

Hans-Liudger Dienel,
Hans-Ulrich Schiedt (Hg.)

Die moderne Straße

Planung, Bau und Verkehr vom
18. bis zum 20. Jahrhundert

Die moderne Straße

Deutsches Museum
Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung
Band 11

herausgegeben von
Helmuth Trischler (Deutsches Museum München)
Christopher Kopper (Universität Bielefeld)
Hans-Liudger Dienel (Zentrum »Technik und Gesellschaft« der TU Berlin)

Hans-Liudger Dienel, Dr. phil., Historiker und Ingenieur, leitet das Zentrum Technik und Gesellschaft der TU Berlin. *Hans-Ulrich Schiedt*, Dr. phil., ist Leiter der Abteilung Forschung des Via Storia, Zentrum für Verkehrsgeschichte, an der Universität Bern.

Hans-Liudger Dienel, Hans-Ulrich Schiedt (Hg.)

Die moderne Straße

Planung, Bau und Verkehr
vom 18. bis zum 20. Jahrhundert

Campus Verlag
Frankfurt/New York

© Campus Verlag GmbH

Gedruckt mit Unterstützung der Technischen Universität Berlin

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet unter <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-593-39157-1

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Copyright © 2010 Campus Verlag GmbH, Frankfurt am Main.

Druck und Bindung: Beltz Druckpartner, Hemsbach

Gedruckt auf Papier aus zertifizierten Rohstoffen (FSC/PEFC).

Printed in Germany

Besuchen Sie uns im Internet: www.campus.de

© Campus Verlag GmbH

Inhalt

Einleitung in die Geschichte der modernen Straße <i>Hans-Ludger Dienel und Hans-Ulrich Schiedt</i>	7
Fronarbeiten zur Finanzierung von Infrastruktur: Der Ausbau des Straßennetzes im Kurtrierer Raum, 1716–1841 <i>Nicole K. Longen</i>	23
Der Beitrag des Chausseebaus zum Modernisierungsprozess in Preußen <i>Uwe Müller</i>	49
Decentering highways: European national road network planning from a transnational perspective <i>Gijs Mom</i>	77
Rheinische Basaltindustrie und der Straßenbau in Deutschland <i>Jan Ludwig</i>	101
Frankfurts Idee von der »Stadt der Straßen« und ihre Wirkung auf die Konzeption des Autobahnnetzes im Rhein-Main-Taunus-Gebiet: Ein unbekanntes Kapitel der deutschen Autobahngeschichte <i>Reiner Ruppmann</i>	119
Maut als Mittel der Straßenfinanzierung zwischen öffentlichen und privaten Interessen, 1908–2008 <i>Michael Hascher</i>	147

Vorauselende Angebotsplanung und Raumerschließung: Die Vor- und Frühgeschichte der österreichischen Autobahnen im internationalen Kontext <i>Bernd Kreuzer</i>	171
Die Schaffung eines tschechoslowakischen Straßennetzes in gesamtverkehrspolitischer Betrachtung 1918–1939 <i>Jan Oliva</i>	203
»Routen zum Fortschritt und zur Zivilisation«: Der Aufbau des mexikanischen Fernstraßennetzes (1925–1940) <i>Michael Wagner</i>	223
»Subjektive Überbleibsel einer intuitiven Planungspraxis«: Fernstraßenplanung zwischen Bund und Ländern (1967–1974) <i>Alexander Gall</i>	245
Der automobile Blick: Berg- und Alpenstraßen und die Herstellung von Landschaft in Deutschland und den USA im 20. Jahrhundert <i>Thomas Zeller</i>	265
Fahrbahn, Maschine und Labor: Medienwissenschaftliche Überlegungen zur Materialität der Straße <i>Benjamin Steininger</i>	285
Die Entwicklung der Speditionen in Deutschland 1880 bis 1938: Von der Eisenbahnlogistik zur Lastkraftwagenlogistik <i>Richard Vahrenkamp</i>	309
The City as a Terminal: Der technisch-organisatorische Wandel der Logistik und seine Bedeutung für die Städte <i>Markus Hesse</i>	339
Familienunternehmen in der deutschen Logistikbranche <i>Paul Erker</i>	361
Autorinnen und Autoren	387

Einleitung in die Geschichte der modernen Straße

Hans-Ludger Dienel und Hans-Ulrich Schiedt

Straßen sind zentrale Infrastrukturen des Landverkehrs. Sie sind gewordenes oder gebautes materielles Substrat, sie sind Komplexe von rechtlichen Bestimmungen sowie von kulturellen Mustern der Erhaltung und Benutzung, und sie sind Träger des vielgestaltigen Gütertransports und Personenverkehrs. Straßen sind von besonderer, oft epochenübergreifender Persistenz und gleichzeitig Träger eines Geschehens von großer Dynamik. Im Gegensatz zur tatsächlichen Bedeutung für Wirtschaft und Gesellschaft waren Straßen lange Zeit ein vernachlässigtes Thema in der Kultur-, Wirtschafts-, Technik- und Sozialgeschichte, aber auch in der Verkehrsgeschichte selbst, die sich vorwiegend mit der Geschichte der Verkehrsmittel, nicht aber mit der der Infrastrukturen beschäftigt hat.

Dies hat sich in den letzten Jahren geändert. Indikator für die insgesamt gestiegene Aufmerksamkeit ist die Vorlage einer Reihe von populären Büchern zur Straßengeschichte. Zu diesen populären Darstellungen gehören etwa die Straßengeschichte des Sozialhistorikers Joe Morans als epochenübergreifender Längsschnitt von den Römerstraßen bis zu aktuellen Fragen der Straßenbenutzungsgebühren¹ sowie Ted Conovers »The Routes of Man«². In der Verkehrsgeschichte gehören populäre Darstellungen zur Geschichte einzelner Verkehrsmittel seit Jahrzehnten zu den am besten verkauften historischen Produkten. Dieser Trend ist nun auch in der Straßengeschichte angekommen und fördert zudem die wissenschaftliche Beschäftigung mit dem Thema.

Die in diesem Sammelband publizierten Beiträge konzentrieren sich auf die Geschichte der modernen Straße. Damit bezeichnen wir den Straßenbau und den Straßenverkehr seit dem 18. Jahrhundert. Sie gehen auf zwei

1 Moran, Joe, *On Roads. A Hidden History*, London 2009.

2 Conover, Ted, *The Routes of Man. How Roads Are Changing the World and the Way We Live Today*, New York 2010.

Fachtagungen des Arbeitskreises für Verkehrsgeschichte der Gesellschaft für Unternehmensgeschichte (GUG) der Jahre 2005 und 2006 zurück, der inzwischen bei der Gesellschaft für Technikgeschichte (www.gtg.tu-berlin.de) angesiedelt ist. Themen waren die »Unternehmensgeschichte der Expedition« (2005) und die »Geschichte der Straße. Bau, Nutzung, Raumerschließung von Fernstraßen« (2006). Deutschland war in beiden Veranstaltungen der regionale Schwerpunkt. Jedoch erweisen die häufigen Blicke über die Grenzen die besondere Ergiebigkeit des internationalen Vergleichs.

Wir möchten den beiden gastgebenden Unternehmen, insbesondere Frau Rebekka Rhode und Herrn Dr. Andreas Froschmayer von der Dachser GmbH sowie Herrn Dr. Thomas Birtel von der STRABAG AG, herzlich für ihre damalige Förderung der verkehrshistorischen Arbeit danken. Gleichzeitig danken wir der Gesellschaft für Unternehmensgeschichte und insbesondere ihrer Geschäftsführerin, Dr. Andrea Schneider, für die engagierte und professionelle Begleitung und Unterstützung der beiden Workshops des Arbeitskreises. Schließlich danken wir den Teilnehmer/-innen der beiden Workshops für die engagierte und anregende Diskussion.

Straßengeschichte als historiografisches Problem

Die Geschichte der modernen Straße ist Infrastrukturgeschichte, Verkehrsgeschichte, politische Geschichte, Sozial- und Kulturgeschichte. Im Vergleich zur Geschichte der Verkehrsmittel blieb die Geschichte der Verkehrsinfrastrukturen lange unterbelichtet. Gut untersucht ist in Deutschland nur die Frühzeit des Chausseebaus³ und die Frühzeit der Autobahnen.⁴ Für die Nachkriegszeit sieht es allerdings schon schlechter aus. Von

3 Bremm, Klaus-Jürgen, *Von der Chaussee zur Schiene. Militär und Eisenbahnen in Preußen 1833 bis 1866*, München 2005; Müller, Uwe, *Infrastrukturpolitik in der Industrialisierung. Der Chausseebau in der preußischen Provinz Sachsen und dem Herzogtum Braunschweig vom Ende des 18. Jahrhunderts bis in die siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts*, Berlin 2000.

4 Zeller, Thomas, *Straße, Bahn, Panorama. Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland von 1930 bis 1990*, Frankfurt a. M. 2002; Steininger, Benjamin, *Raum-Maschine Reichsautobahn. Zur Dynamik eines bekannt/unbekannten Bauwerks*, Berlin 2005; Kreuzer, Bernd, *Tempo 130. Kultur- und Planungsgeschichte der Autobahnen in Oberösterreich*, Linz 2005; Zeller, Thomas, *Driving Germany. The landscape of The German Autobahn*, New York, Oxford 2007; Mauch, Christoph, Zeller, Thomas (Hg.), *The world beyond the windshield. Roads and Landscapes in the United States and Europe*, Athens 2008; Vahrenkamp, Richard, »Automobile tourism and Nazi propaganda. Constructing the Munich-Salzburg Autobahn, 1933–1939«, *Journal of Transport History* 27 (2006), S. 21–39.

der insgesamt steigenden Aufmerksamkeit profitiert auch die Geschichte der mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Straße,⁵ denen sich kürzlich der Konstanzer Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte zugewandt hat.⁶ In Frankreich hat Georges Reverdy schon vor zwölf Jahren eine breite Geschichte des mittelalterlichen Straßenbaus vorgelegt und kürzlich bis in die Gegenwart fortgeführt.⁷

Die Straßengeschichte selbst ist in Deutschland institutionell nur wenig verankert. Es gibt keine wissenschaftliche deutsche Zeitschrift, keine Lehrstühle oder Studiengänge. Es gibt einzig die verkehrshistorischen Museen, die zu den bestbesuchten Museen zählen. Allerdings beschäftigen sich auch diese objekt- und technikbezogen vor allem mit Verkehrsmitteln, etwa Lokomotiven, Schiffen, Autos, Straßenbahnen und Kutschen, und nur wenig mit Straßen. In den meisten Museen ist zudem ein moderner, sozial- und kulturhistorischer Zugang zur Verkehrs- und Straßengeschichte noch selten anzutreffen. Das Deutsche Museum in München hat seit einigen Jahren seine verkehrshistorischen Sammlungen umgebaut und seit 2006 Ausstellungen zum »Stadtverkehr« und »Freizeitverkehr« eröffnet.⁸ Das Berliner Deutsche Technikmuseum, das frühere Museum für Verkehr und Technik, präsentiert schon seit 15 Jahren Sonderausstellungen zum Verkehr, etwa die Ausstellungen »Taxi, Taxi«⁹ und »Neustart Mobilität«, wartet aber noch auf eine Dauerausstellung zum Thema. Und auch das Verkehrshaus der Schweiz ist mit seiner neuen Straßenhalle kürzlich zu neuen Ufern aufgebrochen.

5 Livet, Georges, *Histoire des routes et des transports en Europe. Des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences*, Strasbourg 2003; Szabó, Thomas, *Die Welt der europäischen Straßen: Von der Antike bis in die Frühe Neuzeit*, Köln 2009.

6 Schwinges, Rainer Christoph, Schöpfer, Marie-Claude (Hg.), *Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter*, Ostfildern 2007.

7 Reverdy, Georges, *Histoire des routes de France du Moyen-Âge à la Révolution*, Paris 1997; Reverdy, Georges, *Les routes de France du XXe siècle*, 2 Bde., Bd. 1 (1900–1951), Bd. 2 (1952–2000), Paris 2007.

8 Gundler, Bettina, Hascher, Michael, Trischler, Helmuth (Hg.), *Untenwegs und mobil. Verkehrswelten im Museum*, Frankfurt a. M. 2005.

9 Kubisch, Ulrich, *Taxi, das mobilste Gewerbe der Welt*, Berlin 1993.

Straßengeschichte als Infrastrukturgeschichte

Seit einigen Jahren hat die Geschichte der Infrastrukturen Konjunktur. In Jena und Weimar gab es schon vor über zehn Jahren Versuche, ein Großvorhaben zur Infrastrukturgeschichte auf den Weg zu bringen, das leider nur teilweise umgesetzt werden konnte.¹⁰ Etwa gleichzeitig startete, diesmal erfolgreicher, auf europäischer Ebene der Versuch, die europäische Integration aus einer verkehrs- und infrastrukturgeschichtlichen Perspektive zu interpretieren. Dazu gehörte das europäische COST-340-Netzwerk zum Themenkreis »Transnational Transport Networks. Lessons from History« (http://www.abicf.com/cec2/cost340_siteofficial.htm), das mehrere Sammelbände zur europäischen Fernverkehrsgeschichte herausbrachte,¹¹ unter anderem einen Band zur Straßengeschichte,¹² und vor allem das Tensions of Europe-Netzwerk (www.tensionsofeurope.eu). In dem ersten umfassenden Ergebnisband des Netzwerks analysierte Par Blomkvist das europäische Fernstraßensystem.¹³ Die Beiträge zur Straßengeschichte im Netzwerk haben sich bisher ganz auf die Autobahn- und Fernstraßengeschichte konzentriert, für die es inzwischen die differenziertesten Untersuchungen gibt. Die Geschichte der Autobahnen und Fernstraßen ist dabei vor allem unter ästhetischen und Modernisierungsgesichtspunkten sowie aus dem Blickwinkel technologischer Großprojekte analysiert worden. Viele der Arbeiten zur Autobahn, etwa von Thomas Zeller, Bernd Kreuzer und Richard Vahrenkamp, blicken insbesondere auf die kurze Zeit des Reichsautobahnbaus und fragen für die Zeit danach vor allem nach Kontinuitäten aus der NS-Zeit. Diese wichtigen Beiträge sollten durch Untersuchungen zum Straßenbau und Straßenverkehr vor dem Beginn des Autobahnbaus und – wichtiger noch – seit der Massenmotorisierung der Nachkriegszeit ergänzt werden.¹⁴ Die vielleicht wichtigste Monografie zur europäischen trans-

10 Van Laak, Dirk, »Infra-Strukturgeschichte«, *Geschichte und Gesellschaft* 27 (2001), S. 367–393.

11 Diemel, Hans-Liudger (Hg.), *Unconnected Transport Networks: European Intermodal Traffic Junctions, 1800–2000*, Frankfurt a. M. 2004.

12 Mom, Gijs, Tissot, Laurent (Hg.), *Road History. Planning, building and use*, Neuchâtel 2007.

13 Blomkvist, Par, »Roads for Flow – Roads for Peace. Lobbying for a European Highway System«, in: Van der Vleuten, Erik, Kajser, Arne (Hg.), *Networking Europe. Transnational Infrastructures and the Shaping of Europe, 1850–2000*, Sagamore Beach 2006, S. 161–187; Badenoch, Alexander, »Touring between ar and peace. Imagining the ›Transcontinental Motorway, 1930–1950«, *Journal of Transport History* 28 (2007), pp. 192–211.

14 Innovativ: Dossmann, Axel, *Begrenzte Mobilität. Eine Kulturgeschichte der Autobahnen in der DDR*, Essen 2003.

nationalen Straßengeschichte stammt von Frank Schipper. Auch diese ist im Kontext von *Tensions of Europe* entstanden. Schipper kann darin überzeugend nachweisen, welche großen europäischen Fernstraßenbaupläne und europäischen Visionen es bereits in der Zwischenkriegszeit gegeben hat.¹⁵

Straßengeschichte als Denkmalgeschichte

Die Geschichte der Straße als Denkmalgeschichte zu begreifen, aufzuarbeiten und zu dokumentieren, ist das Verdienst des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS), das heute als ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte in Bern weiterbesteht (www.viastoria.ch). Dank einer massiven und in Europa einzigartigen staatlichen Förderung ist es dem Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz in 20-jähriger Arbeit bis 2003 gelungen, eine umfassende kartografische und beschreibende Bestandsaufnahme aller Straßen und Wege, die aufgrund ihrer historischen Verkehrsbedeutung oder der erhaltenen historischen Bausubstanz von nationaler Bedeutung sind, zu erstellen und seither mit innovativen Forschungsprojekten und angewandten Beratungen zur Straßengeschichte (etwa www.kulturwege-schweiz.ch) aufzuwarten. Dazu gehört auch die Herausgabe der Zeitschrift *Wege und Geschichte*. Sicherlich spielen Straßen für das Passland Schweiz eine besondere Rolle in der Kultur- und Wirtschaftsgeschichte. Gleichwohl ist die Entdeckung, Erfassung und Sicherung der Straße als Kulturdenkmal auch anderen europäischen Ländern zu wünschen. Das neue Forschungsfeld erschließt der verkehrshistorischen Forschung neue Fragestellungen bis hin zu einer Untersuchung von Erinnerungskreuzen für Verkehrstote.¹⁶

Straße und städtische Infrastrukturen

Im Vergleich zur Fernstraßengeschichte hat die Geschichte der städtischen Straße und der Wechselwirkung von Straßenverkehr und Stadtentwicklung weniger Aufmerksamkeit erfahren. Hierher gehört auch die Geschichte der

¹⁵ Schipper, Frank, *Driving Europe on Roads in the Twentieth Century*, Amsterdam 2008.

¹⁶ Clark, Jennifer, »Challenging motoring functionalism. Roadside memorials, heritage and history in Australia and New Zealand«, *Journal of Transport History* 29 (2008), S. 23–44.

Straße als öffentlicher Raum, als Lebens- und Verkehrsraum. Aus kunsthistorischer Perspektive liegt seit kurzem der von Karin Sagner herausgegebene Frankfurter Ausstellungsband zur »Eroberung der Straße« vor, der vor allem die Wirkung des großstädtischen Boulevards des 19. und frühen 20. Jahrhunderts thematisiert. Dieser erfüllte stärker als heute neben der Verkehrsfunktion weitere Funktionen als öffentlicher Raum und als Inkarnation des Städtischen und wurde als Ort für das Flanieren, Spielen, Einkaufen und Verkaufen, das Versammeln und Demonstrieren genutzt.¹⁷ In den letzten Jahren sind einige historische Arbeiten über Fußgänger in der Stadt erschienen.¹⁸ Auch die Verkehrsplanung hat die fußgängerfreundliche Stadt entdeckt.¹⁹ Clay McShane und Joel Tarr haben als Stadthistoriker die Geschichte der städtischen Straße vor und nach Einführung des Autos verglichen.²⁰ Noch aber fehlen Studien zur Straße aus der Perspektive der Straßennutzer/-innen; es überwiegt die Planungsperspektive.²¹ Für die Nachkriegszeit gibt es eine Reihe von historischen Studien zur Geschichte der städtischen Straßenverkehrsplanung in Zeiten der Planungseuphorie, die auch den städtischen Verkehr erfasste.²² Weniger historisch untersucht als die gebauten Visionen des Straßenraums und als die Verkehrsplanung der 1960er Jahre sind die stadtbezogenen Wirkungen des städtischen Verkehrs in den 1970er Jahren. Zwischen dem dramatischen Wachstum der europäischen Städte in der Industrialisierung und dem Ausbau der Verkehrssysteme gibt es eine enge Wechselwirkung. Dazu gehören das Wachstum der Städte entlang der Verkehrsachsen, meist regionale Eisenbahnen, Straßenbahnen und später auch S-Bahnen, sowie die enge Zusammenarbeit von Terrangesellschaften und Gartenstadtgesellschaften mit Verkehrsbe-

17 Sagner, Karin et al. (Hg.), *Die Eroberung der Straße von Monet bis Grosz*, München 2006.

18 Ishaque, Muhammad M., Noland, Robert B., »Making roads safe for pedestrian or keeping them out the way? An historical perspective on pedestrian policies in Britain«, *Journal of Transport History* 27 (2006), pp. 115–138.

19 Knoflacher, Herrmann, *Fußgeber- und Fahrradverkehr. Planungsprinzipien*, Köln 1995.

20 McShane, Clay, *Down the Asphalt Path. The automobile and the American city*, New York 1994; McShane, Clay, Tarr, Joel A. (Hg.), *The horse in the city. Living machines in the Nineteenth Century*, Baltimore 2007.

21 Ausnahmen: Clarke, Deborah, *Driving Women. Fiction and Automobile Culture in Twentieth Century America*, Baltimore 2007; Bauer, Kurt, *Faszination des Fabrens. Unterwegs mit Fahrrad, Motorrad und Automobil*, Wien 2003.

22 Schmucki, Barbara, *Der Traum vom Verkehrsfluss. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich*, Frankfurt a. M. 2001; Haefeli, Ueli, *Verkehrspolitik und urbane Mobilität. Deutsche und Schweizer Städte im Vergleich 1950–1990*, Beiträge zur Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung, Bd. 8, Stuttgart 2008.

trieben.²³ Erst mit dem Auto entwickelte sich die Suburbanisierung dann in die Breite und Fläche, weg von den meist radialen Schienensträngen.

Wechselwirkungen von Straßen-, Wirtschafts- und Raumentwicklung

Die Abhängigkeit der räumlichen Entwicklung und des Wohlstands von den Verkehrsinfrastrukturen ist seit den frühneuzeitlichen Merkantilisten ein Topos und bis heute politikbestimmend.²⁴ Für die Frühe Neuzeit haben Behringer, Hennigs und Helmedach die großen wirtschaftlichen und Modernisierungseffekte von Straßenbau und Postverkehr nachgewiesen.²⁵ Für den Straßenbau des 20. Jahrhunderts ist der Zusammenhang von Straßenbau und Regionalentwicklung aufbauend auf der empirisch nicht immer überzeugenden Arbeit von Thomas Südbeck für Hamburg und von Alexander Gall für Bayern bearbeitet worden.²⁶ Eine noch stärkere Betonung der Regionalentwicklung findet sich im Sammelband von Wilfried Reininghaus.²⁷ Die Entwicklung und Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen galt lange als wichtigstes Instrument für die Wirtschafts- und Raumentwicklung. Doch es gibt Gegenargumente: Die Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung durch Förderung der (Verkehrs-)Infrastrukturen kam im Osten Deutschlands an eine Finanzierungs- und Effizienzgrenze. 2004 forderte die sogenannte Dohnanyi-Kommission, die finanziellen Transfers aus dem Westen weniger in Infrastrukturen als in Köpfe zu investieren.

23 Roth, Ralf, *Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800–1914*, Ostfildern 2005.

24 Humair, Cédric, Mazbouri Maïll, Schiedt Hans-Ulrich, Willmann Andrea (Hg.), *Verkehr und Wirtschaftsentwicklung*, Themenschwerpunkt in: *traverse, Zeitschrift für Geschichte, Revue d'histoire* 1 (2008).

25 Behringer, Wolfgang, *Im Zeichen des Merkur. Reichspost und Kommunikationsrevolution in der Frühen Neuzeit*, Veröffentlichungen des Max-Planck-Instituts für Geschichte, Bd. 189, Göttingen 2002; Ähnlich argumentieren: Hennigs, Annette, *Gesellschaft und Mobilität. Untertwegs in der Grafschaft Lippe 1680 bis 1820*, Bielefeld 2002; Helmedach, Andreas, *Das Verkehrssystem als Modernisierungsfaktor. Straßen, Post, Fuhrwesen und Reisen nach Triest und Fiume vom Beginn des 18. Jahrhunderts bis zum Eisenbahnzeitalter*, Südosteuropäische Arbeiten 107, München 2002.

26 Südbeck, Thomas, *Motorisierung, Verkehrsentwicklung und Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland der 1950er Jahre*, Stuttgart 1994; Gall, Alexander, »Gute Straße bis ins kleinste Dorf!« *Verkehrspolitik in Bayern zwischen Wiederaufbau und Ölkrise*, Frankfurt a. M. u. a. 2005.

27 Reininghaus, Wilfried, Teppe, Karl (Hg.), *Verkehr und Region im 19. und 20. Jahrhundert. Westfälische Beispiele*, Paderborn 1999.

Doch auch die Investitionen in Köpfe können als Infrastrukturförderung, nämlich als eine Förderung sozialer Infrastrukturen verstanden werden.²⁸

Schiene-Straße-Konflikt

Ein wichtiges Thema in der Geschichte der Straßenverkehrspolitik ist der Schiene-Straße-Konflikt, der sich durch fast das ganze 20. Jahrhundert hindurchzieht. Die Entwicklung des Zusammenhangs von Schiene und Straße lässt sich als technische Systemkonkurrenz, als institutionelle Konkurrenz von (meist monomodalen) Anbietern, als Kampf verkehrspolitischer Konzepte und als eine Auseinandersetzung zwischen verschiedenen Verkehrskulturen verstehen, die letztlich durch die Abstimmung mit den Füßen entschieden wurde. Jeder dieser Erklärungsansätze greift für sich allein genommen zu kurz und sagt oft mehr über den Standpunkt und die Perspektive des Autors aus als über den Sachverhalt der Konkurrenz selbst. Dieses Defizit kann hier nur beispielhaft anhand von Arbeiten benannt werden, die im Übrigen ihren engeren Gegenstand betreffend sehr wertvoll sind: So ist es Dietmar Klenkes Verdienst, den westdeutschen Schiene-Straße-Konflikt in den 1950er Jahren vor dem Hintergrund der Ministerialakten und parlamentarischen Unterlagen nachgezeichnet zu haben.²⁹ Doch Kunden und Unternehmen – und damit insbesondere die »Straßenseite« – kommen innerhalb dieser Perspektive kaum vor.

Wer finanziert die Straße? Straßen zwischen Verstaatlichung und Privatisierung

Die Verkehrsgeschichte begleitet den Staat als Erbauer und Erhalter von Infrastrukturen über die Konjunkturen der staatlichen Infrastrukturpolitik. Für das 18. und 19. Jahrhundert können wir die langsame Übernahme staatlicher Aufgaben im Bereich der Infrastrukturen beobachten, regional unterschiedlich oft zuerst im Kanalbau und dann im Wegebau. Später

28 Knie, Andreas, »Das Auto im Kopf. Die Auswirkungen moderner Verkehrsinfrastruktur auf die Mobilität der Bevölkerung im ländlichen Raum«, *Zeitschrift für Agrargeschichte und Agrarsoziologie*, 53 (2005), S. 59–69.

29 Klenke, Dietmar, *Bundesdeutsche Verkehrspolitik und Motorisierung. Konfliktträchtige Weichenstellungen in den Jahren des Wiederaufstiegs*, Stuttgart 1993.

folgten die staatliche Regulierung und dann Verstaatlichung der Bahngesellschaften, der zentralstaatliche Fernstraßenbau im 20. Jahrhundert und dann die Finanzierung der (halb-)staatlichen Fluggesellschaften und Flughäfen.

Die Verkehrswirtschaft als Teil der Volkswirtschaftslehre legitimierte in ihrer überwiegenden Mehrheit dieses staatliche Engagement und beharrte damit gegenüber der klassischen Theorie auf ihrer Sonderstellung und litt zugleich unter ihr, denn innerhalb der Volkswirtschaft waren die VerkehrsökonomInnen als Abweichler von der reinen Lehre diskreditiert. Erst seit den 1980er Jahren – und angetrieben von den aus dem angelsächsischen Bereich erzwungenen Deregulierungen und Privatisierungen – bewegte sich die Verkehrswirtschaft auf den volkswirtschaftlichen Mainstream zu und änderte ihre Sprachspiele.³⁰

Barbara Schmucki und Hans-Liudger Dienel haben schon vor einigen Jahren die bis dahin vorhandenen Fallstudien zur Kommunalisierung und Privatisierung öffentlicher Nahverkehrsbetriebe gesammelt.³¹ Zum Rückzug des Staates aus seinen Infrastrukturen gehört neben den (halb-)staatlichen Verkehrssystemen die Privatisierung der kommunalen Versorgungsunternehmen, der Wohnungsbaugesellschaften und der Verkehrsunternehmen. Die staatliche Aufgabe der Daseinsvorsorge mutierte begrifflich zur Steuerung »öffentlicher Güter«. Der Rückzug des Staates aus vielen Infrastrukturen in den letzten zwei Jahrzehnten, die Neubewertung von Daseinsvorsorge und öffentlichen Gütern, die Diskussion über Chancen und Gefahren der Privatisierung von Infrastrukturen sowie die engagierte Debatte um die Notwendigkeit einer Re-Regulierung und eines neuen staatlichen Gestaltungswillens haben das historische Interesse an der Verstaatlichung und Privatisierung von Verkehrsinfrastrukturen verstärkt. Politisch weht der Wind in den letzten Jahren wieder etwas vermehrt in Richtung einer Stärkung der staatlichen Gestaltungsmacht.

30 Hascher, Michael, *Politikberatung durch Experten. Das Beispiel der deutschen Verkehrspolitik im 19. und 20. Jahrhundert*, Frankfurt a. M. 2006.

31 Dienel, Hans-Liudger, Schmucki, Barbara (Hg.), *Mobilität für alle. Geschichte des öffentlichen Personennverkehrs in der Stadt zwischen technischem Fortschritt und sozialer Pflicht*, Stuttgart 1997.

Straßengewerbe

Ein noch weitgehend unterbelichteter Bereich der Straßengeschichte ist die Geschichte der Straßengewerbe. Der Begriff bezeichnet gleichzeitig kleine Nebengewerbe wie auch multinationale Unternehmen. Bleiben wir im Zentrum, dann gehören die Spedition und Logistik dazu, auch die Verkehrsbetriebe der Städte, die Straßenpolizei und die Verkehrsleitzentralen. Blicken wir eher an die Straßenränder, dann sind es die Motels, die Tankstellen, die Herbergen oder die Straßenprostitution. Hier stellt sich dann allerdings nicht nur die Frage der Zugehörigkeit, sondern immer auch der Abgrenzung. Es ist geplant, diesen Fragen einen eigenen Workshop des Arbeitskreises Verkehrsgeschichte zu widmen.

Überblick über die Beiträge des Sammelbands

Die Artikel in diesem Sammelband knüpfen an die oben genannten Forschungsdefizite an, hinsichtlich des Straßenthemas selbst, hinsichtlich der Erfassung aller Straßenkategorien, hinsichtlich der langen Dauer sowohl der Straßeninfrastruktur als auch der verkehrs- und planungspolitischen Diskurse, hinsichtlich der kultur- und konsumgeschichtlichen Implikationen der Automobilisierung und der Entwicklung der Straßenräume bis hin zu den wirtschaftlichen Effekten des Straßengüterverkehrs. Sie reichen von regional- bis zu unternehmensgeschichtlichen Fallstudien, von der Wirtschafts- bis zur Kulturgeschichte. Zudem bieten die Artikel jeweils auch Ausblicke auf Desiderate. Solche wären beispielsweise nicht nur die Fokussierung auf den Automobilverkehr, sondern auch auf die anderen (straßenbezogenen) Mobilitätsformen oder eine tiefgreifende wirtschaftsgeschichtliche Analyse des volkswirtschaftlichen Nutzens der Straßen und des Straßenverkehrs.

Der Chausseebau der zweiten Hälfte des 18. und des 19. Jahrhunderts gilt gemeinhin als Ausgangspunkt des modernen Straßenwesens und als politisch wichtig für die Entstehung und Entwicklung von staatlichen Verwaltungs- und Zuständigkeitsstrukturen im Verkehr sowie als wirtschaftlich bedeutend für die zunehmende Marktintegration der Gewerbe. Nicole Longen rückt mit der Fronarbeit einen Bereich ins Blickfeld, der bisher noch als mittelalterliches Relikt galt. Tatsächlich aber beruhten der Chausseebau und auch der Bau und Unterhalt anderer Straßen anfangs weitge-

hend auf der Inanspruchnahme von Frondiensten. Dabei kann Longen überzeugend nachweisen, dass die Institution der Fron sich gerade mit dem Chausseebau qualitativ und quantitativ wandelte, mithin selbst Element der Konstituierung und Modernisierung des staatlichen Zusammenhangs war. Die gleichzeitig sich anbahnende Ablösbarkeit der Arbeitsverpflichtung durch entsprechende Geldabgaben eröffnete neue Möglichkeiten sowohl des Straßenbaus als auch der Straßenverwaltung.

Der zweite Beitrag zum Chausseebau von Uwe Müller konzentriert sich auf einen Zeitraum im 19. Jahrhundert, in welchem die Straßen in den Schatten der Eisenbahnen gerieten und eine entsprechend geringere Beachtung sowohl der Zeitgenossen als auch der bisherigen verkehrsgeschichtlichen Forschung erhielten. Müller kann demgegenüber den hervorragenden Beitrag nachweisen, den der Straßenbau und die Straßen nicht zuletzt als »Zubringerverkehr« in zentralen politischen und wirtschaftlichen Wandlungsprozessen gespielt haben. Es handelt sich um wichtige Aspekte der Professionalisierung der staatlichen Verwaltung aller Hierarchiestufen und der Herausbildung der kommunalen Selbstverwaltung. Die Straßen waren zudem wichtige Entwicklungslinien für die Integration der Volkswirtschaft und der staatlichen Verkehrsinfrastrukturen.

Der dritte Beitrag blickt auf die institutionellen Verbindungen zwischen dem Straßenbau und anderen vor- und nachgelagerten Unternehmen. Eine solche frühe Verbindung bestand zwischen der Rohstoffgewinnung respektive -aufbereitung und der Tiefbauindustrie. Jan Ludwig zeigt das am Beispiel der rheinischen Basaltindustrie. Deren Entwicklung war in besonderer Weise auch vom neuen Verkehrsmittel, der Eisenbahn, abhängig, mit der sich die Reichweiten des Massengütertransports und allgemein der Märkte für diese Produkte nachhaltig veränderten.

Eines der großen Themen der Verkehrsgeschichte des 20. Jahrhunderts ist die Durchsetzung der Automobile und die folgende Massenmotorisierung. In seinem programmatischen Text fordert Gijs Mom eine international vergleichende Analyse der Rolle der Straßen bei der Durchsetzung und der folgenden Dominanz des Automobilismus. Da eine der Eigenschaften und gleichzeitig einer der Vorteile der Automobile in der von Tür zu Tür möglichen Bewegung liegt, müssen dafür die Straßen aller Reichweiten, aller Straßenklassen einbezogen werden. Es ist die Verästelung des Netzes, in der einerseits der Erfolg des Automobilverkehrs lag und in der andererseits auch die weiteren Mobilitätsformen zu thematisieren wären. Moms These ist, dass die in der Zwischenkriegszeit erfolgte Planung und Durch-

setzung des nun dominant auf den Automobilverkehr bezogenen hierarchischen Straßensystems den Durchbruch der Massenmotorisierung ermöglichte, und nicht erst der Bau von Autobahnen, die allerdings ein wichtiger und leistungsfähiger Teil des Netzes wurden.

Mit seiner Studie über die Geschichte des mexikanischen Straßenbaus in den Jahren von 1925 bis 1940 beschreibt Michael Wagner die Entwicklung unter der Bedingung der verkehrsinfrastrukturellen Rückständigkeit. Umso erstaunlicher mutet die zeitliche Koinzidenz mit Europa an. Diese betrifft nicht nur den Straßenbau selbst, sondern auch die Herausbildung gleicher oder ähnlicher Finanzierungsinstrumente. In Mexiko wurde von den Straßen nicht nur ein wirtschaftlicher Entwicklungsimpuls erwartet. Auf diesen wurden nicht nur Menschen und Güter, sondern auch die national gewendeten Fortschritts- und Entwicklungsideen transportiert.

Bernd Kreuzer gibt eine weit gefasste Übersicht über die verschiedenen Initiativen zum Autobahnbau, um vor diesem Hintergrund dann die österreichische Entwicklung darzulegen. Dabei beschränkt er sich für den internationalen Vergleich nicht wie sonst üblich auf amerikanische (*parkway*), italienische (*autostrade*) und deutsche (Autobahn) Stereotypen. Umso wertvoller sind denn auch seine Befunde: die Parallelen und Konstanten hinsichtlich des Gegensatzes von überregionalen Konzepten und den lokalen Verkehrsaufkommen, der zuerst vor allem privaten Trägerschaften und des damit verbundenen Konzepts der Mautfinanzierung, die typische Angebotsplanung, ohne dass schon eine entsprechende Nachfrage bestanden hätte, und schließlich auch die Tatsache, dass es erst zu Realisierungen kam, als der Staat die Initiative zum Autobahnbau übernahm.

Dass dies in Österreich unter deutscher Dominanz und Gleichschaltung und in großem Tempo geschah, macht den österreichischen Fall speziell. Jedoch waren auch diesbezüglich – wie übrigens ebenso im deutschen Autobahnbau, das zeigen die Beiträge von Ruppmann und Hascher – die vorher gemachten Pläne eine explizite und noch häufiger eine implizite Grundlage: Die Straßen mussten zuerst in den Köpfen gebaut werden. Das war ein diskursiver Prozess, der vor dem eigentlichen Straßenbau oftmals Jahrzehnte in Anspruch nahm.

Jan Oliva untersucht den Auf- und Umbau der tschechoslowakischen Straßeninfrastruktur in der Zwischenkriegszeit. Für die noch junge Republik war die räumliche und funktionale Umorientierung der Straßenbezüge eine existenzielle Frage. Dabei waren die diesbezüglichen Möglichkeiten finanziell und institutionell vielschichtig eingeengt, was wiederum Rück-

griffe auf bestehende Gesetze und auf überkommene Verwaltungsstrukturen notwendig machte. Die Straßeninfrastruktur war damit in der Tschechoslowakei gleichzeitig volkswirtschaftlicher Kontext der Staatsgründung wie auch in gewisser Weise eine Linie der Kontinuität älterer Institutionen und Muster.

Rainer Ruppmann schreibt ein wichtiges Kapitel der frühen deutschen Autobahngeschichte, indem er diese aus dem oftmals zu ausschließlich betrachteten Kontext des Nationalsozialismus herauslöst und in Beziehung zu früheren kommunalen Konzepten und Plänen setzt. Das macht seinen Blick frei, um im Autobahnbau der 1930er Jahre nicht nur den manifesten Führerwillen zu sehen. Vielmehr kann er in seiner regionalhistorischen Studie gegen diese Sicht ein vielschichtiges Beharren auf älteren Leitbildern und eine große Bedeutung sowohl der früheren Straßenbau-Selbstverwaltungen, der Partikularinteressen in Ländern und Kommunen und der Auftragsinteressen von Baustoff- und Bauindustrie nachweisen. Hervor tritt auch im deutschen Falle eine sehr langfristige Präfiguration sowohl der Diskurse als auch der Realisierungsmuster.

Eine ähnliche Langfristigkeit und Kontinuität verkehrspolitischer Grundeinstellungen kann Michael Hascher für die kollektive Einstellung gegenüber der Maut und damit der Straßenfinanzierung nachweisen. Sein Blick über die Grenzen, seine lange historische Herleitung und sein Vergleich mit dem Eisenbahnbau identifizieren dabei aber nicht nur übergreifende, ähnliche Bedingungen und Konstellationen, sondern komplementär auch regionale Besonderheiten.

Der Beitrag von Alexander Gall behandelt den Prozess der verkehrspolitischen Festlegung für die Zeit der Planungseuphorie der 1960er und 1970er Jahre. Anhand der Fernstraßenplanung erschließt er das bis in die Gegenwart reichende Spannungsfeld zwischen großen Zielen und beschränkten Mitteln, zwischen wissenschaftlicher Expertise und regionalen Interessen einer zeitgeschichtlichen Betrachtung. Die bezweckte Entpolitisierung und Rationalisierung der Netzfestlegung durch die Delegation an die Planungswissenschaften zeitigte schließlich ein so dichtes Netz von neuen und auszubauenden Straßen, dass die verkehrspolitischen Verteilungskämpfe dann doch ausbrachen – allerdings nicht bei der eigentlichen Netzplanung, sondern bei der Priorisierung der Vorhaben.

Andere Perspektiven und andere disziplinäre Verankerungen verhelfen zu anderen Einsichten. Thomas Zeller untersucht am Beispiel der amerikanischen Parkways und der deutschen Ausflugsstraßen die kultur- und

konsumgeschichtlichen Implikationen der Automobilisierung. Der heutigen Wahrnehmung eines Kontrastes zwischen Straßen und Natur ging in der Zwischenkriegszeit und in den frühen Nachkriegsjahren die verbreitet wahrgenommene Einheit von Natur und technischem Bauwerk voraus: Die Automobile waren dabei nicht einfach Vehikel zur Überwindung des Raumes, sie veränderten Seh- und Erfahrungshorizonte sowie die schicht- und verkehrsmittelspezifische Raumerschließung und Rauman eignung. Sie machten die Landschaft zum Konsumgut.

In einem kultur- und medienwissenschaftlichen Ansatz interessieren Benjamin Steininger die technik- und wissenschaftsgeschichtlichen Belange des Straßenbaus, denen er am Beispiel des frühen Automobilstraßen- und im Besonderen des frühen Autobahnbaus nachgeht. Dabei ist auch die gewählte Form des wissenschaftlichen Essays bemerkenswert, der Bereiche des Straßenthemas, jene »Membran zwischen Mensch und Landschaft«, die Wissensfelder zwischen Natur und Technik, auszuleuchten vermag, die anders kaum so adäquat gefasst werden könnten. Hervor tritt die Straße »als eine Art unintendiertes Labor, als wissenschaftliches Medium zur Erkenntnis der Landschaft«.

Auf kaum einem Gebiet lassen sich die Bezüge zwischen dem Güterverkehr – einem ausgesprochenen Defizit der Verkehrsgeschichte – und der Volkswirtschaft überzeugender aufzeigen als auf dem Gebiet der Logistik, die ebenfalls erst in den letzten Jahren ins verkehrsgeschichtliche Blickfeld gerückt wurde. Richard Vahrenkamp zeigt als einer der Pioniere auf diesem Gebiet, wie die dynamische Verbesserung des Straßenzustands und der Automobile die Bedingungen für den Güter austausch von der Eisenbahn- zur Lastkraftwagenlogistik grundlegend veränderten. Die Straßennetze, die Automobilisierung des Güter- und des Personenverkehrs und die Entwicklung eines konsumorientierten Wirtschaftssystems waren parallele, oft vielfältig miteinander verbundene Faktoren und Trends, wobei die Automobilindustrie und die vor- und nachgelagerten Industrien und Dienstleistungen selbst eine bedeutende Rolle spielten.

Markus Hesse thematisiert die Logistik für die Nachkriegszeit. Dabei legt er den Schwerpunkt auf die Entwicklung der letzten Jahrzehnte. In diesem Zeitraum wurde die Logistik von einem einfachen Dienstleistungszweig zu einem »Schlüsselglied der vernetzten Ökonomie«. Seine Verbindung von allgemeineren Betrachtungen mit einer Fallstudie führt an die Nahtstelle zwischen der Verkehrsgeschichte, der Geografie, der Raumordnungspolitik sowie der aktuellen Raumwirtschaft und damit in eine für

unser Fach überaus anregende, aber auch anforderungsreiche Interdisziplinarität.

Und schließlich gibt Paul Erker einen Einblick aus unternehmensgeschichtlicher Perspektive, wobei sich einmal mehr in besonderer Weise die Fruchtbarkeit dieses Ansatzes erweist. Er beschreibt die Entwicklung des Familienunternehmens Dachser vom Fuhr- und Speditionsunternehmen zum global tätigen Logistikdienstleister. Der Terminus der »logistischen Revolution« erweist sich für die im letzten Viertel des 20. Jahrhunderts und bis in die Gegenwart andauernden Prozesse der Deregulierung, der Globalisierung und des informationstechnologischen Umbruchs als vollauf berechtigt. Am Unternehmen Dachser kann dieser atemberaubende Prozess von der »bloßen infrastrukturellen Verknüpfung speditionsorganisatorischer Abläufe [...] zu einem komplexen informations- und kommunikationstechnisch basierten Produktionssystem logistischer Dienstleistungen« gleichsam mit der Lupe betrachtet werden, wobei die gelungene Einbettung in den allgemeinen Kontext eine besondere Voraussetzung einer solchen Herangehensweise bleibt.

In ihrer Bandbreite zeigen die Artikel dieses Sammelbands, welche Dynamik für die Erschließung neuer Fragestellungen in einer innovativen, mutigen, kulturwissenschaftlich orientierten und international vergleichenden Straßengeschichte für die Wirtschafts-, Unternehmens-, Technik- und Kulturgeschichte von Verkehr und Mobilität liegt.

Fronarbeiten zur Finanzierung von Infrastruktur

Der Ausbau des Straßennetzes im Kurtrierer Raum,
1716–1841

Nicole K. Longen

Einleitung

Der Einsatz von Frondiensten wird für gewöhnlich im Rahmen der mittelalterlichen Geschichte und insbesondere unter dem Aspekt der Villikationsverfassung und der Leibeigenschaft untersucht.¹ Die noch während der Frühen Neuzeit existierenden Fronverpflichtungen werden meistens mit dem Bereich der Gutsherrschaft in Ostdeutschland und der Intensivierung der Fronverpflichtungen seit dem 14./15. Jahrhundert in Zusammenhang gebracht.² Für die westlichen, grundherrschaftlich organisierten Gebiete ging man hingegen bisher von einer allmählichen Abnahme und Ablösung der Fronleistungen durch Zinsleistungen (Frondienstgelder) seit dem Hochmittelalter aus.³

Entgegen dieser allgemeinen Annahme lässt sich jedoch feststellen, dass Gemeindefronleistungen und insbesondere Frondienste im Rahmen des Auf- und Ausbaus des modernen Staatsapparates noch in der Mitte des 18. Jahrhunderts, teilweise sogar bis weit in die erste Hälfte des 19. Jahr-

1 Rösener, Werner, »Frondienste«, in *LexMa* IV, München, Zürich 1989, Sp. 986–989, hier Sp. 988 f. Für den Komplex der Leibeigenschaft vgl. Andermann, Kurt, »Leibeigenschaft am mittleren und nördlichen Oberrhein in der frühen Neuzeit«, in: Klussmann, Jan (Hg.), *Leibeigenschaft: Bäuerliche Unfreiheit in der frühen Neuzeit*, Köln u. a. 2003, S. 63–75; Blickle, Peter, *Von der Leibeigenschaft zu den Menschenrechten. Eine Geschichte der Freiheit in Deutschland*, München 2003, S. 241 f.

2 Zur Gutsherrschaft vgl. u. a. Enders, Lieselott, *Die Uckermark. Geschichte einer kurmärkischen Landschaft vom 12. bis zum 18. Jahrhundert*, Weimar 1992; Peters, Jan, »Gutsherrschaft. Ein Jahrzehnt Potsdamer Forschungserfahrungen«, *Zeitschrift für Agrargeschichte und Agrarsoziologie* 53 (2005), S. 77–85.

3 Rösener, Frondienste (wie Anm. 1), S. 988 f. Grundlegend: Theuerkauf, Gerhard, »Frondienste«, in: HRG I, Berlin 1971, Sp. 1306–1309; Trossbach, Werner, *Bauern 1648–1806*, München 1993.

hunderts hinein, eine wichtige Rolle spielten. Die Fronen kamen hauptsächlich für den Aufbau staatlicher Infrastruktur, beispielsweise im Wege- und Chausseebau, sowie für Arbeiten innerhalb der Kommunen zum Tragen. Darüber hinaus wurden Fronen in Kriegszeiten unter anderem für Schanz- und Militärdienste eingefordert.⁴

Unsere Analyse gilt dem Einsatz von Fronarbeiten zur Finanzierung von Infrastruktur, für den Zeitraum von 1716 bis 1841 exemplarisch dargestellt anhand des Ausbaus des Straßennetzes im ehemaligen Kurtrierer Raum und den daraus resultierenden Fronverpflichtungen der Gemeinden. Nach einer Definition des Begriffes »Frondienst« wird kurz der geografische und zeitliche Rahmen der Studie aufgezeigt. Daran schließen sich einige Bemerkungen zur Fragestellung sowie zum Forschungsstand an. Den Schwerpunkt dieser Untersuchung bildet eine vergleichende Betrachtung der Wegebaufronen unter kurfürstlicher, französischer und preußischer Herrschaft. Abschließend werden die bisherigen Ergebnisse zusammengefasst.

Definitionen

Unter Fronen sind alle von einem Herrn beziehungsweise einer Herrschaft (Grund-, Leib- und Landesherrschaft) oder vom Staat geforderten körperlichen Arbeitsleistungen zu verstehen.⁵ Für gewöhnlich wurden diese Dienste nicht oder nur durch ein geringes Entgelt entlohnt. Teilweise wurde allerdings die Verpflegung für die Fronarbeiter gestellt. Unter preußischer Verwaltung war es im Wegebau ferner üblich, einzelne Streckenabschnitte als Fronarbeiten an die Fronpflichtigen zu vergeben. Diese in

4 Zur Fron in der Frühen Neuzeit vgl. allgemein Blickle, Renate, »Scharwerk in Bayern. Fronarbeit und Untertänigkeit in der Frühen Neuzeit«, *Geschichte und Gesellschaft* 17 (1991), S. 407–433. Zur Infrastrukturpolitik vgl. Müller, Uwe, *Infrastrukturpolitik in der Industrialisierung: Der Chausseebau in der preußischen Provinz Sachsen und dem Herzogtum Braunschweig vom Ende des 18. Jahrhunderts bis in die siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts*, Berlin 2000, S. 59; Zückert, Hartmut, *Die sozialen Grundlagen der Barockkultur in Süddeutschland*, Stuttgart, New York 1998.

5 Vgl. Haberkern Eugen; Wallach Joseph Friedrich, *Hilfswörterbuch für Historiker. Mittelalter und Neuzeit*, 2. Aufl., Bern, München 1964, S. 215 f.; Bundesfinanzakademie, *Vom Frondienst zur modernen Steuer*. Eine Ausstellung zur Einweihung der neuen Zentralbibliothek der Fachhochschule für Finanzen in Nordkirchen am 28. April 1981, Siegburg 1981, S. 4.

verschiedene Parzellen aufgeteilten Fronarbeiten wurden als »Loose« bezeichnet.

Wie eingangs bereits angedeutet, werden in der Forschung die Frondienste weitestgehend mit den Bereichen »Landwirtschaft« und »Mittelalter« assoziiert.⁶ Die Frondienste zählten zu den Hauptverpflichtungen der abhängigen bäuerlichen Bevölkerung im Mittelalter. Dauer und Ausmaß der Abgaben variierten indes je nach Gebiet, den unterschiedlichen Typen der Grund- beziehungsweise Gutsherrschaft und dem jeweiligen Zeitraum.⁷ Die Fronen wurden vor allem in der Landwirtschaft (Getreide- und Weinbau), im Transport- und Bauwesen sowie als Jagddienste eingesetzt. Ferner wurden Fronleistungen für die Verwaltung (Boten- und Wacht-dienste u. a.) eingefordert.

In der Frühen Neuzeit erweiterte sich das Einsatzfeld der Fronen jedoch zunächst noch.⁸ Neben den oben genannten traditionellen Diensten spielten vom 17. bis zum 19. Jahrhundert die Arbeiten für die Kommunen und für den Ausbau des staatlichen Apparats eine wichtige Rolle.⁹ Fronleistungen wurden jetzt in größerem Umfange für die Landesherrschaft respektive für den Staat erbracht. Renate Blickle spricht in diesem Zusammenhang von den Fronen als einem Element frühneuzeitlicher Staatlichkeit.¹⁰

Neben der barocken Repräsentation (Schloss- und Klosterbau) bildete die frühneuzeitliche Infrastrukturpolitik ein weites Einsatzfeld für Fron-

6 Vgl. z. B. Rösener, Werner, *Grundherrschaft im Wandel. Untersuchungen zur Entwicklung geistlicher Grundherrschaft im südwestdeutschen Raum vom 9.–14. Jahrhundert*, Göttingen 1991; Henning, Friedrich-Wilhelm, *Dienste und Abgaben der Bauern im 18. Jahrhundert*, Stuttgart 1969, S. 120, 146.

7 Rösener, Frondienste (wie Anm. 1), S. 986 f. Rösener geht von einer Abnahme der Fronen durch Zinsleistungen seit dem Hochmittelalter aus (ebd. S. 988 f.).

8 Zur zweiten Leibeigenschaft in den gutsherrschaftlichen Gebieten vgl. u. a. Demade, Julien, »Die neuen Leibeigenschaft in Mittel- und Nordeuropa (13.–16. Jahrhundert)«, *Zeitschrift für Agrargeschichte und Agrarsoziologie* 52 (2004), S. 103–111 sowie Peters, Gutsherrschaft (wie Anm. 2), S. 77–85.

9 Zur Bewertung der Frondienste in der neueren Forschung vgl. Blickle, Scharwerk (wie Anm. 4), S. 407; Andermann, Leibeigenschaft (wie Anm. 1), S. 64 f., 71 und Blickle, Von der Leibeigenschaft (wie Anm. 1), S. 237, 263 f. Sie ordnen die Frondienste weiterhin nur unter dem Bereich der bäuerlich-herrschaftlichen Beziehungen bzw. der Leibeigenschaft ein.

10 Blickle, Scharwerk (wie Anm. 4), S. 407. Blickle nahm für Bayern eine Unterscheidung der Fron auf Basis der Rechtsgrundlage vor. Sie trennt folglich zwischen dem niedrigen Scharwerk, das der Vogtei geschuldet wird, und dem hohen, das der landesfürstlichen Obrigkeit zugehörig ist (ebd. S. 410).

dienste.¹¹ Der Landesherr beziehungsweise der Staat zog die Bevölkerung nun im Rahmen der Fronverpflichtungen zum Bau von Chausseen, Kanälen und Entwässerungsprojekten heran. Darüber hinaus wurden Fronleistungen für Militärdienste (Festungsbau und Fourage) eingefordert. Durch die oben gewählte Definition kann auch dieses wesentlich weiter gefasste Verwendungsspektrum der frühneuzeitlichen »staatlichen« Frondienste berücksichtigt werden.

Der geografische und zeitliche Rahmen

Unser Untersuchungsgebiet bildet der ehemalige Territorialstaat »Kurtrier« als ein juristisch und politisch definierter Raum. Das Trierer Erzstift teilte sich in zwei Verwaltungseinheiten: in das Obererzstift mit Trier und in das Niederstift mit Koblenz als Hauptstadt.¹² Im Folgenden werden die Stadtgemeinde Trier und die um Trier herum liegenden Dörfer und Vororte bevorzugt betrachtet. Der Schwerpunkt des Untersuchungsgebietes liegt somit im Obererzstift. Um Unschärfen in der Beschreibung zu vermeiden, erwies sich eine weitere Begrenzung als notwendig. Aufgrund dessen werden alle Klosterenkaven, Kondominien sowie mediatisierten oder verpfändeten Herrschaften ausgeklammert.¹³

Das Gebiet des ehemaligen Kurtrierer Erzstiftes war im 18. Jahrhundert und noch darüber hinaus agrarisch geprägt und zeichnete sich durch eine schwache ökonomische Struktur aus. Die finanziellen Ressourcen des Erzstiftes waren seit dem Dreißigjährigen Krieg durch die fast ein Jahrhundert andauernde Kriegszeit (bis 1714), die nur durch eine kurze Erholungsphase Mitte des 17. Jahrhunderts unterbrochen wurde, erheblich geschwächt worden. Der allmähliche, im 18. Jahrhundert einsetzende wirt-

11 Zur Wiedereinführung der Fron u. a. durch die Klöster Ottobeuren und Schwarzach vgl. Zückert, Soziale Grundlagen (wie Anm. 4), S. 87, 188–192, 206, 209–211.

12 Zur Einteilung des Erzstifts in Ober- und Niederstift und zur Organisation der Landstände vgl. Dillinger, Johannes, »Böse Leute«. *Hexenverfolgung in Schwäbisch-Österreich und Kurtrier im Vergleich*, Trier 1999, S. 72–79; ders., »Demokratie im Kurstaat?: Deputierte von Bauern und Bürgern auf den Landtagen des Kurfürstentums Trier«, *Kurtrierisches Jahrbuch* 46 (2006), S. 201–216.

13 Zur Rechtslage vgl. Fabricius, Wilhelm, *Die Karte von 1789. Einteilung und Entwicklung der Territorien von 1600–1794, Erläuterungen zum geschichtlichen Atlas der Rheinprovinz*, Bd. 2, Bonn 1898, ND Bonn 1965, S. 107–219; Irsigler, Franz, *Herrschaftsgebiete im Jahre 1789*, Köln 1982, Karte V,1.

schaftliche Aufschwung wurde unter anderem durch die Belastungen gehemmt, die aus der französischen Besetzung resultierten.¹⁴ Erst unter Napoleon zeichnet sich durch die Eingliederung der Rheinlande in die französische Republik ein langsamer wirtschaftlicher Aufstieg ab.¹⁵ Die ersten drei Jahrzehnte unter preußischer Herrschaft waren dagegen zunächst durch soziales Elend und eine krisenhafte Wirtschaftslage geprägt.¹⁶ Der Wegfall des staatlichen Zoll- und Blockadesystems, der Verlust der Wirtschaftsbeziehungen zu Frankreich sowie die Missernten von 1816/17 wirkten sich äußerst negativ auf die wirtschaftliche Lage der Region aus.¹⁷

Der Untersuchungszeitraum setzt mit den ersten Wegebaureformen unter den Kurfürsten Franz Ludwig von Pfalz-Neuerburg (1716–1726) und Franz Georg von Schönborn (1729–1756) ein. Nach den Anfängen des Chausseebaus unter kurfürstlicher Regie wird ferner die Erweiterung des Kantonal- und Fernstraßennetzes seit der Besetzung des Erzstiftes durch französische Truppen 1794/98 näher betrachtet. Unter preußischer Verwaltung liegt der Schwerpunkt auf den ersten drei Jahrzehnten unter dem neuen Regime. Den Schlusspunkt der Studie bildet die Neuregelung der Finanzierung der Staats- und Bezirksstraßen 1841.¹⁸

Fragestellung und Zielsetzung

Die folgende Analyse gilt dem Einsatz von Frondiensten für den Bau und den Unterhalt von Wegen und Chausseen seit der Zeit des Kurfürsten Franz Ludwig von Pfalz-Neuerburg. Nach einem kurzen Blick auf die kurtrierische Wegeordnung von 1753 wird untersucht, wo in diesem Zeitraum Straßen gebaut und mit welchen Mitteln diese Baumaßnahmen bezahlt wurden. Hier ist auch nach einer möglichen Ersetzung der Fronleistungen

14 Irsigler, Franz, »Wirtschaftsgeschichte der Stadt Trier 1580–1794« in: Düwell, Kurt, Irsigler, Franz (Hg.), *Trier in der Neuzeit*, 2. Aufl., Trier 1996, S. 99–201, hier S. 100, 184.

15 Müller, Michael, »Die Stadt Trier unter französischer Besetzung (1794–1814)«, in: Düwell, Irsigler, Trier (wie Anm. 14), S. 377–398, hier S. 391 f.

16 Kohl, Thomas, *Familie und soziale Schichtung. Zur historischen Demographie Triers 1730–1860*, Stuttgart 1985, S. 54 f., 61–64.

17 Vgl. Koltes, Manfred, *Das Rheinland zwischen Frankreich und Preußen. Studien zur Kontinuität und Wandel am Beginn der preußischen Herrschaft (1814–1822)*, Köln u. a. 1992, S. 299 f., 401–408.

18 Heimers, Manfred, »Trier als preußische Bezirkshauptstadt im Vormärz (1814–1848)«, in: Düwell, Irsigler, Trier (wie Anm. 14), S. 399–419, 411 f., 417 f.

durch Frondienstgelder zu fragen. Neben den unter dem kurfürstlichen Regime eingeführten Reformen werden gleichzeitig die technischen Details des Straßenbauwesens näher betrachtet und nach Vorbildern für den kurtrierischen Chausseebau gefragt. Überdies wird untersucht, inwieweit es einen Zusammenhang zwischen der Ausweitung der Frondienste und der Einführung des Chausseebaus im Kurtrierer Raum gab. Mit Blick auf die spätere französische beziehungsweise preußische Verwaltung wird ferner nach einer Transformation beziehungsweise Umnutzung der Frondienste unter der jeweiligen Herrschaft gefragt.

Forschungsstand

Eine einschlägige, systematische Arbeit über den Einsatz von Fronleistungen in der Frühen Neuzeit,¹⁹ gerade auch für den Wege- und Chausseebau in den grundherrschaftlich organisierten Gebieten, existiert bislang nicht. Erst in den letzten Jahren beschäftigten sich einige Untersuchungen zur »Infrastrukturpolitik« eingehender mit den Fronleistungen der Anwohner. So stellte unlängst Müller in seiner Arbeit über den Chausseebau in der preußischen Provinz Sachsen und im Herzogtum Braunschweig die Bedeutung dieser Dienste für Unterhalt und Ausbau des Straßennetzes bis zu ihrer Aufhebung während der Agrarreformen dar, ohne sie allerdings näher zu spezifizieren.²⁰

Zum Thema Wegebau und Infrastrukturpolitik im Gebiet des ehemaligen Trierer Erzstifts liegen bisher nur einige wenige Aufsätze und Publikationen vor. Die Forschung konzentrierte sich im Wesentlichen auf den preußischen Straßenbau. Der kurtrierische Straßenbau wird nur in der Dissertation von Rapp und in verschiedenen, kleineren Aufsätzen, zum

19 Vgl. hierzu Blickle, Von der Leibeigenschaft (wie Anm. 1), S. 237 f. Blickles Ausführungen fallen allerdings stark pauschalisierend aus. Vgl. ferner die Studien von Hennigs, die im Kontext der Mobilitätsforschung die Fuhr- und Botendienste der Untertanen untersucht (u. a. Hennigs, Annette, *Gesellschaft und Mobilität. Unterwegs in der Grafschaft Lippe 1680 bis 1820*, Diss. phil. Bielefeld 2002).

20 Vgl. Müller, Infrastrukturpolitik (wie Anm. 4), S. 59, 110, 121, 125, 280, 300. Eine systematische Auflistung der einzelnen Fronverpflichtungen bzw. der Surrogatgelder fehlt bei ihm. Müller sieht in den Fronen ferner ein Mittel staatlicher Beschäftigungspolitik. Als Beispiele hierfür führt er den Einsatz städtischer Unterschichten für kommunale Pflasterarbeiten oder als Lohnarbeiter im Chausseebau an (ebd. S. 213).

Beispiel von Gerteis, näher beleuchtet.²¹ Vereinzelt wurden verschiedene Wegebaumaßnahmen im Zusammenhang mit der Trierer und Koblenzer Stadtgeschichte angeführt.²² Im Vordergrund dieser Arbeiten stehen zu meist einzelne Straßenbauprojekte der kurfürstlichen Wegebaukommission Ende der 1780er Jahre. Die sozialen und wirtschaftlichen Folgen des Einsatzes von Frondiensten im Wegebau werden, wenn nur am Rande erwähnt.

Den Wegebau unter französischer Herrschaft hat die Forschung bisher fast völlig ausgeklammert.²³ Vereinzelt Hinweise zum Wegebau im ehemaligen Erzstift unter französischer Verwaltung finden sich in den Arbeiten zum preußischen Wegebau.²⁴ Grundlegend für die preußische Zeit sind zwei Publikationen über die Verkehrspolitik und den Straßenbau in den Regierungsbezirken Trier und Koblenz.²⁵ Als einzige neuere Studie liegt eine Trierer Magisterarbeit über den Gemeindegewebau im Landkreis Zell vor. Brandes unterscheidet in ihrer Arbeit allerdings nicht zwischen grund herrschaftlichen und staatlichen Frondiensten, sodass sie die Naturalleis-

21 Rapp, Wolf Ulrich, *Stadtverfassung und Territorialverfassung. Koblenz und Trier unter Kurfürst Clemens Wenzeslaus (1768–1794)*, Frankfurt a. M. u. a. 1995; Gerteis, Klaus, »Als die »Bitburger« fast durch Aach geführt worden wäre. Zur Straßenbaupolitik vor 200 Jahren«, *Jahrbuch des Kreises Trier-Saarburg* (1992), S. 125–129.

22 Heimers, Trier als preußische Bezirkshauptstadt (wie Anm. 18); Kocher, Alice, »Trier zwischen Revolution und Reichsgründung (1848–1871)«, in: Düwell, Isigler, Trier (wie Anm. 14), S. 421–436; Müller, Trier unter französischer Besatzung (wie Anm. 15); Müller, Jürgen, »Bürgerprotest und Reformbegehren am Ende der kurfürstlichen Zeit«, in: Batori, Ingrid (Hg.), *Geschichte der Stadt Koblenz*, Bd. 1, Koblenz 1992, S. 162–178; ferner Zenz, Emil, *Geschichte der Stadt Trier im 19. Jahrhundert*. Bd. 1: *Vom Beginn der französischen Herrschaft bis zum Ende der Revolution von 1848 (1794–1850)*, Trier 1979; ders. *Trier im 18. Jahrhundert, 1700–1794*, Trier 1981.

23 Vgl. u. a. Beuttenmüller, Claus Peter, »Zum Schantzendienst beordert: Einsatz trierischer Bürger und Bauern zu Befestigungsarbeiten seit 1792«, in: Dühr, Elisabeth (Hg.), *Unter der Trikolore. Trier in Frankreich – Napoleon in Trier 1794–1814*, Bd. 1, Trier 2004, S. 204–222, hier S. 209, 213; Bösenberg, Hans, *Die Entwicklung der Provinzialstraßen der Rheinprovinz*, Phil. Diss., Düsseldorf 1918, S. 7 f.; Freund, Elmar, *Das Straßenwesen in Rheinland-Pfalz. Geschichte, Zustand, Verkehr, Finanzierung*, Diss. Mainz 1956, S. 11 ff.

24 Beck, Otto, *Beschreibung des Regierungsbezirks Trier*, 3 Bde., Trier 1868–1871, hier Bd. III, S. 37 ff.; Weinand, Helmut, *Die preußischen Staats- und Bezirksstraßen im Regierungsbezirk Koblenz bis zum Jahre 1876*, Bonn 1971, S. 34 ff.; Germershausen, Albrecht, Seydel, Gustav, *Das Wegerecht und die Wegeverwaltung in Preußen nebst Entwurf einer Wegeordnung*, 2 Bde., 4. vollst. überarb. Aufl., Berlin 1832, Bd. 1, S. 214 f.

25 Weinand, Preußische Staats- und Bezirksstraßen (wie Anm. 24); von Hugo, Conrad, *Verkehrspolitik und Straßenbau im Regierungsbezirk Trier von 1815 bis 1875*, Phil. Diss. (masch.), Bonn 1962.