

## SCHLUßWORT

Es sind schon 10 Jahre seit der thematisch nahen Konferenz „Das Zentrum der mittelalterlichen Stadt“ vergangen, die im Jahr 1999 ebenfalls in Breslau stattfand. Diesmal orientierte sich die Aufmerksamkeit am öffentlichen Raum in der kommunalen Stadt mit ihren grundsätzlichen Komponenten Straßen, Plätze und auch ein Bißchen das Sonderthema Friedhöfe, die als Bestandteil der sakralen Räume in der Stadt zu verstehen sind. Den Schwerpunkt des geographischen Darstellungsfeldes stellte Polen dar, es klangen hier aber auch Beiträge aus manchen Regionen der Nachbarländer an: Ober- und Niedersachsen, Böhmen, Mähren, Böhmisches Schlesien, Nord- und Südmähren.

Straßen und öffentliche Räume stellen überhaupt Orte der Kommunikation und Begegnung sowohl der einheimischen Leute als auch von Neuankömmlingen dar; ohne dies wäre die Stadt keine echte Stadt gewesen. Im hohen Maß wurde dieser grundsätzliche Bestandteil des Stadtgrundrisses in der Antike entwickelt, wo ihn eine breite Skala der öffentlichen Gebäude und Einrichtungen ergänzte. In den organisch sich entfaltenden frühmittelalterlichen Zentren nördlich der Alpen, sind Marktareale mittels der Archäologie schwierig zu identifizieren, besonders im slawischen Raum. Einen der Höhepunkte des sehr frühen präkommunalen Stadiums stellt Prag dar, wo eine mit Holz befestigte Hauptstraße – möglicherweise auch eine Marktstraße – kontinuierlich seit dem 9./10. Jahrhundert bis heute fast auf derselben Trasse besteht.

Das Phänomen der abgesteckten, in den Grundriß hineingezogenen Marktfläche, taucht in der ottonischen und salischen Zeit in den rheinischen Städten wie Speyer oder Köln und wahrscheinlich gleichzeitig auch anderorts, z.B. in Osnabrück oder Magdeburg auf. Erst in der Stauferzeit wurde das klassische Gebilde der Gründungsstadt geboren, das heißt der Siedlungstyps, der aufgrund einer geplanten Idee

gegründet wurde und dessen Plan schon vorausschauend sowohl private als auch öffentliche Bereiche einschloss, den Marktplatz eingerechnet. Wie man im Vortrag von B. Krasnowolski hörte, konnte diese Stelle auf zweierlei Weise gestaltet werden: entweder als Platz oder als eine Marktsraße. Der Platz konnte klassisch viereckig quadratisch – oder öfters rechteckig konstruiert sein, es kamen auch andere Formen vor, vor allem dreieckige Plätze, die aus der Gabel von zwei Wegen gewachsen waren. Die Forschungen zur Genese der einzelnen Markttypen müssen von einer sorgfältigen Überprüfung einzelner Anlagen ausgehen, nicht von a priori postulierten Schemen. Beispielsweise können traditionell als archaisch behandelte Dreiecksplätze auch jünger als Vierecksplätze sein wie das Beispiel von Brno zeigt.

Eine Kommunalstadt stellte im Vergleich zu ihren frühmittelalterlichen Vorgängern sowohl einen Siedlungstyp mit grundsätzlich höherer Bevölkerungsdichte als auch mit unvergleichbar intensivem Verkehr in den öffentlichen Bereichen dar. Wenn es auch zu verschiedenen, meist nur lokalen Planänderungen kommen konnte – besonders in der Zeit, als noch Bauten meist aus verbrennbaren Baustoffen übewogen – kann man doch eine starke Neigung zur Stabilität der Raumverteilung in der Rechtsstadt beobachten. Hier war es nicht einfach möglich, den dreieckigen Straßen durch einfache Verschiebung der Richtung des Gehens auszuweichen. Auf der Oberfläche der Wege und Plätze häufte sich verschiedenartiger Müll, organischer oder anorganischer Abstammung, Aushübe aus Fundamentgräbchen, Kellern oder anderen Gruben eingerechnet. Nach einem intensiven Regen die Begehung eines solchen Geländes sicher keine „Rosengartenpromenade“. Deswegen versuchte man bald nach der Stadtgründung die Straßenoberflächen verschiedenartig zu befestigen, lange Zeit aber ohne wünschenswerte Dauerhaftig-

keit. Angewendet wurden Faschinen oder öfters dünne Schotterschichten, seltener mit festeren Holzlagen, die wiederholt durch Müllablagerungen bedeckt wurden. Diese Erscheinungen sind für neue Stadtgründungen des 13. Jahrhunderts in Mitteleuropa typisch. Wir treffen sie aber auch in den folgenden Jahrhunderten in manchen später urbanisierten Regionen, wovon das Beispiel von Drohiczyn in Polesie in Polen zeugt. Die Prager Altstadt stellt einen bemerkenswerten Sonderfall dar. Noch vor der echten rechtlichen Stadtgründung, die erst in dreißiger Jahren des 13. Jahrhunderts stattfand, besaß die Besiedlung auf dem rechten Moldauufer seit dem späteren 12. Jahrhundert mehrere Stadtartige Züge – Marktplatz, unterkellerte Holz- und Steinhäuser und auch mit Schotter befestigte Straßen. Demgegenüber setzte sich die diesmal hölzerne Straßenbefestigung im präurbanen Breslau nur in der Fürstenburg auf dem Ostrów Tumski durch. Auf dem linken Oderufer kam die Befestigung der Wege nur ausnahmsweise vor. Die Gründungstadt brachte auch in diesem Bereich einen bedeutsamen Fortschritt mit.

Eine qualitative Verbesserung wie Pflasterung mit größeren Steinen begann sich vor allem in den bedeutenderen Städten Mitteleuropas erst seit dem 14. Jahrhundert durchzusetzen, anderswo – wie das Beispiel von Plock zeigt – erst seit der frühen Neuzeit. Der Gewinn für höhere finanzielle Ausgaben war eine größere Dauerfestigkeit und auch eine leichtere Instandhaltung und Säuberung. Anfänge kann man in den frühstädtischen Siedlungen im westlichen Mitteleuropa schon in Karolingerzeit finden (Corvey in Niedersachsen). Aber auch hier benutzte man Straßenpflaster vor allem seit dem 13. Jahrhundert wie die Befunde in der niedersächsischen Stadtwüstung Nienover zeigen. Detaillierte Einblicke in die Problematik der Straßenbelege der mitteleuropäischen Neugründungen boten mehrere Beiträge, nicht nur die, welche die Problematik der bedeutenden Städte Breslau und Kraków betreffen; gründliche Aufarbeitungen brachten auch die, welche sich mit kleineren Städten befassten wie z. B. Opava, Moravská Ostrava, Nienover oder Drohiczyn. Man kann das Beispiel Ostrava besonders wegen der komplexen Aufarbeitung der Funde einschließlich der Paläobotanik und der Tierknochen hervorheben.

Das Erkennen der Kommunikationen stellte einen wichtigen Bestandteil der Vorgänge dar, die zur zeitlichen Bestimmung der Entstehung des Stadtgrundrisses, das heißt auch der Stadtgründung, beigetragen haben können. Das kann man in Breslau oder Brno sehen, wo auf einem Teil der Stadtfläche eine ziemlich intensive präurbane Besiedlung nach-

gewiesen wurde. Manchmal schwierig zu interpretieren sind verschiedene Gruben in den Straßen, besonders wenn diese nur fragmentarisch erfasst wurden. Nicht immer kann man sie als Beleg einer anderen Flächennutzung, ja sogar einer Planänderung ansehen, besonders in den ersten Jahrzehnten nach der Stadtentstehung legte man verschiedene kleine Gruben an, deren Funktion schwierig zu erklären ist.

Die Sorge um die Straßen stellte ein dauerhaftes Problem der Komunalstädte dar. Eine sehr komplizierte Situation treffen wir in Gdańsk an, wo die Stadtverwaltung bis in die Neuzeit den Kampf um die Regulierung der in öffentliche Flächen orientierten Hausanbauten führte, besonders um die Entwässerungskanäle instand zu halten. Archäologische Untersuchungen haben gezeigt, dass in manchen Städten mit großer Sorgfalt die Abwasserleitungen gepflegt wurden. In Opava und Brno löste man das Problem mittels eines Systems von holzverkleideten Wassergräben schon bald nach der Stadtgründung. In Kraków verfügen wir über reiche Schriftquellen sowohl zu den öffentlichen als auch zu den privaten Entwässerungskanälen seit dem 14. Jahrhundert.

Eine viel größere Dynamik der Raumänderungen treffen wir manchmal in den Vorstädten an: zwei illustrative, wenn auch unterschiedliche Beispiele stellten Dresden und Prag dar. Während es im ersten Fall zu einem komplexen Umbau der spätmittelalterlichen Vorstadt, im Zusammenhang mit der Gründung eines ganz neuen Stadtteiles (Neumarkt) im 16. Jahrhundert kam, trennten beim zweiten Beispiel Stadtmauer in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts einen Teil der präurbanen Besiedlung mit gewissen städtischen Zügen ab und brachten sie zum vorläufigen Untergang. Nach etwa einhundert Jahren wurde dort aber die Prager Neustadt gegründet.

Manche Beiträge wurden der Charakteristik und Funktion der Plätze und Marktstraßen gewidmet. Eine Analyse des Phänomens „Neustadt“ als einer jüngeren Ergänzung älterer Gründungen zeigte das Fehlen eines generellen oder sogar regionalen Modells einerseits, eine starke Bindung auf den älteren Kern andererseits. Leider wurde der interessante Fall der Prager Neustadt ausgelassen, die einen viel größeren Umfang erreichte als ihr Vorgänger.

Ein selbständiges Kapitel stellen spezialisierte Markteinrichtungen auf Plätzen dar, die oft auf dem Gebiet Polens anzutreffen sind. Ein exelentes Beispiel bot Kraków mit seinem Stadtteil Kazimierz, wo die dünne schriftliche Überlieferung durch umfangreiche archäologische Ausgrabungen auf dem bedeutendsten Marktplatz („Rynek Główny“) ergänzt wur-

de. Einen detaillierten Einblick in die Veränderungen der Nutzungsflächen des spätmittelalterlichen und neuzeitlichen Schlachthofs bot wieder das pommerische Gdańsk.

Das Thema der spätmittelalterlichen Friedhöfe wurde angesichts der meist nur fragmentarischen Freilegung nicht so oft verfolgt. Es wurde trotzdem in einigen Beiträgen berührt. Sofern in die neugegründete Stadt eine ältere Pfarrkirche eingeschlossen wurde, wurde hier auch ununterbrochen bestattet. Friedhöfe um neue Kirchen störten nicht selten Reste der älteren Besiedlung (Opava – St. Adalbert). Schon in der frühen Neuzeit wurden in größeren Städten neue Friedhöfe außerhalb der Stadtmauern, meist ergänzt durch eine Begräbniskapelle, angelegt. Manchmal konzentrierten sich die Bestattungen an einer älteren Vorstadtkirche.

Wenn auch die hier publizierten Beiträge nicht die Problematik im vollen Umfang erfaßten, boten sie im Allgemeinen jedoch eine ziemlich gute Vorstellung von der Beziehung der Stadtkommunen zu ihren Straßen und anderen öffentlichen Flächen, die einerseits Abwassersysteme und Wasserleitungen andererseits auch die Markteinrichtungen umfassen. Sorge um diese meist unumgänglichen Anlagen der mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Stadt stellt das Erbe der Vergangenheit dar, dass immer einen untrennbaren Bestandteil auch der modernen Stadt in unserem Zivilisationsbereich bildet. Diesen Themen muß man ebenso große Aufmerksamkeit wie z. B. der Parzellenbebauung oder der Stadtbefestigung widmen, auch angesichts der oft starken Beschädigung durch den intensiven Bau von Straßendecken und Entsorgungsnetzen während der letzten Jahrzehnte.

*Rudolf Procházka*