

THOMAS KÜHTREIBER

Einleitung

Von 29. November bis 1. Dezember 2007 fand in Krems an der Donau eine vom Institut für Realienkunde des Mittelalters und der frühen Neuzeit organisierte Tagung zum Thema „Straßen und Brücken in Spätmittelalter und Früher Neuzeit“ statt. Diese war als Nachfolgetagung zum im Dezember 2006 am Max-Planck-Institut in Göttingen veranstalteten Kolloquium „Die Welt der europäischen Straßen – von der Antike bis in die frühe Neuzeit“¹ intendiert. In Göttingen stand die Frage nach der Frühgeschichte des Straßenbaus und der Verkehrsnutzung im Vordergrund, wobei aus unterschiedlichen Quellenblickwinkeln Fragen der Entwicklung von Verkehr und Altwegenetz von der Antike bis ins Hochmittelalter behandelt wurden. Ziel der Kremser Tagung war es, Aspekte vertiefend zu diskutieren, die in Göttingen als Forschungsdesiderata erkannt worden waren. Dies betraf zum einen die Schärfung der quellenspezifischen Aussagen im interdisziplinären Diskurs: Welche Quellengattung konstituiert welche ‚Realität‘ der Straße? Welche Bereiche bleiben ausgeblendet? Zum anderen sollten Fragen nach der Kontinuität und dem Wandel von Verkehrsverbindungen von der Antike zum Mittelalter weiterverfolgt werden.

Im Fokus dieser Tagungssektion stand das Ziel, das ‚Prozessuale‘ in Strukturen, die der Fortbewegung dienen, verstehen zu lernen: Verkehrsnetze sind nicht statisch, sondern interagieren in ihrer Gestalt und Ausprägung mit veränderten sozialen und politischen Bedingungen in Zeit und

¹ Thomas SZABÓ (Hg.), Die Welt der europäischen Straßen. Von der Antike bis in die Frühe Neuzeit. Köln-Weimar-Wien 2009. In der Einleitung des Herausgebers findet sich auch eine Zusammenfassung der Forschungsgeschichte zum Thema unter Einschluss der letzten Tagungen (ebd. 1–3), sodass an dieser Stelle auf eine breite verkehrsgeschichtliche Diskussion verzichtet wird. Zur literaturwissenschaftlichen Forschungsgeschichte vgl. das Einleitungskapitel im Beitrag von Gertrud BLASCHITZ in diesem Band.

Raum. Ein damit eng verbundener Aspekt, der auch für die Planung dieser Tagung eine Rolle spielte, sind die Perspektiven auf die und von der Straße: Hierbei geht es um Wahrnehmungs- und Gestaltungsmuster von sozialem Raum im historischen Kontext mit dem Fokus auf der Straße, wobei die Akteure auf Straßen bzw. die Medialisierung von Kommunikationsstrukturen durch historische Akteure den Ausgangspunkt bilden sollten.

Nicht zuletzt wegen dieser Fragestellungen fand diese Tagung auf Initiative meiner Kollegin Gertrud Blaschitz am Institut für Realienkunde statt, da der interdisziplinäre Zugang, der der historischen Verkehrs- und Altwegeforschung eigen ist, zu den Kernkompetenzen dieser Forschungseinrichtung zählt.² Hinzu kommt, dass die eingangs angeführten Fragestellungen zu Kontinuität und Wandel sowie zu Konzeptionalität und Perzeption von räumlich manifesten Kommunikationsstrukturen den Blick auf Wechselwirkungsprozesse zwischen materiellen und immateriellen Facetten von Verkehrswegen richten. Gerade die Erforschung dieser Dualität ist jener Ansatz, der am Institut für Realienkunde in Hinblick auf das Verständnis von Realien verfolgt wird und der für Wege und Straßen in vielschichtiger Weise gilt, wie dies auch in den Beiträgen zum Ausdruck kommt: In den hier behandelten und diskutierten Quellen überlagern sich Konzepte und Ausführungen, Metapher, Symbole und Lebensorte, wobei der „regressive Weg“ der Wahrnehmungsanalyse selbst wiederum eine Wissenschaftsmetapher ist.³ Zudem hat sich am Institut für Realienkunde in den letzten Jahren ein Forschungsschwerpunkt etabliert, der unter dem Titel „Der domestizierte Raum“ Zugänge, wie sie durch den *spatial turn* im letzten Jahrzehnt in die (kultur-)historische Forschung eingeflossen sind,⁴ mit realienkundli-

² Vgl. zum interdisziplinären Ansatz Dietrich DENECKE, Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege. In: Herbert JANKUHN und Reinhard WENSKUS (Hg.), Geschichtswissenschaft und Archäologie. Untersuchungen zur Siedlungs-, Wirtschafts- und Kirchengeschichte (Vorträge und Forschungen 22). Sigmaringen 1979, 433–484, hier 433–436.

³ Vgl. Helmut HUNDSBICHLER, Wahrnehmung von Wegen – Wege der Wahrnehmung. Straßen als Bildelemente im späten Mittelalter. In: SZABÓ (Hg.), Welt der Straßen (wie Anm. 1) 215–236, hier 216 u. Anm. 4.

⁴ Vgl. dazu grundsätzlich Doris BACHMANN-MEDICK, Cultural Turns. Neuorientierungen in den Kulturwissenschaften. Hamburg 2006, 284–328; Jörg DÖRING und Tristan THIELMANN (Hg.), Spatial Turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaft-

chen Fragestellungen und Methoden zu verbinden versucht. Diese Neuorientierung nahm erstmals 2003 im Kremser Symposium des Mediävistenverbandes zum Thema „Virtuelle Räume“ Gestalt an.⁵ Derzeit laufende Projekte betreffen adelige Raumwahrnehmung und Raumgestaltung, sowohl in Bezug auf den Außenraum mit dem Fokus auf Burg-Umlandbeziehungen⁶ als auch auf den „Lebensraum Burg“ unter besonderer Berücksichtigung von Raumstrukturen und Ausstattungsmustern.⁷ Ein Folgeprojekt zum städtischen Raum ist derzeit (2010) im Planungsstadium.

ten. Bielefeld 2008; aus soziologischer Sicht siehe Martina Löw, *Raumsoziologie*. Frankfurt am Main 2001.

⁵ Elisabeth VAVRA (Hg.), *Virtuelle Räume. Raumwahrnehmung und Raumvorstellung im Mittelalter*. Akten des 10. Symposiums des Mediävistenverbandes Krems 24.–26. März 2003. Berlin 2005; DIES. (Hg.), *Imaginäre Räume*. Sektion B des internationalen Kongresses ‚Virtuelle Räume. Raumwahrnehmung und Raumvorstellung im Mittelalter‘ (Veröffentlichungen des Instituts für Realienkunde des Mittelalters und der frühen Neuzeit 19). Wien 2007.

⁶ Vgl. <http://www.imareal.oeaw.ac.at> (Zugriff: 27.09.2010), Menü » Projekte » Arbeitsbereiche: Lebensräume & Dingwelten » Der domestizierte Raum in Mittelalter und früher Neuzeit: Modul „Burg“. – Literaturauswahl: Thomas KÜHTREIBER, *Wirtschaft im Schatten der Burg. Zur Bedeutung herrschaftlicher Strukturen im unmittelbaren topographischen Kontext mittelalterlicher Burgen*. In: *Château Gaillard* 21 (Caen 2004) 163–178; DERS., *Ernährung auf mittelalterlichen Burgen und ihre wirtschaftlichen Grundlagen*. In: Joachim ZEUNE (Hg.), *Alltag auf Burgen im Mittelalter* (Veröffentlichungen der Deutschen Burgenvereinigung e.V., Reihe B/10). Braubach 2006, 145–158; DERS., *Die Ikonologie der Burgenarchitektur*. In: Olaf WAGENER, Heiko LASS, Thomas KÜHTREIBER und Peter DINZELBACHER (Hg.), *Die imaginäre Burg* (Beihefte zur Mediävistik 11). Frankfurt am Main 2009, 53–92.

⁷ Thomas KÜHTREIBER, *„Raum-Ordnungen“*. Raumfunktion und Ausstattungsmuster auf Adelssitzen im 14.–16. Jahrhundert. Ein Forschungsprojekt am ‚Institut für Realienkunde‘ der Österreichischen Akademie der Wissenschaften. In: *Medium Aevum Quotidianum* 55 (2007) 59–79; Josef HANDZEL, Gabriele KLUG und Christina SCHMID, *„Schwarze Löcher“*. Fragmentierte Räume – Räumliche Fragmente. In: Christian GASTGEBER, Christine GLASSNER, Kornelia HOLZNER-TOBISCH und Renate SPREITZER (Hg.), *Fragmente. Der Umgang mit lückenhafter Quellenüberlieferung in der Mittelalterforschung* (Denkschriften der phil.-hist. Klasse der ÖAW 415). Wien 2010, 185–204. – Im Rahmen des Dissertationsprojekts „RaumOrdnungen“ (DOC-team-Projekt der ÖAW) fand 2010 die Realienkunde-Tagung „Raumstrukturen und Raumausstattung auf Burgen in Mittelalter und früher Neuzeit“ in Krems statt, deren Beiträge in einem Folgeband der „Veröffentlichungen des Instituts für Realienkunde des Mittelalters und der frühen Neuzeit“ publiziert werden.

Ein weiterer Strang dieses Forschungsschwerpunkts ist der „Lebensraum Straße“, der von Gertrud Blaschitz betrieben wurde und in dessen Rahmen auch die Tagung des vorliegenden Bandes eingebettet war.⁸ Dass der wahrnehmungsorientierte Zugang zum Thema „Straße“ am Institut für Realienkunde bereits längere Tradition hat, zeigt das 2000 in Krems abgehaltene Round Table-Gespräch „Die Straße. Zur Funktion und Perzeption öffentlichen Raums im späten Mittelalter“.⁹

Was macht nun Wege und Straßen für die kulturhistorische Raumforschung interessant? Es liegt zum einen darin begründet, dass Wege als „Transiträume“ zwischen Ausgangspunkt und Ziel aufgespannte „Un-Orte“ sind.¹⁰ Ähnlich einem Vektor in der Mathematik sind sie zunächst nur als Erstreckung zwischen zwei Punkten im Raum definiert, wobei die ‚Koordinaten‘ dieser Orte durch eigene oder fremde Erfahrungen bzw. die einer Gruppe generiert werden. Anders formuliert: Erst die individuelle oder soziale Erinnerung schafft Orte im Raum, die somit materielle Eigenschaften – durch ihre Fixierung im „Realraum“¹¹ und ihre physisch wahrnehmbare

⁸ Publikationsauswahl des Teilprojekts „Die Straße in der Literatur des 12. bis 16. Jahrhunderts“: Gertrud BLASCHITZ, Von der ‚Via publica‘ zur mittelalterlichen Heeresstraße. Zur Kontinuität der Römerstraßen in literarischen Quellen. In: Olaf WAGENER (Hg.), Der umkämpfte Ort – von der Antike zum Mittelalter (Beihefte zur Mediävistik 10). Frankfurt am Main 2009, 85–104; DIES., Unterwegs in der mittelhochdeutschen Epik des 12. und 13. Jahrhunderts. Das sprachliche und literarische Erscheinungsbild von Weg und Straße in der Heldenepik, im Frauendienst des Ulrich von Liechtenstein und im Helmbrecht von Wernher dem Gärtner. In: SZABÓ (Hg.), Welt der Straßen (wie Anm. 1) 185–215.

⁹ Gerhard JARITZ (Hg.), Die Straße. Zur Funktion und Perzeption öffentlichen Raums im späten Mittelalter (Forschungen des Instituts für Realienkunde des Mittelalters und der frühen Neuzeit, Diskussionen und Materialien 6). Wien 2001.

¹⁰ Zum Begriff des „Transitraums“ siehe Kai Tino LORENZ, Raumstrukturen einer epischen Welt: zur Konstruktion des epischen Raumes in Ulrichs von Zatzikhoven Lanzelet (Göppinger Arbeiten zur Mediävistik 752). Lorch 2009, 75. – Zum Begriff des „Unorts“ vgl. Matthias DÄUMER, Annette GEROK-REITER und Friedemann KREUDER, Einleitung: Das Konzept des Unorts. In: DIES. (Hg.), Unorte. Spielarten einer verlorenen Verortung. Kulturwissenschaftliche Perspektiven (Mainzer Historische Kulturwissenschaften 3). Bielefeld 2010, 9–27.

¹¹ Zum Begriff des „Realraums“ in Abgrenzung zum Anschauungsraum siehe Nicolai HARTMANN, Philosophie der Natur. Abriß der speziellen Kategorienlehre. Berlin 1980, 86.

Gestalt – wie auch immaterielle Eigenschaften im Sinne memorialer Konnotation aufweisen.¹² Durch diese Zielgerichtetheit wurde der Weg im christlichen Kontext zum religiösen Symbol für den heilsgeschichtlich fundierten ‚Lebensweg‘.¹³ Dies kommt, wie Friedrich Wolfzettel im Tagungsband ausführt, klar in mittelalterlichen Pilgerberichten zum Ausdruck, wo der Pilger nach Jerusalem immer auch symbolisch die Rolle des *homo viator* auf dem Weg zum himmlischen Jerusalem nachvollzieht.

Die „Strecke“ zwischen dem Ausgangs- und Zielort spielt nur insoweit eine Rolle, als sie wiederum in Einheiten anderweitig definierter Distanzen (z. B. Meilen) oder aus der mittelbaren Erfahrung der Bewegung (Schritte, Rast) abgeleitet wird. Zur Strukturierung, vor allem entlang des Weges, fungieren aber „Zwischen-Orte“: Als Landmarken im Sinne prominent gelegener topographischer Punkte mit oder ohne menschlicher Gestaltung dienen sie zur Orientierung durch den Transitraum, können aber auch – zumeist herrschaftliche – Ansprüche auf den durchquerten Raum markieren. Ein besonders augenfälliges Beispiel sind Galgen, die als Hochgerichtsplätze ausnahmslos in Sichtverbindungen von Verkehrsrouten errichtet wurden und in dieser Weise Eingang in die religiös-didaktische Bildwelt des Spätmittelalters fanden,¹⁴ aber auch in die eher profane Landschaftsmalerei der frühen Neuzeit, wie dies im Beitrag von Ralph Andraschek-Holzer mit einer Vedute von St. Pölten veranschaulicht wird. Die Verbindung von Galgen und Weg verweist auch auf das zum Landfrieden zählende grundherrschaftliche Pflichtrecht der Straßensicherung, wodurch Wege als besondere Rechtsräume definiert wurden. Peter Johaneck weist in seinem Beitrag erstmals auf die Vorreiterrolle der u. a. als *strata publica*

¹² Zur Definition des Ortes in der kulturhistorischen Raumforschung vgl. LÖW, Raumsoziologie (wie Anm. 4) 199; Moritz CSÁKY, Die Mehrdeutigkeit von Gedächtnis und Erinnerung. Ein kritischer Beitrag zur historischen Gedächtnisforschung. In: Digitales Handbuch zur Geschichte und Kultur Russlands und Osteuropas, <http://www.vifaost.de/texte-materialien/digitale-reihen-und-sammlungen/handbuch> (Zugriff: 10.09.2010); Christopher TILLEY, *Phenomenology of Landscape*. Oxford 1994, 18.

¹³ Vgl. Helmut HUNDSBICHLER, *Via sive vita. Straße und Weg in der christlichen Metaphorik*. In: JARITZ (Hg.), *Straße* (wie Anm. 9), 9–30.

¹⁴ Vgl. Barbara SCHEDL, *Tafelbild mit Heimsuchung Mariens*. In: Falko DAIM und Thomas KÜHTREIBER (Hg.), *Sein & Sinn, Burg & Mensch. Niederösterreichische Landesausstellung 2001* (Katalog des Niederösterreichischen Landesmuseums N. F. 434). St. Pölten 2001, 524f.

oder *via regalis*, später „Landstraße“ bezeichneten Hauptverkehrswege im Reich bei der Herausbildung regalienartiger Ansprüche von König und Landesherren hin; im Umkehrschluss bedeutet dies freilich, dass nicht alle Straßen und Wege, wie früher behauptet, unter ein königlich oder landesherrliches Straßenregal fielen.¹⁵ Erst dadurch ist nach Ansicht des Verfassers, wie im Beitrag zum Verhältnis von Burgenbau und Straße dargelegt, erklärlich, warum auch an lokalen und regionalen Nebenverbindungen hoch- und spätmittelalterliche Burgen mit Wegsperrern errichtet werden konnten, ohne dass sich daraus abzuleitende Konflikte mit dem Landesherren in zahlreichen Schriftquellen manifestiert hätten. Dass gerade Burgen als herrschaftliche Landmarken auch den Raum aus Sicht der Reisenden strukturieren können, überrascht daher nicht und hinterließ als Topos auch seine Spuren in der höfischen Epik.

Weniger Aufmerksamkeit zuteil wurde bislang einem zur Verkehrsinfrastruktur zählenden Bauwerk als „Zwischen-Ort“, nämlich der Brücke. Für das Verständnis von Brücken im Mittelalter und in der frühen Neuzeit ist hervorzuheben, dass die Wortbedeutung im Germanischen wie auch im Alt- und Mittelhochdeutschen den Bohlen- oder Knüppelweg einbezieht, der über sumpfiges und somit – analog zu Gewässern und Taleinschnitten – grundloses Gelände führt. Damit bildet das Wort auch metaphorisch die Brücke zu den ur- und frühgeschichtlichen Knüppelwegen¹⁶, aber auch zu den „Brücken“ der Wallanlagen im nordwestslawischen Milieu.¹⁷ Dass diese Methode der Straßenbefestigung nicht auf den ländlichen Raum beschränkt bleibt, zeigt der Beitrag von Johannes Litzel mit einem beein-

¹⁵ Vgl. dazu auch das Kapitel „Geleit und Zoll“ im Beitrag von Gertrud BLASCHITZ in diesem Band, 104–107. Der Vortrag von Céline PEROL über „Routes, ponts et pouvoirs (France–Italie)“ liegt bedauerlicherweise nicht in schriftlicher Form vor.

¹⁶ BERRY RAFTERY, Archäologie der vor- und frühgeschichtlichen Bohlenwege Irlands. In: SZABÓ, Welt der Straßen (wie Anm. 1) 139–154.

¹⁷ Vgl. Ralf BLEILE, Der slawische Wege- und Brückenbau in Norddeutschland (8.–12. Jahrhundert). In: Walter MELZER, Mittelalterarchäologie und Bauhandwerk. Beiträge des 8. Kolloquiums zur archäologischen Erforschung des mittelalterlichen Handwerks (Soester Beiträge zur Archäologie 6). Soest 2005, 125–148; DERS., Slawische Brücken in Mecklenburg-Vorpommern. In: Bodendenkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern, Jahrbuch 46 (1998) 127–169.

druckenden Befund aus Jerichow in Sachsen-Anhalt.¹⁸ Bemerkenswert ist dabei u. a. der indirekte Nachweis von Baumplantagen zur geregelten Holzgewinnung für den Wegebau, der seine zeitlich und räumlich weit entfernte Entsprechung im bronzezeitlichen Irland hat.¹⁹

Die Bedeutung von Brücken für Reisende aller Art kann angesichts der zahlreichen Bäche und Flüsse, die – neben den zahlreichen Mooren und feuchten Talauen – Europas Landschaften wie ein Adernetz durchziehen, gar nicht hoch genug eingeschätzt werden: Dies beginnt bei den von der Kälte klammen Füßen bei Furten, die als alltägliche Erfahrung, soweit der Verfasser dies zu überblicken vermag, keinen Widerhall in schriftlichen Quellen erfahren haben, und endet bei den logistischen Schwierigkeiten militärischer Truppenverbände, insbesondere der Kreuzfahrerheere, bei der Überquerung von Flüssen. Dank zeitnaher historiographischer Quellen können die bei Flussüberquerungen aufgetretenen Probleme gut nachvollzogen werden, wie Alan V. Murray in seinem Beitrag ausführt: So ertranken auf dem Dritten Kreuzzug beim Einsturz einer Holzbrücke in Lyon 1190 an die hundert Personen aus den Truppen König Richards I. von England und König Philipps II. August von Frankreich in der Rhône; auch bei der Übersetzung der Drava/Drau bei Belgrad während des Kreuzzugs von 1147 kamen mehrere Ritter mit ihren Pferden ums Leben. Ottokar von Steiermark schildert für das Jahr 1257 ein Unglück bei Mühldorf am Inn (Bayern), als bei der Flucht von Truppen König Ottokars II. Přemysl über den Inn eine Holzbrücke einstürzte und viele Reiter ertranken.²⁰ Durch derartige Erfahrungen wurden die wenigen soliden Brücken im Hoch- und Spätmittelalter zu strategischen Punkten, die in politischen Auseinandersetzungen eine wichtige Rolle spielen konnten: Während die knapp vor 1147 errichtete „Steinerne Brücke“ in Regensburg für die entlang der Donau ins Heilige Land ziehenden Heere des Zweiten und Dritten Kreuzzugs den einzigen leichten und sicheren Übergang an das rechte Donauufer bot und Regensburg daher zum bevorzugten Truppensammelpplatz wurde,²¹ verweiger-

¹⁸ Dankenswerterweise erklärte sich Johannes LITZEL bereit, anstelle des nicht schriftlich vorliegenden Vortrags von Sven SCHÜTTE „Zur Wertigkeit von Straßen im städtischen Raum aus archäologischer Sicht“ einen Beitrag zu liefern.

¹⁹ RAFTERY, Bohlenwege (wie Anm. 16) 140.

²⁰ Vgl. den Beitrag von Gertrud BLASCHITZ in diesem Band, 88, 108f.

²¹ Vgl. den Beitrag von Alan V. MURRAY in diesem Band, 221.

te die Stadt 1266 dem Heer Ottokars II. Přemysl die Benützung der Brücke, wodurch eine Vereinigung mit den südlich von Regensburg lagernden Truppen unmöglich wurde.²²

Brücken wurden demnach als ‚Rettungsanker‘ über lebensgefährliche Hindernisse am Weg erlebt, sie waren aber – vor allem bei Baufälligkei, Hochwasser etc. – selbst potenziell Orte der Gefahr. Darüber hinaus vermittelten sie über „nasse“ Grenzen hinweg, konnten aber ebenso, wie in Regensburg, als Sperren fungieren. All diese ‚Er-Fahrungen‘ flossen auch in die symbolische Überhöhung der Brücke ein, wie Christa Agnes Tucza y in ihrem Beitrag darlegt: Sie vermitteln in mythischen Erzählungen unterschiedlichster Zeitstellung zwischen dem Diesseits und dem Jenseits, wobei der Übergang mit Brückenwächtern gesichert sein kann.²³ Grenzerfahrungen machen Figuren der religiösen Literatur wie auch der höfischen Epik auf „Probebrücken“, die zur Prüfung der Tugendhaftigkeit, aber auch des Mutes dienen. Die Brücke wird dadurch nach Kai Lorenz zum „Schwellenraum“ konstituiert, aus dem die Reisenden vom Transitraum des Weges in den nächsten Raum übertreten.²⁴

Wenn wir das bislang Gesagte zusammenfassen, so scheint der Eindruck von Wegen und Straßen als „Un-Orte“, allenfalls als Transitraum bestätigt. Es gibt allerdings eine Reihe von Quellen, die Wege und Straßen sehr wohl zum räumlichen Objekt werden lassen: Dabei handelt es sich vor allem um Grenzbeschreibungen im Rahmen von Dotationen und Stiftungen, aber auch um Weistümer, deren Grenzverläufe aus einer Abfolge von Landmarken wie Bäumen,²⁵ Bergkuppen und anderen Orten, aber auch linearen Strukturen wie Bächen und eben auch Wegen bestehen. Während Wege (und auf diesen Reisende) sonst zumeist Grenzen überschreiten, werden sie in diesem Kontext selbst zur Grenze und durch die – intendierte – Erinnerung zum Ort, wenngleich die Ausdehnung des Geltungsbereichs wiederum durch Landmarken begrenzt erscheint. Dies kommt auch durch einen ande-

²² Vgl. den Beitrag von Gertrud BLASCHITZ in diesem Band, 88f.

²³ Vgl. dazu auch Peter DINZELBACHER, *Die Jenseitsbrücke im Mittelalter* (Dissertationen der Universität Wien 104), Wien 1973.

²⁴ Vgl. LORENZ, *Raumstrukturen* (wie Anm. 10) 120.

²⁵ Vgl. Peter SZABÓ, *Medieval Trees in Modern Ecology: How to handle Written Sources*. In: *Medium Aevum Quotidianum* 46 (2002) 7–25, hier 19–22.

ren wegbezogenen Aspekt zum Ausdruck, nämlich durch mittelalterliche Straßennamen im ländlichen Raum: Neigte die Straßenforschung bislang dazu, zeitgenössisch überlieferte Weg- und Straßennamen dem gesamten – rekonstruierten – Straßenverlauf zuzuschreiben, mehrten sich Indizien, dass diese Bezeichnungen lokaler Natur sein können. So kommen in einer Region ähnliche bis identische Wegbezeichnungen für unterschiedliche Wegtrassen vor, wie sich auch unterschiedliche Namen auf verschiedenen Abschnitten einer Trasse belegen lassen. Dies bedeutet zwar eine zusätzliche Erschwernis bei der Rekonstruktion von Wegverläufen, wirft aber auch ein Licht auf die unterschiedlichen lokalen Perspektiven auf und von der Straße im Rahmen einer durch eine Gruppe entwickelten *mental map*.²⁶ Die Integration von Wegen und Straßen in Grenzbeschreibungen ist als Hinweis auf die Verdichtung von kolonisiertem Raum zu werten; sie kann auch als Indiz für die Stabilisierung von Wegtrassenverläufen gesehen werden, wenngleich der Widerspruch zwischen ‚Ortsbindung‘ in Quellen mit Rechtsqualität einerseits und dem im topographischen, bisweilen auch schriftlichen Befund fassbaren ‚Oszillieren‘ und Wandern von Wegtrassen andererseits kaum aufgelöst werden kann.²⁷

²⁶ Vgl. dazu die Diskussion zur Wegbezeichnung der „Weinfurt“ versus „Salzstraße“ im südlichen Niederösterreich in Thomas KÜHREIBER, Ein spätmittelalterlicher Steigbügel von der ‚Römerstraße‘/Weinfurt, Gem. Schwarza/Gebirge. Ein Beitrag zur interdisziplinären Altwegforschung. In: Beiträge zur historischen Archäologie. Festschrift für Sabine Felgenhauer-Schmiedt zum 60. Geburtstag (Beiträge zur Mittelalterarchäologie in Österreich, Beiheft 6). 2003, 215–246, hier 216–220, und die Diskussion zum Verlauf von „Böheim“- und „Polansteig“ im Bereich des Stiftungsgutes der Zisterze Zwettl (Niederösterreich): Erwin KUPFER und Maximilian WELTIN, Kommentar zu Urk. Nr. 5. In: Die Urkunden des Niederösterreichischen Landesarchivs 1109–1314, bearb. von Maximilian WELTIN, unter Mitarbeit von Dagmar WELTIN, Günter MARIAN und Christa MOCHTY-WELTIN (Niederösterreichisches Urkundenbuch Vorausband). St. Pölten 2004, 24f.; Replik darauf: Thomas KÜHREIBER, Studien zur Baugeschichte des Gebäudekomplexes auf dem Zwettler Propsteiberg – Die Ergebnisse der Bauuntersuchung von 1998. In: Jahrbuch für Landeskunde von Niederösterreich N. F. 69–71 (2003–2005) 309–386, hier 314–317; Replik darauf: Erwin KUPFER, Streiflichter der niederösterreichischen Landesgeschichte. Kommentare zu Urkunden aus dem niederösterreichischen Landesarchiv. In: Das Waldviertel 58/3 (2009) 240–275, hier 245–248.

²⁷ Vgl. zur Immaterialität von Verkehrskorridoren versus der Materialität von Trassen Thomas SZABÓ, Ergebnisse und Probleme, in: DERS., Welt der Straßen (wie Anm. 1) 361–363.

Die räumliche Bindung von Wegen und Straßen im akkulturierten Raum und die damit verbundenen sozialen und rechtlichen Implikationen werden auch im Beitrag von Thomas Szabó thematisiert: Der Autor zeigt überzeugend auf, wie trotz Veränderung der Verfasstheit des mittelalterlichen gegenüber dem antiken Italien Kontinuitäten in der Organisation der Straßenerhaltung durch anrainende Gemeinschaften – ausgehend von den antiken *pagi* über die als *Pieven* bezeichneten Taufkirchenbezirke zu den ländlichen Kommunen im Rahmen urbaner Territorialherrschaften – erkennbar sind. Vor allem aus den städtischen Verordnungen des 12. und 13. Jahrhunderts geht nicht nur eine konkrete Verortung von Verkehrsverbindungen, sondern auch deren ‚Materialisierung‘ im Sinne von beauftragten Instandsetzungsmaßnahmen hervor.

Dies gilt in etwas anderer Bedeutung auch für städtische Rechtsquellen zur Straßenreinigung. Durch die, infolge der Verdichtung städtischer Verbauung und damit einhergehender Konzentration menschlichen Zusammenlebens entstehenden prekären Hygieneverhältnisse sahen sich viele Städte ab dem 13./14. Jahrhundert veranlasst, Vorschriften zur geregelten Entsorgung von Abfall und Fäkalien zu erlassen. Jean-Pierre Leguay weist in seinem Tagungsbeitrag zu Straßen in den französischen Städten des 15. Jahrhunderts auf den Konnex zwischen der Entstehung von städtischen Straßenpflasterungen und Hygienemaßnahmen hin.²⁸

Die Materialität der Straße findet auch dann bisweilen Eingang in schriftliche Quellen, wenn lokale Weg- und Straßenbezeichnungen des Mittelalters und der Neuzeit auf die Qualität von ehemaligen oder zumindest noch teilweise erhaltenen Straßenkörpern und Straßenoberflächen hinweisen. Magdolna Szilagyí zeigt in ihrem Beitrag am Beispiel der ungari-

²⁸ Demgegenüber weist Matthias UNTERMANN darauf hin, dass auch in deutschen Gründungsstädten des 13. Jahrhunderts mit lockerer Bebauung bereits primäre Straßenpflasterung auftritt: Matthias UNTERMANN, Plätze und Straßen. Beobachtungen zur Organisation und Repräsentation von Öffentlichkeit in der mittelalterlichen Stadt. In: Stephan ALBRECHT (Hg.), Stadtgestalt und Öffentlichkeit. Die Entstehung politischer Räume in der Stadt der Vormoderne. Wien-Köln-Weimar 2010, 59–72, hier 63f.; vgl. dazu auch Gerhard JARITZ, ‚Straßenbilder‘ des Spätmittelalters. In: DERS. (Hg.), Straßen (wie Anm. 9) 47–70, der aufzeigt, dass die „saubere“ städtische Straße im Gegensatz zur „schmutzigen“ Landstraße auch zum Sinnbild für heilsgeschichtliche Bildaussagen symbolisch überhöht wird.

schen Toponyme *öttevény* (serbisch *nasyp*, mit der Bedeutung einer mit [zementiertem] Schotterkies beschütteten [Hoch-]Straße im Sinne der lateinischen Bezeichnung *via antiqua opere cementario supereffusa*) und *kövesút* (lateinische Synonyme *via lapidosa*, *via saxosa* in der Bedeutung einer mit Bruchsteinen gepflasterten Straße), dass diese Begriffe nach breiter schrift-historischer und archäologischer Analyse auf ehemalige römische Trassen Bezug nehmen. Nicht in allen Fällen ist geklärt, ob sie zum Zeitpunkt der Nennung noch als Verkehrsverbindungen genutzt wurden, freilich war ihr – von den pannonischen, unbefestigten Feldwegen abweichender – Bauzustand gute tausend Jahre nach ihrer Errichtung noch immer Anlass, sie als Örtlichkeit wahrzunehmen. Dies gilt insbesondere für die von Mihailo Popovic hier vorgestellte römische Felsentrasse der Limesstraße am *Djerdap*, dem Eisernen Tor zwischen den heutigen Republiken Serbien und Rumänien. Die Bezeichnung „Trajansweg“ (griechisch *tribos Traianu*) durch den frühbyzantinischen Geschichtsschreiber Theophylaktos Simokattes für das Jahr 599 zeigt, dass nicht die ersten Auftraggeber, nämlich die Kaiser Tiberius, Claudius, Vespasian, Titus und Domitian, als Erbauer ins kollektive Gedächtnis Eingang gefunden haben, sondern eben Kaiser Trajan, der im Vorfeld des ersten Dakerkrieges 98 n. Chr. ebenfalls Ausbauten vornehmen ließ und diese auch durch eine monumentale Inschrift, der sogenannten *Tabula Traiana*, im Bereich der *Donja Klisura* feiern ließ.

Jean-Pierre Leguay weist in seinem Beitrag darauf hin, dass es zumindest im mittelalterlichen Frankreich keine Tradition gibt, Straßen nach örtlichen Herrschern oder Herrscherfamilien zu benennen. Als Träger lokaler Identität spielen vielmehr örtliche Heilige bzw. die ihnen geweihten Heiligtümer, später auch Handwerkerquartiere sowie örtliche Verbindungen zu städtischen Gebäuden und Orten mit zentralen Funktionen eine nennenswerte Rolle. Die ‚Politisierung‘ von Straßennamen im städtischen Milieu als *lieux de memoire* scheint hingegen erst eine Entwicklung der Moderne zu sein, wie Peter Stachel in seinem leider hier nicht abgedruckten Referat im Rahmen der Tagung darlegte.²⁹

Wege und Straßen als „Orte“ sind aus realienkundlicher Sicht freilich nicht nur aus wahrnehmungsgeschichtlicher Sicht, sondern auch als „Hand-

²⁹ Vgl. dazu den Sammelband: Moritz CSÁKY und Peter STACHEL (Hg.), *Die Verortung von Gedächtnis*. Wien 2001.

lungsorte“ fassbar. Es sind Akteure, die durch ihre Interaktion mit anderen Menschen die Straße zum sozialen Raum machen, wobei in den meisten Fällen die Öffentlichkeit eine maßgebliche Qualität für den Kontext des Handelns darstellt. Dies kommt zum Beispiel, um noch bei der Verwendung von Römerstraßen im Mittelalter zu bleiben, bei der Nutzung der ehemaligen Limesstraße am rechten Donauufer durch Truppenverbände der Kreuzzugsheere klar zum Ausdruck: Wie die Beiträge von Elena Koytcheva und Alan V. Murray zeigen, schafft allein die Menge der durchziehenden oder sich an Reisestützpunkten aufhaltenden Personen hier eine Öffentlichkeit im Sinne eines ephemeren Raumes, der durch die Deckung von Bedürfnissen hinsichtlich Versorgung mit Nahrung für Mensch und Tier, durch diplomatische Verhandlungen für die Durchreise fremder Territorien und anderes mehr in vielfältiger Weise kurzfristig generiert wird; mit dem Abzug der Truppen entsteht wieder eine andere Raumqualität als zuvor. Noch deutlicher zeigen dies die von Gertrud Blaschitz für das Tagungsthema aufbereiteten historiographischen Schilderungen Ottokars von Steiermark für den Ostalpenraum des 13. und frühen 14. Jahrhunderts: Straßen und das anrainende Gelände wurden für Staatsakte wie Hochzeiten zwischen Regentenfamilien, für öffentliche Hinrichtungen oder für religiöse Zurschaustellungen einzelner Gruppen wie der Geißlerbewegung genutzt. Die Öffentlichkeit der Straße steht natürlich im städtischen Kontext noch stärker im Rampenlicht, da die Straße gegenüber den im Laufe des Mittelalters dichter bebauten Arealen klarer abgegrenzt ist. Zum „Handlungsort“ wird die Straße aber nicht nur durch die Akteure, sondern im Sinne des Öffentlichkeitsraumes auch durch das Publikum.³⁰

In diesem Zusammenhang ist am Schluss noch auf das Verhältnis von Architektur und Straße einzugehen: Der Beitrag des Verfassers zum Verhältnis von Burg und Straße, aber auch ein jüngst erschienener Aufsatz von Oliver Creighton für Großbritannien³¹ zeigen, dass der Blick von der

³⁰ Dass dies freilich nicht permanent der Fall war und es gerade im städtischen Milieu auch Maßnahmen zur Beschränkung von Öffentlichkeit gab, hat zuletzt Mark MERSIOVSKY, Wege zur Öffentlichkeit. Kommunikation und Medieneinsatz in der spätmittelalterlichen Stadt. In: ALBRECHT (Hg.), Stadtgestalt (wie Anm. 28) 13–58, kritisch herausgearbeitet.

³¹ Oliver CREIGHTON, Room with a View: Framing Castle Landscapes. In: Peter ETTTEL, Anne-Marie FLAMBARD HERICHER und Tom E. MCNEILL (Hg.), Château et représenta-

Burg auf die Landschaft unter Einbeziehung nicht nur der Zuwegung zum adeligen Wohnsitz, sondern auch von vorbeiziehenden Verkehrsverbindungen durchaus durch die Ausrichtung von Fenstern in Wohnräumen mitkonzipiert wurde. Was diesen Blick auf die Straße von jenem von Stephan Hoppe in diesem Tagungsband für den Schlossbau der frühen Neuzeit herausgearbeiteten „Fächerblick“ unterscheidet, ist die wenig systematische Lenkung des Blicks. Wenn Friedrich Wolfzettel in seinem Beitrag über mittelalterliche Pilgerberichte mit Verweis auf Paul Zumthor von einer „Enträumlichung“ der räumlichen Vorstellung der mittelalterlichen Menschen spricht, so ist damit vielleicht das – auch im Wechselspiel von Architektur und Umraum – fehlende Element der Zentralperspektive gemeint. Es gibt nicht den einen Punkt, auf den der gelenkte Blick hinsteuert bzw. auf den die Sichtachsen gebündelt sind. Gleichwohl zeigen aber sowohl städtische Befunde von Straßenfassaden und öffentlichem Raum³² als auch die hier angedeuteten Bezüge von Burg und Straße im ländlichen Raum, dass die Kraft des Visuellen für die Medialisierung von Herrschaft erkannt und auch gestalterisch umgesetzt wurde. Die – langsame und keineswegs lineare – Verschiebung der räumlichen Wahrnehmung dürfte aber, wie Friedrich Wolfzettel betont, durch das „langsame Zurücktreten der unsichtbaren Jenseitsräume“ als allzeit präsenter Wahrnehmungsfilter induziert worden sein. In die gleiche Richtung verweisen die Aussagen von Ralph Andraschek-Holzer über die Darstellung von Verkehrswegen in topographischen Ansichten des 15. und 16. Jahrhunderts: Während zum einen auch ‚profane‘ Ansichten von Städten, Burgen und Klöstern in Veduten der frühen Neuzeit in ihrer Komposition deutliche Bezüge zu Landschaftsdarstellungen in spätmittelalterlichen religiös-didaktischen Bildquellen zeigen, bildet ab der holländischen Landschaftsmalerei die Landschaft immer seltener die Hintergrundfolie, sondern selbst religiöse Szenen werden nur noch als ‚Nebenschauplatz‘ in diese eingebettet. Das dargestellte Wegenetz dient nun zur Strukturierung von Raum, wie in frühen Landkarten und Vogelschauen; es lenkt den Blick der Betrachter in die räumliche Tiefe des

tions. Actes du Colloque International de Stirling (Écosse), 30 août–5 septembre 2008 (Château Gaillard 24). Caen 2010, 37–49.

³² Vgl. Michael CAMILLE, Signs on Medieval Street Corners. In: JARITZ (Hg.), Straßen (wie Anm. 9) 91–118.

Bildes, es verliert aber nach und nach die bislang mitzudenkende transzendente Ebene. Was aber als Kontinuum bleibt, ist die Tatsache, dass erst durch den Blick auf die Straße die Dynamik des Transitraumes zur Statik des „Ortes“ gerinnt: Das auf dem Weg Wahrgenommene lädt ihn mit Bedeutung auf, wobei die Fixierung des Blickwinkels durch das Fenster/Bild auch den Wegabschnitt zum „Ort“ werden lässt.

Es sind daher bei kulturhistorischen Raumforschungen immer der materielle Realraum wie auch der immaterielle Anschauungsraum mitzubedenken, um die Bedeutung von räumlichen Strukturen und Spuren menschlichen Handelns in diesen zu verstehen. Dies gilt insbesondere auch für Wege, Straßen und Brücken – die Herausgeber hoffen, mit diesem Tagungsband einen Baustein für ein vertieftes Verständnis dieser kulturellen Phänomene zu bieten.