

Straßenhoheit und Straßenzwang im hohen und späten Mittelalter

VON KLAUS BRANDSTÄTTER

Im ausgehenden Mittelalter lag die Kontrolle der wichtigsten Straßen weitgehend in der Hand der Landesfürsten. Die bayerische Landesordnung von 1516 betonte die fürstliche Verpflichtung zur Sicherung der Straßen und Wege im gesamten Land¹⁾, und die Fürstenspiegel rechneten die öffentliche Friedenswahrung und damit den Schutz der Straßen zu den zentralen Tugenden eines Landesvaters²⁾. Freilich führte der Wunsch, den Verkehr möglichst auf die eigenen Straßen zu lenken, zu zahlreichen Auseinandersetzungen, wie überhaupt Ausmaß und Umfang der Rechte an den Straßen oftmals umstritten waren. Wenn in den Quellen zudem nicht einfach von »unseren«, sondern meist von *des hilligen Richs und unsern Straßen*³⁾ die Rede ist, verweist dies auf noch vorhandene Zuständigkeiten des Königtums, die sich zumindest auf die wichtigsten Strecken, die »öffentlichen« Straßen, bezogen, die im Folgenden im Vordergrund stehen werden.

»ÖFFENTLICHE« STRASSEN BIS INS 12. JAHRHUNDERT

Das vom römischen Staat beaufsichtigte, differenzierte spätantike Straßennetz lebte im Mittelalter in unterschiedlicher Weise fort. Dass ein Teil der Kunststraßen verfiel, war auch durch die Bemühungen der Karolinger nicht zu stoppen, und in der Folge blieben sogar die bedeutenderen Verbindungslinien weitgehend sich selbst überlassen. Seit dem hohen Mittelalter aber war die einfache Weiternutzung einiger römischer Straßen nicht mehr

1) Die Landesordnung von 1516/1520. Landesherrliche Gesetzgebung im Herzogtum Bayern in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts (Bayerische Rechtsquellen 5), bearb. von Monika Ruth FRANZ, München 2003, S. 66*.

2) Martin KINTZINGER, Cum salvo conductu. Geleit im westeuropäischen Spätmittelalter, in: Gesandtschafts- und Botenwesen im spätmittelalterlichen Europa, hg. von Rainer C. SCHWINGES und Klaus WRIEDT (VuF LX), Ostildern 2003, S. 313–363, hier: S. 313.

3) Zit. bei Alfred KURT, Zur Geschichte von Straßen und Verkehr im Land zwischen Rhein und Main, Frankfurt am Main 1956, S. 112f. (zu 1446).

ausreichend, sodass ein allmählicher Ausbau des Straßennetzes einsetzte⁴⁾. Die Unterscheidung von öffentlichen Straßen, die von allen frei zu benutzen seien und weder durch Sperrung noch Überbauung beeinträchtigt werden sollten, und weniger wichtigen Nebenwegen von nur lokaler Bedeutung (*viae vicinales, viae privatae*) wurde aus der Antike übernommen⁵⁾ und findet sich bereits in den Volksrechten. Die *Lex Baiuvariorum* definierte die *via publica* als Straße, »die der König geht«, weshalb sie dann – häufiger seit der Mitte des 12. Jahrhunderts – *via regia* genannt wurde⁶⁾; seit dem 13. Jahrhundert finden sich dafür weitere Bezeichnungen wie »des Reiches Straße«, »Heerstraße«, »gemeine Straße« oder »Landstraße«⁷⁾. Diese öffentlichen, in der Regel ausgesteinten und damit dauerhaft aus der Flur ausgeschiedenen Straßen⁸⁾ genossen seit dem frühen Mittelalter einen besonderen Frieden, wie dies auch noch im Sachsenspiegel und in den Landfrieden explizit festgehalten wird: Reisende sind selbst bei Fehdehandlungen zu verschonen⁹⁾. Daraus konnte eine besondere Straßengerichtsbarkeit resultieren¹⁰⁾, die freilich mit der Ausbildung landesfürstlicher Herrschaft im späten Mittelalter ihren besonderen Charakter zumeist verlor und einfach von den angrenzenden Landgerichten wahrgenommen wurde¹¹⁾.

Die in der Spätantike gültigen Prinzipien hinsichtlich der Instandhaltung des Straßennetzes blieben bis in die Karolingerzeit weitgehend wirksam; die Kapitularien stellten Zolleinhebung und Erhaltung der Wege in einen klaren Zusammenhang. Auch die allge-

4) Thomas SZABÓ, Art. »Straße«, in: *LexMA*, Bd. 8, München 1997, Sp. 220–223, hier: Sp. 221.

5) DERS., *Dall'Antichità al Medioevo: cronologia e quadro europeo della problematica*, in: DERS., *Comuni e politica stradale in Toscana e in Italia nel medioevo* (Biblioteca di storia urbana medievale 6), Bologna 1992, S. 13–69, hier: S. 21, 29.

6) Vgl. z.B. Fritz VOIGT, *Verkehr*, Bd. 2, Tl. 1, Berlin 1965, S. 383.

7) Wolfgang HAUBRICHS, *Die volkssprachlichen Bezeichnungen für alte Fernwege im Deutschen, vorwiegend nach westmitteldeutschen Quellen dargestellt*, in: *Auf den Römerstraßen ins Mittelalter. Beiträge zur Verkehrsgeschichte zwischen Maas und Rhein von der Spätantike bis ins 19. Jahrhundert*, hg. von Friedhelm BURGARD und Alfred HAVERKAMP (Trierer Historische Forschungen 30), Mainz 1997, S. 97–181, hier: S. 110ff.; Beispiele auch bei Ernst GASNER, *Zum deutschen Straßenwesen von der ältesten Zeit bis zur Mitte des XVII. Jahrhunderts. Eine germanistisch-antiquarische Studie*, Leipzig 1889/ND Wiesbaden 1966, S. 76f.

8) Karl Siegfried BADER, *Ländliches Wegerecht im Mittelalter, vornehmlich in Oberdeutschland*, in: *ZGO NF 49* (1936), S. 371–444, hier: S. 391.

9) Dass im späten Mittelalter freilich selbst bei Reisen zum Königshof keine automatische Sicherheit verbürgt war, zeigen die Bestimmungen der Goldenen Bulle, die Geleitsverpflichtungen der jeweiligen Reichsstände aus Anlass der Königswahl fixierte; vgl. Ernst SCHUBERT, *König und Reich. Studien zur spätmittelalterlichen deutschen Verfassungsgeschichte* (Veröffentlichungen des Max-Planck-Instituts für Geschichte 63), Göttingen 1979, S. 337.

10) Hans Conrad KALISCH, *Über das Verhältnis des Geleitsregals zum Zollregal*, Berlin 1901, S. 25.

11) Vgl. Peter CSENDES, *Die Straßen Niederösterreichs im Früh- und Hochmittelalter* (Dissertationen der Universität Wien 33), Wien 1969, S. 53; Gebhard WEIG, *Das ius conducendi der Bischöfe zu Würzburg. Eine Studie zur Rechtsstruktur, politischen Funktion und Organisation des Geleitsrechtes im Hochstift Würzburg während des 15. und 16. Jahrhunderts*, Würzburg 1970, S. 44.

meine Baupflicht wurde betont¹²⁾, jedoch setzten schon unter Ludwig dem Frommen einzelne Befreiungen von diesen Lasten ein, und Privatpersonen erhielten die Erlaubnis, Brücken zu errichten oder auszubessern; im Gegenzug wurde ihnen der Bezug von Brückengeldern zugesichert. Vor allem die Ottonen übertrugen Bischöfen, aber auch weltlichen Großen, verstärkt öffentliche Rechte, wie etwa die Kontrolle über Stadt und Umland in einem Umkreis von 1–7 Meilen, häufig unter Einschluss der öffentlichen Wege¹³⁾. Dazu traten zahlreiche Zollverleihungen insbesondere an Geistliche, und Inhaber der hohen Gerichtsbarkeit nahmen nunmehr das Recht zur Einhebung von Straßenzöllen in Anspruch¹⁴⁾. Dass unter den Ottonen, die »im Schutz des materiellen Bestandes von Wegen keine herrscherliche Aufgabe erblickten«, die Straße zunehmend »als Zubehör von Besitz behandelt« wurde, »um dann mit diesem zusammen in die Hand von nachgeordneten Gewalten zu kommen«, bedeutete nach Thomas Szabó den endgültigen Bruch mit der antiken Tradition¹⁵⁾.

DIE »NEUENTDECKUNG« DER STRASSEN

Erst seit dem 12. Jahrhundert sollten sich die Herrscher wieder stärker für Straßen und Brücken interessieren. Vor dem Hintergrund von Bevölkerungswachstum, Städtebildung, Wirtschaftsaufschwung und Verkehrsintensivierung sowie der Verdichtung von Herrschaftsrechten erhalten die Straßen ein ganz neues Gewicht, sie werden »entdeckt« und »Mittel und Objekt des politischen und wirtschaftlichen Handelns«¹⁶⁾. Auf ihren neuen Stellenwert weisen nachdrücklich die reichlicher fließenden Quellen hin; sie verdeutlichen die gewachsene Bedeutung der Straßen als Herrschaftsinstrument sowie Einnahmequelle und zugleich die Probleme, die sich aus Konkurrenzsituationen und den Bemühungen der

12) Thomas SZABÓ, *Strade e potere pubblico nell'Italia centro-settentrionale (secoli VI–XIV)*, in: DERS., *Comuni e politica stradale* (wie Anm. 5), S. 71–90, hier: S. 74f.; vgl. auch DERS., *Antikes Erbe und karolingisch-ottonische Verkehrspolitik*, in: *Institutionen, Kultur und Gesellschaft im Mittelalter. Festschrift für Josef Fleckenstein zu seinem 65. Geburtstag*, hg. von Lutz FENSKE, Werner RÖSENER und Thomas ZOTZ, Sigmaringen 1984, S. 125–145, hier: S. 126.

13) Beispiele bei SZABÓ, *Strade* (wie Anm. 12), S. 78ff.; DERS., *Antikes Erbe* (wie Anm. 12), S. 135f., 142f.

14) Elmar WADLE, *Mittelalterliches Zoll- und Münzrecht im Spiegel der Confoederatio cum principibus ecclesiasticis*, in: *Jahrbuch für Numismatik und Geldgeschichte* 21 (1971), S. 187–224, hier: S. 196; Herbert HASSINGER, *Zollwesen und Verkehr in den österreichischen Alpenländern bis um 1300*, in: *MIÖG* 73 (1965), S. 292–361, hier: S. 294ff.

15) SZABÓ, *Antikes Erbe* (wie Anm. 12), S. 141, 145.

16) DERS., *Die Entdeckung der Straße im 12. Jahrhundert*, in: *Società, istituzioni, spiritualità. Studi in onore di Cinzio Violante*, Bd. 2, Spoleto 1994, S. 913–929, hier: S. 913f.

Dynasten um die Kontrolle des Verkehrs¹⁷⁾ ergeben konnten und die Regelungen erforderlich machten.

Obwohl die Fernstraßen auch in nachkarolingischer Zeit grundsätzlich öffentliches Gut geblieben waren und zu den Hoheitsrechten des Reiches gehörten, wurde »die öffentliche Natur der Wege erst um die Mitte des 12. Jahrhunderts theoretisch formuliert«. Wenn in der Regaliendefinition des Jahres 1111 Zölle, nicht aber Straßen erwähnt werden, so zeigt dies, dass die öffentlichen Wege zum damaligen Zeitpunkt in den Augen von Kaiser und Papst nicht als konkret nutzbare Rechtstitel galten¹⁸⁾. Wohl aber erscheint die *via publica* in der zu Roncaglia 1158 erstellten Liste der Regalien unter den Rechten des Herrschers: *regalia sunt hec: [...] vie publice*¹⁹⁾. Mag damit vor allem der Bezug zu den Verhältnissen in Italien hergestellt worden sein, wo schon für die erste Hälfte des 12. Jahrhunderts herrscherliche Maßnahmen gegen die Umleitung des Verkehrs überliefert sind²⁰⁾, und die Zuordnung der Straßen zu den Regalien nördlich der Alpen unter Barbarossa noch wenig Beachtung gefunden haben²¹⁾, so war jedenfalls die Öffentlichkeit der Straßen wieder ins Bewusstsein gerückt, um die sich primär das Reichsoberhaupt zu kümmern hatte: Wie der englische und französische König, die seit dem 12. Jahrhundert ihre Aufmerksamkeit den Straßen und Brücken widmeten²²⁾, konnte schließlich Friedrich II. 1219 darauf verweisen, dass die Sorge um die Offenhaltung und Sicherheit der Straßen eine wesentliche Aufgabe des Herrschers sei²³⁾, der sich daher auch um die Lösung aktueller Probleme zu kümmern hatte, wie sie etwa aus der großen Zahl an neuen Siedlungen erwachsen waren; offenbar wurde nachhaltiger Druck auf die Reisenden und insbesondere die Kaufleute ausgeübt, um diese zum Besuch der neu gegründeten Städte und Märkte zu bewegen. In Reaktion darauf hielten zwei königliche Rechtssprüche von 1224 und 1236, das *Statutum in favorem principum* von 1231 und wörtlich gleichlautend die Erneuerung durch Friedrich II. 1232 sowie

17) Verkehrspolitik und Territorialpolitik hängen natürlich eng zusammen. Auf die »enge Symbiose zwischen Burg und Straße« weist z.B. Friedhelm BURGARD, Grundherrschaft und Burgenpolitik im Spiegel mittelalterlicher Verkehrswege, in: DERS./HAVERKAMP, Auf den Römerstraßen (wie Anm. 7), S. 353–379, hier: S. 359, hin.

18) SZABÓ, Entdeckung (wie Anm. 16), S. 915.

19) Friderici I. diplomata / Die Urkunden Friedrichs I., bearb. von Heinrich APPELT, unter Mitwirkung von Rainer Maria HERKENRATH u.a., 4 Bde. (MGH Diplomatum regum et imperatorum Germaniae X,1–4), Hannover 1975–1990, Bd. X,2, Nr. 237.

20) SZABÓ, Entdeckung (wie Anm. 16), S. 920.

21) Alfred HAVERKAMP, Die Regalien-, Schutz- und Steuerpolitik in Italien unter Friedrich Barbarossa bis zur Entstehung des Lombardenbundes, in: Zeitschrift für bayerische Landesgeschichte 29 (1966), S. 3–156, hier: S. 13. Allgemein vgl. auch Johannes FRIED, Der Regalienbegriff im 11. und 12. Jahrhundert, in: DA 29 (1973), S. 450–528.

22) Marjorie Nice BOYER, Medieval French Bridges. A History (The Medieval Academy of America 84), Cambridge 1976, S. 91ff.; SZABÓ, Entdeckung (wie Anm. 16), S. 925ff.

23) Jean-Louis-Alphonse HUILLARD-BRÉHOLLES, Historia diplomatica Friderici secundi, Bd. 1, Tl. 2, Paris 1852, S. 602; SZABÓ, Entdeckung (wie Anm. 16), S. 924.

der Mainzer Landfriede von 1235 fest, dass es niemandem gestattet sei, die öffentlichen Straßen umzuleiten oder Kaufleute auf andere Wege zu zwingen²⁴).

Das *Statutum* und der Mainzer Landfriede trafen außerdem einige Regelungen über das Geleitsregal (*ius conductus*), das sich mit der zunehmenden Bedeutung des Handelsverkehrs und durch südliche Vorbilder beeinflusst bis zum Beginn des 13. Jahrhunderts ausgebildet hatte²⁵). Das Geleit entspricht einem Sonderfrieden, ähnlich dem Königsfrieden, und hat Schutz vor Raub und Schädigung zum Ziel; in der Regel sicherte der Geleitsherr Ersatz für Schäden zu, die durch Dritte verursacht wurden²⁶). Zwar wurde das Geleit zu Roncaglia 1158 nicht explizit als Regal angesprochen, war aber wohl primär unter dem Begriff »Straße« subsumiert gedacht und findet sich in Italien bereits 1156 als ein vom König verliehenes Recht²⁷). Nördlich der Alpen ist die Etablierung dieser Institution in den folgenden Jahrzehnten nachzuweisen²⁸), in eindeutiger Weise als Regal tritt das Geleit aber erst mit den Bestimmungen im *Statutum* von 1231/1232 in Erscheinung. Hier zeigt sich, dass das Geleitswesen bereits mehr oder weniger vollständig territorialisiert war, ebenso wie die Rechte an den Zöllnen²⁹), denn festgehalten wird, dass das Geleit der Fürsten *per terram eorum*, das diese vom König zu Lehen tragen, von niemandem, auch nicht von königlichen Amtleuten, behindert werden sollte³⁰); für den praktischen Schutz auf den Straßen zeichnet demnach nicht das Königtum verantwortlich, ausdrücklich verzichtet das Reichsoberhaupt auf jegliche Beeinträchtigung des Geleits der Fürsten.

24) Vgl. unten S. 221f. – Zur Wirkungsgeschichte der »Reichsgesetze« vgl. nur Werner GOEZ, Art. »Fürstenprivilegien Friedrichs II.«, in: HRG, Bd. 1, Berlin 1971, Sp. 1358–1361, mit der älteren Literatur. – Mit den Bestimmungen von 1231/1232 und 1235 hinsichtlich Straßenregal und Straßenzwang hat sich bereits Karl ZEUMER, Studien zu den Reichsgesetzen des XIII. Jahrhunderts, in: ZRG Germ. Abt. 23 (1902), S. 61–112, hier: S. 101ff., auseinander gesetzt; vgl. auch SZABÓ, Dall'Antichità al Medioevo (wie Anm. 5), S. 56.

25) Mathias SCHMOECKEL, Art. »Zollgeleit«, in: HRG, Bd. 5, Berlin 1998, Sp. 1757–1759, hier: Sp. 1758.

26) Georg Robert WIEDERKEHR, Das freie Geleit und seine Erscheinungsformen in der Eidgenossenschaft des Spätmittelalters. Ein Beitrag zu Theorie und Geschichte eines Rechtsbegriffs, Zürich 1976, S. 86. – Zur Entwicklung des Geleitswesens vgl. außerdem Ludolf FIESEL, Zum früh- und hochmittelalterlichen Geleitsrecht, in: ZRG Germ. Abt. 41 (1920), S. 1–40; DERS., Zur Entstehungsgeschichte des Zollgeleits, in: VSWG 15 (1920), S. 466–506; DERS., Woher stammt das Zollgeleit?, in: VSWG 19 (1926), S. 385–412; Ulrich MÜLLER, Das Geleit im Deutschordensland Preußen (Veröffentlichungen aus den Archiven preußischer Kulturbesitz, Beih. 1), Köln/Weimar/Wien 1991.

27) APPELT/HERKENRATH, Die Urkunden Friedrichs I. (wie Anm. 19), Nr. 134.

28) Vgl. KALISCH, Verhältnis (wie Anm. 10), S. 13f.; FIESEL, Entstehungsgeschichte (wie Anm. 26), S. 482f.

29) Vgl. nur Mathias SCHMOECKEL, Art. »Zollregal«, in: Handwörterbuch zur deutschen Rechtsgeschichte, Bd. 5, Berlin 1998, Sp. 1759–1770, hier: Sp. 1758.

30) In der Fassung von 1232 heißt es: *Item conductum principum per terram eorum, quam de manu nostra tenent in feodo, vel per nos vel per nostros non impediemus vel infringi paciemur*: Constitutiones et acta publica imperatorum et regum, Bde. II–XI (MGH Legum sectio IV, t. II–XI), Hannover/Leipzig 1896–1992 (im Folgenden zit. als MGH Const.), hier: Bd. II, S. 211ff., Nr. 171, Pt. 14.

Dass 1231/1232 nur vom Geleit der Fürsten die Rede gewesen war, hat wohl zum Missverständnis Anlass gegeben, die Wahrnehmung des Geleits sei zunächst allein Sache der Fürsten und insbesondere der Herzoge gewesen³¹). Vielmehr dürften aber all jene, die in der Lage waren, Schutz und Schirm zu gewähren, sich grundsätzlich zur Ausübung des Geleits berechtigt gefühlt haben³²); bereits Hans Conrad Kalisch hat auf die deutlichen Zusammenhänge zwischen Geleit und gräflicher/landgerichtlicher Gewalt hingewiesen³³). Dementsprechend erscheinen unter den im Laufe des 13. Jahrhunderts gehäuft erwähnten von Geleitsinhabern zahlreiche nichtfürstliche Grafen³⁴) und auch titellose Edelfreie³⁵). Zweifellos waren im späten Mittelalter durchaus nicht alle Dynasten im Besitz solcher Rechte, aber dies gilt auch für einige Angehörige des Fürstenstandes, wie zum Beispiel die Bischöfe von Worms oder Metz³⁶). Ein Grund dafür ist darin zu suchen, dass sich das Geleit zunächst ausschließlich auf die vorerst nicht allzu zahlreichen bedeutenden Handelsstraßen und die schiffbaren Flüsse bezog. Vermutlich haben auch königliche Verleihungen in stärkerem Umfang auf die spätmittelalterlichen Verhältnisse eingewirkt; König Ruprecht vermeinte 1407 gerade darin den entscheidenden Aspekt zu erblicken: »So haben in deutschen Landen vielerorts Herren in anderer Herren Landen, wo sie sonst

31) Z.B. Christiane de CRAECKER-DUSSART, L'évolution du sauf-conduit dans les principautés de la Basse-Lotharingie du VIII^e au XIV^e siècle, in: *Le Moyen Âge* 80 (1974), S. 185–243, hier: S. 205f., und WIEDERKEHR, Geleit (wie Anm. 26), S. 111, gestützt vor allem auf den Wortlaut der bayerischen Landfrieden des 13. Jahrhunderts, die freilich in diesem Zusammenhang keinesfalls aussagekräftig sind.

32) Dementsprechend heißt es etwa in den Statuten von Sion/Sitten (1217): *Item a cruce de Ottans superius per totum episcopatum strate sunt episcopi [...]*, und weiter: *Item nullus a cruce de Ottans superius debet prestare conductum, nisi episcopus*; zit. bei Pio CARONI, Dorfgemeinschaften und Säumergenossenschaften in der mittelalterlichen und neuzeitlichen Schweiz, in: *Nur Ökonomie ist keine Ökonomie. Festgabe zum 70. Geburtstag von Basilio M. Biucchi*, hg. von Pio CARONI, Bernard DAFFLON und Georges ENDERLE, Bern/Stuttgart 1978, S. 79–127, hier: S. 87, Anm. 39.

33) KALISCH, Verhältnis (wie Anm. 10), S. 28.

34) Früh erwähnt etwa für die Grafen von Berg (zweites Viertel des 13. Jahrhunderts; Hansisches Urkundenbuch, Bd. 1, bearb. von Konstantin HÖHLBAUM, Halle 1876, S. 99f., Nr. 302) und von Görz (1234; Herbert KLEIN, Das Geleitsrecht der Grafen von Görz »vom Meer bis zum Katschberg«, in: *Carinthia* I/147 [1957], S. 316–333, hier: S. 322), die Landgrafen von Leuchtenberg (1237; Jean-Louis-Alphonse HUILLARD-BRÉHOLLES, *Historia diplomatice Friderici secundi*, Bd. 5, Tl. 1, Paris 1857, S. 150f.) und die Grafen von Jülich (1241; Heinz ANDERMAHR, Die Geleithoheit der Herzöge von Jülich auf der Handelsstraße Köln-Bergheim-Jülich-Aachen, in: *Neue Beiträge zur Jülicher Geschichte* 3 [1992], S. 94–106, hier: S. 97).

35) Etwa die Herren von Heinsberg (1241) und zu Valkenburg (1249; ANDERMAHR, Geleithoheit [wie Anm. 34], S. 96f.); seit dem späten 13. Jahrhundert die Freiherren von Vaz und von Belmont (WIEDERKEHR, Geleit [wie Anm. 26], S. 137).

36) Meinrad SCHAAB, Geleit und Territorium in Südwestdeutschland, in: *Zeitschrift für Württembergische Landesgeschichte* 40 (1981), S. 398–417, hier: S. 414.

nicht zu gebieten oder zu schaffen haben, zu geleiten, weil ihnen dies vom König anbefohlen ist«³⁷⁾.

Zu berücksichtigen ist freilich auch, dass sich gerade mächtigere Hoheitsträger in der Regel »ein Übergewicht gegenüber kleineren« bewahren konnten³⁸⁾: Im Besitz weit ausgedehnter Geleitsrechte waren insbesondere die Pfalzgrafen bei Rhein, die ja auch sonst über Einflussphären verfügten, die über das Territorium hinausgingen³⁹⁾, die Burggrafen von Nürnberg⁴⁰⁾, die Görzer Grafen in Friaul⁴¹⁾ oder die Grafen von Savoyen, die wichtigsten Geleitsherren zwischen dem Jura und den Alpen⁴²⁾. Seit dem 14. Jahrhundert ist gut belegt, dass einige Fürsten ihre Kompetenzen auszudehnen vermochten, was durchaus nicht immer auf dem Weg der Gewalt geschehen musste. Vor allem das Beispiel der Pfalzgrafschaft macht deutlich, wie sehr Schutz und Schirm über geistliche Institutionen und reichsstädtische Gebiete Geleitstätigkeiten zu initiieren vermochte⁴³⁾, und 1471 übertrug der Propst von Ellwangen seine Geleitsrechte an den Grafen Ulrich von Württemberg, wobei es dem Propst offenbar um größere Sicherheit und dadurch wirtschaftlichen Aufschwung ging⁴⁴⁾. Für kleinere Dynasten sollte es im Gegenzug seit dem ausgehenden 14. Jahrhundert immer schwieriger werden, umfassendere Kompetenzen zu behaupten; so mussten etwa die Grafen von Nassau-Saarbrücken gegenüber den Herzogen von Lothringen Einbußen hinnehmen⁴⁵⁾. Es versteht sich, dass die Wahrnehmung von Geleitsrechten auf außerhalb des engeren Herrschaftsbereichs gelegenen Strecken die Möglichkeit bot, den eigenen Einflussbereich auszudehnen.

Zur Geleitsgewährung berechtigt war man nach dem Landfrieden König Heinrichs von 1234 nur dann, wenn man das Geleit vom Reich zu Lehen trug⁴⁶⁾. Ob damit die Geleits-

37) Die Regesten der Erzbischöfe von Köln im Mittelalter, Bde. 9–11, bearb. von Norbert ANDERNACH (Publikationen der Gesellschaft für rheinische Geschichtskunde 21/9–11), Düsseldorf 1983/1987/1992 (im Folgenden zit. als REK), hier: Bd. 11, S. 511ff., Nr. 1831.

38) Meinrad SCHAAAB, Straßen und Geleitswesen zwischen Rhein, Neckar und Schwarzwald im Mittelalter und der früheren Neuzeit, in: Jahrbuch für Statistik und Landeskunde von Baden-Württemberg 4 (1958/59), S. 54–75, hier: S. 57; vgl. auch DERS., Art. »Geleit«, in: LexMA, Bd. 4, München/Zürich 1989, Sp. 1204f., hier: Sp. 1205.

39) Vgl. DERS., Straßen (wie Anm. 38), S. 56f.

40) Vgl. Rudolf ENDRES, Ein Verzeichnis der Geleitsstraßen der Burggrafen von Nürnberg, in: Jahrbuch für fränkische Landesforschung 23 (1963), S. 107–138, hier: S. 110f.

41) Vgl. KLEIN, Geleitsrecht (wie Anm. 34), S. 319 u. 331f.

42) Vgl. WIEDERKEHR, Geleit (wie Anm. 26), S. 132, 139–143.

43) SCHAAAB, Geleit und Territorium (wie Anm. 36), S. 413.

44) Rainer WILHELM, Die Handhabung des Zollgeleits in der Grafschaft und im Herzogtum Württemberg von den Anfängen bis zum 30jährigen Krieg, Diss. masch., Stuttgart 1957, S. 13.

45) Hans-Walter HERRMANN, Handel und Verkehr zwischen dem nördlichen Oberrhein und der Saar- und Moselgegend im Spätmittelalter, in: Jahrbuch für westdeutsche Landesgeschichte 21 (1995), S. 333–365, hier: S. 341.

46) MGH Const. II (wie Anm. 30), S. 428ff., Nr. 319, Pt. 12: [...] *quod nullus conductum alicui prebeat, nisi forte conductum a nobis et ab imperio iure possideat feudali*. – Wiederholt im Mainzer Landfrieden

ausübung an die persönliche Verleihung durch den Herrscher gebunden gewesen und das Geleitsregal erst seit Verfügungen König Rudolfs I. frei übertragbar geworden sei⁴⁷⁾, wäre durch weitere Belege zu stützen. In jedem Fall ist zu berücksichtigen, dass die Betonung der Belehnung durch das Reich in erster Linie einen Anspruch geltend machte, kaum aber Ordnung in das ausufernde Geleitswesen bringen konnte. Hinweise auf tatsächlich erfolgte Belehnungen häufen sich erst im 14. Jahrhundert; das wiederholte Rekurrieren auf die Bestimmungen des Mainzer Landfriedens seit der Regierungszeit König Rudolfs⁴⁸⁾ dürfte allmählich Früchte getragen haben.

Die Schutzgewährung für Reisende war nicht nur wichtig als Machtsymbol, sondern auch von einem gewissen finanziellen Interesse. Diesbezüglich erlangte das Kaufmanns- oder »Zollgeleit« als spezieller Teil des regalen Geleits⁴⁹⁾ besondere Bedeutung. Zu den wesentlichen Charakteristika dieses Geleitstyps zählen die klare Bindung an fixierte Straßen und die Befugnis, Geleitsgelder zu fordern, worauf man – wie in Tirol oder im Gebiet des Deutschen Ordens⁵⁰⁾ – freilich auch verzichten konnte. Zu unterscheiden ist er von den vielen Formen des nichtregalen Geleits (wie etwa dem prozessualen Geleit), die nicht finanziell nutzbar waren und im späten Mittelalter stets deutlich vom regalen Straßengeleit abgehoben wurden⁵¹⁾. Vom regalen Geleit zu trennen ist auch das weiterhin fortbestehende Geleit des Königs im gesamten Reich, etwa für Gesandte, das zum einen finanziell nicht nutzbar war, zum anderen ohne Unterstützung der Geleitsherren vor Ort praktisch nicht funktionieren konnte⁵²⁾.

Wenn der Mainzer Landfriede den Zolleinnehmern aufträgt, Wege und Brücken in stand zu halten, wird damit auf bereits in karolingischer Zeit übliche Zusammenhänge verwiesen, die auch im weiteren Verlauf des späten Mittelalters immer wieder betont wer-

(ebd., S. 241–263, Nr. 196, Pt. 12).

47) So etwa Bernhard KOEHLER, Art. »Geleit«, in: HRG, Bd. 1, Berlin 1971, Sp. 1481–1489, hier: Sp. 1483.

48) Vgl. MGH Const. III (wie Anm. 30), S. 275–280, Nr. 279, S. 280–287, Nr. 279f., S. 370–377, Nr. 390; MGH Const. IV/1 (wie Anm. 30), S. 26–31, Nr. 33. – Aus der Kanzlei König Rudolfs hat sich außerdem ein Formular erhalten, das die Belehnung eines Grafen mit dem Geleit durch einen Ort, den dieser vom Reich zu Lehen hat, thematisiert; vgl. Die Regesten des Kaiserreichs unter Rudolf, Adolf, Albrecht, Heinrich VII. 1273–1313, 1. Abt., bearb. von Oswald REDLICH (Regesta Imperii VI/1), Innsbruck 1898 (im Folgenden zit. als RI VI/1), S. 348, Nr. 1492.

49) FIESEL, Geleitsrecht (wie Anm. 26), S. 38f.

50) Otto STOLZ, Die tirolischen Geleits- und Rechtshilfe-Verträge bis zum Jahre 1363, nach ihrem rechts- und verkehrsgeschichtlichen Inhalte dargestellt, in: Zeitschrift des Ferdinandeums für Tirol und Vorarlberg III/53 (1909), S. 31–128, hier: S. 124; MÜLLER, Geleit (wie Anm. 26), S. 18f.

51) Vgl. z.B. FIESEL, Geleitsrecht (wie Anm. 26), S. 30–34.

52) In diesem Sinne ist auch der Rechtsspruch Konrads IV. von 1240 (MGH Const. II [wie Anm. 30], S. 444, Nr. 334), zu deuten (FIESEL, Entstehungsgeschichte [wie Anm. 26], S. 488; anders SCHAAB, Straßen [wie Anm. 38], S. 55). Irrig auch Rudolf FENDLER, Zoll- und Geleitswesen im Herzogtum Pfalz-Zweibrücken, in: Mitteilungen des Historischen Vereins der Pfalz 82 (1984), S. 181–198, hier: S. 181, zur Geleitserteilung durch Friedrich II. 1245.

den sollten⁵³). Hier findet sich aber auch die Bestimmung, dass die Zolleinnehmer allen Zollzahlenden Schutz und Geleit zukommen lassen sollten⁵⁴). Nach dieser Auffassung hätte die Zolleinhebung allein schon zum Schutz der Kaufleute verpflichtet. Bereits Kalisch betonte die enge Verbindung zwischen den beiden Rechtsformen: Häufig wird das Geleit »wie eine selbstverständliche Pertinenz des Zolls erwähnt«, und ganz offensichtlich wurde seit der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts damit begonnen, an vielen Zollstätten Geleitsgelder einzuheben – aus dem Besitz des Zolls wurde das Recht zur Erteilung von Geleit abgeleitet, wobei in den Urkunden vielfach der Zoll im Vordergrund stand, während das Geleit nur unsystematisch und nebenbei erwähnt wurde. So versprach Herzog Walram von Limburg 1249 auch namens anderer Herren Schutz und Geleit; als Geleitsgeber genannt wurden *illi, qui thelonea accipiunt*⁵⁵).

Diese begriffliche Unschärfe findet sich auch in der Folge, wiederholt werden »Zoll« und »Geleit« geradezu als Synonyme verwendet⁵⁶). Diese Rechte befanden sich ja häufig in ein- und derselben Hand, jeweils wurden Abgaben vom Durchzugsverkehr erhoben, und üblicherweise wurden die Geleitsgelder an den Zollstellen eingenommen. Zur Finanzierung der zahlreichen Landfrieden des späten Mittelalters wurden zum Beispiel nur selten »gemeine Geleite«⁵⁷) und meist Landfriedenszölle eingerichtet, die ja insofern eine sehr enge Beziehung zum Geleit aufweisen, als die Bezahlung dieser Abgabe zur Voraussetzung für den zu gewährenden Schutz wird⁵⁸). Trotz dieser engen Verbindung wurde aber im späteren Mittelalter die Unterscheidung der beiden Gerechtsame deutlicher, wozu wohl die wachsende herrschaftliche Bedeutung des Geleits beitrug – nur das Geleitsrecht ließ sich verwenden, um über das engere Territorium hinaus Einfluss zu gewinnen.

Zur Zeit der Entstehung des regalen Geleits standen die Straßen, als Zubehör herrschaftlicher Rechte betrachtet, bereits unter der Kontrolle der Dynasten: *Item a cruce de Ottans superius per totum episcopatum strate sunt episcopi*⁵⁹), heißt es in den Statuten von Sion/Sitten (1217), und sowohl die *Confoederatio* von 1220 als auch das *Statutum* von

53) Regelmäßig sind Zollverleihungen mit der Auflage der Instandhaltung verbunden. Die weit verbreitete Ansicht, die Zollinhaber hätten für Bau und Unterhalt der Straßen zu sorgen, findet sich etwa auch in der *Reformatio Sigismundi*. Vgl. Reformation Kaiser Siegmunds, hg. von Heinrich KOLLER (MGH Staatschriften des späteren Mittelalters 6), Stuttgart 1964, S. 258, 262f.

54) MGH Const. II (wie Anm. 30), S. 241–263, Nr. 196, Pt. 7.

55) KALISCH, Verhältnis (wie Anm. 10), S. 8f.

56) Die Verbindung von Zollberechtigung und Schutzgewährung findet sich z.B. auch in Zollverleihungen durch König Rudolf (1286/1291) und König Adolf (1297) für die Grafen von Savoyen. Vgl. RI VI/1 (wie Anm. 48), S. 442, Nr. 2036; MGH Const. III (wie Anm. 30), S. 450f., Nr. 463; Eduard WINKELMANN, Acta imperii inedita seculi XIII. et XIV. Urkunden und Briefe zur Geschichte des Kaiserreichs und des Königreichs Sicilien in den Jahren 1200–1400, Bd. 2, Innsbruck 1885, S. 172f., Nr. 241. Vgl. auch KALISCH, Verhältnis (wie Anm. 10), S. 10.

57) So etwa 1322 (MGH Const. V [wie Anm. 30], S. 512, Nr. 649).

58) KALISCH, Verhältnis (wie Anm. 10), S. 10f.

59) CARONI, Dorfgemeinschaften (wie Anm. 32), S. 87, Anm. 39.

1231/1232 verdeutlichen, wie sehr territorienbezogen Zoll und Geleit gedacht wurden⁶⁰. Damit hängt zusammen, dass anlässlich von Regalienverleihungen die öffentlichen Straßen kaum einmal explizit erwähnt werden⁶¹. Erst seit dem 14. Jahrhundert häufen sich parallel zum vermehrten Wunsch nach rechtlicher Absicherung entsprechende Hinweise⁶². Außerdem definierte sich nunmehr das Recht über die Straßen durch den Besitz des Zoll- und Geleitsregals, und dazu kam, dass die Straßen finanziell nicht nutzbar waren – dies waren eben Zoll und Geleit, weshalb diese Rechte im Zentrum des Interesses standen.

DIE KÖNIGLICHE STRASSENHOHEIT IM SPÄTEN MITTELALTER

Durch die Definition der öffentlichen Straßen und des Geleits als königliches Regal vermochte das Königtum eine gewisse oberste Kontrolle über das Straßenwesen zurück zu erhalten; von einer vollständigen Territorialisierung der öffentlichen Straßen kann daher keine Rede sein. Vielmehr verblieben dem Königtum Einflussmöglichkeiten, die wiederholt in Erinnerung gerufen wurden und durchaus im Bewusstsein blieben. 1285 wird etwa eine *strata, quae ad imperium pertinet*, angesprochen⁶³, Karl IV. verkündete 1350, dass die öffentlichen Straßen in allen Landen dem Reich gehörten⁶⁴, und 1468 betonte Friedrich III., dass es ihm *als romischem keyser von unser und des heiligen reichs wegen unser und desselben reichs strassen zu wasser und zu lannde allenthalben zu schutzen und zu beschirmen geburet*⁶⁵. Stets wurden Schutz und Schirm für die Straßen betont, auf den Reichstagen wurde die mangelnde Sicherheit wiederholt diskutiert und Vorgangsweisen gegen das Räuberunwesen ins Auge gefasst⁶⁶. Insbesondere verwies das Königtum mehrfach darauf,

60) Dazu passt auch die 1259 vollzogene Belehnung mit dem Herzogtum Lothringen inklusive der Verpflichtung der *custodias publicarum stratarum* im gesamten Dukat: Quellensammlung zur Geschichte der Deutschen Reichsverfassung in Mittelalter und Neuzeit, bearb. von Karl ZEUMER (Quellensammlungen zum Staats-, Verwaltungs- und Völkerrecht 2), Tübingen ²1913, S. 98f., Nr. 78.

61) So war es 1214 im Fall des Bischofs von Die; vgl. Die Regesten des Kaiserreichs unter Philipp, Otto IV., Friedrich II., Heinrich (VII.), Conrad IV., Heinrich Raspe, Wilhelm und Richard 1198–1272, 1. Abt. (Regesta Imperii V/1), Innsbruck 1881–1901, S. 192, Nr. 758.

62) Karl IV. verlieh etwa dem Grafen Heinrich zu Honstein und den Grafen zu Schwarzburg *unser und dez Reichs strazzen in allen iren gerihten und herrschefften* (MGH Const. IX [wie Anm. 30], S. 19, Nr. 23), und vielfach werden seit diesem Zeitraum die Straßen unter den Pertinenzen erwähnt.

63) KALISCH, Verhältnis (wie Anm. 10), S. 26, Anm. 1.

64) Die Regesten des Kaiserreichs unter Kaiser Karl IV. 1346–1378, hg. von Alfons HUBER (Regesta Imperii VIII), Innsbruck 1877 (im Folgenden zit. als RI VIII), S. 105f., Nr. 1321.

65) Urkunden zur Geschichte des Städtewesens in Mittel- und Niederdeutschland, Bd. 2: 1351–1475, bearb. von Friedrich Bernward FAHLBUSCH, Friedrich-Wilhelm HEMANN, Heinz STOOB und Michael TÖNSING (Städteforschung C/4), Köln/Weimar/Wien 1992, S. 236f., Nr. 213.

66) Vgl. dazu auch Ernst SCHUBERT, Probleme der Königsherrschaft im spätmittelalterlichen Reich. Das Beispiel Ruprechts von der Pfalz (1400–1410), in: Das spätmittelalterliche Königtum im europäischen Vergleich, hg. von Reinhard SCHNEIDER (VuF XXXII), Sigmaringen 1987, S. 135–184, hier: S. 167.

dass öffentliche oder »gemeine« Straßen jedermann zur freien Benützung offen stünden⁶⁷; dem entsprechen Wendungen wie *die offen, frie, keiserliche stras* (1461)⁶⁸.

Der besondere Charakter der Reichsstraßen wurde anlässlich einer Auseinandersetzung zwischen der Pfalz und Württemberg im Jahr 1487 angesprochen. Der damalige württembergische Kanzler führte aus, es sei landeskundig, dass eine Reichsstraße wichtige Freiheiten habe: Sie sei erstens »niemandes Eigentum, sondern habe öffentlichen Charakter [...], so daß jedermann, ob Christ oder Jude, sie frei benutzen könne«. Zweitens seien die Geleitsinhaber zur Gewährleistung der Sicherheit verpflichtet, und drittens sollte hier »außer in Kriegszeiten keine Änderung vorgenommen werden, die ihre freie Benutzung beeinträchtigt und Dritten zum Schaden gereicht«⁶⁹. Damit kam den großen Straßen quasi exterritorialer Charakter zu⁷⁰ (was aber Eigentumsrechte nicht ausschloss)⁷¹, und fallweise war es dem Königtum durchaus möglich, gegen Sperren, wie sie oft genug aufgrund von Konflikten zwischen benachbarten Herrschaftsträgern vorkamen, erfolgreich vorzugehen; so wurde Graf Ludwig von Oettingen 1289 auf Klage des Eichstätter Bischofs hin von König Rudolf gezwungen, eine fast fertige Burg einzureißen sowie Wege und Straßen, die dadurch blockiert worden waren, wieder in ihren früheren Zustand zu versetzen⁷².

Die königliche Oberhoheit äußerte sich etwa im ausdrücklich verliehenen Recht, neue öffentliche Straßen zu errichten (wie 1245 für den Deutschen Orden) oder die Straßen im jeweiligen Territorium nach Belieben zu verlegen (wie 1332 für den Markgrafen von Mei-

67) Z.B. betonte König Rudolf 1281 die »Freiheit der Reichsstraße« (RI VI/1 [wie Anm. 48], S. 321, Nr. 1317). Zahlreiche Hinweise auf die freie Benutzung der öffentlichen Straßen finden sich auch in den Landfrieden oder in spätmittelalterlichen Weistümern; vgl. Georg LANDAU, Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland (Hessische Forschungen zur geschichtlichen Landes- und Volkskunde 1), Kassel/Basel 1958, S. 17.

68) Zit. bei HAUBRICHS, Bezeichnungen (wie Anm. 7), S. 113.

69) Alfons SCHÄFER, Die Wege zur Frankfurter Messe durch den Kraichgau im Spannungsfeld der Verkehrspolitik der südwestdeutschen Territorien Kurpfalz, Hochstift Speyer, Baden und Württemberg, in: Aus Stadt- und Wirtschaftsgeschichte Südwestdeutschlands. Festschrift für Erich Maschke zum 75. Geburtstag, Stuttgart 1975, S. 57–76, hier: S. 75f.

70) Im Streit mit dem Erzstift Köln bekundete 1389 Wilhelm von Jülich, Herzog von Berg, der Rhein- und die Ufer, die »Leinpfad« heißen, gehörten der Allgemeinheit, daran habe niemand Eigentum (REK 9 [wie Anm. 37], S. 512f., Nr. 1917). – Auch die großen Flüsse blieben in der Regel von territorialer Herrschaft ausgenommen; vgl. Rudolf BENNING, Die Verwaltung der Wasserstraßen als Verkehrswege in deutscher Frühzeit, Bonn 1994, S. 150.

71) Vgl. die Beispiele bei Friedrich BRUNS, Hugo WECZERKA, Hansische Handelsstraßen, Bd. 2: Textband (Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte NF XIII/2), Weimar 1967, S. 365, und Heinz-Albert FRIEHE, Wegerecht und Wegeverwaltung in der alten Grafschaft Schaumburg. Ein Beitrag zur Geschichte des deutschen Wegerechts, Bonn/Bad Godesberg 1971, S. 33.

72) MGH Const. III (wie Anm. 30), S. 655f., Nr. 669.

ßen⁷³⁾; noch 1443 erlaubte König Friedrich dem Kurfürsten Friedrich und dem Herzog Wilhelm von Sachsen, die von Zwickau und Chemnitz nach Bautzen und Görlitz führende Straße zu verlegen, da diese wegen des Krieges mit Böhmen für die Kaufleute nicht mehr sicher sei⁷⁴⁾. Und aus der Oberhoheit des Königtums über die öffentlichen Straßen wurde auch der Anspruch abgeleitet, das Postwesen zu organisieren: Als Franz von Taxis 1516 die reitende Post einrichtete, bewilligte der Herzog von Württemberg vier Stationen in seinem Gebiet, was von Seiten Maximilians als Verpflichtung, von württembergischer Seite freilich als Gefälligkeit angesehen wurde; als der Herzog zu Ende des 16. Jahrhunderts wie andere Fürsten eine landesfürstliche Post einrichtete, verlangte der Kaiser deren Abschaffung, und erst nach langem Streit gab Württemberg schließlich zu Beginn des 18. Jahrhunderts nach⁷⁵⁾.

Freilich darf dies nicht darüber hinwegtäuschen, dass jene Fälle viel häufiger sind, in denen Hoheitsträger ohne jegliche königliche Genehmigung neue Wege anlegten, was an sich nicht verboten war, wohl aber die Praxis, in weiterer Folge den Verkehr auf die neuen Routen zu zwingen und diese damit zu öffentlichen Straßen zu machen. Nur zwei Beispiele: die Grafen von Schaumburg genehmigten Neu-Lemgo 1307 eine *viam communem et stratam publicam* so anzulegen, wie es der Stadt am nützlichsten erschien, und 1361 erhielt Detmold das Privileg, die öffentliche Straße von Lage nach Horn zu zerstören und fortan durch die Stadt zu leiten⁷⁶⁾. Ob für solche Maßnahmen die Zustimmung des Reichsoberhauptes eingeholt wurde, darüber entschieden wohl vor allem Aspekte der Königsnähe und -ferne sowie der Wunsch, in bestimmten Situationen eine unanfechtbare Legitimation zu erhalten.

Da Zoll und Geleit als Regalien galten, war die königliche Hoheit darüber auch im späten Mittelalter noch gegeben. Seit dem frühen Mittelalter lässt sich das Vorgehen des Herrschers gegen unrechtmäßige Zölle kontinuierlich belegen; regelmäßig wird dabei unterschieden zwischen den alten, rechtmäßigen und den neuen, unberechtigten und daher zu untersagenden Zöllen⁷⁷⁾. Der aufgrund der zunehmenden Erfassung des Verkehrs durch die werdenden Territorien seit dem 12. Jahrhundert verstärkt zu konstatierenden Einrichtung neuer Zölle begegnete man seit Friedrich Barbarossa mit zahlreichen Verboten; nahezu alle Landfrieden bemühten sich um Verminderung oder Senkung der Zölle.

73) MGH Const. VI/1 (wie Anm. 30), S. 160f., Nr. 245; Adolf HOFMANN, Das Landgeleit in Sachsen, Waldenburg 1931, S. 6.

74) Die Urkunden und Briefe aus den Archiven und Bibliotheken des Freistaates Sachsen, bearb. von Elfie-Marita EIBL (Regesten Kaiser Friedrichs III. 11), Wien/Weimar/Köln 1998, S. 80f., Nr. 31; vgl. HOFMANN, Landgeleit (wie Anm. 73), S. 6.

75) Karl WELLMER, Die Reichsstraßen des Mittelalters im heutigen Württemberg, in: Württembergische Vierteljahrshefte für Landesgeschichte NF 33 (1927), S. 1–43, hier: S. 27.

76) FRIEHE, Wegerecht (wie Anm. 71), S. 22, 54f.

77) Harald SIEMS, Handel und Wucher im Spiegel frühmittelalterlicher Rechtsquellen (MGH Schriften 35), Hannover 1992, S. 449f.

Nur fallweise aber konnten neue Zölle tatsächlich niedergelegt werden, und selbst dann hatten solche Maßnahmen vielfach keinen Bestand; schon bald entstanden die Hebestellen aufs Neue. Dazu trat der Umstand, dass insbesondere die Kurfürsten durch Wahlzusagen immer größeren Einfluss auf die Gestaltung des Zollwesens gewannen. Nachdem erstmals Otto IV. dem Erzbischof von Köln zollpolitische Zugeständnisse verbrieft hatte, anerkannte Friedrich II. in der *Confoederatio* von 1220 prinzipiell den Bestand territorialer Zölle und ging die Verpflichtung ein, dass der König in seiner Zollpolitik auf die Interessen der Fürsten Rücksicht nehmen und deren Rechte nicht beeinträchtigen (etwa durch Errichtung neuer Zollstellen oder durch Schmälerung der Erträge mittels Zollbefreiungen) sollte⁷⁸⁾. Trotz der energischen Zollpolitik Rudolfs I. und Albrechts I. waren im Verlauf des 14. Jahrhunderts immer stärkere Einbußen in Kauf zu nehmen; schließlich mussten Wenzel und Ruprecht 1379 beziehungsweise 1401 anerkennen, ohne Zustimmung der rheinischen Kurfürsten keine neuen Zölle zu errichten⁷⁹⁾. Damit erhielten diese ab der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts praktisch einen Anteil an der Zollhoheit des Königs, Zollfragen wurde in der Folge weitgehend in Eigenregie geregelt; man brauchte den König nur noch, um der eigenen Politik mehr Nachdruck zu verschaffen. Die Erosion königlicher Rechte machte nicht bei den Kurfürsten Halt: 1453 übertrug Friedrich III. die Zollhoheit in Österreich und in Brandenburg den jeweiligen Landesfürsten⁸⁰⁾. War demnach der Gehalt der königlichen Oberhoheit allmählich stark reduziert worden, so hatte man in der Praxis ohnehin immer auf die komplexen politischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten Rücksicht zu nehmen; insofern ist die Bedeutung der Regalienhoheit nicht zu überschätzen, worauf zudem die zahlreichen Klagen über Missstände verweisen.

Das Gesagte gilt in ähnlicher Weise auch für die königliche Geleitshoheit. Grundsätzlich bleibt das Reich oberste Legitimationsinstanz: Alle freien Straßen gehören König und Reich, und entsprechende Geleite rühren ausschließlich vom König und dem Reich, formulierte König Ruprecht 1407⁸¹⁾, und 1395 wies der Obmann des Schiedsgerichts im Geleitsstreit zwischen Berg und Erzstift Köln die Entscheidung dem Reichsoberhaupt zu, *want up den Eigendoem des geleids dat Ryche als eyn oeverste leenherre zu wysen bait van rechte*⁸²⁾. Der Herrscher allein hat die Befugnis, Geleitsstrecken zu verlegen beziehungs-

78) Friedrich PFEIFFER, *Rheinische Transitzölle im Mittelalter*, Berlin 1997, S. 339ff.; WADLE, *Zoll- und Münzrecht* (wie Anm. 14), S. 208f.; SCHMOECKEL, *Zollregal* (wie Anm. 29), Sp. 1763.

79) SCHUBERT, *Probleme* (wie Anm. 66), S. 159f.; DERS., *König und Reich* (wie Anm. 9), S. 182f. – Zur spätmittelalterlichen Zollpolitik am Rhein vgl. jüngst Friedrich PFEIFFER, *Zollpolitik und Zollpraxis am Rhein im 14. und 15. Jahrhundert zwischen Fiskalinteresse und Handelssteuerung*, in: *Rheinische Vierteljahrsblätter* 68 (2004), S. 64–82.

80) SCHMOECKEL, *Zollregal* (wie Anm. 29), Sp. 1764f.

81) REK 11 (wie Anm. 37), S. 511ff., Nr. 1831.

82) REK 10 (wie Anm. 37), S. 356f., Nr. 922. – Freilich forderte darauf der Pfalzgraf bei Rhein König Wenzel auf, die Entscheidung ihm zu überlassen, da der Herzog das strittige Geleit von ihm zu Lehen trage (das er wiederum vom Reich zu Lehen habe); ebd., S. 361, Nr. 937.

weise neue einzurichten oder die Geleitsgelder zu erhöhen⁸³), und wiederholt geht das Königtum – zumindest in den königsnahen und -offenen Gebieten – gegen »unrechte« Geleite oder gegen das willkürliche Sperren von Geleitsstraßen vor⁸⁴). Doch wie bei den Zöllen war die königliche Politik wenig konsequent und unsystematisch: Versuche zur Beseitigung von neuen Geleiten und Geleitsgelderhöhungen wechselten sich mit Legitimierungen ab⁸⁵).

Da das Geleit von weit geringerer fiskalischer Bedeutung als die Zölle war, hielten sich jedoch direkte königliche Einflussnahmen durchaus in Grenzen, so dass die jeweiligen Geleitsinhaber speziell im 15. Jahrhundert weitgehend in Eigenregie die Geleitsverhältnisse regelten, die Abgaben erhöhten und neue Hebestellen einrichteten. Zwar mag sich die königliche Oberhoheit beim Geleit durch das Fehlen kurfürstlicher Mitwirkungsrechte stärker behauptet haben als bei Zoll oder Münze⁸⁶), sie machte sich in der Praxis aber weniger bemerkbar. So stellte der Würzburger Bischof 1465 die königliche Regalienhoheit zwar nicht in Frage, meinte aber, wie und wo der Bischof dieses Recht in seinem Zuständigkeitsbereich ausübe, ob er es verkaufe oder verpfände, dies habe den Herrscher nicht zu interessieren⁸⁷), und 1487 betonte der Kurfürst von der Pfalz, dass es ihm im eigenen Territorium unbenommen sei, nach Gutdünken auf der einen oder anderen Straße zu geleiten⁸⁸).

83) Beispiele: MGH Const. XI (wie Anm. 30), S. 304f., Nr. 529, S. 348, Nr. 616, S. 392f., Nr. 696; Deutsche Reichstagsakten (Ältere Reihe), Bd. 1, hg. von Julius WEIZSÄCKER, München 1867, S. 47f., Nr. 23; RI VIII (wie Anm. 64), S. 472, Nr. 5651, S. 489, Nr. 5845.

84) Beispiele: MGH Const. IV/1 (wie Anm. 30), S. 108f., Nr. 134; MGH Const. V (wie Anm. 30), S. 572f., Nr. 735; MGH Const. X (wie Anm. 30), S. 542f., Nr. 726; WINKELMANN, Acta imperii inedita, Bd. 2 (wie Anm. 56), S. 549f., Nr. 861.

85) Besonders inkonsequent war Karl IV.; vgl. nur Bernd-Ulrich HERGEMÖLLER, Fürsten, Herren und Städte zu Nürnberg 1355/56. Die Entstehung der »Goldenen Bulle« Karls IV. (Städteforschung A/13), Köln/Wien 1983, S. 103.

86) SCHUBERT, Probleme (wie Anm. 66), S. 169.

87) WEIG, Das ius conducendi (wie Anm. 11), S. 51f. Während sein Bamberger Kollege, mit dem er im Streit lag, der Ansicht war, Streitigkeiten um Zoll, Geleit und Gericht seien vor dem Kaiser zu verhandeln, meinte der Würzburger Bischof, die Fürsten hätten das Recht, sich in solchen Regalienstreitigkeiten einem Schiedsgericht zu unterwerfen; denn könnte dies nur vor dem Kaiser verhandelt werden, so *lege manig Strasengeleit, schutz und schirm der leut [...] in langer versäumnis* (ebd., S. 78) – eine Anspielung auf die lange Dauer von Rechtsstreitigkeiten vor dem König; vgl. Karl-Friedrich KRIEGER, Die Lehnshoheit der deutschen Könige im Spätmittelalter (ca. 1200–1437) (Untersuchungen zur deutschen Staats- und Rechtsgeschichte NF 23), Aalen 1979, S. 551.

88) SCHÄFER, Wege (wie Anm. 69), S. 76.

KONFLIKTE UM DIE STRASSEN

Trotz der weiterhin wirksamen königlichen Regalienhoheit kann doch kein Zweifel darüber bestehen, dass das Straßenwesen im späten Mittelalter von den Landesfürsten weitgehend in Eigenregie gestaltet wurde. Ihnen kamen meist alle wesentlichen Kompetenzen zu; sie kümmerten sich zumindest ansatzweise um die Instandhaltung und trafen Regelungen hinsichtlich der Sicherheit. Da den Geleitsherren insbesondere bei zersplitterter territorialer Situation⁸⁹⁾ bewusst war, dass zur längerfristigen Aufrechterhaltung des Transits gegenseitige Absprachen notwendig waren, lassen sich schon früh Abmachungen zwischen benachbarten Dynasten nachweisen⁹⁰⁾. Die Landesfürsten nahmen außerdem die Befugnis in Anspruch, Veränderungen am bestehenden Straßensystem vorzunehmen sowie Geleitsstrecken zu verlegen und auszuweiten; dazu traten teils eigenmächtige Einrichtungen neuer Hebestellen oder Abgabenerhöhungen. Angesichts der zentralen Bedeutung der Zolleinkünfte für den Ausbau vieler Territorien erklären sich letztlich »Zollkriege« zwischen den verschiedenen Herrschaftsträgern⁹¹⁾.

Wenn Johannes von Lysura 1454 davon sprach, dass das Geleitsrecht zusammen mit dem Münzrecht das höchste Kleinod der Landesfürsten sei⁹²⁾, wurde wohl weniger die finanzielle Bedeutung angesprochen, hielten sich doch die Einnahmen angesichts der aufwändigen Organisation durchaus in Grenzen⁹³⁾, weshalb das anfängliche Entgegenkommen gegenüber den Kaufleuten im ausgehenden Mittelalter in den Hintergrund trat und immer rigideren Bestimmungen Platz machte. Aus Einsparungsgründen vereinbarte man im 15. Jahrhundert öfters auch ein wechselseitiges Geleit, wobei die jeweiligen Geleitgrenzen im gegenseitigen Einverständnis überschritten wurden⁹⁴⁾, ehe zu hohe Kosten im

89) Dagegen konnte in Gebieten mit geschlossener landesfürstlicher Gewalt die Ausbildung einer speziellen Geleitsorganisation in einigen Fällen auch unterbleiben, wie etwa in Tirol und im Deutschordensgebiet; vgl. Otto STOLZ, Quellen zur Geschichte des Zollwesens und Handelsverkehrs in Tirol und Vorarlberg vom 13. bis 18. Jahrhundert (Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit 1), Wiesbaden 1955, S. 299, und MÜLLER, Geleit (wie Anm. 26), S. 68f.

90) Vgl. z.B. Hans-Walter HERRMANN, Die flandrisch-lampartische Straße zwischen Straßburg und Sierck. Geschichte einer mittelalterlichen Neuanlage, in: BURGARD/HAVEKAMP, Auf den Römerstraßen (wie Anm. 7), S. 447–469, hier: S. 462f., 446.

91) Ulf DIRLMEIER, Mittelalterliche Zoll- und Stapelrechte als Handelshemmnisse?, in: Die Auswirkungen von Zöllen und anderen Handelshemmnissen auf Wirtschaft und Gesellschaft vom Mittelalter bis zur Gegenwart, hg. von Hans POHL (VSWG, Beih. 80), Stuttgart 1987, S. 19–39, hier: S. 22.

92) Deutsche Reichstagsakten (Ältere Reihe), Bd. 19, Tl. 1, hg. von Helmut WEIGEL und Henny GRÜNEISEN, Göttingen 1969, S. 243–247, Nr. 29/3, hier: S. 245.

93) Vgl. etwa Michael ROTHMANN, Herrschaft und Schutz. Das Geleit der Markgrafen von Baden im Mittelalter und Früher Neuzeit am Beispiel Pforzheims und seiner Umgebung, in: Neue Beiträge zur Stadtgeschichte, Bd. 2, hg. von Christian GROH, Pforzheim 2001, S. 23–40, hier: S. 26.

94) Vgl. z.B. ebd., S. 25f.

16. Jahrhundert in einigen Fällen sogar zur vollständigen Einstellung des Geleits führten⁹⁵⁾.

Wechselseitige Geleite wurden in einigen Fällen aber auch deshalb eingerichtet, weil man sich nicht über die Hoheitsrechte einigen konnte und Kompromisse schließen musste⁹⁶⁾. Da die Geleitsstrecken lange Zeit nicht klar festgelegt waren und die Geleitsverhältnisse sich durch Übertragungen, Herrschaftsteilungen und territoriale Zersplitterung äußerst kompliziert gestalten mochten, wurde eine vor allem seit dem 15. Jahrhundert gut dokumentierte Serie von Auseinandersetzungen in Gang gesetzt, wozu auch der Umstand beitrug, dass die herrschaftliche Bedeutung dieses Regals zunehmend ins Bewusstsein rückte⁹⁷⁾. So bemühten sich etwa die Kölner Erzbischöfe erst seit dem beginnenden 14. Jahrhundert, gestützt auf die Belehnung mit dem Herzogtum Westfalen 1180, die Geleitsrechte im gesamten Dukat zwischen Rhein und Weser wahrzunehmen und diese als Pertinenz des Herzogtums zu konstruieren, was freilich insbesondere gegenüber den Grafen von Berg und von der Mark nicht von Erfolg gekrönt sein sollte⁹⁸⁾.

Als Folge der vielen Konflikte lässt sich das Bemühen erkennen, den Umfang der Geleitszuständigkeiten anlässlich von Belehnungen, Verträgen oder Schiedssprüchen genauer umschreiben zu lassen⁹⁹⁾ und die Grenzen durch steinerne Kreuze mit heraldischen Emblemen deutlicher zu markieren¹⁰⁰⁾; dazu trat die Anlage von Geleitsbüchern und -verzeichnissen im 15. und vermehrt im 16. Jahrhundert. Dennoch blieb die Unsicherheit über Grenzlinien und Kompetenzen vielfach bestehen¹⁰¹⁾, sodass die Auseinandersetzungen letztlich bis zum Ende des Alten Reiches andauern sollten.

Dass die aus dem Besitz von Zollstätten erfolgte Ableitung von Geleitsrechten leicht zu Konflikten führen konnte, wird bereits im Mainzer Landfrieden angedeutet: Bei Feh-

95) Vgl. WILHELM, Handhabung (wie Anm. 44), S. 75; BRUNS/WECZERKA, Handelsstraßen (wie Anm. 71), S. 347.

96) In solchen Fällen konnte man sich z.B. auch auf ein Doppelgeleit einigen: zwei Dynasten erteilten auf ein- und derselben Straße Geleit und hoben Geleitsgelder ein (WILHELM, Handhabung [wie Anm. 44], S. 29).

97) Dazu gehört auch, dass Geleitsrechte seit der Mitte des 14. Jahrhunderts zunehmend unter den Pertinenzen erwähnt werden. Vgl. z.B. MGH Const. X (wie Anm. 30), S. 15f., Nr. 24, S. 16f., Nr. 24, S. 18f., Nr. 27; MGH Const. V (wie Anm. 30), S. 563f., Nr. 720; MGH Const. VI/1 (wie Anm. 30), S. 514f., Nr. 614.

98) Vgl. Hans Conrad KALISCH, Das Geleitsregal im kölnischen Herzogtum Westfalen, in: Historische Aufsätze. Karl Zeumer zum sechzigsten Geburtstag als Festgabe dargebracht, Weimar 1910, S. 591–609.

99) So hielten die Grafen von Württemberg 1349 in einer Geleitszusicherung an die Augsburger fest, das Geleit beginne in Göppingen und in Aalen und reiche bis nach Bruchsal; Peter-Johannes SCHULER, Regesten zur Herrschaft der Grafen von Württemberg 1325–1378 (Quellen und Forschungen aus dem Gebiet der Geschichte NF 8), Paderborn/München/Wien/Zürich 1998, S. 116f., Nr. 362. Weitere Beispiele: MGH Const. VIII (wie Anm. 30), S. 744f., Nr. 735; MGH Const. XI (wie Anm. 30), S. 77, Nr. 121; Regesten der Pfalzgrafen am Rhein, Bd. 1, bearb. von Adolf KOCH und Jakob WILLE, Innsbruck 1894, S. 359, Nr. 5925.

100) Beispiele bei WILHELM, Handhabung (wie Anm. 44), S. 9f.

101) ROTHMANN, Herrschaft und Schutz (wie Anm. 93), S. 33ff.

dehandlungen zwischen zwei Personen, von denen eine oder beide Rechte an der Straße in Form von Zoll oder Geleit hätten, sollte keiner zum Schaden des anderen Reisende überfallen¹⁰²). Probleme um die unklare Abgrenzung zwischen den Kompetenzen des Geleitsinhabers und des Zollherrn hatten schon 1234 Anlass zu einem Vergleich zwischen dem Patriarchen von Aquileia und dem Grafen von Görz gegeben¹⁰³). Darüber hinaus musste die Kollision zwischen Geleitsrechten und weiteren landesfürstlichen Hoheitsrechten, die sich kaum einmal deckten, zu Auseinandersetzungen führen. Hatte der Würzburger Bischof im Konflikt mit seinem Bamberger Amtskollegen noch 1467 argumentiert, dass das Geleitsregal durch andere landesfürstliche Rechte nicht beeinträchtigt würde¹⁰⁴), so einigte er sich 1514 und 1520 im langen Streit mit den Markgrafen von Brandenburg um das Geleit an der Straße über Röttingen darauf, dass im bischöflichen Röttingen die Kaufleute mit ihren Wägen und einem Geleitmann durchgelassen werden, die restlichen brandenburgischen Geleitknechte aber die Stadt umreiten sollten; in jedem Fall sollte dem Bischof in der Stadt die Ausübung des Geleits wie auch alle andere Obrigkeit zustehen¹⁰⁵).

Da im Konfliktfall wiederholt auf die erforderliche Belehnung durch das Reich verwiesen wurde, ohne dass die Streitparteien aber tatsächlich immer diesen Nachweis erbringen konnten, passten die Kontrahenten ihre Argumentationen flexibel an die jeweilige Situation an und versuchten ihre Ansprüche mit Hinweisen auf Zollrechte¹⁰⁶), die allgemeine Landeshoheit, die Gerichtshoheit oder einfach die Grundherrschaft zu stützen¹⁰⁷). Damit war freilich die Rechtslage nicht zu klären, und so entschied entweder die reale Machtstellung darüber, welche Position sich durchsetzen konnte, oder man einigte sich auf Kompromisse, die seit dem ausgehenden Mittelalter die Tendenz zeigen, die verschiedenen

102) MGH Const. II (wie Anm. 30), S. 241–263, Nr. 196, Pt. 9.

103) KLEIN, Geleitsrecht (wie Anm. 34), S. 322.

104) WEIG, Das ius conducendi (wie Anm. 11), S. 49: *Wer ein strasengeleit hat durch ein kreiß, der gepraucht das von ort zu ort, und ob jemens dazwischen Slos, Statgericht und wiltpanne oder ander regalia hat, damit wirdet das gleit nit entgenztz oder getrennt, wann es unterschiedlich gewalten sin, der sich jeder herre zu sinen rechten gepraucht.*

105) Bernhard SPROTTE, Geleit im Tauberland. Als Nürnberger Kaufleute zur Frankfurter Messe zogen, Wertheim 1975, S. 45.

106) So argumentierte der Graf von Berg 1378 gegenüber dem Erzbischof von Köln, das strittige Geleit befinde sich im Bereich des Zolls von Kaiserswerth, der ihm zustehe; Zoll und Geleit gehörten also in eine Hand (RI VIII [wie Anm. 64], S. 498, Nr. 5951). Als es freilich um das Geleit zwischen Köln und Bergheim ging, antwortete der Berger 1395 seinem Widersacher, Geleitsrechte seien deutlich von allen anderen Hoheitsrechten zu unterscheiden (REK 10 [wie Anm. 37], S. 324ff., Nr. 881).

107) Z.B. war der Bamberger Bischof 1462 der Auffassung, dass *unser land und geleite geht [...] alsferren [...] unnsers stifts grundt, boden, lebenschafft und herlichkeit geet*; zit. bei Dietmar WILLOWEIT, Fürstentum und Landesherrschaft im Konflikt. Die Schriftsätze der Hochstifte Würzburg und Bamberg 1462/63, in: Wirkungen europäischer Rechtskultur. Festschrift für Karl Kroeschell zum 70. Geburtstag, hg. von Gerhard KÖBLER und Hermann NEHLSSEN, München 1997, S. 1389–1402, hier: S. 1394.

Hoheitsrechte zur Deckung zu bringen¹⁰⁸). Wie selbstverständlich ging etwa der württembergische Herzog im 16. Jahrhundert davon aus, dass Geleits- und Landesgrenzen identisch seien¹⁰⁹) (ohne dass dies freilich völlig zutreffend gewesen wäre).

Besondere Probleme mussten sich ergeben, wenn der Geleitsinhaber, der Schutz gewähren sollte, die Gerichtsbarkeit nicht in seiner Hand hatte. Ausdrücklich wies der Herzog von Berg in seinem Streit mit dem Kölner Erzbischof 1395 darauf hin, dass es sowohl im Erzstift als auch in seinen eigenen Landen öfters vorkomme, dass Geleit und Hoch- wie Niedergerichtsbarkeit sich nicht in einer Hand befänden¹¹⁰). Und ein 1518 vom Bischof von Würzburg unterbreiteter Vorschlag zur Beendigung der Geleitsstreitigkeiten mit Henneberg sah vor, dass auf den bischöflichen Straßen das Geleit von den Grafen wahrgenommen, das Vorgehen gegen Friedensbrecher dagegen aber der Würzburger Zent zugewiesen werden sollte¹¹¹). Solche Regelungen schufen freilich Potential für künftige Konflikte, und so überrascht es nicht, wenn etwa der neuzeitliche Staatsrechtler Veit Ludwig von Seckendorff dem Geleitsherrn die Gerichtsbarkeit über Einbrüche ins Geleit zuwies¹¹²).

In vielen Konfliktfällen kommt die Sorge zum Ausdruck, der Geleitsinhaber könnte seinen Einflussbereich ausdehnen, was nicht unberechtigt war, spielte doch in Rechtsstreitigkeiten zusehends der Hinweis auf den Besitz des Geleitsregals eine Rolle. Zum Beispiel betonte der württembergische Landesfürst 1487 den Vorrang dieses Rechts gegenüber der hohen Gerichtsbarkeit: Nicht Stock und Galgen seien Zeichen der *hohen herrlichkeit*, sondern *das gleit hieß die hohe herrlichkeit*¹¹³). Und wie sehr das Geleitsregal als genuin landesfürstliches Recht galt, geht unter anderem daraus hervor, dass der brandenburgische Kurfürst im Streit mit Altdorf 1476 behauptete, es sei *kundig im Reich, das kein furstlich gleit auf der strassen zu einer stat gehort, sondern es gehort zu einem furstenthumb*¹¹⁴). Doch war es für Städte durchaus nicht ausgeschlossen (und ebenso wenig natürlich für die Eid-

108) Hinzuweisen ist auch auf mehrfache königliche Versprechungen des 14. Jahrhunderts, innerhalb der Geleitskompetenzen von Fürsten und Herren keinen neuen Zoll zu errichten; vgl. z.B. MGH Const. IV/1 (wie Anm. 30), S. 218–222, Nr. 257; MGH Const. V (wie Anm. 30), S. 23–26, Nr. 25, S. 58–62, Nr. 63; MGH Const. X (wie Anm. 30), S. 509, Nr. 679; RI VIII (wie Anm. 64), S. 72, Nr. 886, S. 139, Nr. 1746.

109) Michael ROTHMANN, Innerer Friede und herrschaftliches Gewaltmonopol. Zur herrschaftlichen Funktion von Fehde und Geleit im Spätmittelalter und beginnender Früher Neuzeit unter besonderer Berücksichtigung von Frankfurt und dessen Umland, in: Ihrer Bürger Freiheit. Frankfurt am Main im Mittelalter, hg. von Heribert MÜLLER (Veröffentlichungen der Frankfurter Historischen Kommission 22), Frankfurt am Main 2004, S. 89–124, hier: S. 122.

110) REK 10 (wie Anm. 37), S. 324ff., Nr. 881.

111) WEIG, Das ius conducendi (wie Anm. 11), S. 39.

112) Ebd., S. 126.

113) SCHAAB, Geleit und Territorium (wie Anm. 36), S. 398.

114) Zit. bei Alfred HAFERLACH, Das Geleitswesen der deutschen Städte im Mittelalter, in: Hansische Geschichtsblätter 20 (1914), S. 1–172, hier: S. 163.

genossen¹¹⁵⁾, das Geleitsregal zu erwerben und auch jenseits der städtischen Mauern auszuüben.

STÄDTISCHE GELEITSRECHTE

Zwar gelang es nicht wenigen Reichsstädten, maßgebliche Zollrechte durch Privileg, Kauf oder Pfand an sich zu bringen, inwieweit aber aktive Straßenpolitik möglich war, war von vielen Faktoren abhängig. Während etwa Memmingen im ausgehenden Mittelalter die Verkehrsbedingungen im Umland deutlich zu verbessern vermochte, war das von zahlreichen oettingischen Zoll- und Geleitsstellen umgebene Nördlingen kaum in der Lage, Straßenpolitik zu betreiben¹¹⁶⁾.

Da die Fernstraßen durch die Ummauerung in den engeren Stadtbereich integriert wurden, wurden diese bei entsprechender Autonomie in der Regel »zu einem Teil ihres öffentlichen Raums«¹¹⁷⁾, und hier wie innerhalb ihrer Gemarkung dürften Reichsstädte vielfach das Geleit wahrgenommen haben, wenn dies auch nicht unumstritten sein mochte. So hielt auf Klagen der Bürger von Nordhausen ein Hofgerichtsurteil von 1342 fest, dass die Grafen von Honstein kein Geleit in den Straßen der Stadt ausüben dürften¹¹⁸⁾. Spezielle königliche Verleihungen von Geleitsrechten im unmittelbaren Umkreis einer Reichsstadt kamen vor¹¹⁹⁾, und Wimpfen war seit 1346 im Besitz eines Privilegs, in seinem Territorium das Geleit auszuüben, jedoch wurde dieses seit Ende des 14. Jahrhunderts von den Pfalzgrafen wahrgenommen. Das Beispiel zeigt, dass sich gerade im Fall einer kleineren Reichsstadt das Problem stellte, dass man außerhalb des Territoriums ohnehin von den benachbarten Herrschaftsträgern abhängig war, so dass man zu gewissen Konzessionen gezwungen sein mochte; nicht selten geleiteten daher die Pfälzer und später auch die Württemberger bis zum städtischen Marktplatz¹²⁰⁾.

115) Vgl. WIEDERKEHR, Geleit (wie Anm. 26), S. 145ff.

116) Rolf KIESSLING, Die Stadt und ihr Land. Umlandpolitik, Bürgerbesitz und Wirtschaftsgefüge in Ostschwaben vom 14. bis ins 16. Jahrhundert (Städteforschung A/29), Köln/Wien 1989, S. 435ff., 745.

117) Peter CSENDES, Die Stadt im Straßennetz, in: Stadt. Strom – Straße – Schiene. Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Städtelandschaft, hg. von Alois NIEDERSTÄTTER (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 16), Linz/Donau 2001, S. 55–65, hier: S. 62.

118) Urkundenregesten zur Tätigkeit des deutschen Königs- und Hofgerichts bis 1451, Bd. 5, bearb. von Friedrich BATTENBERG (Quellen und Forschungen zur höchsten Gerichtsbarkeit im Alten Reich, Sonderrh. 5), Köln/Wien 1987, S. 273f., Nr. 450. – In ähnlicher Weise wurde das Geleitsrecht innerhalb der Mauern der Reichsstadt Weißenburg noch um 1500 von den Burggrafen von Nürnberg bestritten; vgl. ENDRES, Verzeichnis (wie Anm. 40), S. 128f.

119) Z.B. für Bern und Solothurn 1365 im Umkreis von drei Meilen (und ohne Geld dafür nehmen zu dürfen) (RI VIII [wie Anm. 64], S. 341, Nr. 4180 u. 4185).

120) Andreas HAFER, Wimpfen. Stadt-Raum-Beziehungen im späten Mittelalter (Veröffentlichungen der Kommission für geschichtliche Landeskunde in Baden-Württemberg B/130), Stuttgart 1993, S. 259f.

Während die kleineren ober Schwäbischen Reichsstädte über kein Geleit verfügten, waren die Geleitsrechte von Ulm sehr ausgedehnt. Seit den 1380er Jahren nützte die Reichsstadt die Finanznot der benachbarten Helfensteiner und Werdenberger Grafen, um bis 1446 zum alleinigen Geleitsherrn auf der östlichen und einem Teil der mittleren Alb zu werden, womit sich das Geleitsgebiet weit über den Umfang der sonstigen Besitzungen hinaus erstreckte¹²¹). Auch Nürnberg hatte im Territorium Geleitsrechte, deren Abgrenzung zu den Burggrafen allerdings strittig war¹²²). Daneben mochten auf dem Weg der Pacht- oder Pfandnahme auch Landstädte oder deren Bürger über kürzere oder längere Zeit in der Lage sein, die finanzielle Nutzung der entsprechenden Rechte auszuüben¹²³). Solche Verpachtungen und Verpfändungen erfolgten vorzugsweise in Territorien, in denen die Ausübung des Geleits unstrittig war.

Gelang es insgesamt nur wenigen Städten, in den faktischen Besitz von Geleitsrechten zu kommen, so gehörten zur städtischen Straßenpolitik schon früh Bündnisse mit anderen Städten, das Vorgehen gegen Burgen im Umland, der Erwerb von einzelnen Stützpunkten oder auch der Versuch, ein geschlossenes Territorium zu erwerben¹²⁴). Aus solchen Bemühungen zur Sicherung der Handelsstraßen konnte sich manchmal eine Art subsidiäres Straßengeleit¹²⁵) entwickeln, indem man bei Bedarf städtische Knechte zur Verfügung stellte. Vielfach hatten die Geleitsinhaber daran wenig auszusetzen, sofern es nicht zu finanziellen Einbußen kam. So war Frankfurt am Main zu Messezeiten regelmäßig mit städtischen Söldnern auf den Straßen präsent, was nicht als Eingriff in die Rechte der jeweiligen Geleitsherren angesehen wurde, die oftmals von sich aus die Stadt um zusätzlichen Schutz ersuchten¹²⁶). Zur eigenmächtigen Geleitsausübung war es freilich häufig nur ein kleiner Schritt: Nicht *in glaits weis*, sondern nur um Reisenden den Weg zu weisen und sie vor *unrat* zu bewahren, seien städtische Knechte zwischen Ulm und Memmingen unterwegs gewesen, behauptete Ulm 1487 in einer Auseinandersetzung mit dem Herzog von Bayern¹²⁷), und nachdem der Graf von Württemberg kein Geleit für die von den Frankfurter Messen zurückkehrenden Kaufleute angeboten hatte und Rottweil kurzfristig eingesprun-

121) Vgl. Rolf FREITAG, Das Geleit der Reichsstadt Ulm, in: Ulm und Oberschwaben 37 (1964), S. 85–131.

122) Vgl. Die Urkunden und Briefe aus Archiven und Bibliotheken der Stadt Nürnberg, Tl. 1: 1440–1449, bearb. von Dieter RÜBSAMEN (Regesten Kaiser Friedrichs III. 14), Wien/Weimar/Köln, S. 55, Nr. 14.

123) Vgl. etwa die Beispiele bei HOFMANN, Landgeleite (wie Anm. 73), S. 21, WEIG, Das ius conducendi (wie Anm. 11), S. 133ff., und WIEDERKEHR, Geleit (wie Anm. 26), S. 128.

124) Vgl. etwa Elisabeth RAISER, Städtische Territorialpolitik im Mittelalter. Eine vergleichende Untersuchung ihrer verschiedenen Formen am Beispiel Lübecks und Zürichs (Historische Studien 406), Lübeck/Hamburg 1969, S. 27f.

125) HAFERLACH, Geleitswesen (wie Anm. 114), S. 158.

126) Michael ROTHMANN, Die Frankfurter Messen im Mittelalter (Frankfurter Historische Abhandlungen 40), Stuttgart 1998, S. 84.

127) FREITAG, Geleit (wie Anm. 121), S. 98.

gen war, handelte sich die Reichsstadt 1474 die kaiserliche Aufforderung ein, künftig nicht mehr die Rechte des Grafen zu missachten¹²⁸⁾.

Städtisches Geleit also als Folge des Versagens der ordentlichen Geleitsherren – vor diesem Hintergrund ist wohl der 1440 geäußerte Vorwurf des Hildesheimer Bischofs zu verstehen, die Stadt Hildesheim habe sich des Geleits unterwunden, worauf sich diese auf das alte Herkommen berief: Man habe lediglich Kaufleuten auf Ansuchen einige Knechte bereitgestellt, nicht um sie zu geleiten, sondern nur um sie auf Gefahren aufmerksam zu machen¹²⁹⁾. Gerade in Gebieten mit schwächer ausgeprägter landesfürstlicher Herrschaft und zumal im norddeutschen Raum vermochten bedeutende Handelsstädte den Verkehr teilweise völlig selbständig zu organisieren und die eigentlich zuständigen Geleitsherren in den Hintergrund zu drängen. So kamen etwa Lübeck und Hamburg 1304 überein, für den Schutz der Kaufleute zu sorgen und dafür Geleitsgelder einzuheben; mit diesem Vertrag wurde das ordentliche Geleit der Grafen von Holstein für einige Zeit de facto völlig verdrängt, bevor die Grafen 1324 das Recht wieder an sich zogen¹³⁰⁾.

STRASSENZWANG

Friedrich Rauers definierte 1906 Straßenzwang als »Summe aller der Einrichtungen, die zwingen, eine bestimmte Straße zu verfolgen«¹³¹⁾. In der Literatur begegnet freilich vielfach eine etwas engere Begrifflichkeit, unter Straßenzwang wird zumeist die Behinderung der Reisenden an der Benutzung der öffentlichen Straße verstanden, ob durch Waffengewalt, Schließung mittels Schlagbäumen, Zerstörung, Ablenkung usw. Gegen diese seit dem 12. Jahrhundert immer mehr um sich greifende Praxis sei man seit der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts mit dem Verbot des Straßenzwangs vorgegangen: Auf Anfrage des Erzbischofs von Salzburg rief König Heinrich (VII.) 1224 in einem Rechtsspruch in Erinnerung, dass es niemandem erlaubt sei, Kaufleuten die Benutzung der königlichen Straße zu verwehren¹³²⁾. Im *Statutum* von 1231/1232 wurde fixiert, dass neue Märkte die alten nicht schädigen dürften und dass dies unter anderem dadurch nicht geschehen solle, dass die *strate antique* umgeleitet würden; dies sei nur mit Einverständnis der Reisenden mög-

128) WILHELM, Handhabung (wie Anm. 44), S. 20f.

129) HAFERLACH, Geleitswesen (wie Anm. 114), S. 162. – Vgl. auch das Beispiel Friedberg bei Winfried DOTZAUER, Das Königswahlgeleit für die Kurfürsten in der Goldenen Bulle Karls IV. (1356). Ein Beitrag zur Interpretation der Goldenen Bulle, in: Beiträge zur mittelhessischen Landesgeschichte (Veröffentlichungen des Instituts für Geschichtliche Landeskunde an der Universität Mainz 21), Wiesbaden 1980, S. 82–139, hier: S. 116ff.

130) HAFERLACH, Geleitswesen (wie Anm. 114), S. 164–168.

131) FRIEDRICH RAUERS, Zur Geschichte der alten Handelsstrassen in Deutschland. Versuch einer quellenmässigen Übersichtskarte, Gotha 1906, S. 4, Anm. 1.

132) MGH Const. II (wie Anm. 30), S. 401f., Nr. 285.

lich¹³³). Ebenso findet sich im Mainzer Landfrieden von 1235 die Bestimmung, dass man die *rechte lantstrasse fare und daz nimant den andern zwingen mit gewalt von der rechten strasse*¹³⁴). Neuerlich 1236 veranlasste der Salzburger Erzbischof einen Rechtspruch, wonach alle Leute, die auf der öffentlichen Straße zum Markt unterwegs seien, von niemandem aufgehalten oder auf andere Wege gezwungen werden dürften¹³⁵).

Offensichtlich handelt es sich um Reaktionen auf die Vielzahl an Stadt- und Marktgründungen und die in diesem Zusammenhang errichteten neuen Wege. Ging eine »rechte« Landstraße an der Neugründung vorbei, war der wirtschaftliche Erfolg gefährdet, und dem versuchte man zu begegnen. Wohl fast immer waren dann Eingriffe in das bestehende Straßennetz erforderlich, wenn diese auch nicht so spektakulär sein mussten wie die 1157 durchgeführte Zerstörung der freisingischen Zollbrücke bei Föhring durch Heinrich den Löwen und die Umleitung der Straße in Richtung des neu gegründeten München¹³⁶). Dass eine solche Politik nicht immer erfolgreich sein musste, zeigt das Beispiel des Markgrafen Dietrich von Meißen, der in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts die Pegauer Brücke zerstörte, bei seiner Burg Groitzsch eine Kaufmannssiedlung gründete und Brücken errichtete. Denn Friedrich II. griff ein und veranlasste die Zerstörung der neuen Brücken¹³⁷). Herzog Ladislaus von Oppeln erklärte sich 1260 sogar aus eigenen Stücken bereit, dass seine in der Nähe der bischöflichen Stadt Bischofstal (Ujazd Slaski) gegründete Stadt Ehrenforst (Slawiecice), die dieser zu großem Schaden gereiche, künftig wieder ein einfaches Dorf sein und die öffentliche Straße wieder ausschließlich durch Bischofstal gehen solle¹³⁸).

Zwangmaßnahmen dieser Art wurden durch die herrscherlichen Verfügungen der 1230er Jahre untersagt. Folgt man aber der Definition von Rauers, so ist es unrichtig, von einem generellen Verbot des Straßenzwangs zu sprechen, denn dieser wurde gleichzeitig zugunsten jener alten Verbindungen, die den Status von öffentlichen Straßen besaßen und den *viae privatae* gegenübergestellt wurden, erlaubt. Die alten, »rechten« Straßen sollten also geschützt werden; die dortigen Zollberechtigten mussten ein nachhaltiges Interesse daran haben, dass die Händler nicht auf andere Straßen auswichen. Wenn verboten wird,

133) In der Fassung von 1232 heißt es: *Item quod nova fora non possint antiqua aliquatenus impedire [...] Item strate antique non declinentur nisi de transeuncium voluntate [...]* (ebd., S. 211ff., Nr. 171, Pt. 2 u. 4).

134) Ebd., S. 241–263, Nr. 196, Pt. 10.

135) Der Erzbischof hatte die Frage gestellt, *si generaliter homines euntes per stratam publicam ad forum debeant ab eadem strata publica revocari et cogi per aliquos ire per vias privatas ad fora sua* (ebd., S. 273, Nr. 203).

136) CSENDES, Stadt (wie Anm. 117), S. 62f.

137) Erich MASCHKE, Die Brücke im Mittelalter, in: HZ 224 (1977), S. 265–292, hier: S. 273; vgl. Walter STEIN, Handels- und Verkehrsgeschichte der deutschen Kaiserzeit, Darmstadt 1967 (ND der Ausgabe Berlin 1922), S. 219.

138) Quellen zur Schlesischen Handelsgeschichte bis 1526, Bd. 1, bearb. von Marie SCHOLZ-BABISCH und Heinrich WENDT (Codex diplomaticus Silesiae II/1/1), Breslau 1940, S. 144, Nr. 208.

den Kaufmann von der »rechten« Straße mit Gewalt zu verdrängen, dann bedeutet dies, dass sich die Freiheit der Straßenbenützung darauf beschränkte, zwischen verschiedenen »rechten« Straßen auszuwählen¹³⁹⁾ (wurde nicht explizit Wegfreiheit verkündet¹⁴⁰⁾): 1446 wehrte sich der Markgraf von Brandenburg gegen den vom Bischof von Würzburg geäußerten Vorwurf, die Straßenpolitik des Markgrafen habe seine Zolleinnahmen stark beeinträchtigt, mit dem Hinweis: [...] *dann wer uff der rechten strasen bleibt, den wert man nit zu farn, wo das hin trifft*¹⁴¹⁾. Der Händler ist also frei, die »rechte« Straße zu wählen, die er allerdings nicht zu Gunsten »unrechter« Straßen verlassen sollte, was freilich infolge überteuert oder schlecht instandgehaltener¹⁴²⁾, manchmal auch in Fehdezeiten unsicherer¹⁴³⁾ Wege häufig geschah.

Ein großer Teil der unzähligen, im späten Mittelalter von den Landesfürsten verordneten Straßenzwangsmaßnahmen scheint eigentlich Gebote zu betreffen, die alte, »rechte« Straße einzuhalten, hat also einen deutlich konservativen Anstrich. Ein Beispiel unter vielen: Als neben der alten Straße über Görlitz und Zittau nach Prag eine andere über Friedland aufkam, wies König Johann von Böhmen seinen Sohn Karl als Markgrafen von Mähren 1341 an, alle verpönten Straßen und darunter insbesondere jene über Friedland zu verbieten¹⁴⁴⁾, und Karl IV. gebot nochmals 1351 den Görlitzern, auf der »rechten« Straße über Zittau zu bleiben¹⁴⁵⁾; Görlitz bestätigte er zudem 1356 das Recht, dass alle Kaufleute, die in die Umgebung der Stadt kämen, auch über die Stadt zu reisen hätten und keine *inconsuetas et prohibitas stratas* benützen sollten¹⁴⁶⁾. Freilich ließ sich im Einzelfall schwer sagen, wie lange das betreffende Straßenstück tatsächlich schon in Gebrauch stand, denn viele seit dem hohen Mittelalter neu errichteten Wege erhielten im Laufe der Zeit den Status von »rechten« Straßen¹⁴⁷⁾, und die Meinungen darüber, welche Route die »rechte«

139) Adalbert ERLER, Art. »Straßenzwang«, in: HRG, Bd. 5, Berlin 1998, Sp. 35ff., hier: Sp. 35f.

140) Z.B. durch Karl IV. für Luxemburg (wie es bereits zu seines Vaters und Großvaters Zeiten der Fall gewesen sei); RI VIII (wie Anm. 64), S. 34, Nr. 358.

141) WEIG, Das ius conducendi (wie Anm. 11), S. 40.

142) Damit die Kauf- und Fuhrleute die »rechte« Heerstraße zwischen Magdeburg und Lüneburg benutzen könnten und diese nicht auf Teilabschnitten umfahren müssten, gab Kurfürst Johann von Brandenburg 1487 Ausbesserungsarbeiten in Auftrag (BRUNS/WECZERKA, Handelsstraßen [wie Anm. 71], S. 231).

143) In solchen Fällen bemühten sich die Geleitsinhaber, die Kaufleute wieder auf die ursprüngliche Straße zu ziehen: 1361 ersuchte ein mecklenburgischer Hauptmann den Rat von Mölln, ihre Bürger und die Kaufleute zu warnen, dass sie künftig nicht mehr die Straßen der Herzoge umfahren sollten, wie es während des bisherigen, jetzt beendeten Krieges geschehen sei (ebd., S. 132).

144) Rainer AURIG, Straßenschutz und Straßenzwang. Zur Verkehrspolitik Karls IV., in: 650 Jahre Oberlausitzer Sechsstädtebund 1346–1996 (Symposium der Geschichtskommission der Euroregion Neiße 4), hg. von Gunter OETTEL, Bad Muskau 1997, S. 67–76, hier: S. 70.

145) RI VIII (wie Anm. 64), S. 108, Nr. 1356.

146) Regesta diplomatica nec non epistolaria Bohemiae et Moraviae, pars VI (1355–1363), fasc. 1, bearb. von Bedřich MENDL, Prag 1928, S. 184ff., Nr. 346; AURIG, Straßenschutz (wie Anm. 144), S. 70.

147) Beispiel bei BRUNS/WECZERKA, Handelsstraßen (wie Anm. 71), S. 218f.

sei, differierten je nach Standpunkt¹⁴⁸⁾ – im späten Mittelalter erfolgte daher mehrmals die Festlegung von Straßenverläufen durch Schiedssprüche.

Einem indirekten Straßenzwang kommt es gleich, wenn Kaufleute durch Straßensperren zur wirtschaftlichen Schädigung von Kontrahenten gezwungen wurden, andere Wege zu nehmen, oder wenn Landesfürsten bestimmte Wege verfallen ließen, weil sie sich von der Benützung anderer Straßen höhere Einnahmen erwarteten; einen solchen Vorwurf richteten 1440 die Hildesheimer Bürger an ihren Stadtherrn¹⁴⁹⁾. Daneben sind Verbote für auswärtige Händler, bestimmte Handelsgüter auf Bürgern einheimischer Städte vorbehaltenen Straßen zu transportieren, im späten Mittelalter in großer Zahl überliefert¹⁵⁰⁾.

Mit dem Straßenzwang hängt der Geleitszwang nur zum Teil zusammen. Der Sachsenpiegel erlaubte dem Reisenden noch die Entscheidungsfreiheit, Geleit zu beanspruchen oder darauf zu verzichten¹⁵¹⁾, spätestens seit dem 15. Jahrhundert aber wurden insbesondere die Kaufleute häufig gezwungen, Geleit zu nehmen, und außerdem wurde die grundsätzlich mögliche freie Wahl zwischen mehreren Geleitsstraßen¹⁵²⁾ immer mehr eingeschränkt, Reisende auf Nebenwegen wurden ins Geleit gewiesen und mit Bußzahlungen belegt¹⁵³⁾. Die allgemeine Entwicklung ging also zunehmend in Richtung Zwangsgeleit

148) Als um 1530 der Erzbischof von Salzburg den Saumweg über den Radstätter Tauern zu einer Fahrstraße ausbaute, verlangten die Tiroler Stände allen Ernstes von König Ferdinand, er möge dies verbieten, sei doch die »rechte« Landstraße allein über den Brenner gegangen; Otto STOLZ, Zur Entwicklungsgeschichte des Zollwesens innerhalb des alten Deutschen Reiches, in: VSWG 41 (1954), S. 1–41, hier: S. 18f., Anm. 40. – 1234 hatte der Würzburger Bischof zwar 1234 durch ein Reichsurteil eine vom Schweinfurter Reichsvogt vollzogene Straßenverlegung rückgängig machen können (MGH Const. II [wie Anm. 30], S. 434, Nr. 324), aber die »rechte« Straßenführung durch und um Schweinfurt blieb letztlich bis in die zweite Hälfte des 18. Jhs. umstritten; vgl. Hans-Peter SCHÄFER, Die Entwicklung des Straßennetzes im Raum Schweinfurt bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts (Würzburger Geographische Arbeiten 44), Würzburg 1976, S. 68.

149) Wilhelm JÄGER, Straßen und Straßenwesen im Fürstbistum Hildesheim, Bielefeld 1932, S. 38.

150) Vgl. etwa Günter CERWINKA, Straßenzwang und Städte im späteren Mittelalter, in: Zeitschrift des Historischen Vereines für Steiermark 67 (1976), S. 131–146, hier: S. 135.

151) Sachsenpiegel. Landrecht, hg. von Karl August ECKHARDT (MGH Fontes iuris Germanici antiqui n.s. I/1), Göttingen/Berlin/Frankfurt³1973, S. 156, Buch II 27, § 2. – 1471 hielt ein kaiserlicher Entwurf für einen Landfrieden fest, dass *nymand vber vnd wider seinen willn schuldig gleitt ze nemen ist* (Regesta chronologico-diplomatica Friderici III. Romanorum imperatoris [regis IV.], 2. Abt., bearb. von Joseph CHMEL, Wien 1859, S. 629f., Nr. 6474), und dies betonte auch noch der Augsburger Reichsabschied von 1548 (vgl. WILHELM, Handhabung [wie Anm. 44], S. 35).

152) So meinte 1513 der Markgraf von Baden auf eine Beschwerde des Pfalzgrafen über die Benutzung eines Weges durch Kaufleute, den die Pfalz nicht als »rechte« Geleitsstraße anerkennen wollte, er könne die Kaufleute nicht zwingen, über Bretten zu fahren, wiewohl auch ihm das am liebsten wäre; SCHÄFER, Wege (wie Anm. 69), S. 73.

153) Vgl. etwa das Beispiel bei BRUNS/WECZERKA, Handelsstraßen (wie Anm. 71), S. 498.

oder zumindest eingeschränkter Geleitsfreiheit, wie etwa in manchen Gebieten während der Messezeiten¹⁵⁴⁾, wozu auch die erwähnten Rationalisierungsmaßnahmen beitrugen.

Straßenzwangsmaßnahmen, die auch von Städten praktiziert wurden¹⁵⁵⁾, dienten in der Regel dazu, Zollumfahrungen zu unterbinden, wenn nicht die Verlegung der Hebestellen, die Einrichtung von Bei- beziehungsweise Wehrzöllen oder die Unbrauchbarmachung von Nebenwegen Alternativen boten, und dazu, neue Märkte zu fördern oder die Vorrechte älterer Siedlungen zu schützen; auch wenn Stadtherren meist rein zollpolitische Interessen verfolgten, profitierten die Städte nachhaltig davon. Der Landesfürst versuchte, den Verkehr weitest möglich auf das eigene Territorium zu lenken und diesem damit einen möglichst hohen Anteil am Transit zu sichern, er reagierte auf wirtschaftliche Veränderungen, auf Bedeutungsgewinn oder -verlust von Städten und Märkten und verfügte in diesem Zusammenhang auch Straßenverlegungen. Er griff dann ein, wenn das bestehende Gefüge in Frage gestellt wurde, was im 14. und 15. Jahrhundert durch die überall anzutreffende Förderung von Städten und Märkten verstärkt der Fall sein musste – eine kaum zu überschauende Anzahl von diesbezüglichen Urkunden ist überliefert¹⁵⁶⁾. Freilich ist nicht zu vergessen, dass zur Lenkung des Verkehrs selbstverständlich auch Maßnahmen ergriffen wurden, die einen Wettbewerbsvorteil versprachen, wie günstige Tarife, gut ausgebaute Straßen oder höhere Sicherheit¹⁵⁷⁾.

Insbesondere die mit Niederlags- und Stapelrechten ausgestatteten Städte bedurften vielfach des Straßenzwangs, um optimal von den Möglichkeiten dieser Privilegien zu profitieren¹⁵⁸⁾. Dies sei am Beispiel Wien erläutert. Das Wiener Niederlagsrecht, das ursprünglich der Stadt die Vermittlung des Handels zwischen süddeutschen Kaufleuten und Ungarn sichern sollte, wurde durch König Rudolf 1278 auf alle nach Ungarn handelnden Kaufleute ausgedehnt; zugleich wurde der Straßenzwang fixiert, um sicherzustellen, dass der gesamte Warenhandel tatsächlich über Wien abgewickelt wurde. Herzog Albrecht I. weitete das Niederlagsrecht 1281 noch zusätzlich aus: Wien sollte der einzige und zentrale Handelsplatz für die von fremden Kaufleuten nach Österreich eingeführten Waren sein: Wer die Niederlage zu Wien umgehen wolle, *der chom mit seinem choufschatz in daz lant*

154) So galt im Hochstift Würzburg während der Frankfurter Messen Geleitszwang: *Ist aber in der mes, so mein herr mit gewalt gleit* (WEIG, Das ius conducendi [wie Anm. 11], S. 176).

155) Vgl. etwa Klaus OBERNDÖRFER, Das Zollwesen der Reichsstadt Nürnberg, Erlangen/Nürnberg 1965, S. 148f.; BRUNS/WECZERKA, Handelsstraßen (wie Anm. 71), S. 164.

156) Viele Beispiele bei Otto GÖNNENWEIN, Das Stapel- und Niederlagsrecht (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte NF 11), Weimar 1939, passim, sowie bei BRUNS/WECZERKA, Handelsstraßen (wie Anm. 71), passim.

157) Zu solchen Aspekten vgl. etwa Ulf DIRLMEIER, Mittelalterliche Hoheitsträger im wirtschaftlichen Wettbewerb (VSWG, Beih. 51), Wiesbaden 1966, S. 48ff. – Nürnberg erhielt 1468 von den Wettinern sogar die Befreiung von Straßenzwangsmaßnahmen entlang der »Hohen Landstraße« garantiert; Beatrix REISSIG, Beiträge zur Geschichte des Handels und Warenverkehrs auf der hohen Landstraße in den Wettinischen Landen bis ins 16. Jahrhundert, Leipzig 1938, S. 78.

158) CSENDES, Stadt (wie Anm. 117), S. 58.

ze *Osterreich niht, der var durch andere lant, swa er wil, mit unserm guten willen*. Gestützt darauf versuchten die Wiener seit der Mitte des 14. Jahrhunderts, allen von Böhmen durch Österreich laufenden Handel auf die eigene Stadt hin zu lenken¹⁵⁹), worauf sich die Luxemburger im 14. und zu Beginn des 15. Jahrhunderts bemühten, die von den Habsburgern beherrschte Donaustraße zugunsten des Weges über Böhmen zu schwächen¹⁶⁰).

Dem Straßenzwang unterworfen waren auch bestimmte Produkte wie Salz oder Eisen¹⁶¹), und seit dem 13. Jahrhundert bildeten sich Systeme legitimer Straßen aus, die die Salz- oder Eisenniederlagen vor Umgehung schützen sollten. Bekannt sind die Konflikte zwischen den Herzogen von Bayern und den Erzbischöfen von Salzburg um die Salzlagerrstätten – es waren diese, von Straßensperren und Brückenzerstörungen begleiteten Auseinandersetzungen, die den Erzbischof veranlassten, den erwähnten Fürstenspruch von 1224 zu erwirken. Zwar vermittelte König Rudolf 1286 einen Ausgleich, der unter anderem die Rückführung der Straßen, Brücken und Stege auf den 40 Jahre zuvor gegebenen Zustand vorsah, aber erst seit der Schlacht bei Mühldorf konnten die Wittelsbacher den Salzhandel innerhalb ihres Territoriums weitgehend ungestört gestalten: 1332 verlieh Kaiser Ludwig der Stadt München die Goldene Bulle, wonach alles Salz zwischen Landshut und dem Gebirge bei München die Isar überqueren und in der Stadt niedergelegt werden solle¹⁶²); die Salzstraße über Wasserburg wurde damit zur »Gülden Salzstraße«. Allerdings ließ sich der Transport auf der älteren Salzhandelsroute über Neuötting nach Landshut nicht vollständig unterbinden; im Anschluss an die Vereinigung Bayerns erklärte schließlich eine Salzstraßenordnung zu Beginn des 16. Jahrhunderts einfach beide Strecken zu »rechten« Straßen.

Der Straßenzwang war im späten Mittelalter ein vielfach geübtes Mittel; Verträge, künftigen Verkehr nicht mehr mit neuen Niederlagen oder neuen Straßen zu beschweren, deuten auf die allenthalben geübte Praxis hin¹⁶³). Konflikte mit benachbarten Herr-

159) Detailliert bei Othmar PICKL, Zur Handelspolitik der frühen Habsburger in Innerösterreich, in: Der Unternehmer und die Geschichte. Festschrift für Alois Brusatti, hg. von Alois MOSSER (Veröffentlichungen des Vereines der wissenschaftlichen Forschung auf dem Gebiete der Unternehmerbiographie und Firmengeschichte 8), Wien 1979, S. 82–103.

160) Z.B. verbot Wenzel als böhmischer König 1387 den Wiener Bürgern jeglichen Handel in seinem Herrschaftsbereich, solange »bis die Wiener den Prager und Breslauer Kaufleuten den Weg nach Venedig öffnen würden«; Günter CERWINKA, Untersuchungen zur Städtepolitik der österreichischen Landesfürsten von der Mitte des 13. bis zum Ende des 14. Jahrhunderts, Habilitationsschrift masch., Graz 1979, S. 185.

161) Vgl. etwa Herbert KNITTLER, Salz- und Eisenniederlagen. Rechtliche Grundlagen und wirtschaftliche Funktion, in: Österreichisches Montanwesen. Produktion, Verteilung, Sozialformen, hg. von Michael MITTERAUER (Sozial- und wirtschaftshistorische Studien), Wien 1974, S. 199–233.

162) Zu diesem Konflikt vgl. etwa DIRLMEIER, Hoheitsträger (wie Anm. 157), S. 105ff.; Meinrad SCHROLL, Die Reichsstraße Salzburg – Regensburg im 13. Jahrhundert, in: Das Mühlrad. Beiträge zur Geschichte des Inn- und Isengaus 35 (1993), S. 7–22.

163) So einigten sich Herzog Rudolf IV. von Österreich und Kaiser Karl IV. sowie Markgraf Johann von Mähren 1360 darauf, den Verkehr künftig *mit kainer neuen lastatt zu beschweren, auch wollen wir des vorgenannten Koufleute nicht befueren mit dbeiner neuer straße noch besatzungen*; Gustav MOHR, Halte-

schaftsträgern waren vorprogrammiert, aber auch innerhalb der Territorien kam es immer wieder zu langwierigen Auseinandersetzungen um die »rechte« Straße¹⁶⁴). Es scheint, dass die Landesfürsten gerade seit dem 15. Jahrhundert das Instrument des Straßenzwangs immer rigider nützten. Die aufgrund der Höhe der Abgaben vielfachen Umfahrungsversuche auf Nebenwegen suchte man nun durch zahlreiche Verordnungen beziehungsweise die Errichtung von Beizöllen verstärkt zu unterbinden, und regelrechte Geleitstafeln beziehungsweise Straßen- und Zollordnungen schrieben die Einhaltung bestimmter Straßenzüge flächendeckend vor¹⁶⁵); der durch das Territorium fließende Verkehr sollte bestmöglich erfasst werden. Der Erfolg von Straßenzwangsmaßnahmen war freilich von vielen Faktoren abhängig. Oftmals war das Ausweichen auf andere Straßen nicht zu verhindern, und langfristige Verlagerungen des Hauptverkehrs konnten die Folge sein. Zum Beispiel scheiterten alle Versuche des Churer Bischofs, die Septimerstraße gegenüber Konkurrenzstraßen im Bündner Raum zu schützen; daran konnte auch das Eingreifen des Kaisers 1359 nichts ändern¹⁶⁶).

Der öffentliche Charakter der wichtigsten Routen sowie die Erklärung der Straßen und des Geleits zu Regalien bewahrten dem Königtum auch im späten Mittelalter einen gewissen Einfluss auf das Straßenwesen. Willkürliche Verfügungen wurden dadurch erschwert, im Bewusstsein blieb, dass die großen Transitstraßen frei benutzbar zu sein hatten, und dass die Einrichtung neuer Hebestellen für Zoll und Geleit wie die Erhöhung der Abgaben an sich der Zustimmung des Reichsoberhauptes bedurfte. Damit unterlag die Ausübung von Herrschaft über die Straßen letztlich der Kontrolle, was nicht zu unterschätzen ist, auch wenn die konkreten Möglichkeiten der Herrscher sich meist in Grenzen hielten; in bestimmten Situationen aber vermochte das Reichsoberhaupt seine oberhoheitliche Funktion durchaus zur Geltung bringen.

Das Geleitsrecht darf als wichtiges Symbol landesfürstlicher Gewalt gelten; es führt die Macht des Geleitsinhabers, seine Fähigkeit zu schirmen und zu schützen, deutlich vor Augen und kann zumal in Fällen starker territorialer Fragmentierung zur Verdichtung und Ausdehnung von Herrschaft von Gewicht sein. Zugleich war es ein Mittel zur Lenkung

zwang und Wegerichtung nach österreichischen Quellen, in: Aus Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Gedächtnisschrift für Georg von Below, Stuttgart 1928, S. 115–130, hier: S. 125.

164) Vgl. etwa die langen Auseinandersetzungen zwischen Freistadt und Leonfelden in Oberösterreich; Johannes SEIDL, *Stadt und Landesfürst im frühen 15. Jahrhundert* (Forschungen zur Geschichte der Städte und Märkte Österreichs 5), Linz 1997, S. 90–98; ausführlich dazu Franz KAINDL, *Der Kampf der Stadt Freistadt um ihr Straßenvorrecht*, Diss. masch., Wien 1960.

165) So die sächsische Geleitstafel vom Jahr 1441 (vgl. Johannes MÜLLER, *Der Umfang und die Hauptrouen des Nürnberger Handelsgebietes im Mittelalter*, in: VSWG 6 [1908], S. 1–38, hier: S. 16); ähnlich die 1462 von Kurfürst Friedrich von Sachsen erlassene Straßen- und Zollordnung (BRUNS/WECZERKA, *Handelsstraßen* [wie Anm. 71], S. 541).

166) RI VIII (wie Anm. 64), S. 236, Nr. 2895; Aloys SCHULTE, *Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluß von Venedig*, Bd. 1, Berlin 1900 (ND Berlin 1966), S. 358.

des Verkehrs, wozu aber weitere Zwangsmaßnahmen aller Art traten, die angesichts der Bedeutung der Zolleinnahmen für das Territorium eine wichtige Rolle spielten. Aufgrund des sich verschärfenden Wettbewerbs kam das Mittel des Straßenzwangs verstärkt seit der Mitte des 14. Jahrhunderts zum Einsatz. Auch wenn der Verkehr im Wesentlichen »den natürlich vorgezeichneten Leitlinien« folgte und an der »Verkehrsgunst orientiert« war, so konnten kleinräumige Verkehrsverlagerungen durch solchen Straßenzwang durchaus bewirkt werden¹⁶⁷⁾.

167) Dietrich DENECKE, Zur Entstehung des Verkehrs. Verkehr – eine raumwirksame Grunddaseinsfunktion, in: NIEDERSTÄTTER, Stadt. Strom – Straße – Schiene (wie Anm. 117), S. 1–25, hier: S. 16, 18, 20.