

## MARKT UND STRAÙE IN DEN SEESTÄDTEN LÜBECK UND GREIFSWALD

Die Stadt ist seit ihrem Beginn ein Instrument der Kontrolle und der Domestizierung des Raums durch soziale Systeme. Prozesse der Stadtentwicklung prägen das „Gesicht“ von Städten und ihren Räumen. Sie sind daher zentral für stadt- und raumsoziologische Fragestellungen (Löw u. a. 2008). Was ist Raum? Raum kann man als ein physisches wie symbolisches Gewebe ansehen, dass vielfältige Bereiche verknüpft und erkennbar werden lässt. E. Vavra (2005, S. IX) spricht auch vom „virtuellen Raum“ und meint damit einen „Raum, der immer dann entsteht, wenn reale topographische Koordinations- und Raumstiftungselemente durch Konstituenten anderer Kategorien überformt werden,“. Nach M. Löw wird der Raum als „eine relationale (An)Ordnung von Lebewesen und sozialen Gütern“ (Löw 2001, S. 176) definiert (Abb. 1). Hierbei sind zwei raumkonstituierende Prozesse wirksam: Einerseits „das Platzieren von sozialen Gütern und Menschen bzw. Positionieren primär symbolischer Markierungen, um Ensembles von Gütern und Menschen als solche kenntlich zu machen“ (Löw 2001, S. 158). Diesen Prozess bezeichnet sie als ‚Spacing‘. Andererseits bedarf es bei der Konstitution von Raum einer Syntheseleistung: Menschen und Güter werden zu Räumen über Prozesse der Wahrnehmung, Vorstellung und Erinnerung zusammengefasst. Beides erfolgt jedoch keineswegs beliebig, sondern unter vorstrukturierten Bedingungen, denn soziale Güter entstehen aus dem gegenwärtigen und dem vergangenen Handeln. Soziale Güter erscheinen sowohl materiell – hierunter versteht man Gegenstände vom GefäÙen über den Wohnraum bis hin zu Häusern – als auch symbolisch. Bei diesen Gütern handelt es sich um Werte, Normen oder Vorschriften. Dass beide Güter nicht getrennt voneinander sind, sondern

unterschiedlich in Erscheinung treten, versteht sich von selbst. So stellt ein Haus sowohl ein materielles als auch ein symbolisches Gut dar. Je nach Handlung tritt jeweils die eine oder andere Komponente in den Vordergrund. Die Akteure werden jedoch nicht im Raum angeordnet, sondern erscheinen als aktiv Handelnde. Allerdings bestimmen die sozialen Güter und die bereits vorhandenen Ordnungsmuster diese Handlungen entscheidend mit. Vor diesem Hintergrund vollzieht sich eine Synthese, in dem über Wahrnehmung, Vorstellung und Erinnerung soziale Güter und Menschen zu Räumen zusammengefasst werden (ebd. 158 ff.). Vom Raum zu unterscheiden ist der Ort, an dem durch Platzierung bzw. Spacing Raum geschaffen wird, wobei zugleich der Ort definiert wird. Er ist Ziel und Resultat der Platzierung, überdauert aber auch Veränderungen des Raumes (ebd. 198 ff.). Versteht man Raum im Sinne von M. Löw und damit übergeordnet, ergibt sich ein komplexes Netzwerk an gegenständlichen wie symbolischen Beziehungen zwischen und innerhalb unterschiedlicher Bereiche.

Kurzum – Raum ist mehr als „Weg, Straße, Platz“, er beschreibt eine soziale Kategorie und soziale Praxen. Der moderne wie historische Stadtraum ist geprägt durch unterschiedliche Bereiche. Für den heutigen Betrachter sind Begriffe wie „privater“ und „öffentlicher Raum“ selbstverständlich. Öffentlicher Raum, das sind Straßen, Wege und Plätze, die dem Gemeingebrauch für jeden anheimfallen, der sie ohne besondere Erlaubnis zum Verkehr benutzen will. Öffentliche Räume sind auf den ersten Blick also keinen bestimmten Handlungen vorbehalten, sondern sie sind nutzungs-offene, flexible, nicht starr eingerichtete Räume (Ehrich, Oberste 2009). Im Mittelalter kannten allerdings weder Gesetzgebung

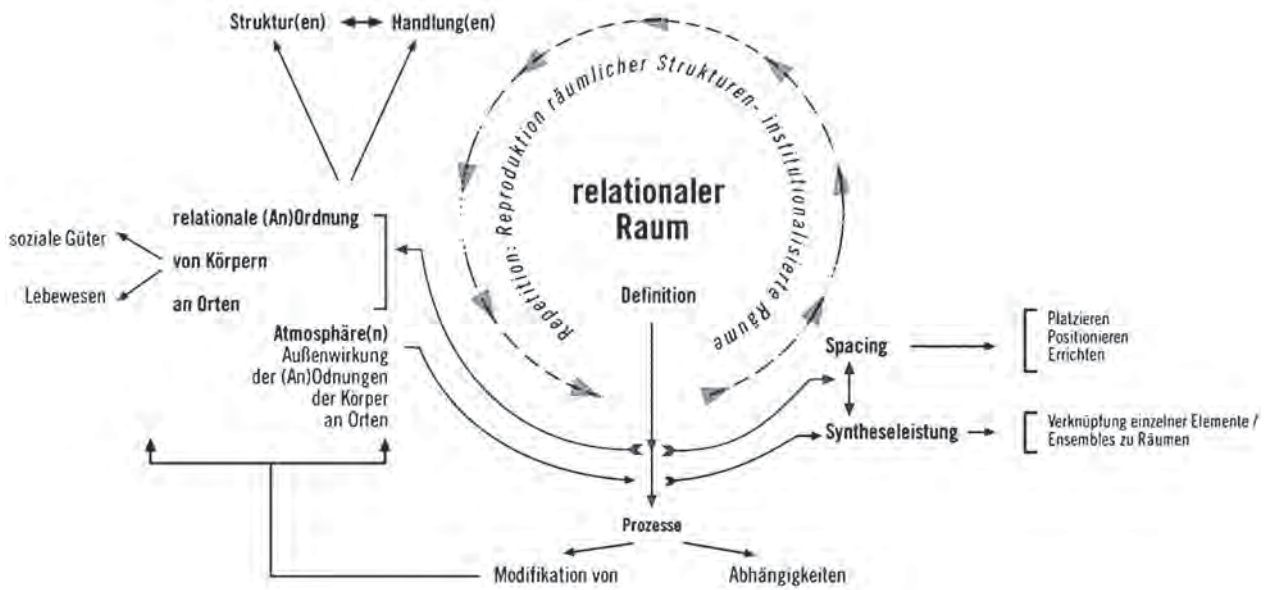


Abb. 1. Modell der Raumsoziologie nach M. Löw (verändert nach Löw u. a. 2008)

noch literarische Quellen das Wort „öffentlicher Raum“ (von Moos 2004; Burkart 2004). Der mittelalterliche Sprachgebrauch leitete die Bezeichnung hierfür aus dem lateinischen „communis“ ab und sprach von der „gemeinen gasse, strasze, platz, den gemeinen weg [...], darin man täglich gehet und wandelt“, der „gemeinen kaufstrasze“ oder der „gemeine markt,„. Auch der freie Durchgang durch ein Haus für die Allgemeinheit wird als „gemein“ bezeichnet (Kaspar 1998). Demgegenüber bezog sich das aus dem lateinischen „publica“ abgeleitete Wort öffentlich auf das „was öffentlich ist oder geschieht“, was den „gemeinen nutz“ (das Gemeinwohl) betrifft, und – was eng verbunden mit der öffentlichen Meinung – zunächst als bloße sprachliche Äußerung begriffen wurde. Öffentlichkeit bestand in Form einer repräsentativen Öffentlichkeit als Verkörperung einer höheren Gewalt, die z.B.

in Form des Königs als Vertreter dieser Öffentlichkeit ihren Ausdruck findet.

Im Dialog zwischen Historischer Archäologie und Geschichtswissenschaft (Baeriswyl u. a. 2009) spielt die Konstituierung und Veränderung des Raums eine wichtige Rolle – vielleicht auch, weil Raum im Spannungsfeld zwischen materieller Präsenz beispielsweise in Form von Plätzen und Häusern und symbolischen Praktiken entsteht. Im Folgenden sollen anhand der Stadt Lübeck und der Stadt Greifswald diese „Bühnen“, ihr Erscheinungsbild und ihre Entwicklung, kurz dargestellt werden. Diese Städte zeichnen sich durch mehrere Unterschiede wie Gemeinsamkeiten aus; sind können jedoch stellvertretend für einen Urbanisierungsprozess gelten, der im Verlauf des späten Mittelalters zu einer grundlegenden Veränderung der Siedellandschaft an der südlichen Ostseeküste führt (Jahnke 2009; Müller 2010; Ruchhöft 2008).

## LÜBECK

Auch wenn über die beiden frühen Gründungen unter Adolf von Schauenburg und Heinrich dem Löwen wenig bekannt ist (Gläser 2008; Legant-Karau 2005; Hammel-Kiesow 2005), kann die Stadt Lübeck nach wie vor als eine archäologisch wie historisch sehr gut untersuchte Seestadt gelten. Deutlich fassbar sind jene Strukturveränderungen, die sich seit dem späten 12. Jahrhundert vollziehen und die Stadt nicht nur zu einem Zentrum der Hanse, sondern auch zu einem „Modellfall“ für die weitere Urbanisierung

der südlichen Ostseeküste werden lassen. Neben der landesherrlichen Burg im Norden und der Domimmunität im Süden liegt die Siedlung der „Kaufleute und Händler“ im zentralen Bereich der Halbinsel. Die „bürgerliche Stadt“ entwickelt sich nach Ausweis der archäologischen, bauhistorischen und schriftlichen Quellen im Bereich zwischen dem dendrochronologisch um 1157 datierten Ufermarkt an der Trave und dem 1171 gegründeten St. Johanniskloster an der Wakenitz. Ab den 1180er Jahren wird mit

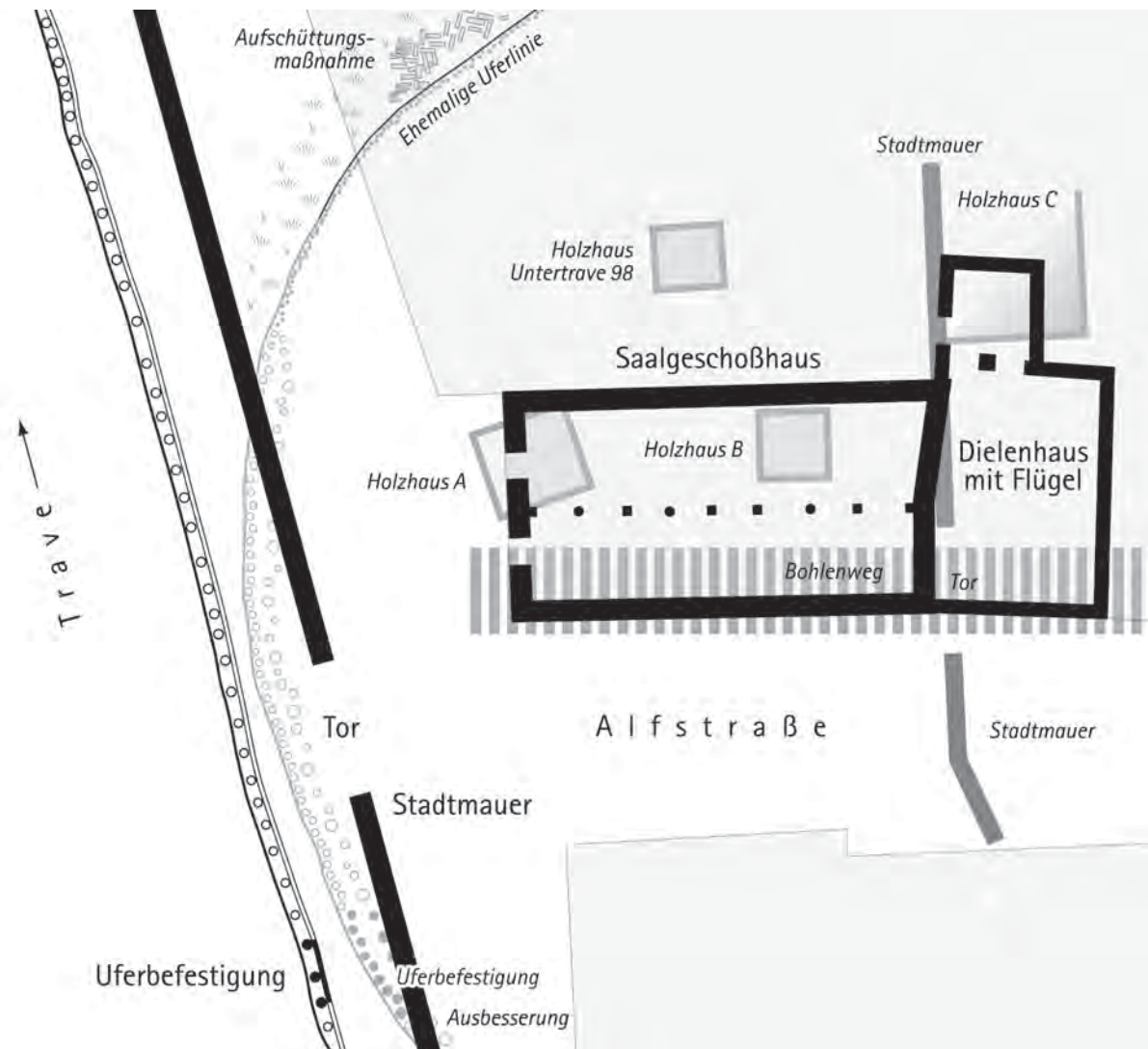


Abb. 2. Lübeck, Ufermark. Grau: Strukturen vor 1217/20, schwarz: um/nach 1217/20 (Grafik H. Dieterich, UFG Kiel)

dem Bau einer steinernen Stadtmauer begonnen, die die Siedlung umgibt. Für die weitere Entwicklung Lübecks sind zwei Ereignisse entscheidend. Ab 1201 gehört die Stadt zum dänischen Königtum und wird gezielt gefördert; die umfangreichen Baulandgewinnungsmaßnahmen und die 1217 die gesamte Halbinsel umfassende Stadtmauer sind Ausdruck dieser prosperierenden Zeit. Weiterhin gelingt es den Führungsschichten, den Status einer „reichsfreien Stadt“ zu erlangen, was sich ebenfalls auf die weitere Entwicklung günstig auswirkt und zugleich dem Modell Lübeck auch den Charakter eines Sonderweges gibt.

Diese Entwicklung spiegelt sich im Werden des Hafens und der Märkte wieder. Bei der Ausgrabung Alfstraße 36/38 wurden am rechten Traveufer die hochmittelalterlichen Hafenanlagen des 12. und 13. Jahrhunderts erfasst (Abb. 2). Ob es davor westlich

der Burg und des Suburbiums bereits in slawischer Zeit einen Hafen gegeben hat, bleibt gegenwärtig noch offen. In die Zeit um 1157 datiert eine Uferbefestigung, für die ein etwa 2 m breiter Streifen aufgefüllt wurde. Somit entstand eine Kaimauer, die es Schiffen mit einem Tiefgang von etwa einem Meter und einer Tonnage bis zu 30 Tonnen erlaubte, anzulegen. Das Areal zwischen dieser Kaimauer und der in den 80er Jahren des 12. Jahrhunderts errichteten Stadtmauer wurde als Ufermarkt genutzt. Hierauf deuten kleinere Bauten sowie das Fundmaterial, zu dem unter anderem Nachweise für Schiffsreparatur und Fischereibetrieb gehören. D. Ellmers (1990) deutet diesen Bereich als Hafen und Ufermarkt der Fernhändler. Dies entspricht einem Modell, dass durch eine räumliche Verbindung von Handelsfahrzeugen, Warenumsatz und Marktverkehr gekennzeichnet ist (Kalmring 2010). In den 1180er Jahren

kommt es zu einer neuerlichen Veränderung, als eine waagerechte Spundwand in die Trave hineingebaut wurde. Nunmehr war es Schiffen mit einem Tiefgang bis zu zwei Metern möglich, anzulegen. Diese Vorverlegung der Kaimauer schuf gleichzeitig neues Bauland für eine Stadterweiterung. In der Dänenzeit, unter der Herrschaft Waldemars II. ist wohl jener grundlegende Strukturwandel zu datieren, der auch dem Innern Lübeck ein neues Gesicht verleiht. Gezielte Landgewinnungsmaßnahmen (Gläser 2004a) und die Errichtung einer neuen Stadtmauer 1217 markieren das Ende des Ufermarktes. Die Errichtung dieser Stadtmauer in einer Entfernung von nur 5 m zur neuen Kaianlage spricht für eine radikale Umstrukturierung des Hafenbetriebs, und angesichts der Strukturveränderungen, die sich um 1200 in Lübeck vollziehen, kann man davon ausgehen, dass der Ufermarkt spätestens in den 1210er Jahren aufgegeben wurde. Der Hafen selbst wird auch verändert: durch den Bau der Holstenbrücke im Jahre 1216 wird die Trave in Ober- und Untertrave geteilt. In der Folgezeit konzentriert sich an der Obertrave der Binnenhandel, vor allem für das Salz aus Lüneburg, während die Untertrave dem Fernhandel vorbehalten bleibt. Auch hier passt man sich den veränderten Bedingungen an, als um 1536 im tieferen Wasser eine Doppelpfahleihe eingeschlagen und der dahinter liegende Streifen mit Erdreich verfüllt wurde, so dass die Kaimauer in Periode III nochmals um 3 m vorverlegt war.

Die Lokalisierung der „Kaufleutesiedlung“ ist sowohl für das schauenburgische Lübeck als auch die frühe welfische Zeit unklar (Hammel-Kiesow 2005, Legant-Karau 2005, S. 17 ff.). Auch wenn die Gleichsetzung der heutigen Marienkirche und der 1170 schriftlich erwähnten „ecclesia forensis“ (Marktkirche) nach wie vor strittig ist, so wird sie wohl auch Marktkirche des hangabwärts an der Untertrave gelegenen ehemaligen Ufermarktes gewesen sein (Ellmers 1990, S. 104 ff.). Über die Lage des Zentralmarktes bzw. weiterer innerstädtischer Marktplätze gibt es in den archäologischen Quellen kaum Belege. Weder für das schauenburgische Lübeck noch für die welfische Gründung ist ein „innerstädtischer“ Markt nachgewiesen, auch wenn ein Markt durch Helmold für 1147 und in weiteren Quellen des 12. und frühen 13. Jahrhunderts genannt wird (Mührenberg 1993, S. 84 f.). Die Grabungen auf dem Markt zu Lübeck belegen jedoch, dass dieser auch zur Zeit des Ufermarktes in Funktion gewesen ist (Mührenberg 1993). Auf dem heutigen Marktgeviert (Abb. 3) konnten Befunde des Gründungsjahr-

hunderts erfasst werden. Ein erster Nutzungshorizont ist durch Pfostenspuren markiert, jedoch in seiner Ansprache und Datierung unsicher. Eine Nutzungsschicht (Nutzungsperiode II), die eindeutig mit dem Marktleben in Verbindung zu bringen ist, stammt aus der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts. Damit bleibt die Frage nach der Anlage des Marktes (1143, 1158/59, zweite Hälfte 12. Jahrhundert) nach wie vor ungeklärt. Deutlich erkennbar wird dagegen eine Umstrukturierung in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts. Hierzu gehört die Herstellung eines Bohlenbelages sowie die Anlage von Abfallgruben. Diese Umgestaltung fällt mit der Aufgabe des Ufermarktes, der Einrichtung eines Kauf- und Gewandhauses bzw. Rathauses und der Vergrößerung des Hafens zusammen. Teil des Zentralmarktes war auch der Schranken (Mührenberg 1996) als mittelalterlicher Fleischmarkt (1288) sowie Sitz der Fronerei (1312). Der westliche Bereich des Schranken war im späten 12. und beginnenden 13. Jahrhundert allerdings kein unbebauter Platz, sondern besaß eine Holzbebauung. Erst im Verlauf des 13. Jahrhunderts entstehen ein Backsteingebäude sowie die Stände der Knochenhauer. Der Schranken gehörte zum mittelalterlichen Zentralmarkt, wobei es mit Errichtung des Kauf- und Gewandhauses bzw. Rathauses vermutlich zu Veränderungen der Struktur gekommen sein wird, die sich im archäologischen Befund aber nur mittelbar niederschlagen.

Der Marktplatz des Mittelalters war deutlich größer als die heutige Marktfläche und erstreckte sich von der Holstenstraße bis zur Marienkirche. Der Lübecker Markt war nicht nur ein wirtschaftlicher Knotenpunkt; über die wirtschaftliche Komponente besaß der Markt auch eine politisch-administrative und soziale Funktion. Hierzu gehört vor allem die Einrichtung des Rathauses. Bereits 1201 verfügte die Stadt über einen Rat, der sich nach Ausweis der Schriftquellen in einem an der Nordwestecke des Marktes gelegenen Gebäude traf (Mührenberg 1993, S. 84). Nicht umsonst wird auch das neue Rathaus am Markt platziert. Vermutlich entstand das Lübecker Rathaus ab etwa 1225/40 (Mührenberg 1993, S. 85). Ursprünglich waren drei giebelständige Häuser geplant, wobei das Langhaus an der breiten Straße zunächst als Tuchhalle diente. Nach dem Stadtbrand von 1250 bildet der sogenannte Gewandhausflügel das eigentliche Rathaus. Zu weiteren Umbauten und Erweiterungen kommt es in den folgenden Jahren, bis dann 1340 das Haupthaus durch einen repräsentativen Neubau ersetzt wird. Mit dem Rathaus schuf sich die städtische Führungsschicht

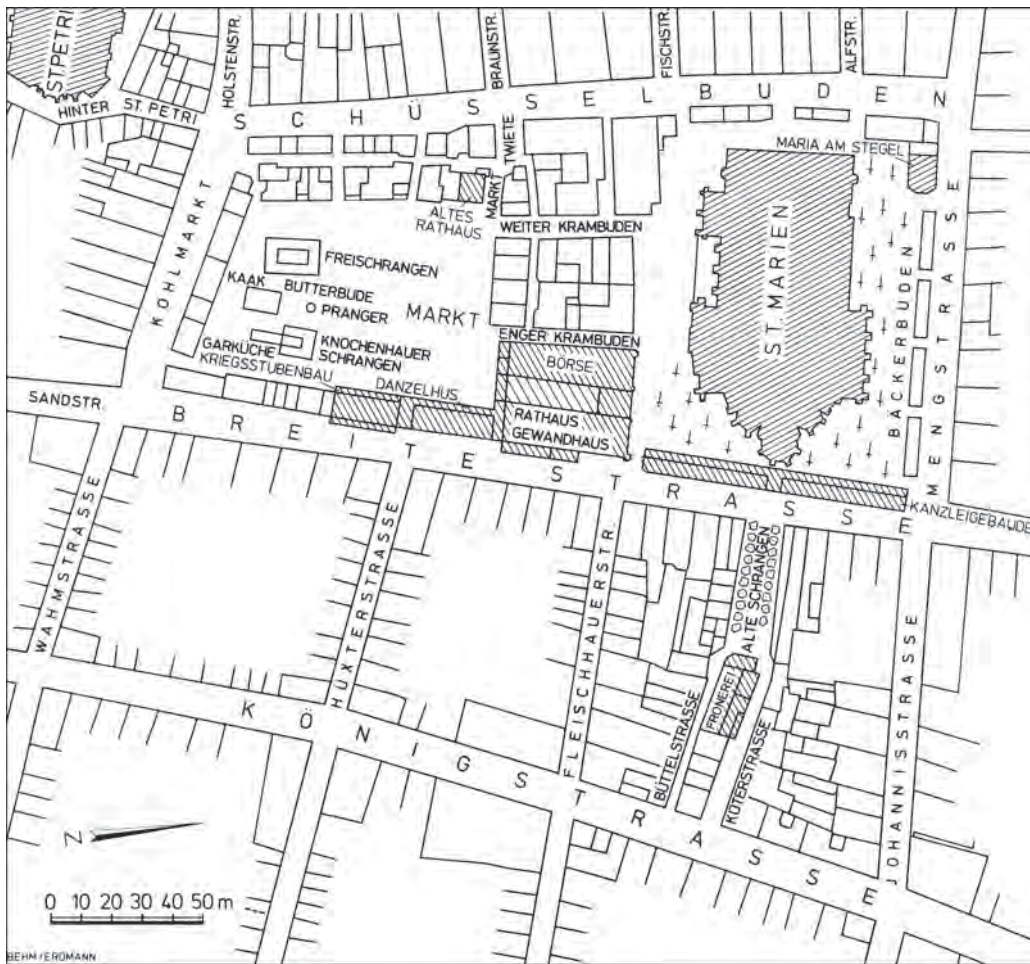


Abb. 3. Lübeck, Markt vor 1830 (Mührenberg 1993, S. 142, Abb. 6.1)

ein backsteinernes Symbol der Macht; es wurde zu einem Ort der Selbstdarstellung und Inszenierung, in dem sich wie auch in der Marienkirche die bürgerliche Stadt der (Fernhandels)-Kaufleute legitimierte.

Die Ausbildung und Verlagerung der Märkte steht im Zusammenhang mit dem Ausbau des Straßensystems. Archäologisch konnten eine Vielzahl von hölzernen Straßenzügen nachgewiesen werden, die sehr differenzierte Konstruktionen erkennen lassen (Grabowski 2002). Auch wenn es an gründungszeitlichen Nachweisen fehlt, so ist mit M. Gläser (2004a, S. 178) davon auszugehen, dass die ältesten Straßenzüge die zunächst isolierten Siedlungsteile verbunden haben werden. Darüber hinaus kommt dem Fernhandelsweg von Bardowiek nach Alt-Lübeck und den weiteren Zentralorten an der Ostseeküste bereits in slawischer Zeit große Bedeutung zu. Der genaue Verlauf der Trasse über den Stadthügel ist allerdings unbekannt, und in den Schriftquellen wird 1160 lediglich die südliche Wakenitzbrücke genannt. Auch über eine Ost-West-Achse ist

wenig bekannt. Der heutige Straßenzug Fischstraße-Fleischhauerstraße wird allerdings vor dem Hintergrund der Hafenanlagen bereits im 12. Jahrhundert wichtig gewesen sein, und verband dann Zentralmarkt, Marienkirche und Johanniskloster. Die für die Seestädte/Hansestädte als typisch angesehen Hafenstegestraßen sind zwar eine Konsequenz der Warenlogistik und Topografie, müssen jedoch nicht zwangsläufig als Hinweis auf eine Stadtplanung im Rahmen eines „Gründungsaktes“ angesehen werden (Gläser 2004b; Hammel-Kiesow 2005). Während für 1227 die ältesten Straßennamen überliefert sind, stammen die frühesten archäologischen Nachweise aus der „Breiten Straße“ (um/nach 1156) sowie der „Mühlenbrücke“ (um 1177). Weitere Daten stammen aus den Straßen „Königstraße“ und „Huxstraße“ (um/nach 1198, 1200). Die Straßen des 12./13. Jahrhunderts besitzen Breiten zwischen 4,5 und 5,2 m, in der Hundestraße sogar um 7,0 m. M. Grabowski (2002, S. 424) wertet die nachweisbare Segmentierung von einheitlichen Straßenzügen als einen Hinweis, dass für die Ausbesserung die an dem Straß-

zug befindlichen Hausbesitzer zuständig waren. Der Übergang von der Holzstraße zur gepflasterten Straße ist für Lübeck schwer nachzuvollziehen. Im Bereich der Burgstraße befindet sich derzeit der älteste Beleg aus dem 12. Jahrhundert (Gläser 2004a,

S. 180, Abb. 6). Der Übergang von der Holzstraße zur Steinstraße wird nach Bedeutung der Straße zeitlich stark differieren und vermutlich auf den zentralen Magistralen am ehesten erfolgt sein.

## GREIFSWALD

Greifswald, am Fluss Ryck etwa 12 km vom Greifswalder Bodden entfernt gelegen, erhielt im Jahre 1250 das Stadtrecht. Die Stadt war Mitglied der Hanse, wobei sie aber nie die Bedeutung von Stralsund oder Rostock erlangte. Mit einer Grundfläche von etwa 36 Ha kann sie als eine Klein- oder Mittelstadt gelten. Bereits in den 1240er Jahren war ein Markt des Klosters Eldena eingerichtet worden, der dann 1249 an den Herzog Wratislaw III. überging. Die Nennung „oppidum“ im Jahre 1248 deutet darauf hin, dass die Siedlung zu diesem Zeitpunkt stadtartigen Charakter besaß. Ausgehend von den Mönchen des Kloster Eldena über die herzogliche Initiative bis hin zur Bürgerstadt sind also sehr unterschiedliche Gruppen am Stadtwerdungsprozess beteiligt (Igel 2002; 2009; Müller 2010). Vor dem Jahre 1264 entstand westlich der Altstadt die Neustadt, die direkt mit der Altstadt vereinigt und mit einem gemeinsamen Markt ausgestattet wurde. Aufgrund der Kirchentopographie, aber auch vor dem Hintergrund der archäologischen Daten, werden die Quartiere zwischen St. Marien und St. Nikolai (ersturkundlich 1262) als die ältesten Teile angesehen, während St. Jakob die Kirche der Neustadt war. Eine Erweiterung der Stadt im Bereich des Rycks ist im Verlauf des 13. Jahrhunderts anzunehmen.

Frühe Nachweise zur Straßenführung stammen aus dem Ostteil der Stadt (Schäfer 2004). Hier konnten Reste einer um 1250 errichteten, etwa 5,5 m breiten Holzstraße im Bereich des Mühlentores ausgegraben werden, die in Richtung Wolgast und Anklam führte. Reste einer Straße in Nord-Süd-Richtung datieren ebenfalls in die 1250er Jahre. Dass es nach Verleihung des Stadtrechtes zu einer regen Bautätigkeit kam, findet nicht zuletzt seinen Ausdruck in den Erneuerungs- und Ausbesserungsmaßnahmen dieser und weiterer Straßenzüge, die in den 1260er Jahren erfolgten. Recht schnell erfolgt eine „Versteinerung“, wenn man aufgrund von Pflasterbefunden des späten 13. Jahrhunderts auf privaten Grundstücken auf entsprechende öffentliche Wege zurückschließt. Die bislang vorliegenden Ergebnisse belegen eine hohe Persistenz der Straßenführung, was aber angesichts der Stadtfläche nicht verwundert.

Allein die Straßenführung der Hunnenstraße, dem zentralen Weg in Richtung Stralsund und der Ostseeküste wurde zugunsten des Baus der Nikolaikirche verändert.

Der Greifswalder Markt nimmt in seinem Ursprung den gesamten Raum zwischen Fisch- und Knopfstraße im Westen und Osten sowie Langer Straße und der verlängerten Fuhrstraße im Norden bzw. Süden ein. Der Marktplatz wurde spätestens in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts angelegt (Abb. 4). Ein Holzbau der 1260er Jahre wird als Rathaus anzusprechen sein; ein Neubau erfolgte nach der Privilegierung Greifswald, der Vereinigung von Alt- und Neustadt sowie dem Stadtmauerbau. Der Bau bestand bis in die Zeit um 1300. Nach Ausweis der schriftlichen Quellen entstanden in der Folgezeit an der Stelle des heutigen Rathauses Krämerbuden sowie Hökerbuden und Fleischscharren in den südlich anschließenden Straßen. Ein neues Rathaus wurde in den 1340er Jahren errichtet und war das dominante Gebäude des Platzes, der es von drei Seiten umgab. Krämer- und Tuchschererbuden wurden an das Rathaus gebaut, und an der heutigen Domstraße entstand der städtische Wirtschaftshof. Weitere wichtige Einrichtungen Administration und der Wirtschaft befanden sich im südlich des Marktes gelegenen Straßenkreuz. Auffällig ist weiterhin, dass eine eigentliche Marktkirche fehlte; die den Markt im weiteren Sinne umgebenden Kirchen – St. Marien, St. Nikolai sowie das Franziskanerkloster waren räumlich und baulich abgesetzt, selbst wenn sie in enger Beziehung zum Rat oder einzelnen Ratsfamilien standen. Das Areal südlich des Marktes besitzt eine starke Bebauungsverdichtung und wird durch städtische Einrichtungen geprägt. Hierzu gehören die Hökerbuden, der Scharren sowie Stadthaus und Schoßhaus sowie weitere Gebäude. Zusammenfassend war der Markt sowohl Wirtschaftsraum als auch städtischer Platz. Im unmittelbar angrenzenden nördlichen und östlichen Teil entstehen die begehrtesten Wohnlagen der Stadt, während sich die wirtschaftlichen Funktionen eher im südlich anschließenden Bereich zu konzentrieren scheinen.

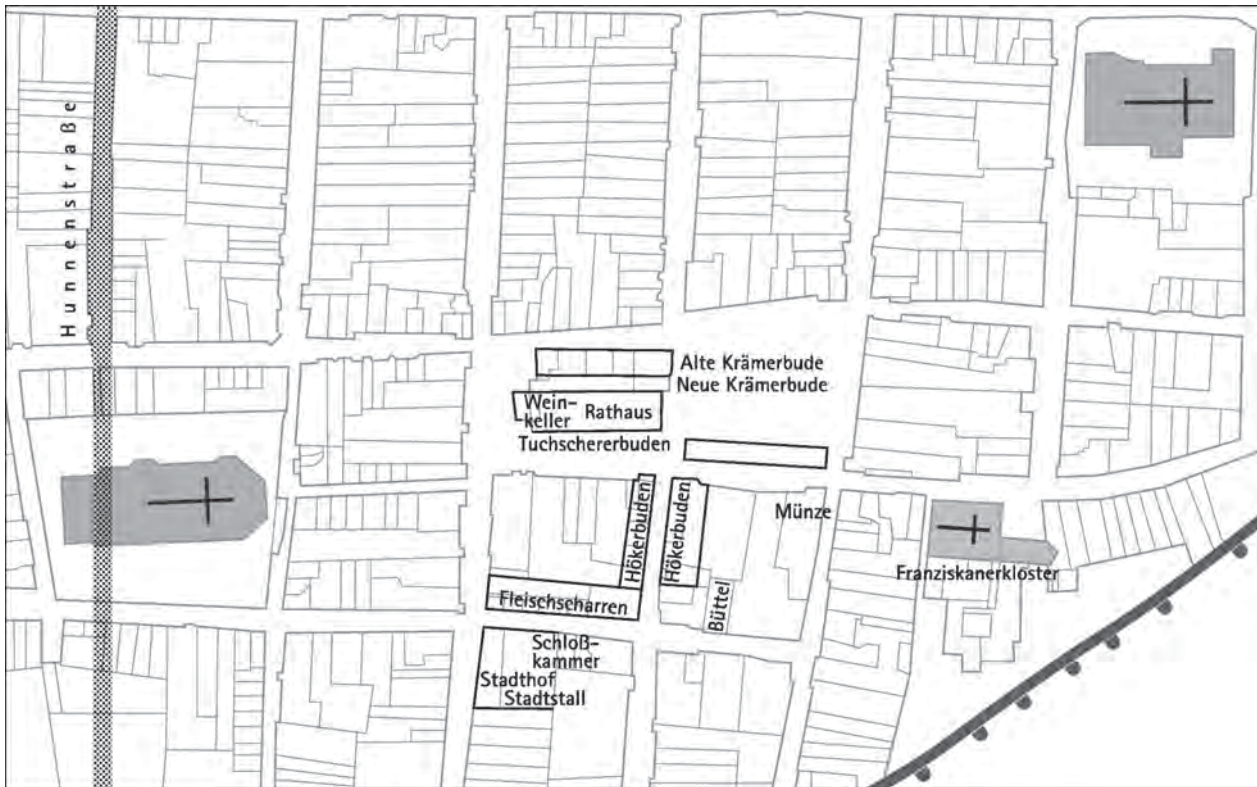


Abb. 4. Greifswald, Entwicklung und Einrichtungen des Marktes bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts  
(verändert nach Igel 2002, Grafik H. Dieterich, UFG Kiel)

### DIE VERHÄUSLICHUNG DES MARKTES

Bauen ist die kulturelle und soziale Aneignung und Konstruktion und des Raumes. Das Haus ist das Grundelement der Stadt in Form von Einzelgebäuden und Gebäudeensembles. Es ist Ausdruck sozialer Gruppen und Traditionen. Unter Verhäuslichung kann eine fortwährende Verlagerung öffentlicher Funktionen in Innenräume verstanden werden. Beispiele hierfür sind beispielsweise der Wandel des öffentlichen Raumes von der Straßenöffentlichkeit zu gemeinschaftlichen Höfen und privatem Wohnen, aber auch von lokalen Märkten auf städtischen Plätzen zu Markthallen. Die Verlagerung des Ufermarktes auf Zentralmärkte, vor allem aber in die Häuser der Kaufleute stellt ein Beispiel für eine „Verhäuslichung“ dar. Dabei muss man allerdings zwischen dem Fernhandel, der in die Häuser der Kaufleute verlegt wurde, und dem Nah- und Lokalhandel unterscheiden, der in weitaus stärkerem Maße an Marktplätze gebunden war. Auf baulicher Ebene spiegelt er sich in der Entstehung des Dielenhauses wider, das sowohl einen multifunktionalen Bau als auch den charakteristischen Typ des hansischen Handelshauses darstellt.

Ausgangspunkt der Entwicklung in den Seestädten ist der Wandel von großen blockartigen Parzellen hin zu schmalen rechteckigen Parzellen. Dieser ist nicht nur anhand der archäologischen Untersuchungen in Lübeck, sondern auch anderer Städte gut nachvollziehbar. Normativ schlagen sich diese Strukturveränderungen deutlich später in den entsprechenden Passagen des Lübecker Rechts nieder (Holst 2004). Waren bis in die späten 1180er Jahre hinein die „Stadtteile Bürgerstadt, Domimmunität, Burg, Ministerialensiedlung“ auf der Grundlage unterschiedlicher Rechte organisiert, so bildete das kodifizierte Stadtrecht von 1225 einen Wendepunkt. Künftig wird es als „Lübisches Stadtrecht“ von mehr als 100 Städten an der südlichen Ostseeküste übernommen. Der Platz- und Straßenraum dürfte zunächst dem Stadtherren gehört haben. Mit der Kommunalisierung und der Anmaßung stadtherlicher Rechte nach 1226 wurde der Rat Lübecks Grundherr der Stadt. Dies war gleichbedeutend mit der Möglichkeit, Gesetze und Verordnungen zu erlassen, die stadtplanerisches Gepräge besaßen. Hierzu gehörten unter anderem jene Verordnungen, die ge-

meinsame Brandmauern und Baufluchten vorschrieben und die Vergabe von Grundstücken regelten. Sicherlich durch die Stadtbrände beschleunigt, aber nicht ursächlich in einem Zusammenhang zu sehen, sind jene Passagen in den Stadtrechten, die gemeinsam Brandmauern und Giebelständigkeit fordern. Die Vorschrift der Errichtung gemeinsamer, backsteinernen Brandmauern ging erst 1276 in das Stadtrecht ein. Indes wird es sich um Setzung einer bis dahin geübten Praxis gehandelt haben, wie die frühen Steinbauten mit gemeinsamen Brandmauern aus den 1240er/60er Jahren belegen. Bei den frühen repräsentativen Steinbauten handelte es sich zumeist um Steinwerke und Saalgeschossbauten, die in Lübeck, Stralsund und anderen Städten der Ostseeküste für das frühe bis mittlere 13. Jahrhundert charakteristisch sind (Müller 2006). Besonders die Saalgeschossbauten boten über ihr repräsentatives Erscheinungsbild hinaus auch geeignete Lagermöglichkeiten, wovon nicht zuletzt der als „Gildehaus“ angesprochene Saalgeschossbau in der Alfstraße 38 zeugt. Auch im Zusammenhang mit der frühen profanen Steinarchitektur sind die Gewölbekeller zu sehen, die vor allem in Lübeck, aber auch anderen Städten der südlichen Ostseeküste anzutreffen sind (Brüggemann 2006). Diese gewölbten Lager- und Handelsräume konzentrieren sich in Lübeck nach Ausweis der bauhistorischen Analysen vor allem im Gebiet des sogenannten Gründerviertels und der Nord-Süd-Achse. Unterschiedliche Typen lassen sich feststellen; neben „offenen“ Kellern, die straßenseitig über die Kellerhalse begehbar waren und vor allem dem Detailhandel gedient haben werden, sind auch Gewölbekeller in den rückwärtigen Gebäudebereichen nachweisbar, die vermutlich dem Großhandel vorbehalten gewesen sind. In jedem Falle handelt es sich um marktnahe Kaufkeller, in denen Waren angeboten und verhandelt wurden. Mit der Umorientierung des hansischen Handels verloren die Gewölbekeller zunehmend an Bedeutung; sie wurden jedoch nicht völlig aufgegeben, da ihre konstante Temperatur und Luftfeuchtigkeit nach wie vor für bestimmte Waren durchaus gute Lagerungsbedingungen boten. Baulicher Ausdruck dieser Entwicklung ist auch die Ausbildung des Dielenhauses, das gemeinhin als Symbol des „hansischen Kaufmannes“ verstanden wird. Zunächst einmal ist das Dielenhaus ein Gebäudetyp, der multifunktional von unterschiedlichen Gruppen und sozialen Schichten erworben und veräußert werden konnte. Der Erfolg des Dielenhauses beruht vor allem auf seiner Flexibilität; es konnte gleichermaßen von Händlern wie Handwer-

kern genutzt werden. Darüber hinaus markiert das Dielenhaus aber auch eine Veränderung des Handels. Nicht allein Luxus-, Stück- und Wertgüter, sondern Sack- und Schüttware bilden als Massengüter die ökonomische Basis. Mit den bis zu 5 m hohen Erdgeschosshallen und den darüber angeordneten Lager- und Schüttböden erscheint ein im inneren funktionaler Wirtschaftsbau, dessen gotische Treppengiebel sich nach Außen zugleich sakraler Formensprache bedienen.

Der Bau von gemeinsamen Brandmauern prägte den Stadt-Raum nachhaltig, auch wenn die baurechtliche Normierung nicht zwangsläufig eine Versteinerung des Aufgehenden und damit auch der Giebelfront bedeute. Die Gebäude konnten durchaus in Holz- oder Fachwerktechnik errichtet worden sein. Zwar ist an den Städten der südlichen Ostseeküste die Tendenz zu einer Versteinerung unverkennbar, jedoch fehlt es mit Ausnahme von Lübeck nach wie vor an detaillierten bauarchäologischen und bauhistorischen Untersuchungen zu Ablauf dieses Wandels. In Lübeck indes zeigt es sich, dass innerhalb eines recht kurzen Zeitraumes während der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts die Ordnung durchgesetzt bzw. umgesetzt wurde. Die Brandmuerartikel gehen von einem giebelständigen Haus als Regelfall aus, „wenn die gemeinsam zu bezahlende Länge auf 60 Fuß begrenzt wird“ (Holst 2004, S. 110). Dies bedeutet auch, dass nicht nur das straßenseitige Erscheinungsbild als einheitlich verstanden wurde, sondern sich auch im rückwärtigen Teil eine durchgehende Gebäudeflucht ausbilden konnte, wie dies beispielsweise in der Lübecker Stadtansicht von Elias Diebel aus dem Jahre 1551/52 deutlich erkennbar ist.

Mit den Brandmauern wurden topographisch und morphologisch Bereiche festgeschrieben, denn nur im Notfall konnten die Mauern wieder abgebrochen werden. Gemeinsame Brandwände setzen ein Einvernehmen zwischen den Bauherren voraus, und so werden nicht nur einzelne Häuser, sondern auch Blöcke und letztlich der gesamte Stadtraum zu Wirtschaftsobjekten. Auch wenn eine Ablösung traufständiger Gebäude durch giebelständige Ausrichtung nicht primäres Ziel der baurechtlichen Bestimmungen gewesen sein dürfte, so beschleunigten sie den Prozess. Nicht zuletzt sind sie ein Ausdruck einer zunehmenden Kapitalisierung des Immobilienmarktes. Die Einführung der Brandmauern ist weniger vor dem Hintergrund der Stadtbrände oder eines Platzmangels zu suchen, als vielmehr Ausdruck eines neuen Wirtschaftsbegriffes. Vor allem die Untersuchungen von R. Hammel-Kiesow (2005) in Lübeck



haben gezeigt, dass der Stadtraum als Wirtschaftsgut begriffen wurde. Folgt man R. Hammel-Kiesow, so wurde nunmehr der gesamte Stadtraum als Wirtschaftsgut verstanden, bei dem die städtische Führungsschicht nicht nur über entsprechenden Grund und Boden verfügte, sondern auch die Vermarktung dieses Wirtschaftsgutes steuern konnte. Vor diesem Hintergrund kann man durchaus von einer „Stadtplanung“ sprechen. Gemeint ist hierbei nicht die konsequente Umsetzung einer Idee im Sinne von Stadtgründung, sondern die Ordnung des Raumes im Schnittpunkt unterschiedlicher Interessengruppen. Im Bereich von Block 10, einem Gebiet im Nordosten des Stadthügels können die Veränderungen des späten Mittelalters besonders gut nachvollzogen werden (Abb. 5). Das Areal zwischen den Straßen „Langer Lohberg“ und „Wakenitzmauer“ ist im 12. Jahrhundert durch größere Parzellen charakterisiert. In der Folgezeit werden östlich davon langrechteckige Parzellen angelegt und mit Dielelhäusern erschlossen. R. Hammel-Kiesow (2005) bringt diesen Vorgang mit einer Erweiterungsphase in Verbindung, die in den Schriftquellen als „nova civitas“ erscheint und sieht ihn als ein Ausdruck einer gezielten Stadtplanung.

Auch in Greifswald kommt es recht früh zu einer Konsolidierung des Bau- und Parzellengefüges. Analog zu den Ausgrabungsbefunden aus Lübeck werden Großparzellen angenommen, die nachfolgend durch Teilungsprozesse verkleinert werden. Gemeinsame Brandmauern aus dem späten 13. Jahrhundert belegen nicht nur die rasche Übernahme, sondern auch Umsetzung der Bauverordnungen des Lübschen Rechts. Auch wenn die frühesten Backsteinbauten auf die 1270er Jahre zurückgehen, so kommt es wohl erst im Verlauf des 14. Jahrhunderts zu einer massiven Versteinerung. Die bauarchäologisch und anhand der Schriftquellen nachweisbaren Bauten finden sich vor allem um den Bereich des Marktes (Abb. 6.1). In einem groben Überblick lassen sich drei Bereiche mit verschiedenen Grundschemas der Bebauungsstruktur ausmachen. In der Altstadt dominieren von einigen Ausnahmen abgesehen Giebelhäuser und vermitteln somit das Bild geschlossener Straßenzüge. In der Neustadt findet sich dagegen ein deutlich größerer Anteil von Buden, und der Bereich südlich von St. Nikolai und St. Jakobi scheint ebenso wie der westliche und östliche Stadtrand durch größere Hofkomplexe geprägt worden zu sein. Der öffentliche Raum der Stadt wird damit ent-

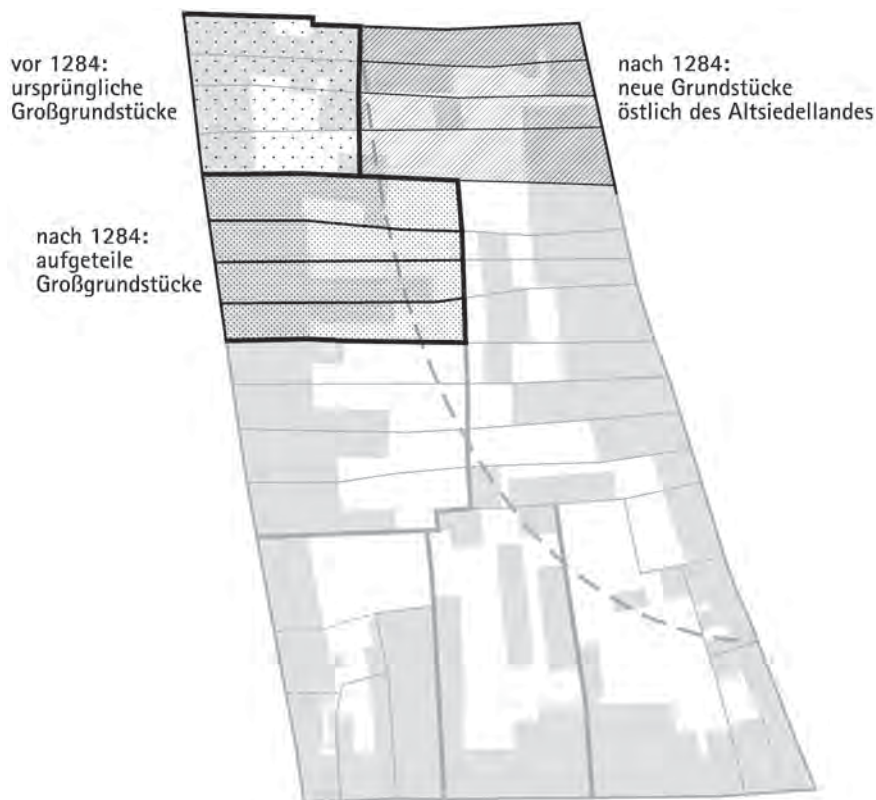


Abb. 5. Lübeck, „Block 10“. Rekonstruktion des Parzellengefüges vor 1284 sowie späteren Teilungen (verändert nach Hammel-Kiesow 2005, Grafik H. Dieterich, UFG Kiel)

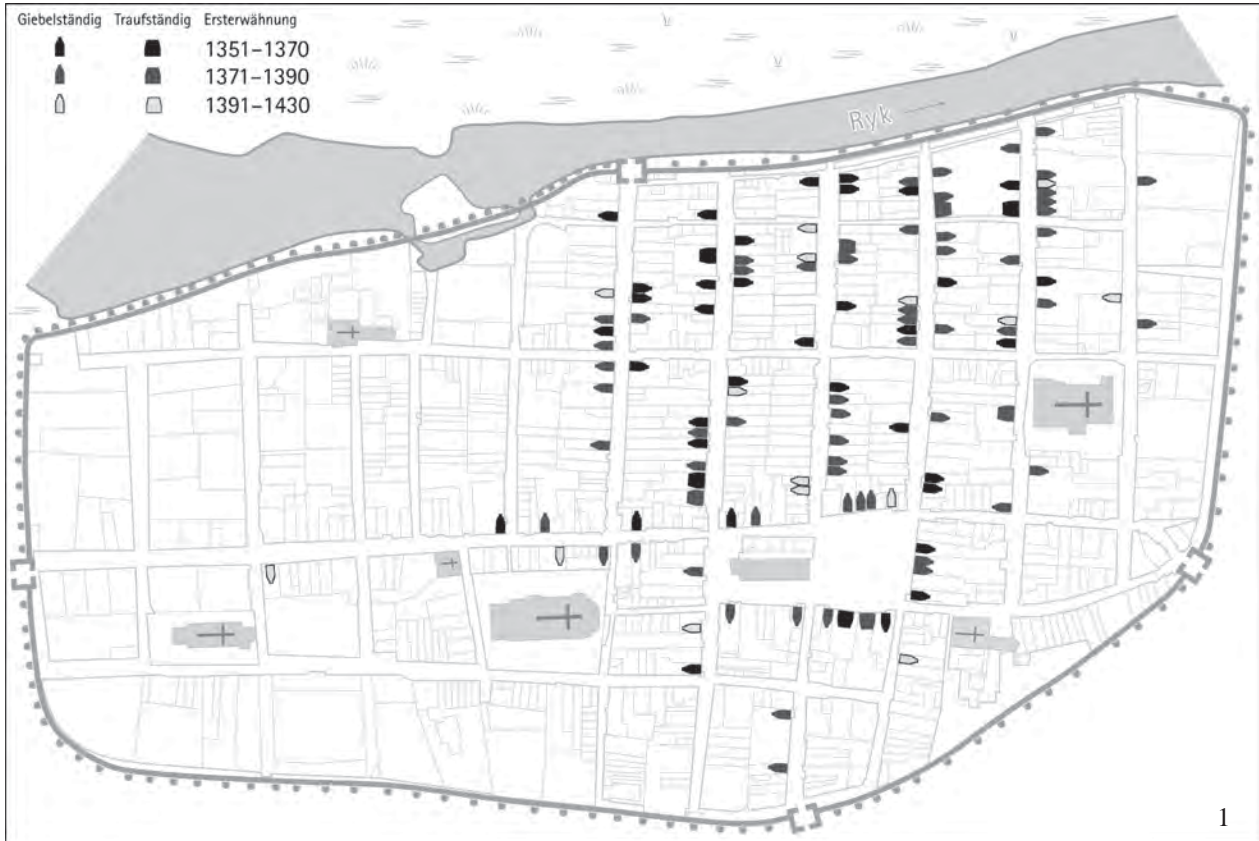


Abb. 6. Greifswald. 1. Steinhäuser zwischen 1351 und 1450. 2. Wohnhäuser der Ratsherren und Bürgermeistern (verändert nach Igel 2002, Grafik H. Dieterich, UFG Kiel)

scheidend geformt, denn nunmehr dominieren die giebelständigen Fassaden die Straßenfronten. Ratsfamilien konzentrieren sich besonders an der Süd- und Ostseite des Marktes sowie den Altstadtbereichen zwischen der nördlichen Steinbeckerstraße und St. Marien (Abb. 6.2). Berücksichtigt man den Besitz und die Besitzdauer von Grundstücken der Ratsherren, so präzisiert sich das Bild (Igel 2002; 2007). In den Bereichen zwischen Markt und Hafen setzte frühzeitig eine Versteinerung der Straßenzüge ein, die auffallend große steinerne Traufenhäuser sowie Giebelhäuser umfassen und deren Besitzer neben den Ratsherren und Bürgermeistern der Stadt auch andere Sozialgruppen waren, die vornehmlich am Fernhandel partizipierten. Analog zu Ergebnissen anderer Ostseestädte darf man allerdings auch hier nicht

von einem geschlossenen Stadtbild ausgehen, so dass vor allem kleinteilige Budenbebauung dominierte (Christensen 2006). Mit der Giebelständigkeit der Gebäude wurde eine einheitliche, weitgehend geschlossene und gleichmäßige Straßenfront und damit Raumwirkung erzielt. Allerdings haben Untersuchungen in den Ostseestädten gezeigt, dass diese Geschlossenheit keinesfalls als absolut anzusehen ist. Der Immobilienmarkt war konjunkturabhängig, und damit ist zwischen dem Anspruch und seiner Durchsetzung zu unterscheiden. Wenig rentable Areale des Stadtraumes werden so vermutlich erst später erschlossen und bislang fehlt es an vergleichenden Studien, die vor allem Klein- und Mittelstädte mit einbeziehen.

### ZUSAMMENFASSUNG

Zu Beschreibung und Ordnung der mittelalterlichen Stadt benutzt E. Schirmacher (1988, S. 20 ff.) den Begriff „Bereich“ und unterscheidet vier Kategorien. Neben (1) den topographischen Bereichen und (2) den historisch-genetischen Bereichen sind dies (3) die morphologischen Bereiche sowie (4) die Nutzungsbereiche. Diese Bereiche können im Sinne des ‚Spacings‘ von M. Löw als Kategorien des Raumes angesehen werden, und sie werden auf der Grundlage von erfolgten Entscheidungen ebenso wie durch gegenwärtige Entscheidungen geschaffen. Die Städte der südlichen Ostseeküste sind überwiegend auf die maritimen Transportzonen ausgerichtet. Der Seehandel und seine Infrastrukturen prägen das Bild der weiteren städtischen Entwicklung. Zugleich stellen die Städte Schnittstellen zwischen dem Binnenland und dem Meer dar, sie mussten über ein entsprechendes Hinterland und fluviale Transportrouten verfügen, um über den Eigenbedarf und lokale Marktfunktionen hinaus überregional Marktfunktionen einzunehmen. Die in Lübeck und auch Greifswald fassbaren Strukturen und Prozesse zeigen dies deutlich. Der Wechsel vom Ufermarkt zu innerstädtischen Märkten, der typisch für den Übergang vom frühen zum hohen Mittelalter zu sein scheint, belegt den Veränderungsdruck im Zuge der hochmittelalterlichen Transformationsprozesse. Der Markt ist dabei die innerstädtische Fortsetzung der maritimen Transportzonen, die zunächst vom Meer über

das Hafengebiet bis zum Ufermarkt reichen und dann eine grundlegende Wandlung erfahren. Der öffentliche Raum des Marktes und seines unmittelbaren Umfeldes ist kombiniert mit weiteren halböffentlichen und privaten Räumen. Hierzu gehören das Rathaus ebenso wie die frühen Steinbauten, die sich in Lübeck und Greifswald in Marktnähe konzentrieren und die Anwesenheit sozialer wie ökonomischer Eliten markieren, die im Handel eingebunden sind. Die Stadt, so lässt sich plakativ sagen, nimmt das Meer in sich auf, in dem der Handel nunmehr in die Handelshäuser und auf die Märkte verlagert wird. In der Stadt treffen die binnenländischen und maritimen Transportzonen aufeinander, die die Seestadt konstituieren. Es werden neue morphologische Bereiche geschaffen (Markt, Rathaus, giebelständiges Dielenhaus) und durch Normen und Rechtssetzungen nicht nur abgesichert, sondern als historisch-genetische Bereiche auch fortgeschrieben. Zugleich werden neue Nutzungsbereiche erkennbar, beispielsweise durch die Verlagerung bestimmter Handelsfunktionen in die Dielenhäuser. In diesen wird der städtische Raum der „Hansestadt“ gleichsam konzentriert – plakativ lässt sich sagen, dass der strassenwärtige Raum für den öffentlichen Raum, die Diele und Böden den halböffentlichen Raum der Handelsbeziehungen und die Wohnräume und Hinterhöfe den privaten Raum markieren.

## LITERATUR

- Baeriswyl A., Descoedres G., Stercken M., Wild D. (Hrsg.)  
2009 *Die mittelalterliche Stadt erforschen – Archäologie und Geschichte im Dialog*. Schweizer Beiträge zur Kulturgeschichte und Archäologie des Mittelalters t. 36, Basel.
- Brüggemann St.  
2006 *Das Stralsunder Kellerkataster*. In: St. Brüggemann (Hrsg.), *Keller in Mittelalter und Neuzeit*. Beiträge zur Archäologie, Baugeschichte und Geschichte. Beiträge zur Ur- und Frühgeschichte Mitteleuropas t. 42, Langenweißbach, S. 11–31.
- Burkart L.  
2004 *Der vermeintliche Blick durchs Schlüsselloch. Zur Kommunikation unterschiedlicher Sozialsphären in der städtischen Kultur um 1500*. In: C. Emmelius (Hrsg.), *Offen und Verborgene. Vorstellungen und Praktiken des Öffentlichen und Privaten in Mittelalter und Früher Neuzeit*, Göttingen, S. 167–178.
- Christensen M.  
2006 *Kleinhäuser in Lübeck. Zur Bau- und Sozialstruktur der Hansestadt, die Stadt der Handwerker und Gewerbetreibenden*. Häuser und Höfe in Lübeck t. 5, Neumünster.
- Ehrich S., Oberste J. (Hrsg.)  
2009 *Städtische Räume im Mittelalter*. Studien Forum Mittelalter t. 5, Regensburg.
- Ellmers D.  
1990 *Die Verlagerung des Fernhandels vom öffentlichen Ufermarkt in die privaten Häuser der Kaufleute*, Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte t. 20, S. 101–108.
- Gläser M.  
2004a *Die Infrastruktur der Stadt Lübeck im Mittelalter der in der frühen Neuzeit*. In: M. Gläser (Hrsg.), *Die Infrastruktur*. Lübecker Kolloquium zur Stadtarchäologie t. IV, Lübeck, S. 173–196.  
2004b *Die spätmittelalterliche Stadt Lübeck. Ein Erfolg der hochmittelalterlichen Stadtplanung?* Mitteilungen der deutschen Gesellschaft für Archäologie des Mittelalters und der frühen Neuzeit t. 15, S. 24–27.  
2008 *Die frühen Siedlungen auf dem Lübecker Stadthügel*. In: F. Biermann, U. Müller, T. Terberger (Hrsg.), „Die Dinge beobachten...“. *Archäologische und historische Forschungen zur frühen Geschichte Mittel- und Nordeuropas*. Festschrift für Günter Mangelsdorf zum 60. Geburtstag. Archäologie und Geschichte Ostseeraum t. 2, Rahden/Westfalen, S. 257–269.
- Grabowski M.  
2002 *Die hölzernen Straßenbefestigungen im mittelalterlichen Lübeck. Ein Klassifikationsversuch*, Lübecker Schriften zu Archäologie und Kulturgeschichte t. 26, S. 379–426.
- Hammel-Kiesow R.  
2005 *Die Entstehung des sozialräumlichen Gefüges der mittelalterlichen Großstadt Lübeck*. In: A. Ranft (Hrsg.), *Die Sozialstruktur und Sozialtopografie spätmittelalterlicher Städte*. Hallische Beiträge Geschichte Mittelalter und Frühe Neuzeit t. 1, Berlin, S. 139–203.
- Holst J. C.  
2004 *Lübisches Baurecht – eine städtebauliche Gesetzgebung?* Mitteilungen der Deutschen Gesellschaft für Archäologie des Mittelalters und der Neuzeit t. 49, S. 107–116.
- Igel K.  
2002 *Greifswalder und Greifswald um 1400. Stadt-Raum im Spiegel des Greifswalder liber hereditatum (1351–1452)*. Diss. phil. Münster, Münster.  
2007 *„... und schal by der Lowen namen blyven“*. Identität und Selbstdarstellung städtischer Führungsgruppen im spätmittelalterlichen Hanseraum im Spiegel ihrer Häuser und Höfe. In: S. Prühlen u. a. (Hrsg.), *Der Blick auf sich und die anderen. Selbst- und Fremdbild von Frauen und Männern in Mittelalter und früherer Neuzeit*. Nova mediaevalia t. 2, Göttingen, S. 315–348.  
2009 *Wohin in der Stadt? Sozialräumliche Strukturen und innerstädtische Mobilität im spätmittelalterlichen Greifswald*. In: S. Ehrich, J. Oberste (Hrsg.), *Städtische Räume im Mittelalter*. Studien Forum Mittelalter t. 5, Regensburg, S. 179–192.
- Jahnke C.  
2009 *The Influence of the Hanseatic League on the Cities in the North-Sea and the Baltic-Sea Area. Some Reflections on the Triad „Trade – Cities – Hanseatic League“*. In: J. Kieffer-Olsen, P. Kristian Madsen, Chr. Radtke (Hrsg.), *Archaeology of Medieval Towns in the Baltic and the North Sea*. Publications National Museum. Studies in Arch. and Hist. t. 17, Copenhagen, S. 51–64.
- Kalrmring S.  
2010 *Der Hafen von Haithabu*. Die Ausgrabungen in Haithabu t. 14, Kiel.
- Kaspar F.  
1998 *Das mittelalterliche Haus als öffentlicher und privater Raum*. In: H. Hundsichler, G. Jaritz, Th. Kühtreiber (Hrsg.), *Die Vielfalt der Dinge. Neue Wege zur Analyse mittelalterlicher Sachkultur*. Gedenkschrift in memoriam Harry Kühnel. Institut für Realienkunde des Mittelalters und der frühen Neuzeit. Diskussionen und Materialien 3, Wien, S. 207–236.
- Legant-Karau G.  
2005 *Zur Siedlungsgeschichte des ehemaligen Lübecker Kaufleuteviertels im 12. und frühen 13. Jahrhundert. Nach den ältesten Befunden der Grabung Alfstraße – Fischstraße – Schlüsselbuden. 1985–1990*. Diss. phil. Hamburg, Hamburg.
- Löw M.  
2001 *Raumsoziologie*. Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft t. 1506, Frankfurt.
- Löw M., Steets J., Stoetzer S.  
2008 *Einführung in die Stadt- und Raumsoziologie*, UTB t. 8348, Opladen.
- Moos P. von  
2004 *„Öffentlich“ und „privat“ im Mittelalter. Zu einem Problem historischer Begriffsbildung*. Schriften der Philosophisch-Historischen Klasse der Heidelberger Akademie der Wissenschaften t. 33, Heidelberg.

- Mührenberg D.  
 1993 *Der Markt zu Lübeck. Ergebnisse archäologischer Untersuchungen.* Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte t. 23, S. 83–154.  
 1996 *Der Schranken zu Lübeck. Fronerei und Fleischmarkt.* Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte t. 24, S. 7–52.
- Müller U.  
 2006 *Hausbau in den Städten an der südlichen Ostseeküste. Zur Konstituierung einer Geschichtsregion anhand archäologischer Quellen.* In: J. Hackmann, R. Schweitzer (Hrsg.), *Nordosteuropa als Geschichtsregion*, Helsinki/Lübeck, S. 193–222.  
 2010 *Trading Centres – Hanseatic Towns at the southern Baltic coast: structural continuity or restart?* In: B. Ludowici, H. Jöns, S. Kleingärtner, J. Scheschekowitz, M. Hardt (Hrsg.), *Trade and Communication Networks of the 1<sup>st</sup> Millennium AD in the northern part of Central Europe – central places, beach markets, landing places and trading.* Neue Studien zur Sachsenforschung 1 (Hannover 2010), S. 115–140.
- Ruchhöft F.  
 2008 *Vom slawischen Stammesgebiet zur deutschen Vogtei. Die Entwicklung der Territorien in Ostholstein, Lauenburg, Mecklenburg und Vorpommern im Mittelalter.* Archäologie und Geschichte im Ostseeraum t. 4, Rahden / Westfalen.
- Schäfer H.  
 2004 *Öffentliche Bautätigkeiten und Einrichtungen in Greifswald.* In: M. Gläser (Hrsg.), *Die Infrastruktur.* Lübecker Kolloquium zur Stadtarchäologie t. IV, Lübeck, S. 263–274.
- Schirmacher E.  
 1988 *Stadtvorstellungen: Die Gestalt der mittelalterlichen Städte – Erhaltung und planendes Handeln.* Zürich, München.
- Vavra E. (Hrsg.)  
 2005 *Virtuelle Räume. Raumwahrnehmung und Raumvorstellung im Mittelalter.* Akten des 10. Symposiums des Mediävistenverbandes, Berlin.

---

Prof. Dr. Ulrich Müller  
 Institut für Ur- und Frühgeschichte  
 Universität Kiel  
 Kiel