

- NAGEL, F. N.: Konzept zur Erfassung von erhaltenswerten kultur-geographischen Elementen in ländlichen Siedlungen. In: Berichte zur deutschen Landeskunde 53, I, 1979, S. 81–93.
- NEWCOMB, R. M.: Planning the Past. Historical Landscape. Resources and Recreation. Studies in Historical Geography, 1979.
- NITZ, H. J.: Historische Strukturen als Bedingungen der Raumgestaltung im Industriezeitalter. In: Geogr. u. Schule H. 3, 1980, S. 3–11.
- Nordrhein-Westfalen-Programm 1975*: Hrsg. v. d. Landesregierung Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf 1970.
- ITTER, G.: Die Nachsiedlerschichten im nordwestdeutschen Raum und ihre Bedeutung für die Kulturlandschaftsentwicklung unter besonderer Berücksichtigung der Kötter im Niederbergischen Land. In: Berichte zur deutschen Landeskunde 41, 1968, S. 85–128.
- RUPPERT, H.: Industrie und Gewerbe im Fichtelgebirge. Tendenzen der Standort- und Branchenverlagerung vom ausgehenden Mittelalter bis heute. In: Mitteilungen d. Fränk. Geogr. Ges. 18, 1971, S. 300–324.
- SEEBALD, B.: Wasser auf die Mühlen. Das Bamberger Mühlenviertel in seiner wirtschaftlichen und städtebaulichen Bedeutung gestern, heute und morgen. In: Bamberg. Die Altstadt als Denkmal. München 1971, S. 141–145.
- STRÖHLEIN, G.: Die Sozialgruppe der Köbler und Gütler in der fränkischen Agrarlandschaft des 18. und 19. Jahrhunderts. In: Berichte zur deutschen Landeskunde 51, 1977, S. 61–92.
- TEN HOUTE DE LANGE, S. M., Projektleitung u. Endredaktion: Rapport van het Veluwe-onderzoek. Een onderzoek van natuur, landschap en cultuurhistorie ten behoeve van de ruimtelijke ordening en het recreatiebeleid. Wageningen 1977.
- TICHÝ, F.: Die Schule Leo Waibels und die Erforschung der historischen Agrarlandschaften. Grundsätzliche und methodische Gesichtspunkte. In: Heidelb. Geogr. Arbeiten 36, 1971, S. 13–25.
- UHLIG, H.: Die Kulturlandschaft. Methoden der Forschung und das Beispiel Nordostengland. Kölner Geogr. Arbeiten 9/10, 1956.
- WAGNER, H.-G.: Der Kontaktbereich Sozialgeographie – Historische Geographie als Erkenntnisfeld für eine theoretische Kultur-geographie. In: Würzb. Geogr. Arbeiten 37, 1972, S. 29–52.
- : Wirtschaftsgeographie. Das geogr. Seminar, 1981.
- WEBER, W.: Die Entwicklung der nördlichen Weinbaugrenze in Europa. Eine historisch-geographische Untersuchung. Trier, Forschungen zur deutschen Landeskunde 216, 1980.
- WIRTH, E.: Theoretische Geographie. Grundzüge einer theoretischen Kulturgeographie. Teubner Studienb. Geogr., 1979.

FORSCHUNGSSCHWERPUNKTE UND ZUKUNFTSAUFGABEN DER HISTORISCHEN GEOGRAPHIE: VERKEHR

Mit 2 Abbildungen (z. T. als Beilage IV)

HANS-PETER SCHÄFER

Summary: Main research problems and future tasks of historical geography: Transport

Within German historical geography there exists a section that specifically concerns the communications network and traffic and transport in the historical landscape (Altlandschaft). Scientific research, which reached a high peak with F. RAUERS in 1906 (until today his detailed map of the late-medieval commercial transportation network in Central Europe remains the only one!) is carried out as much to discover network connections within an historical landscape and between ancient settlements (see DENECKE 1969) as to study the development and significance of historical transportation networks for themselves (spatial persistence of a network-frame through the circumstances of the old German law; see SCHÄFER 1976 and 1979) or their importance for historic landscape development. By this means German „Historische Verkehrsgeographie“...? and approaches political relations (historical network research) as well as economic space questions (location of industries and settlement). Nowadays the „Längsschnitt-Analyse“ (temporal transect analysis) could and should help to give better-based trend analyses for network planning, since geography allows individual and complex space knowledge.

Traditionelle Schwerpunkte in der deutschen Historischen Geographie

Als dynamischer Raumbestandteil und Geofaktor ist der Verkehr ein instatisches und zugleich ambivalentes Raumelement, dessen Erfassen und Bewerten der Geographie mitunter Schwierigkeiten bereitet. Vermutlich war dieser Umstand auch eine der Ursachen für die insgesamt unterentwickelte Stellung unserer Verkehrsgeographie.

So einig man sich innerhalb der Geographie war und ist, daß der Verkehr zu den Objekten geographischer Betrachtung und Forschung zählt, so sehr divergierten und divergieren die Vorstellungen über Methode, Inhalt und disziplinäre Stellung der Verkehrsgeographie.

Die Historische Verkehrsgeographie, die analog unserer Einschätzung der Historischen Geographie eine verkehrsgeographische Fragestellung unter landschaftsgeschichtlicher Blickrichtung betreibt, blieb konsequenterweise von

den angedeuteten wissenschaftstheoretischen Fraktionsbildungen nicht ausgeschlossen, indem sie fast zwangsläufig an der disziplinären Entwicklung teil hatte und hat.

Die instatische Eigenschaft des Verkehrs birgt zugleich das Hauptproblem der Historischen Verkehrsgeographie, denn wo nicht ein authentisches Zeugnis über Umfang und Richtung altlandschaftlicher Verkehrsströme vorliegt, ergeben sich i. allg. erhebliche Schwierigkeiten einer raum-zeitgerechten Interpretation. Wohl nicht zuletzt aus dieser Verlegenheit heraus widmete und widmet sich die Historische Verkehrsgeographie in weit höherem Maße als ihre nicht-historische Variante der Erfassung historischer Routen und Bahnen, auf denen sich der altlandschaftliche Verkehr abspielte: So gibt es heute kaum mehr ein anspruchsvolleres historisch-landeskundliches Kartenwerk ohne die typischen, als raum-zeitliche Querschnitte angelegten Routen- und Streckenkarten.

Diese von manchen „Nicht-Historischen Geographen“ als blanke Topographie abgetane Arbeitsrichtung ist zum Begreifen vieler altlandschaftlicher Zusammenhänge notwendig und schon deshalb legitim. Im übrigen bemühen sich auch die heute führenden Verkehrswirtschaftler und Verkehrsgeographen, soweit sie die quantitativ-qualitative Differenzierung rezenter Verkehrsströme anstreben, in einem ersten Arbeitsschritt um eine räumlich-topographische Bestandsaufnahme.

Feldarbeiten dienen primär zur topographischen Bestimmung und Absicherung (Rekonstruktion) eines historischen Routenverlaufs, der in der Regel durch schriftliche Zeugnisse wie Archivalien, Itinerarien bzw. Altkarten nur vage überliefert ist.

Bereits die bloße topographische Bestandsaufnahme historischer Verkehrswege kann von heimatkundlicher Bedeutung sein bzw. kultur-landschaftsmorphologischen Aussagewert gewinnen.

Wo quasi-natürliche Abtragung herrscht, sollte die geomorphologische Interpretation des Kleinformenschatzes Aussagen der Historischen (Verkehrs-) Geographie mitberücksichtigen. Häufiger kann die Historische Verkehrsgeographie freilich Fehlinterpretationen der in der historischen Wege- und Straßenforschung bzw. Altstraßenforschung interdisziplinär verbundenen Nachbardisziplinen vermeiden helfen. So korrelieren Hohlwegquerschnitte nur in den seltensten Fällen direkt mit der altlandschaftlichen Verkehrsfrequenz: Der geologische Untergrund, die Bodenart, das Relief und damit die Hangneigung bzw. das Straßengefälle, nicht zuletzt aber auch Art und Menge der Niederschläge waren Einflußgrößen, die die Hohlwegbildung oft stärker gefördert haben als der die Fahrbahn lockernde Huftritt der Zugtiere bzw. Druck und Reibung der Wagenräder.

Auf der Grundlage schriftlicher Quellen wagte FRIEDRICH RAUERS vor nunmehr 75 Jahren den ersten „Versuch“ einer detaillierten Karte „der alten Handelsstraßen von Deutschland (M. 1:1500000)“. Unter Verwendung retrogressiver Methoden schuf RAUERS mit dieser Kartierung einen der Wende Mittelalter/Frühe Neuzeit zuzuordnenden altlandschaftlichen Querschnitt. Da RAUERS selbst seine angestrebte Monographie nie fertigstellen konnte, blieb diese Altstra-

ßenkarte von ganz Mitteleuropa – in ihrer Detailliertheit bis heute die einzige – ein Torso.

Beachtenswerte regionale Altstraßenmonographien kamen zu Beginn des 20. Jahrhunderts durch LUISE GERBING (1900) und WALTER GERBING (1904) aus dem Thüringischen Raum. Das Göttinger Geographische Institut publizierte 1926 die bei MEINARDUS angefertigte Dissertation von ALBERT HERBST, der neben der zeitlichen Schichtung und hierarchisch-funktionalen Differenzierung seiner Altstraßen deren altlandschaftliche Einbindung darzustellen versuchte.

Obwohl GERBING, RAUERS, HERBST u. a. die Historische Verkehrsgeographie relativ weit entwickelt hatten, erschienen bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges nur wenige regional ausgerichtete Arbeiten von Bedeutung (HERBST, GRAMMANNS Karte, SCHLÜTER, BERNINGER). Nach dem Zweiten Weltkrieg erwies sich das Göttinger Geographische Institut – nicht zuletzt aufgrund seiner engen Verbindung mit dem dortigen Institut für Historische Landesforschung – als eine Art Innovationszentrum der Historischen Verkehrsgeographie (MORTENSEN, RIPPPEL). Als vorläufig krönender Abschluß dieser stark kulturlands-morphologisch orientierten Göttinger Tradition erschien 1969 DIETRICH DENECKES Dissertation. DENECKE brachte mit dieser Arbeit zweifellos ein anregendes Musterbeispiel Historischer Verkehrsgeographie: So erläutert der erste Teil als „Allgemeine Morphologie der Wegespuren“ die Erscheinungsform fossiler Wegrelikte und deren Entstehung aus methodischer Sicht. Im regionalen Teil stellte DENECKE seine altlandschaftlichen Straßen und Wegspuren in ihr altlandschaftliches Gefüge. Hierzu brachte DENECKE neben seiner bis heute unübertroffenen Kartierung „Das mittelalterliche und frühneuzeitliche Wegenetz und die an ihm orientierten Anlagen nebst den Siedlungen und Wirtschaftsplätzen im Raum zwischen Soling und Harz“ (M. 1:50000) auch einen umfangreichen Materialkatalog, der zugehörige altlandschaftliche Objekte nach Lage und Inhalt auflistet.

War DENECKES regionale „historische Wege- und Straßenforschung“ von 1969 in ihrem Bemühen, die historischen Verkehrsrouten in ihrer altlandschaftlichen Umgebung zu zeigen, vorwiegend altlandschaftsbezogen-deskriptiv, so bemühte sich eine eigene Altstraßenuntersuchung des Verfassers (Dissertation 1974/76) im Rahmen ihrer genetisch-landschaftsgeschichtlichen Fragestellung um die Analyse altlandschaftlich räumlicher Prozesse. Neben dem Problem der hierarchischen Netzbildung standen hierbei räumlich-strukturelle Persistenzen und Innovationen im Mittelpunkt der Betrachtung.

Landschaftsgeschichtlich wesentlich erwies sich in Mitteleuropa (ehem. „Hl. Römisches Reich Deutscher Nation“) der historisch-altlandschaftliche Rechtscharakter der Straße (vgl. SCHÄFER, 1979), der die mittelalterliche „via regia“ oder „via publica“ bzw. frühneuzeitliche „Heer- und Landstraße“ zu einem altlandschaftlich-strukturellen Persistenzfaktor erhob:

Nach germanisch-deutscher Rechtsauffassung war altes Recht bzw. älteres Recht *lex optima*. Weil nun aber das einschlägige alte deutsche Volksrecht, das durch die stauferzeitlichen Verkehrsrechtsbestimmungen „befestigt“ und kodifiziert

ziert worden war, eine Unverletzlichkeit des freien Verkehrs auf der „via publica“ (und nur dort!) garantierte, bündelte sich der Fernverkehr, insbesondere der siedlungs- und wirtschaftsgeographisch wichtige Handelsverkehr auf der „via publica“ (Straßenzwang). Eine Verlegung der Straße, etwa um eine Zoll- oder Stapelstätte in den Genuß des Verkehrstromes zu bringen, war ein Verstoß gegen das Reichsrecht. Verboten war es aber auch, von der rechten (= rechten zulässigen) Straße abzuweichen und stattdessen einen Nebenweg („Holzweg“) zu benutzen. Aus solchen Rechtsumständen heraus war daher eine Verlegung althergebrachter Straßenstrassen kaum möglich; der überkommene Straßenverlauf beinhaltete einen altlandschaftlichen Rechtscharakter, aus dem zunächst eine topographische Persistenz der Straße resultierte und über letztere nicht selten eine strukturelle Persistenz. Die Abb. 1 (Beil. IV) zeigt persistierende Straßenführungen des altbayerischen Verkehrsraumes.

Reichsrechtlich illegitim war gleichzeitig ein „Verkehrszwang“; die Unverletzlichkeit der „via publica“ garantierte ursprünglich eine grundsätzliche Freizügigkeit des Verkehrs auf der dem königlichen Schutz und Frieden unterstellten Straße als „via regia = via publica“. Im Laufe des Hoch- und Spätmittelalters und erst recht in der frühen Neuzeit wurde das Verbot des Verkehrszwanges zunehmend unterlaufen: Ausnahmeregelungen in Form von Privilegien (Stapelrecht, Straßenzwang im Gefolge von Stadtrechts- bzw. Marktverleihungen etc.), insbesondere aber fürstliche Geleitsmanipulationen (Begünstigung der großen Territorialstände bzw. der Residenzstädte!) vermochten altlandschaftliche Verkehrsströme umzulenken. Solcherlei Bestrebungen und Eingriffe mündeten in kulturlandschaftliche Dynamik und geraten so in das Interesse der Historischen Verkehrsgeographie (Nürnberg-Frankfurter Messegeleit, Leipziger Messeprivileg und Stapelzwang etc.).

Historisch-geographische Untersuchungen zur altlandschaftlichen Verkehrsfunktion der mitteleuropäischen Flüsse und Kanäle haben bislang noch Seltenheitswert. Das Verkehrssystem Eisenbahn gewinnt indessen als Objekt historisch-geographischer Untersuchungen zunehmendes Interesse; aus Platzgründen kann hier nur (stellvertretend) auf die Autoren MIKUS, NAGEL und SCHÄFER verwiesen werden.

Eröffnung neuer Aufgaben durch historisch-genetischen Längsschnitt

Die deutsche Historische Verkehrsgeographie begnügte sich bisher zumeist mit altlandschaftsorientierter Deskription. Dies trug mit zum disziplinären Randgruppenein der Fachrichtung bei. WAGNER veranschaulichte 1972 im Hinblick auf prognostische Arbeitsziele den „Kontaktbereich Sozialgeographie – Historische Geographie“ als fruchtbares Erkenntnisfeld (WAGNER, 1972, S. 36, S. 39 und S. 46ff.). VOPPELS neue Verkehrsgeographie, die sich zu einer sektoralen Akzentuierung bekennt und im wesentlichen „Fragen des wirtschaftlichen oder wirtschaftliche Wirkungen auslösenden Verkehrs“ aufgreifen will (VOPPEL, 1980, S. IXf.), bietet sich im Sinne WAGNERS der Historischen Verkehrsgeographie als hilfreiche Ergänzung an: WAGNERS nor-

mative Vorstellung („Die zeitlich-geschichtliche Dimension muß . . . mit dem Ziel bewältigt werden . . . , entscheidende übergeordnete sozialökonomische Gesetzmäßigkeiten auf ihre systematische Raumwirksamkeit zu überprüfen“; WAGNER, 1972, S. 36) und VOPPELS „raumökonomische Verkehrsgeographie“ profilieren zusammengenommen eine historisch-genetisch angelegte verkehrsgeographische Regionalanalyse (Längsschnitt) gegenüber der etablierten Verkehrswirtschaft Voigtscher Schule, die zweifellos in VOIGTS wirtschaftswissenschaftlich konzipierter „Theorie der Verkehrswirtschaft“ (VOIGT: „Verkehr“, Teil I = 2 Bde., Berlin 1973) eine brillante Modellgrundlage vorweist.

VOIGT entwickelte viele seiner weitgefächerten Theorien und Modellvorstellungen aus Regionalstudien (siehe VOIGT 1955 und 1959). Da VOIGTS Ideen als angeblich empirisch gewonnene und induktiv abgesicherte Raummodelle die deutschsprachige akademische Verkehrswirtschaft und darüber hinaus auch Verkehrspolitik und Landesplanung nachhaltig beeinflussten, wurden VOIGTS „empirische“ Regionalstudien vom Verfasser analysiert. Diese Untersuchung, die in der Habilitationsschrift des Verfassers im einzelnen dargelegt wird, erwies VOIGTS scheinbar empirisch induktiv geführte Regionalanalyse, und damit (im Sinne des Verkehrsgeographen VOPPEL) VOIGTS „raumökonomischen Ansatz“ als weitgehende Fehlinterpretation, weil dem Standortfaktor Verkehrslage eine zu große Bedeutung beigemessen wurde. Diese Kritik sei kurz am Beispiel des von VOIGT untersuchten Verkehrsraumes Nordbayern verifiziert:

VOIGT charakterisierte das zweifellos rohstoffarme Nordbayern als Wirtschaftsraum ohne besondere Standortvorteile, dem das neue Verkehrssystem Eisenbahn aufgrund seiner Verkehrswertigkeit zu gewerblichen Standortvorteilen verholfen hätte, die sich entlang der Bahnstrecken in schmalen Influenzzonen und vor allem an den Streckenknoten selbst orientierten.

Die Standortbedeutung einer guten Verkehrsinfrastruktur soll keineswegs bestritten werden. Ihr gewerblich-wirtschaftlicher Standortimpuls wurde aber in VOIGTS Regionalstudien (und wird im allgemeinen) überschätzt:

Für den Geographen war schon der voreisenbahnzeitliche – nach VOIGT (1959) „ohne besondere Standortvorteile“ gekennzeichnete – nordbayerische Raum durch Landesnatur und Landeskultur deutlich strukturiert, und selbst dann, wenn Relief und landwirtschaftliche Bodennutzung außer acht gelassen werden, bleibt als altlandschaftliche Ausgangssituation ein sozio-ökonomisch stark diversifizierter Wirtschafts- und Verkehrsraum mit deutlichen räumlichen Disparitäten. Bereits daraus resultierende lokale und regionale Eigengesetzlichkeiten bewirkten zusammen mit den zeitgenössischen Begleitumständen räumlich-qualitative Umstrukturierungen, die noch vor Einführung des neuen Verkehrssystems Eisenbahn in räumliche Prozesse mündeten, die im allgemeinen zugunsten bestehender Agglomerationen und Zentren abliefen.

In dieses dynamische Prozeßgefüge kam die Eisenbahn als neuer Standortfaktor hinzu. Sie traf in Nordbayern weder einen amorphen Raum, noch fiel sie wie ein „Deus ex machina“ in diese nordbayerische Altlandschaft.

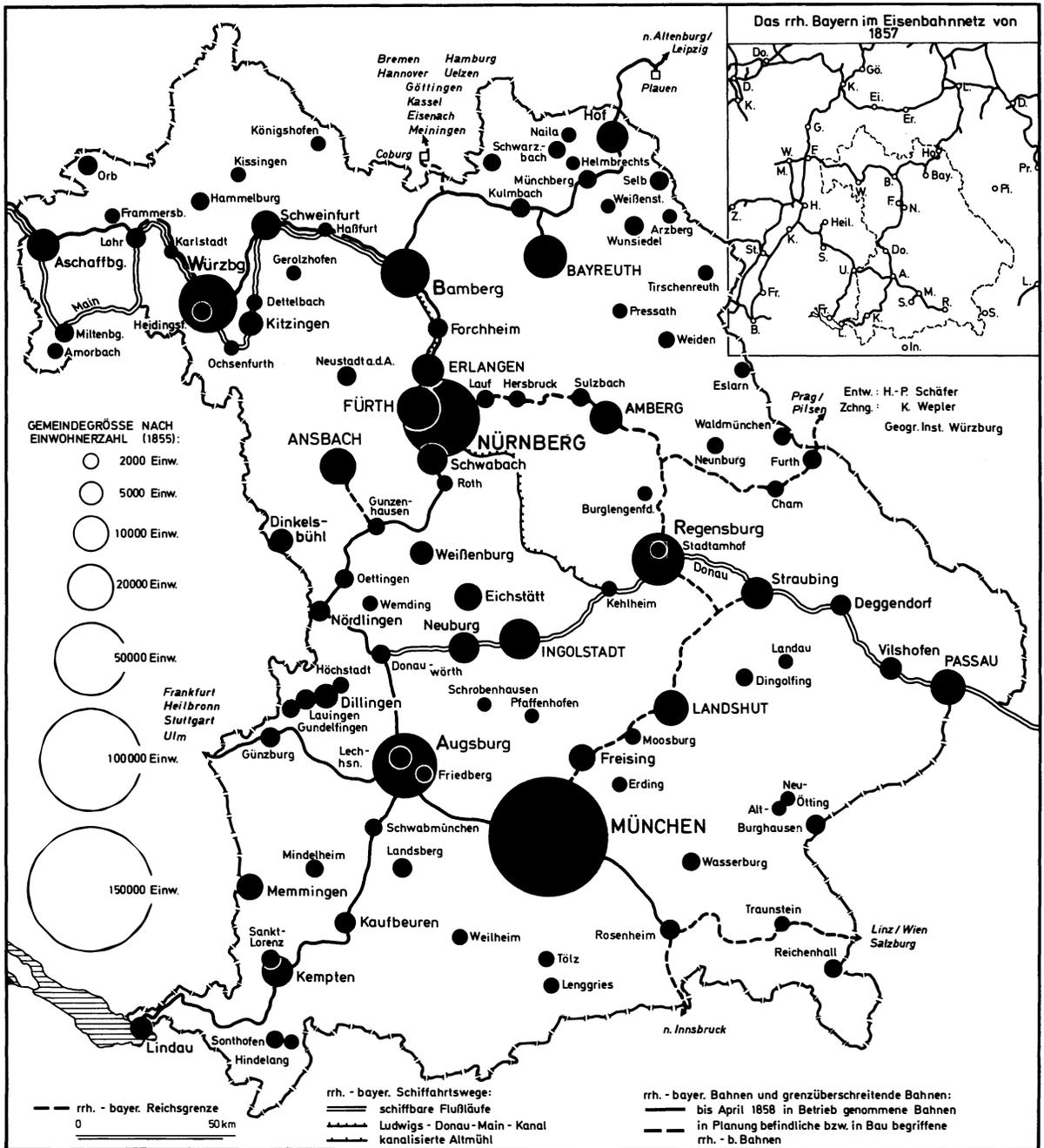


Abb. 2: Bevölkerungszentren und Gewerbeagglomerationen als Pole der staatlich-bayerischen Verkehrsnetz-Planung (Stand: April 1858)
Population centers and industrial agglomerations as poles of the Bavarian government's planning of the traffic network

Wo etwa Robert GRADMANN aus intuitiver Erkenntnis heraus vor allzu unbekümmerter Bewertung der Verkehrslage warnte (vgl. GRADMANN, 1931–I, S.160ff. und S.184ff.), erlauben heutige Möglichkeiten wirtschafts- und sozialgeographischer Fragestellung eine vergleichsweise subtile Fak-

toren- und Prozeßanalyse mit quellenbedingt differenzierbaren Aussagezielen und Erkenntnissen.

Kehren wir zu unserem paradigmatischen Prozeßfeld Nordbayern zurück: Mit Hilfe der Graphentheorie und des Gravitationsmodells ließe sich heute der verkehrswirtschaft-

lich günstigste Streckenverlauf der ersten Eisenbahnroute ermitteln. Beide Operationsverfahren steckten um die Mitte des 19. Jahrhunderts in ihren theoretisch-mathematischen Anfängen. Die Streckenführung kam gleichwohl als altlandschaftlich-raumplanerische Optimierung zustande, wie die einschlägigen bayerischen Archiv-Unterlagen beweisen: Die zunächst als Privatbahn vorgesehene Ludwigs-Süd-Nord-Bahn (= Lindau – Augsburg – Nördlingen – Nürnberg – Bamberg – Lichtenfels – Kulmbach – Münchberg – Hof – bayer. Reichsgrenze Richtung Plauen/Leipzig) wurde als Staatsbahn realisiert. Die seinerzeitige Staatsregierung kombinierte in der gewundenen Streckenführung gesamtstaatliche Erfordernisse und Planungsziele mit lokalen Interessen (die enge Verzahnung der Historischen Verkehrsgeographie mit der Politischen Geographie wurde bereits an mittelalterlichen bzw. frühneuzeitlichen Zusammenhängen verdeutlicht). Über sozialgeographische Fragestellungen lassen sich aus den „lokalen Interessen“ konkrete Interessenten und Interessengruppen (vor allem gewerbl. Großbürgertum) herausfiltern, die ganz im Sinne altlandschaftlicher Geofaktoren den ersten Streckenverlauf über Erlangen – Bamberg – Kulmbach anstatt über Hersbruck und Bayreuth mitbestimmten. „Mitbestimmten“ deshalb, weil die altlandschaftsbezogene Netzplanung der Staatsregierung (Abzweigung von Bamberg nach W und von Bamberg/Lichtenfels nach N) zusätzliche Präferenzen für die spätere Trassenführung ergab.

Der Verfasser kartierte für das 19. Jahrhundert die (nord-) bayerische Gewerbe- und Siedlungsstruktur in mehreren Querschnitten. Hierbei ergab sich – und dies zeigt auch die aufgrund des kleinen Maßstabs weitgehend vereinfachte Querschnittskartierung zum Jahre 1858 (Abb. 2) – daß Nordbayern bereits vor Einführung des neuen Verkehrssystems Eisenbahn gewerblich-standortgeographisch deutlich differenziert war, mit auffallenden Disparitäten in Form von Aktivräumen (Siedlungszentren als gleichzeitige Gewerbezentren) und Passivräumen (ländlich-agrarischer Raum mit vergleichsweise dünnem Gewerbebesatz!). Sie wurden durch das neue Verkehrssystem akzentuiert (und später durch das Kraftfahrzeug modifiziert).

Nicht so sehr neuentstandene Verkehrsknoten (Nodal-Modell der Verkehrswirtschaft) strukturierten dabei den (nord-)bayerischen Wirtschaftsraum, sondern vorhandene Strukturen wurden fortgeschrieben, weil aus dem ziemlich raschen Aufbau des Eisenbahn-Hauptstreckennetzes im rechtsrheinischen Bayern eine, bezogen auf die Zentren, relative (verkehrswirtschaftliche) Ubiquität resultierte. Im Sinne von BORRIES und HUNKE blieb dabei die historisch gewachsene „Siedlungsstruktur im Hinblick auf die Gesamt-lagerung der Wirtschaftszweige . . . eine bestimmende Variable“ (HUNKE, 1974, S. 57).

Vergleicht man die Lage der historischen bayerischen Zentren mit jener der heutigen Ballungs- und Verdichtungs-räume, so verdeutlicht sich als dominierende Regelhaftigkeit der räumlichen Entwicklung innerhalb Bayerns eine Potenzierung der altlandschaftlichen Zentren.

Diese räumliche Regelhaftigkeit hat durchaus arbeitsdi-alektische Konsequenzen: So wichtig und notwendig für den Verkehrswirtschaftler – und erst recht für den Verkehrs- und Wirtschaftsgeographen – die Frage nach der Raumwirksamkeit einer Verkehrsinfrastruktur ist, so wenig kann eine Prozeßprognose gelingen, die sozio-ökonomische Strukturen übersieht oder gar räumliche Trends verkennt, die vor Eröffnung eines neuen – und dann zumeist höherwertigen – Verkehrssystems bzw. Verkehrsweges existierten bzw. in Gange waren. Nur wenn die sozio-ökonomischen Strukturen und die verkehrswirtschaftlichen Präferenzen und Trends innerhalb des altlandschaftlichen Prozeßfeldes bekannt sind und berücksichtigt werden, kann das von VOIGT entwickelte und durch VOPPEL ins Geographische übersetzte Instrumentarium verkehrswirtschaftlich-verkehrsgeographischer Fragestellungen stichhaltige Erklärungen des Raumgeschehens und befriedigendere Standortbewegungen liefern, als sie VOIGT (1955 und 1959) gelingen konnten.

Nach VOIGTs Überschätzung des Standortfaktors Verkehrslage droht gegenwärtig das Pendel Standortbewegung der Verkehrslage in sein anderes Extrem auszuschlagen:

In der jüngeren Vergangenheit wurden verschiedentlich aufwendige Fernstraßen gebaut, die strukturschwachen peripheren Räumen gewerbliche Standortimpulse vermitteln und auf diese Weise dazu beitragen sollten, solche Problemgebiete zu „sanieren“, so etwa die Bundesautobahn von Nürnberg über Ansbach in Richtung Heilbronn. Aus der Enttäuschung heraus, daß diese kostspielige Investition im traditionellen Passivraum Westmittelfranken (siehe bereits SEILER/HILDEBRANDT 1940!) nicht schon nach kurzer Zeit den erhofften Struktureffekt einleitete (LUTTER, 1981, S. 256), wurde eine für die Zukunft fehlende „allgemeine raumwirtschaftliche Begründung des Fernstraßenbaues“ abgeleitet (F. SPREER im Vorwort zu LUTTER, 1981). Für die deutsche Verkehrspolitik ist diese Pauschalfolgerung eine problematische Allgemein-Empfehlung:

Zwischen Modell und Raum-Realität klaffen zuweilen Welten; raumgerechte Erwartungen und adäquate Schlußfolgerungen bzw. Planungsvorgaben setzen indes objektive Raumvorstellungen voraus. Die angeblich so sterile Länderkunde vermochte individuelle Raumtypen zu unterscheiden; eine historisch-genetische Strukturanalyse, die durch ihre retrospektive Arbeitsweise dafür prädestiniert ist, aus einer langfristigen Raumentwicklung räumliche Trends und Regelhaftigkeiten auszuloten, hätte gezeigt, daß beispielsweise an den Bau der Bundesautobahn durch Westmittelfranken kurzfristig nicht erhoffbare und auch mittelfristig überzogene Erwartungen geknüpft waren. So wenig aber jede individuelle Planungsregion jegliche Hoffnung struktureller Entwicklung erfüllen wird, so wenig eignet sich jedes individuelle Problemgebiet als Erkenntnisfeld allgemeiner Normen! Die derzeitige Orientierung deutscher Verkehrspolitik ist daher für die deutsche Historische Verkehrsgeographie ein Anreiz und bietet eine Chance zugleich, fundierte, planerisch verwertbare Raumanalysen beizusteuern.

Literatur

- BERNINGER, OTTO: Die Entwicklung des Verkehrs. – In: Gau Bayerische Ostmark. Land, Volk und Geschichte. Hgg. von H. SCHERZER. München 1941.
- DENECKE, DIETRICH: Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegeforschung im Raum zwischen Solling und Harz. Ein Beitrag zur Rekonstruktion der mittelalterlichen Kulturlandschaft. Göttinger Geographische Abhandlungen, Heft 54, 1969.
- : Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege. – In: H. JANKUHN und W. WENSKUS (Hrsg.): Geschichtswissenschaft und Archäologie. Vorträge und Forschungen XXII, hgg. vom Konstanzer Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte. Sigmaringen 1979, S. 433–481.
- GERBING, LUISE: Erfurter Handel und Handelsstraßen. Mit einer erläuternden Karte. – In: Mitteilungen des Vereins für Geschichte und Alterthumskunde von Erfurt, Heft 21, 1900.
- GRADMANN, ROBERT: Süddeutschland. Teil 1, allgemeiner Teil. (Mit Kartenbeilage = Tafel 8: Städte und mittelalterliche Straßen). Stuttgart 1931.
- HERBST, ALBERT: Die alten Heer- und Handelsstraßen Südhannovers und angrenzender Gebiete nach archivalischem Material auf geographischer Grundlage dargestellt. Landeskundliche Arbeiten des Geographischen Seminars der Universität Göttingen, Heft 2, 1926.
- HUNKE, HEINRICH: Raumordnungspolitik – Vorstellungen und Wirklichkeit. Untersuchungen zur Anatomie der westdeutschen Raumentwicklung im 20. Jahrhundert in ihrer demographischen und gesamtwirtschaftlichen Einbindung. Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Abhandlungen Bd. 70, 1974.
- JÄGER, HELMUT: Historische Geographie. Westermann: Das Geographische Seminar, (2. Aufl.) 1973.
- LUTTER, HORST: Raumwirksamkeit von Fernstraßen. Eine Einschätzung des Fernstraßenbaues als Instrument zur Raumentwicklung unter heutigen Bedingungen. Forschungen zur Raumentwicklung, Bd. 8, 1980.
- RAUERS, FRIEDRICH: Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland. Versuch einer quellenmäßigen Übersichtskarte (mit Kartenbeilage = Tafel 6: „Versuch einer Karte der alten Handelsstraßen von Deutschland, M. 1:1 500 000“). – In: Petermanns Mitteilungen, Bd. 52, 1906, S. 49–59.
- SCHÄFER, HANS-PETER: Die Entwicklung des Straßennetzes im Raum Schweinfurt bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. Würzburger Geographische Arbeiten, Heft 44 (zugleich Mainfränkische Studien, Bd. 13), 1976.
- : Überlegungen zur Altstraßenforschung. – In: Mitteilungen des Oberhessischen Geschichtsvereins, NF Bd. 62 (Festgabe für Herbert Krüger zum 75. Geburtstag), 1977, S. 63–97.
- (in Vorbereitung): Verkehr und Raum im Königreich Bayern rechts des Rheins.
- SEILER, KARL und HILDEBRANDT, WALTER: Die Landflucht in Franken. Berichte zur Raumforschung und Raumordnung, Bd. III. Leipzig 1940.
- VOIGT, FRITZ: Die Entwicklungen der Verkehrsmittel auf die wirtschaftliche Struktur eines Raumes, dargestellt am Beispiel Nordbayerns. – In: Die Nürnberger Hochschule im fränkischen Raum. Nürnberg 1955, S. 107–148.
- : Die gestaltende Kraft der Verkehrsmittel in wirtschaftlichen Wachstumsprozessen. Untersuchung der langfristigen Auswirkungen von Eisenbahn und Kraftwagen in einem Wirtschaftsraum ohne besondere Standortvorteile. Bielefeld 1959.
- : Verkehr, Teil 1: Die Theorie der Verkehrswirtschaft. 2 Bde. Berlin 1973.
- VOPPEL, GÖTZ: Verkehrsgeographie. Erträge der Forschung, Bd. 135, 1980.
- WAGNER, HORST-GÜNTER: Der Kontaktbereich Sozialgeographie – Historische Geographie als Erkenntnisfeld für eine theoretische Kulturgeographie. In: Würzburger Geographische Arbeiten, Heft 17, 1972, S. 29–52.

REVOLUTION ODER EVOLUTION DER HISTORISCHEN GEOGRAPHIE?

HELMUT JÄGER

Summary: Revolution or evolution of historical geography?

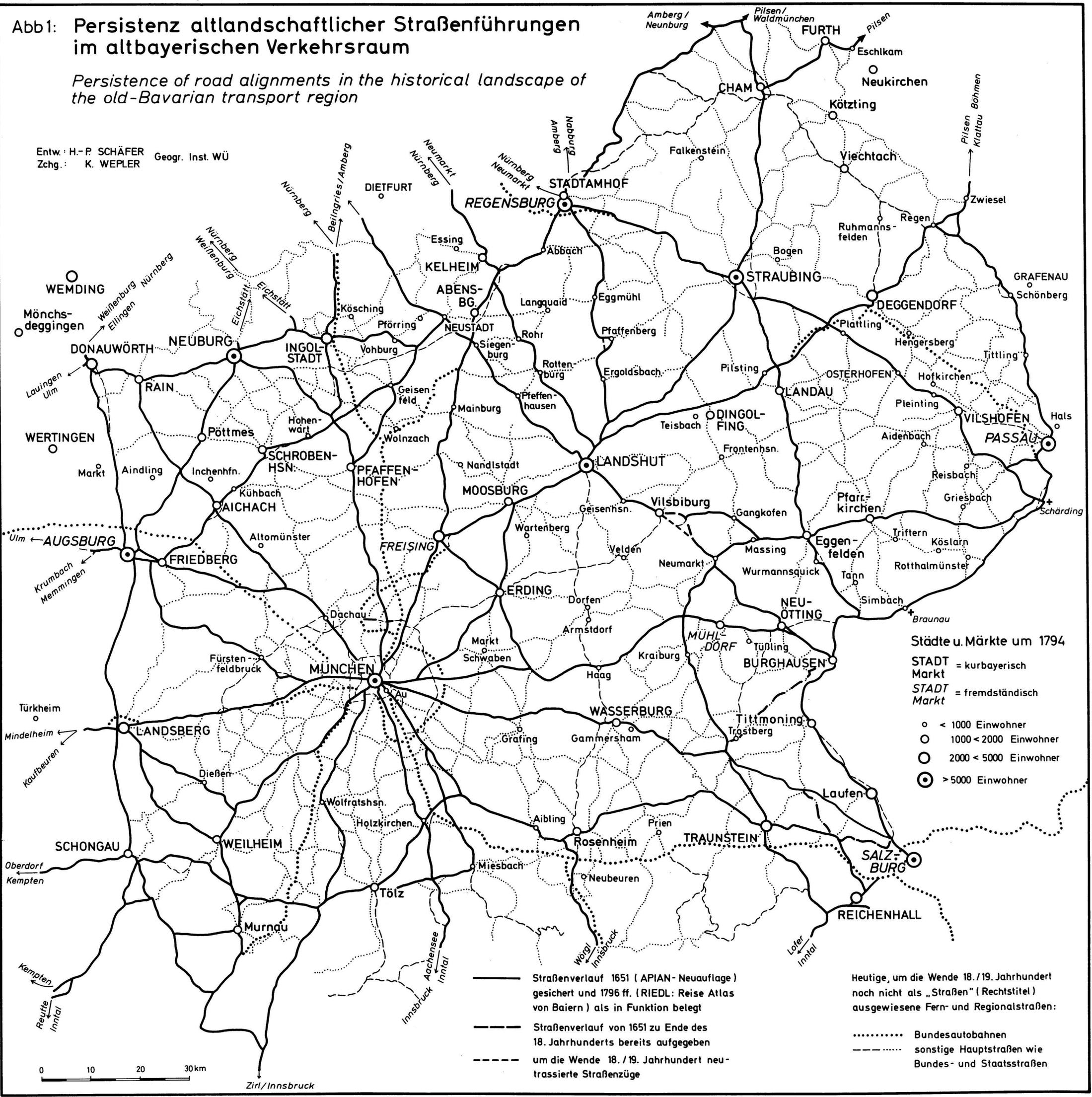
Geographical research into fundamentals includes all spheres of enquiry, methods and processes which address themselves to the synchronic and diachronic investigations of the formal, functional and dynamic spatial structure of the past. This requires a firm establishment, though not a persistence, in empirical material as a basis. Some problems can only be solved in co-operation with the geography of nature. Historical-geographical atlases and 'historical geographies' are the two most important forms of synoptic presentation. Horizontal and vertical approaches are the fundamental forms of perception, without which historical-geographical concepts and work are not possible. Being mere forms of cognition they do not state anything about objects, but are thus perfectly open to traditional, as well as new, interpretations of the geographical province of existence.

Die historische Dimension ist für die Geographie bedeutend, weil die gegenwärtigen Verhältnisse der Erdoberfläche oder ihrer Teile, die ich Länder und Landschaften nenne, größtenteils in der Vergangenheit angelegt worden sind. Landschaftsgeschichte als prozessuales Geschehen wirkt auch in die Zukunft. Da das Studium realer Räume unter historischen Aspekten zu den Hauptaufgaben der Historischen Geographie gehört, lassen sich ihr die genetische Kulturgeographie und andere anthropogeographische Zweige, welche entwicklungsgeschichtlich orientiert sind, subsumieren. Aus diesem Grund waren die beiden Sitzungen des Mannheimer Geographentages zum Thema ‚Die historische Dimension in der Geographie‘ mit Referaten zur Historischen Geographie ausgefüllt worden.

Abb1: Persistenz altlandschaftlicher Straßenführungen im altbayerischen Verkehrsraum

Persistence of road alignments in the historical landscape of the old-Bavarian transport region

Entw.: H.-P. SCHÄFER Geogr. Inst. WÜ
Zchg.: K. WEPLER



Städte u. Märkte um 1794
 STADT = kurbayerisch
 Markt
 STADT = fremdständisch
 Markt

○ < 1000 Einwohner
 ○ 1000 < 2000 Einwohner
 ○ 2000 < 5000 Einwohner
 ⊙ > 5000 Einwohner

— Straßenverlauf 1651 (APIAN-Neuaufgabe) gesichert und 1796 ff. (RIEDL: Reise Atlas von Baiern) als in Funktion belegt
 - - - Straßenverlauf von 1651 zu Ende des 18. Jahrhunderts bereits aufgegeben
 - - - um die Wende 18./19. Jahrhundert neu-trassierte Straßenzüge

Heutige, um die Wende 18./19. Jahrhundert noch nicht als „Straßen“ (Rechtstitel) ausgewiesene Fern- und Regionalstraßen:

..... Bundesautobahnen
 - - - sonstige Hauptstraßen wie Bundes- und Staatsstraßen



Zirl/Innsbruck