

ÜBERLEGUNGEN ZUR ALTSTRASSENFORSCHUNG

von

Hans-Peter Schäfer

Inhaltsverzeichnis

Was sind Altstraßen ?	S. 64
Landesnatur und früher Trassenverlauf	S. 66
Frühgeschichtliche, römische und frühmittelalterliche Straßen	S. 69
Territorialherrschaft, Städte und Verkehrsnetz im hohen und späten Mittelalter	S. 73
Exkurs mittelalterliche Verkehrsgerechtsame	S. 77
Neuzeitliche Straßen als Objekt der Altstraßenforschung	S. 82
Anmerkungen	S. 89

Die Altstraßenforschung besitzt in Hessen einen hohen Stellenwert. Herbert KRÜGER gehört zu den Altmeistern dieser "Zunft"; er hat sich mit seinen vielen Arbeiten über verkehrsgeschichtliche Denkmäler und durch seine Altstraßenuntersuchungen längst ein bleibendes Denkmal geschrieben, und darum kann dieser Festschrift-Beitrag eines Jüngeren angesichts der gebotenen Kürze gar nicht erst der Versuch einer Würdigung von Herbert KRÜGERS Schriften sein. Stattdessen sollen hier einige dringlich erscheinende inhaltliche und methodische Aspekte der Altstraßenforschung erörtert werden.

Was sind Altstraßen ?

In einer Jahrbuchreihe, die bereits 1927/37 K.Th. MÜLLERs umfangreiche Darstellung alter Straßen und Wege in Oberhessen brachte, mag eine solche Frage zunächst erstaunen. Überblickt man freilich die deutsche Altstraßenliteratur, so fällt auf, daß die Autoren einschlägiger Veröffentlichungen in ihren Titelformulierungen meist dem Schlagwort "Altstraße" auswichen. Vergleicht man jedoch die Begriffsinhalte einzelner Autoren zum Schlagwort "Altstraße", so begegnet diese synonym als "alte Heer- und Handelsstraße", als "Geleitstraße", "alte Poststraße", vereinzelt auch als "Rennweg", "Höhen- bzw. Wasserscheidenstraße", oder speziell als "Hellweg", "Friesenweg", "Salzstraße", "Weinstraße" etc. Diese kurze Aufzählung, die man beträchtlich erweitern könnte, umfaßt recht verschiedene historische Straßentypen, denen die moderne Altstraßenforschung überwiegend eine historische Gemeinsamkeit zuschreibt: Sie waren Landverbindungen ehemals überregionaler oder doch zumindest regionaler Verkehrsfunktion (1). Dies ist ein Wesensmerkmal der Altstraßen, das in eine Altstraßendefinition Eingang finden sollte. Es versteht sich dabei von selbst, daß diese regionalen bzw. überregionalen Straßen in der Regel - oft sogar überwiegend - gleichzeitig auch örtliche Verkehrsfunktionen erfüllten. Dieser erweiterten Funktion wird von geographischer Seite durch die Formulierung "historisch-geographische Wegeforschung" deutlich Rechnung getragen (2). Konsequenterweise tangieren auch die seitens Stadtgeschichte und Stadtgeographie üblichen, auf die Entwicklung des Stadtgrundrisses abzielenden Untersuchungen des innerstädtischen historischen Straßen- und Wegeverlaufs die Altstraßenforschung nur insofern, als Teilabschnitte ehemals überörtlicher Streckenführungen zur Debatte stehen. Oder, negativ formuliert, seit jeher ausschließlich örtlichen und lokalen Funktionen dienende Flur- und Gemarkungswege sind nicht Gegenstand der Altstraßenforschung (Auf den im Begriff "-straße" implizierten Rechtscharakter will ich unten in einem gesonderten Exkurs noch näher eingehen!).

Nach allgemeiner Auffassung liegt eine Altstraßentrasse durchaus auch dann vor, wenn der heutige Verkehr noch dem Verlauf der beispielsweise mittelalterlichen Fernstraße folgt. Entscheidend ist hier die historische Trassenfunktion. Bleibt die Frage, von welchem Zeitpunkt ab eine Verkehrsfunktion als historisch = "alt" zu deklarieren ist. Hierzu läßt sich meines Erachtens eine für Historiker wie Geographen in gleicher Weise akzeptable Antwort aus dem in der Kulturgeographie geläufigen Begriff "Altlandschaft" ableiten. Darunter versteht man in Anlehnung an O. SCHLÜTER, H. JÄGER und andere "eine von Menschen beeinflusste Landschaft der prähistorischen und historischen Vergangenheit" (3). Altstraßen werden im Sinne einer querschnittlichen Betrachtungsweise als kulturlandschaftliche Bestandteile einer bestimmten Vergangenheit untersucht oder

aber im Sinne längsschnittlicher Betrachtungen als landschaftsgeschichtliches Objekt verfolgt. Wo sich freilich die Entwicklung der historischen zur heutigen Kulturlandschaft nicht abrupt vollzog, braucht konsequenterweise auch nicht unbedingt und überall eine krasse kulturlandschaftliche Wende gesucht werden, aus der sich retrospektive Altstraßen ergeben.

Diese Abstrahierung soll noch etwas verdeutlicht werden: Verschiedene Altstraßenuntersuchungen brechen mit dem Beginn des Chausseebaues ab. Daraus sollte nicht die Vorstellung entwickelt werden, daß sich die Altstraßenforschung auf die Entwicklung des Straßennetzes vor dem Aufkommen der Kunststraßen beschränken müsse. Innerhalb einer Untersuchung der Entwicklung des Straßennetzes im nordöstlichen Unterfranken konnte gezeigt werden, wie sich der mainfränkische Chausseebau der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts in engen Abhängigkeiten und Wechselbeziehungen zu damaligen altlandschaftlichen Strukturen vollzog (4). Vergleichbare Gegebenheiten sind für ganz Franken, für weite Bereiche des heutigen Südwestdeutschland, aber auch für viele Gebiete Hessens, Nordrhein-Westfalens und Niedersachsens nachweisbar. Eine deutlichere Zäsur brachte vielfach erst die territorialpolitische Neuorientierung nach Auflösung des Alten Reiches durch ihre Folgeerscheinungen im Landesausbau, und die eigentliche große Wende kam mit dem Einbruch der Innovation Eisenbahn, der sich - unter straßengeschichtlichen und verkehrsgeographischen Aspekten betrachtet - in einem deutlichen Funktionswandel mit zum Teil erheblichen Funktionsverlusten der Chausseen äußerte und teilweise sogar zu einer Einstellung des Chausseebaues selbst führte. Weil die Innovation Eisenbahn eine so deutliche Zäsur in die Entwicklung des mitteleuropäischen Straßennetzes brachte, bietet sich aus heutiger Sicht der Beginn des Eisenbahnbaus als durchaus brauchbare zeitliche Einstiegs-
marke in die Altstraßenforschung an. Zweckmäßigerweise wird man von der damaligen Ausbaustufe des Straßennetzes die einzelnen Trassen retrogressiv angehen und lückenlos zurückdatieren, sofern man nicht von einem anderen gesicherten Querschnitt ausgehen kann. Altstraßen sind insbesondere unter Wald als mittlerweile mehr oder minder funktionslose Hohlwege bzw. Hohlwegbündel erhalten. Im intensiver genutzten Ackerland läßt sich der Altstraßenverlauf meist schwieriger verfolgen, weil die ehemaligen Wegspuren den Ackerbau behindern und daher gerne überpflügt oder sogar zugeschüttet (moderne Flurbereinigungsverfahren!) wurden und werden. Nebeneinanderliegende Weggehöhlen erlauben zwar Vergleiche zur Benutzung der jeweiligen Spur, aber diese Ergebnisse bieten immer nur relative und nie absolute Aussagen zur historischen Verkehrsfrequenz. In diesem Zusammenhang sei es gestattet, auf Johann Karl RIPPELS methodische Anweisungen zur Altstraßenforschung einzugehen. RIPPEL arbeitete selbst über Altstraßen im Bereich zwischen Harz und Weser. Hierbei standen ihm ältere einschlägige Untersuchungen zur Verfügung. Wenn RIPPEL daher empfahl, zunächst mit einer großmaßstäblichen Kartierung "sämtlicher

fossiler Naturwege und fossiler siedlungsgeographischer Erscheinungen" als Voraussetzung historisch-geographischer Wegforschung zu beginnen (5), so funktionierte diese Arbeitsmethode, weil durch jene Vorarbeiten bereits ein Teil der Spreu vom Weizen getrennt war. Altstraßen sind jedoch nur selten physiognomisch von einfachen Flur- und Gemarkungswegen zu trennen, von denen sie sich aber in ihrer historischen Funktion wesentlich unterscheiden. Infolgedessen werden in der Regel bei der Altstraßenforschung - im Gegensatz zu einer allgemeinen historischen Wegforschung - auch für den Geographen schriftliche Quellen den primären Stellenwert haben, weil sie ja meist erst die fraglichen Trassen als Altstraßen ausweisen. Hinzu kommt, daß ehemalige Relikte von Altstraßen häufig genug durch jüngere kulturlandschaftliche Eingriffe (Siedlungsexpansion, Flurbereinigung, moderner Straßenbau etc.) bis zur Unkenntlichkeit verformt bzw. gelöscht sind. Wenn somit Archivalien und insbesondere historische Karten ein vorrangiger Stellenwert für die Altstraßenforschung eingeräumt wird, so ist diese damit noch lange nicht zur reinen Schreibtischwissenschaft erhoben: Die Identifikation alter Trassenführungen macht sorgfältige Geländearbeit (Abgehen alter Wegtrassen etc.) oft unerlässlich. Häufig genug wird dabei erst die Analyse der Straßenrelikte, ja der Geländebeschaffenheit überhaupt erlauben, Lücken der archivalischen Überlieferung zu schließen bzw. den unmittelbaren Trassenverlauf festzulegen. Mitunter werden Straßenrelikte sogar falsche mündliche oder schriftliche Überlieferungen korrigieren helfen. Insbesondere dort, wo großmaßstäbliche Altstraßenkartierungen angestrebt werden, ist die Kartierung der Wegrelikte damit das zweite Bein einer seriösen Altstraßenforschung, weil sie den ehemaligen Trassenverlauf in der Landschaft tradieren. Im Hinblick auf die große Bedeutung der Straßenrelikte für die topographische Fixierung der Altstraßen sei hier aus Platzgründen auf Dietrich DENECKES Ausführungen über die Physiognomie und Entwicklung der Wegerelike verwiesen (6). Gewarnt sei vorweg vor einer allzu unkritischen Bewertung volksmündlicher Weg- und Straßenbezeichnungen, die freilich als volkstümliche Namen selbst in Archivalien und Altkarten Eingang gefunden haben können (7).

Landesnatur und früher Trassenverlauf

Im Vordergrund mancher älterer geographischer Altstraßenuntersuchungen standen die Wechselbeziehungen zwischen Relief und Trassenführung (8). Diese Betrachtungsweise entstammte einer Phase des Faches Geographie, die den Naturdeterminismus überstrapazierte. Nun soll hier keineswegs bestritten werden, daß der trockene Untergrund der Kammlinie von Bergriedeln, Stufentraufen etc. den Anforderungen früher Wegtrassen besonders entgegenkam (9), aber möglicherweise hat diese überholte einseitige Betrachtungsweise auch auf einige Nachbarwissenschaften ausgestrahlt. Viel-

leicht ist dies eine Wurzel für das starrsinnige Festhalten mancher Autoren an der dogmengleichen Vorstellung, daß etwa frühgeschichtliche und frühmittelalterliche Altstraßen ausschließlich Höhenstraßen im Sinne von Firstwegen sein müßten. Differenziertere Analysen der Landesnatur erwiesen inzwischen neben den meist verhältnismäßig trockenen Riedelpassagen auch ausgesprochene Taltrassen auf trockenen, hochwasserfreien Terrassenschottern als vormals durchaus verkehrsgerecht. Wenn sich dann entlang solcher Flüsse regelrechte Siedlungsgassen herausbildeten, so wird es schwer vorstellbar, daß umwegreiche "verlorene" Steigungen in Kauf genommen wurden, nur um Höhenwege zu benutzen. Wenn hochwasserfreie Niederterrassen vorhanden waren und einzelne Talsiedlungen sich gar noch zu Fixpunkten und Zielen des Fernverkehrs entwickelt hatten - man stelle sich beispielsweise zur fränkischen Landnahmezeit den Maintalabschnitt Ochsenfurt - Würzburg - Karlstadt mit seinen vielen scharf eingeschnittenen Nebentälern vor - dann erscheint ein Postulat dogmatischer Höhenwege geradezu absurd.

Im Zuge der Auelehmforschung stellte sich zudem heraus, daß heutige Gegebenheiten nicht immer in die Vorzeit oder nur in das Frühmittelalter reprojiert werden können, weil frühmittelalterliche Landnahme bzw. früh- und hochmittelalterlicher Ausbau aufgrund der damit verbundenen Rodungen ebenso Auelehmsedimentationen auslösen konnten wie noch spätmittelalterliche und frühneuzeitliche Rodungen.

Enge Wechselbeziehungen zwischen Trassenverlauf und Fluß bestanden zweifelsohne bei Furten. Sie sind dort besonders evident, wo Felsbarren beständige bequeme Flußübergänge schufen, auf die alte Trassen schon von weitem zuzielen (Robert GRADMANN prägte nicht von ungefähr den Ausdruck "Richtungswege" (10)). Eine Vielzahl von Siedlungen belegt heute noch durch ihr Namenssuffix "-furt" den alten natürlichen Flußübergang. Nun waren aber viele Furten nur ein Ergebnis günstiger Akkumulationsbedingungen. Wir wissen vom Rhein, vom Main, aber auch von anderen deutschen Strömen, daß manchmal Inseln den Strom in zwei Flußarme teilten (Schweinfurt), die dann ihrerseits aufgrund der geringeren Transportkraft des Stromstriches leichter zu durchqueren waren. Anderenorts hinterließen Verlagerungen des Stromstriches Anlandungen von Kies- und Sandbänken, die ihrerseits eine relativ leichte Stromdurchquerung erlaubten. Grundsätzlich sei bei dieser Gelegenheit daran erinnert, daß unsere Flüsse ein wesentlich flacheres Flußbett hatten, als wir es heute nach vielen Eingriffen zur Schiffbarmachung kennen; am Main wurde beispielsweise -zig Jahre lang gebaut, um nur ein Flußbett von 60 cm schiffbarer Wassertiefe zu gewinnen.

Es versteht sich von selbst, daß verkehrstechnische Innovationen wie Brückenbauten (11), aber auch nur einfache territoriale bzw. politische Umstände den einen oder anderen natürlichen Flußübergang zur Bedeutungs-

losigkeit herabzwingen. Daneben sollte nicht übersehen werden, daß die aus Überlieferungen bekannte, teilweise erstaunlich starke subrezente Morphodynamik unserer Flüsse Furten keineswegs ortsstabil beließ; mancher scheinbar unmotivierte Fernstraßenknick vor Flußübergängen dürfte gerade in (mangels schriftlicher Überlieferung schwer beweisbaren) Furtverlagerungen seine Ursache haben (12).

Stärker als in vielen Mittelgebirgen lassen sich in den Alpen Abhängigkeiten des Wegeverlaufs von der Landesnatur aufzeigen, wo der Verlauf einzelner Paßstraßen durch das Relief eindeutig vorgezeichnet war. Darüber hinaus ließen sich in den Alpen aber auch klimaabhängige säkulare Veränderungen in der Benutzung der einzelnen Pässe nachweisen, weil verschiedene "Naturpässe" während vorgeschichtlicher und geschichtlicher Klimadepressionen zu hoch über die Schneegrenze gerieten und damit unpassierbar wurden. Solcherlei naturgegebene Abhängigkeiten des Straßenverlaufs sind aber insgesamt selten, und daher gewinnen insbesondere in naturräumlich problemloseren Bereichen kulturgeographische Überlegungen das Übergewicht. Dies gilt bereits für vor- und frühgeschichtliche Phasen der deutschen Kulturlandschaftsentwicklung. Von seiten der Vor- und Frühgeschichte stammt die sehr deutliche Warnung, einzelne weitständige, aber mutmaßliche Trassenfixpunkte allzu forsch durch definitive (kartierte) Wegtrassen miteinander zu verbinden (13). Insbesondere kleinmaßstäbliche Fundkartierungen mögen in dieser Richtung eine gewisse Suggestion und Verführung ausüben, aber gerade deshalb forderte Karl H. MARSCHALLECK in Anlehnung an die Göttinger MEINARDUS und BRANDI "eine gründliche Berücksichtigung aller hydrographischen, orographischen, klimatologischen, wirtschaftlichen und historischen Gegebenheiten als unerläßliche Voraussetzung zur Festlegung von Straßenzügen" (14). Selbst dieser breitgefächerte Faktorenkatalog läßt sich noch erweitern: Viele vorgeschichtliche Urwälder Mitteleuropas dürften von Natur aus schwer durchdringbar gewesen sein. Spätestens seit handkeramischer Zeit waren sie aber anthropogen unterschiedlich überformt und somit stellenweise leichter passierbar als im Naturzustand. Otto SCHLÜTERS Vorstellungen über "die Siedlungsräume Mitteleuropas in frühgeschichtlicher Zeit" erweisen sich aufgrund vieler Neubefunde fragwürdiger denn je. Das gleiche gilt in umgekehrter Weise für Robert GRADMANNS Steppenheidevorstellungen; die natürliche Vegetationsform Wald war (in sich zwar relativ differenziert) wesentlich verbreiteter gewesen, als es sich selbst botanisch vorgebildete Autoren wie GRADMANN vorstellen konnten. Aufgrund solch gewichtiger Imponderabilien hat die retrogressive Arbeitsmethode, die sich von jeweils bekannten Stadien zu unbekannten systematisch zurücktastet, für die Altstraßenforschung eine so große Bedeutung gewonnen, da nur sie spekulative Zirkelschlüsse vermeidet.

Oben wurde bereits angedeutet, daß retrogressiv erarbeitete Beweisketten der Rückdatierung und Altersbestimmung von Altstraßen am dienlichsten

sind, weil sie die exaktesten Ergebnisse bieten. Weil wir es aber nicht gewohnt sind, die Darstellung von Entwicklungsprozessen entgegen ihres chronologischen Ablaufes von hinten (= retrogressiv) anzugehen, sollen im folgenden die Hauptphasen der Entwicklung unseres Straßennetzes zusammengefaßt und zugehörige Arbeitsmethoden samt Quellen entsprechend der chronologischen Reihenfolge aufgezeigt werden.

Frühgeschichtliche, römische und frühmittelalterliche Straßen

Die hier zusammengefaßte Straßengruppierung ist in sich zweifellos sehr vielschichtig, doch rekrutieren aus ihr die Anfänge unseres Straßennetzes. Diese frühen Trassen begegnen uns teils als archäologisch bestimmbare Relikte (Knüppeldämme in Mooren, röm. Straßenreste oder indirekt in röm. Meilensäulen etc.) oder sind durch schriftliche Zeugnisse überliefert. In der Regel besitzen wir aber nur punkthafte Kenntnisse vom ehemaligen Straßenverlauf, und meist fehlen ausreichende Funde bzw. Quellen für einen lückenlosen retrogressiven Beweiskette zur Erschließung des gesamten Straßenverlaufs. Damit war und ist die Erforschung dieser Straßengruppe mehr als die jeder anderen Entwicklungsphase auf die Unterstützung zusätzlicher Bestimmungskriterien angewiesen. Helmut WEIGELS immer "perfektionierter" gewordenes System zur Bestimmung merowingisch-karolingischer Straßentrassen in Franken (15) lehrte uns auf besonders drastischer Weise, daß gerade die Erarbeitung vor- und frühgeschichtlicher wie frühmittelalterlicher (der Übergang ist fließend) Straßen nur im engsten Kontakt mit einschlägigen Nachbardisziplinen versucht werden kann. Wo es sich nicht gerade um Römerstraßen handelt, die etwa als regelrechte Kunststraßen ohne Rücksicht auf das Gelände möglichst geradlinig angelegt wurden, haben zweifellos naturlandschaftliche Voraussetzungen und Eignungen eine entscheidende Rolle bei der Einpendelung der jeweiligen Trasse gespielt. Nun kann die Geographie zwar versuchen, durch eine Analyse der Landeskultur edaphisch günstigere Bereiche wie Wasserscheiden, Riedelfirste, Stufentrauflinien etc. von edaphisch weniger begünstigten Bereichen zu unterscheiden, doch relativieren anthropogene Einflüsse, die ja gerade die frühgeschichtlich-frühmittelalterliche Altlandschaft ausmachen, solche determinierenden Überlegungen. Da man aber annehmen muß, daß in diesen frühen Epochen naturlandschaftliche Gegebenheiten für die Trassenfindung eine bedeutende Rolle spielten, lassen sich für einzelne Kulturkreise einige Wahrscheinlichkeiten des zeitgenössischen Straßenverlaufs postulieren.

Breite Zustimmung fand die Korrelation von vorgeschichtlichen Grabhügeln mit zeitgenössischen Straßentrassen. Karl H. MARSCHALLECK berichtete 1964 hierzu: "Seit fast 70 Jahren ist bekannt, daß Grabhügel im Gelände sehr häufig den Verlauf von Altstraßen anzeigen. Als erster hat dies Alt-

meister Sophus Müller (1897) erkannt und beschrieben. Ihm fiel auf, daß in Jütland lange Reihen von Grabhügeln der Jungsteinzeit und Bronzezeit vorhanden waren, die nur erklärt werden konnten, wenn sie damals vorhandene Straßen begleiteten und umsäumten. Später ist diese Auffassung hin und wieder bestritten worden, jedoch letztthin ohne Erfolg. Heute ist allgemein anerkannt, daß Grabhügel zwar längst nicht immer, aber sehr häufig an Altstraßen liegen... " (16). MARSCHALLECK ergänzte diese Ausführungen durch eine großmaßstäbliche Kartierung eines ehemaligen Gräberfeldes in Südwestjütland, für das sich eine prähistorische Altstraßen-trasse anbot. Diese postulierte Trasse soll nach MARSCHALLECK noch im Mittelalter benutzt worden sein, da an ihr ein alter "Krug" (Straßen-wirtshaus) lag. Offen bleibt meines Erachtens trotz allem die Überlegung, ob eine solche prähistorische Trasse mit einer so eng gebündelten Fahrspur bzw. einem so dicht gescharten Spurenbündel gleichgesetzt werden kann, wie es beispielsweise hoch- und spätmittelalterliche Rechtsvorstellungen ansetzen -

"... Die Kuningstrass soll XVI schuech weit seyn,
das ist dy landstras
also das ein wagen dem andern entweichenn mag ..." (17)

bzw. ob man, wie bei Passagen in der Lüneburger Heide, bis 800 Meter und vielleicht noch weiter aufgefächerte Spurenbündel (18) überhaupt als reguläre "Altstraßen" einordnen darf. Letzteres würde zwar häufig von der Mühe sorgfältiger Altstraßenkartierung entbinden, die "Forschungsergebnisse" sicher aber nur in den seltensten Fällen fördern.

Römische Straßen sind uns in der Regel als Kunststraßen bekannt, die sich zuweilen auch an vorrömische Trassenführungen anlehnen (19). Sie sind infolge ihrer Bauweise eindeutig schmale Linien, die in nachrömischer Zeit leicht verfallen konnten bzw. durch Überackern oft bis zur Unkenntlichkeit zerstört wurden. Römische Straßen (ja überackerte Altstraßen insgesamt) lassen sich häufig auf Luftbildern durch Bodenverfärbungen bzw. Vegetationsaufhellungen nachweisen. Man sollte freilich aufgrund der wenigen idealen Befundstätten - die gerne in Büchern abgebildet wurden - nicht erwarten, daß die Rekonstruktion der römischen Straßensysteme unproblematisch oder gar abgeschlossen wäre. Alfred KURT, der sich um die Rekonstruktion des römerzeitlichen Straßennetzes im Rhein-Main-Gebiet bemühte, berichtet zur Sicherungsmöglichkeit römischer Straßenzüge durch archäologische Grabungen: "Oft würde man selbst dann zu keinem eindeutigen Ergebnis kommen, denn da, wo die römische Straße im Mittelalter weiterbenutzt wurde, ist der ursprüngliche Straßenkörper meist so restlos zerstört, daß er sich nicht mehr nachweisen läßt" (20).

Ausgesprochen problematisch ist die Deduktion römischer Straßen von Fundplätzen römischer Münzen. Helmut ROTH belegt für den germanischen Raum enorme Transaktionen römischer Münzen noch im späten 6. Jahr-

hundert (21). Wenn somit in germanischen Händen römisches Geld zirkulierte und wenn sich römische Edelmetallmünzen solcher Wertschätzung bei den Germanen erfreuten, sind manche allzu kühne Altstraßendatierungen hinfällig. Trotz weiterer zuverlässiger Rekonstruktionshilfen, die sich über römische Meilensteininschriften (vgl. die Untersuchungen v. G. WALSER/ Universität Bern), römische Relais- und Raststationen ebenso anbieten wie etwa durch die Auswertung der Peutingerianischen Tafeln (22), steht die Rekonstruktion römischer Straßenführungen für weite Bereiche des einstigen Germanien noch offen (23).

Aus den Arbeiten von Alfons DOPSCH, Alfred KURT, Herbert KRÜGER und weiteren Autoren wissen wir, daß römerzeitliche Straßen in nachrömischer Zeit bisweilen lange beibehalten wurden: Verschiedene merowingisch-karolingische Kriegszüge und Kriegserfolge sind ohne dieses ehemals römische Straßennetz undenkbar, und die Darstellungen von Karl LAMPRECHT zeigen, daß im Moselraum einzelne römische Streckenführungen erst im späten Hochmittelalter im Zeichen fortschreitender (mittelalterlicher) Stadtwirtschaft abgelöst wurden (24). Wo ehemals römische Städte und Verkehrszentren wie Trier eine Standortkontinuität erlebten, ist anzunehmen, daß insbesondere noch in deren Umgebung die Trassenführungen ehemals römischer Ausfallstraßen mehr oder minder beibehalten wurden, und somit unterscheiden sich die einst römischen Provinzen in der Entwicklung des Straßennetzes graduell deutlich von der *Germania libera*, in der unbefestigte Erdwege und (noch) fehlende Rechtstitel zunächst weniger Anlaß für die topographische Kontinuität eines Straßenverlaufs boten (25). Die eindeutigen Ausführungen germanisch-frühmittelalterlicher Volksrechte zum Rechtscharakter der "via publica" bzw. "via legitima" geben allerdings bereits zu erkennen, daß das deutsche Frühmittelalter schon einen klaren rechtlichen Straßenbegriff besaß (26). Dieser Umstand ist Anlaß genug zu überdenken, in welchem Umfang Straßenverlegungen noch möglich waren, nachdem die germanische Landnahme erst einmal einigermaßen abgeschlossen war.

Seitens der Altstraßenforschung entwickelte sich die fränkische Landnahme in der *Germania libera* zu einem besonders bevorzugten Arbeitsfeld, wobei sich zwei Arbeitsaspekte herauschälten: Arbeiten wie die von Herbert KRÜGER über "Die vorgeschichtlichen Straßen in den Sachsenkriegen Karls des Großen" (vgl. Schriftenverzeichnis) postulieren eine enge Anlehnung an die durch die Landesnatur vorgegebenen Möglichkeiten der Trassenführung. Als Pendant seien stellvertretend die Überlegungen Helmut WEIGELS angeführt (Hauptliteratur siehe Anm. 15). WEIGEL orientierte sich zwar ebenfalls an den Voraussetzungen der Landesnatur und bevorzugte wie KRÜGER Höhenwege, entwickelte dann aber anhand belegter und postulierter anthropogener Fixpunkte des frühmittelalterlichen Verkehrs ein sehr dichtes Straßennetz, das zweifellos in hohem Maße spekulativen Charakter trägt. Dennoch verdienen WEIGELS Überlegungen als Denkmodell Beach-

tung: Die Königshöfe der Francia Orientalis waren zweifellos (ähnlich wie verschiedene curtis-Anlagen GÖRICHs (27)) frühe Fixpunkte des Verkehrs, nur sind sie in ihrer jeweiligen Funktion relativ unterschiedlich zu gewichten. Da die schriftliche Überlieferung nicht ausreichend viele Königshöfe als Stützpunkte eines fränkischen Etappensystems bereitstellte (WEIGEL dachte an Tagesetappen von 18 bis max. 22 km (28)), suchte WEIGEL zusätzliche Etappenstationen und Trassenfixpunkte über fränkische Siedlungsnamensgruppen und typisch fränkische Patrozinien (hl. Johannes der Täufer, hl. Martin u.a.) zu gewinnen. Das vom Relief her relativ unproblematische Altsiedelland Frankens bot dabei freilich eine Fülle von Deutungsmöglichkeiten, und trotzdem glaubte WEIGEL, seine Straßen in der Karte des Deutschen Reiches 1 : 100 000 fixieren zu können. Nun wird die unterschiedliche Gewichtung einzelner Trassenfixpunkte (Königspfalzen etc.) sicher eine gewisse hierarchische Differenzierung verschiedener Trassen erlauben, eine befriedigende Darstellung des gesamten Straßennetzes, wie sie WEIGEL und anderen Autoren vorschwebte, wird vorab meist noch nicht gelingen, weil die Vorstellung "Frühmittelalter" (29) in sich immer noch pauschal ist, weil unsere altlandschaftlichen Vorstellungen (30) insgesamt noch zu dürftig und lückenhaft sind. Herbert JANKUHN hat inzwischen wiederholt Otto SCHLÜTERS altlandschaftliche Darstellungen kritisiert, Robert GRAD-MANNs Steppenheide ist - wie oben ebenfalls angedeutet - weitgehend in sich zusammengebrochen, hingegen akzentuieren archäologische Funde und frühgeschichtliche Relikte unsere Vorstellungen beinahe täglich neu. Im übrigen sollte nicht übersehen werden, daß gerade die schriftlichen Quellen des Frühmittelalters nur eine unvollkommene, aufgrund ihrer Einseitigkeit jedoch problematische Rekonstruktion der frühmittelalterlichen rechtsrheinischen Altlandschaft gestatten. So erlauben die seit RIECKENBERG (31) überstrapazierten Königsitinerare nur eine bedingte Auswahl von Fixpunkten des Verkehrs, und darüber hinaus bieten die übrigen, zumeist kirchlichen bzw. klösterlichen Traditionen ebenfalls nur eine interessenbedingte Auswahl an Überlieferung, hinter der vielfach gerade Spezifika des Altsiedellandes (z.B. Grundadel!) entsprechend den Gewohnheiten dieser Zeit minderer Schriftlichkeit unterrepräsentiert bleiben. Erst recht bleibt uns daher das altlandschaftliche Erbe, das das Frühmittelalter seinerseits übernommen hatte, weitestgehend verborgen. Somit war es problematisch, daß die Altstraßenforschung vorpresste und nicht sorgsam abwartete und sorgfältig abwägt, was die übrigen Disziplinen aus ihrer Sicht anbieten. Mit Sicherheit wäre es dem Ruf der deutschsprachigen "Altstraßenforschung" besser bekommen, wenn sie retrospektiv zuerst Spät- und Hochmittelalter aufgearbeitet hätte, um sich dann ins Frühmittelalter und in die Frühzeit zurückzutasten. Im übrigen belegt die durch eine Vielzahl von Quellen erwiesene Benutzung des Wasserweges die vorrangige Bedeutung der Flüsse als Verkehrsverbindungen des Frühmittelalters; ein vielsagendes Schlaglicht auf die Verkehrsfunktion der Flüsse wirft nicht zuletzt das bekannte

Kanalprojekt Einhards unter Karl dem Großen (32), das eine durchgehende Schifffahrt vom Rhein zur Donau ermöglichen sollte.

Territorialherrschaft, Städte und Verkehrsnetz im hohen und späten Mittelalter

Für das frühe Hochmittelalter benutzte Walter STEIN die deutschen Königsurkunden als Grundlage einer "Handels- und Verkehrsgeschichte" (33). Nach STEINs detaillierten Quellenstudien bildeten die ca. 130 überlieferten Märkte der älteren deutschen Kaiserzeit "... Mittelpunkte des Verkehrs für die ortsansässige Bevölkerung der nächsten oder der weiteren Umgebung, Austauschplätze für die täglichen Bedürfnisse oder für gelegentliche höher steigende Wünsche; ... sie dienten als Durchgangsstellen und Stationen des Fernverkehrs ..." (34). Als Fixpunkte des Verkehrs besaßen unter ihnen Augsburg, Bamberg, Basel, Cambrai, Dortmund, Goslar, Konstanz, Magdeburg, Mainz, Regensburg, Trier, Worms, Würzburg und Zürich besondere Geltung (35). Der Versuch aber, über diese alten Zentren des Verkehrs ein zeitgenössisches Straßennetz zu erstellen (wie dies Robert GRADMANN in ähnlicher Weise für das Spätmittelalter tat), wäre aus zwei Gründen problematisch: Aufgrund von Urkundenverlusten würde jede Auflistung der damaligen Verkehrszentren unvollständig bleiben. Hinzu kommt, daß im Laufe der weiteren Entwicklung viele dieser altlandschaftlichen Verkehrsschwerpunkte untergingen bzw. an Bedeutung verloren, während neue hinzutraten, ohne daß wir wissen, wie solch neue Einflüsse vorhandene Strukturen beeinflussten. Unter diesen Umständen müssen daher etwaige Versuche, das Straßennetz des 11. und 12. Jahrhunderts zu rekonstruieren, immer eine (regional unterschiedlich) hohe Fehlerquote hinnehmen oder unterbleiben (36).

Übersichtlicher werden die Verhältnisse im Grunde genommen erst mit der Stauferzeit, die der Altstraßenforschung durch größeren Quellenreichtum lokale und vor allem paradigmatische Ergebnisse erlaubt, wie sich dies am Fall München zeigen läßt:

Heinrichs des Löwen spektakuläre Brückenzerstörung zu Oberföhring um 1157/58 und die Verlegung von Münze, Markt und Brücke von Oberföhring nach München standen in Zusammenhang mit der seitens Heinrichs des Löwen erstrebten Umleitung der bis dahin von Reichenhall über Oberföhring nach Augsburg verlaufenden Salzstraße. Diese Straßenverlegung minderte die Einnahmen des Freisinger Bischofs Otto I. Er klagte konsequenterweise ob der Beeinträchtigung seiner Rechte, und so kam die Sache 1158 auf dem Reichstag zu Augsburg vor das kaiserliche Schiedsgericht. Friedrich Barbarossa beließ es topographisch bei den durch Heinrich den Löwen erzwungenen Gegebenheiten, billigte aber - und dies wird meist übersehen - dem

Freisinger Bischof eine Entschädigung zu, indem dieser zu einem Drittel an den Münchner Zoll- und Münzeinnahmen des Löwen beteiligt wurde (37). Die Freisinger Beteiligung lebte in einer bis 1803 jährlich an das Hochstift Freising fälligen "Recognition" fort und wurde erst 1852 durch eine Abfindungssumme endgültig gelöscht (38).

Dieser bislang in erster Linie von Territorial- und Stadtgeschichte gewürdigte Sachverhalt ist symptomatisch für die Dynamik hoch- und spätmittelalterlicher Verkehrsgerechtsame und die eng damit verknüpfte Entwicklung des Straßennetzes. Betrachten wir die verkehrsrechtlichen Aspekte der Auseinandersetzung zwischen Heinrich dem Löwen und Bischof Otto I. von Freising:

Herzog Heinrich der Löwe hatte bestehende Verkehrsgepflogenheiten - und damit altes Recht - zu Ungunsten des Freisinger Bischofs beeinträchtigt. Die Zentralgewalt und Oberaufsicht des Reiches war wegen der damit verbundenen wirtschaftlichen Nachteile um Schutz vor der Minderung alten Rechts angerufen worden. Der Kaiser urteilte und trug in seinem Rechtspruch umstände halber sowohl alten Gerechtsamen als auch junger Kulturlandschaftsdynamik (verkörpert durch die Macht Heinrichs des Löwen) Rechnung. Damit demonstriert dieser Augsburger Schiedsspruch von 1168 (im gleichen Jahr wurden zu Roncaglia/Reichsitalien die "vie publice" als "regalia" manifestiert) ein Stück hoch- und spätmittelalterlicher Entwicklung, denn trotz seiner nominellen Oberaufsicht über die Unverletzlichkeit der öffentlichen Straße hatte sich der Träger der Reichsgewalt gegenüber einer besonders mächtigen Partikulargewalt beugen müssen.

Die Maßnahme Heinrichs des Löwen ist dem Inhalt nach keine Singularität innerhalb der Entwicklung des Hoch- und Spätmittelalters, ja vom Verfassungsrechtlichen her ließe sich sogar die gesamte Entwicklung des Straßennetzes dieser Phase auf ein Variieren zwischen den Polen "altes Recht" und "rechtliche Neuerung" reduzieren. Aktenkundige Auseinandersetzungen sind damit die Hauptquelle der Altstraßenforschung für die Rekonstruktion des historischen Straßenverlaufs und vor allem für die funktionale Interpretation der jeweiligen Trassen. Das alte Recht - vgl. den am Ende dieses Kapitels eingeschobenen Exkurs - trug insgesamt bis zum Ende des Alten Reiches entscheidend zur Kontinuität, ja oft sogar zur Erstarrung des Verkehrsnetzes bzw. des Straßenverlaufs bei. Im Hinblick auf die possibilistische Entwicklung der Verkehrsfunktion der einzelnen Trassen ist es für die Altstraßenforschung aber außerordentlich wichtig, sorgfältig und von Straßenabschnitt zu Straßenabschnitt jeweils neu zu überprüfen, inwieweit Stadtgründungen, Stadtprivilegien, Errichtung von Zollstellen, Handhabungen des Geleitregals und sonstige Maßnahmen das funktionale Verkehrsgefüge verändert haben: Das altbesiedelte Franken zeigt beispielsweise eine Vielzahl von Stadtgründungen, die sich regelrecht an ältere Trassen anlehnen (39). Wo freilich der jeweilige Stadtherr mächtig oder raffi-

niert genug war, verbesserte er die "Verkehrslage" seiner Stadt, und dafür entwickelte das Hoch- und Spätmittelalter trotz der bestehenden Rechtsnorm, derzufolge eine öffentliche Straße nicht wider den Willen ihrer Benutzer gesperrt oder verlegt werden durfte (vgl. Exkurs am Ende dieses Kapitels), ein ganzes Instrumentarium von Möglichkeiten. So verstanden es die Mainzer Erzbischöfe, das im frühen 13. Jahrhundert erstmals überhaupt urkundlich belegte Miltenberg über Zoll-, Geleits- und Stapelrecht (ZEUMER übersetzte das 1310 bestätigte "thelonicum" als "Geleitszoll") (40) zu einem der wichtigsten Stapelplätze und Fixpunkte des Verkehrs am Main auszubauen. Dieser Miltenberger Aufstieg, der auffälligerweise in einer Phase stattfand, in der den Würzburger Bischöfen vor allem infolge der Auseinandersetzung mit ihren Würzburger Bürgern die Hände gebunden waren, ging allem Anschein nach zu Lasten des Hochstifts Würzburg, weil so insbesondere der lukrative Messe- und Handelsverkehr zwischen Frankfurt und Nürnberg über Miltenberg gelenkt wurde. Wenn dabei der Spessart nicht mehr gequert wurde, so lag das weniger an der "Verkehrsfeindlichkeit" dieses Mittelgebirges als vielmehr an Mainzer Fiskalinteressen (41).

Die entscheidende Rolle für die Entwicklung neuer überregionaler Verkehrszentren spielten vom Hochmittelalter bis in die frühe Neuzeit einschlägige Handels- und Verkehrsprivilegien. Nürnbergs kometenhafter Aufstieg basiert auf den Handels- und Zollprivilegien der Stadt. Nördlingen, Augsburg, Ulm und Straßburg entwickelten sich zu Handels- und Verkehrszentren Süddeutschlands, während Frankfurt am Main - und nicht etwa das ältere Mainz - nach dem Niedergang der Messen der Champagne durch seine eigenen Messen zu dem Umschlagplatz Mitteleuropas außerhalb des Hanse-Bereichs emporstieg: "Die Messegäste Frankfurts stammten wie überall mit ihrer Masse aus einem engeren Einzugsgebiet, das Kaufleute und Handwerker in sehr erheblicher Zahl auf die Messe schickte. Das mittelhheinische Tuchgebiet bildete den Kern dieser engeren Zone, die aber darüber hinaus rheinaufwärts bis Basel, rheinabwärts bis Köln, mainaufwärts bis Würzburg reichte. Zum weiteren Einzugsbereich gehörten die ganze Schweiz und Österreich im Süden, Lothringen im Westen, die Niederlande, Niedersachsen und Ostsachsen im Norden, Thüringen, Schlesien und die Sudetenländer im Osten. Aus Siebenbürgen, Lemberg, Danzig, Brügge, Metz und Genf kamen die fernsten Messegäste. Die Frankfurter Messe war somit in ihren Besuchern weit weniger international als die (früheren) Messen der Champagne. Der deutsche Außenhandel hatte eben vielfach die Rolle der fremden Kaufleute übernommen; er genügte, um Frankfurt mit den Waren ganz Europas zu versorgen" (42). Hierbei ist nicht zu übersehen, daß diese Entwicklung durch den bequemen Wasserstraßenzugang mitbegründet war (43).

Den großen süddeutschen Handels- und Verkehrszentren vergleichbar waren im norddeutschen Binnenbereich Städte wie Köln und Erfurt, das zu Beginn

der Neuzeit (nach Privilegierung der Leipziger Messen und Spapelrechte) von Leipzig überrundet wurde, sowie Magdeburg, Breslau und - mit Einschränkungen - das braunschweigische Lüneburg. Allen diesen Städten gemeinsam war ihre jeweilige Verkehrslage, die weniger aus den Gegebenheiten der Landesnatur resultierte, sondern - und dies haben Alfred HETTERS Epigonen meist übersehen - im wesentlichen erst durch Handels- und Verkehrsgerechtheiten geschaffen wurde. Vom Nürnberg-Frankfurter Messeverkehr wissen wir, daß insbesondere die Mainzer Interessen und Straßenzwänge die Routenführung über Miltenberg durchsetzten, aus Erfurt sind Geleitsvergünstigungen für die Nürnberger Kaufleute bekannt (44), und so ließen sich für nahezu alle großen spätmittelalterlichen Städte Zwänge bzw. Motive zusammenstellen, die erst die spezifische Verkehrslage der jeweiligen Stadt ausmachten.

Die Fallstudie Prichsenstadt aus meinem engeren Untersuchungsgebiet mag in diesem Zusammenhang freilich verdeutlichen (45), daß autorisierte Privilegien alleine nicht unbedingt zentrale Verkehrsfunktionen schufen: Kaiser Karl IV. hatte den Ort Prissendorf (das spätere Prichsenstadt, etwa in der Mitte zwischen Bamberg und Würzburg bzw. Schweinfurt und Kitzingen gelegen) aufgekauft und um die Jahreswende 1366/67 zur Stadt erhoben (46), als er sich eine "Landbrücke" von Böhmen nach Frankfurt und Luxemburg ausbauen wollte. Karls IV. Sohn König Wenzel stattete Prichsenstadt 1381 mit weitergehenden Privilegien aus, unter anderem mit der Bestimmung, daß alle im Umbereich von Prichsenstadt vorbeiführenden Landstraßen hinfort durch Prichsenstadt selbst zu laufen hätten (47). Dieser Straßenzwang beeinträchtigte alte Vorrechte und Einkünfte der Würzburger Bischöfe, so daß es zu jahrhundertelangen Auseinandersetzungen um diese Minderung alten Würzburger Rechts kam. Da das Privileg dieses Straßenzwanges nie zurückgenommen wurde, andererseits aber Prichsenstadt der Machthintergrund fehlte, dieses Privileg durchzusetzen, entwickelte sich ein regelrechtes System von Umgehungsstraßen.

Der unrealisierbare Prichsenstädter Straßenzwang ist nun sicher kein Einzelfall in der deutschen Geschichte, aber die Konsequenz solcher Sachverhalte fordert, daß auch der Geograph in seiner Analyse aufgrund solcher possibilistischer Entwicklungsmöglichkeiten den rechtlichen und politischen Hintergrund der historischen Verkehrslage der Städte bzw. der Verkehrsfunktion seiner Altstraßen erfassen muß, wenn er eine befriedigende Darstellung erreichen möchte. Hierbei wird sich zeigen, daß darüber hinaus eine sehr sorgfältige zeitliche Schichtung vonnöten ist, weil so vage Zeitangaben, wie sie uns noch in Robert GRADMANNS Altstraßenkarte "Städte und mittelalterliche Straßen" (48) begegnen, in der Regel eine gefährlich ungenaue Darstellung sind. Welch relativ kurzfristig geschaffene Veränderungen gerade die räumliche Verkehrsstruktur zu beeinflussen vermochten, demonstrierten Kaiser Maximilians I. Privilegien für Leipzig (1497 und 1507), die nicht nur den bereits erwähnten

Ruin Erfurts bedeuteten, sondern bis ins heutige Hessen und Franken eingriffen, weil sie Leipzig zur Verkehrsspinne Mitteldeutschlands machten (vgl. FICKERTs Karte "Die hohen Heer-, Stapel- und Landstraßen" (49). Die notwendige funktionale Differenzierung fordert letztlich aber auch, funktionale Altstraßenbetrachtungen nicht in zu kleinräumigem Rahmen zu betreiben, weil sonst (wie bei einigen Heften des Historischen Atlases von Bayern) die Relationen zur Ausgliederung einer (funktionalen) Straßenhierarchie unerkennbar bleiben. Zweckmäßigerweise sollten (50) daher möglichst Querschnittskartierungen erarbeitet werden, wie sie seit Friedrich RAUERS' "Versuch einer Karte der alten Handelsstraßen in Deutschland" (51) bekannt sind. Neben die sorgfältige zeitliche Schichtung muß dabei eine funktionale Differenzierung treten, denn erst die Transparenz des historischen Verkehrsgefüges erlaubt die landschaftliche (52) Würdigung unserer Altstraßen. Dabei wird sich zeigen, wie sehr kultur-landschaftliche Entwicklungen in Wechselwirkung mit dem Straßenverlauf stehen konnten.

Exkurs mittelalterliche Verkehrsgerechtsame

Oben wurde mehrfach angedeutet, daß sowohl für die topographische als auch für die funktionale Entwicklung des Straßennetzes hoch- und spätmittelalterliche Verkehrsgerechtsame entscheidend waren. Weil ohne ihre Kenntnis die strukturelle Entwicklung des hoch- und spätmittelalterlichen Straßennetzes vielfach unverständlich bleibt, und weil wohl den wenigsten Lesern dieser Ausführungen eine Quellensammlung zum mittelalterlichen Straßenrecht zur Verfügung steht, sei hier ein knapper Exkurs zu den hoch- und spätmittelalterlichen Verkehrsgerechtsamen gestattet.

Die wohl entscheidendste Bedeutung für die Entwicklung unseres Straßennetzes trug der Rechtsbegriff der "via publica". Die "öffentliche Straße" begegnet uns ihrem Rechtsbegriff nach bereits im Frühmittelalter unter diesem terminus technicus, der letztlich bis heute in den mittlerweile hierarchisch geordneten Straßenverzeichnissen des Bundes, der Länder und der Kommunen fortlebt. Vom Rechtsinhalt vergleichbare Straßenverzeichnisse begegnen uns in der Regel erst als spätmittelalterlich-frühneuzeitliche Geleitsverzeichnisse. (Letztere unterscheiden sich freilich von den heutigen Straßenverzeichnissen durch den viel einschneidender gehandhabten Straßenzwang, vgl. unten!) Diese meist territorialen Weistümer - eine ausreichende topographische Detailliertheit ist der Wunschtraum eines jeden Altstraßenforschers - sind ihrerseits Ergebnis einer Jahrhunderte währende Entwicklung des Rechtsinhalts und Rechtsgebrauchs der "via publica". Hierbei läßt sich streiten, inwieweit römisches Recht in germanische Rechtsvorstellungen einsickerte. Das deutsche Frühmittelalter verwendete expressis

verbis den Rechtsbegriff "via publica", kennt aber auch andere Bezeichnungen für gleichrangige Straßen. Im Gegensatz zum sehr sporadischen Quellenvorkommen der "via publica" im Frühmittelalter häuft sich die Verwendung des Begriffs im 12. und 13. Jahrhundert in ganz auffälliger Weise - somit in einer Phase mit zunehmender Ausprägung der Territorialherrschaften und einer beginnenden "ersten Verstädterung". Diese Umstände lassen die implizite regionale Differenzierung erahnen, die die Altstraßenforschung beachten muß.

Grundsätzlich trug das Reich bzw. die Reichsgewalt die Oberaufsicht über die "via publica". Für Reichsitalien tradiert die vielstrapazierte Codifizierung Friedrich Barbarossas von Roncaglia (Reichsitalien; 1158) "Regalia sunt ... vie publice ..." (53) diese Rechtsauffassung, die in gleicher Form auch hinter dem oben aufgeführten Augsburger Schiedsspruch desselben Jahres steht. In besonders auffälliger Häufigkeit begegnet man diesem altüberlieferten Rechtsverständnis gut zwei Generationen später in den Gesetzgebungen König Heinrichs VII. und Kaiser Friedrichs II. Das 1231/32 der Reichsgewalt abgerungene "constitutum in favorem principum" macht freilich deutlich,

"14 Item conductum principum per terram eorum
quem de manu nostra tenent in foedo,
per nos vel per nostros non impediemus vel infringi
patiemur ..." (54)

daß die Reichsgewalt über die "via publica" bereits damals nur mehr nomineller Art war (55); unter dem Rechtsmodus des "regals" vermochte die Fürstenschaft faktisch zur Aufsicht über die "via publica" aufzusteigen. In der Praxis lag es auf der Hand, daß die Territorialgewalten, soweit sie Träger dieses Regals waren, ihre Rechtsaufsicht nach partikularen (territorialen) Gesichtspunkten ausrichteten. Durch die Unverletzlichkeit der "via publica" waren diesem Streben Grenzen gesetzt. So formuliert ein Reichsspruch Heinrichs VII. vom 23. Juli 1224 in aller Schärfe

"... an hominibus alicuius iter et actus et via in stratis
regalibus et publicis quo ad mercimonia sua deportanda
et alis negationes faciendas a domino terre vel a quo-
quam alio valeat vel debeat interdicti.
Dictavit igitur sententia principum:
quod illud nulli liceat, nec aliquis debeat aliquos in
suis commerciis et negationibus impedire ..." (56)

und manifestiert damit die allgemeine Bewegungsfreiheit auf der öffentlichen Straße. Offensichtlich lag aber gerade diese Unverletzlichkeit der "via publica" in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts in arger Bedrängnis, denn sonst würde das schon erwähnte "constitutum in favorem principum" (1231) nicht so ausdrücklich betonen

"3 Item ut nemo cogatur ad aliquod forum invitus.

4 Item ut antique strate non declinentur nisi de trans-eunicum voluntate ..." (57)

Viel deutlicher noch als der Mainzer Landfriede von 1235

"10 Precipimus autem omnes stratas publicas oberservari et coactas stratas omnino cessare ..." (58)

betont bereits ein Jahr später ein Reichsspruch Friedrichs II. diese alte Rechtsposition

" si generaliter homines euntes per stratam publicam ad forum debeant ab eadem strata revocari et cogi per aliquos ire per vias privatas ad fora sua.
Super quo dictante sententias principum extitit promulgatum: quod non licet prohibere hominibus nec revocare eos a strata publica, quin vadant ad forum, ubi possint sua comoda exercere ..." (59),

die in einer Zeit zunehmenden Handels und Verkehrs (aufkommendes Städtewesen!) gerade durch die im "constitutum in favorem principum" (1231/32; § 14) hingenommene Zusicherung des Geleitregals an die Fürstenschaft (1231/32; § 14) und die Bestätigung dieses somit fürstlichen Regals durch den Mainzer Landfrieden (1235; § 14) und dessen wiederholte Befestigungen in starker Bedrängnis lag.

Im Rahmen der Altstraßenforschung sind Geleitshoheit und Straßenhoheit sorgfältig zu trennen! Insbesondere in territorial zersplitterten Gebieten beinhalten einschlägige Auseinandersetzungen die ergiebigsten hoch- und spätmittelalterlichen Quellen zur Straßengeschichte. Lt. Mainzer Landfriede besaß der Zollherr (hier Straßenzoll) die Straßenhoheit, während die Geleitshoheit dem mit diesem Regal (hier Geleitszoll) belehnten Geleitsherrn oblag. Der Inhaber des Straßenzolls (in der Regel der jeweilige Territorialherr, auf jeden Fall aber auch der für den Bau und Unterhalt der "via publica" Zuständige) war häufig nicht mit dem Geleitsherrn identisch (60).

Insgesamt begünstigte die bis zum Ende des Alten Reiches fortlebende Rechtsnorm von der Unverletzlichkeit der "via publica" und deren Einrichtungen die topographische Kontinuität des Straßenverlaufs wesentlich. Hin und wieder führten sogar Zölle als im Trassenverlauf fixierte Zollstationen

"... Item precipimus, omnium teloneorum superadictionem removeri et omnino cessare, et in statu pristina institutionis debite permanere.
Si quis autem huius nostre sanctionis violatur exstiterit aut aliquid ultra debitum et statutum extorserit vel usurpaverit in loco indebito, coram suo iudice de his legitime convictus, tanquam predo et populator strate publice puniatur ..." (61)

zu einer regelrechten Erstarrung des mittelalterlichen Straßenverlaufs, zumal insbesondere in territorial zersplitterten Gebieten die einschlägige Vorschrift

"... Wer meh zolles nimpt dann er zu rechte solle,
oder do er nicht gesetzt ist,

man sol in haben vor (= wie) ein strassenreuber ..." (62) von Anliegern und Straßenbenutzern schärfstens überwacht wurde. Da Abweichungen vom Althergebrachten meistens (zumindest formale) Verletzungen "alten Rechts" bedeuteten, bieten einschlägige aktenkundige Auseinandersetzungen wahre Fundgruben für die Altstraßenforschung.

Angesichts der hier angedeuteten umfänglichen Rechtsausstattung der "via publica" fällt es schwer, die in der Regel aus unbefestigten Fahrbahnen bestehenden hoch- und spätmittelalterlichen bzw. frühneuzeitlichen Fernstraßen unter der bei verschiedenen Altstraßenforschern geläufigen Bezeichnung "Naturwege" zu akzeptieren; nicht von ungefähr wählte bereits der technisch einschlägig bewanderte Altstraßenforscher Waldemar FISCHER die Formulierung "Erdwege", wenn es mehr um die kaum planierten und so gut wie unbefestigten Fahrbahnen dieser Altstraßen ging (63). Aufgrund ihres Rechtscharakters unterscheidet man die "mittelalterlich-frühneuzeitliche Altstraße" zweckmäßigerweise auch namentlich von vorgeschichtlichen (64) und wohl auch den meisten frühgeschichtlichen Wegen.

Trotz der durch alte Rechtsnormen geforderten topographischen Kontinuität des Straßenverlaufs ist vom Hochmittelalter bis zum Ende des Alten Reiches selten eine völlige Erstarrung des Verkehrsnetzes zu beobachten. Meist ergab sich sogar eine mehr oder minder ausgeprägte strukturelle Veränderung, denn Hand in Hand mit der Abkehr von der Subsistenzwirtschaft entwickelten sich die Städte zu Fixpunkten des Verkehrs. Städtische Gerechtsame wie Marktrecht und Stapelrecht - im Hinblick auf das Stadtumland oft besser mit Marktzwang und Stapelzwang umschrieben - fungierten dabei vielerorts als indirekter Straßenzwang, zu dem durch einzelne Stadtprivilegien sogar ein direkter Straßenzwang hinzutreten konnte (vgl. das oben genannte Prichsenstadt), der den Verkehr in und durch die Städte lenkte. Je nach Bedeutung und Entwicklung der Stadt und ihrer Stellung innerhalb des territorialherrschaftlichen Gefüges ihrer Umgebung entwickelte sich somit im Stadtumland eine stadtspezifische funktionale Differenzierung des Straßengefüges (65), die weit ins Hinterland ausgreifen konnte. Letzteres erschwert bei allzu kleinräumigen Altstraßenuntersuchungen die Würdigung einzelner Trassen und ihrer Verkehrsfunktion.

Oben wurde bereits angedeutet, daß sich die Umgestaltung des frühmittelalterlichen Straßennetzes mit seiner Ausrichtung auf die Städte, Märkte und sonstigen hoch- und spätmittelalterlichen Verkehrszentren als ein Variieren zwischen den Polen "altes Recht" und "rechtliche Neuerung" reduzieren läßt. Für die Altstraßenforschung ergibt sich hierbei über die terri-

torialherrschaftlichen Gegebenheiten und die meist erfolgten Auseinandersetzungen eine häufig ergiebige Ansatzmöglichkeit. Die oft einem territorialen Hoheitsrecht vergleichbare Handhabung des Geleitsregals (66) (Straßengeleit) und des Straßenzwanges als Fortentwicklung der Rechtsaufsicht über die Unverletzlichkeit der "via publica" war nach KALISCH möglicherweise durch die 1231 im "constitutum in favorem principum" gebrauchte Wendung "conductum ... per terram" begünstigt worden (67).

König Rudolfs Regensburger Landfriede vom 6. Juli 1281 formulierte in diesem Sinne für Bayern wörtlich:

" § 24: Ez ensol nieman dhein geleitte geben dann der lantherre oder dem er ez bevilhet ..." (68)

Die Manipulationsmöglichkeiten der Träger des Geleitsregals (69) und die indirekt belegte Praxis, eigene Hintersassen per "vias privatas ad fora sua" zu lenken (70), ließen langfristig gesehen sicherlich mancherorts das Wissen um den rechten Verlauf der "via publica" (der "rechten lantstraze" bzw. "rechten straze" des § 10 des Mainzer Landfriedens von 1235) (71) verkümmern. Die Altstraßenforschung muß daher immer in sorgfältiger Quellenkritik prüfen, ob es sich bei der einzelnen Überlieferung um eine "via publica" dreht, oder ob nur der Zugang von Hintersassen zu deren jeweiligem Markt tradiert wird. Im Zuge vermehrten Warenverkehrs (insbesondere im stärker aufkommenden Fernverkehr) und zunehmenden Wagenverkehrs dürfen wir wohl annehmen, daß ursprüngliche, aber verkehrstechnisch unbequeme Trassen auch dort zugunsten weniger steiler und "verlorener" Steigungen sowie bequemerer und sicherer Routen durch verkehrsgünstigeres Gebiet (etwa im Vergleich zu siedlungsfeindlichen Höhenwegen) aufgegeben werden konnten, wo die (hoch-)mittelalterliche Vorstellung von der Unverletzlichkeit der Straße

" ... item strate antique non declinentur nisi de transeunicum voluntate ..." (72)

dies vereinzelt zuließ. Hinter dieser Überlegung verbergen sich freilich die nach wie vor schwierigsten Probleme hochmittelalterlicher Altstraßenforschung, zumal im Grunde bereits frühmittelalterliches Volksrecht die Unverletzlichkeit der Straße - ausgedrückt etwa durch die "lex baiuvariorum" (73)

" si quis viam publicam,
ubi dux egreditur,
vel viam aequalem
alicuius clausurit contra legem ..." (74)

manifestierte und damit sicherlich in gewissem Umfang Veränderungen des Straßenverlaufs untersagte. Bezeichnenderweise glaubte Otto BERNINGER, der sich auf die nordostbayerischen Verhältnisse bezog, einerseits den "Riß in der Kontinuität des Verkehrssystems ... zwischen dem Beginn des Mittelalters und dem Hochmittelalter" suchen zu müssen. Noch auf der

gleichen Buchseite argumentierte BERNINGER aber mit den "gleichzeitig vor sich gehenden und in ursächlichem Zusammenhang miteinander stehenden Erscheinungen der wirtschaftlichen und der politischen Entwicklung des Hoch- und Spätmittelalters" als Ursache für die Umstrukturierung des Verkehrsnetzes, wobei BERNINGER ausdrücklich der "Unzahl räumlich beschränkter Territorialgewalten" besonderes Gewicht beimaß (75). Willi GÖRICH, der sich in vielen Arbeiten um den hessischen Raum bemühte, datierte zunächst die Verlegung des Verkehrs von den "siedlungsfernen Höhenwegen zu den weniger gefährdeten Ortsverbindungen" in die Täler hinab in die "wirren Jahrhunderte vom hohen Mittelalter zur Neuzeit" (76). In einer weiteren Arbeit über den hessischen Raum erklärte GÖRICH: "Einmal konnte erwiesen werden, daß der große Fernverkehr noch bis ins 13. Jahrhundert grundsätzlich die Wasserscheiden bevorzugte und dann erst - unter Einwirkung des Städtewesens wie überhaupt des damaligen Wirtschafts- umbruchs und der Ausartung des Fehdewesens - zu den Ortsverbindungen hinabstieg" (77). Bereits ein Jahr später glaubte der gleiche Autor, die hessischen Lokalbefunde als für ganz Deutschland repräsentativ manifestieren zu müssen (78).

Die Litanei solcher Unsicherheiten ließe sich über andere Autoren noch beträchtlich verlängern. Sie unterstreicht die bestehenden Schwierigkeiten der Altstraßenforschung bei ihren Aussagen zum früh- und hochmittelalterlichen Straßennetz und fordert damit eine von gesicherten Belegen ausgehende Rückschreibung nach retrogressiven Methoden heraus.

Neuzeitliche Straßen als Objekt der Altstraßenforschung

Kennzeichneten ein Kulturlandschaftsgefälle zwischen ehemals römischen Provinzen und ehemaliger "Germania libera" sowie eine Bevorzugung schiffbarer Flüsse das frühmittelalterliche Verkehrsnetz (79), so prägten beginnende Territorienbildung und Städtewesen, Handel und Verkehrsgerechtheit das hoch- und spätmittelalterliche Straßennetz. Die frühneuzeitlichen Straßentrassen wurden in der Regel aus dem Spätmittelalter ererbt und unterscheiden sich von den damaligen vorwiegend in ihrer Funktion.

In den vorausgegangenen Ausführungen zum hoch- und vor allem spätmittelalterlichen Straßennetz wurden die großen Messe- und Handelsstädte als die wichtigsten zeitgenössischen Verkehrszentren charakterisiert. Zwischen ihnen bestanden die Hauptverkehrsspannungen, vollzog sich gebündelt auf Handels- oder Messestraßen der geleitspflichtige Hauptverkehr. In der Entwicklung des Straßennetzes bedeutet freilich das Ende des Spätmittelalters keinen Stillstand oder gar Abbruch alter Entwicklungstrends: Oben wurde bereits erwähnt, wie sich die Mainzer Erzbischöfe als Reichskanzler bereits im späten Mittelalter über Miltenberg (Geleitszwang, Stapelzwang) ih-

ren Anteil am Handelsverkehr zwischen Nürnberg und Frankfurt zu sichern vermocht hatten. Geleits- und Prozeßakten belegen, daß sie sich nicht als einzige "bedienten", daß vielmehr die begehrten (Zwangs-) Abgaben des Handelsverkehrs ganz allgemein bevorzugter Interessenbereich territorialer Fiskalpolitik waren. Im Nürnberger Umland waren die Burggrafen von Nürnberg schrittweise in den Besitz des Geleits gelangt, bis es ihnen 1363 endgültig bestätigt wurde (80). Die Nürnberger Burggrafen hatten sich ihrerseits zu Beginn des 14. Jahrhunderts mit dem Grafen von Hohenlohe und denen von Rieneck und von Wertheim zum Schutze der (Nürnberger) Kaufleute bei deren Handelsreisen zwischen Nürnberg und Frankfurt zusammengeschlossen (81). Als weitere Macht im Gebiet zwischen Nürnberg und Frankfurt hatten die Würzburger Bischöfe seit 1351 Einfluß auf dieses wichtige Kaufmannsgeleit gewonnen (82). Ein zusätzlicher Geleitsvertrag vom Beginn des 15. Jahrhunderts verdeutlicht das Würzburger Bestreben, den Verkehr von der Nürnberg - Frankfurter Route über Aub wegzuziehen und stattdessen durch Würzburg zu führen (83). Die Konsolidierung dieser würzburgischen Politik (84) erbrachte erst ein 1520 zwischen Brandenburg-Ansbach und dem Hochstift Würzburg abgeschlossener Geleitsvertrag. Demnach sollte das Frankfurter Messegeleit (Hinfahrt von Nürnberg und Rückfahrt nach Nürnberg) jeweils zweimal hintereinander von den Brandenburgern über Simmeringen Richtung Tauberbischofsheim (-Miltenberg) vergeleitet werden, während der Würzburger Bischof beim darauffolgenden dritten Meßgeleit über Kitzingen und Würzburg vergeleiten durfte. Die Würzburger selbst hatten das Geleit bereits wenige Kilometer westlich von Würzburg am "Kalten Loch" bei Kist (später an den Geleitsäulen im Guttenberger Forst) an die Mainzer zu übergeben, die ihrerseits grundsätzlich über Tauberbischofsheim - Miltenberg (und nicht etwa durch den Spessart und über Aschaffenburg) vergeleiteten. Die beliebten Frankfurter Messen fanden in der Regel zu Ostern und im Herbst statt, also zweimal im Jahr, wobei die für die obige Alternativregelung gültige Geleitszeit jeweils vier Wochen vor und nach der Messe galt. Da die damaligen Verkehrsspitzen eng an diese Meßzeiten geknüpft waren, hatte sich somit auch der Würzburger Bischof einen nicht unbeträchtlichen fiskalischen Vorteil am Nürnberg-Frankfurter Messeverkehr gesichert. Die Handhabung dieses alternierenden Messegeleits, das bis ins 18. Jahrhundert beibehalten wurde (85), verrät eine beträchtliche funktionale Differenzierung der Nürnberg - Frankfurter Messestraßen, die in den zeitgenössischen Itinerraren völlig verborgen bleibt.

Ähnlich wie die Messezufahrt von Nürnberg (als nordbayerischem Sammel- punkt des oberdeutschen Handelsverkehrs) nach Frankfurt war auch der Verlauf des von Augsburg - Ulm heraufkommenden Frankfurter Messegeleits bestimmt; ein Schiedsgericht von 1497 hatte die Route von Cannstatt her über Vaihingen - Bretten - Bruchsal - Heidelberg nach Frankfurt festgelegt (86). Aus dem hessischen Bereich wissen wir, daß der Messever-

kehr zwischen Leipzig und Frankfurt gleichfalls einem Straßenzwang unterlag: Im Straßenmandat von 1541 hatten die sächsischen Fürsten den Verlauf der Route über Weißenfels - Eckartsberga - Buttelstedt - Erfurt - Eisenach bzw. Creuzburg fixiert (87), und die Fortsetzung vergeleiteten die hessischen Landgrafen möglichst über die sog. "langen Hessen" (= Kappel - Spangenberg - Treisa - Kirchhain - Gießen), somit bevorzugt durch eigenes Gebiet nach Frankfurt, obwohl diese Route länger war als die seitens der Kaufleute und Fuhrleute beliebtere durch die sog. "kurzen Hessen" (= Hersfeld - Alsfeld - Grünberg) durchs Hersfeldische (88). Es ließen sich weitere Messerouten zusammenstellen. Sie alle wären gekennzeichnet durch saisonale Verkehrsspitzen aufgrund saisonaler Straßenzwänge und unterscheiden sich somit beträchtlich von sonstigen frühneuzeitlichen Altstraßen. Umfangreiche Prozesse und Verhandlungen der frühen Neuzeit um Minderung des starren Straßenzwanges zwischen Territorial-, Zoll- und/oder Geleitsheeren einerseits und Straßenbenutzern andererseits verdeutlichen dem Altstraßenforscher die Dynamik des frühneuzeitlichen Verkehrs. Frühneuzeitliche Itinerarien, wie sie insbesondere Herbert KRÜGER aufbereitete (89), bringen oft wesentliche Ergänzungen zu den Aussagen der Gleitsunterlagen als der insgesamt wichtigsten, weil ergiebigsten und in der Regel detailliertesten Quellengruppe zur funktionalen Struktur des frühneuzeitlichen Verkehrsnetzes.

Einschlägige Untersuchungen vieler Autoren ergaben für die Altstraßenforschung charakteristische Parallelen frühneuzeitlicher Verkehrsentwicklung, deren Wurzeln sich als typisch neuzeitliche Entwicklungsmomente einordnen lassen: Für Geographen wie Historiker wird dabei in gleicher Weise erkennbar, daß der Handelsverkehr und seine Haupttrouten in der frühen Neuzeit im Zeichen zunehmender Territorialisierung viel von seiner ursprünglichen (topographischen) Zielstrebigkeit einbüßten, die beispielsweise früh- und auch noch hochmittelalterliche Routen auswiesen, und daß unter dem Zwang der Geleits- und Territorialheeren zusätzliche Wegestationen - bevorzugt Residenzstädte, Zollstationen und dgl. - auf umwegreichen Routen angefahren werden mußten. Die dahintersteckenden frühmerkantilistischen Strömungen dieser frühneuzeitlichen Entwicklungsphase erreichten mit Leipzig ihren Höhepunkt: Die Stadt, die bereits im 15. Jahrhundert durch die sächsischen Kurfürsten systematisch gefördert worden war, gewann durch die Privilegien Kaiser Maximilians I. von 1497 und 1507

"... dass hinfüro kein Markt, keine Messe oder Niederlage innerhalb 15 Meilen rings um die Stadt (d.h. in den Bistümern Magdeburg, Halberstadt, Merseburg, Naumburg und Meißen) aufgerichtet oder gehalten werden solle ..." (90)

sowie die Kaiser Karls V. von 1521

"... dass die Strassen durch alle Lande des heiligen

römischen Reiches zu und von den Leipziger Märkt und Niederlage durch keinerlei Sache versperret, desgleichen die Waaren und Güter, so zu und von den bestimmten Märkten gehen, nicht aufgehalten, verhindert und rechtlich arrestirt werden sollen ..." (91)

eine im übrigen Deutschland bis dahin unerreichte Handelsbedeutung und Stellung in den Verkehrsbeziehungen. Die Leipziger Handelsprivilegien beeinflussten die funktionale Struktur des mitteldeutschen Verkehrsnetzes weit über den zitierten 15-Meilen-Radius um Leipzig hinaus, so daß selbst relativ weit entfernt liegende Gebiete wie Mainfranken in abseitige Verkehrslagen manövriert wurden (92). Leipzig muß sicher als Extremfall solcher Fernwirkungen gewertet werden, ist aber ein schlagendes Argument, Altstraßenuntersuchungen bzw. funktionale Betrachtungen im großen Rahmen zu betreiben.

Der Umfang des frühneuzeitlichen Handelsverkehrs sollte allerdings auch nicht überschätzt werden. Durch einen Zufall ist das Verkehrsvolumen auf der frühneuzeitlichen Itzstraße, einer Teilstrecke der wichtigen Handelsstraße von Leipzig über Coburg - Bamberg nach Nürnberg überliefert: Auf dieser Trasse, die lt. FISCHER in der frühen Neuzeit die Hauptverbindung zwischen Nürnberg und Leipzig überhaupt gewesen sein soll (93), verkehrten im Zähljahr 1511 ganze 1 058 geleitspflichtige Handelswagen (94). Selbst wenn man nun berücksichtigt, daß darunter neben den nichtregistrierten Karren (zweirädrige Fahrzeuge mit Gabeldeichsel) der wichtige geleitszollfreie Wagenverkehr Nürnberger Kaufleute nach und über Leipzig (Stapelzwang!) sowie der üblicherweise nicht geleitsgeldpflichtige Wagenverkehr der Fürsten und Geistlichkeit vernachlässigt ist, ergibt sich ein insgesamt niedriges Tagesaufkommen des Fuhrfernverkehrs (95). Es erklärt die im Vergleich mit einfachen bäuerlichen Wirtschaftswegen mitunter geringen Wegrelakte (Hohlwege) manches Streckenabschnittes früher bedeutender Fernstraßen (die geologischen Verhältnisse spielen sicher eine große Rolle) und relativiert den Aussagewert alter Hohlwege und Spurenbündel, zumal - von ganz wenigen regionalen Ausnahmen abgesehen - Hohlwegquerschnitt und Spurbreite kaum Differenzierungen der historischen Wegfunktion (Handelsverkehr oder bäuerlicher Wirtschaftsverkehr?) erlauben.

Die frühneuzeitliche Regelung des Nürnberg - Frankfurter Messeverkehrs und die Verdrängung Frankfurts als Messestadt Deutschlands durch das aufstrebende Leipzig mögen hier paradigmatisch gesehen werden. Insgesamt begegnet die frühe Neuzeit als Entwicklungsphase mit starken Verschiebungen und Konzentrationen der herkömmlichen Verkehrszentren, wobei nicht zuletzt auch das Aufkommen der Nordseehäfen gegenüber den Ostseehäfen Neuorientierungen der Verkehrsrichtungen im norddeutschen Binnenland nach sich zog (96). Für Geographen wie Historiker wird dabei in gleicher Weise erkennbar, daß der Fernhandelsverkehr der frühen Neu-

zeit viel von der ursprünglichen (topographischen) Zielstrebigkeit des frühen Mittelalters und des Hochmittelalters einbüßte. Dieser Umstand erklärt aber auch zum Teil das Durchsetzungsvermögen der in der frühen Neuzeit aufkommenden Postrouten (97), die seitens der Altstraßenforschung gerade wegen ihrer Auswirkungen auf die funktionale Struktur des Straßennetzes zu berücksichtigen sind. Arbeiten wie die von Heinrich HAASS über "Das hessische Postwesen bis zum Beginn des 18. Jahrhunderts" (98) verdeutlichen die regionalen (territorialen) Unterschiede beim Einzug der Innovation "Postrouten" (99). Da sich die Fahrposten (Personen- und/oder Frachtverkehr) aufgrund des Thurn- und Taxis'schen Postregals bzw. aufgrund landesherrlicher Konzessionen nicht an die vielfach in alten Verkehrsgerechtsamkeiten erstarrten zeitgenössischen Routenführungen halten mußten, brachten diese Postkurse eine zusätzliche funktionale Differenzierung in das bestehende Straßennetz; die Errichtung eines Postkurses bedeutete in der Regel eine funktionale Aufwertung der jeweiligen Trasse. Im Franken des 18. Jahrhunderts war "Heer-, Handels- und Poststraßen" beispielsweise das geläufige Synonym für Hauptstraßen. Da die Errichtung und erfolgreiche Betreibung solch zielstrebigere Postrouten den aufgeklärten Zeitgenossen die Unzulänglichkeit alteingefahrener Straßenzwänge erst recht transparent werden ließ, wurde die Zielstrebigkeit der Postrouten sicherlich auch zu einer der Motivationen des im 18. Jahrhundert unverkennbaren Trends zu zielgerichteten Kunststraßen (Chausseen).

Die größten Strukturveränderungen brachte freilich der Chausseebau des 18. Jahrhunderts in das überkommene Straßennetz. In Deutschland breitete sich die Innovation Chaussee seit der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts mit zum Teil beträchtlichen (territorialen) Verzögerungen aus. Bislang wurden die im 18. Jahrhundert geschaffenen Chausseebauleistungen deutscher Länder vielfach verkannt, vielleicht weil man sich zu sehr an preußischen Verhältnissen (Preußen baute vorwiegend Kanäle) bzw. an atypischen deutschen Territorien (Altbaiern, Reichsstadt Nürnberg etc.) orientierte (100). Vorbild waren zweifellos die französischen Chausseen (101), doch wurde die Chausseebautechnik bevorzugt über westdeutsche Vermittler weitergegeben, die ihrerseits dem französischen Vorbild nachgeeifert und einschlägige Erfahrungen gewonnen hatten: So stellte das Hochstift Würzburg nach vorausgegangenen eigenen Mißerfolgen im Jahr 1752 einen Chausseebaumeister aus Baden-Durlach ein (102), Kursachsen holte sich 1765 einen Straßenbauingenieur aus Württemberg (103), und im Hochstift Fulda orientierte man sich nachweislich an den Erfahrungen des Speyer Fürstbistums (104), das bereits in den 1720-er Jahren eigene Chausseebauversuche unternommen hatte (105). Georg LANDAUs Angaben von 1856 deuten darauf hin, daß Hessen-Kassel letztlich nach niederländischen Erfahrungen seines Gesandten Johann Reinhard von Dalwigk chaussierte (106). Typisch für den absolutistischen Chausseebau ist eine bevorzugte Aufwertung der Residenzstädte zu Chaussee- und Verkehrsknoten (107). Die nach französi-

schem Vorbild meist schnurgerade trassierten (108) Chausseen des 18. Jahrhunderts lehnen sich in ihrem Verlauf im allgemeinen relativ eng an ältere Trassenführungen an (vgl. beispielsweise die Chausseen von Hanau durch das Kinzigtal Richtung Fulda bzw. von Frankfurt über Hanau - Aschaffenburg - Lengfurt - Würzburg - Kitzingen - Neustadt/Aisch nach Nürnberg): Hierfür gab es zwingende Gründe: Die von den Landesherren oder deren Hofkamarilla (109) zur Chausseierung bestimmten Routen wurden bevorzugt (110) zur "Förderung des Commercii" ausgebaut und sollten die Wirtschaftskraft der eigenen Territorien fördern bzw. doch zumindest über vermehrte Zolleinnahmen und eigens eingeführte Chausseegelder (Straßenmauten für die Chausseebenutzung) die Staatskasse stützen. Wollte man sich - insbesondere in territorial vermischten Gebieten - nicht dem nach wie vor schwerwiegenden Vorwurf eines verbotenen Straßenzwanges aussetzen, so blieb, wie an anderer Stelle für den fränkischen Kreis gezeigt (111), beim Bau der Chausseen häufig nur ein einigermaßen glaubhafter Kontakt mit altüberkommenen Trassen übrig (112). Damit tradieren viele der Chausseen des 18. Jahrhunderts und erst recht ein Teil der einschlägigen Bauakten und Auseinandersetzungen mit benachteiligten Straßenanliegern (Territorien) altlandschaftliche Verhältnisse. Geradezu augenfällig wird diese altlandschaftliche Struktur des absolutistischen Straßennetzes, wenn man in eine Kartierung dieses entstehenden Chausseenetzes die Territorialgrenzen des 18. Jahrhunderts aufnimmt. Zumindest für den deutschen Süden und Südwesten belegen solche Kartierungen darüber hinaus, daß der Chausseebau gegen Ende des Alten Reiches ein relativ erfolgreiches Instrument merkantilistischer Wirtschafts- und Verkehrspolitik der größeren Territorien war, die die kleinen ausspielten, sofern deren Gebiet nicht gerade als Korridor beim Aufbau eines neuen, zielstrebigem Kunststraßennetzes benötigt wurde.

Methodisch wie inhaltlich ist die Rekonstruktion der neuzeitlichen Straßen gegenüber einschlägigen Arbeiten zur Erforschung des mittelalterlichen oder gar vormittelalterlichen Straßengefüges durch die außerordentliche Quellenvielfalt der Neuzeit begünstigt. In Anschluß an A. WOLKENHAUER und andere lenkte vor allem Herbert KRÜGER frühzeitig die Aufmerksamkeit auf epochemachende straßengeschichtliche Quellen wie Etzlaubs Karten, auf verschiedene frühe Itinerare und nicht zuletzt auf die in mehreren Monographien aufbereiteten Meilenscheiben. Wie jede andere Geschichtsquelle sind solche Hilfsmittel der Altstraßenforschung einer sehr sorgfältigen Quellenkritik zu unterziehen. Durch Vergleiche mit anderem Quellenmaterial ist der straßengeschichtliche bzw. verkehrsgeographische Aussagewert zu kontrollieren, damit Fehl- und Ringschlüsse vermieden werden. Insbesondere dort, wo großmaßstäbliche Kartierungen des Altstraßenverlaufs angestrebt sind, wird man unter den greifbaren Altkarten (häufig im Zusammenhang mit historischen Rechtsverfahren geschaffene "Augenscheinkarten" und

Prozeßbeilagen) bevorzugt die ersten zuverlässigen staatlichen Landesaufnahmen (113) als hilfreiche Quellengattung einsetzen, um sich bei der Geländearbeit und Auswertung des schriftlichen Quellenmaterials retrogressiv vom jeweils gesicherten jüngeren Befund zum älteren, unbekannten Ermittlungsbereich zurückzutasten. Somit wird am Anfang aller Forschungsarbeiten sinnvollerweise immer die Rekonstruktion der jüngeren Verhältnisse stehen, auch wenn man später bei der Darstellung der Ergebnisse aufgrund der meist evolutionären Entwicklung des Straßennetzes in der Regel eine genetische (chronologische) Abfolge bevorzugen wird.

Anmerkungen

- 1) Wenn ich hier etwas von JÄGERs Definition der Altstraße (vgl. Stichwort "Altstraße" in: Westermann Lexikon der Geographie, Bd. I, Braunschweig 1968, S. 127f.) abweiche, dann in Rücksicht auf die Rechtsstellung und die sich daraus ableitende Verkehrsfunktion der "via publica" des Mittelalters und der frühen Neuzeit.
- 2) Vgl. RIPPEL, Johann Karl: Methoden und Ergebnisse geographischer Wegeforschung, dargestellt an Beispielen aus dem Gebiet zwischen Harz und Weser. In: Berichte zur deutschen Landeskunde, Bd. 22, (Remagen) 1958, S. 58, sowie DENECKE, Dietrich: Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegeforschung im Raum zwischen Solling und Harz. Ein Beitrag zur Rekonstruktion der mittelalterlichen Kulturlandschaft, Göttinger Geographische Abhandlungen, Heft 54, (Göttingen) 1969, und derselbe: Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege. Vortrag vom 5.9.75 vor dem Konstanzer Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte e.V., Veröffentlichung demnächst in: Vorträge und Forschungen, hg. vom Konstanzer Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte.
- 3) JÄGER, Helmut: Stichwort "Altlandschaftsforschung" in: Reallexikon der Germanischen Altertumskunde, 2. völlig neu bearbeitete und stark erweiterte Auflage, Berlin/New York 1973 ff.
- 4) Vgl. SCHÄFER, Hans-Peter: Die Entwicklung des Straßennetzes im Raum Schweinfurt bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. Würzburger Geographische Arbeiten, Heft 44 (zugleich "Mainfränkische Studien", Heft 13), Würzburg 1976, S. 192 ff.
- 5) RIPPEL, 1958 a.a.O. S. 58f. - DERSELBE: Wege. In: Methodisches Handbuch für Heimatforschung in Niedersachsen, hg. von H. JÄGER, Hildesheim 1965, S. 447.
- 6) Siehe DENECKE a.a.O., 1969 sowie Vortrag 1975 !
- 7) Im Fränkischen dokumentiert eine ganze Anzahl prähistorischer und historischer Bodenrelikte, daß Funktionslosigkeit den Volksmund zu Fehldeutungen und Fehlinterpretationen verleitet. So begegnen prähistorische Befestigungsanlagen wiederholt als "Schweden"-schanzen, oder eine "Römer"-brücke östlich Würzburgs entpuppte sich als Bauruine absolutistisch-merkantilistischer Zeit (vgl. SCHÄFER, Hans-Peter: Funktionales Verkehrsgefüge, Verkehrszwang und Merkantilismus, ein Beitrag zur Altstraßenforschung. In: Gerling-Festschrift. Würzburger Geographische Arbeiten, Heft 37, Würzburg 1972, S. 303 ff.).
- 8) Vgl. etwa NIEMANN, Konrad: Die alten Heer- und Handelsstraßen in Thüringen. In: Mitteilungen des Sächsisch-Thüringischen Vereins für Erdkunde zu Halle, Jg. 39-43, (Halle) 1920, S. 1.
- 9) Auf die Abhängigkeit des Altstraßenverlaufs vom Relief sind in letzter Zeit insbesondere JÄGER und DENECKE ausführlichst eingegangen, vgl.: JÄGER, Helmut: Verlassene Straßen im heutigen Landschaftsbild. In: Kosmos, Jg. 50 (Stuttgart) 1954, S. 377. - DERSELBE: Die alten Heer- und Handelsstraßen im Maingebiet westlich von Würzburg. In: Die Mainlande, Jg. 7, Nr. 2f., Würzburg 1956. - DERSELBE: Stichwort "Altstraßen" in: Westermann Lexikon der Geographie, Bd. 1, Braunschweig 1968, S. 127f. - DERSELBE: Historische Geographie, (Reihe) Westermann: Das Geographische Seminar, Braunschweig 1969, S. 69. - DENECKE, 1969 a.a.O., S. 100 ff. - Ebenso Alfred KURT: Zur Geschichte von Straßen und Verkehr im Land zwischen Rhein und Main. Diss. Frankfurt am Main 1956. - Peter CSENDES (Die Straßen Niederösterreichs im Früh- und Hochmittelalter, Wien 1969) schreibt in deutlicher Distanzierung von GÖRICHs Dogma wörtlich: "Außerhalb des römischen Reiches waren Naturpfade von größter Wichtig-

keit. Flußtäler, in gebirgigen Gegenden vornehmlich die Talböden der Längstäler, waren die Medien des Fernverkehrs, Höhenrücken einzelner Hügelketten ermöglichten militärisch bedeutsame Höhen- und Sichtwege ..." (ebenda S. 13). Damit ist einer regionalen Differenzierung ein deutliches Wort geschrieben!

- 10) GRADMANN, Robert: Süddeutschland, Bd. 1, 1. Aufl. Stuttgart 1931, S. 185.
- 11) Die Ablösung der durch Nibelungennot, Walthari-Lied und Thidreksage überlieferten Donauübergänge bei Vergen (Pföding) und Moeringen (Großmehring) und damit der "älteren" Nibelungenstraße durch die Regensburger Donaubrücke (erbaut 1135-46) und die jüngere Trassenführung des Nibelungenlieds über Regensburg hat Karl WELLER (Die Reichsstraßen des Mittelalters im heutigen Württemberg. In: Württembergische Vierteljahresshefte für Landesgeschichte, NF Jg. 33, Stuttgart 1928, S. 1-43) ausführlich behandelt, vgl. Zusammenfassung bei BERNINGER, Otto: Die Entwicklung des Verkehrs. In: Gau Bayerische Ostmark. Land, Volk und Geschichte, hg. von Hans SCHERZER, München ohne Jahr, S. 166 f.
- 12) Furten wurden sehr häufig durch Fährten abgelöst. Heinz MUSALL (Die Entwicklung der Kulturlandschaft der Rheinniederung zwischen Karlsruhe und Speyer vom Ende des 16. bis zum Ende des 19. Jahrhunderts. Heidelberger Geographische Arbeiten, Heft 22, Heidelberg 1969, S. 112) belegt Fährverlegungen infolge wandernder Kiesbänke (vgl. Gernersheimer Fährte) und infolge von Flußlaufveränderungen (Schröcker Fähr).
- 13) Karl H. MARSCHALLECK formulierte in seinen "methodischen Ausführungen zur Altstraßenforschung" warnend: "Historiker, Wirtschafts- und Verkehrsgeographen haben sich schon frühzeitig mit den Straßen in ihrer Bedeutung für Kriegszüge und Handelsverkehr beschäftigt, aber es sind fast stets weiträumige Verbindungen, die hier ohne Rücksicht auf das Gelände einfach in Karten kleinen Maßstabs eingetragen wurden ..." (MARSCHALLECK, K.H.: Vor- und frühgeschichtliche Straßenforschung. Beispiele aus dem Nordseeküstenraum. In: Varia Archaeologica. Deutsche Akademie der Wissenschaften zu Berlin, Schriften für Vor- und Frühgeschichte, Bd. 16, Berlin 1964, S. 411).
- 14) Karl H. MARSCHALLECK, a.a.O., S. 411.
- 15) Aus dem Wust von WEGELs Altstraßenrezepten seien hier stellvertretend nur die folgenden Titel benannt:
WEGEL, Helmut: Straße, Königscentene und Kloster im karolingischen Ostfranken. In: Jahrbuch für fränkische Landesforschung, Bd. 13, (Kallmünz/Opf.) 1953, S. 7-53. - DERSELBE: Ostfranken im frühen Mittelalter. Altstraßen und Ortsnamen als Hilfsmittel der Forschung. In: Blätter für deutsche Landesgeschichte, Jg. 95, (Wiesbaden) 1959, S. 127 ff.
- 16) K.H. MARSCHALLECK, a.a.O., S. 416 f. - Sinngemäß vgl. auch EMMERICH, Werner: Das Hauptwegenetz in den oberen Mainlanden und seine Grundlagen in karolingischer Zeit. In: Jahrbuch für fränkische Landeskunde, Bd. 15, (Kallmünz/Opf.) 1955, S. 264.
- 17) Aus dem Gestzbuch Ruprechts von Freising (1328), Wortlaut nach GASNER, Ernst: Zum deutschen Straßenwesen von der ältesten Zeit bis zur Mitte des XVII. Jahrhunderts, eine germanistisch-antiquarische Studie. Neudruck der Ausgabe von 1889, Stuttgart 1966, S. 77. - Diese Vorstellung entspricht den vom Ende des Hochmittelalters her geläufigen Angaben des Sachsenspiegels (wahrscheinlich kurz vor 1235; Wortlaut siehe MONUMENTA GERMANIAE HISTORICA, Abkürzung künftig hier MGH, Font. iur. Germ. ant. NS I/1, 1955 S. 178) sowie des Schwa-

benspiegels (wohl 1275; MGH Font. iur. Germ. ant. NS V, 1964, S. 189). Daß man aber auch schon die frühmittelalterliche "via publica" als einigermaßen gebündelte Weg- und Fahrspur ansehen muß, beweisen so klare Lagebezeichnungen, wie sie beispielsweise die Liegenschaftsverzeichnisse der Fuldaer Urkunden aus der Karolingerzeit wiedergeben.

- 18) Vgl. MARSCHALLECK, a.a.O., S. 415f.
- 19) Vgl. BERNINGER, a.a.O., S. 161 und KRÜGER, Herbert: Alte Straßen in Oberhessen. In: Unser Oberhessen, Zeitschrift des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe, Jg. 1961, Nr. 27, S. 8ff.
- 20) KURT, a.a.O., S. 27.
- 21) ROTH, Helmut: Handel und Gewerbe vom 6. bis 8. Jahrhundert östlich des Rheins. In: Vierteljahrschrift für Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 8, (Wiesbaden) 1971, S. 347f.
- 22) Siehe MILLER, Konrad: Die Peutingersche Tafel. Neudruck Stuttgart 1962.
- 23) Weitere methodische Hinweise zur Rekonstruktion des römischen Straßennetzes siehe bei NIERHAUS, Rolf: Römische Straßenverbindungen durch den Schwarzwald. In: Studien zur südwestdeutschen Landeskunde, Festschrift zu Ehren von Friedrich Huttenlocher, hg. von K.H. SCHRÖDER, Bad Godesberg 1963, S. 253 - 283.
- 24) LAMPRECHT, Karl: Deutsches Wirtschaftsleben im Mittelalter. Untersuchungen über die Entwicklung der materiellen Kultur des platten Landes auf Grund der Quellen zunächst des Mosellandes. II. Statistisches Material. Quellenkunde. Unveränderter Neudruck der Ausgabe 1885-86 Aalen 1960, S. 239ff.
- 25) Daß römische Straßen am Limes als Anknüpfungspunkte für Trassen der Germania libera fungierten, zeigte Herbert KRÜGER bereits 1961 (a.a.O.). Vergleichbare Ergebnisse von A. KURT (a.a.O., S. 67) stützen diese Befunde.
- 26) Man beachte nur die exakten Hinweise zur Lage frühmittelalterlicher Grundstücks-schenkungen an der "via publica" im Urkundenbuch des Klosters Fulda, Bd. 1, Veröffentlichungen der historischen Kommission für Hessen und Waldeck, Bd.X/1, (Marburg) 1958, (cf. Stichwort "via publica" im Glossar S. 642) und die sich daraus ergebende Konsequenzen!
- 27) GÖRICH, Wilhelm: Frühmittelalterliche Straßen und Burgen in Oberhessen. Mschr. Diss. Marburg 1936/48 und weitere Aufsätze von GÖRICH, vgl. Zusammenfassung bei SCHWIND, Fred: Die Franken in Althessen. In: Althessen im Frankenreich, hg. von Walter SCHLESINGER (= Nationes, Bd. 2), Sigmaringen 1975, S. 258ff.
- 28) WEIGEL (1953), a.a.O., S. 16f.
- 29) Selbst so aufwendige Bemühungen wie der Versuch von Klaus SCHWARZ (Karte des frühmittelalterlichen Wegenetzes in Nordbayern, Kartenbeilage aus Teilband 1, 4 zu: Ausgrabungen in Deutschland, hg. vom Römisch-Germanischen Zentralmuseum in Mainz, Mainz/Bonn 1975), das frühmittelalterliche Wegenetz Nordbayerns zu kartieren, können nicht mehr voll befriedigen, weil etwa Verkehrsanbindungen an die Umgebung unklar bleiben, weil der frühmittelalterliche Siedlungsbestand nur unvollständig aufgenommen ist und somit die funktionale Gewichtung einzelner Trassen unter die Einbindung damaliger Verkehrsziele und Wegstationen nur unter subjektiven Wertungen erfolgte, weil der Zeitraum "Frühmittelalter" als Entwicklungsabschnitt in sich zu vielschichtig ist, als daß die einzelnen Trassen gleichrangig nebeneinander stehen dürften (Ablösung von Höhenwegen im Zuge fortgeschrittener Landnahme im Altsiedelland?).

- 30) Hinsichtlich archäologischer Fundinterpretationen für die Altstraßenforschung ist die Bemerkung vielsagend: "...so geht doch unter den Archäologen die überwiegende Meinung dahin, daß das Fehlen von Grabfunden und Keramik keinesfalls das Nichtvorhandensein einer Bevölkerung bedeuten muß ..." (SCHWIND, a.a.O., S. 217.
- 31) RIECKENBERG, Hans Jürgen: Königsstraßen und Königsgut in liudolfingischer und frühsalischer Zeit. In: Archiv für Urkundenforschung, Jg. 17, Berlin 1942.
- 32) Vgl. ausführlich bei HOFMANN, Hanns Hubert: Kaiser Karls Kanalbau. München 1969.
- 33) STEIN, Walter (posthum von O. Held hg.): Handels- und Verkehrsgeschichte der deutschen Kaiserzeit. Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, Bd. X, Berlin 1922. Unveränd. Nachdruck Darmstadt 1967.
- 34) Ebda., S. 8.
- 35) Ebda., S. 17f.
- 36) "Die Stellung des einzelnen Markorts im allgemeinen Verkehr läßt sich nur in den seltensten Fällen mit einiger Wahrscheinlichkeit kennzeichnen, weil über diesen Verkehr selbst reichlichere Nachrichten fehlen. Ebenso liegen die Gründe, welche die Errichtung neuer Markorte örtlich oder provinziell bestimmten, meist im Dunkeln. Weder den allgemeinen noch den provinziellen, geschweige den örtlichen Verkehr kennen wir genügend, um dem einzelnen Markort seinen bestimmten Platz innerhalb des ganzen Verkehrs anweisen zu können. Der Verkehr der Markorte untereinander ist ... unmittelbar nur für wenige Markorte des Ostens - Magdeburg, Halberstadt, Quedlinburg - bezeugt ..." (STEIN, a.a.O., S. 65).
- 37) Urteil vom 14. Juli 1158; MONUMENTA BOICA N.S. Bd. 29/I, Nr. CCCXCXVIII S. 347ff.
- 38) Vgl. Michael SCHATTENHOFER in Karl BOSL (Hg.): Bayern, Handbuch der Historischen Stätten Deutschlands, Bd. 7, 2. Aufl. Stuttgart 1974, S. 465f.
- 39) Vgl. SCHÄFER, 1976 a.a.O., S. 46 ff.
- 40) Vgl. ZEUMER, Karl: Quellensammlung zur Geschichte der deutschen Reichsverfassung in Mittelalter und Neuzeit. Zweite, vermehrte Auflage, erster Teil, Tübingen 1913, S. 166.
- 41) Vgl. auch KURT, a.a.O., S. 120 ff.
- 42) Aus: AMMANN, Hektor: Die deutschen und schweizerischen Messen des Mittelalters. In: La Foire, Recueils de la Societe Jean Bodin, V, Bruxelles 1953, S. 163.
- 43) Ebenda. - Das spätmittelalterliche Messehinterland Frankfurts zeigt im übrigen die auf AMMANNs Angaben basierende Kartierung 83/V "Die Frankfurter Messen und ihr Einzugsgebiet im 14. und 15. Jh." In: Westermann Atlas zur Weltgeschichte, Braunschweig 1967.
- 44) Vgl. GERBING, Luise: Erfurter Handel und Handelsstraßen. In: Mittheilungen des Vereins für Geschichte und Alterthumskunde von Erfurt, Heft 21, Erfurt 1900, S. 116.
- 45) Ausführlicher siehe SCHÄFER, 1976, a.a.O., S. 68 ff.
- 46) WÖPPEL, Gerhard: Prichsenstadt - Entwicklung und Struktur einer Kleinstadt in Franken. Würzburg 1968, S. 39f.
- 47) Bayerisches Staatsarchiv Würzburg, Würzburger Urkunden 114/34.

- 48) Tafel 8 zu Robert GRADMANN: Süddeutschland, Bd. 1, unveränderter Nachdruck der Auflage von 1931, Darmstadt 1956.
- 49) Vgl. FICKERT, Richard: Das Straßenbauwesen im Königreich Sachsen bis um das Jahr 1800, auch in seiner Bedeutung für den Postverkehr. In: Archiv für Post- und Telegraphie, Nr. 13 und 14, Berlin 1913, S. 388.
- 50) Das umfangreiche Altstraßenwerk von BRUNS/WECZERKA (Hansische Handelsstraßen, Teil I = Atlas, Köln/Graz 1962, Teil II = Text, Köln/Graz 1967, Teil III = Register, Weimar 1968. Zusammen: Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte, Neue Folge, Bd. VIII) ist daher - bei allem Respekt vor der großen Gesamtleistung - nicht nur nach seiner funktionalen Straßeneinordnung (= "hansische" Straßen) problematisch, sondern auch durch das oft sorglose Nebeneinander zeitlich recht differenzierter Routenbelege.
- 51) Beilage zu RAUERS, Friedrich: Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland, Versuch einer quellenmäßigen Übersichtskarte. In: Petermanns Mitteilungen, Bd. 52, (Gotha) 1906. - RAUERS stellte seine Kartierung ausdrücklich ins frühe 16. Jahrhundert (a.a.O., S. 52).
- 52) Den Unterschied zwischen einer geographischen und einer historischen Betrachtungsweise artikuliert F. STEINBACH wie folgt: "... Die geographische Landes- und Landschaftsforschung hat vor allem anderen die Wechselbeziehungen zwischen Erde und Mensch und deren Ergebnisse im Blick ... Den Historiker aber beschäftigen die Staatsgebiete und Kulturräume nicht in erster Linie als Erdräume, als geographische Länder und Landschaften, sondern als Gehäuse und Ausdrucksformen des politischen, kulturellen und sozialen Geschehens, als Zellen der umfassenderen Lebensgemeinschaften der Vergangenheit ..." (aus STEINBACH, Franz: Zur geographischen Methodik. Geographische Landesforschung und landschaftliche Geschichtsforschung. In: Geographisches Taschenbuch 1954/55, Wiesbaden 1954, S. 401).
- 53) MGH Const. I, Nr. 175, S. 244.
- 54) Wortlaut nach der Fassung vom 1. Mai 1231; MGH Const. II, Nr. 304, S. 418ff.
- 55) In Anlehnung an Rechtshistoriker wie ZEUMER und JELLINEK formuliert Heinz-Albert FRIEHE die "Königsherrschaft über die via publica nicht generell als Verleihung des Gemeingebrauchs, sondern (als) Schutz derselben" (H.-A. FRIEHE: Wegerecht und Wegeverwaltung in der alten Grafschaft Schaumburg. Ein Beitrag zur Geschichte des deutschen Wegerechts. Archiv für Geschichte des Straßenwesens, Heft 3. Bonn-Bad Godesberg 1971, S. 49).
- 56) MGH Const. II, Nr. 285, S. 401f.
- 57) MGH Const. II, Nr. 304, S. 418ff.
- 58) MGH Const. II, Nr. 196, S. 244.
- 59) Wortlaut des Reichsspruches vom Juli 1236 nach MGH Const. II, Nr. 203, S. 273.
- 60) Vgl. etwa für das alte Mainfranken WEIG, Gebhardt: Das ius conducendi der Bischöfe zu Würzburg. Phil. Diss. Würzburg 1970, S. 37f. - Zu den Diskrepanzen hinsichtlich des Geltungsbereichs der Territorialherrschaft und der Geleits-herrschaft vgl. für die ehemals kurpfälzischen Geleitsstraßen SCHAAB, Meinrad: Straßen und Geleitswesen zwischen Rhein, Neckar und Schwarzwald im Mittelalter und der früheren Neuzeit. In: Jahrbücher für Statistik und Landeskunde von Baden-Württemberg, Jg. 4, Jahresband 1958, (Stuttgart) 1959, S. 57.

- 61) Aus dem § 7 des Mainzer Landfrieden von 1235 (MGH Const. II, Nr. 196 S. 243.
- 62) Lesart II der deutschen Fassung des Mainzer Landfriedens (MGH Const. II, Nr. 196a, S. 257f., § 7.
- 63) Vgl. FISCHER, Waldemar: Linienführung, Bau und Verkehrsumfang spätmittelalterlicher Staatsstraßen, dargestellt an den Straßen der Pflege Coburg. Diss. TH Berlin 1942, S. 115. - FISCHER lehnte sich seinerseits an: BIRK, Alfred: Die Straße, ihre verkehrs- und bautechnische Entwicklung im Rahmen der Menschheitsgeschichte. Karlsbad-Drahowitz 1934, S. 314f.
- 64) Alfred KURT lehnte für vorgeschichtliche "Wege" die Titulierung "Straßen" im Hinblick auf das vorgeschichtliche Verkehrsvolumen ab (a.a.O., S. 9)!
- 65) Für Erfurt vgl. GERBING a.a.O., S. 100ff. und ebenda Kartenbeilage "Erfurter Handels- und Verkehrsstraßen innerhalb Thüringens" (M. 1 : 350 000). - Für Nürnberg vgl. MÜLLER, Johannes: Die Hauptwege des Nürnbergischen Handels im Spätmittelalter. In: Archiv für Kulturgeschichte, Bd. 5, (Berlin) 1907 S. 3, sowie ENDRES, Rudolf: Ein Verzeichnis der Geleitsstraßen der Burggrafen von Nürnberg. In: Jahrbuch für fränkische Landesforschung, Bd. 23, (Neustadt/Aisch) 1963, S. 110f. und S. 116ff. - Leipzig vgl. FICKERT a.a.O., S. 387ff. und S. 395 sowie Karte "Die hohen Heer-, Stapel- und Land-Straßen" (ebenda S. 388). - Für Lüneburg vgl. PLOETZ, Bruno: Überlandverkehr im Gebiet des Fürstentums Lüneburg, geschichtliche Entwicklung und Bedeutung. In: Lüneburger Blätter, Heft 11/12, (Lüneburg) 1961, S. 93ff. und Karte S. 73 (ebenda).
- 66) Sie gedieh schließlich so weit, daß "kein Fürst des Reiches im 15. und 16. Jahrhundert einen konkreten Einfluß des Kaisers auf sein (landesfürstliches) Geleit gedeutet hat" (WEIG a.a.O., S. 51).
- 67) Vgl. KALISCH, Hans Conrad: Über das Verhältnis des Geleitsregals zum Zollregal. Jur. Diss. Berlin 1901, S. 18, sowie WEIG a.a.O., S. 51ff.
- 68) Wortlaut nach ZEUMER a.a.O., Nr. 97, S. 132.
- 69) Daß es solche gab, beweist u.a. ein in Wien vor dem Reichshofrat zwischen dem Hochstift Würzburg und der Reichsstadt Weinfurt zu Ende der 1770er Jahre begonnener Prozeß um den rechten Straßenverlauf zwischen Würzburg und Schweinfurt (Haus-, Hof- und Staatsarchiv Wien, Denegata recentiora, Kart. 1181/5).
- 70) Vgl. den Reichsspruch Friedrichs II. vom Juli 1236; MGH Const. II, Nr. 203 S. 273.
- 71) Lesart I, vgl. MGH Const. II, Nr. 196a S. 258.
- 72) Wortlaut des "constitutum in favorem principum" in der von Friedrich II. bestätigten Fassung vom Mai 1232; MGH Const. II, Nr. 171 S. 211ff. - Daß dieses 1231 zunächst Heinrich VII. abgenötigte "constitutum in favorem principum" seitens der Fürsten nicht auf die Zementierung bestehender Verhältnisse abzielte, läßt ein Reichsspruch Heinrichs VII. vom gleichen Tage erahnen: "... ut neque principes neque aliqui quilibet constitutiones vel nova iura facere possint, nisi meliorum et maiorum terre consensus primitus habeatur ..." (1. Mai 1231; MGH Const. II, Nr. 305 S. 420).
- 73) MITTEIS/LIEBERICH (Deutsche Rechtsgeschichte, 11., erw. Aufl. München 1969, S. 66) datieren die Lex baiuvariorum unter Vorbehalt auf die Jahre 741 - 744.
- 74) Wortlaut nach GASNER, a.a.O., S. 40.
- 75) Vgl. BERNINGER, a.a.O., S. 164.

- 76) GÖRICH, 1936/48 a.a.O., S. 115.
- 77) GÖRICH, Willi: Das Gronauer "Alte Schloß" über der Salzböde, eine frühkarolinische Straßenfeste. In: Hessisches Jahrbuch für Landesgeschichte, Bd.1, (Marburg) 1951, S. 25.
- 78) "Die grundsätzliche Erkenntnis aber, daß ausgesprochene Höhenwege das ursprüngliche Netz der deutschen Fernverkehrsadern bis tief ins 13. Jahrhundert darstellen, verdanken wir der alten hessischen Straßenforschung". Aus: GÖRICH, Willi: Rast-Orte an alter Straße? In: Festschrift Edmund E. STENGEL, Münster/Köln 1952, S. 481.
- 79) Zur Problematik Höhenwege: Talrassen im Frühmittelalter vgl. SCHAAB a.a.O., S. 76.
- 80) ENDRES a.a.O., S. 110.
- 81) MÜLLER, Johannes: Geleitswesen und Güterverkehr zwischen Nürnberg und Frankfurt a.M. im 15. Jahrhundert. In: Vierteljahrschrift für Social- und Wirtschaftsgeschichte, Bd. 5 (Berlin/Stuttgart/Leipzig) 1907 S. 374.
- 82) ENDRES a.a.O., S. 111.
- 83) MÜLLER, Johannes: Das Geleitswesen auf der Handelsstraße Nürnberg - Frankfurt a.M. im 15. Jahrhundert. In: Aschaffener Geschichtsblätter, Beilage zum Beobachter am Main, Jg. 2, Nr. 4, (Aschaffenburg) 1908, S. 26. - ENDRES a.a.O., S. 111.
- 84) Vgl. WEIG a.a.O., S. 96 ff.
- 85) Vgl. SCHÄFER, 1972 a.a.O., S. 309.
- 86) Vgl. SCHAAB a.a.O., S. 65 f.
- 87) HELLER, Friedrich Hermann: Die Handelswege Inner-Deutschlands im 16., 17. und 18. Jahrhundert und ihre Beziehungen zu Leipzig, Dresden 1884, S. 16.
- 88) Vgl. LANDAU, Georg (1856): Straßen von Mainz und Frankfurt nach Leipzig. Unveränderter Nachdruck in Gg. LANDAU: Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland (Hg. von W. GÖRICH), Hessische Forschungen zur geschichtlichen Landes- und Volkskunde, Heft 1, (Kassel und Basel) 1958, S. 62 ff.
- 89) Siehe KRÜGER, Herbert: Hessische Altstraßen des 16. und 17. Jahrhunderts, Hessische Forschungen zur geschichtlichen Landes- und Volkskunde, Heft 5, (Kassel und Basel) 1963. - DERSELBE: "Des Jörg Gail Augsburger 'Raifbüchlin'", Augsburg 1969, S. 5 - 43. - DERSELBE: Das älteste deutsche Routenhandbuch, Jörg Gails 'Raifbüchlin', Graz 1974.
- 90) Wortlaut nach HELLER a.a.O., S. 9.
- 91) Wortlaut nach HELLER ebenda.
- 92) Vgl. SCHÄFER, 1976 a.a.O., S. 108 und S. 214 ff.
- 93) FISCHER, Waldemar: Das Coburger Geleit. In: Fränkische Heimat, Jg. 18, (Nürnberg) 1939, S. 9.
- 94) FISCHER, Waldemar: Das Coburger Geleit. In: Fränkische Heimat, Jg. 18, (Nürnberg) 1939, S. 11.

- 95) Wo es nur irgendwie ging, wurde der frühneuzeitliche Schwergutverkehr (Massengutverkehr im heutigen Sinn gab es kaum!) auf dem Wasserweg abgewickelt. Zwischen Nürnberg und Frankfurt kam beispielsweise in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts der Transport damaligen Schwerguts per Achse knapp doppelt so teuer wie der gebrochene Verkehr mit Schiffstransport zwischen Bamberg und Frankfurt. Der Nürnberger Rat investierte daher bedeutende Summen in die "Freiheit der Mainschiffahrt", um die billigere Wasserstraße wenigstens für den Schwergutverkehr (damals "grobe Ware" wie Eisen, Blei, Kupfer, Schwefel, Alaun, Röt, Bleche, Messing; geschätztes Jahresvolumen zwischen Frankfurt und Nürnberg im Jahr 1539 ca. 1500 Tonnen Gesamtgewicht) zwischen den beiden Handelsmetropolen offen zu halten, bzw. versuchte auf so ungewöhnliche Transportrouten wie durch den nördlichen Spessart über Frammersbach und Lohrheiden auszuweichen. (Vgl. MÜLLER, Johannes: Der Kampf Nürnbergs mit Kurmainz um die freie Schifffahrt auf dem Main im 16. Jahrhundert. In: Aschaffener Geschichtsblätter, Jg. 4 Nr. 6, (Aschaffenburg) 1910, S. 41 ff.
- 96) Vgl. MÜLLER, Johannes: Umfang und Hauptrouten des Nürnberger Handelsgebietes im Mittelalter. In: Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Bd. 6, (Berlin/Stuttgart/Leipzig) 1908 S. 17 ff.
- 97) Überblick und bibliographische Ergänzungen siehe bei VOIGT, Fritz: Verkehr. Bd. II/2 = Die Entwicklung des Verkehrssystems, Berlin 1965, S. 835 ff.
- 98) In: Zeitschrift des Vereins für hessische Geschichte und Landeskunde, Bd. 44, (Kassel) 1910, S. 1-108.
- 99) Aus Platzgründen sei hier auf die für die Altstraßenforschung nicht unergiebige Bibliographie von E. KIESSKALT (Literaturverzeichnis zur deutschen Postgeschichte. In: Archiv für Post- und Telegraphie (Berlin) 1913 S. 407 ff.) verwiesen.
- 100) Siehe VOIGT, Fritz: Verkehr, Bd. II/1 = Die Entwicklung des Verkehrssystems. Berlin 1965, S. 433. - Außerdem HENNING, Friedrich-Wilhelm: Das vorindustrielle Deutschland. Paderborn 1976, S. 275. - Letztlich aber auch KELLENBENZ, Hermann im Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 2, Hg. von H. AUBIN + und W. ZORN, Stuttgart 1976, S. 369 f.
- 101) Vgl. LÜDER, Christian Friedrich von: Vollständiger Inbegriff aller bei dem Straßenbau vorkommenden Fällen ... Frankfurt 1779, siehe insbesondere S. 100.
- 102) Vgl. SCHÄFER, 1976 a.a.O., S. 233 ff.
- 103) Vgl. FICKERT a.a.O., S. 432 f.
- 104) Vgl. Abschrift der Bruchsaler Chausseebauordnung vom 3. Nov. 1774, Beilage zur Akte STAATSArchiv MARBURG 91-1360.
- 105) Vgl. SCHÄFER, 1976 a.a.O., S. 233.
- 106) LANDAU, Georg: Über die Straßen im Allgemeinen, hg. von W. GÖRICH, in: Hessische Forschungen zur geschichtlichen Landes- und Volkskunde, Heft 1, (Kassel und Basel) 1958, S. 21 f.
- 107) Vgl. BALDERMANN, Udo: Die Entwicklung des Straßennetzes im Raum Niedersachsen von 1800 bis 1900. In: Raumordnung im 19. Jahrhundert, Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Bd. 39, (Hannover) 1967 S. 67. - DERSELBE: Die Entwicklung des Straßennetzes in Niedersachsen von 1768 - 1960, Veröffentlichungen des niedersächsischen Instituts für Landeskunde und Landesentwicklung an der Universität Göttingen ... Göttingen/Hannover 1968, S. 91 f. - SCHÄFER, 1976 a.a.O., S. 224 ff. und Kartenbeilage 6.

- 108) Beachte LÜDER a.a.O., S. 100!
- 109) Im Hochstift Würzburg gab es in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts eine eigene "Chausseebau-Commission".
- 110) Daneben chaussierten die absoluten Fürsten vorab gerne die Zufahrten zu den Lustschlössern in der Umgebung der Residenzstädte, so von Würzburg nach Veits-
höchheim, von Bamberg nach Schloß Seehof bei Memmelsdorf, von Ansbach nach
Triesdorf, von Fulda/Bronnzell zum Schloß Fasanerie bei Adolfseck, von Ham-
melburg (fuldisch) nach Burg Saaleck etc.
- 111) Vgl. SCHÄFER, 1976 a.a.O., S. 244.
- 112) Vgl. auch BALDERMANN, 1967 a.a.O., S. 66 (Göttinger Chaussee).
- 113) Übersicht und bibliographische Angaben siehe JORDAN/EGGERT/KNEISEL: Hand-
buch der Vermessungskunde, 10., völlig neu bearb. Ausg., Bd. Ia: Geländeform-
en - Reproduktion - Topographische Karten und Kartenabbildungen. Stuttgart
1957, S. 269ff.