BEITRÄGE ZUR GESCHICHTE DER STÄDTE MITTELEUROPAS

begründet von
WILHELM RAUSCH

BAND XX

Herausgegeben vom
Österreichischen Arbeitskreis für Stadtgeschichtsforschung
A-4040 Linz, Pfeifferstraße 22

MINDERSTÄDTE KÜMMERFORMEN GEFREITE DÖRFER

STUFEN ZUR URBANITÄT UND DAS MÄRKTEPROBLEM

60 66/32

herausgegeben von

HERBERT KNITTLER

im Auftrag des

Österreichischen Arbeitskreises

für Stadtgeschichtsforschung

Linz 2006

mercati il numero delle case crebbe del 25%, nelle città solo del 10%. Fra il 1618 e il 1720, il numero delle città con 101-200 case passò da 45 a 75, quello delle località con più di 200 case da 2 a 15. La linea di separazione fra queste „grandi cittadine“ e le città signorili venne meno, e alcune di esse assunsero al rango di città. Nei circondari sottosviluppati non si trovano per contro, intorno alla metà del Settecento, cittadine con più di 100 case. Questi circondari continuarono a restare aree con mercati fiacchi, stagnanti, destinati a mantenere anche nella prima età moderna il loro aspetto e la loro funzione medievali.

KLEINE STÄDTE, KEINE STÄDTE.
DAS SO GENANNT „URBANE NETZ“ IN SÜDWESTDEUTSCHLAND
IM AUSGEHENDEN MITTELALTER*

I.

Die Kleinstadt im deutschen Südwesten im Spätmittelalter Revue passieren zu lassen, ist angesichts der gebotenen Vortragszeit ein abenteuerliches Unterfangen.* Nicht, dass es an detaillierten Vorarbeiten fehlt – man denke an die zahlreichen Veröffentlichungen vornehmlich zu schweizerischen Städten von Hektor Ammann,¹ der Raum ist indes sehr breitgestreckt und aus mittelalterlicher Perspektive nicht einmal klar abgesteckt. In den folgenden Beobachtungen beschränke ich mich weitgehend auf den alemannischen und württembergischen Raum, klammere Oberschwaben fast völlig aus (wo man auf die vielen Arbeiten von Rolf Kießling verweisen darf),² rechne dafür das Elsass und außerdem – was zunächst verblüffen

* Leicht erweiterte und mit Anmerkungen versehene Fassung des Vortrags am 9. September 2005 in Bozen. Die Anmerkungen beschränken sich weitgehend auf die Regionalliteratur. Karten siehe Anhang.

¹ (Titel in Auswahl): Hektor Ammann, Die schweizerische Kleinstadt in der mittelalterlichen Wirtschaft, in: Festschrift Walter Merz (Aarau 1928), S. 158–215; Ders., Die Froburger und ihre Stadtgründungen, in: Festschrift Hans Nabholz (Zürich 1934), S. 89–123; Ders., Wirtschaft und Lebensraum einer aargauischen Kleinstadt, 1: Rheinfelden (Aarau 1947); Ders., Wirtschaft und Lebensraum einer aargauischen Kleinstadt im Mittelalter: Brugg, in: Walter Drack/Peter Fischer (Hgg.), Beiträge zur Kulturgeschichte. Festschrift Reinhold Bosch zu seinem 60. Geburtstag (Aarau 1947), S. 173–199; Ders., Über das waadtländische Städtewesen im Mittelalter und über landschaftliches Städtewesen im Allgemeinen, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 4 (1954), S. 1–87; Ders., Vom Lebensraum der mittelalterlichen Stadt. Eine Untersuchung an schwäbischen Beispielen, in: Berichte zur deutschen Landeskunde 31 (1963), S. 283–316.

² (Titel in Auswahl): Rolf Kießling, Die Stadt und ihr Land. Umlandpolitik, Bürgerbesitz und Wirtschaftsgefüge in Ostschwaben vom 14. bis ins 16. Jahrhundert (Städteforschung A29, Köln/Wien 1989); Ders., Kleinstädte und Märkte als regionalpolitische Instrumente. Ostschwaben vom 14. bis zum 16. Jahrhundert, in: Helmut Flachenecker/Rolf Kießling (Hgg.), Städtelandschaften in Altbayern, Franken und Schwaben. Studien zum Phänomen der Kleinstädte während des Spätmittelalters und der Frühen Neuzeit (Zeitschrift für bayerische Landesgeschichte, Beih. 15 [Reihe B], München 1999), S. 243–288; Ders., Städtelandschaften und Städtelandschaften im oberdeutschen Raum. Ostschwaben und Altbayern im Vergleich, in: Monika Escher/Alfred Haverkamp/Frank G. Hirschmann (Hgg.), Städtelandschaft – Städtelandschaft – zentralörtliches Gefüge (Trierer Historische Forschungen 43, Mainz 2000), S. 79–116; Ders., Der Wandel ökonomischer und politischer Beziehungen zwischen Dörfern und Städten vom Spätmittelalter bis zur Frühen Neuzeit, in: Clemens Zimmermann (Hg.), Dorf und Stadt. Ihre Beziehungen vom Mittelalter bis zur Gegenwart (Frankfurt/Main 2001), S. 67–84; Ders., Strukturen südwestdeutscher Städtelandschaften zwischen Dominanz und Konkurrenz. Der Fall Ober-

Punkten ansetzen.⁶ Bernhard Metz, der diesen Kriterienkatalog in seinen jüngsten Arbeiten zur elsässischen Stadtgeschichte anwendet, weist dennoch auf den subjektiven Charakter des Katalogs hin: Warum setzt man die Schwelle bei sieben und nicht etwa bei sechs, acht oder zehn Punkten an?⁷ Ob die bewusste Ausklammerung von Stadtrechtsverleihungen als möglichen Indikatoren in diesem Modell gerechtfertigt ist, darf auch bezweifelt werden. Gleichwohl kommt der Trierer Forschungsgruppe das Verdienst zu, die allmähliche Akkumulation von Stadtcharakteristiken herausgestrichen zu haben, indem sie ihre Erhebungen im Jahr 1000 beginnt und in Abständen von 100 bzw. 50 Jahren bis ins Spätmittelalter fortsetzt. Die Ergebnisse, die von den bisherigen, auf Stadtrechts- bzw. Marktrechtsverleihungen basierenden historischen Karten erheblich abweichen, sind soeben im Druck erschienen.⁸

Eine zuverlässigere und quellenmäßig besser abgesicherte Bestimmung der städtischen Merkmale mittelalterlicher Siedlungen ist allemal zu begrüßen, nur sagt sie über die ‚urbane Qualität‘ solcher Siedlungen (um mit Jan De Vries zu sprechen)⁹ wenig aus. Diese ergibt sich nämlich aus deren Verhältnis zueinander innerhalb eines Gesamtgefüges, das spätestens seit Walter Christaller in eleganter Umgehung terminologischer Gefechte um Stadtdefinitionen schlichtweg ein zentralörtliches System genannt wird.¹⁰ Christallers Modell leidet jedoch unter seiner Zeitgebundenheit: Anhand einer modernen Industriegesellschaft mit Massenkommunikation entworfen – Christallers Maßstab der Zentralität war ja die Zahl der Telefonanschlüsse –, erweist es sich für die Vormoderne als außerstande, die Beziehungen der kleinsten Orte auf engstem Raum adäquat zu erfassen und einzuordnen.¹¹ Auf dieser Ebene haben wir es häufig mit Konkurrenzgrün-

⁶ Monika Escher/Alfred Haverkamp/Frank G. Hirschmann, Städtelandschaft – Städtelandschaft – zentralörtliches Gefüge. Einleitung, in: Dies., Städtelandschaft (wie Anm. 2), S. 9–53, hier S. 14–16, 52f.

⁷ Bernhard Metz, Essai sur la hiérarchie des villes médiévales d'Alsace (1200–1350), in: Revue d'Alsace 128 (2002), S. 49–53. Im Elsass seien nach Metz die Stadtrechtsverleihungen in der Tat ein unzuverlässiges Kriterium: ebd., S. 51, Anm. 20. Für manchen Ratschlag und Hinweis bei der Abfassung dieses Vortrags habe ich Herrn Metz herzlich zu danken.

⁸ Monika Escher/Frank G. Hirschmann, Die urbanen Zentren des hohen und späten Mittelalters. Vergleichende Untersuchungen zu Städten und Städtelandschaften im Westen des Reichs und in Ostfrankreich, 3 Bde. (Trierer Historische Forschungen 50/1–3, Mainz 2005).

⁹ Jan De Vries, European Urbanization 1500–1800 (London 1984).

¹⁰ Walter Christaller, Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen (Jena 1933, Nachdr. Darmstadt 1968).

¹¹ Für den Oberrhein siehe Tom Scott, Regional Identity and Economic Change. The Upper Rhine, 1450–1600 (Oxford 1997), S. 75–79. Für Süddeutschland allgemein zuletzt Rolf Kießling, Die Zentralitätstheorie und andere Modelle zum Stadt-Land-Verhältnis, in: Hans-Jörg Gilomen/Martina Stercken (Hgg.), Zentren. Ausstrahlung, Einzugsbe-

dungen und -privilegierungen mit entsprechender Überschneidung des Umlandes und Behinderung oder gar Sperrung der Verkehrswege zu tun, die vornehmlich herrschaftlichen und strategischen Interessen dienen und einer gleichmäßigen wirtschaftsfunktionalen Verteilung von zentralen Orten zuwiderlaufen. Ferner muss bedacht werden, dass eine zentralörtliche Hierarchie einem urbanen Netz nicht ohne weiteres gleichgesetzt werden darf. Die Beziehungen der Städte zueinander erschöpften sich mitnichten in einer abgestuften Markt- oder Verteilerhierarchie, sondern umfassten im weitesten Sinne die herrschaftlichen Verflechtungen: Darunter sind Städte- und Landfriedensbündnisse, Währungsbünde und Instanzzuständigkeiten ebenso sehr zu berücksichtigen, um von kulturellen Abhängigkeiten und Beeinflussungen ganz zu schweigen.¹²

II.

Wenden wir uns nun den drei Fallbeispielen zu. Das mittlere und untere Neckartal von etwa Rottenburg bis Wimpfen mitsamt seinen Nebenflüssen war vorwiegend eine Landschaft der kleinen Weinbausiedlungen (siehe Karte 3). Arnold Scheuerbrandt, der den Stadttypen und -gruppen des Südwestens eine geographisch-typologische Untersuchung gewidmet hat, weiß um 1500 sieben Kategorien von Städten zu unterscheiden, wobei die untersten drei Gruppen Bevölkerungszahlen von maximal 2000 bis hinab zu ganzen 200 Personen aufweisen. Diese bezeichnet er als ansehnliche Kleinstädte, kleine Kleinstädte (!) und Zwergstädte. Damit scheint er die gesamte Palette an Siedlungen abgesteckt zu haben; den sonstigen Marktflecken und Dörfern (die noch kleiner als die kleinsten Zwergstädte gewesen sein sollen?) wird keinerlei Aufmerksamkeit geschenkt.¹³ Es sind nun solche Siedlungen, ob man Scheuerbrandts gekünstelt wirkende Klassifizierung akzeptiert oder ablehnt, die das Gros der Neckarstädte ausmachen. Solchen Winzerdörfern wurde nun im Laufe des 13. Jahrhunderts der Reihe

reich und Anziehungskraft von Städten und Siedlungen zwischen Rhein und Alpen (Zürich 2001), S. 17–40. Vgl. ferner Winfried Schrenck, „Städtelandschaft“ als Begriff der Historischen Geographie und Anthropogeographie, in: Gräf/Keller (Hgg.), Städtelandschaft (wie Anm. 2), S. 26–45.

¹² Escher/Haverkamp/Hirschmann, Einleitung (wie Anm. 6), S. 23; Schrenck, „Städtelandschaft“ (wie Anm. 11), S. 44.

¹³ Arnold Scheuerbrandt, Südwestdeutsche Stadttypen und Stadtgruppen bis zum frühen 19. Jahrhundert. Ein Beitrag zur Kulturlandschaftsgeschichte und zur kulturräumlichen Gliederung des nördlichen Baden-Württemberg und seiner Nachbargebiete (Heidelberger Geographische Arbeiten 32, Heidelberg 1972), S. 44 et passim. Zu den württembergischen Stadtgründungen in nachstaufischer Zeit vgl. Jürgen Sydow, Adlige Stadtgründer in Südwestdeutschland, in: Erich Maschke/Jürgen Sydow (Hgg.), Südwestdeutsche Städte im Zeitalter der Staufer (Stadt in der Geschichte 6, Sigmaringen 1980), S. 184–186.

mag – die Romandie hinzu (siehe die Übersichtskarten 1 und 2). Innerhalb dieses Raumes nehme ich einen eingehenderen Vergleich der nordwürttembergischen Neckarstädte, der elsässischen Städte und der Städte der frankophonen Westschweiz vor.

Südwestdeutschland gilt gemeinhin als das städtereichste Gebiet des gesamten deutschsprachigen Reichs unter eventueller Ausklammerung Sachsens. Doch schon diese Feststellung führt in die Irre, wenn man dessen Städtedichte und vor allem Städtegröße etwa mit dem Urbanisierungsgrad von Flandern und Brabant (ebenfalls Territorien des Reichs) vergleicht. Südwestdeutschland ist nämlich eine Landschaft der kleinen Städte, vornehmlich der Ackerbürger- oder Weinbaustädte; es fehlen die großen Metropolen als Handels-, Manufaktur- und Finanzplätze. Nicht einmal Strassburg/Strasbourg verdient dieses Etikett, da sich seine wirtschaftliche und kommerzielle Ausstrahlung innerhalb und jenseits des Oberrheins mit den wahren Metropolen – Köln, Frankfurt, Augsburg, Nürnberg – kaum messen lässt, sieht man von seinen erst im 16. Jahrhundert zur vollen Blüte gelangten kommerziellen Bindungen zum französischen Binnenland, vorab Lyon, einmal ab. Allenfalls Ulm als Tuchstadt und Hauptumschlagplatz der Handelsgüter Nordschwabens mit ausgedehntem Fernhandel durch ganz Deutschland käme diese Ehre zu. Der Südwesten eignet sich also trefflich zu einer Untersuchung der Funktion und Bedeutung der Kleinstädte und deren Beziehungen zueinander.

Die Hauptmerkmale des südwestdeutschen Städtewesens unterscheiden sich auf Anhieb kaum von der Entwicklung anderswo im Reich. Bis 1200 prägen die Bischofsstädte und Adelsburgen das Landschaftsbild – frühe herausragende Zentren innerhalb eines noch nicht gänzlich erschlossenen oder besiedelten platten Landes.³ Erst zwischen 1200 und 1300 setzt eine fast euphorische Gründungswelle von Städten ein, der durchaus unterschiedliche Motive zugrunde lagen: Herrschaftsverdichtung, verkehrspolitische Erschließung bzw. Absicherung, wirtschaftlicher Aufschwung, wobei sich diese Beweggründe keineswegs auszuschließen brauchen. Die Gründungswelle ebbt sodann nach 1300 oder spätestens 1350, zur Zeit des Schwarzen Todes also, wieder ab, doch in der Folgezeit bis etwa 1500 ist eine Reihe von Marktrechtsverleihungen an sonst minderprivilegierte Ortschaften zu verzeichnen, die die früheren dahinsiechenden oder gar ver-

schwaben, in: Holger Th. Gräff / Katrin Keller (Hgg.), Städtelandschaft – réseau urbain – urban network. Städte im regionalen Kontext in Spätmittelalter und Früher Neuzeit (Städteforschung A62, Köln/Weimar/Wien 2004), S. 65–90.

³ Grundlegend siehe Klaus Fehn, Die zentralörtlichen Funktionen früher Zentren in Altbayern. Raumbindende Umlandbeziehungen im bayerisch-österreichischen Altsiedelland von der Spätlatènezeit bis zum Ende des Hochmittelalters (Wiesbaden 1970).

schwundenen Stadtgründungen in vielen Fällen nicht ablösen oder ersetzen, sondern anderen, bislang städtearmen Gebieten zugute kommen.

Bei näherem Hinsehen fallen jedoch einige Besonderheiten des südwestdeutschen Städtewesens ins Auge. Im Elsass mag zum einen die Abfolge der Städtegründungen nach 1350 nicht gänzlich abgerissen sein, obwohl die schon erreichte Städtedichte die Gefahr gegenseitiger Hinterlandsüberlappungen und erlahmender Konkurrenz heraufzubeschwören drohte. Zum anderen übersteigt die Zahl der abgegangenen Städte in der Romandie alle gewöhnlichen Vorstellungen. Das dortige Verschwinden von Städten ist allenfalls partiell mit der vermeintlichen spätmittelalterlichen Wirtschaftskrise in Verbindung zu bringen, begegnet uns doch kein so jäher Rückgang in anderen Gebieten Südwestdeutschlands, geschweige denn im übrigen Reich. Allein die Überzahl der elsässischen Städte und der Niedergang der Romandiestädte lassen prinzipielle Fragen nach der Tragfähigkeit oder gar dem Vorhandensein eines urbanen Netzes aufkommen, welches die Städte in wirtschaftsfunktionale Beziehung zueinander gesetzt hätte.

Diese Besonderheiten beleuchten aber ferner die Problematik des Stadtbegriffs schlechthin, zumal die Abgrenzung von Kleinstädten gegenüber Märkten und Dörfern der Forschung stets Kopfzerbrechen bereitet hat.⁴ Dies ist freilich auch auf den Wirrwarr von Bezeichnungen in den Quellen wie *urbs*, *civitas*, *oppidum*, *oppidulum* oder *stettelin*, *flecken*, *marktflecken* zurückzuführen. Außerdem vermittelt jede Kartographierung der Stadtgründungen ein allzu statisches Bild, will sie doch einen Gründungsakt markieren, der die allmähliche *Stadtwerdung* weitgehend verschleiert. Hier darf ich mich kurz fassen, da diese Probleme in jüngster Zeit von der Forschung erneut aufgegriffen worden sind.

Die herkömmlichen Merkmale einer Stadt, wie sie Hektor Ammann einst mit Handwerk und Industrie (andernfalls Markt), Befestigung und privilegierter Rechtsstellung identifizierte,⁵ sind einem differenzierten Kriterienkatalog gewichen, den die Trierer Forschungsgruppe von Monika Escher, Alfred Haverkamp und Frank G. Hirschmann ausgearbeitet hat. Ihnen zufolge sind es 56 Kriterien, die in einem additiven Punktesystem den Stadtcharakter einer Siedlung erfassen, wobei die Autoren die Schwelle zum echten Stadtstatus um die Mitte des 14. Jahrhunderts bei mindestens sieben

⁴ Vgl. zuletzt Peter Johaneck / Franz-Joseph Post (Hgg.), Vielerlei Städte. Der Stadtbegriff (Städteforschung A61, Köln/Weimar/Wien 2004).

⁵ Hektor Ammann, Das Städtewesen des Mittelalters. Erläuterungen zu Karte 34, in: Georg Wolfram / Werner Gley (Hgg.), Erläuterungsband zum Elsaß-Lothringischen Atlas. Landeskunde, Geschichte, Kultur und Wirtschaft Elsaß-Lothringens (Veröffentlichungen des Instituts der Elsaß-Lothringer im Reich, Frankfurt/Main 1931), S. 123.

nach das Stadtrecht gewährt, ohne dass sich an ihrem Wirtschafts- oder Gesellschaftsprofil Wesentliches ändern sollte. Der Grund für die Stadtrechtsverleihungen liegt sicherlich in den vielen konkurrierenden Herrschaften in einem Gebiet der territorialen Zersplitterung infolge des staufischen Machtverfalls. Dieses Gebiet wurde erst im folgenden Jahrhundert von den Grafen von Württemberg zu einem *territorium clausum* unter Verdrängung der Rechte des Niederadels allmählich verdichtet. Als Städtegründer sind aufzuzählen: die deutschen Könige und Kaiser (6 Städte, darunter 4 ältere staufische Gründungen), die Fürsten der Region (die Grafen von Württemberg und die Markgrafen von Baden mit insgesamt 9 Städten), der Adel (15 Städte) und die Klöster (2 Städte). Von diesen 32 Städten geht also knapp die Hälfte der Stadtrechtsverleihungen auf das Konto des Adels, wobei dieser es zumeist bei einer einzigen Stadtgründung beließ.¹⁴ Ansätze zu einer größeren Herrschaftsausweitung oder gar regionalen Machtvorstellung kraft städtischer Stützpunkte wurden entweder nicht fortgeführt oder durch die Nähe rivalisierender Adelsfamilien vereitelt. Den Fürsten war es vorbehalten, ausgesprochene Konkurrenzgründungen zu initiieren, so 1364, als Graf Eberhard II. von Württemberg durch die planmäßige Anlage Bietigheims das markgräfliche Besigheim kaltzustellen versuchte.¹⁵ Bietigheim stellt fast den Schlussakt der Stadtgründungen im unteren Neckartal dar: Im 15. Jahrhundert traten lediglich das bald fehlgeschlagene Mundelsheim als urbachsche Gründung (1422, gleich nach acht Jahren wieder als Dorf bezeichnet) und Großsachsenheim, das die Herren von Sachsenheim 1495 mit einem Stadtprivileg ausstatteten, hinzu.¹⁶

Bei der Beurteilung des Abflauens von Städtegründungen nach 1350 ist nun Vorsicht geboten. Das untere Neckartal war im Vergleich zum Elsass oder zur Romandie – wie wir sehen werden – keineswegs städtegesättigt. Die territorialen Abrundungsbestrebungen der Grafen von Württemberg haben den wuchernden Stadtgründungen Einhalt geboten; konkurrierende Fürsten wurden verdrängt und der Niederadel mediatisiert. Somit blieb diesem kaum noch Spielraum für herrschaftsfördernde Initiativen. Es kamen freilich auch andere Motive ins Spiel. Betrachtet man das untere Neckartal als Städtelandschaft, so fallen seine mangelnde Abgeschlossenheit und seine Weitmaschigkeit ins Auge. Die Kleinstädte verteilen sich zwar am Neckar und entlang seiner Nebenflüsse, jedoch ohne erkennbaren Bezug zueinander, bis auf die Abstände zwischen den Städten am

¹⁴ Es waren die Herren von Rechberg, Lichtenberg, Sachsenheim, Neuffen, Magenheim, Neiperg, Urbach, Vaihingen, Löwenstein, Weinsberg, Helmstadt und Eselsberg (diese mit zwei Gründungen: Oberriexingen und Hohenhaslach).

¹⁵ Scheuerbrandt, *Südwestdeutsche Stadttypen* (wie Anm. 13), S. 282.

¹⁶ Ebd., S. 296, 317.

Neckar selber, die eine gewisse Regelmäßigkeit aufweisen. Eine funktionale Abstufung zwischen Erzeugerdörfern, Verladeorten als Zwischenstationen und schließlich Umschlag- oder Stapelplätzen, wie man ihr im Elsass begegnet, sucht man am unteren Neckar vergebens. Heilbronn entspricht eben nicht unseren Erwartungen als Transit- und Umschlaghafen des für außerregionale Märkte bestimmten Weins. Diese Rolle kam vielmehr Esslingen zu – und damit wird der Schlüssel für das Fehlen eines integrierten Städtetzes am unteren Neckar geliefert. Das Hauptabsatzgebiet des Neckarweins lag nämlich nicht flussabwärts im Norden, sondern in Oberschwaben und Bayern, wobei Esslingen als Verladeort auf dem Landweg dorthin die Rolle des Zulieferers an die schwäbische Metropole Ulm erfüllte. Dank seiner günstigen Stellung an der Donau zwischen westlichen Tallandschaften und östlicher Hochebene galt Ulm nicht nur als das größte Zentrum des süddeutschen Weinhandels,¹⁷ es war in wirtschaftlicher Hinsicht der Fluchtpunkt des nord-schwäbischen und württembergischen Raumes überhaupt.¹⁸

Es stimmt zwar, dass Esslinger Bürger intensive Beziehungen zu den Winzerstädtchen des Neckartals pflegten, sei es als Weinbergbesitzer, Geldvorstrecker oder Aussteller von Teilpachtverträgen;¹⁹ diese Eingriffe in die ländliche Wirtschaft reichten jedoch nie zu einer flächendeckenden Einbindung des Umlandes in das städtische Wirtschaftsgefüge aus. Eine Erklärung bietet die Handelspolitik der Grafen von Württemberg, die Esslingen feindlich gegenüberstanden und sogar während des Ersten Städtekrieges (1448–54) die Reichsstadt durch Zölle und Handelssperren lahmzulegen trachteten.²⁰

Die Zahl der Weinbaustädtchen im Neckartal blieb das Spätmittelalter hindurch relativ konstant; es sind fast keine eingegangen oder zu bloßen Märkten oder Dörfern herabgesunken. Man mag einwenden, dass es sich ja auch um bessere Winzerdörfer handelte; feststeht immerhin, dass die spätmittelalterliche Wirtschaftskrise am württembergischen Weinbau anscheinend fast spurlos vorbeigegangen ist, bis sich die Lage der ländlichen Wirtschaft um 1500 infolge einer zunehmenden Kommerzialisierung und somit

¹⁷ Eugen Nübling, *Ulms Weinhandel im Mittelalter. Ein Beitrag zur deutschen Städte- und Wirtschaftsgeschichte* (Ulm 1893), S. 9; vgl. zuletzt Sigrid Schmitt, *Mittelalterlicher Weinbau am Neckar*, in: Christian Schrenck / Hubert Weckbach (Hgg.), *Weinwirtschaft im Mittelalter. Zur Verbreitung, Regionalisierung und wirtschaftlichen Nutzung einer Sonderkultur aus der Römerzeit* (Quellen und Forschungen zur Geschichte der Stadt Heilbronn 9, Heilbronn 1997), S. 116.

¹⁸ Ammann, *Vom Lebensraum der mittelalterlichen Stadt* (wie Anm. 1), S. 302f.

¹⁹ Schmitt, *Mittelalterlicher Weinbau* (wie Anm. 17), S. 117.

²⁰ Ebd.

Krisenanfälligkeit allgemein verschlechterte.²¹ Im folgenden Jahrhundert hat Herzog Christoph sogar Maßnahmen zum Erhalt des Weinbaus und zur Förderung des Exports erwogen, indem er den Neckar in seinem mittleren Lauf zu kanalisieren gedachte – ein einmaliges Vorkommnis unter den damals sonst schrumpfenden deutschen Weinbaugebieten.²² Dass die Städte des Neckartals im Hinblick auf Bevölkerungsgröße und Städtedichte auf einer bescheidenen Entwicklungsstufe stehengeblieben sind, ist verkehrspolitisch bedingt und schließlich zurückzuführen auf das bemerkenswerte Auseinanderklaffen zwischen einem naturräumlich vorgegebenen Exportvorteil durch kostengünstige Verladung auf dem Wasserweg zum Rheinland und nach Norddeutschland hin²³ und dem tatsächlichen Konsumentenkreis, der in genau entgegengesetzter Richtung lag, was Treideln und Landtransport erforderlich machte und damit die Transaktionskosten erhöhte.

Die für das spätere württembergische Territorium charakteristische Amtsverfassung – bis 1500 vollständig ausgebildet – hat die Lage der Kleinstädte nunmehr in verwaltungspolitischer Hinsicht gefestigt, zugleich aber ihr Entwicklungspotential entschieden gehemmt, da sie keine echte Autonomie genossen, sondern vollständig in die Vogteien integriert waren. Dies mag nach Volker Trugenberger ‚eine systematische flächendeckende Einordnung der landsässigen Städte in den fürstlichen Territorialstaat‘ bewerkstelligt haben,²⁴ gleichwohl mangelte es dem System an Ausgewogenheit. Einige Ämter hatten einen recht bescheidenen Umfang, gelegentlich bestanden sie nur aus der Amtsstadt selber und einigen vor den Stadtmauern gelegenen Einrichtungen wie Mühlen. Nicht alle Städte waren dagegen Amtsstädte, sondern als Amtsorte der nächsten Amtsstadt zugeordnet.²⁵

²¹ Ebd., S. 118. Zu dieser Problematik siehe Franz Irsigler, Zu den wirtschaftlichen Ursachen des Bauernkriegs von 1525/26, in: Kurt Löcher (Hg.), Martin Luther und die Reformation in Deutschland. Vorträge zur Ausstellung im Germanischen Nationalmuseum Nürnberg 1983 (Schriften des Vereins für Reformationsgeschichte 194, Schweinfurt o.D. [1988]), S. 95–120, insbes. 115ff. Kritisch hierzu Tom Scott, The German Peasants' War and the 'Crisis of Feudalism'. Reflections on an Neglected Theme, in: Journal of Early Modern History 6 (2002), S. 287–289.

²² Karl Heinz Schröder, Weinbau und Siedlung in Württemberg (Forschungen zur deutschen Landeskunde 73, Remagen 1953), S. 52.

²³ Schmitt, Mittelalterlicher Weinbau (wie Anm. 17), S. 116; Hubert Weckbach, ...wie dann umb diese Gegend der beste Necker Wein waechst'. Ein Beitrag zur Wirtschaftsgeschichte des Weines im Unterland, in: Jahrbuch für schwäbisch-fränkische Geschichte 28 (1976), S. 203–214, hier S. 208.

²⁴ Volker Trugenberger, Ob den portten drey hirschhorn im gelben veld – Die württembergische Amtsstadt im 15. und 16. Jahrhundert, in: Jürgen Treffeisen / Kurt Andermann (Hgg.), Landesherrliche Städte in Südwestdeutschland (Oberheinische Studien 12, Sigmaringen 1994), S. 133.

²⁵ Ebd., S. 136.

Das System ging dahin, die Amtsstädte vorwiegend als Verwaltungszentren wahrzunehmen; in wirtschaftlicher Hinsicht waren sie der Konkurrenz von umliegenden Amtsorten und Flecken ausgesetzt, die sie mitmäßigem Erfolg einzuschränken versuchten.²⁶ Im Weinbaugebiet waren die meisten Amtsstädte Ackerbürgerstädte ohne wirtschaftliche Ausstrahlung; keine von ihnen fungierte als regionaler oder überregionaler Marktort.²⁷ Ob dieses ernüchternde Urteil auch für das Elsass zutrifft, soll im folgenden Abschnitt untersucht werden.

III.

Im Elsass stehen wir einer gänzlich anders konturierten Städtelandschaft gegenüber (siehe Karte 4). Vom Sundgau und dem Oberlauf der Ill bis zum nördlichen Unterelsass und dem Verlauf der Lauter – eine Entfernung von etwa 150 Kilometern – weist die Landschaft zwischen Rhein und Vogesen eine Städtedichte auf, die die Tallandschaften Württembergs bei weitem übertrifft. Es waren – maximal gerechnet – insgesamt 89 Städte im Elsass, wovon diejenigen im nördlichen Oberelsass entlang den Vogesenhängen förmlich um Hinterland und Absatzgebiet rangen. Ein urbanes Netz scheint hier nicht an seiner Weit- sondern an seiner Engmaschigkeit zu scheitern. Auf einem schmalen Streifen zwischen den Vorbergen und dem Verlauf der Ill komprimiert, wie konnte die Vielzahl der Weinbaugemeinden in sinnvoller wirtschaftsfunktionaler Beziehung zueinander stehen, ohne hoffnungslos miteinander zu konkurrieren?

Es sind jedoch Grundsatzzfragen nach der Stadtqualität dieser Siedlungen zu stellen, denn die Zahl von 89 Städten trägt.²⁸ Hektor Ammann hat seinerzeit eingeräumt, dass es sich bei den vielen Weinbaustädtchen eigentlich um ummauerte Winzerdörfer handelte,²⁹ eine Feststellung, die ihn nicht davor zurückschrecken ließ, sie als Städte in den Elsaß-Lothringischen Atlas einzutragen. Auch in jüngerer Zeit wollte François Himly in seinem Atlas des villes médiévales d'Alsace alles, was in den Quellen als *civitas*, *urbs*, *statt* oder *stettelin* vorkommt, für eine vollwertige Stadt hal-

²⁶ Ebd., S. 148. Vgl. Walter Grube, Stadt und Land in AltWürttemberg, in: Erich Maschke / Jürgen Sydow (Hgg.), Stadt und Umland (Veröffentlichungen der Kommission für geschichtliche Landeskunde in Baden-Württemberg B82, Stuttgart 1974), S. 27.

²⁷ Trugenberger, Württembergische Amtsstadt (wie Anm. 24), S. 150.

²⁸ Vgl. die Kritik an Ammanns Zählung von Henri Dubled, Ville et village en Alsace au Moyen Âge. Essai de définitions, critères de distinction, in: La bourgeoisie alsacienne. Études d'histoire sociale (Publications de la Société Savante d'Alsace et des Régions de l'Est, grandes publications 5, Strasbourg 1967), S. 64f.

²⁹ Ammann, Städtewesen des Mittelalters (wie Anm. 5), S. 125.

ten.³⁰ Dabei war ihm jedoch entgangen, dass die elsässischen Quellen des Spätmittelalters als *statt* oder *stettelin* all jene Siedlungen bezeichnen, die einfach mit einer Steinmauer umgeben sind – ein wichtiges, dennoch keineswegs ausreichendes Kriterium für die Stadtqualität.³¹ Auf Karte 4 habe ich daher die *stettelin* besonders gekennzeichnet; zieht man diese 28 Siedlungen von der Gesamtzahl ab, so haben wir es nur noch mit 61 (oder womöglich weniger) Städten zu tun. Anhand der jüngsten Forschungen von Bernhard Metz ist Karte 4 ohnehin revisionsbedürftig, da sie immer noch – gezwungenermaßen – von den Städtegründungen anstatt von der Akkumulation von städtischen Merkmalen ausgeht, wie uns die Trierer Forschungsgruppe nahegelegt hat.³²

Nimmt man diesen Kriterienkatalog zum Maßstab, so muss die Zahl der zwischen 1300 und 1500 gegründeten Städte differenziert werden. Von den insgesamt 18 auf der Karte grün eingezeichneten Stadtgründungen haben acht, über die, Bernhard Metz zufolge, zuverlässige Informationen vorliegen, bis 1350 alle die oben zitierte Schwelle von sieben Punkten erreicht oder überschritten. Vier Städte – Brumath, Dachstein, Erstein und Bergheim – mögen bereits um 1300 diese Schwelle überschritten haben und wären somit nicht grün, sondern schwarz einzutragen.³³ Obgleich die Forschungsergebnisse von Herrn Metz noch nicht vollständig vorliegen,³⁴ ist zu bezweifeln, ob viele elsässische Städte in der Tat nach 1350 gegründet worden sind. Auf eine letzte – und bewusst provokativ markierte – Besonderheit sei in diesem Zusammenhang noch hingewiesen. Ich habe zwei Städte mit vollem oder erstrebtem reichsstädtischen Status – Türkheim und Ammerschweier – als späte Gründungen eingetragen, denn beim heutigen Stand unseres Wissens sind sie vor 1300 nicht eindeutig als Städte (d.h. hier mit Stadtrecht ausgestattet) zu belegen, obgleich Türkheim 1358 der Dekapole beitrug. Unsere Kenntnisse der elsässischen Städte stehen also auf schwankenden Beinen und bedürfen sicherlich einer künftigen Überprüfung und Korrektur.

Wie schwierig die Bestimmung von urbaner Qualität sein kann, sei kurz am Beispiel des unterelsässischen Pfaffenhofen erläutert. Pfaffenhofen an der Moder gehörte zu der von Hektor Ammann so betitelten unterelsässischen Textilgruppe, der sonst die Reichsstädte Weißenburg und Oberehn-

³⁰ François-Jacques Himly (Hg.), *Atlas des villes médiévales d'Alsace* (Publications de la Fédération des Sociétés d'Histoire et d'Archéologie d'Alsace 6, Nancy 1970).

³¹ Vgl. Metz, *Essai* (wie Anm. 7), S. 47f.

³² Ebd., S. 49–53.

³³ Ebd., S. 60–63, 64–66, 73f., 81f. Obgleich dem Kriterienkatalog zufolge Dachstein bereits um 1300 acht Punkte erreichte, hatte es weder damals noch 1350 einen Markt.

³⁴ Der 2. Teil von Metz, *Essai* (wie Anm. 7) soll 2006 in der *Revue d'Alsace* erscheinen.

heim sowie Saarburg und die Hauptstadt der Reichslandvogtei Hagenau angehörten. Deren Produktion wurde von Strassburger Tuchhändlern mittels Verlags für den Export organisiert.³⁵ Pfaffenhofen soll außer einem Markt um 1480 eine Mauer gehabt haben, die 1568 freilich noch nicht fertig war. Mitte des 16. Jahrhunderts sollte auf Betreiben der Einwohner der Ort befestigt werden,³⁶ unklar bleibt indes, ob Pfaffenhofen je das volle Stadtrecht von seinen Herren, den Grafen von Hanau-Lichtenberg, erhielt. Als Wirtschaftsplatz sicherlich bedeutender als manches Weinbaudorf (mit Stadtrecht) lässt Pfaffenhofen die Unzuverlässigkeit der gewöhnlichen Indikatoren von urbaner Qualität in aller Deutlichkeit hervortreten.³⁷

Die Zahl der eigenständigen Marktgründungen im ausgehenden Mittelalter ist relativ bescheiden; in einigen Fällen, wie zum Beispiel bei den murbachschen Städten bzw. Dörfern Wattweiler, Uffholz und Sankt Amarin, denen zwischen 1464 und 1480 Kaiser Friedrich III. Wochen- und Jahrmarktprivilegien erteilte, kann man getrost davon ausgehen, dass das Stift sowohl eine politisch-rechtliche Aufwertung seiner sonst unbedeutenden Siedlungen anstrebte als auch eine bewusste Konkurrenz für die bereits etablierten Stadtmärkte zu Thann und Sennheim bezweckte.³⁸ Eine solche Politik im Elsass fällt jedoch hinter die Entwicklung am rechten Rheinufer im Breisgau vollends zurück, wo es im 15. Jahrhundert zu einer wahren Welle von Marktgründungen gekommen ist, die bald den herrschaftlichen Ambitionen des Niederadels auf dörflicher Ebene, bald dem Ringen zwischen Vorderösterreich und der Markgrafschaft Baden auf territorialer Ebene entsprangen.³⁹

³⁵ Hektor Ammann, *La place de l'Alsace dans l'industrie textile au Moyen Âge*, in: *La bourgeoisie alsacienne* (wie Anm. 28), S. 75, 80–89.

³⁶ Ammann war der Meinung, die Grafen von Hanau-Lichtenberg hätten die Ummauerung als Anerkennung der wirtschaftlichen Leistungskraft des Textilorts betrieben. Ammann, *La place de l'Alsace* (wie Anm. 35), S. 82.

³⁷ Vgl. François-Jacques Himly, *Deux formes de notoriété en Alsace médiévale. Essai cartographique*, in: Jean Kerhervé/Albert Rigaudière (Hgg.), *Finances, pouvoirs et mémoire. Mélanges offerts à Jean Favier* (Paris 1999), S. 235–238.

³⁸ Georges Bischoff, *Recherches sur la puissance temporelle de l'abbaye de Murbach (1229–1525)* (Publications de la Société Savante d'Alsace et des Régions de l'Est, recherches et documents 22, Strasbourg 1975), S. 147. Offiziell galten Wattweiler und Saint Amarin als Städte, Uffholz nur als Dorf.

³⁹ Scott, *Regional Identity and Economic Change* (wie Anm. 11), S. 122–172; Ders., *Städte und Märkte im spätmittelalterlichen Breisgau zwischen wirtschaftlicher Konkurrenz und Umlandsicherung*, in: Ursula Huggel/Thomas Zott (Hgg.), *Burgen, Märkte, kleine Städte. Mittelalterliche Herrschaftsbildung am südlichen Oberrhein*, in: *Das Markgräflerland 2* (2003), S. 164–181; Ders., *Die oberrheinischen Mittel- und Kleinstädte im 15. und 16. Jahrhundert zwischen Dominanz und Konkurrenz*, in: Gräf/Keller, *Städtelandschaft* (wie Anm. 2), S. 47–64.

Dass die elsässischen Kleinstädte – allen Andeutungen zum Trotz – sich die Lebensadern nicht gegenseitig abschnitten, liegt im Gefüge des Weinbaus und Weinhandels begründet. Dank seiner günstigen klimatischen Lage im Windschatten der Vogesen erfreute sich das Elsass ab 1300 einer Weinkonjunktur, die erst gegen 1500 abzureißen begann, und zwar fast ausschließlich wegen des Aufkommens von Bier als Massengetränk in Norddeutschland.⁴⁰ Seine Weinwirtschaft galt vorwiegend dem überregionalen Export, der auf der Ill und sonstigen Nebenflüssen über Strassburg als Umschlag- und Stapelplatz auf dem Rhein erfolgte.⁴¹ Der bequeme Wasserweg hielt die Frachtkosten in Grenzen; auch die berüchtigten Rheinzölle, deren Belastung oft überschätzt wird, taten dem Weinhandel keinen erkennbaren Abbruch.⁴² Eine funktionale Aufteilung zwischen Erzeugerdörfern in der Vogesenvorbergzone, den in regelmäßigen Abständen von etwa 30 bzw. 15 Kilometern liegenden Verladehäfen entlang der Ill, und dem Umschlagplatz Strassburg als Einfallstor zum Norden ist mühelos zu erkennen. Da die Städte auf die unmittelbare Marktbeherrschung ihres Umlandes nur partiell angewiesen waren, vertrugen die elsässischen Erzeuger- und Verteilerstädte im Weinbau eine weitaus größere Siedlungsdichte.⁴³

Diese Aufteilung erfüllt fernerhin ohne Zweifel die Kriterien für ein regional integriertes Städtenetz, welches auch theoretisch einzufangen ist. Walter Christaller hat seinerzeit seinem zentralörtlichen System nicht nur das Marktprinzip, sondern auch das Verkehrsprinzip zugrundegelegt, wonach sich das Netz von zentralen Orten nicht hexagonal wie eine Honigwabe gestaltete, sondern rautenartig aus Rhomben bestand.⁴⁴ Vor diesem

⁴⁰ Médard Barth, *Der Rebbau des Elsass und die Absatzgebiete seiner Weine*. Ein geschichtlicher Durchblick, 1 (Strassburg/Paris 1958); Tom Scott, *Medieval Viticulture in the German-speaking Lands*, in: *German History* 20 (2002), S. 95–115, insbes. S. 112–114.

⁴¹ Die Scher, Andlau, Kirneck, Ehn und Breusch galten als schiffbar und hatten bereits im 13. Jahrhundert Ladhöfe in den Dörfern, dagegen die Thur, Fecht, Leber und Gießen wohl nicht. Freundl. Mitteilung von Herrn Metz. Ein Teil des Weines wurde in die Schweiz ausgeführt. Vgl. Hektor Ammann, *Elsässisch-schweizerische Wirtschaftsbeziehungen im Mittelalter*, in: *Elsaß-Lothringisches Jahrbuch* 7 (1928), S. 36–61.

⁴² Ulf Dirlmeier, *Mittelalterliche Zoll- und Stapelrechte als Handelshemmnisse*, in: Hans Pohl (Hg.), *Die Auswirkungen von Zöllen und anderen Handelshemmnissen auf Wirtschaft und Gesellschaft vom Mittelalter bis zur Gegenwart* (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Beih. 80, Stuttgart 1987), S. 19–39, insbes. S. 20, 26–29.

⁴³ Scott, *Oberrheinische Mittel- und Kleinstädte* (wie Anm. 39), S. 53.

⁴⁴ Obgleich es von Anfang an Bestandteil seiner Theorie war, hat Christaller erst bei erneuter Beschäftigung mit dem Thema der Zentralen Orte nach dem Zweiten Weltkrieg dem Verkehrsprinzip erhöhte Aufmerksamkeit gewidmet. Walter Christaller, *Das Grundgerüst der räumlichen Ordnung in Europa*. Die Systeme der europäischen Zentralen Orte (Frankfurter Geographische Hefte 24/1, Frankfurt/Main 1950). Zum Verkehrsprinzip mit geringerer theoretischer Stringenz vgl. Paul M. Hohenberg / Lynn Hollen Lees, *The Making of Urban Europe 1000–1950* (Cambridge, Mass./London 1985).

Verteilungsmuster trat die Bedeutung des Hinterlandes als Ressourcenlieferant und Marktabsatzgebiet weitgehend zurück; mit den für hochwertigen Wein erzielten Preisen war es den Winzern, Küfern, Schröttern und Schiffsleuten erlaubt, zur Bedarfsdeckung auf fremde Märkte auszuweichen und ihre Güter dort gegen Barzahlung einzukaufen.

IV.

Unter den Städtelandschaften des südwestdeutschen Reichs nimmt die Romandie einen außergewöhnlichen Platz ein (siehe Karte 5).⁴⁵ Anfänglich war sie eine städteleere Landschaft. Zu den zum Teil aus der Römerzeit herrührenden gewachsenen Siedlungen wie den Bischofssitzen Avenches, Lausanne und Genf/Genève gesellten sich nach der Jahrtausendwende verkehrsstrategisch gelegene Orte wie Vevey und Saint-Maurice (zum Großen Sankt-Bernhardpass hin) oder Orbe (am Fuß der Jurapässe), die das Stadtrecht bis 1200 erhielten.⁴⁶ In dieser Zeit sind auch die ersten geplanten Städtetgründungen zu verzeichnen – La Sarraz durch die Herren von Grandson als Kompensation für das inzwischen an Burgund verlorene Orbe, Bulle (zunächst als ummauerter Marktort) als Initiative der Bischöfe von Lausanne, oder Gruyère/Greyerz als Hauptort der gleichnamigen Grafschaft.⁴⁷ Überblickt man diese frühen Städte, so liegen sie durch die Romandie verstreut und ohne funktionale Beziehung zueinander (bis auf Bulles Abhängigkeit von Lausanne). Nach 1200 ändert sich die Lage jedoch schlagartig. Innerhalb von hundert Jahren erlebt die Romandie eine berauschende Städteteblüte, die in der Westschweiz ihresgleichen sucht. Die Gründe sind nicht ohne weiteres zu ermitteln. Dass den Städten eine wirtschaftliche oder kommerzielle Funktion zugedacht wurde, darf nicht bezweifelt werden, doch überwog wohl die Herrschaftsfestigung und -abrundung.⁴⁸ Die bunte Gemengelage der waadtländischen Adels Herrschaften hätte eine solche Politik

⁴⁵ Die Kartographierung des schweizerischen Städtewesens im Mittelalter (Übersichtskarte 2 und Karte 5) fußt auf Karte 17 im Historischen Atlas der Schweiz, hg. v. Hektor Ammann / Karl Schib (Aarau 1958), unter Heranziehung von Hans Conrad Peyer, *Die Märkte der Schweiz in Mittelalter und Neuzeit*, in: *Ders., Gewässer, Grenzen und Märkte in der Schweizergeschichte* (Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich 48/3 [143. Neujahrsblatt], Zürich 1979), S. 19–38 (Übersichtskarte nach S. 38).

⁴⁶ Ammann, *Waadtländisches Städtewesen* (wie Anm. 1), S. 36 (Karte S. 31).

⁴⁷ Ebd., S. 39f.; vgl. Alfred Heit, *Stadt, Stadt-Land-Beziehung, Städtelandschaft*. Über die Entwicklung der geschichtswissenschaftlichen Definition historischer Siedlungsphänomene, in: *Escher/Haverkamp/Hirschmann* (Hgg.), *Städtelandschaft* (wie Anm. 2), S. 73.

⁴⁸ Ammann, *Waadtländisches Städtewesen* (wie Anm. 1), S. 56f.; Heit, *Stadt* (wie Anm. 47), S. 75.

ohnehin nahegelegt, sie wurde aber umso eifriger ergriffen, als das Aussterben des burgundischen Königshauses ein Machtvakuum entstehen ließ, welches sich die kleinen Adelsdynastien auszufüllen beeilten.

In partieller Vorwegnahme des Trierschen Modells hat Ammann einen Kriterienkatalog der Städte der Romandie aufgestellt, der ihre urbane Qualität an sechs Merkmalen misst. Diese umfassen Kirche/Pfarrei, Schloss/Burg, Nennung als Stadt bzw. *castrum* oder *villa*, eine Bürgergemeinde, Freiheiten und Stadtgründer, wobei die Stadt- und Marktrechtsverleihungen den Schlussakt einer sich oft über zwei Jahrhunderte hinausziehenden Stadtwerdung bilden. Es ist jedoch signifikant, dass die Stadtfreiheiten oft nach vorgegebenem Muster erfolgten – die Übernahme des Stadtrechts von Moudon/Milden, Lausanne, Freiburg im Üchtland/Fribourg oder Neuenburg/Neuchâtel –, was die Ausklammerung dieses Kriteriums im Trierer Modell fragwürdig erscheinen lässt.⁴⁹

Aus der Vielzahl der Stadtgründungen erwachsen immerhin fast nur Kleinstädte. Diese unterteilt Ammann in drei Klassen: eine Oberklasse von behäbigen Marktstädten mit einer Einwohnerzahl zwischen 1000 und 2000; eine Mittelklasse mit 500 bis 600 Einwohnern; und eine Unterklasse mit einer Bevölkerung unter 200 und einer Grundfläche von weniger als 1 ha. Unweigerlich erinnert das an die von Scheuerbrandt für Württemberg vorgenommene Differenzierung, wobei ähnliche Bedenken anzumelden sind: Ist eine Unterscheidung unter so kleinen Orten überhaupt sinnvoll, und wo bleibt für die nichtstädtischen Siedlungen dann Platz? Gleichwohl will Ammann der oberen Klasse von behäbigen Marktstädten, wie er sie nennt, ein wirtschaftliches Gebaren bescheinigen, das über das rein Ackerbürgerliche klar hinausgeht. Zwar betrieben die Bewohner dieser Städte noch Landwirtschaft, es fand jedoch Handwerk und Manufaktur (Heimarbeit) neben bescheidenem Fernhandel und der Existenz von Judengemeinden (also Geldleihe) auch statt.⁵⁰

Rechtfertigt dieser Hinweis auf die urbane Qualität zumindest eines Teils der waadtländischen Kleinstädte (sowie die außerordentliche Städtedichte) die Schlussfolgerung, dass sich hier ein flächendeckendes urbanes Netz entwickelt hat? Die Antwort fällt ernüchternd aus. „Ein enormes Bedeutungsgefälle“, so hat Alfred Heit konstatiert, „kennzeichnet den Abstand von Lausanne zu den übrigen Städten der Waadt.“⁵¹ Schwerwiegender war wohl der Umstand, dass die Kleinstädte nicht auf die größeren Zentren ausgerichtet waren, es fehlte ja geradezu an mittleren Städten, die

⁴⁹ Ebd., S. 42, 44–53.

⁵⁰ Ebd., S. 17, 65–68; Heit, Stadt (wie Anm. 47), S. 76.

⁵¹ Heit, Stadt (wie Anm. 47), S. 70.

als Vermittler und Versorger ihres weiteren Hinterlandes hätten dienen können. Lausanne brachte es allenfalls auf 5000 Einwohner; von den sonstigen frühen Zentren – etwa Payerne/Peterlingen, Moudon/Milden, Gruyère/Greyerz – kam keines über die Stufe von oberen Kleinstädten hinaus. Nicht einmal die Lage am Fluß – die westschweizerischen Flüsse waren in dieser Zeit bis zu ihrem Oberlauf schiffbar – vermochte den Kleinstädten des Broye- oder Saanetals zu größerer wirtschaftlicher Bedeutung, geschweige denn zu einer regionalen Mittelpunktfunktion zu verhelfen.

Somit sind die Gründe für den ebenso rapiden Abgang der Kleinstädte der Romandie bereits vorgezeichnet. Allein die Städtedichte spiegelt die vielen Konkurrenzgründungen des Lokaladels wider, die um Hinterland und Marktgebiet kämpfen mussten. Ein Blick auf das Broye- und das Saanetal veranschaulicht das Problem. Am linken Ufer der Broye lieferten sich Surpierre und Lucens untereinander und mit Villarzel unweit entfernt am rechten Ufer Konkurrenz. An der Saane waren die Gegensätze noch ausgeprägter. Arconciel/Ergenzach und Illens/Illingen lagen im Tal dicht beieinander, Vuippens und Corbières tauschten feindliche Blicke von Ufer zu Ufer. Der Adel war außerdem stets der Gefahr ausgesetzt, vor den Expansionsbestrebungen territorial ambitionierter Dynastien zu kapitulieren. Als die Grafen von Savoyen unter Peter II. im 13. Jahrhundert ihre Machtsphäre in die Waadt ausdehnten, förderten sie zum Beispiel Yverdon am Kopf des Neuenburger Sees als breit angelegte Markt- und Hafenstadt, die die umliegenden höher gelegenen Burgstädtchen – Sainte-Croix, Montagny (VD), Champvent und Belmont – matt setzte.⁵² Wo die Kleinherrschaften unter Druck gerieten, verkümmerten ebenfalls ihre ‚hauseigenen‘ Städtchen.⁵³ Von der Gründung neuer Städte haben die spätmittelalterlichen Fürsten und Magistrate weitgehend abgesehen: Der Fall Württemberg ist bereits geschildert worden; in der Nordschweiz wollten die Stadtrepubliken keine rivalisierenden Städte dulden.⁵⁴

Der gedrängte Handlungsspielraum der Kleinstädte wäre nicht so verhängnisvoll gewesen, hätten sie in vielen Fällen verkehrsgünstiger gelegen. Manche Kleinstadt, wie Ammann festgestellt hat, lag in hervorragender Schutzlage, aber deswegen oft abseits der Verkehrsadern.⁵⁵ Hingegen hat

⁵² A m m a n n, Waadtländisches Städtewesen (wie Anm. 1), S. 55f. Es waren eben die savoyischen Gründungen des 13. Jahrhunderts – Cudrefin, Romont, Rue, La Tour de Peilz, Morges, Coppet, Versoix – und im 14. Jahrhundert Rolle, die Bestand hatten. Ebd., S. 38 (Karte), 61f. Dieses Moment soll freilich nicht überbewertet werden: die Waadt lag an der Peripherie des savoyischen Staates.

⁵³ Ebd., S. 60f.

⁵⁴ Ebd., S. 81.

⁵⁵ Ebd., S. 20.

sich die Lage am Fluß nicht immer wirtschaftsfördernd ausgewirkt. Obgleich die oberen Kleinstädte Handwerk und Handel betrieben, verfügten sie mit etwaiger Ausnahme der Tuchherstellung über keinen hauptsächlich für den Export arbeitenden Wirtschaftszweig; sie waren vielmehr Versorger und Nutznießer ihres Umlandes. Der durch die Schiffbarkeit der Flüsse geschaffene Exportvorteil wurde hier – im Gegensatz zum Elsass – hinfällig. Der Verkehr auf dem Wasserweg lief ohnehin nach Norden ins deutschsprachige Gebiet, wobei Ammann auf die abschreckende Rolle der Sprachgrenze hingewiesen hat.⁵⁶ Im Grunde hätten die Städte der Romandie am liebsten mit ihren Sprachgenossen als Handelspartnern verkehrt (der am Genfer See produzierte Wein wurde fast ausschließlich in frankophonen Gebieten abgesetzt) und ihr Augenmerk dabei auf die Genfer Messen gerichtet, nur verloren ja diese im Spätmittelalter bekanntlich an Frequenz und Umsatz.⁵⁷

Wie haben wir uns die abgegangenen Städtchen der Romandie vorzustellen? Sind sie auf das Niveau von Marktflecken oder Dörfern herabgesunken, oder sind sie gar von der Bildfläche spurlos verschwunden? Obgleich manche als Dörfer weiterbestanden (angesichts der Einwohnerzahl der unteren Kleinstädte wird man nach der Wertigkeit dieser Unterscheidung fragen müssen), sind einige in der Tat nur noch als Wüstungen auszumachen.⁵⁸ Trotz der Errichtung neuer Markttorte im 14. und 15. Jahrhundert war ihre Verteilung keineswegs gleichmäßig oder auf bestehende Siedlungen abgestimmt; sie sind eher in den dünn besiedelten Gebieten anzutreffen. Für die Romandie ist ein einziger Markt belegt – Rougemont am Oberlauf der Saane.⁵⁹ Freilich ergibt sich das Ausmaß der abgegangene Städte in der Romandie – es sind 37 – erst im Vergleich mit der übrigen

⁵⁶ Ammann, Vom Lebensraum der mittelalterlichen Stadt (wie Anm. 1), S. 315. Die Schiffbarkeit der Saane war erst ab Freiburg voll gegeben. Jeanne Niquille, La navigation sur la Sarine, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 2 (1952), S. 206–227. Oberhalb Freiburgs herrschte dafür die Flößerei vor. Ebd., S. 206. Über Yverdon dagegen konnte der Fernhandel aus Genf auf dem Neuenburger- und Bielersee sowie auf der Zihl in die Aare und somit auf den Rhein gelangen. Fritz Glauser, Stadt und Fluß zwischen Rhein und Alpen, in: Erich Maschke / Jürgen Sydow (Hgg.), Die Stadt am Fluß (Stadt in der Geschichte 4, Sigmaringen 1978), S. 80f. Die dortigen Kleinstädte scheinen aber davon kaum Gebrauch gemacht zu haben.

⁵⁷ Vgl. Hektor Ammann, Die Waadt in der mittelalterlichen Wirtschaft, in: Mélanges d'histoire et de littérature offerts à Monsieur Charles Gilliard (Lausanne 1944), S. 251–268; Derks, Freiburg und Bern und die Genfer Messen (Langensalza 1921); Jean François Bergier, Genève et l'économie européenne de la Renaissance (Affaires et Gens d'Affaires 29, Paris 1963), S. 215–436.

⁵⁸ Dietrich W. H. Schwarz, Die Städte der Schweiz im 15. Jahrhundert, in: Wilhelm Rausch (Hg.), Die Stadt am Ausgang des Mittelalters (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 3, Linz 1974), S. 46.

⁵⁹ Peyer, Märkte der Schweiz (wie Anm. 45), S. 28 (Karte).

Westschweiz. Um den Thunersee zum Beispiel verschwanden drei Städte, an der Aare entlang waren es insgesamt sechs, im Thurgau vier, um die innerschweizerischen Seen sechs. Damit wird abermals bekräftigt, dass eine Lage am Fluss keinen automatischen Standortvorteil gewährte. Für die Aare und Reuss ist Ammann nämlich zu einem ähnlichen Schluss wie für die Broye und Saane gelangt. Trotz zum Teil regelmäßiger Dispersion waren die Städte als Mittelpunkte viel zu zahlreich und insgesamt zu stark bevölkert, um wirtschaftlich zu gedeihen, während sie kein Exportgewerbe aufweisen konnten, welches das Ungleichgewicht aufgewogen hätte; er spricht daher von einer „Überstädterung“.⁶⁰ Für die Gesamtschweiz hat Hans Conrad Peyer errechnet, dass bis 1400 92 Städte verschwanden,⁶¹ wovon der Hauptanteil mit 64 untergegangenen Städten auf die Nord- und Westschweiz fiel.

Fasst man die Entwicklung des Städtewesens in der Romandie – und damit sind in erster Linie die Kleinstädte gemeint – zusammen, so ist Ammann zuzustimmen, wenn er die Gründungseuphorie des 13. Jahrhunderts als Zeichen fehlender politischer Gewalt deutet, der die Savoyer ein Ende bereiteten – oder pointierter: als Zeichen einer Diskrepanz zwischen politischem Willen und wirtschaftlichem Potential, die zu urbanen Kümmerformen und Fehlgründungen führte.⁶²

V.

Zum Schluss gilt es, diese drei Fallbeispiele innerhalb eines als städte- reich angesehenen Raumes anhand von anderen städtereichen Landschaften theoretisch zu reflektieren. Es ist inzwischen offenkundig, dass die Städtedichte an sich keinen zuverlässigen Gradmesser der urbanen Qualität einer Städtelandschaft oder der Einordnung ihrer Städte in ein urbanes Netz liefert. Man könnte sogar Ammanns Urteil etwas überspitzt umformulieren: Die Städtedichte sei als Zeichen von *fehlender Integration* innerhalb einer zentralörtlichen Hierarchie zu werten – das träfe zumindest für die Romandie zu. Ein Vergleich mit den anfangs erwähnten südniederländischen Territorien lässt eine solche Hypothese indes als irrig erscheinen. Die Zahl der Kleinstädte in Brabant und im Hennegau war in der Tat sehr bescheiden bemessen – in Brabant sind für das Spätmittelal-

⁶⁰ Ammann, Schweizerische Kleinstadt (wie Anm. 1), S. 201.

⁶¹ Peyer, Märkte der Schweiz (wie Anm. 45), S. 20. Eine sicherlich zu tief gegriffene Zahl von 50 eingegangenen Städten (einen Rückgang von 200 auf 150) gibt Schwarz, Die Städte der Schweiz (wie Anm. 58), S. 45 an.

⁶² Ammann, Waadtländisches Städtewesen (wie Anm. 1), S. 62; Heit, Stadt (wie Anm. 47), S. 75.

ter nur drei Zwergstädte mit weniger als 1000 Einwohnern bezeugt –, in Flandern dagegen wimmelte es von Kleinstädten.⁶³ Ausschlaggebend für den sehr hohen Urbanisierungsgrad der südlichen Niederlande waren also weder die Städtedichte noch die Städtegröße an sich, die als Folge, nicht als Ursache, des wirtschaftlichen Aufschwungs seit dem 11. Jahrhundert zu deuten sind, sondern die Entwicklung eines urbanen Netzes, das die Kleinstädte – ob zahlreich oder nicht – wirtschaftsfunktional den größeren Zentren zuordnete und sie in ein regionales Wirtschaftsgefüge einband.⁶⁴

Somit erweist sich der immer wieder gerne zitierte Spruch von Hektor Ammann, wonach die urbane Qualität der kleinen Städte nicht zu unterschätzen sei, als irreführend.⁶⁵ Denn die obere Klasse der behäbigen Kleinstädte in der Romandie, die Ammann als Beispiel anführt, war eben dadurch gekennzeichnet, dass sie weder einen zentralörtlichen Bezug zum Hauptort Lausanne noch ein integriertes Produktions- oder Verteilersystem untereinander (wie etwa bei der unterelsässischen Textilgruppe) aufweisen konnte. Ammanns Feststellung, dass diese Kleinstädte einen bescheidenen Fernhandel betreiben mochten, entlarvt sich selbst: *Fernhandel* ja – aber keinen Regionalhandel, der zur Belebung der innerregionalen Wirtschaft beigetragen hätte.

Wie bereits mehrfach betont, gaben bei der Gründung oder Förderung der Städte, die Kleinstädte geblieben sind, vielfach herrschaftliche Motive den Ausschlag, wobei die Städte eher der Repräsentanz und dem Selbstverständnis der kleinadligen Stifter dienten. Im Falle der ritterschaftlichen Kleinstädte im Kraichgau hat sich Gerhard Fouquet unlängst über ‚die Kleinräumigkeit aller Beziehungen‘ und ‚die Weltabgeschiedenheit dieser Kleinstädte‘ mokiert:

„Die Stadtqualität, das in bzw. über der Stadt liegende Schloß, die Kirchen, vor allem die noch bis ins 16. Jahrhundert hinein recht wirkungsvolle Ummauerung waren für die Ritterschaft Ausweise ihres Standes und Reichtums. Diese Versatzstücke von Urbanität inmitten von stadähnlichen

⁶³ Peter Stabel, *Dwarfs among Giants. The Flemish Urban Network in the Late Middle Ages* (Studies in Urban Social, Economic and Political History of the Medieval and Modern Low Countries 8, Löwen/Apeldoorn 1997), S. 65, 67, 70.

⁶⁴ Stabel, *Dwarfs* (wie Anm. 63), passim; Ders., *De kleine stad in Vlaanderen. Bevolkingsdynamiek en economische functies van de kleine en secundaire stedelijke centra en het Gentse kwartier (14de–16de eeuw)* (Verhandelingen van de Koninklijke Academie voor Wetenschappen, Klasse der Letteren, 156, Brüssel 1995).

⁶⁵ Ammann, *Waadtländisches Städtewesen* (wie Anm. 1), S. 17, 65–68; Ders., *Vom Lebensraum der mittelalterlichen Stadt* (wie Anm. 1), S. 312f. et passim; Rüdiger Stenzel, *Die Städte der Markgrafen von Baden*, in: *Treff Eisen / Andermann* (Hgg.), *Landesherrliche Städte* (wie Anm. 24), S. 126.

Dörfern wurden schließlich zu steinernen Zeugen der Reichsunmittelbarkeit dieser Kleinherrschaften.“⁶⁶

Sein über den Kraichgau gefälltes sardonisches Urteil gilt es auch anderswo zu beherzigen.

Weitere Überlegungen zum Verhältnis zwischen zentralörtlicher Hierarchie und urbanem Netz möchte ich hier unterlassen. Statt dessen sollen die Beziehungen zwischen Kleinstädten und Märkten noch kurz erörtert werden. Die internationale Forschung, die den Begriff von der spätmittelalterlichen Agrarkrise erheblich relativiert hat, weist auf die Anzeichen einer erneuten wirtschaftlichen Konjunktur nach der Mitte des 15. Jahrhunderts hin. Dabei spielten neue Marktgründungen, die dem gesteigerten Regionalbedarf entgegenkamen, eine Schlüsselrolle.⁶⁷ Für das südliche Europa hat Stephan Epstein auf das Aufkommen von ‚regional fairs‘, wie er solche Regionalmärkte nennt, aufmerksam gemacht;⁶⁸ diese entsprechen in etwa den von Hektor Ammann einst abgehandelten Landschaftsmessen wie Zurzach, Nördlingen, Friedberg, Linz oder Bozen, Messen also, die überregionale Bedeutung erlangten, ohne an die wahren internationalen Messen wie Frankfurt am Main, Leipzig oder Lyon heranzureichen.⁶⁹ Bezeichnend für diese Messen war nunmehr ihr Standort: Sie wurden häufig an der Grenze des jeweiligen Territoriums angesiedelt, um entweder den Austausch mit benachbarten Territorien zu fördern – so die großen Viehmärkte an den Einfallstoren zum Reich in Buttstädt, Bruck an der Leitha,

⁶⁶ Gerhard Fouquet, *Stadt, Herrschaft und Territorium – Ritterschaftliche Kleinstädte Südwestdeutschlands an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit*, in: *Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins* 141 (1993), S. 120.

⁶⁷ Stephan R. Epstein, *Regional fairs, institutional innovation, and economic growth in late medieval Europe*, in: *Economic History Review*, 2. Reihe 47 (1994), S. 459–482; für die Schweiz vgl. Peyer, *Märkte der Schweiz* (wie Anm. 45), S. 22, 24.

⁶⁸ Stephan R. Epstein, *Freedom and Growth. The rise of states and markets in Europe, 1300–1750* (Routledge Explorations in Economic History 17, London/New York 2000), S. 73–88. Für den deutschsprachigen Raum verweist er auf die kurpfälzische Förderung von Territorialmärkten und -messen im 15. Jahrhundert. Vgl. Henry J. Cohn, *The Government of the Rhine Palatinate in the Fifteenth Century* (Oxford 1965, Nachdr. Aldershot/Brookfield, VT 1992), S. 174f.

⁶⁹ Ammann, *Vom Lebensraum der mittelalterlichen Stadt* (wie Anm. 1), S. 292; Ders., *Die Zurzacher Messen im Mittelalter*, in: *Taschenbuch der Aargauer Historischen Gesellschaft* 1923, S. 2–155; Ders., *Neue Beiträge zur Geschichte der Zurzacher Messen*, in: *Taschenbuch der Aargauer Historischen Gesellschaft* 1929, S. 1–207; Ders., *Nachträge zur Geschichte der Zurzacher Messen im Mittelalter*, in: *Argovia* 48 (1936), S. 102–124; Ders., *Die Friedberger Messen*, in: *Rheinische Vierteljahrsblätter* 5 (1950–51), S. 192–225; Ders., *Die deutschen und schweizerischen Messen des Mittelalters*, in: *Recueils de la Société Jean Bodin* 5 (1953), S. 149–173; Ders., *Die Nördlinger Messe im Mittelalter*, in: *Heinrich Büttner / Otto Feger / Bruno Meyer* (Hgg.), *Aus Verfassungs- und Landesgeschichte. Festschrift zum 70. Geburtstag von Theodor Mayer*, 2 Bde. (Lindau/Konstanz 1954/55), 2, S. 383–415.

Raab/Győr oder Sennheim/Cernay⁷⁰ – oder umgekehrt in vormerkantili-stischer Manier die Warenzufuhr zu beleben und die Warenausfuhr zu ver-hindern.⁷¹ Diesen Märkten, die häufig erheblich florierten (wie das bernis-che Langenthal),⁷² wurde selten damals oder zu späterer Zeit das Stadtrecht verliehen; sie haben sich vielmehr komplementär zu den Städten ausgebreitet und entwickelt.⁷³ Dafür nahmen sie eine urbane Kernfunktion wahr, die dem Gros der sich mit ihrem Stadtstatus brüstenden Kleinstädte versagt blieb. Die aus der euphorischen Gründungswelle des 13. Jahrhun-derts erwachsenen Kleinstädte erwiesen sich für das längerfristige wirt-schaftliche Wachstum Europas mehrheitlich als irrelevant, da sie entweder stagnierten (Württemberg) oder verkümmerten (Romandie). Wo sie sich hingegen in ein funktionierendes, am Export orientiertes zentralörtliches System integrieren ließen (wie im Elsass), werden Fragen nach ihrer Stadt-qualität müßig.

⁷⁰ Ian Blainchard, The continental European cattle trade, 1400–1600, in: Economic History Review, 2. Reihe 39 (1986), S. 427–460.

⁷¹ Peyer, Märkte der Schweiz (wie Anm. 45), S. 31, 34.
⁷² Ebd., S. 25.

⁷³ Ebd., S. 33. Zu den in Ursprung und Funktion anders konturierten Märkten in Ostschwa-ben, Bayern und Österreich siehe jetzt Rolf Kießling, Zwischen Stadt und Dorf? Zum Markt-begriff in Oberdeutschland, in: Johaneck / Post (Hgg.), Vielerlei Städte (wie Anm. 4), S. 121–143.

CITTÀ PICCOLE, NESSUNA CITTÀ. LA COSIDDETTA 'RETE URBANA' DELLA GERMANIA SUD-OCCIDENTALE NELL'AUTUNNO DEL MEDIOEVO

Il Sudovest dell'impero è considerato un'area densamente urbanizzata. Naturalmente ciò non costituisce un indice affidabile del grado di urbaniz-zazione della regione, né una chiara prova dell'esistenza di una rete urbana che favorisse i rapporti economici fra le città. Il Sudovest è soprattutto un'-area di città piccole, sul cui *status* urbano esistono da tempo opinioni dis-cordanti. Recentemente si è sottolineato che, in vista di una valida defini-zione, lungi dal tenere conto dei tradizionali caratteri di una città, bisogna focalizzare l'attenzione sul lento e progressivo processo del divenire città. Queste questioni verranno analizzate sulla base di tre casi esemplari: la media valle del Neckar, l'Alsazia e la Romandia.

1. Nella media e bassa valle del Neckar si ebbe un tardivo accentramento del potere; le numerose fondazioni di città erano da attribuirsi perlopiù alla bassa nobiltà. Essendo esse funzionali agli interessi di dominio dei singoli nobili, le città erano distribuite un po' dappertutto sul territorio: l'area si car-atterizza pertanto per un'urbanizzazione disorganica. Allo sviluppo eco-nomico di queste città abitate da contadini e dedite prevalentemente alla vi-ticoltura non contribuì nemmeno la loro ubicazione sul fiume, in posizione propizia per i traffici, giacché l'esportazione di vino non era diretta verso valle, lungo la direttrice fluviale, ma verso la Svevia e la Baviera, raggiun-gibili via terra; in questo contesto, Esslingen e Ulma ricoprivano un ruolo chiave in quanto piazze di trasbordo. In conseguenza degli elevati costi d'esportazione, dovuti a tale direttrice dei traffici, l'economia delle piccole città del Württemberg settentrionale ristagnava.

2. Anche l'Alsazia era un'area caratterizzata da una molteplicità di poteri territoriali entro uno spazio limitato. Tuttavia qui la densità urbana presen-tava una soffocante struttura a maglia fitta anziché a maglia larga. I vini prodotti in Alsazia erano, diversamente da quelli del Württemberg, di alta qualità e venivano smerciati soprattutto su mercati lontani, anche esteri, laddove l'Ill e il Reno costituivano il presupposto per un trasporto fluviale poco costoso. I piccoli centri di produzione vinicola alsaziani non dovettero pertanto lottare gli uni contro gli altri per estendere il loro dominio su un hinterland dai confini non chiaramente delimitati, ma riuscirono a provve-dere a se stesse in altro modo. Sebbene anche in questo caso sia lecito dubi-tare del reale carattere urbano di molte cittadine abitate da contadini, va detto che esse erano perlopiù inserite in un reticolo urbano efficiente, che