



## Der Auftakt

### DIE FOLGEN EINER REVOLUTION

Mobilität, die Möglichkeit den Aufenthaltsort zu wechseln, ist seit jeher ein Bedürfnis des Menschen. Die Angehörigen der Jäger- und Sammlergesellschaften der Altsteinzeit waren per se mobil. In der Jungsteinzeit kam es zu einer tiefgreifenden Veränderung, die wir heute als Neolithische Revolution bezeichnen. Rund 10.000 Jahre vor Beginn unserer Zeitrechnung gingen Menschen in Mittelamerika, Südchina und im Vorderen Orient zur sesshaften Lebensweise über, wurden Ackerbauern und Viehzüchter. Ganz allmählich und in verschiedene Richtungen verbreitete sich dieser Wandel. Erst um 5.500 vor Christi Geburt erreichte die Neolithisierung Mitteleuropa.

Die Folgen der Sesshaftwerdung des Menschen waren unter anderem Bevölkerungswachstum, Entstehung sozialer Schichten und Vorratshaltung. Die Felderträge, erwirtschaftete Überschüsse, ermöglichten bereits Tauschhandel. Hinzu kamen handwerkliche Güter wie Werkzeuge und Vorratsgefäße, die das zunehmend arbeitsteilig organisierte Wirtschaftsleben hervorbrachte und die sich auch für den Fernhandel eigneten. Der nicht überall verfügbare Feuerstein war ein wichtiges Tauschobjekt, als Rohstoff, Werkzeug und Waffe. Mit der Entwicklung von Erzabbau und -verhüttung vergrößerten Kupfer und Gold, auch in Form von Schmuck, sowie Bernstein die Warenpalette.

Die eigentliche Verkehrsgeschichte des heutigen Niedersachsens beginnt also vor sieben Jahrtausenden. Doch über die Transportwege des Neolithikums gibt es, gerade für diesen Raum, nur sehr wenige Erkenntnisse. Archäologische Funde belegen die Existenz der sogenannten Feuersteinstraße als einer der ältesten bekannten Handelsverbindungen in Europa. Sie führte über fast 250 Kilometer von Bayern bis zu den Siedlungen im Pilsener und Prager Becken. In der Nähe des heutigen Regensburg lag vor etwa 7.000 Jahren das Zentrum des Feuersteinbergbaus in Europa. Von dort wurde der Feuerstein, als Rohmaterial und in verarbeiteter Form, auch entlang der Donau nach Osten bis nach Ungarn und nach Westen bis zum Bodensee exportiert.

In der späten Jungsteinzeit war das Netz der Handelswege in Europa bereits dichter geworden. Der Fund der als „Ötzi“ bekanntgewordenen Mumie aus dem Eis der Ötztaler Alpen beweist, dass das Hochgebirge kein Hindernis für den Warenaustausch war. Vermutlich waren zwischen dem sechsten und dritten vorchristlichen Jahrtausend Süddeutschland, die Schweiz, Ostfrankreich und Norditalien ebenfalls durch Handelsrouten miteinander verbunden. Die Neolithisierung schuf also auch im Bereich der Verkehrswege die Grundlage für die Weiterentwicklung während der Zeit der antiken Hochkulturen.



*Pfeilspitzen und Klingen aus Feuerstein – jungsteinzeitliches Werkzeug und Handelsware*



*Zahlreiche Moore und Feuchtgebiete erschwerten den Landverkehr in Norddeutschland, typisch waren daher Bohlenwege in den Mooren, hier ein eisenzeitliches Beispiel*



*Die ersten Ackerbauern im heutigen Niedersachsen werden nach der Verzierung ihrer Töpferwaren Bandkeramiker genannt*



## VORBILDLICH: RÖMISCHE STRAßENBAUKUNST

„Schnurgerade zogen die Straßen durch das Land, teils mit behauenen Steinen gepflastert, teils mit aufgeschüttetem Sand bedeckt, der festgestampft wurde. Vertiefungen füllte man aus und baute Brücken, wo Gießbäche oder Schluchten das Gelände durchschnitten, und da die Ufer auf beiden Seiten gleichmäßig erhöht wurden, gewann das ganze Werk ein ebenmäßiges und schönes Aussehen. Jede Wegstrecke war nach Meilen unterteilt, und zur Angabe der Distanzen waren von Meile zu Meile steinerne Säulen aufgestellt.“ Plutarch (ca. 45-120 nach Christi Geburt)

Aufbau und Erhalt des „Imperium Romanum“, in dem zeitweilig mehr als 70 Millionen Menschen lebten, wären ohne ein angemessenes Straßennetz nicht möglich gewesen. Im zweiten Jahrhundert nach Christus erreichte das Römische Reich seine größte Ausdehnung. Die Länge der ausgebauten Straßen betrug etwa 85.000 Kilometer. Hatten die ersten Straßen nur aus gestampfter Erde mit Kiesbelag bestanden, entwickelten die Römer bald die zum Bau von Pflasterstraßen notwendigen Verfahren. Diese scheinen nahezu perfekt gewesen zu sein, denn viele römische Straßen überdauerten bis in das 19. Jahrhundert hinein.

Anfangs dienten die Fernstraßen des Römischen Reiches hauptsächlich militärischen Zwecken; im Laufe der Zeit gewannen der private Reiseverkehr und vor allem der Transport von Handelsgütern stärkere Bedeutung. Hierzu zählte auch Bernstein, der unter anderem über eine Handelsroute in Norddeutschland bis zur römischen Grenze gelangte. Doch um das Jahr 50 nach Christi Geburt begrenzten die Römer das Transportgewicht auf ihren Straßen, um diese zu schonen. Für schwere Lasten und Massengüter waren der Seeweg und die Flüsse ohnehin geeigneter. Eine wichtige Funktion hatte das Straßennetz auch bei der schnellen Übermittlung von Nachrichten. So soll der staatliche Postdienst im Bereich der Eilpost eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 20 km/h erreicht und ein Kurier zu Pferde in einem Einzelfall eine Strecke von 220 Kilometern an einem Tag zurückgelegt haben.

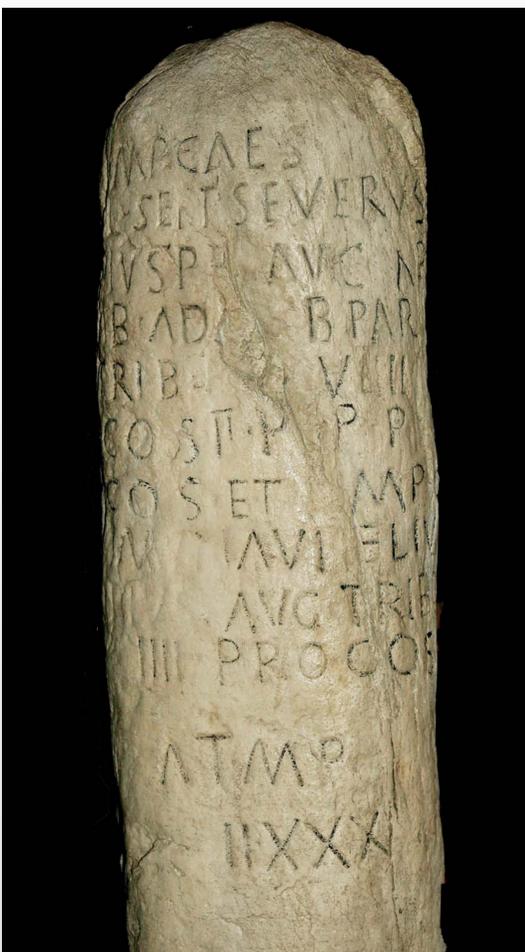
Für das römische Reich sind drei Kategorien von Straßen zu unterscheiden. An erster Stelle standen die Staats- oder Heerstraßen. Soldaten und Zwangsarbeiter bauten diese zentral von Rom aus geplanten und bezahlten Straßen. Die zweite Gruppe bildeten die Provinzstraßen, deren Bau und Unterhalt in die Zuständigkeit der Provinzen fiel und die auf Sklaven und Sträflinge als Arbeitskräfte zugreifen konnten. Eine dritte Kategorie bildeten die Privatstraßen, die Sklaven zwischen kleinen Orten oder Gehöften anlegen mussten.

Zum Bau der großen Straßen legte man eine etwa 20 Meter breite Trasse an und unterteilte diese in eine Fahrbahn und zwei seitliche, unbefestigte Bereiche. Die Fahrbahn erhielt als unterste Schicht eine Packlage und darüber mehrere grobe und feinere Schichten bis zur Oberfläche, die entweder gepflastert war oder aus einem Gemisch von Kies und Sand mit Lehm- beziehungsweise Kalkbeimengungen bestand. Von großer Bedeutung war schon damals die Entwässerung, weshalb die Straßenoberfläche eine gerundete, zu den Rändern hin abfallende Form erhielt.

Die militärische Nutzung der Straßen nahm mit Beginn der Kaiserzeit ab, da das Römische Reich in seinen Grenzen weitgehend gefestigt war. Neben dem aufblühenden Handel entwickelte sich auch eine Art Tourismus, der ebenfalls die Fernstraßen nutzte. Mit dem Zerfall des römischen Weltreiches verloren die Römerstraßen ihre Bedeutung.



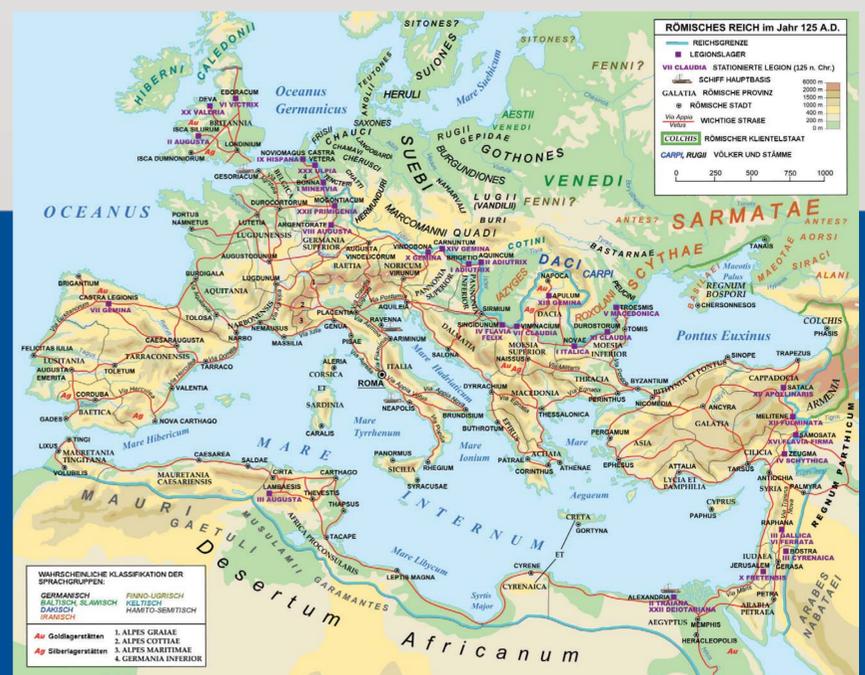
Eine Römerstraße in der Eifel im Profil



Römischer Meilenstein, um 200 nach Christi Geburt

Name	Verlauf
Via Claudia Augusta	Fernstraße aus Oberitalien nach Augsburg
„Via Julia“	Militärstraße von Oberitalien nach Salzburg
Via Raetia	Fernstraße aus Oberitalien nach Augusta Vindelicorum (Augsburg) über Brenner und Seefeldler Sattel, Fundstücke bei Kais (Spurbreite 107 cm), Verlauf über Partenkirchen (Partanum) und Raisting (Ursa) nach Augsburg
Allgäustraße	Fernstraße aus Oberitalien nach Augsburg; Como, Chur, Bregenz, Kempten
Römische Rheintalstraße	Verlängerung der Fernstraße aus Italien über den San-Bernardino-Pass von Straßburg (Argentoratum) über Speyer (Noviomagus) und Worms (Borbetomagus) nach Mainz (Mogontiaca), weiter über Koblenz (Confluentes), Köln (Colonia Claudia Ara Agrippinensium, abgekürzt: CCAA) und Xanten (Vetara) bis an die Nordsee
Ausoniusstraße	Heerstraße von Brigantium (Bregenz) nach Juvavum (Salzburg) über Cambodunum (Kempten); kreuzte bei Abodiacum (Epfach, Deutschland) die Via Claudia Augusta
Kinzigtalstraße	Militärstraße von Bingen nach Trier, die modern nach dem römischen Dichter Ausonius benannt wurde
	Teil der Militärstraße von Mogontiaca (Mainz) über Argentoratum (Straßburg) nach Augusta Vindelicorum (Augsburg)
	Militärstraße von Mogontiaca (Mainz) über Cannstatt nach Augusta Vindelicorum (Augsburg)
	Militärstraße von Mogontiaca (Mainz) über Hofheim nach Frankfurt-Heddenheim (Nida) und weiter über Okarben nach Friedberg in der Wetterau; diese Straße wurde im Mittelalter Pilgerweg zur Elisabethkirche in Marburg, deshalb erhielt sie die Bezeichnung Elisabethenstraße
Saalburgstraße	Von Nida nach der Saalburg
Feldbergstraße	Von Nida nach dem Feldbergkastell (Plasterweg, Haderweg über den Oshang des Altkönigs und den Fuchstanz)
Römerstraße Neckar-Alb-Aare	Vom Legionslager Vindonissa (Windisch bei Baden in der Schweiz) führte sie über Tenedo (Zurzach, Hochrhein), Arae Flaviae (Rotweil) und Sumelocenna (Rottenburg) nach Grinario (Köngen bei Stuttgart)
„Via Belgica“	Römerstraße von Ladenburg (Lopodunum) nach Osterburken
Römerstraße Trier-Köln	Fernstraße von CCAA (Köln) nach Samarobriua (Amiens/Frankreich)
Donausüdstraße	Fernstraße von Augusta Treverorum (Trier) nach CCAA (Köln)
	Gebaut als Grenzsicherungsstraße vom Donaurausrung südlich entlang der Donau zunächst bis Weltenburg und schließlich bis Konstantinopel; Abzweigungen in Tuttingen nach Straßburg (Kinzigtalstraße), in Günzburg nach Augsburg

Römerstraßen auf dem Gebiet des heutigen Deutschlands





## Im Mittelalter

### DER AUFSTIEG DES STÄDTEWESENS



Die mittelalterliche Werrabrücke in Hannoversch Münden



Augsburg, schon in römischer Zeit ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt, auf einem Stich von 1616

Für das frühe Mittelalter existieren keine Erkenntnisse über den systematischen Bau von Straßen oder deren organisierte Verwaltung. Zwar gibt es Angaben über enorme Wegstrecken, die Karl der Große samt Heer in kürzester Zeit zurückgelegt haben soll, doch vermutlich entsprechen diese nicht der Wahrheit. Tatsache ist hingegen, dass zu Zeiten des Reisekönigtums die Herrscher und ihr Hofstaat von Pfalz zu Pfalz zogen. Die bekanntesten niedersächsischen Pfalzorte sind wohl Goslar, Werla und Pöhlde, gelegen unweit des Bergbaureviers Harz. Welche Wege die Könige benutzten und in welchem Zustand sich diese befanden, bleibt weitgehend im Dunkeln. Noch im 18. Jahrhundert transportierte man schwere Ladungen auf dem Landweg bevorzugt im Winter, wenn der Boden gefroren war.

Verbunden mit der Entwicklung des Städtewesens in Mitteleuropa im Hoch- und Spätmittelalter ist eine wachsende Mobilität, hervorgerufen in erster Linie durch den Fernhandel. Die Herausbildung städtischer Siedlungen verlief in mehreren Phasen. Vor 1150 entstanden die sogenannten Mutterstädte, oft als Fortsetzung alter Römersiedlungen, danach die Gründungsstädte. Von 1250 bis 1300 folgten die Kleinstädte, zwischen 1300 und 1450 die Minderstädte. Nach 1450 war die Neubildung von Städten kein allgemeines Bedürfnis mehr, etwaige Gründungen entsprachen spezifischen Bedürfnissen, insbesondere des Fürstenstaates. In der frühen Neuzeit kamen nur noch Städte hinzu, die speziellen, für die Zeit charakteristischen, Zwecken dienten: Berg-, Festungs-, Exulantenstädte (Ansiedlungen von Glaubensflüchtlingen) und Residenzen.

In der frühen Neuzeit lebte etwa ein Viertel der Bevölkerung in Mitteleuropa in Städten oder stadähnlichen Siedlungen. Diese veränderten sich in ihrer Größe vom Mittelalter bis weit in die Neuzeit hinein kaum. Um die Mitte des 15. Jahrhunderts gab es etwa 3.000 Städte in Deutschland, Köln war mit 30.000 bis 40.000 Einwohnern die größte. Etwa 15 bis 20 Reichsstädte hatten mehr als 10.000 Einwohner, darunter beispielsweise Braunschweig und wohl auch Goslar.

Seit der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts kam es zu einer allmählichen Zunahme der Bevölkerungszahlen in fast allen Städten, insgesamt von 12 bis 13 Millionen am Ende des Mittelalters auf 15 Millionen um das Jahr 1600. Unterbrochen wurde der Anstieg durch den Dreißigjährigen Krieg, um 1750 waren die Verluste jedoch ausgeglichen und in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts setzte ein beschleunigtes Wachstum ein. Grundsätzlich reglementierten Umweltbedingungen die Bevölkerungsentwicklung in der frühen Neuzeit. Eine Rolle spielten insbesondere die Ernährungsmöglichkeiten und der Entwicklungsstand der materiellen Zivilisation. Immer wieder auftretende Hungerkatastrophen, Seuchen und Kriege begrenzten die Bevölkerungsentwicklung und passten sie an die Umweltbedingungen an – ein System, das sich selbst regulierte und erst im 18. Jahrhundert außer Funktion geriet. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts leitete die Industrialisierung eine neue Phase des Städteausbaus ein, angeregt durch einen sich stark beschleunigenden Anstieg der Bevölkerungszahlen.



Goslar und das Rammelsberger Bergwerk 1574





## FERNHANDELSVERBINDUNGEN

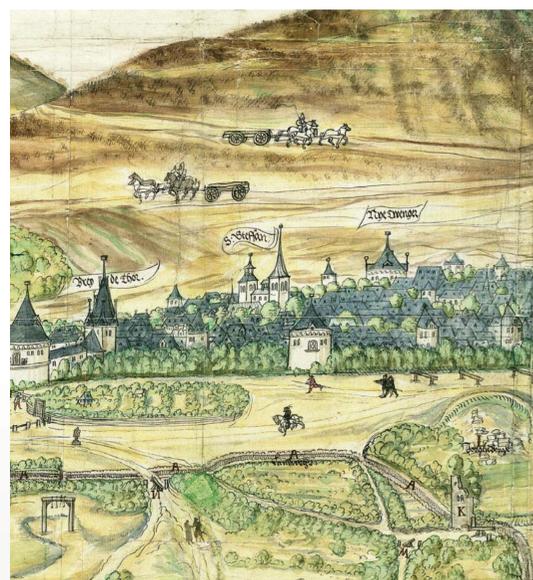
Im Mittelalter entwickelten sich in Europa verschiedene Städte zu Zentren des Fernhandels. Diese entstanden an Knotenpunkten verschiedener Verkehrswege, häufig am Übergang von Straßen über schiffbare Flüsse. Zu nennen sind unter anderem Troyes, Brügge, Genf, Frankfurt, Leipzig und Zurzach. Für Massengüter und schwere Lasten bevorzugte man den Wasserweg, aber Landverbindungen waren gleichfalls unverzichtbar.

Die herausragende Organisation für den hoch- und spätmittelalterlichen Fernhandel war die Hanse. Ihr Aufschwung begann im 12. Jahrhundert und ihre Blütezeit erlebte sie zwischen 1250 und 1400. Der danach einsetzende Niedergang erstreckte sich bis in die zweite Hälfte des 17. Jahrhunderts. Der Hansehandel verlief auf unterschiedlichen Routen. Drei Beispiele: Die sogenannte rheinische Verkehrslinie war eine alte Verbindung aus der Römerzeit. Die Ost-West-Linie verband London und Brügge mit dem Ostseeraum und Skandinavien. Der Süd-Nord-Weg erstreckte sich von den Bergwerken des Harzes über die Saline Lüneburgs bis nach Schweden und Norwegen. Die sogenannte Salzstraße als Teil der letztgenannten Route war im Zeitraum vom 13. bis zum 16. Jahrhundert ein bedeutender Landweg. Das als Konservierungsmittel für den Fischfang erforderlich Salz der Lüneburger Salinen wurde in Tonnen oder lose auf Frachtwagen von Lüneburg nach Lübeck als Umschlaghafen gebracht.

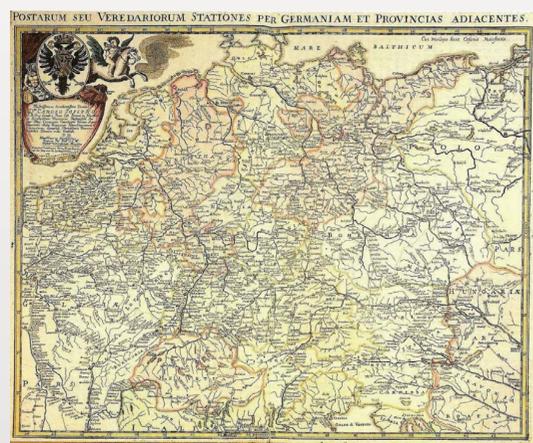
Im Zeitalter der Renaissance bildeten sich neue Handelszentren heraus, die teilweise auf den schon existierenden Messeplätzen basierten, so in Flandern. Die Abschaffung des Zinsverbotes beflügelte den Handel und das Bankenwesen. Erfolgreich tätig waren unter anderem die Medici in Florenz und die Fugger in Augsburg, die als Kaufleute, Montanunternehmer und Bankiers arbeiteten.

Das 16. Jahrhundert erlebte in seinem weiteren Verlauf eine Blütezeit des Frühabsolutismus. Die Landesherren erstarkten in ihrer Macht, bauten Staat und Verwaltung aus und förderten die Wirtschaft. Der Dreißigjährige Krieg machte viele dieser Ansätze zunichte. Den Wiederaufbau nach 1648 kennzeichnete der Übergang der Territorialstaaten zu einer selbstständigen aktiven Wirtschaftspolitik, zum Merkantilismus. Dessen deutsche Spielart, der Kameralismus, richtete sein Hauptaugenmerk neben der Wirtschaftsförderung auf die Vereinheitlichung von Recht und Verwaltung. Als betriebliche Organisationsformen herrschten das Verlagswesen und die Manufaktur vor. Während das Verlagswesen auf dezentralisierter Produktion – Heimarbeit – basierte, stellten die Manufakturen vorindustrielle Fabriken dar, in denen Waren vorwiegend in Handarbeit hergestellt wurden. So verschieden die wirtschaftlichen Aktivitäten des frühmodernen Staates auch sein mochten, ihr vornehmstes Ziel bestand, den Grundsätzen des Merkantilismus folgend, im Erreichen einer positiven Handelsbilanz.

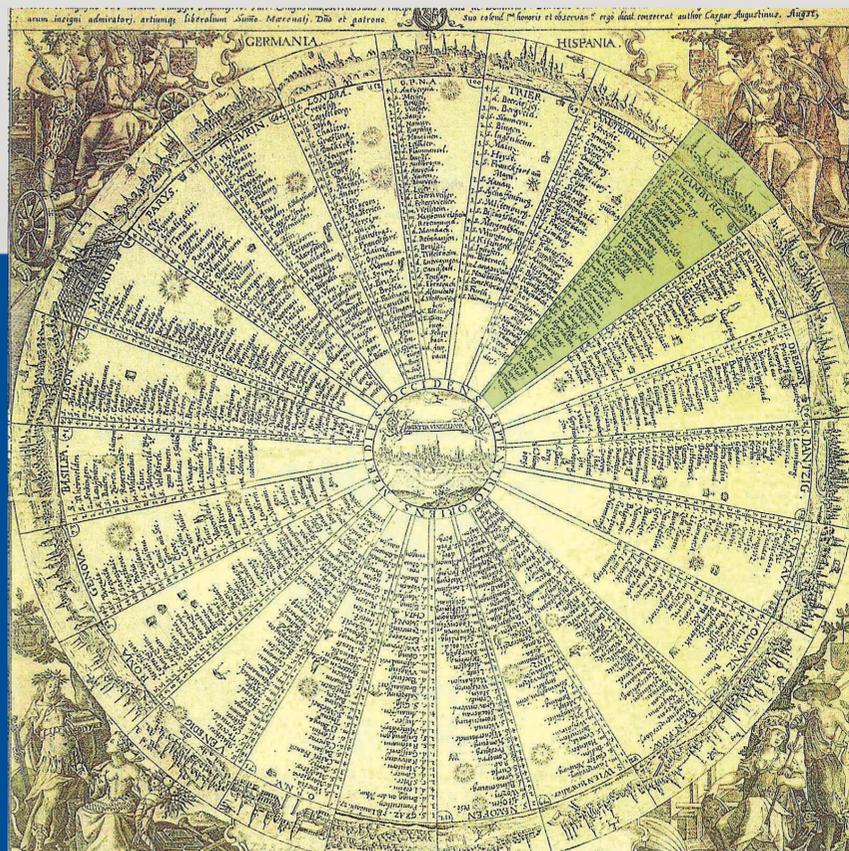
Schwierig blieb bei alledem die Schaffung und Erhaltung akzeptabler Verkehrswege. Das gilt auch für das Postwesen, dessen Entwicklung in Deutschland 1490 begonnen hatte. Sicherlich nutzte man alte Fernstraßen aus der Römerzeit und weitere bestehende Fernverbindungen wie den in Ost-West-Richtung verlaufenden Hellweg, legte auch neue Fahrwege an. Abgesehen von der Problematik grenzüberschreitenden Verkehrs war es zunächst eine schwierige Aufgabe für die frühmodernen Staaten, in ihren eigenen Territorien gut ausgebaute Verkehrswege zu schaffen und dauerhaft zu erhalten.



Goslar 1574: Fuhrwerke auf den Erzabfuhrwegen am Rammelsberg



Karte der Postkurse 1711



Eine „Meilenscheibe“ – Angabe der Fahrstrecken und Entfernungen von Augsburg in wichtige europäische Städte; grün markiert die Verbindung Augsburg – Wolfenbüttel – Braunschweig – Lüneburg – Hamburg