

Aufsätze

Überlegungen zu Sinn und Nutzen einer Infrastruktur-Geschichte des Mittelalters

von Dominik Greifenberg

In der letzten Ausgabe des Niederrhein-Magazins Nr. 18 hat Lina Schröder ausgehend von einer allgemeinen Entwicklung des Infrastrukturbegriffs und seiner Systematik ein Plädoyer für die Etablierung einer Infrastruktur-Geschichte (ISG) als „eigenständigen Forschungszweig der Geschichtswissenschaft“ gehalten.¹ Doch inwiefern macht es nun Sinn, dieses Konzept exemplarisch etwa auf mittelalterliche Forschungsfragen anzuwenden? Der Infrastrukturbegriff ist freilich ein moderner, seine Etymologie scheint gerade einmal in das 19. Jahrhundert zurückzureichen.² Er findet mit dem Eisenbahnwesen, der Luftfahrt und dem Militär zunächst vor allem in hoch technologisierten Sektoren Verwendung, weshalb es kaum verwundern mag, dass er auch heute ein vermeintlich höchst modernes Konzept beschreibt, das vornehmlich sämtliche ortsfesten Anlagen erfasst, die „als Voraussetzung und im Dienste der Mobilität“³ stehen. Dirk van Laak hat bereits die Grundsatzfrage gestellt, ob die Anwendung des modernen Infrastrukturkonzepts im Kontext vormoderner Forschungsarbeiten, seine Arbeit zu imperialen Infrastrukturen eingeschlossen, nicht grundsätzlich der semiotischen Methode widerspreche, „Begriffe als Sonden für die Zeit ihres tatsächlichen Wortgebrauchs zu verwende[n].“⁴ Dass sich aber das Bewusstsein dafür, was Infrastrukturen ausmacht und was ihr Nutzen ist, mindestens ein Jahrhundert zuvor abzeichnet, darauf haben Schröder, Schatz wie auch van Laak exemplarisch anhand von Adam Smiths „An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations“ hingewiesen.⁵ Insofern kommt van Laak letztlich zu dem

¹ Schröder, Lina: Infrastruktur-Geschichte und Landesgeschichte. In: Niederrhein-Magazin 18 (2014), S. 9-14.

² Laak, Dirk van: Imperiale Infrastruktur. Deutsche Planungen für eine Erschließung Afrikas 1880 bis 1960, Paderborn 2004, S. 9.

³ Schatz, Klaus-Werner: Zur Entdeckung des Begriffs Infrastruktur. In: Heinz Berger (Hg.): Wettbewerb und Infrastruktur in Post- und Telekommunikationsmärkten (Beihefte der Zeitschrift für öffentliche und gemeinwirtschaftliche Unternehmen 19), Baden-Baden 1996, S. 122-136, hier S. 125 und Laak, Dirk van: S. 9 und S. 17-19.

⁴ Laak, Dirk van: S. 21.

⁵ Schröder, Lina: S. 12.; Schatz, Klaus-Werner: S. 124; Laak, Dirk van: S. 23.

Schluss, dass Infrastrukturen „Der Sache nach [...] seit der frühen Menschheitsgeschichte bekannt“⁶ gewesen seien. Eine besondere Qualität attestiert er in diesem Zusammenhang beispielsweise dem römischen Verständnis von Infrastrukturen. Die Römer waren es, die „Infrastruktur bereits zur Erschließung und Integration peripherer Räume“⁷ implementiert hätten. Kurzum: van Laak sieht grundsätzlich keinen Einwand dagegen, Infrastrukturen auch in vormodernen Kontexten zu untersuchen. Infrastrukturen sind epochenunabhängig immer vorhanden gewesen, mal qualitativ oder räumlich weniger ausgeprägt, mal mehr. So betrachtet spräche nichts dagegen, beispielsweise dezidiert auch eine ISG des Mittelalters zu schreiben. Umso mehr verwundert es, dass die einschlägigen historischen Publikationen, die aus einem infrastruktur-geschichtlichen Blickwinkel heraus argumentieren, vornehmlich Themen der jüngeren und jüngsten Geschichte behandeln.⁸ Über die Ursachen hierfür kann nur gemutmaßt werden. Es mag nahe liegen, dass das mangelnde Interesse an der ISG als Disziplin von der bereits angesprochenen konzeptionellen Modernität der Infrastruktur herrührt, eine ISG insofern für vormoderne Forschungen scheinbar nicht relevant oder haltbar erscheinen mag. Sicherlich gilt es aber auch schlichtweg festzustellen, dass der Impuls, eine ISG als Disziplin zu installieren, vor allem von Historikern ausgegangen ist, die im Feld der jüngeren und jüngsten Geschichte beheimatet sind. Ganz so haltbar scheint mir diese pragmatische Einschätzung jedoch nicht. Gerade seit dem Jahr 2000 ist der Infrastrukturbegriff mehrfach Ausgangspunkt verschiedener Forschungsvorhaben zur Geschichte des Mittelalters gewesen. Zuletzt hat Thomas Szabó etwa einen Aufsatz über „Die Infrastruktur des Karolingerreiches“ vorgelegt.⁹ Ein weiterer Beitrag, der mit dem Begriff Infrastruktur in einem mittelalterlichen Kontext jongliert, kommt von Joachim Müller, der im Jahr 2011 den „Wasserbau als Infrastruktur der mittelalterlichen Stadt“ untersucht hat.¹⁰ Besonders erwähnenswert ist auch der von Rainer Christoph Schwinges 2007

⁶ Laak, Dirk van: S. 21.

⁷ Ebd.: S. 22.

⁸ Dirk van Laak markiert beispielsweise mit seinem Werk zu den imperialen Infrastrukturen, die der Erschließung der deutschen Kolonien in Afrika dienten, schon den äußeren Rand des chronologischen Spektrums von infrastruktur-geschichtlichen Forschungsarbeiten.

⁹ Szabó, Thomas: Die Infrastruktur des Karolingerreiches. In: Pohle, Frank (Hg.): Karl der Große. Charlemagne, Orte der Macht, Essays, Dresden 2014, S. 48-57.

¹⁰ Müller, Joachim: Wasserbau als Infrastruktur der mittelalterlichen Stadt. In: Denzer, Vera (Hg.): Die historisch-landeskundliche Bestandsaufnahme und Darstellung von Gewässern und Gewässernutzung. Leipzig 2001, S. 111-136.

herausgegebene Sammelband zum „Strassen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter“, der Beiträge der Herbsttagung des Konstanzer Arbeitskreises für mittelalterliche Geschichte beinhaltet.¹¹ Anhand des letztgenannten Sammelbandes lässt sich, so meine ich, ein grundsätzliches Problem der ISG, insbesondere auch hinsichtlich einer dezidiert mittelalterlichen ISG, aufzeigen. Der einleitende Beitrag von Christoph Schwinges zum „Strassen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter“ liefert einige entscheidende Hinweise hierzu. Schwinges will den Sammelband – und das liegt nahe – in eine Straßen- und Verkehrsgeschichte eingeordnet wissen.¹² Selbige sei als Teildisziplin zwar grundsätzlich ein „prominentes Thema auf den ersten Blick“¹³, liege aber nach wie vor nicht im „Mainstream der Geschichtswissenschaft.“¹⁴ Die Straßen- und Verkehrsgeschichte sei „in den letzten 20 bis 25 Jahren europaweit stärker in Bewegung geraten“¹⁵, es handele sich aber immer noch um „eher eine Instituts- als eine Institutionenangelegenheit.“¹⁶ Hier lässt sich geradezu eine Analogie zur ISG herstellen, die sich ja, obwohl „namhafte Historiker wie Dirk van Laak oder Jens Ivo Engels bereits seit zwei Jahrzehnten die Bedeutung einer solchen [ISG] in diversen Aufsätzen hervorheben“¹⁷, bis dato ebenso noch nicht als Teildisziplin etablieren konnte. Abgesehen von dieser Parallele in der disziplingeschichtlichen Entwicklung macht der überblicksartige Beitrag Schwinges deutlich, dass eine Straßen- und Verkehrsgeschichte auf der einen und eine ISG auf der anderen Seite auch in struktureller und inhaltlicher Hinsicht erhebliche Kongruenzen aufweisen.

So leitet Schwinges in das Thema des Sammelbandes mit der Feststellung ein, dass Straßen- und Verkehrswesen in der heutigen Zeit prominente Thema seien.¹⁸ Straße und Verkehr würden als Voraussetzung vieler Prozesse begriffen, gleichzeitig aber

¹¹ Schwinges, Rainer Christoph (Hg.): Strassen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter (Vorträge und Forschungen. Hrsg. vom Konstanzer Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte 66), Ostfildern 2007.

¹² Schwinges, Rainer Christoph: Strassen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter – eine Einführung. In: ders. (Hg.): Strassen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter. S. 9-18.

¹³ Ebd.: S. 16.

¹⁴ Ebd.

¹⁵ Ebd.

¹⁶ Ebd.

¹⁷ Schröder, Lina: S. 9.

¹⁸ Schwinges, Rainer Christoph: S. 9.

auch unmittelbar mit vielen Problemen gleichgesetzt, so etwa wenn die allgemeine Teilhabe aller an den Kosten auf diesem Sektor nicht *per se* auch eine allgemeine Teilhabe aller am Nutzen bedeute. Auch wenn Schwinges den Infrastrukturbegriff in diesem Zusammenhang kein einziges Mal explizit verwendet, so spricht er doch ein Kernproblem von Infrastrukturen überhaupt an. Nichts anderes umschrieb Adam Smith, als er von Projekten und Institutionen sprach, die „obschon sie für eine Nation im höchsten Maße vorteilhaft seien mögen, [aber] niemals einen solchen Gewinn abwerfen, daß die Kosten einzelner oder einer kleinen Anzahl von Personen daraus gedeckt werden können und daher von keiner einzelnen keiner kleinen Anzahl von Personen erwartet werden“¹⁹ könne.

Und auch im Rahmen der Infrastrukturdebatte um 1960 wird die Divergenz von hohem „Fix- und Gemeinkostenanteil“ einer (eingeschränkt) universellen, bzw. gleichförmigen Beanspruchung durch die Allgemeinheit entgegengestellt.²⁰ Der Eindruck, dass der Sammelband nicht nur explizit eine Straßen- und Verkehrsgeschichte behandelt, sondern implizit auch eine ISG des Mittelalters, erhärtet sich im Weiteren, wenn Schwinges die den einzelnen Beiträgen zugrunde liegende Programmatik anreißt. So gehe es gewissermaßen auch darum, eine Mobilitätsgeschichte zu schreiben, die als Produkt eines gesellschaftlichen Wandels zu begreifen sei.²¹ Dabei sei die mittelalterliche Gesellschaft als ein soziales Konstrukt in den Fokus zu nehmen, das alles andere als statisch gewesen sei und im Zusammenhang mit Prozessen tiefgreifenden Strukturwandels, wie bspw. zunehmender Urbanisierung, veränderter Herrschaftstechnik, Marktorganisation und Arbeitsteilung, Wirtschaftswachstum und Mechanisierung, sowie Expansion nach innen und außen, die Straße als Medium dieser Prozesse und als raumstrukturierendes und herrschafts-topographisches Moment entdeckt respektive wiederentdeckt habe.²² Eine besondere Rolle gesteht Schwinges dabei dem Städtewesen des Mittelalters zu – ein

¹⁹ Zitiert nach: Schröder, Lina: S. 12.

²⁰ Dieser Aspekt wird beispielsweise bei Tinbergen und Hirschman sowohl explizit als auch implizit thematisiert, wenn sie im Rahmen des von ihnen aufgestellten Kriterienkatalogs die universelle Verwendbarkeit und die Unteilbarkeit und öffentliche Trägerschaft als definitorisches Moment einer Infrastruktur benennen. Auch der insbesondere von Tinbergen in den Katalog aufgenommene Aspekt, dass eine Vorteilhaftigkeit der Investition aus der Perspektive eines einzelnen Akteurs im Hinblick auf Infrastrukturen stets schwer nachweisbar sei, ist in diesem Zusammenhang anzuführen (siehe hierzu: Schatz, Klaus-Werner: S. 128.).

²¹ Schwinges, Rainer Christoph: S. 10.

²² Ebd.: S. 11-13.

Befund, den van Laak für die Infrastrukturen des Mittelalters ebenso vorlegt.²³ Auch wenn im Kontext der Reaktivierung des Straßenwesens im Laufe des Mittelalters mit Bischöfen, Klöstern, Landesherren, Kommunen und Kaufleuten verschiedenste Akteure mit je spezifischen Intentionen die Initiative übernommen hätten, so habe die Stadt stets einen Fixpunkt in diesem Prozess dargestellt.²⁴ Die Entwicklung habe mit dem „Ausbau der innerstädtischen Wege, Gassen und Plätze“²⁵ eingesetzt und sich dann zögerlich nach außen gerichtet. Städte und das Verkehrswesen seien im Mittelalter daher *de facto* beide „systemisch und eng aufeinander bezogen“²⁶ gewesen. Schwinges konzeptionelle Ausführungen finden in den Beiträgen des Bandes ihren Widerhall. In einzelnen Fällen wird bspw. explizit der Infrastrukturbegriff beansprucht,²⁷ ohne dass der Terminus einer methodischen Reflexion unterzogen, geschweige denn in eine ISG eingeordnet wird. Der von Rainer Christoph Schwinges herausgegebene Sammelband stellt in gewisser Weise einen qualitativen Querschnitt derjenigen Literatur dar, die sich weitestgehend infrastruktur-geschichtlicher Themen für das Mittelalter annimmt.²⁸ Die Tatsache, dass sich der Sammelband vor allem den Themen Straßen und Wasserstraßen widmet, ist kein Zufall – dies spiegelt vielmehr die Forschungstendenz wider. Nur sehr vereinzelt sind insgesamt von der Geschichtswissenschaft Forschungsbeiträge zu anderen infrastrukturellen Aspekten, bspw. zur Wasser- und Abwasserversorgung, beigesteuert worden.²⁹ Das Gros der Beiträge hat

²³ Laak, Dirk van: S. 22.

²⁴ Schwinges, Rainer Christoph: S. 11.

²⁵ Ebd.: S. 12.

²⁶ Ebd.: S. 11.

²⁷ Hesse, Christian: Handel und Straßen. Der Einfluss der Herrschaft auf die Verkehrsinfrastruktur in Fürstentümern des spätmittelalterlichen Reiches, in: Schwinges, Rainer Christoph (Hg.): S. 229-257.

²⁸ Die Beiträge reichen dabei von „Techniken und Organisationsformen zur Nutzung der Binnenwasserstraßen im hohen und späten Mittelalter“, über die „Linienführung und Netzgestalt mittelalterlicher Verkehrswege“ aus raumstruktureller Perspektive und „Das Königsrecht an schiffbaren Flüssen“ bis hin zur Frage nach Straßen- und Brückenbaupraxis im Kontext von städtischer Infrastruktur und Fernhandelsinteressen.

²⁹ Beispielhaft hingewiesen sei an dieser Stelle auf Kluge-Pinsker, Anja: Wasser und Abwasser. Infrastruktur eines Großhaushaltes. In: Falko Daim/Anja Kluge-Pinsker: Als Hildergard noch nicht in Bingen war. Der Disibodenberg – Archäologie und Geschichte, Regensburg 2009, S. 86-88 oder Krönung, Susanne: Abwasser marsch! Mittelalterliche Infrastruktur in der St.-Marien-Straße von Wittstock, Lkr. Ostprignitz-Ruppin, in: Archäologie in Berlin und Brandenburg (2008), S. 91-92.

sich in den vergangenen dreißig bis vierzig Jahren vor allem Forschungsfragen zur Mobilität gewidmet. Von daher mag es auch nicht verwundern, dass sich derartige Arbeiten zumeist im Umfeld von Technikgeschichte und Verkehrsgeschichte verorten wissen wollen und bei den Verfassern kein Bewusstsein für die mögliche Eingliederung in eine allgemeine ISG besteht. Eines ist ihnen jedoch allen gemein: sie schreiben implizit immer auch an einer ISG des Mittelalters mit.

Die Vermessung der mittelalterlichen Stadt – Indikator eines Interesses an einer ISG des Mittelalters?

Sind diese Beobachtungen nun als Beleg dafür zu werten, dass in der Mittelalterforschung kein Interesse am Konzept der Infrastruktur in seiner Ganzheit besteht? Ist es insofern auch müßig, für die Vorzüge einer ISG des Mittelalters zu werben? Eine solche Einschätzung wäre wohl verfehlt. Vielmehr gilt es die Arbeiten in den Mittelpunkt zu rücken, die sich implizit mit Infrastrukturen auseinandersetzen. Damit scheint wohl auch eine retrospektive Neubewertung erforderlich. Wohl kaum ein Beispiel mag in diesem Zusammenhang den Ansatz plausibler machen als der scheinbar ewig währende Diskurs betreffend die Konstitution der mittelalterlichen Stadt.³⁰ Die Bemühungen hierzu, ein vollumfängliches und lückenloses Konzept vorzulegen, dauern nun schon mehrere Jahrhunderte an. Eine Typologie der mittelalterlichen Stadt auszuarbeiten ist regelrecht zu einer Paradedisziplin der Mediävistik avanciert. Die Debatte darum setzt im Grunde schon lange vor Max Weber, im frühen 19. Jh., mit einigen vorsichtigen Versuchen von Rechtshistorikern wie Karl Friedrich von Eichhorn, Friedrich Carl von Savigny oder Ernst Theodor Gaupp ein.³¹ Schon in dieser Zeit werden zentrale Elemente und Qualitäten der mittelalterlichen Stadt, die auch Max Webers epochalen Aufsatz „Die Stadt“ geprägt haben,

³⁰ Die Gesamtentwicklung der definitorischen Kartographierung der mittelalterlichen Stadt fassen in jüngerer Zeit drei Beiträge hervorragend zusammen: Irsigler, Franz: *Annäherung an den Stadtbegriff*. In: Oppl, Ferdinand/Sonnlechner, Christoph (Hg.): *Europäische Städte im Mittelalter*. (Veröffentlichungen des Wiener Stadt- und Landesarchivs. Reihe C, Sonderpublikationen 14), Innsbruck 2010, S. 15-30; Dilcher, Gerhard: *Einheit und Vielheit in Geschichte und Begriff der europäischen Stadt*. In: Johaneck, Peter/Post, Franz-Joseph (Hg.): *Vielerei Städte. Der Stadtbegriff*, (Städteforschung Reihe A, Darstellungen 61), Köln 2004, S. 13-30; Heit, Alfred: *Vielfalt der Erscheinung – Einheit eines Begriffs? Die Stadtdefinition in der deutschsprachigen Stadtgeschichtsforschung seit dem 18. Jahrhundert*, in: Johaneck, Peter/Post, Franz-Joseph (Hg.): S. 1-12.

³¹ Irsigler, Franz: S. 16. und Heit, Alfred: S. 4.

herausgearbeitet.³² Dazu gehören u. a. eine spezifisch städtische Verfassung, die die Rechtshistoriker vor allem in der Herausbildung eines *ius civitatis* zu erkennen glauben, der Aspekt der Isolation in politischer, rechtlicher und räumlicher Hinsicht, der auch in der Anlage einer städtischen Befestigung als weiterem definitorischen Moment Ausdruck findet, ferner die Betreibung von Handwerk und Handel durch die Stadtbewohner sowie die „Absicht auf Rechtspflege, Polizei und Kriegswesen.“³³ In der Tradition dieser Definitionsversuche folgen Beiträge zahlreicher renommierter Stadtgeschichtsforscher verschiedenster Disziplinen und Epochen, die die mittelalterliche Stadt von aktualisierten Standpunkten aus definitorisch zu erfassen versuchen.

Im Rahmen jener Definitionsversuche finden sich stets bestimmte Kriterien wieder, die mitunter lediglich in ihrer Gewichtung unterschieden werden. Neben Elementen wie wirtschaftlichen Standortfaktoren, weitestgehend ökonomischer Autokephalie, die sich maßgeblich über Märkte und Gewerbe definiert, einer eigenen Verfassung und Rechtsprechung sowie sonstigen topographisch-demographischen Faktoren, werden nahezu ausnahmslos die Stadtbefestigung und die Entstehung der Kommune, als ein Zusammenschluss einer sich selbst regierenden, unabhängigen Bürgerschaft, fortwährend als zentrale Parameter der mittelalterlichen Stadt genannt. Je nach *Couleur* ist mal die Entwicklung des Genossenschaftsrechts mehr in den Vordergrund gerückt worden, so etwa im Falle Otto von Gierkes, andernfalls wiederum die ökonomische Ausstattung und die wirtschaftlichen Zentralfunktionen der Stadt, wie es bei den Anhängern der „Jüngerer Historischen Schule der Nationalökonomie“ in Form von Gustav von Schmoller und Werner Sombart der Fall war.³⁴ Bemerkenswert ist, dass die Debatte um den Stadtbegriff strukturelle Analogien zum Diskurs um den Infrastrukturbegriff aufweist. Schlagen für die ersten Definitionsbemühungen vor allem noch recht vage und allgemeine Beobachtungen zu Buche, so setzt für die nachfolgenden gut hundert Jahre ein Trend ein, die mittelalterliche Stadt

³² Weber, Max: Die Stadt. In: Archiv für Sozialwissenschaften und Sozialpolitik 47. (1920/21), S. 621-772.

³³ Zitat aus: Lancizolle, Carl Wilhelm von: Grundzüge der Geschichte des deutschen Städtewesens mit besonderer Rücksicht auf die preußischen Staaten. Berlin/Stettin 1829, S. 2; Irsigler, Franz: S. 17.

³⁴ Heit, Alfred: S. 5-7; Irsigler, Franz: S. 18f.

ganzheitlich erfassen zu wollen.³⁵ Die Folge sind immer komplexer anmutende definitorische Formeln. Exemplarisch sei etwa auf Schmoller verwiesen, für den die mittelalterliche Stadt „[...] ein größerer Wohnplatz als das Dorf [ist], aber zugleich ein solcher, wo Verkehr, Handel, Gewerbe und weitere Arbeitsteilung Platz ergriffen hat, [...] der den wirtschaftlichen, verwaltungsmäßigen und geistlichen Mittelpunkt seiner ländlichen Umgebung bildet.“³⁶ Es gelte ferner festzuhalten, dass dieser Ort „[...] mit Straßen und Brücken, mit Marktplatz, mit Rat- und Kaufhaus und anderen größeren Bauten versehen, daß er durch Wall, Graben und Mauern besser als das Dorf geschützt sei [...]“³⁷ und, dass er über eine „höhere politische und Gemeindeverfassung“³⁸ sowie „gewisse Rechtsvorzüge“³⁹ verfüge.

Max Webers Definition weicht von dieser auf eine ganzheitliche Erfassung abzielende Konzeption schon deutlich ab, wenn er die Stadt im Kern anhand von fünf zentralen Kriterien definiert. Für ihn zeichnet sich eine mittelalterliche Stadt durch ihre Befestigung, einen Markt, ein „eigenes Gericht und mindestens teilweise eigenes Recht“⁴⁰, sowie ihren „Verbandscharakter und damit verbunden [...] mindestens teilweise Autonomie und Autokephalie“⁴¹ aus. Aus dem relativierenden Moment in Webers Ausführungen (mindestens/mindestens teilweise) scheint bereits die Erkenntnis zu sprechen, dass auch der Stadtbegriff letztlich ein relativer ist.⁴² Dieser Stoßrichtung folgt auch die jüngere historische Forschung. So stellt Hektor Ammann 1930 fest, dass „jeder Versuch der Forschung, Stadtwerdung und Stadtentwicklung nur vom wirtschaftlichen, vom politischen oder vom rechtlichen Standpunkt her zu er-

³⁵ Das Pendant bildet die vor allem in den 1960er und 70er Jahren geführte Debatte um die Definition von Infrastrukturen. Jan Tinbergen, Albert Otto Hirschman, Jaques Stohler, Udo Ernst Simonis und andere stellten immer komplexer anmutende Kriterienkataloge auf, um der Frage nachzugehen, welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, damit der primäre, sekundäre und tertiäre Sektor möglichst schnell wachsen könne (siehe hierzu: Schatz, Klaus-Werner: S. 124 und 129.).

³⁶ Schmoller, Gustav von: Grundriß der Allgemeinen Volkswirtschaftslehre. Teil 1, Leipzig 1908, S. 259.

³⁷ Ebd.

³⁸ Ebd.

³⁹ Ebd.

⁴⁰ Zitiert nach: Irsigler, Franz: S. 21.

⁴¹ Ebd.

⁴² Siehe hierzu auch: Heit, Alfred: S. 7-9.

klären“⁴³ Stückwerk bleiben müsse. Ebenso sei es unhaltbar „von einem einzelnen Beispiele oder von einer beschränkten Zahl von Beispielen aus allgemeingültige Regeln für das Städtewesen zu entwickeln.“⁴⁴ Infolgedessen behandeln die jüngeren Arbeiten, sei es die von Ammann selbst, die von Carl Haase, Edith Ennen, Hans-Walter Herrmann, Karlheinz Blaschke, Wilfried Ehbrecht, Peter Johannek, Gerhard Dilcher oder Franz Irsigler, die Stadt als ein variables und relatives Konzept, arbeiten mit Kriterienbündeln und sprechen von einem kombinierten Stadtbegriff.⁴⁵ Edith Ennen erarbeitete 1982 bspw. anlässlich der Untersuchung des rheinischen Städtewesens einen Katalog, der die mittelalterliche Stadt, differenziert nach fünf Zeitstufen, anhand von maximal 13 Kriterien zu fassen versucht.⁴⁶ Hans-Walter Herrmann hat genau zehn Jahre später einen vergleichbaren Versuch für den Saarraum unternommen.⁴⁷ Bei ihm schlagen 22 Kriterien zu Buche.

Aus beiden beispielhaft angeführten Forschungsbeiträgen spricht das Bewusstsein dafür, dass die Stadt grundsätzlich ein Phänomen ist, das in seiner Konstitution zeitgebunden und regional different ist. Jüngste Arbeiten, die sich in dieser Tradition an einer Vermessung der mittelalterlichen Stadt versuchen, bestechen dadurch, dass sie versuchen alle Eventualitäten zu berücksichtigen, sich deshalb letztlich aber durch und durch der Relativierung verpflichtet und so ein Stück weit unverbindlich und abstrakt bleiben. Diese Entwicklung kulminiert in Franz Irsiglers Definitionsversuch, der regelrecht den Eindruck evoziert, die mittelalterliche Stadt sei nur *ex negativo* zu erfassen, wenn er davon spricht, dass die Stadt „eine vom Dorf und nichtagrarischen Einzwecksiedlungen unterschiedene Siedlung relativer Größe“⁴⁸ sei. Die skizzierte Forschungsdebatte zur mittelalterlichen Stadt weist hinsichtlich ihrer methodischen Genese frappierende Ähnlichkeit zu der vor allem seit den 60er Jahren geführten Infrastrukturdebatte auf. Hier wie dort hat der Weg weggeführt von einem allzu

⁴³ Ammann, Hektor: Thesen als Grundlage für eine Aussprache über die Stadtwerdung in der deutschen Schweiz und die Theorien über die Entstehung des mittelalterlichen Städtewesens. In: Zeitschrift für Schweizerische Geschichte 10. (1930), S. 527-529, hier S. 527f.

⁴⁴ Ebd.

⁴⁵ Irsigler, Franz: S. 23-30.

⁴⁶ Ennen, Edith: Rheinisches Städtewesen bis 1250. (Geschichtlicher Atlas der Rheinlande. Karte und Beiheft VI/1), Köln 1982.

⁴⁷ Herrmann, Hans-Walter: Städte im Einzugsgebiet der Saar bis 1400. In: Michel Pauly (Hg.): Les petites villes en Lotharingie. Die kleinen Städte in Lothringen, Luxembourg 1992, S. 225-317.

⁴⁸ Irsigler, Franz: S. 28.

starren definatorischen Korsett hin zu einer flexiblen, die Relationen berücksichtigenden Lösung. Am vorläufigen Ende der Debatte um die mittelalterliche Stadt steht die Erkenntnis, dass Kriterienkataloge weiterhelfen können, die mittelalterliche Stadt in ihrer Spezifik zu erfassen, wobei keineswegs alle Kriterien erfüllt werden müssen, „um die Stadtqualität abzusichern.“⁴⁹ Eine vergleichbare Einschätzung steht auch am Ende einer mehrjährigen, intensiv geführten Infrastrukturdebatte. Geradezu stellvertretend formuliert der Wirtschaftswissenschaftler Jaques Stohler 1965, man könne „in dieser Allgemeinheit nichts Präzises darüber aussagen, welche Rolle ein gegebenes Kriterium im Einzelfall [für die Definition einer Infrastruktur] spielt, und ob ein Betrieb oder Sektor zur Infrastruktur zu zählen ist oder nicht.“⁵⁰ Letztlich bleibt festzustellen, dass die Debatte um die Definition und Spezifik der mittelalterlichen Stadt implizit stets einen infrastruktur-geschichtlichen Forschungsansatz dargestellt hat. Sowohl die ältere als auch die jüngere historische Forschung hat versucht, die mittelalterliche Stadt anhand von infrastrukturellen Parametern systematisierend zu erfassen. Diese reichen von klassischen Infrastrukturelementen wie Straßen, Brücken und Versorgungsaspekten, über öffentliche Gebäude wie Marktplätze, Rathäuser und Kirchen bis hin zu eher abstrakten Aspekten wie Verfassung und Rechtspflege.

Hier zeigt sich nun exemplarisch, dass sich die Geschichtswissenschaft im Grunde in vielen Bereichen schon immer für infrastruktur-geschichtliche Forschungsfragen interessiert hat. Es ging in derartigen Fällen, auch wenn dies nicht explizit thematisiert worden ist, immer darum, eine Gesellschaft und den (sozialen) Raum, in dem sie existiert, im Wesentlichen auch über ihre Infrastrukturen, die wohl auch als unmittelbarster Ausdruck der jeweiligen Kultur gelten können, aufzuschlüsseln. Insofern gilt es sich insbesondere im Hinblick auf das Mittelalter oder die Vormoderne allgemein bewusst zu machen, dass sich andere Teildisziplinen der Geschichtswissenschaft ggf. schon mit diversen Infrastrukturen auseinandergesetzt haben – nur eben nicht unter der Prämisse, bewusst eine infrastruktur-geschichtliche Forschungsperspektive einnehmen zu wollen. Folglich wäre es u. a. lohnenswert, derartige Beiträge ausfindig zu machen, sie in eine allgemeine ISG zu überführen, gewissermaßen zusammenzuführen, und infolge ihrer Re-Kontextualisierung neu zu bewerten.

⁴⁹ Ebd.: S. 27.

⁵⁰ Stohler, Jaques: Zur rationalen Planung der Infrastruktur. In: Konjunkturpolitik. (1965), 11. Jg., H. 5, S. 287.