

Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter – eine Einführung

VON RAINER CHRISTOPH SCHWINGES

Das Thema »Straßen- und Verkehrswesen« ist ein prominentes Thema. Straßen und Verkehr seien die Voraussetzung für viele Prozesse in modernen wie in älteren oder vormodernen Gesellschaften, seien die fundamentalen Voraussetzungen für Beziehungssysteme, für Lebensräume, für Kommunikation, für Information, für den Austausch von Waren, Personen und Ideen zwischen und innerhalb von größeren und kleineren Räumen. Solche Sätze oder ähnliche kann man überall hören und lesen, in nahezu allen Branchen und Disziplinen, die Historie eingeschlossen¹⁾.

Straße und Verkehr als Voraussetzung vieler Prozesse wird heute sofort auch mit vielen Problemen gleichgesetzt. Allgemeine Teilhabe an den Kosten, aber nicht auch für alle Teilhabe am Nutzen, mit entsprechend unbefriedigten Bedürfnissen, sowie die Umweltbelastungen von lokalen bis globalen Dimensionen sind nur zwei besonders gravierende Problemgruppen. Um hier Abhilfe zu schaffen, müsste man, wie wir alle wissen, untermauert durch Umfrage- und Forschungsergebnisse der verkehrswissenschaftlichen und wirtschaftsgeographischen Institute, der Verkehrsplanung und -politik, der Industrie, der Automobilclubs, der Reisewirtschaft usw., das individuelle Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu gesellschaftlich wünschenswerten Veränderungen veranlassen. Fragt sich nur wie? Denn man hat längst bemerkt, dass sich Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nur dann wirklich ändern, bestimmte Maßnahmen oder Strukturveränderungen akzeptie-

1) Vgl. Dietrich DENECKE, Zur Entstehung des Verkehrs, 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 a.d. Donau 2001, S. 1–25; Paul MÜNCH, Lebensformen in der frühen Neuzeit, Berlin 1992, S. 486–516 (zu Verkehr, Kommunikation und Öffentlichkeit); Hans-Jürgen TEUTEBERG, Entwicklung, Methoden und Aufgaben der Verkehrsgeschichte, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 1 (1994), S. 173–194; Hans-Liudger DIENEL, Helmuth TRISCHLER (Hg.), Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der Frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert, Frankfurt/New York 1997; Hans-Ulrich SCHIEDT, Trampelpfade und Chausseen – Literaturbericht einer strassenbezogenen Verkehrsgeschichte, in: Traverse. Zeitschrift für Geschichte 2 (1999), S. 17–35; Themenschwerpunkt »Verkehrsgeschichte/Histoire des transports«: SZG 56 (2006), Nr. 1.

ren, wenn sie sich nicht in ihrer Mobilität eingeschränkt fühlen²). Mobilität auf allen Verkehrswegen, soweit sie dem öffentlichen Raum angehören, gilt geradezu als Grundrecht.

Ich will hier nicht ausloten, welche Rolle ein historisches Bewusstsein dabei spielen könnte, und behaupte einfach, wenn auch nicht ganz ungeschützt, dass diese Mobilität ein herausragendes Erbe des europäischen Mittelalters ist – unbeschadet gleichartiger Erscheinungen in der antiken Welt und in außereuropäischen Kulturen mit zum Teil sogar wesentlich höheren Entwicklungsständen. Die mittelalterliche Mobilität war in ihrer gesellschaftlichen und bald auch individuellen Qualität das Produkt eines Wandels. Es hat sich längst – auch außerhalb unseres Faches – herumgesprochen, dass die mittelalterlichen Gesellschaften, zumal im Übergang vom hohen zum späten Mittelalter, keine statischen, sondern außerordentlich mobile Gesellschaften gewesen sind. Dass man jemals anders gedacht hatte, lag im wesentlichen daran, dass sich die Probleme vormoderner Mobilität aus dem Blickwinkel jener der beiden letzten Jahrhunderte rasch zu relativieren schienen, umso mehr, je weiter man zurückblickte. Man hatte die Mobilität der Moderne zuungunsten der älteren Zeiten wohl stark überschätzt³). Auf allen Straßen und Wegen zu Lande und zu Wasser unterwegs zu sein, war indessen ein Wesensmerkmal dieser älteren Zeiten. Man war unterwegs, Männer und Frauen, gewiss von Zeit zu Zeit mit unterschiedlicher Intensität, als Pilger und Krieger, als Bettler, Dirnen, Gauner und Gaukler, als Handwerksge-sellen, als Magister und Scholaren, Kleriker, Mönche und Nonnen, als Neubürger, als ökonomische, technische und kulturelle Spezialisten, Händler, Kaufleute, Fuhrleute, Bau-fachleute, Uhrmacher, Künstler und gelehrte Spezialisten, Ärzte und Juristen, Schreiber, Gesandte und Boten, als Dienstpersonal, als Reisende und fast schon Touristen, als Verbannte wie Urfehdeleistende, als Auswanderer und Flüchtlinge aus den verschiedensten Gründen⁴).

2) Siehe etwa Robert SCHLICH, Verhaltenshomogene Gruppen im Verkehr in Längsschnitterhebungen, Diss., ETH Zürich 2004; DERS., Kay W. AXHAUSEN, Analysing interpersonal Variability for homogeneous Groups of Travellers (Arbeitsbericht Verkehrs- und Raumplanung 296, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, ETH Zürich), Zürich 2004; Urs RAMSEIER, Paul MESSERLI, Strukturveränderungen im westeuropäischen Wirtschaftsraum auf der Grundlage der Erreichbarkeit im Personenverkehrs, in: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie 36 (1992), S. 129–140.

3) So etwa Klaus J. BADE, Homo migrans. Wanderungen aus und nach Deutschland. Erfahrungen und Fragen (Stuttgarter Vorträge zur Zeitgeschichte 2), Stuttgart 1994; Heinz FASSMANN, Rainer MÜNZ (Hg.), Migration in Europa. Historische Entwicklung, aktuelle Trends, politische Reaktionen, Frankfurt am Main 1996; Jan LUCASSEN, Leo LUCASSEN (Hg.), Migration, Migration History, Bern/Berlin 1997.

4) Als Beispiele: Peter MORAW (Hg.), Unterwegssein im Spätmittelalter (ZHF, Beih. 1), Berlin 1985; DERS., Reisen im europäischen Spätmittelalter im Lichte der neueren historischen Forschung, in: Reisen und Reiseliteratur im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit, hg. von Xenja von ERTZDORFF und Dieter NEUKIRCH, Amsterdam/Atlanta 1992, S. 113–139; Norbert OHLER, Reisen im Mittelalter, München 1986/³1993; Gerhard JARITZ, Albert MÜLLER (Hg.), Migration in der Feudalgesellschaft, Frankfurt am Main 1988; Albert MÜLLER, Ingrid MATSCHINEGG, Migration, Wanderung, Mobilität in Spätmittelalter und Frühneuzeit. Eine Auswahlbibliographie, Krems 1990; Andreas GESTRICH (Hg.), Historische Wanderungsbewegungen. Migration in Antike, Mittelalter und Neuzeit (Stuttgarter Beiträge zur Historischen Migrationsforschung 1),

Die Hauptursachen sind bekannt. Es war der Aufbruch Europas aus archaischer Zeit ins alteuropäische Zeitalter (Karl Bosl). Im Übergang vom 11. zum 12. Jahrhundert waren die entscheidenden neuen und künftig prägenden Faktoren schon im Spiel: Bevölkerungszunahme, Siedlungsbewegungen, Urbanisierung und Landesausbau mit veränderten Herrschaftstechniken, Marktorganisation und Arbeitsteilung, Wirtschaftswachstum und Mechanisierungen, Expansionen nach innen und außen. Den politischen Hintergrund lieferten größere und kleinere Dynastien, die ihre Herrschaftsrechte zu optimieren und abzusichern trachteten, militärisch, politisch, wirtschaftlich, und welche die Städte in der Herrschaftstopographie grundsätzlich ebenso zu nutzen suchten wie die Burgen, die Klöster und Kirchen im Lande. Man hatte längst dafür gesorgt und tat das auch künftig, zusammen mit den wirtschaftenden Kommunen, dass die Neugründungen in Städtelinien und Städtetetze eingebunden und auf wichtige Zentren hin orientiert wurden.

Man sollte denken, dass neue Siedlungen neue Straßen brauchten oder ältere belebten, Straßen- und Verkehrswesen damit in gleicher Weise Aufschwung nahmen wie das Städtewesen, bei der Erschließung des Umlandes wie auch der mittleren und ferneren Ziele. Denn so wenig wie Städte isoliert sind, so wenig sind es die Verkehrswege; beides ist systemisch und eng aufeinander bezogen. Städte und ihre Märkte benötigten schließlich verkehrsgünstige Lagen, sonst gediehen sie nicht, weder demographisch noch wirtschaftlich, noch kulturell. Das belegen indirekt auch die jüngeren städtischen Entstehungsschichten nach 1300, als die besten und besseren Plätze bereits vergeben waren, an Flüssen, Flussübergängen, Häfen, Landbrücken, Verkehrsknotenpunkten aller Art⁵). Manche Stadt- und Landesherrn haben aber auch früh schon bestimmte Routen gezielt auf ihre Städte hin befohlen und deren Begehung erzwungen, wenn auch mit wechselndem, zumindest schwer kontrollierbarem Erfolg⁶).

Münster/Hamburg 1991; Simonetta CAVACIOCCHI (Hg.), *Le migrazioni in Europa secc. XIII–XVIII* (Atti delle Settimane di Studi di Prato 25), Florenz 1994; Nicholas CANNY (Hg.), *Europeans on the Move. Studies on European Migration, 1500–1800*, Oxford 1994; Ernst SCHUBERT, *Fahrendes Volk im Mittelalter*, Bielefeld 1995; Siegfried DE RACHEWILTZ, Josef RIEDMANN (Hg.), *Kommunikation und Mobilität im Mittelalter. Begegnungen zwischen dem Süden und der Mitte Europas (11.–14. Jahrhundert)*, Sigmaringen 1995; Hans-Jörg GILOMEN, Anne-Lise HEAD-KÖNIG, Anne RADEFF (Hg.), *Migration in die Städte – Migrations vers les villes*, Zürich 2000; Harald KLEINSCHMIDT, *Menschen in Bewegung. Inhalte und Ziele historischer Migrationsforschung*, Göttingen 2002; Rainer Christoph SCHWINGES (Hg.), *Neubürger im späten Mittelalter. Migration und Austausch in der Städtelandschaft des alten Reiches 1250–1550* (ZHF, Beih. 30), Berlin 2002; DERS., Klaus WRIEDT (Hg.), *Gesandtschafts- und Botenwesen im spätmittelalterlichen Europa* (VuF LX), Ostfildern 2003.

5) Dazu »klassisch« Heinz STOOB, *Forschungen zum Städtewesen in Europa*, Bd. I: Räume, Formen und Schichten der mitteleuropäischen Städte, Köln/Wien 1970, bes. S. 32ff.

6) Man denke nur an den gegenüber dem Grafen von Holstein erpresserischen Versuch Heinrichs des Löwen im Jahre 1158, in Konkurrenz zu Lübeck den Marktverkehr in seine neue »Löwenstadt« zu leiten: Helmold von Bosau, *Slawenchronik*, neu übertragen und erläutert von Heinz STOOB (Ausgewählte Quellen zur Deutschen Geschichte des Mittelalters XIX), Darmstadt 1973, S. 302ff. Zum Problem Günter CER-

Was den Aufschwung betrifft, so dämpft allerdings die einschlägige Straßen- und Verkehrsforschung seit längeren solche Erwartungshaltungen⁷⁾. Verbindungen entstanden von den Stadtrechtsfamilien über den Markt und religiöse Aktionen bis zu sozialen Beziehungen bürgerlicher Migranten, doch damit hatte man noch keine Straßen. Vieles geriet in Bewegung, aber offenbar mit sehr reduzierter Geschwindigkeit bei Bau und Unterhalt der Verkehrswege. Europas riesige städtische Baustelle war nicht zugleich auch eine für sein äußeres Straßennetz. Der Blick schien zunächst nach innen gerichtet zu sein, auf den Ausbau der innerstädtischen Wege, Gassen und Plätze, bevor er sich sehr zögerlich nach außen richtete, auf die Landstraßen⁸⁾.

Zwar konnte man »auf den Römerstraßen ins Mittelalter« wandeln, Römerstraßen weiter benutzen, ganz oder in mehr oder weniger großen Abschnitten und unterschiedlichen Zuständen, doch das römische Straßensystem als solches war untergegangen⁹⁾. Vielfach hatte die Natur es sich wiedergeholt. Über die Römerstraße von Augsburg nach Salzburg zum Beispiel wuchs der Wald¹⁰⁾. Der Markt- und sonstige Verkehr der Nachkarolingerzeit bahnte sich selbst die Wege, und die königliche Reise- und Stützpunktherrschaft entwickelte keine anderen Bedürfnisse. So blieb die Binnenschiffahrt außerordentlich bedeutend: Vor allem für Massengüter war sie trotz zahlreicher Zollstellen geradezu das Rückgrat des

WINKA, Straßenzwang und Städte im späteren Mittelalter, in: Zeitschrift des historischen Vereins für Steiermark 67 (1976), S. 131–146; s. auch den Beitrag von Klaus BRANDSTÄTTER in diesem Band.

7) Hans Christian SCHNEIDER, Altstraßenforschung (Erträge der Forschung 170), Darmstadt 1982; Thomas SZABÓ, Der Übergang von der Antike zum Mittelalter am Beispiel des Straßennetzes, in: Europäische Technik im Mittelalter 800–1400. Tradition und Innovation. Ein Handbuch, hg. von Uta LINDGREN, Berlin 1996, S. 25–43; DENECKE, Zur Entstehung des Verkehrs (wie Anm. 1). – Für weitere bibliographische Hinweise sei auf die Arbeiten in diesem Band verwiesen sowie auf die Dokumentation von Marie-Claude PFAFFEN, Sylvie PFAFFEN, Bibliographie zur Verkehrsgeschichte. Universität Bern, Historisches Institut, Abteilung für mittelalterliche Geschichte, 2005 [www.mittelalter.hist.unibe.ch/ → Forschungsprojekte → Bibliographie Verkehrsgeschichte], 20.06.2006.

8) Dazu etwa Jean-Pierre LEGUAY, La rue au Moyen Age, Rennes 1984.

9) Friedhelm BURGARD, Alfred HAVERKAMP (Hg.), Auf den Römerstraßen ins Mittelalter. Beiträge zur Verkehrsgeschichte zwischen Maas und Rhein von der Spätantike bis ins 19. Jahrhundert (Trierer Historische Forschungen 30), Mainz 1997; Arnold ESCH, Römische Straßen in ihrer Landschaft. Das Nachleben antiker Straßen um Rom mit Hinweisen zur Begehung im Gelände, Mainz 1997; Heinz E. HERZIG, Die antiken Verkehrswege der Schweiz. Neuere Forschungen zu den römischen Straßen zu Wasser und zu Lande, in: Historisch-Geographisches Kolloquium Stuttgart 1999, Stuttgart 2002, S. 9–16; Regula FREISTOLBA (Hg.), Siedlung und Verkehr im römischen Reich. Römerstrassen zwischen Herrschaftssicherung und Landschaftsprägung. Akten des Kolloquiums zu Ehren von Prof. Heinz E. Herzig, Bern 2004; Harald KOSCHIK (Hg.), »Alle Wege führen nach Rom ...«. Internationales Römerstraßenkolloquium Bonn (Materialien zur Bodendenkmalpflege im Rheinland 16), Pulheim/Brauweiler 2004.

10) Ferdinand SEIBT, Eine Straße durch die Geschichte, in: Transit Brügge – Novgorod. Eine Straße durch die europäische Geschichte. Katalog einer Ausstellung des Ruhrlandmuseums Essen, hg. von DEMS., Ulrich BORS DORF und Heinrich Theodor GRÜTTER, Bottrop/Essen, S. 31–46, hier: S. 31.

Verkehrs¹¹⁾. Auf ein neues System musste Europa noch lange warten; es war der Neuzeit vorbehalten.

Römerstraßen konnte man freilich nur dort weiter benutzen, wo die Römer auch tatsächlich gewesen waren. Das klingt im ersten Moment banal, ist es aber nicht im Lichte der riesigen Entwicklungsunterschiede in Europa zwischen diesseits und jenseits der Alpen und links und rechts des Rheins, womit auf Peter Moraws Großblöcke des älteren und jüngeren Europa angespielt sei, die in der Frage von Vorsprung und Zurückbleiben von ganzen Räumen und Regionen eine große Rolle spielen¹²⁾. Möglicherweise könnte die Einbeziehung des Straßen- und Verkehrswesens in dieses Modell, das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein von römischen Trassen, seine empirischen Grundlagen erweitern und absichern. Straßen konnten schließlich Regionen formen. Wenn man für den Großraum östlich des Rheins beziehungsweise für das ganze jüngere Europa ein Pendant hätte zum Sammelband von Burgard und Haverkamp aus dem Trierer Sonderforschungsbereich 235 *Zwischen Maas und Rhein* oder zu den italienischen und alpinräumlichen Forschungen in diesem Band versammelter Autorinnen und Autoren¹³⁾, ließe sich gewiss ein interessant gewichteter Vergleich herbeiführen, was nicht zuletzt auch Sinn und Zweck der Tagung und ihrer Beiträge sein könnte.

Die »Entdeckung« oder »Wiederentdeckung« der Straße seit dem 12. Jahrhundert, die Thomas Szabó schon beschrieben hat, gehörte eher in den Bereich der Ordnungsvorstellungen und in den von königlichen und allgemein herrschaftlichen Rechten als in den Bereich von Verkehrstechnik und Wirtschaft¹⁴⁾. Königsstraßen wurden beansprucht und Spurweiten verordnet, sogar das Ausweichen von Pferd und Wagen geregelt, aber alles formuliert in dispositiven Urkunden, die für Zeitgenossen wie für Historiker Unverbindlichkeitscharakter behielten. Auch die Weitergabe von Regalien und das Erteilen von Zollprivilegien brachte nicht automatisch Bau und Unterhalt hervor, weder an Land- noch an Wasserstraßen. Es mangelte an wirklicher Zuständigkeit, wenn auch nicht ganz an Aktivitäten. Zeittypisch – man kann nicht mehr verlangen – waren einzelne Kräfte oder Interessengruppen am Werk, vor allem zunächst kirchliche Instanzen, Klöster und Bischöfe, zur

11) Vgl. den Beitrag von Detlev ELLMERS in diesem Band; DERS., Binnenschifffahrt im Mittelalter, in: LINDGREN, Europäische Technik im Mittelalter (wie Anm. 7), S. 337–344; Martin ECKOLDT, Flüsse und Kanäle. Die Geschichte der deutschen Wasserstraßen, Hamburg 1998.

12) Peter MORAW, Über Entwicklungsunterschiede und Entwicklungsausgleich im deutschen und europäischen Mittelalter. Ein Versuch, in: Hochfinanz – Wirtschaftsräume – Innovationen. Festschrift für Wolfgang von Stromer, hg. von Uwe BESTMANN, Franz IRSIGLER und Jürgen SCHNEIDER, Bd. 2, Trier 1987, S. 583–622 (wiederabgedruckt in: Peter MORAW, Über König und Reich. Aufsätze zur deutschen Verfassungsgeschichte des späten Mittelalters, Sigmariningen 1995, S. 293–320).

13) BURGARD/HAVERKAMP, Auf den Römerstraßen ins Mittelalter (wie Anm. 9); daneben die Beiträge von Arnold ESCH, Thomas SZABÓ, Heinz E. HERZIG, Hans-Ulrich SCHIEDT, Guy SCHNEIDER und Marie-Claude SCHÖPFER PFAFFEN in diesem Band.

14) Thomas SZABÓ, Die Entdeckung der Straße im 12. Jahrhundert, in: Società, istituzioni, spiritualità. Studi in onore di Cinzio Violante, Bd. 2, Spoleto 1994, S. 913–929.

Versorgung religiöser Zentren und der Pilgerwege, wozu auch die Anlage von Hospizen gehörte. Auffallend besorgt war man dabei schon um solch neuralgische Punkte wie die Alpenpässe und die Flussübergänge mit frühen Brückenbauten. Einzelne Initiativen kamen auch aus den Kommunen, die ihr Umland zu erschließen begannen, Kaufmannsinteressen machten sich bemerkbar, doch wie weit diese schon in die Ferne wiesen, ist höchst fraglich. Einen Vorsprung in dieser Hinsicht kann man einmal mehr in Italien ausmachen, vermutlich überhaupt im älteren Europa, nördlich der Alpen wohl am ehesten am unteren Niederrhein und im Hanseraum seit der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts. Kaufmannsinteressen zeigten sich hier bald auch in privaten Testamenten, in Legaten zugunsten des städtischen Wegebbaus oder zur Pflege der Wasserstraßen¹⁵).

Blickt man vom Ende des Mittelalters zurück, so scheint sich freilich jahrhundertlang nichts getan zu haben. Die Mobilität hatte sich in verschiedenen Teilen der Gesellschaft des späten Mittelalters, die auch über entsprechendes Wirtschafts- und Kulturkapital verfügten, stark erhöht und mit ihr auch die Zahl der Klagen über den schlechten Zustand der Landstraßen, oft im krassen Gegensatz zur innerstädtischen Lage, die man mitunter als wohltuend empfand. Die schlechten äußeren Verhältnisse spiegelten sich nicht nur in Reiseberichten über Mühsal, Gefahren und Plagen oder in der Organisation von Geleittruppen¹⁶), sondern auch in scheinbar kuriosen Vorstellungen, die dem Straßenbau aufhelfen sollten. So wurde im Umkreis des Basler Konzils, in der *Reformatio Sigismundi* gefordert, neben Wegegeld und Zöllen auch die öffentlichen Einnahmen aus den Bordellen für den Straßenbau zu verwenden¹⁷). Etwa zur gleichen Zeit (1434) gewährte der Bischof von Merseburg Ablässe gegen Spenden für den Straßenbau in der Umgebung von Leipzig. Spezielle Opferstöcke wurden dafür aufgestellt¹⁸). Solche Beispiele zeigen aber nur, dass der Unter-

15) Siehe als Beispiele Peter CSENDES, Die Straßen Niederösterreichs im Früh- und Hochmittelalter, Diss., Wien 1969; Dietrich DENECKE, Straße und Weg im Mittelalter als Lebensraum und Vermittler zwischen entfernten Orten, in: Mensch und Umwelt im Mittelalter, hg. von Bernd HERRMANN, Stuttgart 1986, S. 207–223; Arnold ESCH, Mittelalterlicher Passverkehr im Schweizer Alpenraum: die Quellenlage, in: Historische und aktuelle Verkehrsgeographie der Schweiz, hg. von Klaus AERNI und Heinz E. HERZIG (Geographica Bernensia G 18), Bern 1986, S. 23–39; Thomas SZABÓ, Brücken- und Straßenbau in Italien zwischen dem 9. und 14. Jahrhundert. Der Wandel von Organisationsstrukturen, in: Ars et ratio, Palermo 1990, S. 73–91; Josef RIEDMANN, Verkehrswege, Verkehrsmittel, in: DERS./DE RACHEWILTZ, Kommunikation (wie Anm. 4), S. 61–75; Erwin RIEDENAUER (Hg.), Die Erschließung des Alpenraumes für den Verkehr im Mittelalter und in der frühen Neuzeit, Bozen 1996; BURGARD/HAVERKAMP, Auf den Römerstraßen ins Mittelalter (wie Anm. 9); NIEDERSTÄTTER, Stadt – Strom (wie Anm. 1). – Friedrich BRUNS, Hugo WECZERKA, Hansische Handelsstraßen (Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte NF XIII,1–3), Köln/Graz/Weimar 1962–1968.

16) Vgl. allgemein OHLER, Reisen (wie Anm. 4), S. 11ff.

17) Heinrich KOLLER (Hg.), Reformation Kaiser Siegmunds (MGH, Staatsschriften des späteren Mittelalters VI), Stuttgart 1964, S. 256ff.

18) Zit. nach Rolf SPRANDEL, Gewerbe und Handel – c) Verkehrswesen, in: Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte, hg. von Hermann AUBIN und Wolfgang ZORN, Bd. 1, Stuttgart 1971, S. 346.

bau – diesmal im Wortsinn – hinter den veränderten Zielen zurückgeblieben war, und man diese Diskrepanz auch mental längst wahrgenommen hatte. Die Zukunft gehörte den regelmäßig verkehrenden Fracht- und Personenwagen, und die brauchten gute Straßen. Doch solange Reiten als vornehmer und das Wagenfahren als unmännlich galt, war der Druck zum Wandel gerade in jenen Schichten, auf die es ankam, nicht sonderlich groß. Man denke nur an den edlen Ritter Lanzelot im Artus-Roman – Lektüre auch in vielen vornehmen Bürgerhäusern –, der erst dann den Wagen bestieg, als es überhaupt keine andere Möglichkeit mehr gab, seine Königin Ginevra zu retten¹⁹⁾.

Gewiss hatte das vielfältige Unterwegssein Horizonte geöffnet. Man kannte seinen Raum und städtischerseits auch seine Partner in Nähe und Ferne, auch seine verschiedenen und doch aufeinander bezogenen Migrationsräume, und man erreichte auch seine Ziele auf mehr oder weniger geweiteten Fahrspuren. Die Stadt Ulm zum Beispiel stellte 1439 eine Liste von 400 Städten zusammen, bei denen man ein Interesse an einem Messeprojekt vermutete. Angeordnet waren sie rein praktisch in Richtung der Wege, die von Ulm ausgingen, und in die man vermutlich seine Boten aussandte²⁰⁾. Doch ob dahinter bereits die Vorstellung oder gar die Tatsache eines Straßennetzes stand, über den lokalen Rahmen hinaus, ist sehr fraglich. Bei unseren Bürgermigrations- und Innovationsraumforschungen fielen für das 15. Jahrhundert bestimmte Muster der Ausrichtung von Migranten auf Zielorte innerhalb des deutschen Reiches auf. Wir haben dahinter bestimmte Straßenzüge vermutet, konnten das aber (jenseits von Banalitäten) bisher nicht wirklich nachweisen²¹⁾. Problematisch sind zum Beispiel auch die Straßenrodel, wie etwa der aus dem schweizerischen Zug des Jahres 1413, aus dem man einen Eindruck von den Wegeverhältnissen in der Zuger Umgebung gewinnen könnte, wenn es sich denn um wirklich ausgebildete Fahrwege handeln würde und nicht nur um bürgerlich verbrieftete Wegrechte. Erst im 16. Jahrhundert wurde das im einzelnen deutlicher²²⁾.

Ich muss hier abbrechen und die Lückenhaftigkeit dieses einführenden Textes eingestehen, die zugleich allerdings die Erkenntnislage der Historischen Verkehrswegeforschung insgesamt ein wenig spiegelt, vor allem für die alteuropäische Zeit und ihre mittelalterliche Phase. Direkte Quellen – außer zum Beispiel Itinerare, ländliche Urbare und Weistümer,

19) Maxwell G. LAY, Die Geschichte der Straße. Vom Trampelpfad zur Autobahn, Frankfurt am Main 1994, S. 79.

20) Siehe Hektor AMMANN, Vom geographischen Wissen einer deutschen Handelsstadt des Spätmittelalters (Ulm), in: Ulm und Oberschwaben 34 (1955), S. 36–65.

21) SCHWINGES, Neubürger (wie Anm. 4).

22) Die Rechtsquellen des Kantons Zug, Bd. 2: Stadt Zug und ihre Vogteien: Äusseres Amt, bearb. von Eugen GRUBER (Sammlung schweizerischer Rechtsquellen, Abt. VIII), Aarau 1972, S. 655ff.; dazu Hans-Ulrich SCHIEDT, »und sol das ein offne landstras sin«. Historische Verkehrswege und historischer Landverkehr im Kanton Zug, in: Tugium. Jahrbuch des Staatsarchivs des Kantons Zug 16 (2000), S. 61–77, hier: S. 68ff.

Reiseberichten und Karten – gibt es nicht allzu oft²³⁾, indirekte Quellen, darunter Annalen und Chroniken mit sogenannten Elementardaten, archäologische und bildliche Quellen, harren noch der Erschließung, auch ganz bewusst im Sinne von vergleichenden regionalen Forschungen²⁴⁾. Die jüngste Zusammenfassung von Georges Livet bekennt sich hier abseits der großen Linien zu tastenden Schritten²⁵⁾. Kommt hinzu, dass Straßen- und Verkehrsgeschichte zwar ein prominentes Thema auf den ersten Blick ist, dieses aber nicht – wie es das verdienen würde – ebenso prominent behandelt wird. Straßen- und Verkehrsgeschichte liegt – wie derzeit leider auch die Wirtschafts- und Technikgeschichte – nicht gerade im Mainstream der Geschichtswissenschaft. Wohl ist sie in den letzten 20 bis 25 Jahren europaweit stärker in Bewegung geraten, von einer eigentlichen Konjunktur kann man aber kaum reden, wie auch in früheren Jahrzehnten nicht²⁶⁾. Noch ist die historische Straßenforschung eher eine Instituts- als eine Institutionenangelegenheit, wenngleich es bereits Ansätze dazu gibt, allein im deutschsprachigen Raum das *Deutsche Straßenmuseum* in Germersheim oder seit längerem schon das *Inventar Historischer*

23) Siehe etwa Dietrich DENECKE, Straßen, Reiserouten und Routenbücher (Itinerare) im späten Mittelalter und in der frühen Neuzeit, in: VON ERTZDORFF/NEUKIRCH, Reisen und Reiseliteratur (wie Anm. 4), S. 227–253; Herbert SCHWARZWÄLDER, Inge SCHWARZWÄLDER, Reisen und Reisende in Nordwestdeutschland. Beschreibungen, Tagebücher und Briefe, Itinerare und Kostenrechnungen (Quellen und Untersuchungen zur allgemeinen Geschichte Niedersachsens in der Neuzeit 7), Hildesheim 1987. – Reiches Material in den älteren Überblicksdarstellungen etwa von Wilhelm GÖTZ, Die Verkehrswege in Altertum und Mittelalter. Die Verkehrswege im Dienst des Welthandels (1888), Ndr. Amsterdam 1969; Ernst GASNER, Zum deutschen Straßenwesen von den ältesten Zeiten bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts. Eine germanistisch-antiquarische Studie (1889), Ndr. Wiesbaden 1966; Walter STEIN, Handels- und Verkehrsgeschichte der deutschen Kaiserzeit (1922), Ndr. Darmstadt 1977; Alexander KNOLL, Geschichte der Straße und ihrer Arbeiter, Leipzig 1925.

24) Siehe als Beispiele die Arbeit von Marie-Claude SCHÖPFER PFAFFEN in diesem Band sowie Oliver LANDOLT, Mobilität und Verkehr im europäischen Spätmittelalter. Mit besonderer Berücksichtigung der Verkehrspolitik innerhalb der Eidgenossenschaft, in: Europa im späten Mittelalter. Politik – Gesellschaft – Kultur, hg. von Rainer C. SCHWINGES, Christian HESSE und Peter MORAW (HZ, Beih. 40), München 2006, S. 489–510.

25) Georges LIVET, Histoire des routes et des transports en Europe. Des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences, Straßburg 2003.

26) Siehe dazu die in Anm. 1 angeführte Literatur; ferner auch L'Homme et la route en Europe occidentale au Moyen Age et aux Temps modernes (Centre culturel de l'Abbaye de Flaran, 2^{es} journées internationales d'histoires), Auch 1982; Michèle MERGER, Transport History in France. A bibliographical Review, in: The Journal of Transport History, 3rd series, 8.2 (1987), S. 179–201; Michael ROBBINS, The progress of transport history, in: Ebd. 12.1 (1991), S. 74–87; Christoph Maria MERKI, Die verschlungenen Wege der modernen Verkehrsgeschichte, in: SZG 45 (1995), S. 444–457; LIVET, Histoire des routes (wie Anm. 25); die Dokumentation von Marie-Claude PFAFFEN und Sylvie PFAFFEN (wie Anm. 7); die Publikationen des IVS bzw. von ViaStoria (wie Anm. 27).

Verkehrswege der Schweiz (IVS), seit 2003 umbenannt in *ViaStoria, Zentrum für Verkehrsgeschichte* in Bern²⁷⁾.

Dabei gäbe es viele gute Gründe, sich nachdrücklich bemerkbar zu machen, sich von Neuem herausfordern zu lassen, auch selbst zu modellieren, natürlich im Verein mit den traditionell wichtigen Partnern der Historischen Kultur- und Wirtschaftsgeographie, der Technikgeschichte, der Landes-, Regional- und Stadtgeschichte, aber auch der Wirtschafts- und Umweltgeschichte, wie überhaupt mit Ökonomie-, Finanz-, Sozial- und Rechtswissenschaften²⁸⁾. Und selbstredend wird man sich öffnen, wo nicht schon geschehen, zur Sozial- und Kulturgeschichte und zur neueren Ideengeschichte. Man muss die Straße selbst zur historischen Quelle machen. Sie hatte ihre eigene Dynamik, war immer mehr als die möglichst schnelle und effiziente Überbrückung von Entfernungen. Vielmehr sagt sie etwas aus über den Zustand der Kulturlandschaft, die sie durchzieht. Und man darf die Personen, die auf ihr gehen, reiten und fahren, und die auf oder an ihr leben, kampieren und logieren in Zelten, Herbergen und Tavernen nicht vergessen, kurz: Die Straße gehört dem öffentlichen Raum²⁹⁾.

Der Konstanzer Arbeitskreis hat dankenswerterweise die Idee aufgegriffen, sich auch mit diesem Thema bemerkbar zu machen. Für unsere Zwecke habe ich es in vierfacher Hinsicht strukturiert, gleichsam als ein Raster für den Ablauf der Tagung wie auch für die Anordnung der Beiträge im vorliegenden Band. Dir folgenden vier kann man natürlich nur als analytische Kategorien verstehen, die in den einzelnen Beiträgen begrifflicherweise verschieden vermengt und unterschiedlich gewichtet worden sind, weshalb ich darauf verzichte, sie entsprechend zuzuordnen, die vielleicht aber als Leitlinien, bezogen im wesentlichen auf den Raum des Alten Reiches, dennoch nützlich sein könnten:

- (1) geht es um die *Technik des Straßen- und Wasserwegebbaus*, Technik im weitesten Sinne verstanden, es geht um Planung, Geländeerkundung, Bau, Materialien, Personal, Instandhaltung der Wege einschließlich der Brücken, um Strukturierung des Raumes durch Straßen beziehungsweise Straßen- und Wegenetze.
- (2) fällt der Blick auf *Herrschaft und Verwaltung*, auf die »Bauherren« und »Betreiber«, auf die Könige, Fürsten und die übrigen Herren aller Art, auf die Geistlichkeit und die

27) Siehe die entsprechenden Homepages: [www.deutsches-strassenmuseum.de], [www.viastoria.ch]; dazu Klaus AERNI, Ziele und Ergebnisse des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS), in: Siedlungsforschung 11 (1993), S. 313–334, erweitert 1996 in: RIEDENAUER, Die Erschließung des Alpenraums (wie Anm. 15), S. 61–83, s. auch den Beitrag von Hans-Ulrich SCHIEDT in diesem Band.

28) Als Beispiel: Dietrich DENECKE, Wege der Historischen Geographie und Kulturlandschaftsforschung. Ausgewählte Beiträge, hg. von Klaus FEHN und Anngret SIMMS, Stuttgart 2005.

29) Die Straße. Zur Funktion und Perception öffentlichen Raums im späten Mittelalter. Internationales Round Table Gespräch Krems an der Donau 2. und 3. Oktober 2000, hg. von Gerhard JARITZ (Österreichische Akademie der Wissenschaften, Phil.-hist. Kl., Forschungen des Instituts für Realienkunde des Mittelalters und der Frühen Neuzeit. Diskussionen und Materialien 6), Wien 2001; s. auch den Beitrag von Beat KÜMIN in diesem Band.

Städte und damit auch auf deren Straßenpolitik, auf Straßenrechte, Straßenhoheit, Straßenzwang und Kontrollen.

- (3) ist die *Nutzung der Straßen* zu beobachten, die Praxis des Transports zum Beispiel, das Wissen um die Straßenführung, die Planung der Reisewege verschiedener Benutzergruppen, das Passieren der Zollstellen, der Pferdestationen, der finanzielle Nutzen, die Straße als öffentlicher Raum auch für Gasthäuser und Herbergen.
- (4) mag der *außereuropäische Kontrast* hinreichend provozieren, als ein Beispiel hier das Verkehrsnetz Zentralasiens, allein schon, um sich im großräumigen Vergleich gewisser Entwicklungspositionen in Europa zu versichern. Denn schließlich haben Straßen – wo und wann auch immer – raumprägende Funktionen.