

# *Linienführung und Netzgestalt mittelalterlicher Verkehrswege – eine raumstrukturelle Perspektive*

VON DIETRICH DENECKE

Die Erforschung mittelalterlicher Verkehrswege (Altstraßenforschung) hat sich bisher von historischer Seite besonders mit der Geschichte von Verkehrs- und Handelsverbindungen befasst, von archäologischer Seite mit frühen Relikten von Brücken und Wegebefestigungen wie auch mit Handelsrouten auf der Grundlage einer Verbreitung von Importfunden und von historisch-geographischer Seite mit der Rekonstruktion historischer Wegetetze als Elemente der mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Kulturlandschaft auf der Grundlage einer Gelände- und Archivforschung<sup>1)</sup>. Bei aller Notwendigkeit einer interdisziplinären Zusammenarbeit und einer Kombination von Quellen und Methoden bei durchaus disziplingebundenen spezifischen Fragestellungen stehen die Forschungsbeiträge doch noch immer weitgehend nebeneinander. Wenn dies auch arbeitsmethodisch bedingt ist und sich zukünftig auch weiter verstärken wird, sind doch die Forschungsergebnisse gegenseitig bemühter wahrzunehmen und in die allgemeine Weiterentwicklung einer historischen Straßen- und Verkehrsforschung hineinzunehmen, wozu interdisziplinäre Fachtagungen wesentlich beitragen.

Die Thematik von Linienführung und Netzgestalt mittelalterlicher Verkehrswege geht insofern von einer historisch-geographisch verbindenden Fragestellung aus, als an der Linienführung des Verkehrs naturbedingte Voraussetzungen wie auch wirtschaftspolitische Eingriffe und Lenkungen beteiligt sind. In der Linienführung und Netzentwicklung werden Verkehrsgeschehen und Verkehrspolitik raumwirksam und in der Kulturlandschaft anschaulich greifbar.

1) Dietrich DENECKE, Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege, in: Herbert JANKUHN, Reinhard WENSKUS (Hg.), *Geschichtswissenschaft und Archäologie (Vorträge und Forschungen XXII)*, Sigmaringen 1979, S. 433–483; Hans-Christian SCHNEIDER, *Altstraßenforschung*, Darmstadt 1982; Benedikt KNOCHE (Red.), *Wege als Ziel*. Kolloquium zur Wegeforschung in Münster 30.11/1.12.2000 (Veröffentlichungen der Altertumskommission für Westfalen 13), Münster 2002; Rainer AURIG, *Altstraßenforschung in Sachsen – Quellen, Methoden und Ergebnisse*, in: KNOCHE, *Wege als Ziel*, S. 17–39.

Als Steuerungsfaktoren im Prozess der Herausbildung von Linienführungen und der Entwicklung von Verkehrsnetzen im Mittelalter, die auch für die Folgezeit bis in die Gegenwart grundlegend bleiben sollten, sind als indirekte Prozessregler die Anpassung an naturbedingte Vorgaben (Relief und Gewässernetz) zu rekonstruieren und zu analysieren wie auch in ihrer topographischen Bedeutung einzuschätzen. Als historische Vorgabe ist an die vormittelalterlichen Wegeführungen anzuknüpfen, vornehmlich auf archäologischer Grundlage, wobei in den römisch beherrschten Gebieten besonders der Frage einer Kontinuität oder Diskontinuität der »Römerstraßen« nachzugehen ist<sup>2)</sup>.

Entscheidenden Anteil an der Herausbildung, Anlage, Ausgestaltung und Festigung von Linienführungen sowie zielgerichteten und fokussierten Verkehrsnetzen hatten im Mittelalter letztlich und vornehmlich herrschaftliche und danach auch städtische Entwicklungsstrategien einer territorialen Machtstruktur sowie einer gezielten Wirtschafts- und Verkehrspolitik. Unter diesen drei Betrachtungsansätzen und Problemstellungen wird der Prozess der mittelalterlichen Verkehrsnetzentwicklung zu analysieren versucht. Allgemeine Fragestellungen, die auf der Grundlage einer Auswertung der umfangreichen Detailstudien zum deutschen Raum beruhen, stehen dabei im Vordergrund. Auf Belege von Einzelbeispielen musste weitgehend verzichtet werden, wenn diese auch hinter den meisten allgemeinen Aussagen stehen.

Als grundlegende Fragestellungen und Entwicklungsfaktoren des mittelalterlichen Verkehrsnetzes werden allgemein herausgearbeitet:

1. Das verkehrsleitende Relief sowie die naturbedingte Gunst von Flussübergängen, verbunden mit neuen Ansätzen der Geoarchäologie.
2. Die Dokumentation und Rekonstruktion vormittelalterlicher und frühmittelalterlicher Verkehrsbeziehungen und Verkehrsstandorte auf der Grundlage von Importfunden und verkehrsbezogenen Funden und Befunden, besonders im Rahmen der Flussarchäologie.
3. Die funktionale Differenzierung des Verkehrsnetzes im Fuß-, Saum- und Fahrverkehr und im Bezug auf vorherrschende Transportgüter.

2) Thomas SZABÓ, Antikes Erbe und karolingisch-ottonische Verkehrspolitik, in: Institutionen, Kultur und Gesellschaft im Mittelalter. Festschrift für Josef Fleckenstein, Sigmaringen 1984, S. 125–145; DERS., Der Übergang von der Antike zum Mittelalter am Beispiel des Straßennetzes, in: Uta LINDGREN (Hg.), Europäische Technik im Mittelalter, 800–1400. Ein Handbuch, Berlin 1996, S. 25–43; 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, darin bes. S. 211–294; Ingrid Heike RINGEL, Kontinuität und Wandel: Die Bündner Pässe Julier und Septimer, von der Antike bis ins Mittelalter; Klaus GREWE, Römerstraßen im Rheinland – Zum Stand der Forschung, in: KNOCHE, Wege als Ziel (wie Anm. 1), S. 41–55; Sabine BOLLIGER, Untersuchungen zum römischen Straßennetz in der Schweiz: Inventar der römischen Siedlungen und Straßen. Ergebnisse, in: Bonner Jahrbücher 202/203 (2002/03), S. 237–266; Landschaftsverband Rheinland – Amt für Bodendenkmalpflege: »Alle Wege führen nach Rom ...«: Internationales Römerstraßenkolloquium Bonn (Materialien zur Bodendenkmalpflege im Rheinland 16), Pulheim 2004.

4. Die Bedeutung der Anlage von Etappen- und Rastorten für die Fixierung von Linienführungen und die Bildung von Verkehrsknoten.
5. Die Anlage von Märkten und Städten im Zuge von Fernverkehrsachsen und die herrschaftliche wie städtische Strategie, Verkehrsströme und Linienführungen auf eigene territoriale Zentren zu lenken.
6. Der gezielte Ausbau des Verkehrsnetzes, der Verkehrsinfrastruktur von Verkehrseinrichtungen (Wegbegleiter) als verkehrsfördernde und verkehrsdienliche Maßnahmen im Zuge von Hauptverkehrslinien.
7. Wegebesserungsmaßnahmen, Brückenbau, Ausbau von Passwegen und Befestigung von Stadtstraßen als verkehrs- und handelsfördernde Investitionen.
8. Maßnahmen einer Verkehrskonzentration auf kontrollierbare und wirtschaftlich nutzbare Linienführungen eines Fernverkehrs.
9. Reduzierung und Einengung des städtezentrierten Straßennetzes durch Anlage von Wegesperren und Landwehren.
10. Großräumige Hauptachsen übergeordneter Handelsströme und die Auswirkung der Verlagerung von Produktions- und Handelszentren.
11. Die drei Epochen der mittelalterlichen Verkehrsnetzentwicklung: Anlage verkehrsorientierter Ansiedlungen und Märkte, besonders an Flussübergängen – Städtegründung und Ausbau von Verkehrsanlagen und -einrichtungen – konkurrierende Expansions- und Selektionsprozesse im Verkehrsnetz und in den städtischen Verkehrsknoten.

Zusammenfassend werden einige weiterführende Forschungsfragen zusammengestellt, die spezifisch auf die Problemstellung der Entwicklung von Linienführungen des Verkehrs gerichtet sind.

#### I. GRUNDBEDINGUNGEN DES VERKEHRSVERLAUFS UND STRATEGIEN EINER VERKEHRSFÜHRUNG

Raumwirksame Kommunikation und Verkehr gehören zu den Grunddaseinsfunktionen menschlicher Tätigkeit. Zwischen Ausgangs- und Zielorten der linearen Fortbewegung – mit oder ohne Verkehrsmittel – entsteht eine Verkehrsspannung, die die Verkehrsbewegung als solche auslöst, steigert oder auch abschwächt. Es bilden sich Verkehrsaufkommen und Verkehrsströme spezifischer Richtungen in zunehmender oder abnehmender Stärke. Verkehrsspannung, Verkehrsströme und Verkehrsrouten legen sich auf Linienführungen fest, die in Verkehrsbahnen, in Wegetrassen ihren kulturlandschaftlichen Niederschlag finden.

Die Linienführungen, auf Ausgangs-, Etappen- und Zielorte gerichtet, passten sich vor der Zeit des Kunststraßenbaus seit dem 18. Jahrhundert möglichst den naturräumlichen

Bedingungen an, das heißt verkehrsgünstigen Passagen einer Durchgängigkeit, eines bevorzugt festen Untergrundes bei ausgeglichenen Steigungen und einem möglichst geringen Steigungsverlust. Weiträumig wie auch regional leitend waren dabei Talränder und Gebirgszüge, vor allem aber natürliche Zwangspunkte einer Passage, Gebirgseinschnitte und Passzonen wie auch praktikable Überführungen durch Niederungen und Flüsse (Furten, Flussübergänge).

In die naturräumlich vorgegebenen Verkehrsbedingungen, die in vormittelalterlicher Zeit beherrschend waren, griff seit dem frühen Mittelalter der Mensch zunehmend lenkend und führend ein, Verkehrsströme und Linienführungen fördernd und wirtschaftlich nutzend, anziehend und festlegend, kontrollierend und sichernd. Mit der Steigerung des Verkehrsbedarfs seit dem frühen Mittelalter durch expansive Siedlungstätigkeit und Ressourcennutzung, vermehrte Produktion und funktionale, zentralörtliche Differenzierung des Siedlungsnetzes stiegen die Verkehrsströme gravierend an, mit einem Rohstoff- und Warenaustausch, einem organisierten Handel und einer weitgespannten kulturellen wie politischen Kommunikation und Mobilität.

Der damit verbundene verkehrsführende Eingriff in Linienführung und Netzgestalt der Verkehrsströme festigte wesentliche Hauptachsen des Fernverkehrs, ließ Knotenpunkte in Gestalt von Handelsplätzen und Marktorten entstehen und führte mit neuen Verbindungslinien und alternativen Routen zu einer Verdichtung des Fernverkehrsnetzes. Regional bildete sich mit der expansiven Phase der Stadtentwicklung des 12. und 13. Jahrhunderts ein zentralörtlich, zentrierend orientiertes Verbindungsnetz zwischen den Städten, aber auch mit dem jeweiligen Umland aus (Verkehrsspinnen). Weitgehend lokal und funktional spezifisch waren letztlich Wirtschaftswege, die vornehmlich monofunktional Produktions- und Verarbeitungsstätten verbanden (Viehtriften, Holzwege, Kohlen- und Erzwege u.a.), und die zu Zeiten einer intensiven Nutzung auch entscheidende wirtschaftliche Bedeutung erlangen konnten, verbunden mit einer entsprechenden Zurichtung.

Mit diesen Grundbedingungen und den verkehrspolitischen Zielsetzungen einer Verkehrsentwicklung, Verkehrslenkung und Linienführung des Verkehrs und der Verkehrswege im Raum der Siedlungs- und Kulturlandschaft sind wesentliche Steuerungsfaktoren umrissen, die in der mittelalterlichen Herausbildung des Verkehrsnetzes in Mitteleuropa raumwirksam gewesen sind, in enger Verflechtung mit naturräumlichen Gegebenheiten und Voraussetzungen einerseits und mit gezielten territorialpolitischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlich-kulturellen Bestrebungen und Maßnahmen andererseits.

Das Mittelalter mit der frühen Phase der Verkehrs- und Stadtentwicklung ist entscheidend gewesen für die räumliche Festlegung wesentlicher Linienführungen des Verkehrs mit den Standorten der städtischen und wirtschaftlichen Knotenpunkte, die sich dann in der Folgezeit in ihrer Standortwahl und topographischen Fixierung fortentwickelt haben. Aber auch während der Epoche des Mittelalters sind grundlegende und entscheidend verdichtende, konzentrierende, selektierende wie auch konkurrierende Prozesse der Verkehrsführung und räumlichen Verkehrsorganisation abgelaufen, betrieben durch die geist-

lichen und weltlichen Territorialherren wie auch zunehmend durch die aufkommenden Städte, die es historisch zu beleuchten und zu analysieren gilt.

Mit der Betrachtung von Linienführung und Netzgestalt der mittelalterlichen Verkehrswege wird eine historische Problemstellung in den Mittelpunkt gerückt, die siedlungs- und wirtschaftsräumliche Entwicklungsprozesse wie auch Strategien oder Prozessregler eng miteinander verbindet, die die weitere Kulturlandschaftsentwicklung grundlegend geprägt haben. Vor allem die Stadtentwicklung ist eng verknüpft mit der Entwicklung und Gestaltung des Verkehrsnetzes wie auch der Leitung der Verkehrsströme.

Bei einer historischen Betrachtung und Rekonstruktion von Verkehrsströmen und Verkehrsführungen ist bezüglich der topographischen Fixierung im Raum zu unterscheiden zwischen weitläufigen, auf Fernziele gerichteten und nicht im Einzelnen durch Linienführungen fixierbaren Verkehrsrouten, von denen wir vor allem für die vormittelalterliche Zeit ausgehen müssen, Linienführungen zwischen topographisch nachweisbaren Fixpunkten verschiedenster Art und letztlich Trassenführungen, die im Gelände in konkreten Spuren und Wegezügen fassbar sind<sup>3)</sup>. In dieser Weise ist auch allgemein der Maßstab einer historisch-geographischen Wegforschung und Rekonstruktion historischer Verkehrs- und Wegenetze gegliedert.

Hier geht es speziell um die Linienführung von Wegen, vornehmlich eines Durchgangs- und Fernverkehrs, um die Bedingungen und das Wirkungsgefüge ihrer Herausbildung, Lenkung und Festschreibung im Laufe des Mittelalters und damit um eine Perspektive und Problemstellung, die bisher für sich noch kaum Beachtung gefunden hat.

## 2. LINIENFÜHRUNGEN DER UR- UND FRÜHGESCHICHTLICHEN ZEIT ALS STRUKTURELLE VORGABEN DES MITTELALTERLICHEN WEGENETZES

Linienführung und Verkehrsnetz der vor- und frühgeschichtlichen Zeit – als Vorgabe der mittelalterlichen Entwicklung – lassen sich nur in wenigen Bruchstücken archäologisch erschließen, in Resten von immerhin technisch bemerkenswerten Brückenbauten und Wegbefestigungen schon während der Bronzezeit und Eisenzeit, in Anlagen von Wegesicherungen in Form von Burganlagen oder wegbegleitenden Grabanlagen und Monumenten<sup>4)</sup>. Fernverkehr und Gütertransport sind dokumentiert in der Verbreitung und oft auch

3) Siehe hierzu bes. Dietrich DENECKE, *Altwegereликte: Methoden und Probleme ihrer Inventarisierung und Interpretation: Ein systematischer Überblick*, in: KNOCHE, *Wege als Ziel* (wie Anm. 1), S. 41–55.

4) Klaus DÜWEL, *Wege und Brücken in Skandinavien nach dem Zeugnis wikingerzeitlicher Runenschriften*, in: Karl HAUCK u.a. (Hg.), *Sprache und Recht, Festschrift für Ruth Schmidt-Wiegand* (Beiträge zur Kulturgeschichte des Mittelalters 1), Münster 1986; Karl-Heinz WILLROTH, *Landwege auf der cimbrischen Halbinsel aus der Sicht der Archäologie*, in: *Siedlungsforschung* 4 (1986), S. 9–44; Ralf BLEILE, *Slawische Brücken in Mecklenburg-Vorpommern*, in: *Jahrbuch der Bodendenkmalpflege in Mecklenburg-*

Konzentration von fremden Rohstoffen und Importwaren, woraus sich Handelsbeziehungen und zum Teil auch Handelsrouten erschließen lassen. Produktionsorte von Handelsgütern, Umschlagplätze, Hortfunde und Befunde mit hohen Anteilen an Handelsobjekten sind Fixpunkte, mit denen sich Verkehrsbeziehungen knüpfen lassen. Vorherrschend war in dieser Zeit ein kleinräumiger örtlicher und regionaler Verkehr innerhalb jeweiliger Siedlungskammern neben einzelnen durchgängigen Fernwegen, die an verkehrsgünstigen natürlichen Passagen und Linienführungen orientiert waren: Höhenwege (Fastwege, Firstwege, Rennwege), orientiert an Kammlinien des Reliefs, Talrandwege (Hellwege), orientiert am Hang- oder Terrassenfuß von Talzonen und Höhenzügen. Ziel- und Fixpunkte waren aber auch schon in vormittelalterlicher Zeit natürliche Zwangspunkte eines Durchgangsverkehrs, das heißt Verkehrskorridore und Pässe und vor allem Flussübergänge und Passagen von Feuchtgebieten. Durchgehende Fernwege waren den natürlich vorgegebenen Reliefverhältnissen und Übergangsmöglichkeiten sensibel angepasst. Allgemein sind primär sicher auf vielen Strecken von einem Regionalverkehr vorgezeichnete Linienführungen genutzt und bei einem wachsenden, auf Fernziele gerichteten Verkehr bevorzugt eingehalten und »eingespurt« worden. Große durchgehende Fernrouten und Richtwege, die in dem frühen Mittelalter das tragende weitmaschige Netz des Fernverkehrs bilden sollten, gehen durch archäologische Funde und Befunde belegt an manchen Stellen mit zunehmender Wahrscheinlichkeit als solche in vormittelalterliche Zeit zurück.

### 3. DIE ANPASSUNG VON WEGEFÜHRUNGEN AN DAS GELÄNDE

Großräumig leitend waren für den Fernverkehr im Mittelgebirgsraum zum Teil weiträumige Passzonen und Korridore zwischen den Gebirgszügen<sup>5)</sup>. Im norddeutschen Flachland waren es Geestrücken und Sporne, die in der Hauptrichtung von Verkehrsrouten auch Alternativen boten, die mit dem vermehrten Verkehr und der wirtschaftlichen Bedeutung passierender Straßen zu oft vielfachen Konkurrenzlinien führten.

Vorpommern 46 (1998), S. 127–169; Joachim HERRMANN, Naturwissenschaftliche Methoden, schriftliche Quellenüberlieferung und archäologische Analysen: Fallstudien zur Erforschung frühmittelalterlicher Kommunikationswege, in: Gerhard BANSE, Siegfried WOLLGAST (Hg.), Philosophie und Wissenschaft in Vergangenheit und Gegenwart. Festschrift für Herbert Hörz (Abhandlungen der Leibniz-Sozietät 13), Berlin 2003, S. 165–178.

5) Paul BRAUN, Die Hauptverkehrswege über den Franken- und Thüringer Wald und ihre Bedeutung für den innerdeutschen Verkehr in Mittelalter und Neuzeit, in: Thüringisch-sächsische Zeitschrift für Geschichte und Kunst 4 (1914), S. 149–172; Ernst DAHINTEN, Die Hohe Straße über den Thüringer Wald von Coburg bis Ilmenau. Ein Beitrag zur Kenntnis der Waldüberquerung des alten mittleren Romweges, in: Jahrbuch der Coburger Landesstiftung 12 (1967), S. 269–306; Klaus SIMON, Knut HAUSWALD, Der Kulmer Steig vor dem Mittelalter. Zu den ältesten sächsisch-böhmischen Verkehrswegen über das Osterzgebirge, in: Arbeits- und Forschungsberichte der Sächsischen Bodendenkmalpflege 37 (1995), S. 9–98.

Einem Durchgangsverkehr hinderlich waren vor allem quer verlaufende Gebirgszüge, tiefere Taleinschnitte und damit vielfache Steigungsverluste wie auch versumpfte Niederungen, die nur mit künstlichen Wegbefestigungen zu queren waren. Dabei war es durchaus möglich, bei dem allgemeinen Fuß- und Saumverkehr in der Vorzeit auch sehr steile Kurzstrecken zu überwinden, wie dies manche Spurenrelikte zeigen, oder auch Niederungen und Moore zu überqueren, was die aufwändigen und technisch versierten Bohlenwege und Moorbrücken der Bronzezeit und Eisenzeit zeigen, die vor allem in Norddeutschland, den Niederlanden und Irland freigelegt werden konnten<sup>6</sup>).

In der engeren räumlichen Anpassung der Linienführung kam es seit dem Mittelalter bei der eigentlichen Trassenführung allgemein zu oft weitläufigen Ausuferungen der Wege- und Fahrspuren, die im Bereich angrenzender Nutzflächen einzudämmen gesucht wurden. Trassenführungen passten sich aber auch Flur-, Nutzungs- oder Territorialgrenzen an, so dass Grenzverläufe sich auch bis in jüngere Zeit oft mit Wegetrassen decken, wobei in der Regel der Weg den Grenzverlauf vorzeichnete. Steigungen wurden direkt auf möglichst sanft ansteigenden Geländespornen angegangen, selten schräg zum Hang verlaufend oder auch kleine Taleinschnitte nutzend. Serpentinafen sind in historisch weiter zurückreichende Trassenführungen allgemein erst mit dem Chausseebau seit dem 18. Jahrhundert künstlich eingebaut worden, was allgemein dazu führte, dass die direkten Aufgänge als Wegerelikle liegenblieben.

Passwege im Hochgebirge mussten Ausgangstätern, den Talhängen sowie Gebirgscharten und Pässen folgen, wobei an manchen Stellen ein künstlicher Ausbau unumgänglich gewesen ist, wie dies die Ausbauten der Pässe in den Alpen schon während des Mittelalters – besonders im 13. und 14. Jahrhundert – zeigen<sup>7</sup>. Flussübergänge wurden in Bereichen möglichst geteilter Stromstriche und Werder zu durchfurten gesucht, aber auch für Fähren und Brücken waren vorgeschobene Uferbänke und Bereiche höherer Flussterassen eine bevorzugte Voraussetzung<sup>8</sup>). Bei steilen Gegenufern wurde ein Zugang über weitere Nebentäler und vor allem auch deren Schwemmkegel gesucht. Diese Voraussetzungen sind für viele historisch weiter zurückreichende Linien- und Trassenführungen

6) Wil A. CASPARIE, Bog Trackways in the Netherlands, in: *Palaeohistoria* 29 (1987), S. 35–65; Bryony J. COLES, Passages of Time, in: *Archäologische Mitteilungen aus Nordwestdeutschland* 15 (1992), S. 29–48; Barry RAFTERY, Irische Bohlenwege, in: *Archäologische Mitteilungen aus Nordwestdeutschland* 15 (1992), S. 49–68; Mamoun FANSA (Hg.), *Moorarchäologie in Nordwest-Europa. Gedenkschrift für Dr. h.c. Hajo Hayen*, Oldenburg 1993.

7) Klaus AERNI, 1000 Jahre Siedlung und Verkehr im Schweizerischen Alpenraum: Voraussetzungen und Ergebnisse, in: *Siedlungsforschung* 8 (1990), S. 9–42; Erwin RIEDENAUER (Hg.), *Die Erschließung des Alpenraumes für den Verkehr im Mittelalter und in der frühen Neuzeit (Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer – Berichte der Historikertagungen NF 7)*, Bozen 1996.

8) Vgl. als Beispiele: Herbert KRÜGER, Höxter und Corvey: Ein Beitrag zur Stadtgeographie, Münster 1931, hier: »Die geographische oder Verkehrslage Höxters und Corveys«, S. 115–129; Fred RÜCHHÖFT, Der mittelalterliche Eldeübergang in der Stadt Plau, Kr. Parchim, in: *Archäologische Berichte aus Mecklenburg-Vorpommern* 3 (1996), S. 119–127.

nachzuweisen, wenn auch heute die Verhältnisse durch Straßen- und Brückenbauten überprägt sind und die primären Standortbedingungen und Gunstfaktoren von Flussübergängen nur durch genauere Geländeuntersuchungen zu rekonstruieren sind. Für den Standort vieler heutiger Städte bieten diese früheren Standortfaktoren wesentliche Erklärungen.

#### 4. LINIENFÜHRUNGEN UND TRASSEN DES FUSS-, SAUM-, KARREN- UND WAGENVERKEHRS

In der Entstehung und Entwicklung von Linienführungen und Wegenetzen stellt sich auch die Frage, wieweit Fußverkehr, Reit- oder Saumverkehr und Fahrverkehr getrennt oder gemeinsam verliefen, sind sie doch in mancher Hinsicht unterschiedlichen Ansprüchen und Bedingungen unterworfen. Sind in vormittelalterlicher Zeit mit einem vorherrschenden Fuß- und Reitverkehr bei Fernzielen im Mittelgebirgsraum manche Höhenwege (Fastwege, Firstwege) genutzt worden, so haben diese im Mittelalter mit dem zunehmenden Wagenverkehr ihre Bedeutung verloren. Der Fußverkehr folgte den Linienführungen des Wagenverkehrs mit seinen wachsenden Rast- und Markorten. In der Trassenführung liefen, besonders bei steileren Strecken, oft separate Spuren, hier und da auch eigenständige Linienführungen (Stiege, Steigen), die jedoch meist recht bald wieder in die Hauptlinienführung einschwenkten. Im Regional- und Ortsverkehr allerdings bildete sich seit dem Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert ein sich verdichtendes Netz von Ortverbindungen im Fußverkehr neben den Regional- und Fernwegen heraus, gerichtet auf Nachbarorte, vor allem aber auf die nächsten Zentral- und Markorte im regelmäßigen Marktverkehr (Stadtstiege, Kirchwege, Butterwege, Eierwege u.a.). Dieses Netz der regionalen Fußwege ist im späten 19. und vor allem im Laufe der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts zum größten Teil verlorengegangen. Auch mit den in dieser Zeit ausgelegten Wanderwegenetzen sind die einstigen regionalen Fußwege kaum aufgegriffen worden. Ein besonderes Beispiel einer Wiederbelebung historischer Linienführungen für einen Wandertourismus sind die jüngst in der Schweiz im Rahmen eines gezielten und historisch fundierten Programms ausgelegten Kulturwegenetze, bei denen man sich sehr bewusst an alten Linienführungen und Trassen orientiert<sup>9)</sup>.

Vor allem im Mittel- und Hochgebirge, wo die natürlichen Bedingungen die Möglichkeiten für einen Verkehr einschränken, sind Saumwege und Steigen als Fernverbindungen oft Vorläufer eines späteren Karren- und dann auch Wagenverkehrs. Für diesen ist generell und über weite Strecken die Linienführung des Steiges im Zuge eines notwendigen parti-

9) Hanspeter SCHNEIDER, Vom Verhinderungsinstrument zur innovativen Grundlage für die Zukunft, in: Hans-Rudolf EGLI u.a. (Hg.), Spuren, Wege und Verkehr. Festschrift für Klaus Aerni (Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft Bern 60), Bern 1997, S. 141–154; Hans SCHÜPBACH, Der Stockalperweg: Vom IVS-Planungsfall zum Rückgrat des Ecomuseums am Simplon, in: Ebd., S. 131–140; Kulturwege Schweiz – neue Ideen für alte Wege, in: Wege und Geschichte 2 (2004), S. 5ff.; Via Storia, Erlebnismagazin ›Kulturwege Schweiz‹: Wallis, H. 1, Bern 2005.

ellen Ausbaus für einen späteren Fahrverkehr beibehalten worden. Untersucht und nachgewiesen ist dieser Vorgang vor allem für einige bedeutende Steige über das Erzgebirge nach Böhmen<sup>10)</sup> sowie für viele der Passstraßen über die Alpen<sup>11)</sup>.

Mit dem gezielten Ausbau als Fahrweg war eine Anpassung an den wachsenden Bedarf eines Fuhrwesens während des späten Mittelalters gegeben, oft in Konkurrenz um die wirtschaftsfördernden Verkehrs- und Handelsströme<sup>12)</sup>. Durch den Ausbau als Fahrweg war allerdings auch allgemein eine weitgehende Einengung auf die ausgebaute oder auch eingespurte Fahrtrasse gegeben, so dass manche parallelen Spuren oder auch Abschnitte des einstigen Saumverkehrs zunehmend weniger genutzt und auch aufgegeben wurden. Erhaltene Wegespuren im Gelände lassen diesen Vorgang an geeigneten Stellen noch deutlich erkennen.

##### 5. STÄDTE ALS VERKEHRSKNOTEN IM NETZ DER LINIENFÜHRUNGEN

Verkehrsspannung und Verkehrsfluss sowie eine daraus resultierende Verkehrsführung und Verkehrsorganisation ist auch zu betrachten unter dem Gesichtspunkt der Bedürfnisse des Verkehrs, der Funktion, Zielsetzung und Zwecke, die wesentlich in der die Linieneinführung bestimmenden und begleitenden Verkehrsinfrastruktur ihren konkreten Ausdruck findet. Diese ist vornehmlich lokalisiert in prädestinierten Etappen-, Rast- und Zielorten, die sich mit dieser Funktion zu Standorten einer fernverkehrsorientierten oder auch zentralörtlichen städtischen Entwicklung bevorzugt herausgebildeten beziehungsweise

10) Ludwig PAULI, Der ›Goldene Steig‹ von Oberösterreich nach Südböhmen. Wirtschaftsgeographisch-archäologische Untersuchungen im östlichen Mitteleuropa, in: Studien zur vor- und frühgeschichtlichen Archäologie. Festschrift für Joachim Werner, Tl. I, München 1974, S. 115–139; Rainer AURIG, Steffen HERZOG, Mittelalterliche und neuzeitliche sächsisch-böhmische Verkehrsverbindungen zwischen Freiburger Mulde und Neiße, in: Böhmen und Sachsen im Wandel der Geschichte, Usti 1993; Klaus SIMON, Knut HAUSWALD, Der Kulmer Steig vor dem Mittelalter: Zu den ältesten sächsisch-böhmischen Verkehrswegen über das Osterzgebirge, in: Arbeits- und Forschungsberichte zur sächsischen Bodendenkmalpflege 37 (1995), S. 9–98.

11) Klaus AERNI, Gemmi – Lötschen – Grimsel. Beiträge zur bernischen Passgeschichte, in: Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft Bern 51 (1973/74), S. 23–61; DERS., Die Entwicklung des Gemmipasses. Ergebnisse aus der Erforschung von Gelände und historischen Quellen, in: SZG 29 (1979), S. 53–83; Andreas LIPPERT (Hg.), Hochalpine Altstraßen im Raum Badgastein – Mallnitz (Böcksteiner Montana 10), Wien 1993.

12) Wilhelm STÖRMER, Die Brennerroute und deren Sicherung im Kalkül der mittelalterlichen Kaiserpolitik, in: Uta LINDGREN (Hg.), Alpenübergänge vor 1850. Landkarten, Straßen, Verkehr (VSWG, Beih. 83), Stuttgart 1987, S. 156–161; Rainer AURIG, Auseinandersetzungen zwischen den Städten Görlitz und Zittau in Fragen der Verkehrsführung und des Handels im späten Mittelalter und die Stellung der Landesherrn dazu, in: Die Besiedlung der Neißeregion, Zittau 1994, S. 72–76.

gezielt herausgebildet wurden<sup>13)</sup>. Eine historische Betrachtung von Linienführungen und Netzen vor allem eines Fernverkehrs ist damit eng verbunden mit der frühen Phase der mittelalterlichen Stadtentstehung wie aber auch der weiteren Entwicklung des Städtetetzes im hohen und späten Mittelalter<sup>14)</sup>. An verkehrsbedingt besonderen Standorten, Flussübergängen und Passzugängen, an Kreuzungen – auch mit dem Flussverkehr – fixierten sich verkehrsorientierte Funktionen, die dann sehr bald – in zunehmender Konkurrenz zueinander – stufenweise ausgebaut worden sind, hin zu einer privilegierten und voll ausgebauten oder auch »gegründeten« Stadt.

In diesen Zusammenhang gehört die von Rübél und später besonders von Dörries und Görich verfolgte Rastorttheorie, im Zuge von »Königswegen« auch verbunden mit Pfalzen und Reichsgut<sup>15)</sup>. Hierher gehört auch weiter der Nachweis frühmittelalterlicher Kaufmannssiedlungen mit Kirchen des Patrons der Kaufleute, Sankt Nikolai, als Anknüpfungspunkte einer stufenweisen Stadtwerdung oder späterer Stadtgründungen, was von Karlheinz Blaschke in besonderer Weise für den mitteldeutschen Raum herausgearbeitet worden ist<sup>16)</sup>. Methodisch grundlegend ist dabei für Blaschke ein städtegeschichtlich vergleichender Betrachtungsansatz und eine stadtopographische Analyse, die – mit dem *Ins-*

13) Wilhelm MÜLLER, An alten Straßen. Rastorte, Geleitstationen, Pferdedörfer, in: Archiv für Geschichte von Oberfranken 52 (1972), S. 187–253; Paul LEIDINGER, Der Westfälische Hellweg als frühmittelalterliche Etappenstraße zwischen Rhein und Weser, in: Westfälische Zeitschrift 149 (1999), S. 9–33.

14) Reinhard H. SEITZ, Hirschau. Eine Stadtgründung Kaiser Karls IV. an der goldenen Straße, der Verbindung von Nürnberg und Prag, in: Oberpfälzer Heimat 16 (1972), S. 769–782; Franz-Heinz HYE, Das Verhältnis Stadt und Straße in Tirol von den Anfängen bis in die Frühe Neuzeit, in: RIEDENAUER, Die Erschließung des Alpenraums (wie Anm. 7), S. 197–217; Karlheinz BLASCHKE, Stadtgrundriß und Stadtentwicklung (Städteforschung A 44), Köln 1997; Peter CSENDES, Die Stadt im Straßennetz, in: Alois NIEDERSTÄTTER (Hg.), Strom – Straße – Schiene. Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Städtelandschaft (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 16), Linz 2001, S. 55–65.

15) Hans DÖRRIES, Die Städte im oberen Leinetal. Göttingen, Northeim und Einbeck, Göttingen 1925; Willi GÖRICH, Rast-Orte an alter Straße? Ein Beitrag zur hessischen Straßen- und Siedlungsgeschichte, in: Erika KUNZ (Red.), Festschrift für Edmund E. Stengel, Köln 1952, S. 31–64; Willi GÖRICH, Straßen, Burgen, Städte, in: Karl SCHELLHASE (Hg.), Territorialgeschichte des Kreises Rotenburg an der Fulda und das Amtes Friedewald (Schriften des Hessischen Landesamtes für Geschichtliche Landeskunde 33), Marburg 1970, S. 5–44; Helmut WEIGEL, Ostfranken im frühen Mittelalter. Altstraßen und Ortsnamen als Hilfsmittel der Forschung, in: Blätter für Deutsche Landesgeschichte 95 (1959), S. 127–211; DERS., Zur Organisation des karolingischen Reichsgutes zwischen Rhein, Main und Sieg. Rekonstruktionsversuche mit Hilfe von Ortsnamen, Patrozinien, Reihengräbern und Altstraßen, in: Nassauische Annalen 70 (1959), S. 22–40; Manfred BALZER, Dortmund und Paderborn. Zwei Aufenthaltsorte der fränkischen und deutschen Könige in Westfalen (8.–13. Jh.), in: Westfälische Forschungen 32 (1982), S. 1–20.

16) Karlheinz BLASCHKE, Nikolaipatrozinium und städtische Frühgeschichte, in: ZRG Kan. Abt. 84 (1967), S. 273–337; Anton C. F. KOCH, Phasen in der Entstehung von Kaufmannsniederlassungen zwischen Maas und Nordsee in der Karolingerzeit, in: Georg DROEGE (Hg.), Landschaft und Geschichte. Festschrift für Franz Petri, Bonn 1970, S. 312–324; Karlheinz BLASCHKE, Kirchenorganisation und Kirchenpatrozinien als Hilfsmittel der Stadtkernforschung, in: Helmut JÄGER (Hg.), Stadtkernforschung (Städteforschung A 27), Köln 1987, S. 23–57.

*titut für Vergleichende Städtegeschichte* in Münster programmiert – immer wieder gefordert wird, aber nur zu selten systematisch verfolgt worden ist. Trotz mancher Lücken in gesicherten Belegen ist mit den langjährigen Untersuchungen von Blaschke durchaus ein tragfähiges Bild vor- und frühstädtischer Entwicklung gezeichnet worden, in dem die Herausbildung und Festigung eines zunächst noch weitmaschigen, aber dann in der weiteren Entwicklung auch bedeutsam bleibenden Fernstraßennetzes eine konstruktive Rolle spielt.

Die Funktion eines Knotenpunktes im Verkehrsnetz hat in der mittelalterlichen Herrschaftsstruktur außer Zweifel in der Territorial- und Standortpolitik eine hervorragende Bedeutung gehabt. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in den heranwachsenden wie auch planmäßig ausgelegten Städten (Brückenbau, Befestigung innerstädtischer Straßen mit Holz oder auch Stein, Einrichtung von Unterkünften und Gasthäusern, Ausbau der Marktfunktion u.a.) ist für das 12. und 13. Jahrhundert vielfältig nachzuweisen<sup>17)</sup>. Mit dem Ausbau der Etappen- und Zielorte festigten sich auch die auf sie gerichteten Linienführungen.

Gezielte Bemühungen, Verkehrsströme und Linienführungen an sich zu ziehen, zeigen sich auch deutlich in vielen Beispielen früher standörtlicher Verkehrsumleitungen auf Marktplatz, Hauptstraße oder Tore und Brücken, besonders aber in Einlenkungen von Zufahrten in die Stadt von Linienführungen, die die Stadt ursprünglich nur tangierten, oder auf andere oft konkurrierende Standorte meist benachbarter Herrschaften gerichtet waren<sup>18)</sup>. Zugleich setzte aber ein durchaus auch geförderter Prozess einer Verdichtung des städteverbindenden Verkehrsnetzes im Laufe des hohen und späten Mittelalters ein, hin zur Entstehung von Verkehrsspitzen im Zuge eines Einspurens oder auch geplanten Ausbaus neuer Verbindungen, gerichtet auf den prädestinierten Verkehrsknoten<sup>19)</sup>.

Ein hervorragendes Beispiel ist die wachsende Zahl der auf Nürnberg gerichteten Verbindungs- und Fernstraßen im Zuge der expandierenden Wirtschaftsbeziehungen, es ließen sich jedoch auch zahlreiche weitere Vorgänge dieses allgemeinen spätmittelalterlichen

17) Vgl. als Beispiel: Heinrich MAULHARDT, Thomas ZOTZ (Hg.), Villingen 999–1218. Aspekte seiner Stadtwerdung und Geschichte bis zum Ende der Zähringerzeit im überregionalen Vergleich (Veröffentlichungen des Stadtarchivs und der städtischen Museen Villingen-Schwenningen 27/Veröffentlichungen des Alemannischen Instituts Freiburg 70), Waldkirch 2003.

18) Die in der Literatur weit verstreuten Einzelbelege hierzu wären einmal zusammenzutragen und auszuwerten und sicher auch mit einer gezielten Forschung bedeutend zu vermehren, was hier nicht geleistet werden kann; vgl. hierzu Herbert FISCHER, Die Siedlungsverlegung im Zeitalter der Stadtbildung, unter besonderer Berücksichtigung des österreichischen Raumes (Wiener rechtsgeschichtliche Arbeiten 1), Wien 1952, S. 55ff. u. Anm. 22, mit den Vorgängen des 14. und 15. Jhs., besonders im bayrischen Raum, bei den Städten Rothenburg, Neustadt a.D., Wels, Radstadt, Hradisch, Friedberg, Leoben.

19) Vgl. als Beispiel: Winfried SCHICH, Würzburg im Mittelalter. Studien zum Verhältnis von Topographie und Bevölkerungsstruktur (Städteforschung A 3), Köln 1977, bes. S. 36–44.

Entwicklungsprozesses von Verkehrsspinnen nachweisen<sup>20</sup>). Im Sinne der Stadt als Verkehrsknoten im Netz der Linienführungen ist diese als »raumbeherrschendes Instrument territorialer Herrschaft und Wirtschaftskraft« anzusehen.

Dem zunächst wesentlich verkehrsbestimmten, funktional aus dem Siedlungsnetz herausgehobenen Ort in Gestalt eines Ausbaus zur Stadt wurde nicht nur als Verkehrsknoten wachsende Bedeutung zu geben versucht, sondern auch als wirtschaftlich bedeutsames Handelszentrum wie auch als Standort und Position einer zu behauptenden und möglichst auch zu expandierenden territorialen Herrschaft: »Die Straße hatte im hohen Mittelalter eine hervorragende Bedeutung, weil sie die Punkte der Herrschaft miteinander verband und der Ausbreitung der Herrschaft den Weg wies«<sup>21</sup>). Oft nachweislich territorial bedingte kleinräumige Verlagerungen älterer Verkehrsknoten, verbunden mit grundlegenden städtegründenden und städtefördernden Maßnahmen, zeigen sehr deutlich die territorialherrschaftlichen und wirtschaftspolitischen Zielsetzungen einer raumstrukturierenden Politik und Maßnahmen, die städtebauend und verkehrsbeherrschend raumwirksam werden sollten<sup>22</sup>) (als Beispiele: Altföhring – München, Altlübeck – Lübeck, Bardowiek – Lüneburg, Fürth – Nürnberg, Oldenstadt – Ülzen, eine Werne tangierende Linienführung Dortmund – Münster, im 14. Jahrhundert durch die Stadt verlegt, Vacha an der Werra, oder Oldendorp – Einbeck). Weitere Beispiele wären mit der stadthistorischen Forschung zu vermehren und in ihrer gezielten Strategie zu belegen. Dass Maßnahmen dieser Art schon im frühen 13. Jahrhundert offensichtlich weit verbreitet waren, zeigt das in der *konfoederatio* Friedrichs II von 1220 und dann auch 1231/32 ausgesprochene Verbot an die Fürsten, Wegeführungen gewaltsam zu sperren und umzulenken auf Märkte und Städte im eigenen Territorium<sup>23</sup>). Damit wird deutlich, dass die Territorialherren direkt mit der Verlegung

20) Johannes MÜLLER, Der Umfang und die Haupttrouten des Nürnberger Handelsgebietes im Mittelalter, in: VSWG 6 (1908), S. 1–38; Hans Hubert HOFMANN (Hg.), Des Götz von Berlichingen Register der Hälte und Furten um Nürnberg. Ein Beitrag zur spätmittelalterlichen Verkehrsgeographie des Nürnberger Umlandes, Kallmünz 1957; Petra HEINLE, Altstraßen und Verkehr im Nürnberger Territorium, in: Birgit FRIEDEL, Claudia FRIESER (Hg.), Nürnberg – Archäologie und Kulturgeschichte, Büchenbach 1999, S. 304–344.

21) Karlheinz BLASCHKE, Studien zur Frühgeschichte des Städtewesens in Sachsen, in: Helmut BEUMANN (Hg.), Festschrift für Walter Schlesinger, Wien 1973, S. 333–381; Peter JOHANEK (Hg.), Stadtgrundriß und Stadtentwicklung. Forschungen zur Entstehung Mitteleuropäischer Städte. Ausgewählte Aufsätze von Karlheinz Blaschke (Städteforschung A 44), Köln 1997, hier: bes. S. 87ff.; Karlheinz BLASCHKE, Städte, Straßen und Fernhandel im Mittelalter. Eine Forschungsaufgabe zur geschichtlichen Landeskunde in Sachsen, in: Hartmut ZWAHR, Uwe SCHIRMER, Henning STEINFÜHRER (Hg.), Leipzig, Mitteldeutschland und Europa, Leipzig 2000, S. 263–274.

22) Herbert FISCHER, Doppelstadt und Stadtverlegung, in: ZRG Germ. Abt. 66 (1948), S. 236–260; DERS., Die Siedlungsverlegung im Zeitalter der Stadtbildung (wie Anm. 18), bes. S. 55ff.; Manfred KOBUCH, Zur städtischen Siedlungsverlegung im Pleißenland: Der Fall Borna, in: Rainer AURIG u.a. (Hg.), Im Dienste der historischen Landeskunde. Festschrift für Gerhard Billig, Beucha 2002, S. 195–208.

23) Erich KLINGELHÖFER, Die Reichsgesetze von 1220, 1231/32 und 1235. Ihr Werden und ihre Wirkung im deutschen Staat Friedrichs II. (Quellen und Studien zur Verfassungsgeschichte des Deutschen Reiches im Mittelalter und in der Neuzeit VIII,2), Weimar 1955, S. 72ff. u. 190ff.

von Linienführungen versuchten, den wachsenden durchlaufenden Handelsverkehr der *transeuntes* in auszubauende Handelsstandorte in ihrem Herrschaftsbereich zu ziehen.

Die verkehrsorientierte Stadt wurde durch verkehrsbezogene Privilegien als solche gefördert sowie durch Zuzug, Wirtschaft, Handel und Ausbau weiterentwickelt soweit dies konkurrierende Maßnahmen und wirtschaftliche wie kriegerische Rückgänge erlaubten. Primär und führend waren die wirtschafts- und verkehrspolitischen Privilegien und Maßnahmen in der Hand der Territorial- oder Stadtherren. Das Stadtparlament verschaffte sich erst mit dem späten Mittelalter Freiheiten selbstständigen Agierens, was sich jedoch in den Zielsetzungen und verkehrsfördernden Handlungen kaum von den territorialherrlichen unterschied.

Die wesentlichen verkehrsorientierten Instrumente einer gezielten Förderung und Privilegierung der Verkehrsknoten in Gestalt der wachsenden Städte waren das Markt- und Münzrecht, das Niederlagsrecht wie auch das marktbezogene Zollrecht, die vor allem im Rahmen der Stadtrechtsverleihungen wirksam wurden und sich stabilisierend auf das Netz der Fernverkehrswege auswirkten.

## 6. VERKEHRSFÖRDERNDER INNERÖRTLICHER AUSBAU VON DURCHGANGSSTRASSEN

Dem konzentrierten Verkehr dienend sind auch nachweislich bereits mit einem Höhepunkt im 13. und 14. Jahrhundert wesentliche Durchgangsstraßen in den Städten mit Holz (Speckenwege, Knüppeldämme, Bohlwege), Schotter (Grandwege) oder Steinpflastern (Steinwege) ausgebaut und befestigt worden. Dies zeigen nicht nur einzelne Belege vor allem aus den Stadtrechnungen oder die überlieferten Straßennamen, besonders die häufiger auftretenden »Steinwege«, sondern die sich in jüngerer Zeit mehrenden und am Beispiel von Mecklenburg und Brandenburg bereits systematisch zusammengetragenen archäologischen Befunde, die auch wesentlich zu einer genaueren Datierung der Anlagen beitragen. So sind in brandenburgischen Städten holzbefestigte innerstädtische Straßen besonders im 13. Jahrhundert und Steinwege besonders im 14. Jahrhundert angelegt worden, das heißt bemerkenswerterweise vornehmlich in der Frühzeit der Stadtentwicklung in diesem Raum<sup>24</sup>). Für andere Regionen in Deutschland wären viele Einzelbelege früher

24) Ewald SCHULDT, Slawischer Brückenbau vor 1 000 Jahren, in: Deutsche Akademie der Wissenschaften zu Berlin. Wissenschaftliche Annalen zur Verbreitung neuer Forschungsergebnisse 3 (1954), H. 7, S. 385–397; DERS., Slawischer Straßen- und Brückenbau in Mecklenburg im frühen Mittelalter, in: Liber Josepho Kostrzewski octogenario a veneratoribus dicatus, Breslau 1968, S. 353–362; Monika REMANN, Mittelalterliche Straßenbefestigung auf dem Lübecker Stadthügel, in: Archäologisches Korrespondenzblatt 21 (1991), S. 439–444; Günther SEIER, Bohlenwege und Knüppeldämme. Mittelalterliche Straßen in Wittenberge, Ldkr. Prignitz, in: Archäologie in Berlin und Brandenburg (1995/96), S. 147ff.; Fred RUCHHÖFT, Werle, Schwaan und die Via Regia. Bodenfunde in der Altstadt von Schwaan, Lkr. Bd. Doberan. Neue Erkenntnisse zu Stadtgründungen in Mecklenburg, in: Bodendenkmalpflege in Mecklenburg-Vorpommern (1996),

innerstädtischer Straßenbefestigungen zu nennen (Übersichten und Auswertungen fehlen jedoch bisher). Hier sind systematische Zusammenstellungen der Befunde und Datierungen notwendig, um übergreifende Gesamtbilder des Forschungsstandes zu bekommen, die sehr wahrscheinlich eine für das 13. und 14. Jahrhundert sehr rege und allgemein verbreitete innerstädtische Wegebautätigkeit zeigen würde, die erst durch die stadarchäologische Arbeit in diesem Umfang deutlich geworden ist.

#### 7. MASSNAHMEN DES STRASSENZWANGS IN IHRER VERKEHRSKONZENTRIERENDEN AUSWIRKUNG UND STABILISIERUNG VON LINIENFÜHRUNGEN

Verkehrsfördernde, verkehrslenkende und -konzentrierende Maßnahmen waren jedoch nicht nur auf die Verkehrsknoten in Gestalt der Städte gerichtet, sie reglementierten auch die Führung und Nutzung bestimmter Linienführungen und Trassen unmittelbar durch Straßenzwang, Zollzwang und Straßengeleit<sup>25)</sup>. Hiermit wurde zunehmend mit dem späten Mittelalter der Handelsverkehr auf kontrollierbare Straßenführungen konzentriert, was auch gegen die Entstehung von parallelen Linienführungen, Umgehungen von Zollstätten und Städten wie auch eine allgemeine Verdichtung des durchgehenden Wegenetzes wirksam sein sollte. Ein großer Teil spätmittelalterlicher und frühneuzeitlicher Quellen bezieht sich auf Verstöße gegen die Einhaltung der »Rechten Straße« oder territorialer Rechtsansprüche an Durchfahrtsrechten.

An Wirkungsgrad bezüglich einer Festlegung des Verkehrs auf vorbestimmte Linienführungen kommt sicher dem Zollzwang die größte Bedeutung zu. Der Straßen- und

S. 233–260; Cathrin SCHÄFER, Eine Holzstraße aus der Zeit um 1265 und weitere mittelalterliche Befunde vom Grundstück Schuhhagen 1 in Greifswald (Beiträge zur Ur- und Frühgeschichte Mitteleuropas 13), Weissbach 1997; Ralf BLEILE, Slawische Brücken in Mecklenburg-Vorpommern, in: Jahrbuch der Bodendenkmalpflege in Mecklenburg-Vorpommern (1998), S. 127–169; Eberhard KETTLITZ, Die hölzernen Straßenbefestigungen in Langennaundorf und Zinsdorf, Ldkr. Elbe-Elster, in: Einsichten (2000), S. 125–131; Monika BRAUNS, Landverkehr in Brandenburg. Archäologische Nachweise für spätmittelalterlichen/frühneuzeitlichen Verkehr in Brandenburg am Beispiel der Straßen und Wege, Hauptseminararbeit Humboldt-Universität Berlin, Berlin 2004 (mit einer auswertenden Übersicht); Thomas SCHENK, Freyenstein in der Ostprignitz – eine Planstadt des 13. Jahrhunderts, in: Mitteilungen der deutschen Gesellschaft für Archäologie des Mittelalters und der Neuzeit 15 (2004), S. 165–172.

25) Otto STOLZ, Geschichte des Zollwesens, Verkehrs und Handels in Tirol und Vorarlberg von den Anfängen bis ins 20. Jahrhundert (Schlern-Schriften 108), Innsbruck 1953; Meinrad SCHAAB, Straßen und Geleitswesen zwischen Rhein, Neckar und Schwarzwald im Mittelalter und in der frühen Neuzeit, in: Jahrbuch für Statistik und Landeskunde von Baden-Württemberg 4 (1959), S. 54–75; Günter CERWINKA, Straßenzwang und Städte im späten Mittelalter, in: Zeitschrift des Historischen Vereins für Steiermark 67 (1976), S. 131–146; Meinrad SCHAAB, Geleit und Territorium in Südwestdeutschland, in: Zeitschrift für Württembergische Landesgeschichte 40 (1981), S. 398–417; Rainer AURIG, Straßenschutz und Straßenzwang. Zur Verkehrspolitik Karls IV., in: Mitteilungen des Zittauer Geschichts- und Museumsvereins 25 (1997), S. 67–76; Adalbert ERLER, Straßenzwang, in: HRG, Bd. 5, Berlin 1998, Sp. 35ff.

Wegezoll wurde aufmerksam kontrolliert, wenn es auch gerade hier immer wieder zur zollumgehenden Nutzung von Nebenstrecken kam. Das Geleit gewährte eine gewisse Sicherheit, ein effektiver Schutz war jedoch gering. Trotzdem wird das Geleitswesen zu einer Einhaltung der rechtmäßig vorgesehenen Geleitsstraße und damit prädestinierter Linienführungen beigetragen haben, war doch hiermit wenigstens eine gewisse Rechtssicherheit verbunden. Wenig greifbar wird die direkte beziehungsweise effiziente Durchsetzung der häufig belegten territorialherrlichen Gebote oder Verbote der Nutzung von Straßenverbindungen. Zollfreiheiten, gepflegte Wegeverhältnisse oder eine gute Infrastruktur mögen anziehend gewirkt haben, Verbotshinweise, Sperrungen bis hin zum Abbruch von Brücken an konkurrierenden Strecken konnten den Verkehr auf gewünschte Linienführungen lenken, wofür es auch manche Belege gibt.

#### 8. WEGEBESSERUNG UND WEGEBAU ALS VERKEHRSFÖRDERNDE MASSNAHMEN FÜR EINE BEVORZUGUNG UND FESTIGUNG VON LINIENFÜHRUNGEN

Auch mit Wegebesserungsmaßnahmen suchten die zuständigen Territorialherren den Verkehr ins eigene Territorium mit seinen städtischen Knotenpunkten zu ziehen, die verantwortlichen Anlieger immer wieder mahnend und zur Wegebesserung auffordernd. Es zeigt sich dabei bis in die Neuzeit hinein, dass die allgemein bäuerlichen Anlieger an der Erhaltung der passierenden Fernstraßen wenig Interesse hatten, da sie diese Trassen kaum nutzten und beanspruchten. Sie mussten immer wieder im Rahmen der Hand- und Spanndienste dazu gezwungen werden. Auf vielen Strecken waren die Naturtrassen der Fernwege, besonders bei der seit dem späten Mittelalter gewachsenen Beanspruchung, durchweg in einem desolaten Zustand. Diesem Umstand sind frühe (spätmittelalterliche) Anordnungen zum Wegebau, Zustandsberichte wie auch die im 17. Jahrhundert einsetzenden Wegebauordnungen zu verdanken.

Außer Zweifel wirkten sich gute Wegeverhältnisse auf eine bevorzugte Nutzung aus und damit auf eine Stabilisierung der entsprechenden Linienführung. Ausgefahrene Wegezüge wurden gemieden oder umgangen. Mit gepflegten sowie hier und da auch gebauten Wegen ließ sich Verkehr anziehen und auf vorgesehne Linienführungen lenken, wie dies auch als bewusster Effekt aus manchen Belegen hervorgeht.

Hinter der Unterhaltung und einem Ausbau von Linienführungen standen vor allem territoriale und wirtschaftliche Interessen der Herrschaften. Manche Initiativen kamen aber auch von den Hauptnutzern, den Kaufleuten, in Form von Beteiligungen an Baumaßnahmen oder auch von Vermächtnissen für den Ausbau oft genau bestimmter Wegstrecken,

was zur Heraushebung bevorzugter Linienführungen und Passagen beitrug. Vermächtnisse dieser Art sind bereits für die Wikingerzeit nachzuweisen<sup>26)</sup>.

Auch von kirchlicher und religiöser Seite ist ein tätiges Interesse am Wege- und Brückenbau, im Rahmen gottgefälliger Werke, aber durchaus auch als Nutznießer im Verkehr zwischen den Klöstern und Verwaltungssitzen wie auch im Pilgerverkehr. Diesem Bereich, der in der Forschung schon früh Beachtung fand, und der zum Beispiel in Norwegen für die Entwicklung des Wegenetzes eine führende Rolle gespielt hat, ist erneut gezielter nachzugehen<sup>27)</sup>.

Waren die Verkehrsstrassen bis ins 18. Jahrhundert allgemein nicht ausgebaute Naturwege (Erdwege, Hohlwegspuren), so haben die Territorialherren und später auch die größeren Handelsstädte doch darauf gesehen, entscheidende Engpässe des Fernverkehrs durch künstliche Ausbauten besser passierbar zu machen. Hierzu gehörten vor allem Brückenbauten an Übergängen größerer Flüsse und der Ausbau von Passwegen im Hochgebirge. Einzelne Brücken lassen sich schon für das 10. und 11. Jahrhundert belegen, im späten Mittelalter bestand in vielen Regionen bereits ein recht dichtes Netz von Brücken und Stegen, wie dies etwa eine regionale Zusammenstellung mittelalterlicher Brücken in Tirol oder auch im südlichen Niedersachsen zeigt<sup>28)</sup>. Die schon für das frühe Mittelalter nachzuweisenden wie auch für viele Übergänge anzunehmenden Fähren gehen sehr wahrscheinlich zumeist auf individuelle Initiativen zurück, auf die frequentierte Linienführungen gerichtet waren. Vielen Brücken ist am Standort ein Fährverkehr vorausgegangen.

Waren schon in der Frühzeit Furten ein Konzentrationspunkt von Linienführungen des Verkehrs und bei größeren Flüssen eingerichtete Fährstellen, so war mit der Anlage

26) Klaus DÜWEL, Handel und Verkehr der Wikingerzeit nach den Zeugnissen der Runeninschriften, in: DERS., Herbert JANKUHN u.a. (Hg.), Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa, Tl. IV (Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften Göttingen, phil.-hist. Kl., Folge 3, 156), Göttingen 1987, S. 313–357.

27) Jakob BECKER, Die religiöse Bedeutung des Brückenbaues im Mittelalter, mit besonderer Beziehung auf die Frankfurter Mainbrücke, in: Archiv für Frankfurter Geschichte und Kunst 4 (1869), S. 1–20; Franz FALK, Die Kirche und der Brückenbau im Mittelalter, in: Historisch-Politische Blätter 87 (1881), S. 89ff.; Wilhelm STÖRMER, Fernstraße und Kloster. Zur Verkehrs- und Herrschaftsstruktur des westlichen Altbayern im frühen Mittelalter, in: Zeitschrift für Bayerische Landesgeschichte 29 (1966), S. 299–343; Aldo Angelo SETTIA, Chiese, strade e fortezze nell'Italia medievale (Italia sacra 46), Rom 1991; Frank G. HIRSCHMANN, Zisterzienser und Straßen, in: BURGARD/HAVERKAMP, Auf den Römerstraßen ins Mittelalter (wie Anm. 2), S. 381–406.

28) Otto STOLZ, Geschichtskunde der Gewässer Tirols, in: Schlern-Schriften 32 (1936), S. 384–461; Hermann AUBIN, Die Rheinbrücken im Altertum und Mittelalter, in: Rheinische Vierteljahrsblätter 7 (1937), S. 111–126; Dietrich DENECKE, Göttingen im Netz der mittelalterlichen Verkehrswege, in: DERS., Helga-Maria Kühn (Hg.), Göttingen – Geschichte einer Universitätsstadt, Göttingen 1987, S. 346–391, hier: S. 377; Marjorie Nice BOYER, Medieval French Bridges. A History, Cambridge MA 1976; David HARRISON, The Bridges of Medieval England: Transport and Society 400–1800 (Oxford Historical Monographs), Oxford 2004.

einer Brücke ein deutlich vermehrter Anziehungspunkt für einen Fernverkehr und der damit verbundenen wirtschaftlichen Bedeutung gegeben. So war ein Brückenübergang in manchen Fällen eine bewusste primäre Investition, an die sich unmittelbar die Gründung eines städtischen Handelsplatzes anschloss. Vorteil und Anziehungskraft einer Brücke, oft flankiert mit weiteren Maßnahmen einer Verkehrslenkung, -kontrolle und -sicherung, reichten in den meisten Fällen aus, um einen älteren alternativen Furt- oder Fährübergang in herrschaftlicher Konkurrenz auszuschalten. Ähnliche Vorgänge waren jedoch auch gegeben, wenn an einem Flussübergang bei einer bereits vorhandenen Stadt ein Brückenbau vorgenommen wurde, um damit eine wesentlich verbesserte, vom Wasserstand unabhängige Passage zu bieten. Für viele Brückenstädte ist die Funktion der Brücke im Mittelalter ein wesentlicher wirtschaftlicher Faktor gewesen, verbunden mit einer grundlegenden Auswirkung auf Linienführungen im Verkehrsnetz sowie einer Lenkung und Potenzierung der Verkehrsströme<sup>29)</sup>.

Besonders zwingend und mit den Quellen nachvollziehbar ist der konkurrierende Ausbau von Passwegen durch das Hochgebirge der Alpen im querenden Nordsüdverkehr, der vor allem im 13. und 14. Jahrhundert von den regionalen Territorialherren gezielt betrieben worden ist. Hier ging es um die Lenkung lukrativer Warentransporte durch das jeweils eigene Territorium mit entsprechenden Zollstellen und Umschlagplätzen, wofür auch in den notwendigen Ausbau von Passwegen investiert worden ist. Initiativen und Investitionen eines Wege- und in manchen Fällen auch Brückenbaus ging oft auch nach Genehmigung der zuständigen Territorialherren von kleinen Grundherren wie auch Handelsherren aus, mit dem Ziel, den zu erwartenden Ertrag abzuschöpfen<sup>30)</sup>.

29) Friedrich LUTZ, Die Isarübergänge nördlich Münchens, in: Oberbayerisches Archiv für vaterländische Geschichte 77 (1952), S. 113–140; Erich MASCHKE, Die Brücke im Mittelalter, in: DERS., Jürgen SYDOW (Hg.), Die Stadt am Fluß (Veröffentlichungen des Südwestdeutschen Arbeitskreises für Stadtgeschichtsforschung 4), Sigmaringen 1978, S. 9–39; als individuelles, grundlegend im zeitlichen Längsschnitt verfolgtes Beispiel einer Brückengeschichte im Rahmen einer Städte- und Verkehrspolitik vgl. die modellhafte und im Betrachtungsansatz anregende Arbeit zur Pliensaubrücke bei Esslingen von Otto BORST, Die Esslinger Pliensaubrücke. Kommunale Verkehrs- und Wirtschaftspolitik vom frühen Mittelalter bis zur Gegenwart (Esslinger Studien – Schriftenreihe 3), Rottweil 1971; kritisch dazu Walter BERNHARDT, Die Befestigung der Pliensauvorstadt, die Änderung des Neckarlaus und der Bau der beiden Esslinger Steinbrücken, ein Werk Rudolfs von Habsburg, in: Esslinger Studien – Zeitschrift 25 (1986), S. 1–32.

30) Klaus BRANDSTÄTTER, Städtische Maßnahmen zur Verkehrsorganisation im Mittelalter und in der frühen Neuzeit: Der Anteil der Alpenübergänge, in: NIEDERSTÄTTER, Stadt: Strom – Straße – Schiene (wie Anm. 14), S. 183–216; Klaus AERNI, Die bernische Alpenpasspolitik vom Mittelalter bis zu frühen Neuzeit, in: DERS., Heinz E. HERZIG (Hg.), Historische und aktuelle Verkehrsgeographie der Schweiz (Geographica Bernesia G 18), Bern 1986, S. 57–84.

## 9. DIE EINSCHRÄNKENDE AUSWIRKUNG VON LANDWEHREN AUF LINIENFÜHRUNGEN

Vor allem im norddeutschen Raum hat eine von den Territorien und besonders den Städten ausgehende Maßnahme nochmals fixierend, aber auch umlenkend oder blockierend auf das Wegenetz jeder Art, besonders aber auf das Fernwegenetz eingewirkt: Die Anlage von Landwehren und Wegesperren in der zweiten Hälfte des 14. und der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts<sup>31)</sup>. Es wurden nur wenige Durchlässe für den Verkehr geschaffen, die bedeutenden kontrolliert durch Schlagbäume und ständig besetzte Warttürme, auf die das vorher bestehende Wegenetz zu richten war. Dabei kam es in vielen Fällen, besonders regionale Linienführungen betreffend, zu neuen Ausrichtungen auf einen Durchlass, mit dem die Zugänge in das Weichbild der Stadt allgemein reduziert, konzentriert und kontrollierbar gemacht wurden. Eine ähnliche Wirkung hatten auch die territorialen Landwehren. Mit kleineren Wegesperren verfolgte man auch das Ziel, das tendenziell ständige Ausfern von Wegespuren zu verhindern, mit denen angrenzendes Nutzland nachhaltig zerstört wurde, was aus vielen Rechtsstreitigkeiten der frühen Neuzeit deutlich hervorgeht.

10. VERKEHRSBEZOGENE EINRICHTUNGEN (WEGBEGLEITER)  
IM ZUGE EINES AUSBAUS VON LINIENFÜHRUNGEN

Ausbau von natürlich kaum passierbaren Engpässen eines Fernverkehrs, wegbegleitende karitative Einrichtungen, Gewährleistung einer gewissen Sicherheit wie auch reglementierende Maßnahmen und verkehrskontrollierende Einrichtungen im Zuge von Linienführungen und Knotenpunkten führten im Laufe des Mittelalters als »Wegbegleiter« zu einem gefestigten und bevorzugten Fernverkehrsnetz mit großen fernzentralen Handelsplätzen. Daneben bildete sich aber auch ein auf regionale zentrale Orte ausgerichtetes regionales Verkehrsnetz heraus, das das Gesamtnetz wesentlich verdichtete. Die Art der Verkehrsanlagen im Zuge des Fernstraßennetzes sowie Funktion und Bedeutung der verkehrsorientierten Einrichtungen des Mittelalters lassen die Bedeutung der einstigen Fernstrecken erkennen gegenüber regionalen Verbindungen und weniger bedeutenden Nebenstrecken, wobei hier auch manche Ablösungsprozesse zu beachten sind<sup>32)</sup>. Im späten Mittelalter und

31) Reinhardt BUTZ, Die Landwehren der Bezirke Dresden, Karl-Marx-Stadt und Leipzig, ihr archivalischer, archäologischer, siedlungs- und namenkundlicher Nachweis und zur Bestimmung ihrer Funktion, phil. Diss., PH Dresden 1989; Cornelia KNEPPE, Wegeführung und Landwehrbau im städtischen Umland: Ein Forschungsschwerpunkt im Fachreferat für Mittelalter- und Neuzeitarchäologie, in: KNOCHKE, Wege als Ziel (wie Anm. 1), S. 145–156; DIES., Stadtlandwehren des östlichen Münsterland (Veröffentlichungen der Altertumskommission Westfalen 14), Münster 2004.

32) Dietrich DENECKE, Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegforschung im Raum zwischen Solling und Harz (Göttinger Geographische Abhandlungen 54), Göttingen 1969, mit

der frühen Neuzeit folgt der Handels- und Hanseverkehr einem recht festfügten Fernstraßennetz, das auch in den wegweisenden Itineraren und Meilenscheiben des 16. und 17. Jahrhunderts, Etappenorte und Entfernungen angehend, festgehalten wird.

## 11. FREQUENZ UND FUNKTION DER VERKEHRSLINIEN

Die mittelalterliche Entwicklung des Fernstraßennetzes findet mit der netzgestaltenden Auswirkung der Landwehren einen gewissen Abschluss, neben einem weiterwirkenden selektiven Bedeutungswandel im Rahmen von frequentierten Hauptstrecken und ins Abseits geratenen Nebenstrecken, was allgemein auch mit einem wirtschaftlichen Niedergang der an diesen liegenden städtischen Knotenpunkten verbunden gewesen ist. Der Wandel in der Bedeutung und Frequenz von Linienführungen des Fernverkehrs während des Mittelalters ist quantitativ schwer zu fassen, am ehesten im Spiegel der wirtschaftlichen Entwicklung der an ihnen liegenden Städte und der weg begleitenden Einrichtungen, darunter besonders der Zollstellen.

Verkehrsströme und Verkehrsziele waren auch an verschiedene Funktionen gebunden, an die königliche Verwaltung des Reiches und militärische Bewegungen, an den Fernhandel und den zentralörtlichen Austausch, an den Ferntransport von Massengütern und den regionalen wirtschaftsgebundenen Transport, an einen Verkehr der Kommunikation oder einen religiös motivierten Verkehr (Pilgerverkehr). Konnten auf manchen Verkehrsverbindungen die eine oder andere Funktion zu Zeiten im Vordergrund stehen, so sind doch allgemein verkehrsbedingt weitgehend die gleichen Linienführungen genutzt worden, im Verbund die Bedeutung der einzelnen Verbindungen verstärkend. In der Überlieferung, Namengebung (Hodotoponymie) und Forschung sind oft einzelne Funktionen für sich hervorgehoben, was zu Vorstellungen einer Monofunktionalität führt (Königsweg, Heerstraße, Handelsstraße, Einbecker Weg, Salzstraße, Kohlenweg, Poststraße und Pilgerweg), die in dieser Weise, besonders bei den großen Fernstraßen, meist nicht gegeben war. Die mit Hilfe der Königsitinerare wie auch der Standorte von Pfalzen, Königshöfen und Reichsgut rekonstruierten Verbindungen sind weitgehend auf die Linienführungen der Handelswege zu beziehen, die Heerstraßen wurden nur gelegentlich von Heereszügen genutzt, die Hansestraßen waren nicht allein dem Hanse- und Messeverkehr vorbehalten. Viele Trassen des zentralörtlichen Verkehrs waren zugleich Fernstraßen, die Salzstraßen oder Eisenstraßen dienten auch dem Transport anderer Güter, die mittelalterlichen Botenwege folgten den Stützpunkten des allgemeinen Verkehrs und auch die Pilgerwege waren mit manchen anderen Funktionen verbunden. Allerdings konnte die Infrastruktur man-

Übersichtskarte 1:50000: regionales Beispiel einer Erfassung, Darstellung und Kartierung der Linienführungen mit den zugehörigen Wegbegleitern; Hans Conrad PEYER, *Von der Gastfreundschaft zum Gasthaus. Studien zur Gastlichkeit im Mittelalter* (MGH Schriften 3), Hannover 1987.

cher Verkehrsrouten bevorzugt auf eine vorherrschende Funktion ausgerichtet sein, wie dies sehr deutlich bei dem *Camino de Santiago* in Spanien ausgeprägt ist. Auch hat sicher manche andere zeitweilig hervorragende Funktion nicht nur zu entsprechenden Bezeichnungen, sondern auch zu manchen zugehörigen Einrichtungen und Serviceleistungen geführt, kaum jedoch zu eigenständigen Linienführungen, mit wenigen besonderen Ausnahmen auf bestimmten Teilstrecken des Fernverkehrs. Monofunktionale Wegezüge treten vornehmlich nur im Regional- und Lokalverkehr auf, so etwa mit Viehtriften, Holzwegen, Kohlen- und Erzwegen.

## 12. HAUPTACHSEN IM FERNVERKEHRSNETZ

Aus dem Netz der mittelalterlichen Fernverkehrswege treten einige zentrale Hauptachsen hervor, die eine übergeordnete Verkehrsspannung mit einer durchgehenden Zielrichtung aufnahmen, in ihrem Zuge bedeutende Zielorte verbanden und eine überdurchschnittliche Frequenz aufwiesen. Hierzu gehören im Ostwestverkehr die *via regia* zwischen unterer Elbe und Oder, der Hellweg am nördlichen Mittelgebirgsrand zwischen Flandern, dem Rheinland und Brandenburg wie auch die *via regia* und die Hohestraße durch Thüringen und Sachsen. Im Nordsüdverkehr gehören der Ochsenweg in Jütland, der Hellweg von der Elbe nach Süddeutschland, der Goldene Steig von Sachsen nach Prag oder auch – weitgehend im Flussverkehr – die Rheinachse dazu. Hier sind auch die großen Passstraßen von Süddeutschland über die Alpen nach Norditalien einzuordnen. Von manchen dieser Hauptachsen haben sich Abzweigungen oder auch parallele Routen gebildet. Ihre hervorragende Bedeutung haben diese übergeordneten Achsen im Rahmen der großräumigen Handelsströme im späten Mittelalter und der frühen Neuzeit erlangt, mit Fernzielen ökonomischer Zentren wie Venedig, Genua, Brügge, Antwerpen, Nürnberg, Lübeck wie auch den Messeorten, in ihrer Entwicklung auch in Abhängigkeit von deren Blütezeit und Niedergang.

Auch in dieses großräumige System der Fernhandelsströme ist bezüglich der Linienführung des Verkehrs verkehrspolitisch eingzugreifen versucht worden, wie dies beispielhaft 1365 das Konzept Karls IV. zeigt, den Transitverkehr von Venedig nach Flandern (Brügge) über Böhmen und auf dem Wasserweg über Moldau, Elbe und Nordsee zu lenken, dabei mit Argumenten einer billigeren und kürzeren Strecke sowie mit Privilegien lockend, was den Dogen von Venedig jedoch nicht überzeugte<sup>33)</sup>.

33) Otto STOLZ, Ein venetianisch-böhmisch-belgisches Verkehrsprojekt Kaiser Karls IV., in: Mitteilungen des Vereines für Geschichte der Deutschen in Böhmen 52 (1914), S. 413–422.

### 13. MITTELALTERLICHE ENTWICKLUNGSPHASEN DES VERKEHRSNETZES

Die Standorte und die frühe Entwicklung der Städte waren orientiert an verkehrsgünstigen Bedingungen, was Linienführungen des Verkehrs festlegte. Handel und territoriale Bestrebungen führten zur Bildung von Verkehrsknoten und zum stufenweisen Herauswachsen von Städten, von denen dann auch verkehrspolitische Bestrebungen ausgingen, die Verkehrsströme und Linienführungen zu lenken versuchten. War es zunächst die Territorialherrschaft, so waren es später zunehmend die Städte, die als Steuerungsfaktoren des Verkehrs und Verkehrsnetzes wirksam wurden.

Will man in der mittelalterlichen Entwicklung des Verkehrsnetzes Mitteleuropas einzelne Epochen der Entwicklung oder auch Umbruchsphasen erkennen, so werden im 10. und 11. Jahrhundert verkehrsgünstige Etappenstandorte – meist Flussübergänge – und zugehörige Linienführungen fixiert, mit verkehrsorientierten Ansiedlungen und Märkten. Im späten 12. und frühen 13. Jahrhundert lassen sich bei einem zunehmenden Austausch und Verkehr Innovationen und Investitionen in Verkehrsanlagen und verkehrsorientierten Einrichtungen erkennen, die Grundlage sind für die weitere Entwicklung im 14. und 15. Jahrhundert, die durch konkurrierende Expansions- und Selektionsprozesse im Verkehrsnetz wie auch in der Struktur und Bedeutung der städtischen Verkehrsknoten gekennzeichnet ist. Diese Phasen sind sicher regional wie auch territorial zu differenzieren, aber sie bieten doch eine Zuordnung der grundlegenden Entwicklungsprozesse der Verkehrsnetzentwicklung, die bis zu dem Umbruch des beginnenden Kunststraßenbaus im 18. Jahrhundert und für die Standorte des Städtenetzes darüber hinaus bestimmend war.

### 14. SCHLUSSBETRACHTUNG

Die Problemstellung von Linienführung und Netzgestalt mittelalterlicher Verkehrswege vereint wie kaum ein anderer Bereich der Verkehrsgeschichte die Untersuchung von Verkehrsbedingung, Stadtentwicklung, territorialen Bestrebungen, Wirtschaftspolitik, Verkehrspolitik und nicht zuletzt den ganzen Komplex einer dokumentierenden und rekonstruierenden Altstraßenforschung im Rahmen einer Kulturlandschaftsgeschichte.

Dieser Beitrag zur Entwicklung und Lenkung von Linienführung und Netzgestalt der mittelalterlichen Verkehrswege konnte kein Überblick über den Forschungsstand und auch keine räumlich breite wie auch regional differenzierte Darstellung der weitgespannten Thematik sein. Es sollten vielmehr einzelne festzuhaltende und weiterführende Aspekte herausgearbeitet werden, die in der weiteren Forschung zu verfolgen wären, allgemein in einem übergeordneten, interdisziplinären Kontext, aber auch unter jeweils spezifischen Fragestellungen in regionaler Differenzierung sowie mit unterschiedlichen Quellen und Methoden. Zu weiterführenden Forschungsansätzen in einer historisch-geographischen Perspektive gehören unter anderem:

1. Rekonstruktion der Flussgeschichte im Bereich früher Flussübergänge: Furten, Brücken, Dämme (Gewässermorphologie, Geoarchäologie).
2. Archäologische Untersuchung ausgewählter früher Flussübergänge (Fluss- und Moorarchäologie).
3. Historisch-geographische und archäologische Untersuchung kleiner Reststrecken von Fernwegen (Hohlwegspuren) in Pass- und Waldbereichen als Belege früher Linienführungen (Hohlwegforschung, historisch-geographische Geländeforschung).
4. Gezielte regionale und großräumige Untersuchung von Zusammenhängen von Linienführungen des Landverkehrs mit dem Wasserwegenetz.
5. Großräumige Zusammenstellung und Typisierung von Belegen zu Umlegungen und Neuanlagen von Linienführungen, besonders im Umfeld und im Zuge mittelalterlicher Stadtgründungen und Stadtentwicklungen (Stadtplananalyse, Auswertung von stadtopographischen Darstellungen).
6. Nachweise eines frühen innerstädtischen Straßenbaus nach historischen Quellen (besonders Rechnungsbücher) und stadtachäologischen Befunden.
7. Vergleichende Aufarbeitung des Verkehrsbezuges von Burganlagen in Abwägung mit strategischen und herrschaftlichen Funktionen im Kontext von Linienführungen.
8. Regionale Rekonstruktion und Analyse verkehrsbezogener Infrastruktur in Städten des hohen und späten Mittelalters und auf der Strecke: Gasthäuser, Hospitäler, verkehrsbezogene Handwerker u.a.).
9. Großräumige verkehrsbezogene Dokumentation und Interpretation von Landwehrsystemen und Wegesperren des 14./15. Jahrhunderts mit ihren das Wegenetz reglementierenden Durchlässen (Denkmalpflege, Archäologie, historisch-geographische Forschung).
10. Komplexe (interdisziplinäre) und linear zusammenhängende monographische Dokumentation bedeutender langlebiger Verkehrsachsen: Hellweg (Westfalen), *Via Regia* (Mecklenburg und Thüringen), Hohe Straße (Sachsen), in Querschnitten wie auch im zeitlichen Längsschnitt.