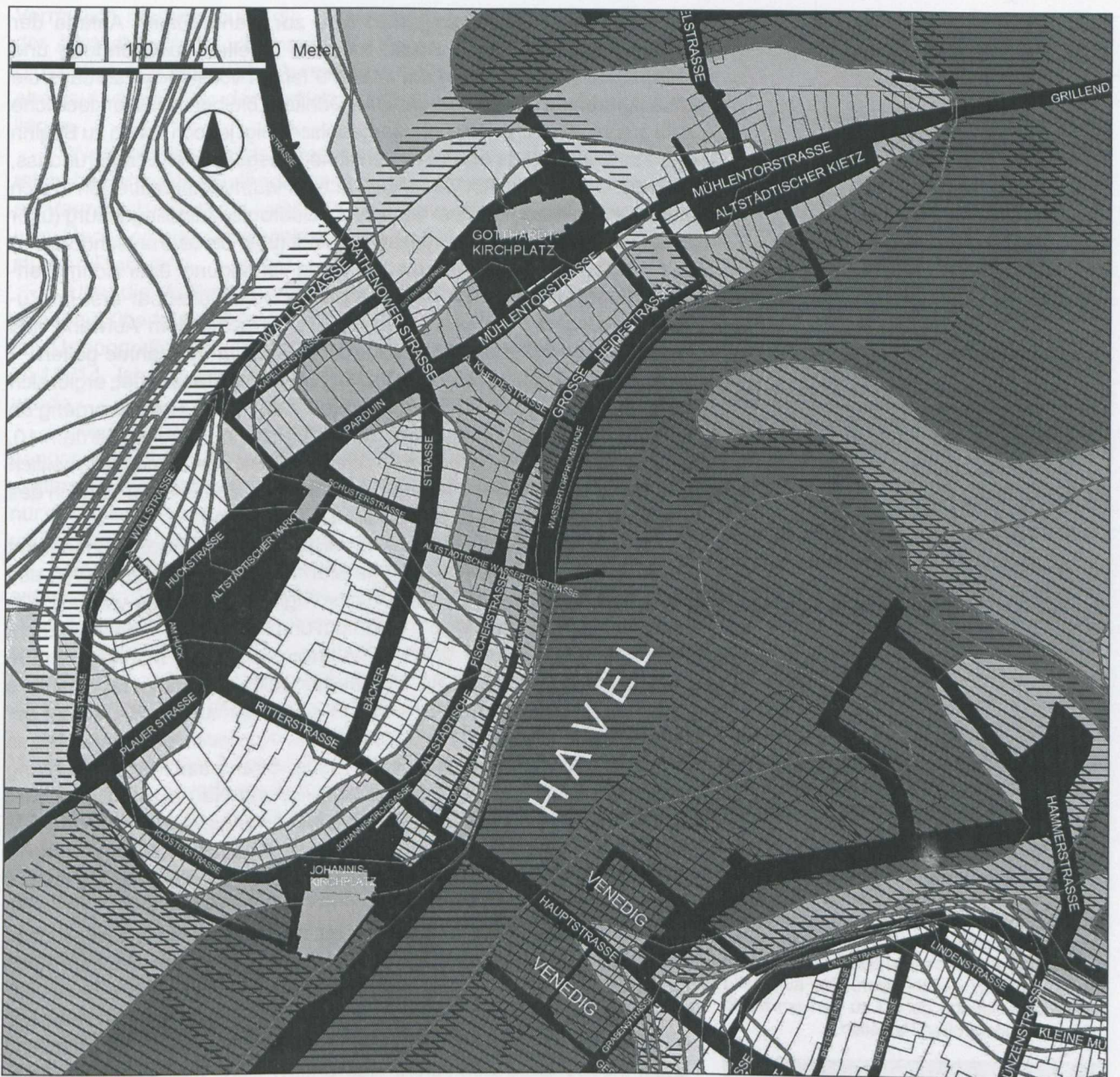


Abb 1: Altstadt Brandenburg an der Havel. Übersichtsplan mit Eintragung der aktuellen Höhenlinien, der Straßen, Straßennamen, Gewässer und Senken.

Altstadtfläche sind getrennt durch eine trockene Senke, die ungefähr an der Einmündung Bäckerstraße an der Mühlentorstraße endet.

Dies ungefähr wird die Ausgangssituation gewesen sein, als die erste deutsche Siedlung angelegt wurde. Aus Quellen kennt man die schon vor 1147 bestehende Kaufleutesiedlung *parduin* mit der Pfarrkirche St. Gotthardt. Die Siedlung lag gegenüber der Dominsel in der natürlichen Schutzlage der genannten Halbinsel. Ein archäologischer Nachweis gelang in der Altstädtischen Großen Heidestraße. Parduin war der Ausgangspunkt der zunächst gleichnamigen Stadtanlage, die etwa ab 1230 in den Quellen als »Altstadt« erscheint. Über die innere Struktur der »früh«deutschen Vorgängersiedlung ist nichts bekannt. Da die Siedlung von der Befestigung der sich bildenden Stadt überschritten wurde, kann man wohl auch sonst davon ausgehen, dass die ältere Straßen- und Parzellenstruktur parduins bis auf die Gotthardtkirche vollständig untergegangen ist.

#### Die Vorgängersiedlung Parduin

Das heutige Straßennetz gehört also zur planmäßigen Anlage der zunächst gleichnamigen Stadt. Explizite Quellen zu Gründung und Anlage der *civitas parduin* um 1160/70 fehlen vollständig, so dass die konstituierenden Vorgänge ganz im Dunkeln bleiben. Eine erkleckliche Zahl aussagekräftiger Grabungsergebnisse zeigt jedoch schon zu Beginn des 13. Jahrhunderts den im wesentlichen ausgeprägten Stadtgrundriss, der zwei wahrscheinlich wesentlich ältere Hauptverkehrsstraßen in sich vereinigt: Die heutige Plauer Straße, die Südroute nach Magdeburg (über Plaue), die direkte Verbindung zur Neustadt (über die Jahrtausendbrücke) und die Straße nach Rathenow. Die vierte Verbindung, über Hohmeyerbrücke und Grillendamm nach Spandau, wurde offenbar erst im Zusammenhang mit der Stadtwerdung mit beträchtlichem Aufwand neu geschaffen und darf als eine gezielte Infrastrukturmaßnahme gelten.

Dass die Altstadt kein regelmäßiges Straßenkreuz bildet, ergibt sich folgerichtig aus den natürlichen Gegebenheiten: Der Havelübergang an der (später so genannten) Jahrtausendbrücke lag bereits seit dem 10. Jahrhundert fest. Die Rathenower Straße musste den Marienberg seitlich umgehen, so dass beide Achsen versetzt sind, sich aber im Bereich des ursprünglich weitaus größeren Marktplatzes treffen.

Auch ansonsten folgen die Straßen in ihrem Verlauf konsequent der Morphologie: Der Altstädtische Markt liegt am höchsten Punkt des südlichen Altstadtteils. Er besaß ursprünglich eine Länge von fast 200 und eine Grundfläche von ca. 9.000 qm und rückt dicht an den hier recht steil ansteigenden Fuß des Marienbergs heran. Die Mühlentorstraße (einschließlich ihres erst im 19. Jahrhundert so genannten Teilstücks »Parduin«) zieht unmittelbar westlich an der genannten Senke bei der Bäckerstraße vorbei und mündet auf der Nordecke des Marktplatzes ein. An seiner Südecke verlässt die Plauer Straße den Platz in Richtung Nordwesten und die Ritterstraße in Richtung Nordosten. Dabei wird der Verlauf der Ritterstraße durch zwei Zwangspunkte definiert: Sie verläuft am Rande der sich im Bereich des Johanniskirchplatzes hineinziehende Feuchtsenke und zielt auf den alten Havelübergang an der Jahrtausendbrücke.

Die Rathenower Straße zweigt wegen des Marienbergs nicht vom Markt, sondern von der Mühlentorstraße her ab und läuft nach Nordwesten. Man kann also die innerstädtische Führung der Hauptverkehrsstraßen durchaus als Straßenkreuz bezeichnen, dessen versetzte Anordnung allein aus der Geländemorphologie resultiert. Die auffallend exzentrische Lage des Kirchhofes erklärt sich, wie bereits erwähnt, aus der Zugehörigkeit zur Vorgängersiedlung *parduin*. Der Kirchhof St. Gotthardt hat rechteckige Form und grenzte wahrscheinlich unmittelbar an die Mühlentorstraße, die Budenreihe, die heute den Platz zur Straße abschließt, dürfte erst seit dem Spätmittelalter entstanden sein.

Auch die Führung der nachrangigen Straßen der Altstadt lässt sich in ihrer Relation zum natürlichen Geländere relief beschreiben: In dem leicht zur Havel abfallenden Gelände unterhalb der Mühlentorstraße und des Marktes folgt die *Bäckerstraße* bogenförmig einer Höhenlinie. Eine geradlinige Fortführung wird durch die genannte trockene Senke unterbrochen. Wahrscheinlich bedeutet also die im Stadtgrundriss auffällige Einmündung der Bäckerstraße nicht die Spur einer stufenweisen Stadtentwicklung, sondern trägt nur der Morphologie des Geländes Rechnung.

Schließlich markieren die *Altstädtische Große Heidestraße* und die *Altstädtische Fischerstraße* in ihrer malerisch unregelmäßigen Führung die obere Kante der trockenen Terrasse in ungefähr gleicher Höhe. Wie mittlerweile in mehreren Grabungen nachgewiesen ist, waren diese Straßen anfangs an ihrer Wasserseite unbebaut. Hier schloss sich direkt das Ufer der Havel an. Die Verbindung zwischen diesen mehr oder weniger parallelen Straßen erfolgte durch die auffallend schmalen Straßen: Schusterstraße und Altstädtische Wassertorstraße (Abb. 2)

Abb. 2: Altstadt Brandenburg an der Havel. Blick in die Schusterstraße von Nordwesten. Die Schusterstraße ist eine schmale Verbindungsgasse, die vom Rande des Marktes zum Wasser führt. Der bogenförmige Verlauf beruht auf dem rechtwinkligen Bezug zum Marktplatz und der Kurstraße (im Hintergrund). Rechts im Bild das Rathaus, das ehemals auf dem Marktplatz stand, der Durchgang neben dem Rathaus, an der Stelle des Werbeschildes, wurde erst im 20. Jahrhundert geschlossen. Die auffallend stattliche Bebauung gehört zu den am Markt gelegenen übergroßen Parzellen.



Vermutlich markiert auch die *Klosterstraße*, die die südliche Grenze der Altstadt begleitet, die natürliche Kante der besiedelbaren Fläche. Eindeutige archäologische Aufschlüsse fehlen hier zwar bislang, es fällt aber auf, dass unter der südlichen Häuserzeile dicke Aufschüttungen liegen.

Westlich des Marktplatzes, der ehemals bis zur Huckstraße gereicht hat, stieg das Gelände am Fuß des Marienberges ehemals stark an. Vermutlich wurde die westliche Kante des Marktes, die in der Straße »Am Huck« erhalten ist so gelegt, dass hier noch eine Reihe von Grundstücken Platz fand.

Über die *Wallstraße*, eine der letzten im Urzustand, also feldseitig unbebaut überkommenen Kommunikationen, liegen kaum Aufschlüsse zur Urtopografie vor. Sicher besteht dieser Straßenverlauf bereits im 13./14. Jahrhundert, als hier die erste steinerne Stadtmauer errichtet wurde.

Die *Kapellenstraße* ist aus zahlreichen Grabungen auf den anliegenden Parzellen gut bekannt. Sie dürfte in ihrer Führung auf den ersten systematischen Stadtausbaue zurückgehen. Sie besaß ursprünglich wohl nur die Funktion einer untergeordneten rückwärtigen Erschließungsstraße und wurde erst im Spätmittelalter durchgängig mit Wohnhäusern bebaut.

Das Stadtkataster von 1722/24 verzeichnet eine kleine Gasse, die entlang der Stadtmauer als Kommunikation fast durchgängig umläuft. Dieser Weg ist überall dort aus dem Stadtbild verschwunden, wo er den angrenzenden Grundstücken zugeschlagen worden ist. Das Alter dieser Rondenwege ist in der Regel archäologisch kaum bestimmbar und dürfte sich nach dem Alter des jeweiligen Stadtmauerabschnitts richten.

Mit ihrem fast runden Außenriss und dem rechtwinkligen Zusammentreffen zweier Fernverkehrsstraßen an ihrem Marktplatz gilt die Neustadt Brandenburg als das Muster einer mittelalterlichen Gründungsstadt. Es ist gar nicht so einfach, sich eine Vorstellung von der natürlichen Beschaffenheit des Areals der Neustadt zu machen, die eng bebaut und verkehrstechnisch erschlossen, nur noch wenige geringe Höhenunterschiede in ihrem Weichbild erkennen lässt. Doch auch für die Neustadt gilt, dass das Straßen- und Grundstücksnetz in weitaus größerem Maße Rücksicht auf natürliche Gegebenheiten nimmt, als es auf den ersten Blick erscheint.

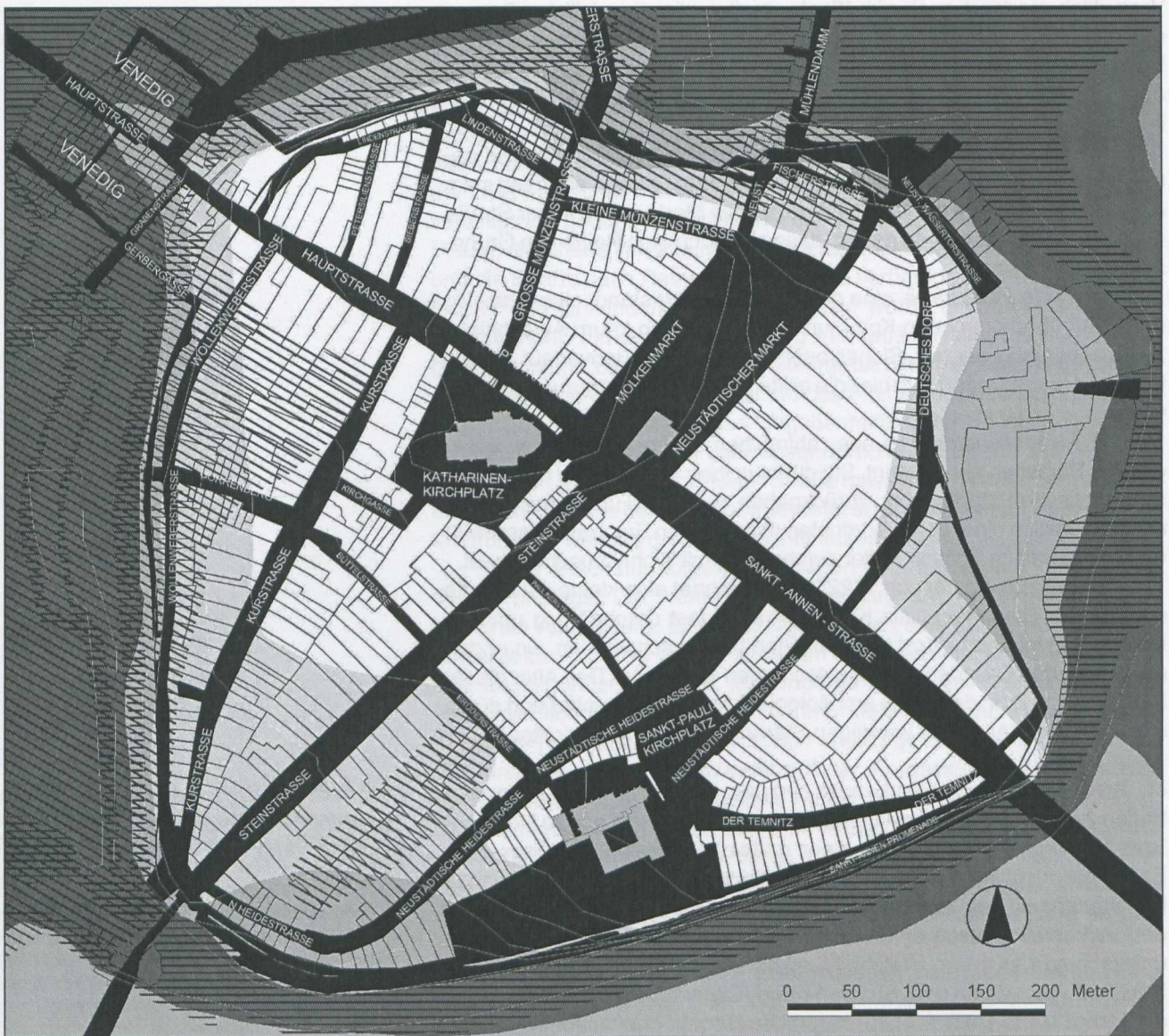
Das Gelände der Neustadt ist geprägt von einer eiszeitlichen Tal-sandfläche. Diese bildet eine recht markante Erhebung in der Niederungslandschaft. Grob betrachtet handelt es sich um eine sandige überschwemmungssichere Terrasse am linken Ufer der Havel. Zum Fluss ist in der Gleithangssituation eine Feuchtniederung vorgelagert. In Höhe der heutigen Jahrtausendbrücke schiebt sich ein Geländesporn in diese Niederung vor. Vermutlich war an dieser Stelle die Havel in einer Furt bequem zu überschreiten. Gewässerfunde belegen eine uralte Nutzung dieses Übergangs.

Die durch die Stadt führenden Fernverkehrsstraßen *Hauptstraße* (Abb. 4) und *St.-Annen-Straße* folgen – wie wahrscheinlich schon die älteren Wege – in gerader Linie von Nordwest nach Südost der höchsten Geländeerhebung über die flache Kuppe des *Neustädtischen Marktes* und des *Katharinenkirchplatzes*. Auch die rechtwinklig abzweigende *Steinstraße* dürfte auf dem höchsten Punkt des Geländes angelegt sein und zielt in ihrer Verlängerung über den Markt hinaus geradewegs auf die Dominsel.

Bei genauerem Hinsehen zeigt die Neustadt eine kleinräumig bewegte Oberfläche, die nicht ohne strukturelle Folgen für das Straßennetz geblieben ist. In der südwestlichen Hälfte der Stadt sind in den letzten Jahren einige alte Feuchtsenken festgestellt worden, die teilweise bis heute als Löcher im Siedlungsgefüge der Stadt wahrnehmbar sind. Es darf vorausgesetzt werden, dass diese Flächen bei der Stadtanlage von

## *Die Neustadt*

*Die natürliche Morphologie der Neustadt (Abb. 3)*



- Straßen
- Kirche Rathaus
- Stadtbefestigung 1722/24
- Grundstücksgrenzen 1722/24
  
- Höhen ab 33 m ü.N.N.
- Höhen 32 bis 33 m ü.N.N.
- Höhen 30 bis 32 m ü.N.N.
- Höhen 29 bis 30 m ü.N.N.
- Höhen unter 33 m ü.N.N.
- /// natürliche Geländesenke
- === Gewässer und Gräben 1722/24

Abb. 3: Neustadt Brandenburg an der Havel. Übersichtsplan mit Eintragung der aktuellen Höhenlinien, der Straßen, Straßennamen, Gewässer und Senken.

einer Besiedlung ausgespart und von Straßen umgangen wurden. Als zweites Prinzip lässt sich erkennen, dass die Straße, wenn dies irgend möglich war, so geführt wurde, dass noch Platz für die an der Straße aufgereihten Parzellen blieb.

Zwischen der Hauptstraße und der Kurstraße zeichnet sich eine großflächige Senke bis heute deutlich im Stadtbild ab. Vermutlich hat sie über die Wollenweberstraße hinweg eine Verbindung zur Feuchtniederung der Havel. Während die Westseite der Kurstraße mindestens bis zur Einmündung der Büttelstraße wahrscheinlich schon im frühen 13. Jahrhundert aufgesiedelt war, scheint die Ostseite zunächst dicht an der erst im 15. Jahrhundert abschließend aufgefüllten Senke entlang zu führen. Eine Bebauung kann hier erst im Spätmittelalter erfolgt sein. Es ist insofern fraglich, inwiefern die spätere Kurstraße bereits als Straße im Weichbild der ersten Stadtanlage vorgesehen war. Ihre vergleichsweise späte Erwähnung als *platea vacarum* 1374 deutet auf eine eher untergeordnete Funktion und agrarische Prägung. Ein relativ dichtes Netz von Grabungen in der Kurstraße selbst und auf den anliegenden Grundstücken zeigt, dass die von der Hauptstraße bis zur Steinstraße leicht abfallende Straße durchgängig auf gut wegsamem eiszeitlichem Sand

verläuft. Innerhalb der westlich anschließenden Grundstücke fällt das Terrain zu einer Feuchtsenke hin ab.

Die *Wollenweberstraße* wurde erst nachträglich unter Aufgabe einer Parzelle zur Hauptstraße hin durchgebrochen. Ihr Verlauf folgt wahrscheinlich der Innenseite eines Walles, der im 14. oder 15. Jahrhundert am Rande der Feuchtniederung aufgeschüttet wurde, um die steinerne Stadtmauer daraufzusetzen. Erst mit der sukzessiven Auffüllung der Ostseite und der wohl seit dem Spätmittelalter entstehenden westlichen Straßenrandbebauung entstand die heutige Wollenweberstraße und erreicht in ihrer baulichen Fassung die Gestalt einer innerstädtischen Straße. Ein schmaler Rondenweg entlang der Stadtmauer bleibt bis ins 19. Jahrhundert in öffentlichem Besitz. Die späte Aufsiedlung und das geringe soziale Prestige (»Wollenweber«) dieser Stadtrandlage zeigt sich nicht zuletzt in den kleinen Parzellen. Die Ostseite der Straße, erreicht erst in der späteren Gründerzeit eine halbwegs geschlossene Bebauung.

Die Anbindung an die Kurstraße durch die Straße *Gorrenberg*, die auf z. T. meterhohen Auffüllungen verläuft, dürfte erst im Spätmittelalter erfolgt sein.

Auch der Bereich östlich der Steinstraße weist einige markante Störungen der besiedelbaren Fläche auf. Dicht am Marktplatz an der Rückseite des *Eckgrundstücks St.-Annen-Straße/Steinstraße* wurde 1995 ein kleines Gewässer von wahrscheinlich einigen hundert qm Fläche angegraben, das im 13./14. Jahrhundert noch offen gelegen hat. Der Tümpel war für die Straßenführung ohne Belang, minderte nur den Gebrauchswert der anliegenden Parzellen.

Außerdem erstreckt sich im Binnenblock zwischen der Steinstraße und der Neustädtische Heidestraße eine fast 200 m lange Feuchtsenke, die bis heute von einer Bebauung fast vollständig freigeblieben ist. Die Steinstraße wie auch die Neustädtische Heidestraße hält von diesem Objekt soviel Abstand, dass auf einem Streifen trockenen Landes auch auf dieser Straßenseite jeweils eine Grundstücksreihe angeordnet werden konnte. Im Straßennetz fällt vor allem die fehlende Querschließung dieses ungewöhnlich langen Grundstücksblocks auf. Ansonsten zeigt dieses *Stadtviertel zwischen Steinstraße und St.-Annen-Straße* eine recht ebene, gut besiedelbare Sandfläche. Über Alter und Determinanten der Straßenführung ist lediglich bekannt, dass an der Stelle des 1286 gegründeten Pauliklosters der Hof des Markgrafen gelegen hat, der wahrscheinlich auf die Zeit der ersten Stadtanlage zurückgeht. Der Verlauf der Heidestraße, der Abtstraße und der Straße Am Temnitz nehmen deutlich Bezug auf diesen frühen Hof, ohne dass sich im Einzelnen Straßenverlauf und -alter erklären ließen. Für die Neustädtische Heidestraße liegen einige kleine Hinweise vor, dass die Breite und Ausrichtung der Straßenkanten kleinräumig bis in die frühe Neuzeit hinein korrigiert wurden. Der kleinteilige Zuschnitt der Parzellen deutet zudem auf ein eher späte Parzellenteilung hin. Insgesamt ist für diesen Teil der Stadt anzunehmen, dass eine Besiedlung und Bebauung erst spät einsetzt und dass sich der endgültige Verlauf der Straßen erst mit den sich verfestigenden Baustrukturen ergeben hat.

Für die Flussseite der Neustadt zeigt sich ein ähnliches Bild wie es schon für die Altstadt beschrieben worden war (Abb. 5). Die *Lindenstraße* und die *Kleine Münzenstraße* begleiten – in völliger Analogie zur Fischerstraße und Heidestraße der Altstadt – das natürliche Ufer der Havel und waren vermutlich wasserseitig ursprünglich nicht parzelliert. Erst im Zuge der spätmittelalterlichen Siedlungsverdichtung wurde auch nördlich dieser Straßen aufgeschüttet, um Bauland zu gewinnen und eine massive steinerne Befestigung zu errichten. Die Querschließung zur Hauptstraße erfolgte durch die Petersilienstraße und die Sieberstraße, beides sehr schmale Gassen.

Im Unterschied dazu ist die *Große Münzenstraße* breiter und weist eine Parzellenteilung aus großen langrechteckigen Grundstücken auf,



Abb. 4: Brandenburg, Neustadt, Blick von der Jahrtausendbrücke in die Hauptstraße, im Hintergrund die Katharinenkirche. Deutlich die zur Katharinenkirche hin ansteigende Straße und ihr gewundener Verlauf. An der Einmündung der Wollenweberstraße stand ehemals das Tor der Stadtbefestigung. Die innerhalb liegenden Häuser zeigen die Breite der mittelalterlichen Parzellen. Die beiden barocken Häuser rechts gehören zur Gewerbevorstadt Venedig.

Abb. 5: Brandenburg, Ufer der Dominsel gegenüber der Altstadt mit Blick auf die St. Gotthardtkirche. Der weitgehend naturbelassene Uferstreifen der Unterhavel vermittelt einen Eindruck, wie der wasserseitige Stadtrand bei leicht erhöhtem Wasserstand ausgesehen haben könnte.



wie sie für die wichtigsten Straßen und Plätze seit dem 13. Jahrhundert typisch ist. Die Münzenstraße zielt auf eine Bucht der Havel bzw. ihrer begleitenden Feuchtniederung, was sich noch in der Höhenlage des Geländes abzeichnet, und stellt so die kürzeste Verbindung zwischen der Hauptstraße und der Havel dar. Vielleicht konnte man zum Zeitpunkt der Stadtgründung an dieser Stelle noch mit dem Schiff festmachen. Diese Verkehrsgunst dürfte aber schon bald durch Verlandung, durch die Anlage des Mühlenstaus, spätestens aber durch Errichtung der spätmittelalterlichen Stadtmauer zunichte gemacht worden sein.

Der *Neustädtische Markt* reichte ehemals bis an den Rand der besiedelbaren Terrasse oberhalb der Havel und trug an dieser Seite zunächst wohl anfangs auch keine Bebauung. Das heisst, der Marktplatz öffnete sich zum Fluss hin. Das wasserseitige, aber wohl nicht überschwemmungssichere Vorgelände war seit dem 13. Jahrhundert intensiv genutzt worden, der Bereich der späteren Neustädtischen Fischerstraße hatte bereits im 14. Jahrhundert eine Pflasterung erhalten. Im frühen 15. Jahrhundert wurde die Fläche der Fischerstraße massiv aufgeschüttet, um hier eine steinerne Stadtbefestigung zu errichten, die die Neuerrichtung des Neustädtischen Wassertores und des Mühltorturms einschloss.

Das *Viertel zwischen Neustädtischem Markt und der St.-Annen-Straße* gehört im übrigen zu den am wenigsten strukturierten Flächen der Neustadt. Abseits des von großen Parzellen gesäumten Straßenkreuzes sorgt nur die Straße Deutsches Dorf für eine rückwärtige Erschließung. Diese Straße trägt den Namen einer »vorstädtischen« (im chronologischen Sinne) Siedlung dörflichen Charakters, die sie überschneidet. Die Straße folgt wiederum einer natürlichen Kante, in der die Hochfläche der Neustadt an ein niedriger liegendes Vorgelände angrenzt. Wie zahlreiche Aufschlüsse belegen, wurde als die Straße als Kommunikation entlang der hier schon im 13. Jahrhundert errichteten steinernen Stadtmauer angelegt. Sie hatte stets eine nur untergeordnete Bedeutung und erfuhr erst im 18. Jahrhundert eine Parzellierung und Bebauung zur Stadtseite. Die Mauerseite wurde erst nach teilweiser Niederlegung der Befestigung im 19. Jahrhundert mit Wohngebäuden besetzt.

Auch der *Mühlendamm* ist, wie der Grillendamm der Altstadt, im Zusammenhang mit einem gezielten Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur bei der Stadtanlage der Neustadt zu sehen, in dem er eine wesentliche Verstärkung und Verbesserung des Verkehrsweges von der Neustadt über die Dominsel nach Spandau darstellt. Zum anderen hat die Aufstauung der Havel eminente Folgen für den Schiffsverkehr (den er behinderte) und die hydrologischen Verhältnisse. Im Bereich der Oberhavel sorgte die Aufstauung für einen Anstieg der Wasser-



und Grundwasserstände und verkleinerte dadurch die besiedelbare Fläche nicht unerheblich. In der Unterhavel sank der Wasserstand wohl nur wenig, aber die verlangsamte Fließgeschwindigkeit förderte die Verlandung der Ufer und war letztlich wohl eine Voraussetzung für die Landgewinnungsmaßnahmen an der Flusseite.

Das Straßennetz der Neustadt wurde seit dem Spätmittelalter nur noch marginal erweitert. So kam eine neue Erschließung der Gewerbevorstadt »Venedig« hinzu, die sich beiderseits der Hauptstraße erstreckte. Hierzu gehört die Gerbergasse und der nördliche Teil der Grabenstraße. Zum Anschluss dieses neuen Siedlungsgebildes wurde in der Flucht der Gerbergasse ein Tor in die Stadtmauer gebrochen, und von hier aus über die Kommunikation innerhalb der Stadtmauer der rückwärtige Zugang zu den anliegenden Parzellen organisiert. Auch die außerhalb liegende Ziegelei wurde – wie in der Altstadt – durch eine Stichstraße angebunden. Erst im 19. Jahrhundert erfolgte an mehreren Stellen der Durchbruch durch die Stadtmauer, um neu entstehende gründerzeitliche Stadterweiterungen anzuschließen, z.B. Gorrenberg oder Hammerstraße.

Das dichte Netz der vorliegenden archäologischen Beobachtungen lässt wohl keinen Zweifel daran, dass auch die Straßenbreiten von Anfang an feststanden. Eine Ausnahme bilden nur die wenigen nachträglichen Aufweitungen, Durchbrüche und sukzessiv aufgesiedelten Areale. Sicher drückt sich in der abgestuften Straßenbreite eine Bedeutungshierarchie aus, die sich nicht ausschließlich funktional erklären lässt. Hier wird – auch unter der Voraussetzung anfangs noch sehr üppiger Siedlungsfläche – städtische Größe demonstriert. So kann man sich beim besten Willen nicht vorstellen, dass die im Urzustand gigantischen ungegliederten Marktplätze (Altstadt 1,3 ha; Neustadt 1,8 ha!) jemals auch nur annähernd gefüllt waren. Entsprechend sind die frühen archäologischen Befunde auf dem Markt eher karg und inselartig gruppiert; man findet hier Nutzungen, die man eher am Rand der Siedlung vermutet hätte, so einen großen Stall (Neustädtischer Markt) oder eine Metallwerkstatt (Altstädtischer Markt). Zeichen der überdimensionierten, aber nur extensiv genutzten Fläche ist auch, dass sich seit dem Spätmittelalter auf den Marktplätzen inselartige privateigene Baublöcke herausbilden.

Bei den Straßen lässt sich zumindest in der Nähe der Marktplätze eine Aufweitung feststellen, die wohl auf zusätzliches Markttreiben hindeuten. Nur in der Neustadt zeigt sich an den marktnahen Straßen eine funktionale Differenzierung in eine mittlere Fahrspur, die beiderseits von tiefen Straßengräben begleitet wurde, und einen hierdurch abgetrennten Fußgängerbereich vor den Häusern. Vermutlich darf man auch in dieser Anordnung ebenfalls eine Marktsituation erkennen, zumal an die Stelle der im Spätmittelalter verfüllten Gräben gelegentlich kleine (Verkaufs?) Buden treten. Der Status der ansässigen Bürger korrespondiert proportional mit der Breite der Straßen, was aus Parzellen- und Hausgrößen, Verteilung der Steinhäuser, Braugerechtigkeiten, Qualität und Menge des Fundmaterials etc. geschlossen werden kann. Dieses gesellschaftliche Paradigma bleibt übrigens bis weit ins 19. Jahrhundert wirksam und wird erst spät durch romantisch-moderne Wohnideale konterkariert, deren materielle Grundlagen verbesserter Verkehr, Industrie und gründerzeitliche Stadterweiterung sind.

Sowohl bei der Altstadt wie auch bei der Neustadt Brandenburg handelt es sich jeweils um eine nur in geringem Maße von älteren Vorgängersiedlungen determinierte systematische Stadtanlage, die wohl in einem Zuge projektiert wurde.

Der Straßenplanung liegen ältere Verkehrswege zu Grunde, die sich innerhalb der Stadt kreuzen. Zum Stadtausbau gehört auch der weitere Ausbau des Wegenetzes durch Brücken und Dämme.

### *Breite und Funktion der Straßen*

### *Zusammenfassung*

Dr. Joachim Müller  
Stadt Brandenburg, Amt für Stadtsanierung  
und Denkmalschutz, Bergstraße 19,  
14776 Brandenburg

Für die Führung der innerstädtischen Straßen spielt das natürliche, heute teilweise unkenntlich überformte Geländere relief eine entscheidende Rolle: Kirchhof und Markt werden jeweils auf dem höchsten Punkt angeordnet, die Fernstraßen möglichst auf Geländerücken unter Umgehung natürlicher Senken und Hügel geführt. Die größeren innerstädtischen Straßen sind so angelegt, dass sie möglichst horizontal verlaufen, sei es dass sie einer Höhenlinie folgen, sei es als Uferweg am Rande der besiedelbaren Terrasse. Die Querschließung erfolgt durch schmale Gassen, die mitunter ein erhebliches Gefälle aufweisen können.

Es hat den Anschein, als habe es vor allem in der Neustadt abseits der parzellierten Hauptstraßen und Plätze ausgedehnte, extensiv genutzte innerstädtische Freiflächen gegeben, die erst seit dem 14. Jahrhundert erschlossen und aufgesiedelt wurden. Die Ränder der Stadt, die an Feuchtniederungen oder am Wasser lagen, könnten ursprünglich unbefestigt gewesen sein. Sie erhielten erst seit dem 14. Jahrhundert durch Wallerschüttungen und Errichtung einer steinernen Stadtmauer einen scharfen Außenriss. Durch Ausplanieren der Wälle und weitere Aufschüttungen entstand weiteres innerstädtisches Bauland.

### *Literatur*

Bodenschatz, Harald/Seifert, Carsten: Stadtbaukunst in Brandenburg an der Havel. Vom Mittelalter bis zur Gegenwart. Berlin 1992 (mit weiterer Literatur bis 1992).  
Schich, Winfried: Brandenburg (Havel) (Deutscher Städteatlas V 2). Altenbeken 1993.  
Archäologische Untersuchungen in der Neustadt Brandenburg; Sonderdruck aus: Veröffentlichungen des Brandenburgischen Landesmuseums für Ur- und Frühgeschichte 31, 1997, Köthen 1997.