

HANS-GEORG STEPHAN

BINNENSTRUKTUR UND ÖFFENTLICHE RÄUME  
IN DER MITTELALTERLICHEN STADTWÜSTUNG NIENOVER  
– NEUE ERKENNTNISSE ZUM MITTELALTERLICHEN STRAßENBAU  
IM WESERBERGLAND

Vor der Burg Nienover, dem Kristallisationskern einer Grafschaft neuen Typs seit spätsalischer Zeit, wurde um 1190–1200 auf ehemaligem Ackerland planmäßig eine neue Marktsiedlung bzw. Stadt angelegt. Diese entstand mutmaßlich auf Initiative der Burgherren im Kontext der Residenzverlegung der Grafen von Dassel. Für den Aufbau einer Landesherrschaft war für diese damals in der Region bedeutenden Magnaten Nienover aufgrund der Nähe zur Weser und zum Reinhardswald mit den zugehörigen Dasseler Besitz- und Herrschaftsgebieten günstiger gelegen als Dassel am Nordrande des Solling (Günther 1989; Kruppa 2002; Streich 1996). Die Stadtinnenfläche, etwa 8 ha einschließlich der Burg, war recht großzügig ausgelegt. Sie entsprach mutmaßlich den Bedürfnissen und Erwartungen der Herrschaft für ihre wirtschaftlichen Entwicklungsprojekte für den engeren Einflußbereich.

Zu diesen gehörte die Erschließung von neuen landwirtschaftlichen Flächen einschließlich des planmäßigen Ausbaus und der Neugründung von Dörfern insbesondere in bis dahin nur extensiv genutzten Gebieten in den Bergregionen von Solling und Reinhardswald wie auch die vermehrte Nutzung des Waldes und seiner Bodenschätze (Abb. 1). Die völlig in Vergessenheit geratene Siedlung Nienover wurde erst 1993 neu entdeckt und im Rahmen von Prospektionen und Forschungsgrabungen in den Jahren 1993 bis 2007 auf Initiative des Verfassers in größeren Teilen erforscht. Freigelegt wurden bislang etwa 15% der Gesamtfläche, ein auch im europäischen Vergleich respektabler Teil der Stadt. Fast

zwei Drittel des ehemaligen Stadtareals waren ursprünglich Ackerland und konnten mit Feldbegehungen intensiv prospektiert werden (König 2005/2009; Küntzel 2005a; im Druck; Stephan 2001; 2002; 2010). Dennoch bleiben auf diese Weise gewonnene Daten lückenhaft. Gezielte weitere Grabungen wären zur Klärung etlicher Kernfragen der Binnenstruktur und Siedlungsentwicklung unbedingt nötig gewesen. Sie sind aus schwerwiegenden äußeren Gründen in absehbarer Zeit kaum mehr durchführbar.

Wie bei den meisten verödeten mittelalterlichen Städten sind die Eingrenzung der Stadtfläche und die Klärung der Infrastruktur nur mit archäologischen Methoden möglich. Stadtpläne bzw. Karten, die Aufschlüsse über die Binnenstruktur der Stadt vermitteln, sind nicht bekannt. Auch über Tage erhaltene eindeutig interpretierbare Relikte gibt es kaum. Die wenigen Spuren der mittelalterlichen Stadt, die sich im Geländere relief konserviert haben, waren erst nach Vorliegen archäologischer Befunde einigermaßen plausibel interpretierbar. Somit blieben Geländebegehungen, Befliegungen, Erdbohrungen, geoelektrische und geomagnetische Prospektionen, vor allem aber Ausgrabungen und deren Auswertung als einzige Mittel zur Klärung der vielen offenen Fragen. Dieses höchst aufwendige und mühsame Unterfangen besitzt den Vorteil, dass völlig unabhängig von neuzeitlich überlieferten Planstrukturen letztlich ungewissen Alters, die seit Generationen für die Rückschreibung von überlieferten Stadtstrukturen weit hinein ins Mittelalter oder gar

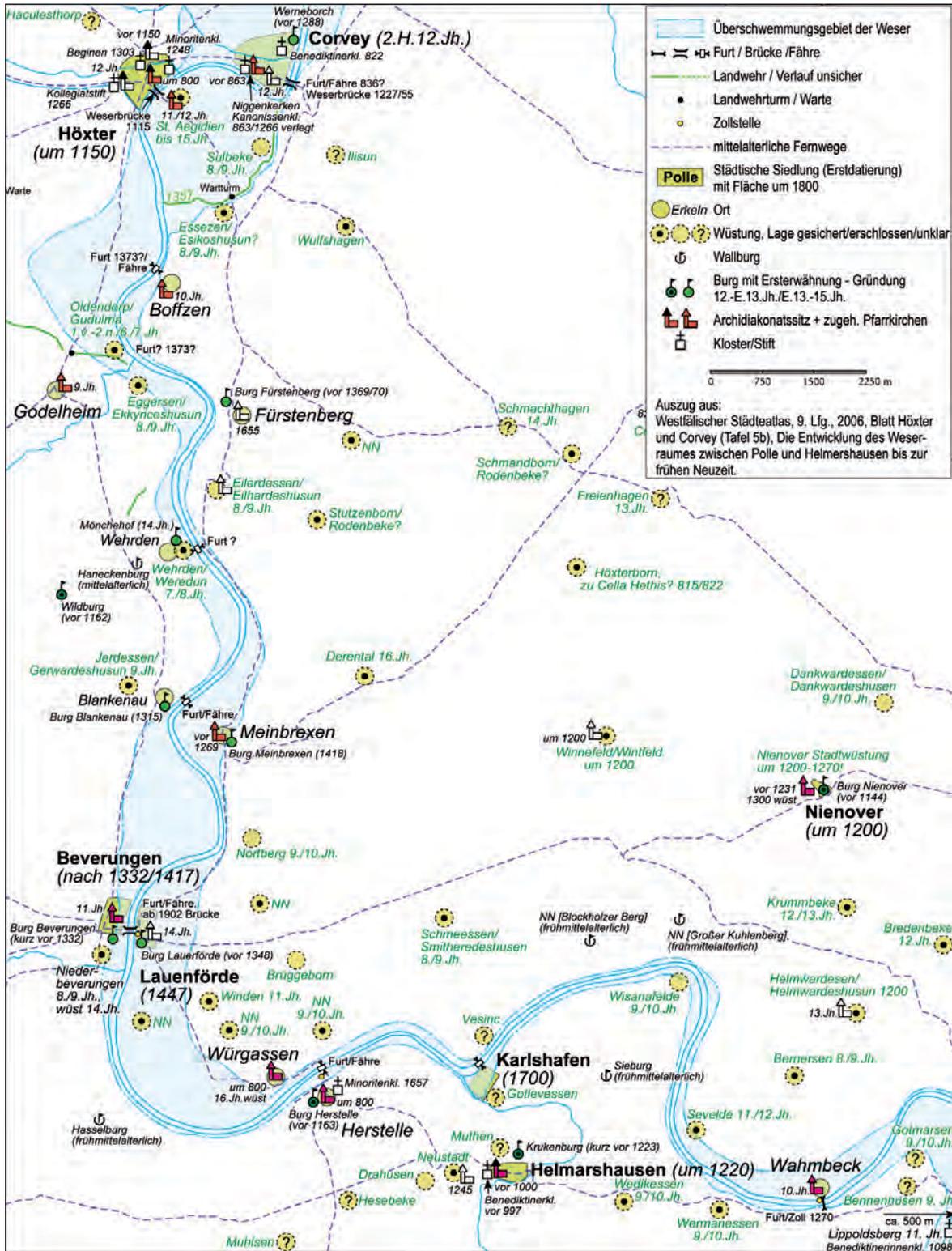


Abb. 1. Die historische Kulturlandschaft im Weserbergland zwischen Bodenfelde und Höxter (geringfügig ergänzt Ausschnitt aus der Umlandkarte des Blattes Höxter und Corvey im Westfälischen Städteatlas, nach Koch u. a. 2006)

darüber hinaus in Frühgeschichte und Antike genutzt werden, nahezu ausschließlich mittelalterliche Befunde zu dokumentieren sind. Diese müssen dann allerdings ebenfalls interpretiert und auf einer

höheren Ebene zu einem Mosaik zusammengefügt werden, das gesicherte und auch hypothetische Rückschlüsse auf die Gestalt der mittelalterlichen Stadt ermöglicht.



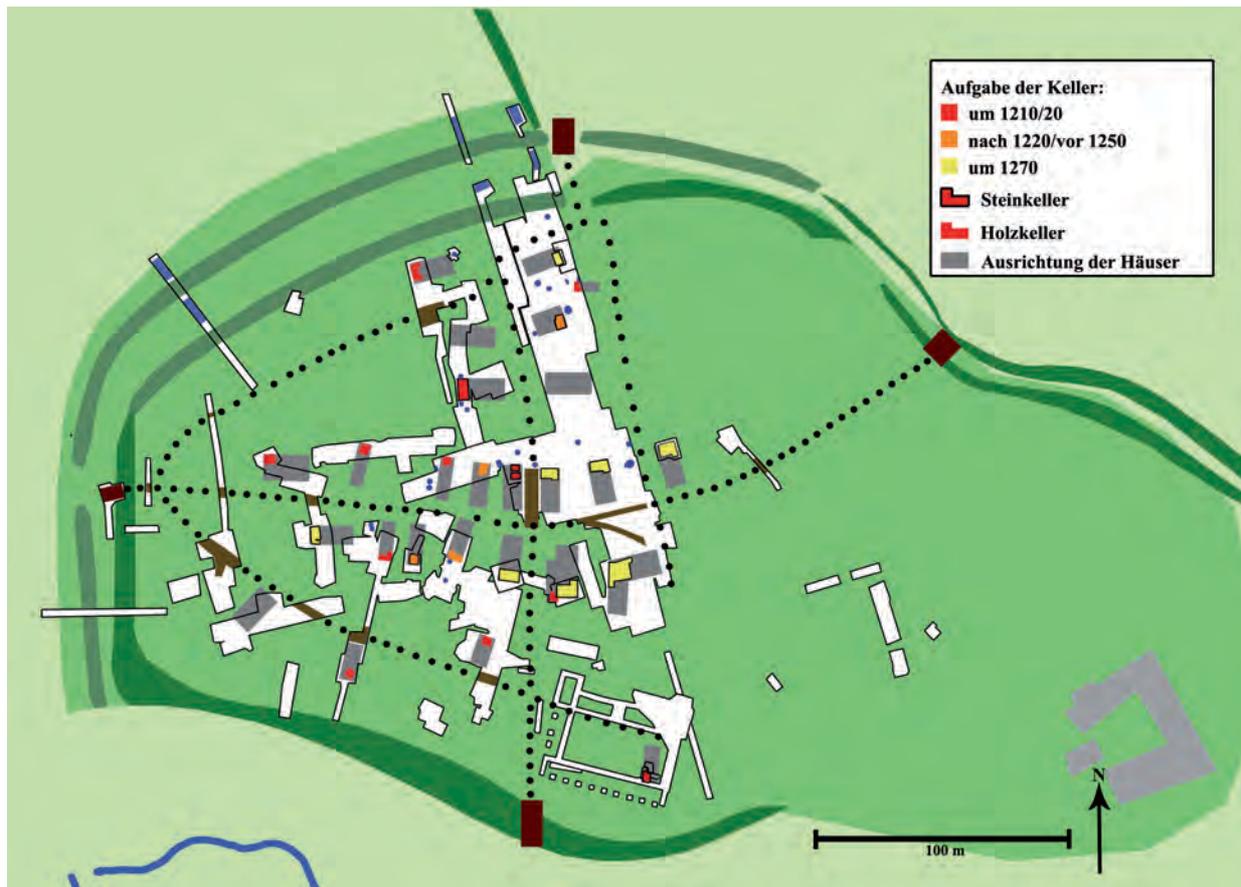


Abb. 3. Schematischer Übersichtsplan zu den Grabungen in der Stadtwüstung Nienover (nach Ralf Mahytka)

te dürfte allerdings mindestens etwa 10 bis 11 m betragen haben. Obgleich die Befestigungsanlagen etwa an der ausgegrabenen Stelle nahe am Westtor von der Feindseite her ein recht imposantes Bild geboten haben müssen bleibt evident, dass die Stadt nicht primär eine Festung war. Die Holz-Erde-Konstruktion der Ortsbefestigung war ein Schutzwall für die Einwohner und eine Rechtsgrenze sowie eine Vorfeldsicherung für die landesherrliche Burg. Zum Ausbau einer Mauerbefestigung kam es offenbar nicht, auch Türme sind nicht belegt.

Grabungen im Nordwesten der Stadt ergaben, dass in diesem besonders gefährdeten Bereich mit überhöhtem Vorgelände ein mächtiger doppelter Wall und Graben vorhanden waren. Der innere Wall von etwa 10 bis 11 m Breite mit davor gelagertem etwa 9 m breitem Graben entsprach in den Dimensionen denen im Westen. Der äußere Graben war etwa 6,5 m breit, dazwischen ist ein etwa 8 bis 9 m breiter Wall anzunehmen, der infolge von jahrhundertelanger Pflugtätigkeit und Bodenerosion nur noch als Freifläche zwischen den Gräben erkennbar ist. Ähnlich wie in der Stadtwüstung Landsberg bei Wolfhagen im Landkreis Kassel (vor 1231), wo die Befestigung unter Wald bis heute vorzüglich erhal-

ten geblieben ist, könnte außen mit Aushubmaterial noch ein wenige Meter breiter niedriger dritter Vorwall vorgelagert gewesen sein, auf dem eine Palisade oder Hecke zusätzlichen Schutz geboten haben mag.

Unklar bleibt in vieler Hinsicht, in wie weit das Areal unmittelbar an der Innenseite der Stadtbefestigung als öffentliche Fläche frei gehalten wurde, ob ein Rundweg den unmittelbaren Zugang im Gefahrenfall sicherte, oder ob das Gelände komplett parzelliert war und die Privatgrundstücke der Einwohner bis an die Befestigung reichten. Trotz guter Befunderhaltung fehlen z. B. im Süden jegliche Befunde, die als Relikte eines Weges zu deuten sind. Im Gegenteil ist für die Wallseite der südlichen wie auch der nördlichen Parallelstraße zur Ost-West-Hauptstraße der Stadt an mehreren Stellen eine Bebauung belegt. Somit ist es wahrscheinlicher, dass die Grundstücke und damit die Hausbewohner direkten Zugang zur Befestigung hatten – und möglicherweise für den Wach- und Verteidigungsfall individuell Verantwortung trugen. Allerdings ist die archäologische Befunddichte am Standrand stellenweise gering, so dass größere Freiflächen zumindest möglich sind.





Abb. 5. Luftbild von Nienover

#### DIE STADT IM ARCHÄOLOGISCHEN BEFUND UND DIE SIEDLUNGSFLÄCHE IM ALLGEMEINEN VERGLEICH

Im Vergleich zu den Stadtwüstungen Corvey und Neustadt Helmarshausen fällt die nahezu flächendeckende Verteilung der Keramik und weiterer Siedlungsanzeiger in Nienover auf (Stephan 1997; 2002; 2010a). Inwieweit in Nienover aus den engmaschigen Oberflächenfunden und -befunden direkt auf eine flächenhafte bzw. dichte Besiedlung zu schließen ist, konnte für weite Teile der Stadt besonders im Zentrum und im Westen inzwischen einigermaßen befriedigend geklärt werden. In anderen Teilen der Stadt bedarf es aber noch der näheren Untersuchung durch hinreichend große Grabungsflächen in verschiedenen Bereichen der Stadt, insbesondere im Osten und im Norden. Die mittelalterlichen Geländeoberflächen sind im Grabungsbereich im Stadtzentrum überwiegend nicht erhalten, sondern nur an wenigen durch Grabungen erschlossenen Stellen in den Randbereichen im Süden und Südwesten. Darüber hinaus riss der Pflug zahlreiche in den anstehenden Boden reichende anthropogene Bodeneingriffe an. An derartigen Stellen war im Acker eine

Burg entfallen mit ihren (inneren) Festungswerken. Die Stadtmark als Ganzes dürfte erheblich größer gewesen sein. Es ist sehr plausibel, dass sich in Nienover ein seltenes Beispiel ehemals vielleicht weiter verbreiteter kleinräumiger Vorbefestigungen mittelalterlicher Städte erhalten hat. Die Landwehr mag bereits nach der ersten gewaltsamen Zerstörung der Stadt um 1220 oder spätestens, nach den wenigen bekannten Analogien und den historischen Verhältnissen vor Ort vielleicht am ehesten um 1250, aber höchst wahrscheinlich vor der endgültigen Verödung Nienovers um 1270 errichtet worden sein. Danach bestand kaum noch ein hinreichender Bedarf und auch die Arbeitsleistung dürfte schwer zu erbringen gewesen sein.

Verdichtung von Keramik, verziegeltem Lehm, Holzkohle, Steine usw. zu beobachten.

In den Grabungsflächen traten in größeren Bereichen, insbesondere an den Stellen der anzunehmenden Haupthäuser und der Hauptstraße, unter dem Pflughorizont sogleich Löss oder die späteiszeitlichen Fließerden zutage. Nur unter dem Stadtwall hatte sich der früh- bis hochmittelalterliche Ackerboden erhalten. Die Befunde in Nienover entsprechen im Großen und Ganzen hinsichtlich der Erhaltung der anthropogenen Befunde dem, was bei Freilandfundplätzen üblicherweise zu erwarten steht. Nach diesen Feststellungen ist davon auszugehen, dass mittelalterliche Siedlungsanzeiger an der Ackeroberfläche nicht nur bebaute Areale, sondern auch Hofflächen, Straßen, Gärten usw. anzeigen können. In Abwägung aller erkennbaren Umstände sind die Siedlungsrelikte im Oberflächen- und im Grabungsbefund von Nienover in den Zentralbereichen als vergleichsweise dicht zu bezeichnen.

STRÄßEN IN DER STADT

Es erwies sich als außerordentlich schwierig, die ehemaligen Straßen von Nienover zu erfassen. Die historischen Pläne haben keine Strukturen dokumentiert, die (abgesehen von Relikten der Außenbefestigung) den mittelalterlichen Stadtplan überliefern. Auf einigen älteren Karten und Plänen, so auf der Sollingkarte von 1603, sind lediglich ein oder zwei damals benutzte Wege grob eingezeichnet, die

das Stadtgebiet queren. Im Luftbild zeichnet sich unter günstigen Bedingungen eine leicht gebogene, grob Ost-West orientierte Linie durch die Stadt ab, die hypothetisch als Hauptstraße angesprochen werden konnte (Abb. 5). Noch deutlicher bildet sich diese in den geoelektrischen und geomagnetischen Messungen ab (Abb. 6). Wesentlich schwieriger gestaltete sich allerdings bedingt durch Erosion und

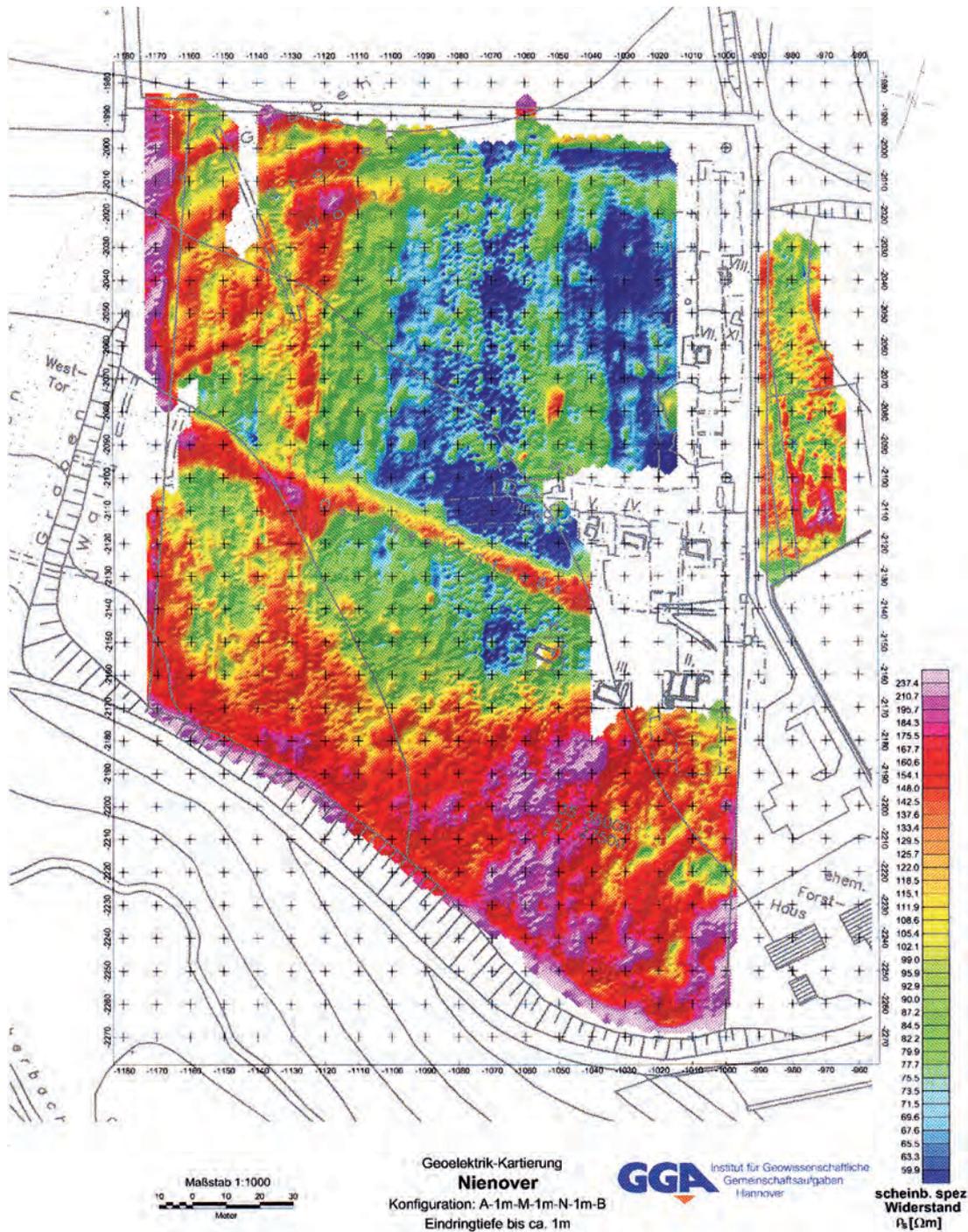


Abb. 6. Geoelektrik- und Magnetikmessungen in der Stadtwüstung Nienover

geologische Beschaffenheit des Untergrundes der archäologische Nachweis der konkreten Straßenverläufe und ihrer Beschaffenheit.

In der Grabungsfläche im Stadtzentrum dokumentieren zwei etwa 1,2 bis 1,4 m breite Fahrgeleise mit 20 bis 50 cm breiten in die Fließerde eingefahrenen Rads Spuren von großen Frachtwagen die Hauptverkehrsachse West-Ost, mutmaßlich mit einem dazu schräg verlaufenden jüngeren Abzweig zur Burg oder Stadtkirche (Abb. 7). In dieser Ausprägung gehören die Weges Spuren wohl ins späte Mittelalter. Sie verlaufen jedoch offensichtlich etwa in der Mitte der hochmittelalterlichen Hauptstraße der Stadt. In dem Gelände nach Westen hin war die Straße als zunächst schwache, im stärker geneigten Areal in Richtung auf das Westtor sodann als kräftig ausgeprägte Hohlwegbildung im Wesentlichen allem Anschein nach aus der Zeit seit der Verödung der Stadt zu verfolgen. Die mittelalterliche Straßenoberfläche war dort tiefgründig zerstört. Gegenüber dem Schloss konnte die Hauptstraße ebenfalls als (sekundärer?) etwa 7 m breiter und am Ansatz des Hanges ca. 80 cm tiefer Hohlweg erfasst werden.

Auch von der im leichten Bogen auf das Westtor zustrebenden nördlichen Parallelstraße zur Hauptstraße haben wir nur geringfügige Spuren im hängigen Gelände unweit des Tores sowie mutmaßlich letzte Reste der Pflasterung bzw. Schotterung der Straßendecke in der Nähe der Kreuzung mit der Nord-Südstraße aufgefunden. Diese lagen im unteren Bereich der Pflugschicht und waren deshalb bereits stark zerpflügt bzw. bestenfalls noch in geringen Resten als Befund erhalten. Die intensive Verkehrsnutzung der etwa 3 bis 4 m breiten, wahrscheinlich stark beanspruchten Fahrbahndecke dokumentieren ungewöhnlich zahlreiche Hufeisenbruchstücke. Es ist allerdings anzumerken, dass im mutmaßlichen Bereich dieser Straße nur im Stadtzentrum größere Flächen freigelegt werden konnten.

Von der bzw. den beiden Zweigen der Nord-Südstraße in Nienover fanden wir weitgehend keine eindeutig ansprechbaren Spuren. Abgesehen vielleicht von einigen verfüllten Schlaglöchern zeichnete sie sich im Wesentlichen nur als befundleere Fläche ab. Sie muss m. E. zwischen den Kellern IV und V auf die Ost-West Magistrale gestoßen sein. Deshalb mag die Pflasterung/Schotterung neben den kleinen Kellern Va und b den zentralen Fahrbahnbereich darstellen. Die Straße könnte maximal etwa 9 m breit gewesen sein und dürfte zwischen den Kellern III und VI ihre Fortsetzung gefunden haben. Etwa an der Stelle eines leichten Knicks im Hang könnte in der angenommenen Achse dieses Straßen-

verlaufs das mutmaßliche Südtor der Stadt gelegen haben. Alternativ ist es etwas weiter östlich zu suchen. Dabei gehen wir von einer Stadt mit vier Toren aus – wofür die Wegführung im Umfeld spricht. Allerdings ist es alternativ vorstellbar, dass die Stadt nur drei Tore besaß, neben West- und Osttor nur ein Nordtor. Ein Keller der Zeit um 1200 mit nach Osten ausgerichtetem Eingang unmittelbar an der heutigen Zufahrt zum Schloss könnte einen zweiten Arm der Nord-Süd-Straße wenig östlich von dem gut fassbaren Verlauf anzeigen. Dieses wäre dann ein starkes Indiz für die Lage des Marktes in Nienover, denn derartig eng zusammen liegende Straßen bzw. Häuserzeilen ohne größeren Hinterhof treten im Mittelalter fast ausschließlich als Zeilen der Marktbebauung auf. Die Lage im Stadtzentrum und unweit der Burg würde damit korrespondieren. Der heutige Fahrweg zum Schloss läge in diesem Falle recht genau auf der Trasse der zweiten Nord-Süd-Straße. Bedauerlicher Weise waren die geplanten Untersuchungen im fraglichen Bereich nicht mehr realisierbar.

Wesentlich klarer ist die Achse der südlichen Parallelstraße zur Ost-West-Hauptachse der Stadt festzulegen, von der etliche und, z. T. recht gut erhaltene Fahrbahnstrecken gefunden wurden. Besonders gut fassbar war ein auf etwa 15 m Länge freigelegter Befund unweit des Westtores. In einer ebenen Geländepartie hatte sich eine gut 0,5 m starke Bodenakkumulation abgelagert, so dass der Pflug den Befund dort nicht schädigte, während die Hang aufwärts gelegenen Straßenabschnitte durch Bodenerosion und Pflügen deutlich gestört und teilweise komplett beseitigt waren. Es zeichnete sich eine auf den Löß gelegte 3,8 m breite besteinte Fahrbahn ab. Diese bestand aus einer, partienweise auch zwei oder gar drei Lagen ungleich großer, mindestens aber faustgroßer und oft auch wesentlich größerer, z. T. sogar hochkant verlegter Buntsandsteine in unregelmäßiger Anordnung. Dazwischen lagen größere Eisenschlacken. Insbesondere letztere dürften zu Ausbesserungen gehören. Knochen, die häufig als Relikte der Resteverwertung, als Fraß von Hunden und Schweinen auf Straßen vorkommen, und vielleicht auch der provisorischen Festigung in strapazierten Bereichen dienten, fanden sich nicht. Dies erklärt sich zwanglos daraus, dass Knochen infolge des sauren Bodens in Nienover fast nie erhalten sind.

Grundsätzlich ist zu erwägen, ob die Straßendecke ursprünglich erheblich glatter und ebenmäßiger war und das heutige unregelmäßige Erscheinungsbild erst das Ergebnis jahrzehntelanger intensiver Nutzung im Mittelalter, der dadurch beding-

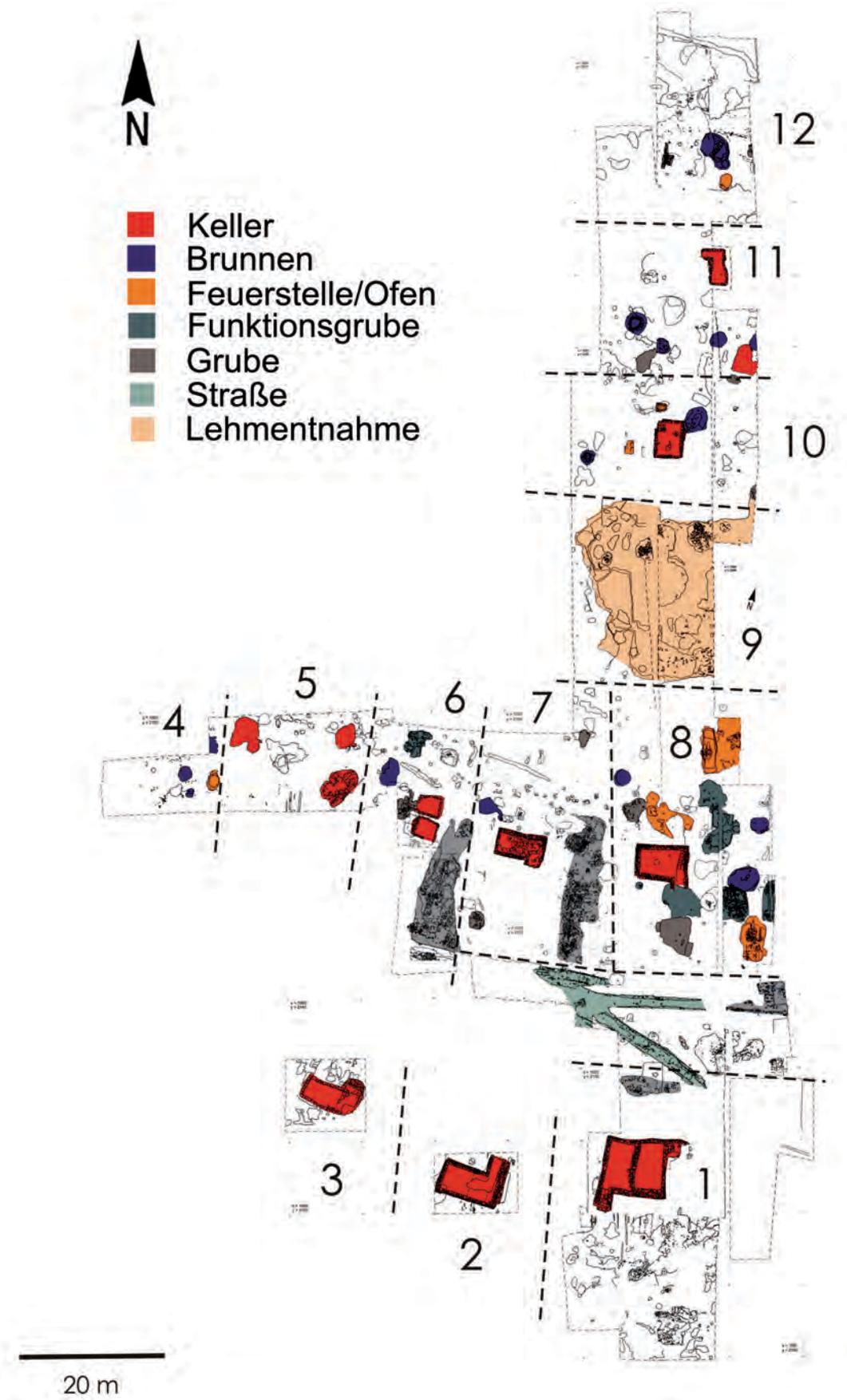


Abb. 7. Stadtwüstung Nienover, Übersichtsplan zu den wichtigsten Befunden der Grabungen 1996 bis 2001 im zentralen Bereich (Graphik: S. König, T. Küntzel)

ten Entstehung von Straßenschäden und von vielfachen Ausbesserungen ist. Immerhin wurde die Straße während der Bestehenszeit der Stadt mindestens 50 bis 80 Jahre lang intensiv genutzt und vielleicht auch noch in späterer Zeit befahren. Eine grundlegende Erneuerung der Straßendecke unterblieb aber offenbar. Mutmaßlich ist dies ein wichtiges Indiz für die stark nachlassende Wirtschaftskraft (und Bevölkerung der Stadt) seit etwa 1220 (s. u.). Ich spreche deshalb, und zudem wegen der erheblichen Größe etlicher Steine, ganz bewusst nicht von einer Schotterung (die aus reinem Schottermaterial ziemlich regellos hätte eingebracht worden sein müssen), sondern von einem Pflaster.

Auf eine intensive und lange Nutzung deuten zudem die Funde aus der Straßendecke und der zugehörigen Schmutzschicht hin. Sie gehören überwiegend in die Frühzeit der Stadt um 1200–1230, nur zu einem geringeren Teil in das zweite Drittel des 13. Jahrhunderts. Neben Keramik fanden sich auffallend häufig verkehrstypische Funde wie Bruchstücke von Hufeisen. In der Straßenmitte waren Fahrspuren von großen Frachtwagen (Spurweite ca. 1,2 bis 1,4 m) tief eingegraben, diese zeigen also eine lange und intensive Nutzung für den Verkehr an. Die gepflasterte Fahrbahnbreite von ca. 3,8 m entspricht etwa der Forderung für die Breite einer Königsstraße (Fernverkehrsweg, 1 Rute, wenn diese 12 Fuß hatte) des um 1225 niedergeschriebenen Sachsenspiegels (wichtigster mittelalterlicher norddeutscher Rechtskodex). Die Straße selbst war, wie Freiflächen zu beiden Seiten nahe legen dürften, gewiss erheblich breiter. Nach Befund und Analogien betrug die Straßenbreite im aufgedeckten Bereich im Südwesten ursprünglich etwa 8 bis 12 m.

Die südliche Achse des Ost-West ausgerichteten Dreistraßensystems von Nienover konnte mit Unterbrechungen über eine Strecke von etwa 100 m verfolgt werden. Während sie im westlichen Hangbereich nur noch in letzten Resten als etwa 2 m schmaler Schotterstreifen – wohl einer Unterfütterung, oder einem fast völlig zerfahrenen letzten Rest, erfasst wurde, gelang im ebenen zentral gelegenen Areal der Stadt die Erfassung einer etwa 3,5 m breiten kleinteiligen Schotterung. Aus dem Pflasterrest und dem darauf liegenden Schichtpaket konnten zahlreiche kleinteilig fragmentierte (durch Begehen und Fahren extrem zerkleinerte) Keramikfragmente der Zeit um 1200 bis 1270, auffallend viele Hufeisenteile, zwei Armbrustbolzen und das Bruchstück eines Kölner Pfennigs der Zeit kurz nach 1200 oder eines Paderborner Denars der Bischöfe Bernhard II. oder Simon (1223–1277) geborgen werden (Hävernack

1930 und Mitteilung Dr. Peter Ilisch, Münster). Nach diesen Befunden ist davon auszugehen, dass die Straße bei oder kurz nach der Anlage der Stadt um 1200 bereits befestigt wurde. Anhaltspunkte für Erneuerungen der Fahrbahndecke fehlen auch hier.

Typisch für den Ablauf der Siedlungsgeschichte Nienovers ist offenbar generell, dass diese erste aufwendige Infrastrukturmaßnahme allem Anschein nach die einzige blieb. Die Straße wurde in allen untersuchten Teilbereichen lediglich geflickt, neue Fahrbahndecken hat man im Laufe des 13. Jahrhunderts allem Anschein nach nicht mehr angelegt. Diese Feststellung ist höchst bemerkenswert, denn damit liegt ein ausgesprochen früher Nachweis für eine großflächig und systematisch mit erheblichem Aufwand und Voraussicht befestigte Straße in einer kleinen mittelalterlichen Stadt vor. Es handelte sich nicht um eine unabdingbar notwendige Baumaßnahme etwa in einem Feuchtbereich. Dabei war dies keine Hauptstraße, sondern lediglich eine wichtige Nebenstraße, die der Durchleitung des Hauptverkehrs diente und wahrscheinlich mit einem Abzweig zur Burg führte.

Auch für die nördliche Parallelachse zur Hauptstraße, auf der burgfernen Seite der Stadt, gibt es im Zentralbereich unweit der Einmündung der Nord-Süd-Straße gute Anhaltspunkte für eine etwa 4 m breite Pflasterung, die allerdings durch Pflügen extrem stark gestört und bis auf minimale Reste komplett beseitigt war. Die zerpfügten Steine waren in unregelmäßiger, offensichtlich vollständig aus der Originallage gerissener, Anordnung noch an der Sohle der Pflugschicht zu erahnen, aber im unmittelbar darunter anstehenden Löß leider nicht mehr zu greifen bzw. zu dokumentieren. Man wird demnach jedenfalls davon ausgehen dürfen, daß diese dritte Hauptstraße ebenfalls gepflastert war. Möglicherweise war dort die Fahrbahn wie bei der Brückenstraße in der Stadtwüstung Corvey in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts etwa 4 bis 4,5 m breit, so dass zwei sich begegnende Wagen passieren konnten (Stephan 2000, S. 462–463, 471). Die weitere Nutzung der Wegeverbindung – verbunden mit einer Hohlwegbildung wegen mangelnder Straßenpflegemaßnahmen nach der Verödung der Stadt – hat im Laufe des Spätmittelalters und in der frühen Neuzeit offenbar infolge der stärkeren Hanglage des Areals zu starker Bodenerosion und zur völligen Zerstörung des auszunehmenden Pflasters geführt.

Anhand von negativen Befunden im Straßenbereich und der Bebauungsspuren zu beiden Seiten ist für die Ost-West-Hauptstraße im Westteil der

Stadt Nienover von einer Breite von etwa 10 bis 12 m auszugehen. Dies entspricht gut den Verhältnissen in anderen mittelalterlichen Städten. Begleitende Straßengräben, wie in Corvey für den Zeitraum um 1100 bis um 1200 bei fast allen Straßen üblich, sowie in Einbeck um 1230/1240 belegt, fehlen in Nienover leider (Heege 2002, S. 114–115; Stephan 2000, S. 226, 462–463, 471–473). Möglicherweise ist dies bedingt durch den Nässe stauenden Untergrund in Nienover und die hohe Feuchtigkeit im Solling. Gräben zur Entwässerung wurden hingegen vor allem im hängigen Gelände im Südwesten der Stadt auf Hausgrundstücken gefunden.

Mit Steinen befestigte Zufahrten oder Arbeitsflächen neben den Häusern wirken in Nienover teilweise regelmäßiger und durch einzelne ausgesprochen große Steinplatten auf den ersten Blick deutlich aufwendiger, massiver und solider als die erhaltenen Straßenoberflächen (Abb. 8–9). Dies kann und wird m. E. auf die weitaus weniger starke mechanische Beanspruchung derartiger Flächenversiegelungen zurückzuführen sein. Große waagrecht verlegte Platten sind für eine stark befahrene Straßen-

decke wenig geeignet, wohl aber für lediglich gelegentlich mit schweren Fahrzeugen befahrene privat genutzte Zufahrten, als Arbeitsbereiche und Abstellflächen für Wagen. Derartige längliche Pflasterungen von z. T. beachtlicher Ausdehnung und in mehreren Metern Breite treten vereinzelt dort auf, wo neben den Häusern genügend Raum und vermutlich wirtschaftlicher Bedarf, etwa für Fuhrwerke oder handwerkliche Nutzungen bestand – so einmal in der Nähe des Westtores an der südlichen Nebenstraße und im Zentrum der Stadt auf einigen Grundstücken an der Hauptstraße.

Die zweifelsfreie Abgrenzung derartiger Befunde auf Privatgrundstücken von Gassenpflastern für kurze Querstraßen ist allerdings nicht immer möglich. Eine befundleere Fläche südlich der Wegezweigung im zentralen Grabungsareal könnte auf eine platzartige Erweiterung hindeuten. Ein Platz mit Markt, Kirche, eventuell Kaufhaus/Rathaus ist angesichts der Topographie etwa in der Stadtmitte auf der höchsten Geländeerhebung vor der Burg in Analogie zu anderen Städten dieser Zeit geradezu zu erwarten.

#### GRUNDSTÜCKE, BAUBLÖCKE, KELLER UND HÄUSER

Die Bebauung in der Stadt ist anhand von fast 30 Kellern, darunter Steinfundamenten aus dem regionaltypischen in der Nähe anstehenden und nur grob zugehauenen rötlichen Buntsandstein, sowie von

Holzkellern und anderen Indizien wie Pfosten und Brunnen ansatzweise zu erfassen. In Nienover wurden bislang 14 Steinkeller und etwa 13 bis 16 Holzbzw. Erdkeller, vereinzelt wohl mit einer Steinwand



Abb. 8. Pflaster der südlichen Parallelstraße zur Ost-West-Straße in der Nähe des Westtores. Rest der Schotterung/Unterfütterung der südlichen Parallelstraße zur Ost-West-Straße im ansteigenden Hangbereich südlich des Stadtzentrums

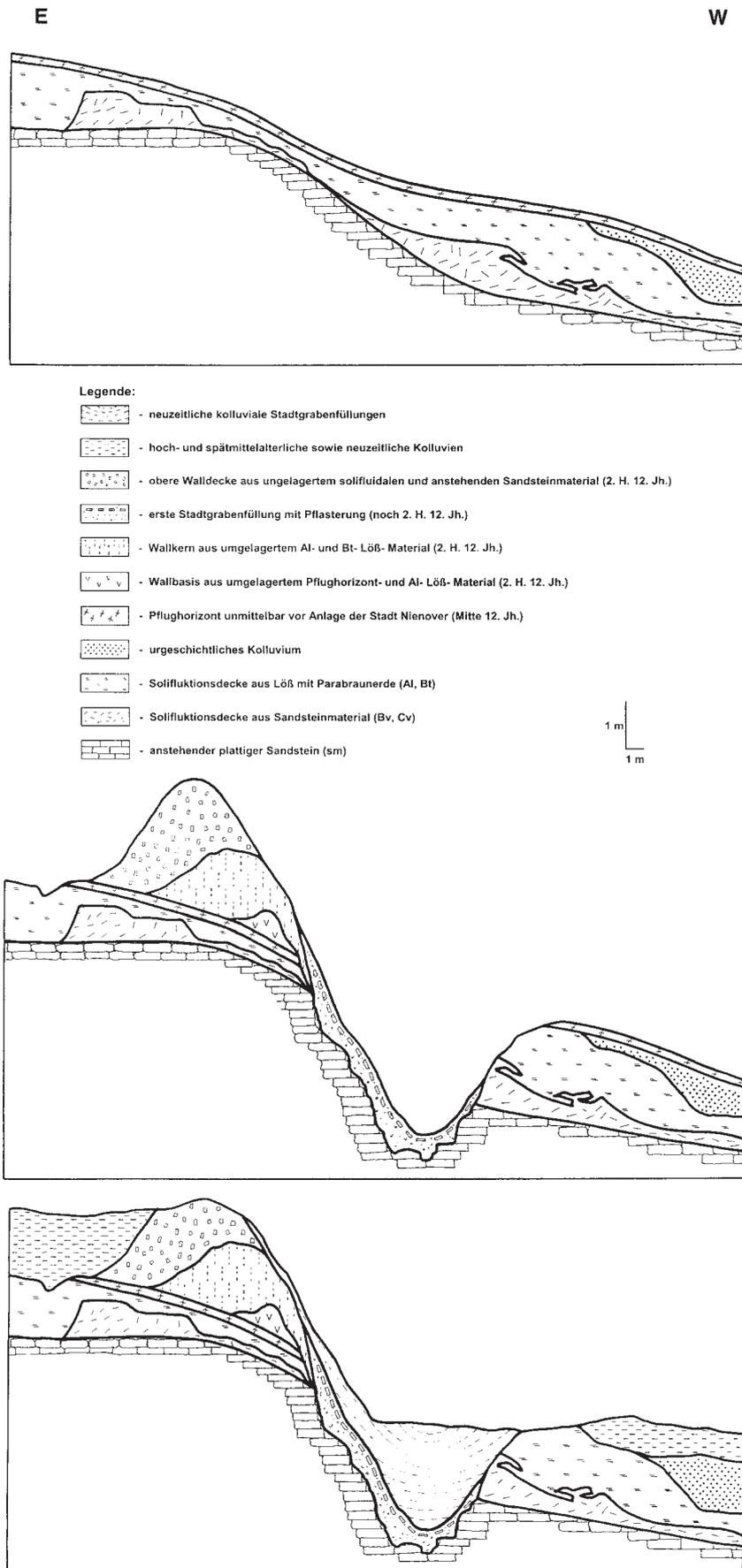


Abb. 9. Stadtwüstung Nienover, Rekonstruktion der Stadtbefestigung im Südwesten (nach Bork u. a. 1997 ),  
2,5-fach überhöht und Schnitt durch die Stadtbefestigung im Norden (nach Küntzel 2005)

ausgegraben. Die Steinkeller liegen fast durchweg an den beiden die Stadt querenden Hauptstraßen (Küntzel 2005).

Die eher als Halbkeller anzusprechenden z. T. nur noch 20 bis 50 cm, meist etwa 60 bis 90 cm tiefen, und maximal 1,1 m tief unter der etwa 30 cm starken Pflugschicht erhaltenen Räume gehören im Regelfall offenbar direkt zu den Haupthäusern in Holz- bzw. Fachwerkbauweise. Sie befanden sich in Nienover üblicherweise am hinteren Ende des Hauses. Bedingt durch das weitgehende Fehlen der mittelalterlichen Geländeoberfläche, Bodenerosion und Pflugtätigkeit ist die ursprüngliche Tiefe der Keller nur grob abzuschätzen. Darüber errichtete man wahrscheinlich, wie an erhaltenen frühneuzeitlichen und spätmittelalterlichen Beispielen im Weserbergland zu ersehen ist, eine vor Feuchtigkeit und Kälte schützende Kammer.

Leider ist in der Regel das hölzerne Haupthaus durch zugeordnete Befunde als bauliche Struktur nicht oder nur schwach erkennbar (Abb. 7). Die Häuser zeichnen sich zumeist als weitgehend befundfreie Flächen in unmittelbarer Straßennähe ab. Oft werden sie begleitet von Gruben im rückwärtig anschließenden Bereich, manchmal von Pflasterungen an der Traufseite (Hofeinfahrt?). Geradezu regelhaft flankieren Brunnen in wiederkehrender Lage vorn oder seltener hinten die Häuser. Die Brunnen lagen wohl fast durchweg auf den Grundstücken, nicht im öffentlichen Straßenbereich – einige können sehr wohl nachbarschaftlich genutzt worden sein.

Die Keller befinden sich allem Anschein nach zumeist am hinteren Ende der Gebäude. Manchmal finden sich Öfen, Herdstellen bzw. Aschegruben, einzelne Pfosten oder Pfostenreihen. Von großer Bedeutung für die Hausforschung ist die Feststellung, dass das Grundschema der Fachwerkhäuser mit Kammerfach, das bis ins 18. und 19. Jahrhundert hinein in Niederdeutschland verbreitet war, nicht nur in der Zeit um 1200 in der relativ kleinen Stadt Nienover vorkam, sondern bereits damals in weiten Kreisen der Bevölkerung dieses Burgmarktes üblich war. Die Umbrüche im Hausbau und Wohnen sind somit nicht allein an den vor allem in größeren Städten erhaltenen romanischen und gotischen Steinwerken oder Kemenaten erkennbar, sondern in noch viel größerem Umfang an den archäologisch und bauhistorisch erfassten Kellern aus Holz und Stein.

Alle konstruktiv erfassten gängigen Holzkeller waren einräumig und wurden wahrscheinlich überwiegend beim ersten Stadtbrand um 1220 zerstört. Sie wiesen eine Konstruktion aus Bohlenwänden und nicht allzu kräftigen Ständern bzw. kantigen Pfosten

in den Ecken auf. Als Baumaterial verwendete man (soweit Reste erhalten waren) Eiche. Die weitaus überwiegende Anzahl der etwa 13 bis 16 Holzkeller bzw. Erdkeller war klein bis allenfalls mittelgroß. Nur vereinzelt ist eine Nutzung bis 1240/1250 nachweisbar, zumeist wurden sie bereits um 1200–1220 aufgegeben. In keinem Falle hat man nachweislich Holzkeller bis 1270 genutzt. Sie gehören somit eindeutig in die älteren Besiedlungsphasen der Stadt. Die Einwohner haben sie seit dem zweiten Drittel des 13. Jahrhunderts nicht mehr neu gebaut.

Nur in einem Falle (Keller III) ließ sich in Nienover eine Abfolge von Holz- (vor 1220) und Steinkeller (um 1220–1270) eindeutig nachweisen, wie das in der Stadtwüstung Corvey mehrfach, in der Regel nach der Zerstörung um 1180/1200, der Fall war. Teilweise ist dies wohl dadurch zu erklären, dass zahlreiche Grundstücke nach dem ersten Stadtbrand nicht mehr überbaut wurden. Vereinzelt können große Steinkeller ältere Holzkeller völlig zerstört haben, allerdings gibt es dafür in Nienover keine Nachweise. Dagegen spricht zudem die Beobachtung, dass in der Stadtwüstung Corvey, aber z. B. auch in Freyenstein in Nordwestbrandenburg, ältere Holzkeller neben den sie oft überschneidenden oder benachbarten Steinkellern der Zeit um 1200 bzw. um 1250 in der Regel partiell oder komplett erhalten blieben.

Wahrscheinlich gehören etliche der Steinkeller in die Frühzeit der Stadt Nienover, was aber bedingt durch die Befundlage (fortlaufende Nutzung, Reparatur und Reinigung) nur vereinzelt abzusichern ist. Andere Steinkeller wurden etwas später, z. B. nach dem ersten Stadtbrand um 1220, oder spätestens nach einem zweiten Brand um 1240, errichtet (möglicherweise im Gefolge der Northeimer Fehde zwischen den Grafen von Dassel als Klostersvögten einerseits und dem Benediktinerdoppelkloster Norheim und Herzog Otto dem Kind von Braunschweig-Lüneburg andererseits). Danach dürften bis 1270 allenfalls noch vereinzelt Keller neu erbaut worden sein – nachweisbar ist dies in keinem Falle. Die Keller sind in der Regel nur grob mit den Funden aus den zumeist wenig ausgeprägten Nutzungsschichten, vornehmlich anhand der Materialien aus der Verfüllung datierbar. Streng genommen zeigen diese zumeist nur eine wahrscheinliche Nutzungsdauer, und vor allem den Zeitraum der Zerstörung und Verödung der Hausgrundstücke an. Generell sind in Nienover städtische Neubauten aus der Zeit nach etwa 1270 archäologisch nicht belegt.

Die Steinkeller in Nienover fanden sich ausschließlich in zentraler Lage, wahrscheinlich waren

sie zunächst an Häuser relativ wohlhabender Einwohner gebunden (Abb. 7). Kein Grundriss gleicht genau dem anderen, die Wände sind in der Regel etwas unterschiedlich lang und sie differieren auch in der Stärke ein wenig. Vielfach sind die Mauern ohne erkennbare Ursache auffallend unterschiedlich stark, nicht nur an den verschiedenen Seiten, sondern sogar innerhalb einer Wand. Allerdings dürfte die Außenschale der Mauern regelmäßiger aufgeführt gewesen sein als die gegen das Erdreich gesetzten Partien.

Dennoch unterliegt es keinem Zweifel, dass die Größe der Keller (und letztlich zweifellos der Häuser!) anhand gewisser Vorgaben wie der vorgesehenen Nutzung, den finanziellen Möglichkeiten und dem sozialen Anspruch oder Rang der Bauherren nach einem groben Schema festgelegt wurden – und keineswegs völlig beliebig waren. Zusammenfassend können in Nienover m. E. grob drei bis vier gängige Größenklassen sowohl bei den Stein- als auch bei den Holzkellern unterschieden werden: Nur mit einem Beispiel ist ein sehr großer Keller vertreten (ca. 55 qm). Häufiger sind große Keller mit etwa 18 bis 25 qm Innenraum (überwiegend in Steinbauweise), mittlere Keller in der weniger gut definierbaren Kategorie zwischen etwa 8 und 14 qm und kleine Keller von nur etwa 3,5 bis 7,5 qm Nutzfläche (überwiegend in Holzbauweise). Die Übergänge erscheinen somit insbesondere in den unteren Kategorien teilweise fließend. In Nienover dominieren kleine und mittelgroße Keller. In größeren Städten kommen auch Keller von über 25 qm bzw. mit mehr

als 50 qm deutlich häufiger vor und mittlere, vor allem aber kleine Keller sind bisher relativ seltener nachgewiesen.

Typisch sowohl für Holz- wie auch Steinkeller in Nienover ist die Lage des Einganges an einer Langseite unmittelbar anschließend an die Wand der anschließenden Schmalseite. Die Eingänge sind fast immer zur Straße hin orientiert. An der Südseite der Hauptstraße bevorzugte man die Nordostecke, an der Nordseite hingegen die Südostecke. Somit liegen die Zugänge der Keller sich bemerkenswerter Weise in etwa gegenüber – vermutlich in der Regel in der Flucht zum straßenseitigen Haupteingang des im archäologischen Befund in der Regel kaum fassbaren Fachwerkhauses. Der große Eingang, das „Delelntor“, lag demnach wahrscheinlich in vielen Fällen mittig in der Giebelfront. Auf der Ostseite der Nord-Süd-Straße befinden sich die Eingänge bevorzugt an der Nordwestecke und auf der Westseite wiederum gegenüber an der Nordostecke. Daraus lässt sich eine regelhafte Anordnung der Haupthäuser ableiten.

Hinsichtlich der Vorderhäuser ergeben sich in den meisten Fällen recht gute Anhaltspunkte für die Dimensionen: etwa 8 bis 12 m Breite bzw. 12 bis 14 m, aber auch 15 m und bis zu 23 m Tiefe, und für die vorherrschende Ständerbauweise (Abb. 7, 10). Die rückwärtige Hauswand der größeren Bauten wird demnach mindestens 16 bis 18 m von der Straße entfernt gewesen sein. Angesichts dieser Ausmaße müssen in Nienover, wie im Weserbergland und in Westfalen auch später noch üblich, mit der Schmal-

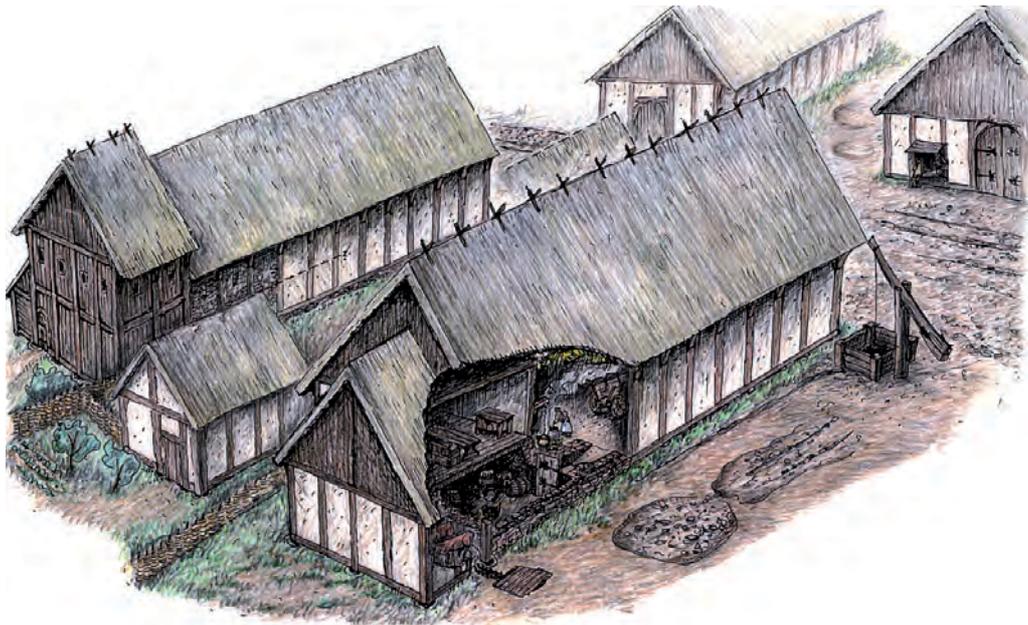


Abb. 10a. Schematisierte, idealisierte Ideenskizze zur Rekonstruktion eines Abschnittes der Ost-West-Hauptstraße der Stadt Nienover in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts (Graphik T. Küntzel)



Abb. 10b. Schematisierte, idealisierte Ideenskizze zur Rekonstruktion eines Hauses an der Ost-West-Hauptstraße der Stadt Nienover in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts (Graphik T. Küntzel)

seite zur Straße orientierte Häuser, also giebelständige Haupthäuser üblich gewesen sein. Der Eingang dürfte in der Regel an der Straße gelegen haben. Aber auch zusätzliche seitliche Eingänge könnten vorhanden gewesen sein, z. B. an den gepflasterten Zonen. Zum Teil waren die Häuser mutmaßlich einschiffig, d. h. es waren keine störenden Ständer in der Verkehrsfläche vorhanden und allein die Außenwände hatten tragende Funktion. Zudem gab es wahrscheinlich zwei- und dreischiffige Hallenhäuser. In einem Falle liegt die Annahme einer Kübbung (niedriger Seitenflügel) nahe, wie sie in Einbeck für Bauten der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts nachgewiesen wurde (Teuber 2009). Hinzu kommt noch eine rückwärtige Bebauung mit Nebengebäuden wie Werkstätten, Ställen und Scheunen usw., die häufiger in Postenbauweise errichtet wurden, aber sehr selten rekonstruierbar sind.

Ein Hauptergebnis der Grabungen in Nienover ist bei aller Lückenhaftigkeit der Befunde die Erkenntnis, dass die Grundprinzipien des Fachwerkbaus offenbar um 1200 bereits weitgehend ausgebildet oder doch zumindest in der Entwicklung begriffen waren, und selbst bei gewöhnlichen Häusern in kleineren Städten Norddeutschlands dieses Wissen und die zur Umsetzung erforderlichen technischen und finanziellen Mittel verfügbar waren und häufig angewendet wurden.

Anhand der Größen der Keller lässt sich in Nienover vor allem für die dominierende Ost-West-Hauptstraße der Stadt eine geradezu idealtypische Sozialtopographie rekonstruieren. Die bevorzugte

Lage war die sonnige Südseite. Die gegenüber liegenden Keller auf der Nordseite der Straße sind stets kleiner. Dies ist im regenreichen Solling gut nachvollziehbar, zudem ist die Südseite auch die zur Burg hin orientierte Seite gewesen. Auf dem Plateau, im Zentralbereich der Siedlung, liegen große Steinkeller, die bis zur endgültigen Zerstörung der Stadt um 1270 in Nutzung waren. Richtung Westen, zum Tor hin, nehmen die Kellergrößen auf beiden Straßenseiten kontinuierlich ab. Zudem wechselt die Bauweise und die Nutzungsdauer wird stadtauswärts fast regelhaft kürzer – und dies trotz der doch zweifellos immer noch sehr günstigen Lage an der Hauptstraße! Auf der Nordseite der Hauptstraße liegen nur zwei ausgegrabene große Keller und ein mittelgroßer Keller in Steinbauweise. Nach einem Paar kleiner Steinkeller, die nacheinander in Nutzung waren, und die man bereits um 1220 und 1240 verfüllte, folgen nur noch kleine Holzkeller, die sämtlich bereits um 1200 bzw. 1220 und wenig später aufgegeben wurden. Die zugehörigen Häuser und Parzellen fielen also trotz ihrer Lage an der Hauptstraße auffallend früh wüst.

Auf der Südseite der Hauptstraße ist die Situation etwas komplizierter. Auf die drei großen bis sehr großen Steinkeller im Zentrum folgen mehrere Grundstücke mit mittelgroßen bzw. relativ kleinen Steinkellern bzw. Erdkellern, die jedoch stets größer sind als auf der Nordseite, und die zudem bis etwa 1240/1250 genutzt wurden. Unweit des Westtores und des Zusammentreffens der drei Ost-West-Straßen gibt es wiederum einen stattlichen Steinkel-

ler, der in seinen Dimensionen mit 18 qm deutlich über der Obergrenze der gängigen mittelgroßen bzw. an der Untergrenze der großen Keller liegt.

Auch an der in einem großen Teilabschnitt ausgegrabenen Nord-Süd-Straße liegt der mit Abstand größte Keller auf der günstigeren Westseite. Die Keller auf der Ostseite zeigen eine fortschreitende Abnahme der Dimensionen vom Zentrum in Richtung auf das Nordtor bzw. die Stadtbefestigung. Auf der Rückseite der Goldschmiede- bzw. Gießwerkstatt lag vielleicht ein besonders stattliches, später leider komplett abgeräumtes Gebäude auf einem mutmaßlich großen Grundstück – es könnte eine Sonderstellung besessen haben, z. B. als Burgmannenhof. Die Nutzungsdauer der Parzellen ist an dieser Straße allerdings weniger idealtypisch. Der größte ausgegrabene Keller wurde bereits um 1220 zerstört und danach nicht mehr erneuert. Das östliche Grundstück am Tor hat man hingegen bis zur letzten großen Stadtzerstörung genutzt.

Soweit sich hinreichende Anhaltspunkte dazu fanden, hat es den Anschein, dass der Bereich der Hauptstraße gegenüber der Burg bis zum Osttor wohl weitgehend bis etwa 1270 bebaut war, was für deren Bedeutung noch in der Spätzeit der Stadt spricht.

Hingegen waren selbst die großen Nebenstraßen allem Anschein nach bereits seit der ersten Stadtzerstörung um 1220 bzw. wenig später weitgehend verödet. An der südlichen Parallelstraße zur Ost-West-Hauptstraße sind lediglich Bauten aus der Zeit um 1200, ein Holzkeller sowie zwei Pfostenbauten und ein Steinkeller nachgewiesen – letzterer liegt im Zentrum nahe dem mutmaßlichen Südtor. Allerdings ist es wahrscheinlich, dass die anzunehmenden Burgmannenhöfe mit ihrem Zubehör an Buden bzw. *areae* wie üblich überwiegend in der Nähe der Befestigung lagen. Und zumindest diese dürften bis 1270 oder sie könnten sogar vereinzelt noch bis ins 14. Jahrhun-

dert hinein bewohnt gewesen sein, um die Funktionsfähigkeit der Verteidigung von Burg und Stadt in gewissem Umfang zu gewährleisten – und die Einkünfte der Burgmannen zu sichern. In Analogie zu anderen Städten der Region ist am ehesten mit etwa drei bis sechs Burgmannenhöfen zu rechnen. Im 13. Jahrhundert ist eine Burgmannenfamilie von Nienover – möglicherweise mit mehreren Zweigen – als Inhaber des Burggrafenamtes belegt (Kruppa 2002).

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das geradezu regelhafte Vorkommen von Kellern an der Hauptstraße, und deren größenmäßige und durch das Baumaterial bedingte Differenzierung ein schwer ins Gewicht fallendes archäologisches Indiz für die starke soziale bzw. wirtschaftliche Gliederung in der Siedlung sind und damit für die Identifizierung Nienovers als Markt bzw. Stadt mit archäologischen bzw. bauforscherlichen Kriterien. Dies gilt bereits und sogar ganz besonders für die Zeit um 1200–1220. Ein starkes Argument für den Charakter Nienovers als wirtschaftlicher Zentralort, als Markt bzw. Stadt, ist weiterhin die rasche Verödung nach den Zerstörungen, denn eine agrarische Siedlung wäre wohl kaum derart störanfällig gewesen, dass binnen kurzer Zeit der Abzug der Bewohner erfolgte. Ein Dorf hätte man aufgrund fortbestehender wirtschaftlicher Funktionen und des überschaubaren Arbeits- und Materialaufwandes für die Wiedererrichtung der Haus- und Hofstätten innerhalb relativ kurzer Zeit komplett oder weitgehend neu erbaut. Dies gilt ganz besonders für das von Siedlungs- und Landesausbau geprägte 13. Jahrhundert, aber auch zumindest noch bis ins frühe 14. Jahrhundert hinein, oder sogar noch im 15. Jahrhundert, wie die benachbarten Dorfwüstungen Winnefeld und Smedersen manifestieren (Kühlhorn 1994–1996; Stephan 2007; 2010; Streich 1996; 1997).

#### DIE FRAGEN UM MARKT, KAUF- BZW. RATHAUS UND KIRCHE

Konkrete Anhaltspunkte für einen größeren Marktplatz wurden nicht gefunden. Es spricht sehr viel dafür, dass man die etwa 500 m lange, durch die Mitte der Stadt ziehende Ost-West-Achse als eine Art Marktstraße anzusehen hat. In vielen älteren Städten im deutschen Altsiedelland, und so auch im Weserbergland, ist eine derartige Konstellation anzutreffen. Selbst die kreuzende, möglicherweise doppelte Nord-Süd-Straßenachse könnte in diesem Sinne als straßenartiger Marktbereich zu interpretieren sein. Dies schließt nicht aus, dass in Ergänzung dazu ein oder zwei größere platzartige Erweiterungen vor-

handen waren. Eine könnte nördlich vor der Burg gelegen haben, in deren Vorfeld trotz einiger Sondierungen keine Keller des 13. Jahrhunderts gefunden wurden – allerdings waren die untersuchten Flächen in diesem Bereich nicht allzu groß. Eine andere Freifläche deutet sich möglicherweise durch Unregelmäßigkeiten in der ansonsten sehr regelmäßig wirkenden Bebauungsstruktur südlich der Ost-West-Hauptstraße im Stadtzentrum auf der höchsten Stelle des Stadtplateaus an. Die Flucht der ununterbrochenen Linie der Keller wird dort in auffälliger Weise unterbrochen.

Ein in Größe und Bauweise mit von der Straße abgewandten Treppen ganz ungewöhnlicher Keller, der mit etwa 55 qm mehr als die doppelte Innenfläche der üblichen großen Keller aufweist und im Zentrum der Stadt an der mutmaßlich wichtigsten Straßenkreuzung liegt, lädt zu Überlegungen hinsichtlich seiner Zweckbestimmung ein. Das zugehörige über der Erde nach den vorliegenden Anhaltspunkten wahrscheinlich weitgehend in Fachwerkbauweise errichtete Gebäude muss recht geräumig gewesen sein. Es könnte besondere Funktionen erfüllt haben, möglicherweise als Hof des Vertreters des Stadtherren, des Schultheißen, des Stadtrichters oder als Kaufhaus bzw. Rathaus. Dafür mag zudem sprechen, dass die Ausrichtung der auffälligerweise als Treppen ausgebildeten Zugänge völlig aus dem üblichen Rahmen fällt, und das grob zu erschließende Grundstück nicht nur extrem groß war, sondern im Süden zur Stadtbefestigung mit dem mutmaßlichen Südtor und nach Südosten zur Burg hin eine fast völlig befundleere Fläche anschließt. Leider war bedingt durch die moderne Nutzung die Erweiterung der Grabungen nach Osten hin nicht in hinreichendem Umfang möglich um eine zweifelsfreie Klärung herbei zu führen.

Fachwerkrathäuser wurden noch im Spätmittelalter in benachbarten kleinen Städten wie Uslar, Trendelburg oder Zierenberg errichtet, und selbst größere und mittlere Städte in Hessen wie Kassel, Frankenberg, Alsfeld oder Marburg oder Einbeck, Goslar bzw. Wernigerode am Harz besaßen gotische Rathäuser mit steinernem Erdgeschoß und Fachwerkbau. Insbesondere wenn man lediglich eine Teilunterkellerung annimmt, könnte man den Bau in Nienover möglicherweise als Sitz des Schultheißen bzw. Prototyp eines frühen kleinstädtischen Rat- oder Kaufhauses im Weserbergland rekonstruieren. In Gelnhausen gelang die Rekonstruktion einer derartigen Abfolge im historischen Rathaus, das zunächst in spätromanischer Zeit als Stadtsitz des Schultheißen als Vertreter des Königs diente und ähnliche relativ bescheidene Dimensionen besaß, aber baulich anspruchsvoller in Massivbauweise ausgeführt war. Auf dem Grundstück gegenüber war in Nienover ein Goldschmied ansässig, der auch als Wechsler und Münzer tätig gewesen sein kann, wie dies im 12./13. Jahrhundert oft der Fall war. Auch in dem Doppelkeller selbst fand sich eine Feinwaage, die im Zeitalter der regionalen Silberpfennige ein wichtiges Messgerät zum Abwägen von Geld war, und auf einem Grundstück etwas weiter im Westen kam ein Feingewicht zutage. Die Präsenz von wohlhabenden Einwohnern, die häufigen Umgang mit wertvol-

len Waren bzw. Edelmetall pflegten, steht somit außer Frage.

Zudem böte sich in Analogie zu anderen Residenzstädten in geringer Entfernung von diesem Bau oder von dem im 14. Jahrhundert ausgebrochenen Bauwerk nördlich der Gießerei, eine optimale Lage für die allerdings bisher nicht lokalisierte Stadtkirche oder – nach derzeitiger Lage der Erkenntnis – eher der Marktkapelle von Nienover an. Es bleibt das merkwürdige Phänomen zu konstatieren, dass es trotz intensiver Suche seit den ersten Prospektionen im Jahre 1993 nicht gelang die Kirche zu lokalisieren, die im Januar 1231 als Pfarre bezeugt ist, und deren letzter belegter Pfarrer erst um 1327 den Ort verließ. Die Lage auf dem ehemaligen Acker, der etwas mehr als die westliche Hälfte der Stadt umfasst, ist nach unseren Untersuchungen in jedem Falle auszuschließen.

Der Topographie zufolge kann die Stadtkirche eigentlich nur südlich der Ost-West-Hauptstraße zu suchen sein. Sie sollte über einen Friedhof und Kirchplatz verfügt haben, der nicht allzu klein war. Oft liegen Markt, Burg und Kirche eng beisammen. Insofern kommt insbesondere der Bereich zwischen dem Burgtor und dem heutigen Forsthaus infrage, der nicht allzu weit entfernt ist von dem genannten auffallend großen mittelalterlichen Steinkeller nahe der Kreuzung der Hauptstraßen. In diesem Bereich konnten wir nur wenige relativ kleine Sondagen durchführen. Diese ergaben keinerlei Anhaltspunkte für Kirche und Friedhof. Allerdings bestehen aufgrund des sauren Bodens kaum Erhaltungschancen für Knochen ohne Vorhandensein starker Kalk- oder Mörtelüberdeckung. Deshalb bleiben nur noch kleinere Bereiche für eine typische Lage offen, etwa im Bereich der historischen Scheune unmittelbar westlich der Burg, wo die Kirche auf der idealisierten Rekonstruktion der Stadt Nienover denn auch eingetragen ist (Abb. 11).

Zu erwägen ist weiterhin, ob in der neu angelegten Stadt Nienover lediglich eine Marktkirche mit dem Status einer Filialkapelle vorhanden war, während die eigentliche Pfarrkirche mit Begräbnisrecht in einer möglichen älteren Siedlung zu Füßen der Burg lag – wo bemerkenswerter Weise eine „alte Kapelle“ noch im 17. Jahrhundert erwähnt ist (Abb. 11). Dafür könnte sprechen, dass die Besiedlung innerhalb der Stadt nach unseren Forschungen bereits um 1220 erheblich schrumpfte. Dagegen wäre ins Feld zu führen, dass das zugehörige Nachbardorf Winnefeld etwa zur gleichen Zeit oder bereits ein bis zwei Generationen früher eine ausgesprochen aufwendig ausgeführte, komplett eingewölbte stattliche Kirche

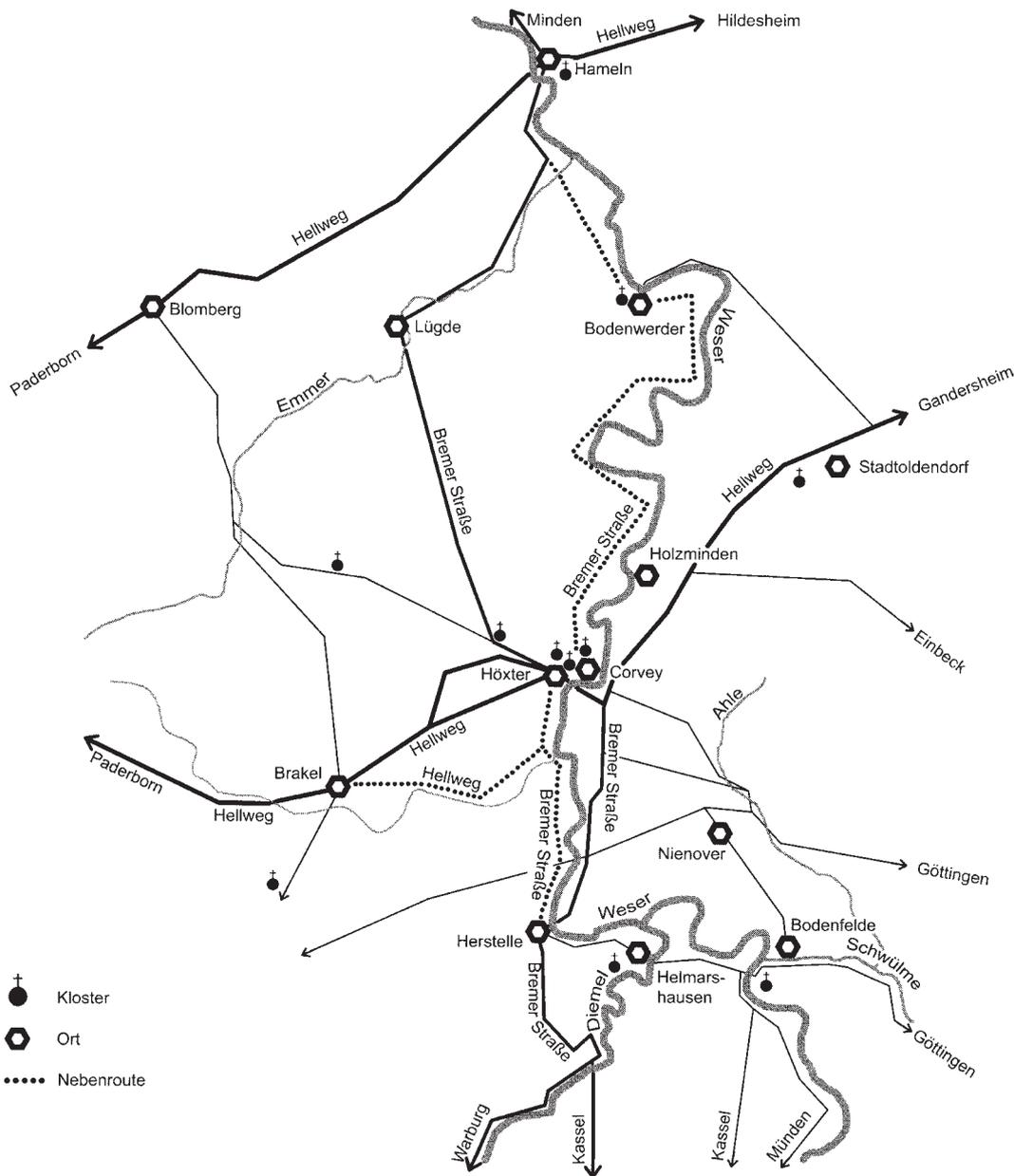


Abb. 11. Schematische Darstellung der mittelalterlichen Hauptverkehrs- und Handelswege im Gebiet zwischen Hameln und Bodenfelde (geringfügig ergänzt nach König u. a. 2003)

von etwa 30 m Länge erhielt (die bei der Rekonstruktion für Nienover Pate stand). Es ist wenig wahrscheinlich, dass man sich in Nienover mit einem kleineren Gotteshaus begnügte. In Analogie zu anderen Städten ist vielmehr vom Bau einer größeren dreischiffigen romanischen Basilika auszugehen – ob diese allerdings vollendet wurde, das sei anheim gestellt. Zur Gründung eines Klosters oder Stiftes kam es in Nienover nicht – wie bei den meisten Städten dieser Größenordnung. Es können in Anbetracht der zentralen Bedeutung für die Grafschaften der Dasseler aber durchaus Höfe des einen oder anderen nahe gelegenen und eng mit den Grafen verbundenen geistlichen Instituts vorhanden gewesen

sein. Infrage kommen insbesondere die Klöster und Stifte Lippoldsberg (Benediktiner) und Fredelsloh (Augustinerdoppelkloster), aber auch Amelungsborn (Zisterzienser), Helmarshausen (Benediktiner), Hilwartshausen (Augustinerinnen) und Hofgeismar (Kanoniker).

Eine irgendwie geartete platzartige Verbindung der breiten Hauptstraßen der Stadt mit dem mutmaßlichen Kirchplatz ist anzunehmen – und mögliche Indizien dafür mit nur schwachen bzw. fehlenden Bebauungsspuren liegen vor. Ähnliches gilt für den angrenzenden Bereich vor dem Burgtor. Die exakte Eingrenzung dieser wichtigen Elemente der Stadt ist derzeit jedoch offen. Ein großer rechtecki-

ger Markt um bzw. neben Kirche und Rathaus – wie in Göttingen und Hannoversch Münden, und ursprünglich auch in Holzminden – war mutmaßlich nicht vorhanden. Eher ist mit einer etwas unregelmäßigen platzartigen Erweiterung der als Märkte

bei Bedarf genutzten Hauptstraßen zu rechnen wie etwa in Höxter. Derartige Schemata sind für die älteren Gründungsstädte im deutschen Altsiedelland charakteristisch, nicht zuletzt gerade bei Dreistraßenanlagen wie in Lippstadt, Lemgo und Blomberg.

#### ABSCHLIEßENDE BETRACHTUNGEN

Mit Nienover wird eine typische kleinere Stadt der Jahrzehnte um 1200 im Herzen des Deutschen bzw. Heiligen Römischen Reiches konkret und weitgehend ungestört für die Nachwelt in einigen Grundzügen greifbar. Besonders wichtig und ungewöhnlich ist dabei, dass es zu keinen größeren strukturellen Ausbauphasen der ursprünglichen Anlage kam. Im Gegenteil schrumpfte die Stadt ziemlich rasch nach zwei Bränden um 1210/1220 und vielleicht um 1240 und verödete völlig, als vielerorts sich die urbane Bebauung gerade erst erheblich verdichtete und Neustädte entstanden (Dörries 1929; Geschichtlicher

Atlas von Hessen; Haase 1965; Kleinau 1967–1968; Stoob 1966; 1970). Zu den bemerkenswertesten Elementen der archäologisch fassbaren Binnenstruktur im öffentlichen Raum gehören die Reste der offenbar in der Frühzeit mit erheblichem Aufwand und guter Sachkenntnis mutmaßlich von Fachkräften angelegten Straßen. Diesem Phänomen soll abschließend noch an drei aufschlussreichen Beispielen aus dem Weserbergland und dem Leinebergland nachgegangen werden, um eine angemessene Bewertung erstellen zu können.

#### CORVEY, HÖXTER, TOM RODEN

Die von Nienover aus nächstgelegenen größeren Städte waren in der Zeit der Markt- oder Stadtgründung um 1200 Höxter und Corvey. Dorthin hatten die Grafen von Dassel stets enge Verbindungen, insbesondere als Lehnsleute der Reichsabtei Corvey sowie vielleicht des Stiftes Niggenkerken und Förderer der Propstei tom Roden, und sie dürften sich dort bereits um 1200 öfter aufgehalten haben, wie im späteren 13. Jahrhundert mehrfach bezeugt. Der letzte Graf der ludolfinischen Linie verbrachte in Höxter seinen Lebensabend, starb dort um 1290, und wurde im Minoritenkloster in Höxter bestattet (König u. a. 2003; Kruppa 2002).

Es ist demnach davon auszugehen, dass die dortigen Verhältnisse den Grafen und ihren Gefolgsleuten bestens bekannt waren. Straßen und sonstige städtische Infrastrukturen können sogar mit als Vorbild für die neu angelegte Stadt im Solling gedient haben. In Höxter und Corvey sind gepflasterte Straßen und Plätze vereinzelt seit der Karolingerzeit, vermehrt seit dem 12. Jahrhundert nachweisbar (Stephan 1973, besonders p. 20 ff.). Die besten Straßenbefunde aus der vornehmlich infrage kommenden Zeit des 12. und 13. Jahrhunderts wurden in Corvey und am Kloster tom Roden beobachtet, während in Höxter die alten Straßenoberflächen zu meist durch neuzeitliche Bodeneingriffe stark gestört oder sogar völlig zerstört waren (König u. a. 2003; Stephan 2000). Es bleibt festzuhalten, dass geschotterte bzw. mit unregelmäßigen Befestigungen aus

überwiegend kleineren Steinen im 12. Jahrhundert, insbesondere in der Zeit ab etwa 1150, keine Seltenheit waren, und auch bei Nebenstraßen vorkamen.

Einen der wenigen großflächig aufgedeckten Befunde bildet eine in Teilabschnitten auf etwa 100 m Länge aufgedeckte in der Zeit um 1100 in einem neu strukturierten profanen Siedlungsbereich planmäßig angelegte Nord-Süd-Straße unmittelbar vor dem Westtor des in Art einer Domburg befestigten Corveyer Klosterbezirks (Stephan 2000, S. 226). Teilweise war die Straßendecke erodiert bzw. durch Beackerung zerstört, und lediglich die beidseitig begleitenden Gräben und die Straße nur noch als befundleere Fläche greifbar. In dem relativ gut erhaltenen Südabschnitt vor dem Klostertor und der Einmündung in eine flache Senke verschmälerte die Straße einschließlich der Gräben sich von etwa 12 auf ca. 6 m. Falls wie bei der Bruggestrate (s. u.) noch Seitenpartien neben den Gräben dazu gehörten könnte die Straße insgesamt auch etwa 10 bis 16 m breit gewesen sein. Dies ist jedoch wenig wahrscheinlich. Die in der Mitte verlaufende geschotterte und zum Zwecke des Abflusses von Wasser leicht gewölbte Fahrbahn oder Fahrbahnunterfütterung nahm nur etwa die Hälfte der Fläche zwischen den Gräben ein. Dies spricht dafür, dass beidseitig ein unbefestigter „Sommerweg“ oder Trampelpfad bestand, der bei trockenem Wetter und Untergrund mutmaßlich besser begehbar oder befahrbar war als die befestigte, aber etwas unebene Fahrbahn in der Mitte – und dass

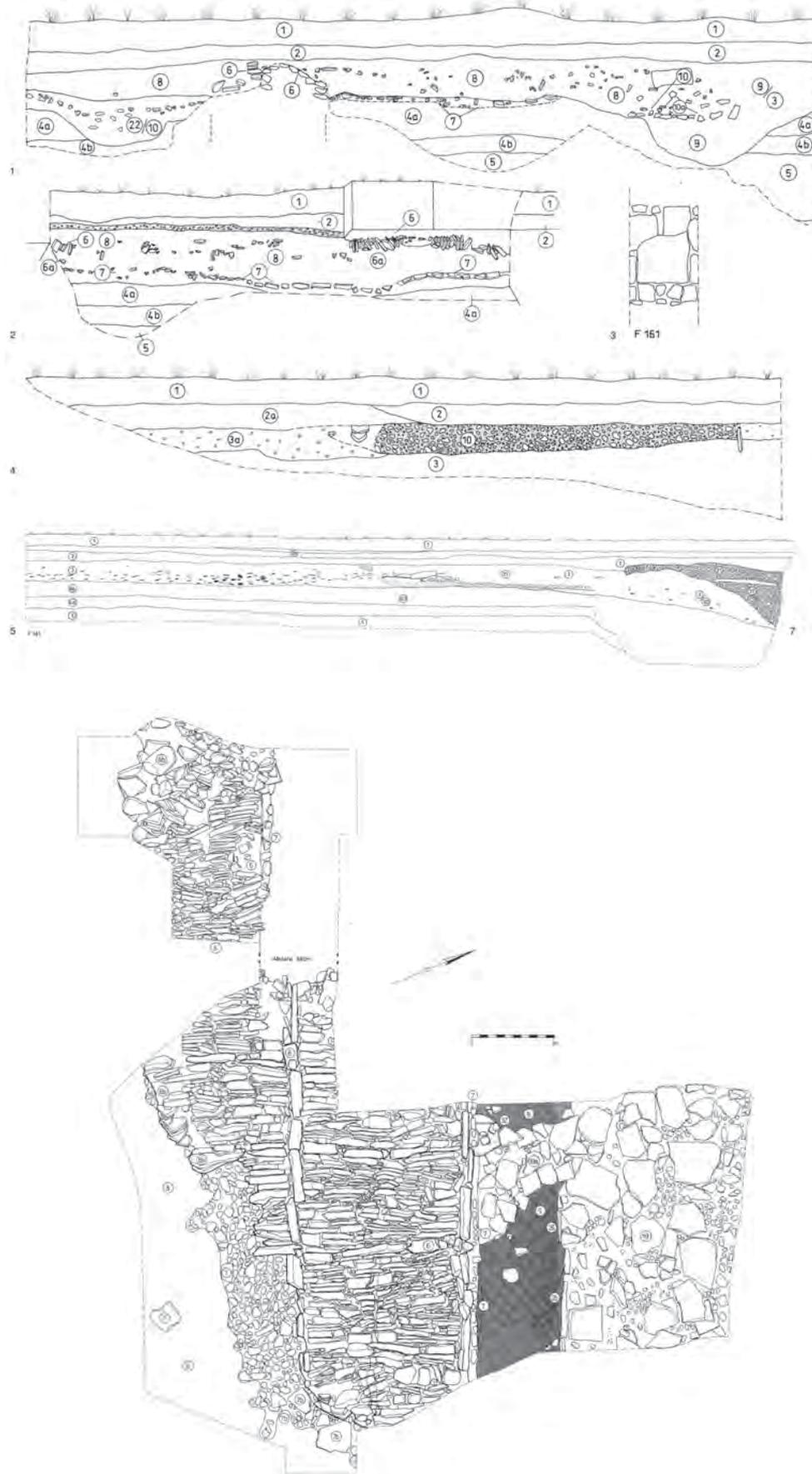


Abb. 12. Der Grabungsbereich mit Siedlungsrelikten und der Straßenführung mit Pflasterresten und Straßengräben der Zeit um 1100–1200 im Siedlungsbereich der Stadtwüstung vor dem Westtor des Corveyer Klosterbezirks (nach Stephan 2000)



Abb. 13. Der zur Weserbrücke führende Hellweg im Corveyer Weserbogen mit Straßenpflastern der Stauferzeit (nach Stephan 2000)

es wahrscheinlich keine Seitenstreifen außerhalb der Gräben gab. Allerdings fanden sich keine Fahr- oder Tritts Spuren – mutmaßlich infolge von Bodenerosion. Die mittige Fahrbahn bestand aus einem ca. 20 bis 30 cm dicken, kompakten Paket aus kleineren und mittleren, vereinzelt auch größeren Buntsandsteinen, sie verjüngte sich von etwa 6 auf 3 m. Es liegt nahe, dass dies durch die Einmündung auf eine Brücke über die Grube (den schon im 9. Jahrhundert angelegten Frischwasserkanal zum Kloster) bedingt war. Die Besteinung der Fahrbahn war auf den anstehenden lehmig-sandigen Untergrund verlegt oder eher geschüttet worden, der eine recht stabile und offen-

bar hinreichend wasserdurchlässige Basis bildete. Vermutlich hatte man zuvor für die gesamte Straße den humosen Oberboden gezielt abgegraben, um eine ebene und tragfeste Straßenfläche zu erhalten.

Etwas regelmäßiger und größer wirkt im Vergleich zu dieser Straße aus spätsalischer Zeit die an mehreren Stellen freigelegte ältere Pflasterung der Ost-West-Hauptstraße der Stadt Corvey im Weserbogen aus der frühen Stauferzeit (Stephan 2000, S. 256–257). Die Straßenbreite variiert etwas zwischen 12 und 15 m. Sie ist damit noch etwas breiter als die Straße vor dem Klostertor. Grundsätzlich zeigt sie eine ähnliche Bauweise wie die ältere Straße. Sie

konnte nicht flächig untersucht werden, da wir die darüber liegende kunstvolle Pflasterung nicht zerstören wollten. So ist lediglich die Aussage statthaft, dass die besteinte Fahrbahn ca. 4,2 bis 4,3 m breit war. Sie bestand aus einer zu den Seiten hin leicht abfallenden Lage von kleinen und mittleren Buntsandsteinplatten ungleichmäßiger Form und aus groben Kiesel. Insbesondere in der Mitte verwendete man häufiger etwas größere Steine und stellenweise brachte man eine zweite Steinlage zur Ausbesserung oder Stabilisierung auf. Die Straße lag auf dem wasserdurchlässigen, und trotzdem hinreichend stabilen natürlich anstehenden sandigen nur leicht humosen Lehm der Weseraue, unter dem in größerer Tiefe Sande und Kiese folgen, so dass mutmaßlich keine gravierenden statischen und Abflussprobleme zu befürchten waren. Den humosen Oberboden hatte man hingegen wahrscheinlich flächig entfernt. Das Pflaster zeigte nur geringe Spuren von Verunreinigungen. Es wurde wahrscheinlich regelmäßig gereinigt, denn es fanden sich nur wenige Funde und eine dünne Schmutzschicht.

Begünstigt wurde die Sauberhaltung der Straße durch die leicht gewölbte Fahrbahn und die auf beiden Seiten unmittelbar daneben angelegten Straßenrinnen. Die Rinnen waren am Ansatz der Pflasterung noch ganz flach. Aber die obere Grabenbreite betrug bis zu 2,3 m auf der Südseite und sogar 3,3 m auf der Nordseite in dem flächig untersuchten Areal in der Nähe der Weser. Vielleicht liegt dies daran, dass dort der Abfluss in den Stadtgraben bzw. Fluss nicht mehr allzu weit entfernt war, und für die infolge des Zuflusses aus weiten Teilen der Stadt erheblichen Wassermengen nahe dem Stadttor ein größeres Fassungsvermögen notwendig war. Die tieferen, als Abflussgräben im engeren Sinne ansprechbaren Bereiche besaßen allerdings nur etwa 1,4 bis 1,8 m Weite und bei annähernd muldenförmigem Querschnitt ca. 60–70 cm Tiefe. Der sanfte Ansatz der Rinnen war statisch sinnvoll, um ein Absacken der Straßenränder zu verhindern. An anderen Stellen erreichten die Rinnen in der Regel lediglich etwa 1,2 bis 1,6 m Breite. Pfostenspuren gehören entweder zu Stützkonstruktionen der Straße (wie sie in Adelebsen belegt sind) oder zu Brücken von Häusern über die Rinnen.

Neben den Straßenrinnen folgte beidseitig eine Zone mit partieller Oberflächenbefestigung durch große flache Sandsteinplatten, kleine Sandsteine und Knochen von etwa 1,2 m bis 3 m Breite. Dieser Randstreifen war für die Benutzung durch schwere Fahrzeuge ungeeignet und zeigte auch keine starken Fahrspuren. In seiner größten Breite versiegelte er

den Graben ganz oder teilweise. Mit der Anhebung der Fahrbahn um 60 bis 70 cm wohl im frühen 13. Jahrhundert wurde der Graben etwa auf die Hälfte verkleinert und partiell abgedeckt. Die nunmehr sorgfältiger befestigten Randstreifen verbreiterte man auf ungefähr 3 m, so dass auch dort eine bequeme Passage für Fußgänger, Reiter und Karren möglich war. Wenig später gab man den Graben völlig auf, es verblieb allenfalls eine kleine Gasse. Vermutlich war dies bedingt durch statische Probleme bei der Nutzung der neuen schweren Straßenpflasterung.

In einer zweiten Ausbauphase der Brückenstraße in der Zeit um 1200 bis 1220 brachte man auf der älteren Pflasterung eine 30 bis 40 cm starke, nur leicht humose, weitgehend fundsterile lehmige Sandschicht als Bettung für ein neues Straßenpflaster auf. Die zur Mitte hin gewölbte Straßendecke bestand aus außerordentlich sorgfältig und dicht nunmehr hochkant nebeneinander gestellten Buntsandsteinplatten. Die Steinformate bewegen sich in der Regel zwischen 30 und 45 cm Länge, 15 und 23 cm Höhe und 4 bis 10 cm Breite. Daneben kommen seltener kleinere Platten und größere blockförmige Quadersteine vor. Die plattigen Randsteine sind zumeist etwa 40–60 cm lang, 30 cm hoch und 10 bis 13 cm breit. Der Arbeits- und Finanzaufwand, der für diese ungefähr 1100 m lange Straßenpflasterung der neuen Hauptstraße der Stadt betrieben werden musste war gewiss enorm. Er beweist die starke Wirtschaftskraft der Stadt, und vielleicht auch noch der allerdings wirtschaftlich und politisch zunehmend labilen, und seit dem zweiten Viertel des 13. Jahrhunderts erheblich an Bedeutung verlierenden gefürsteten Reichsabtei in der fraglichen Zeit.

Die aufwendige Pflasterung war 4,2 bis 4,3 m breit und besteht aus zwei gleich breiten Fahrbahnen von etwa 1,9 bis 2 m Breite. Zur Stabilisierung sind seitlich, in der Straßenmitte und zusätzlich in Abständen von 1 bis 2 m in beiden Fahrbahnen Kantensteine eingefügt, die etwa 4 bis 10 cm hochragen. Dadurch entstehen Felder von etwa 2 mal 2,1 m und 0,9 mal 2 m Größe. Derartige Felder fanden sich allein im Ostabschnitt der Straße, mutmaßlich nicht allzu weit entfernt vom Westtor und der Weserbrücke. Es könnte sich um Stopper handeln. Einer der wenigen einigermaßen vergleichbaren europäischen Straßenbefunde liegt vom Stralsunder Hafen vor (Jöns, Lüth 2005). Er gehört in die zweite Hälfte des 13. Jahrhunderts, ist aber weniger aufwendig ausgeführt. Trotz der weiten Entfernung ist der Befund im Rahmen der frühen hansischen Handelsverbindungen keineswegs völlig überraschend, denn

Westfalen und Niedersachsen waren stark im Ostseehandel engagiert. Die Bauweise der Straße dürfte kaum im Ostseeraum heimisch gewesen sein. Sie ist mutmaßlich im norddeutschen Binnenland entwickelt und in die neuen Handelszentren gebracht worden. Die starken Abnutzungsspuren und Fahrgeleise in Corvey von etwa 1,2 bis 1,4 m Spurweite in der Straßenmitte zeigen, dass große Frachtwagen dort in einiger Frequenz verkehrten, und dass man nach Möglichkeit auf dem Scheitel der gewölbten Straße fuhr, um das Fahrzeug nicht in Schiefelage zu bringen und so ein Umkippen zu verhindern.

An sich reichte die Fahrbahnbreite, wie für eine Hauptverkehrsstraße, in diesem Falle einen Abschnitt einer wichtigen mittelalterlichen Geleits- und

Königsstraße (Westfälischer Hellweg) zu erwarten, aus, damit zwei sich entgegen kommende Fahrzeuge passieren konnten. So schrieb es etwa der Sachsenspiegel, das berühmte Rechtsbuch des Eicke von Repgow aus der Zeit um 1225/1230 vor (Czyppull, Küntzel 2005; Denecke 1969; Schwinges 2007). Diese über einen Zeitraum von etwa 90 bis 120 Jahren von etwa 1140/1170 bis 1265 intensiv genutzte Hauptstraße der Stadt Corvey in der Stauferzeit kam mit zwei Pflasterungen aus. Spätere Erneuerungen nach der weitgehenden Verödung der Stadt erfolgten nicht, obgleich die Straße nach einzelnen Keramikfunden zu urteilen wahrscheinlich gelegentlich noch bis ins 14./15. Jahrhundert genutzt wurde.

### EINBECK UND ADELEBSEN

Dass wir es nicht mit einem isolierten Phänomen zu tun haben zeigen Beobachtungen in Einbeck, wo der nördliche Zweig der von Höxter kommenden Hellwegtrasse das Ilme- bzw. Leinetal erreichte, und in Adelebsen, das eine Rast von Nienover entfernt am südlichen Hellwegzweig bzw. von Herstelle und Beverungen kommenden Fernstraßen in Richtung auf das Leinetal (Göttingen bzw. Nörten-Hardenberg) liegt.

Einbeck war im 11. Jahrhundert zeitweise der wichtigste Herrschaftssitz der 1106 ausgestorbenen Einbeck-Katlenburg-Stader Grafen, eine der führenden sächsischen Adelssippen. Wohl in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts entstand vor dem Stift ein befestigter Markort, vielleicht auf Initiative Heinrichs des Löwen, als dieser nach der Konsolidierung in den Gebieten um Braunschweig und Lüneburg seine Besitzpositionen im Leinebergland, so in Göttingen um 1175 ausbaute – entgegen anders lautenden Mutmaßungen, so meine ich mit Nachdruck, allerdings wohl kaum früher (Stephan 2010). Die Grafschaft im Sülberggau, zu dem Einbeck gehörte, Besitzungen im Stadtgebiet und möglicherweise auch in der Stadt selbst lagen jedoch im 12. und 13. Jahrhundert in den Händen der in unmittelbarer Nähe ansässigen Grafen von Dassel und Nienover (Kruppa 2002). Somit werden die Dasseler die Verhältnisse in Einbeck bestens gekannt haben. Einbeck entwickelte sich im 13. Jahrhundert zu einer der mittleren bzw. größeren Städte in der Region und war seither einer der Hauptorte der welfischen Herzöge im südlichen Niedersachsen und zeitweise Nebenresidenz der Grubenhagener Herzöge.

Die für unsere Fragestellung relevanten älteren Straßenbefunde in Einbeck sind, wie in den meisten

bestehenden Orten, weniger eindrucksvoll als in Nienover, Einbeck oder Corvey. Ungestörte Bereiche finden sich eher ausnahmsweise an der Sohle heutiger Straßen (Heege 2002; Teuber 2009). In Einbeck trafen sich die Nord-Süd verlaufende bedeutende Fernstraße durch das Leinetal, die in der Neu-



Abb. 14. Straßenpflaster der Zeit um 1300 am Rosenthal in Einbeck

stadt randlich neben der Altstadt verlief, mit einer wichtigen europäischen Ost-West-Achse (Seeger 1926). Genau von diesen beiden Hauptstraßen sind archäologische Befunde aus dem 13. Jh. nachweisbar. Eine unregelmäßige Wegebefestigung aus Eichenbohlen, einigen in den Straßenmatsch hineingeworfenen Steinen und etwas Keramik, zu der ein dendrochronologisches Datum von 1207 vorliegt, wurde außen vor dem Tiedexer Tor dokumentiert (Heege 2002, S. 114). Ebenfalls im Bereich der späteren Neustadt lagen am späteren Altendorfer und am Benser Tor muldenförmige, etwa 80 cm tiefe hohlwegartige Straßenverläufe des frühen 13. Jahrhunderts. Sie werden überlagert von Straßen, die zwischen begleitenden Gräben am Altendorfer Tor etwa 7,5 und am Benser Tor etwa 9 m breite Fahrbahnen besitzen, die nur mit Knüppelholzlagen recht unzureichend befestigt waren. Die Wagenspuren sind 1,2 m weit. Die nur um 1230/1240 in der frühesten Nutzungsphase der Straße offen liegenden Gräben

sind im Befund etwa 1,0 bis 1,6 m breit und 0,7 bis 0,9 m tief. Ihre Entfernung zu den Baufluchten der Häuser des späten Mittelalters und der frühen Neuzeit beträgt 3 bis 4 m. Daraus ergibt sich eine Gesamtbreite der Straßen von etwa 15 bis 18 m.

Überwiegend kleinere Aufschlüsse zeigen sowohl für die älteste Befestigung des Marktplatzes (wohl spätes 12. oder 13. Jahrhundert) als auch für kleinere Nebenstraßen wie die Maschenstraße an der Grenze von Alt- und Neustadt in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts Schotterungen oder unregelmäßige kleinteilige Pflaster (Heege 2002, S. 115). Die älteste relativ aufwendige Pflasterung mit Randsteinen entstand am Rosenthal um 1300 (Abb. 14). Weder diese, noch die Pflasterung der hannoverschen Chaussee von 1772/1776 in der wichtigen innerstädtischen Altendorfer Straße, der traditionellen Hauptachse des Durchgangsverkehrs durch das Leinetal, erreichten die Qualität der Straßenbeläge der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts in Adelebsen und Corvey.

#### ADELEBSEN

Die in Südniedersachsen altansässigen (Edel-) Herren von Wibbecke (zuletzt 1229 als Herkunftsname genannt), wichtige Gefolgsleute der Welfen, verlegten um 1230 ihren Sitz ins nahe gelegene Adelebsen, wo sie ihre neue Namen gebende Burg (zuerst belegt als Herkunftsname in einer Urkunde des Grafen Adolf II. von Dassel-Nienover, die Thetmar von Adelevessen im Jahre 1233 bezeugt) und etwa gleichzeitig oder wenig später einen Markt errichteten (Abb. 15–16; Schröder 1987). Alles spricht für eine gezielte und innerhalb von wenigen Jahren umgesetzte großzügige Planung und Umsetzung des ehrgeizigen und aufwendigen Vorhabens der Errichtung einer neuen standesgemäßen Residenz und eines Burgfleckens. Unklar bleibt, ob die Edelherren in diesen Jahren der welfischen Schwächeperiode eine eigene Herrschaftsbildung versuchten, oder ob der Anstoß und erfolgreiche Ausbau der neuen Residenz als Bollwerk ihrer Gefolgsleute seitens der Welfen gegen die Grafen von Dassel anzusehen ist. Auch eine Gemengelage der Interessen ist sehr wohl vorstellbar.

Leider ist die mittelalterliche Überlieferung für die Siedlung Adelebsen schlecht. Der Ort hatte neben der Burg und dem Gut im Jahre 1490 und auch noch in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts etwa 51 bis 60 Haushalte (Alphei 1990, S. 62–64). Er bestand aus wenig mehr als einer beidseitig bebauten breiten Straße zu Füßen der Burg. Am späteren Rathaus verbreiterte sich die Straße platzartig, ein

Abzweig führte auf den dort sanft ansteigenden Hang mit der Kirche, der Vorburg und der Hauptburg. Der im 13. Jahrhundert noch „villa“ genannte Ort wird erst 1394 als Weichbild und 1436 als „Flecken“ (Markt) bezeichnet, obwohl Schultheiß und Bürger 1360 belegt sind (Alphei 1990, S. 30). Den Jahrmarkt hielt man der Überlieferung nach ursprünglich nicht in der räumlich eng begrenzten Stadt ab, sondern auf freiem Felde an der Kapelle bzw. Ortsstelle der Wüstung Reinhardshagen an der Königsstraße etwa 2 km westlich in Richtung Uslar-Nienover (Mundhenke 1941, S. 56).

Eine größere wirtschaftliche Bedeutung des Ortes ist für keinen Zeitraum erkennbar. Der Merianstich von 1654 zeigt nicht einmal ansatzweise eine solide Befestigung des Fleckens (Abb. 15). Dennoch waren offenbar im Mittelalter aufwendige Maßnahmen erfolgt, um den Platz als Zentralort der lokalen Herren und als Lokalmarkt und Etappenstation an Fernwegen zu etablieren. Nach einer Urkunde von 1436 war mindestens die ungeschützte Nord- und Südseite des Fleckens künstlich befestigt. Vom Hohlwegstor im Nordwesten verlief ein doppelter Graben mit zwei Zäunen bis zum Niederen Steintor, das Richtung Osten (Göttingen) lag (Abb. 16; Alphei 1990, S. 31–32). Demnach wird es ein Oberes Steintor gegeben haben, das aber auch Hagentor genannt wurde. Somit war an den am stärksten gefährdeten Stellen eine Befestigung aus einer doppelten Wall-Graben-Plankenbefestigung vorhanden, die Haupt-



Abb. 15. Burg und Flecken Adelebsen in Matthäus Merians Topographia Germaniae, um 1654

tore hat man spätestens im 15. Jahrhundert sogar in Stein ausgeführt. Die maximale räumliche Ausdehnung betrug etwa 400 mal 150 bis 200 m. Im Westen bildete die mächtige Burg ein Bollwerk auch zum Schutze des Fleckens. Die Südseite des Burgfleckens war durch die Aue natürlich geschützt, die im Spätmittelalter zu einem riesigen Teich aufgestaut war, also ein nur schwer überwindbares Hindernis darstellte.

Geradezu erstaunlich, und ganz gewiss so völlig unerwartet, sind die bei Straßenbaumaßnahmen, leider nur in Profilaufschlüssen, beobachteten Befunde zum mittelalterlichen Straßenbau der Frühzeit des planmäßig neu angelegten Ortes mit dem Namen einer älteren (frühmittelalterlichen), noch nicht sicher lokalisierten Siedlung in der Nähe. Eine massive hölzerne Rahmenkonstruktion, die dendrochronologisch 1237/1238 datiert ist, diente der Stabili-



Abb. 16. Plan des Fleckens Adelebsen (nach Schröder in Alpehi 1990)

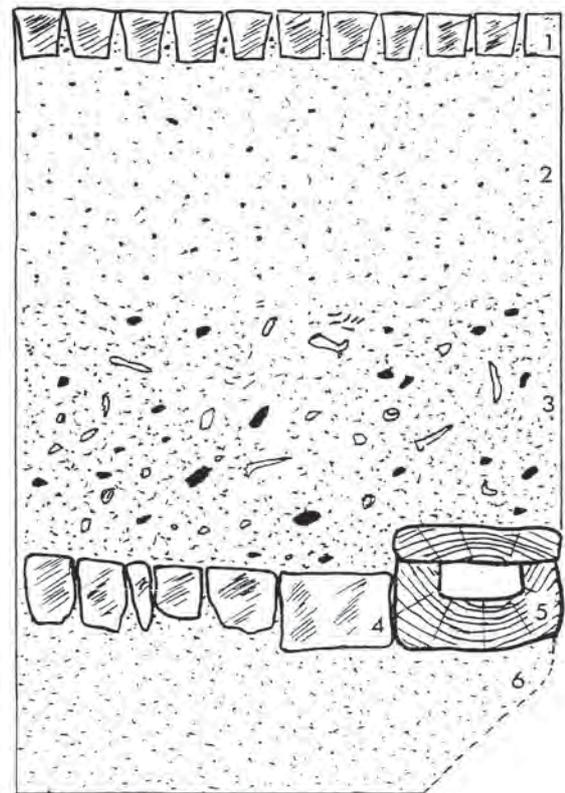
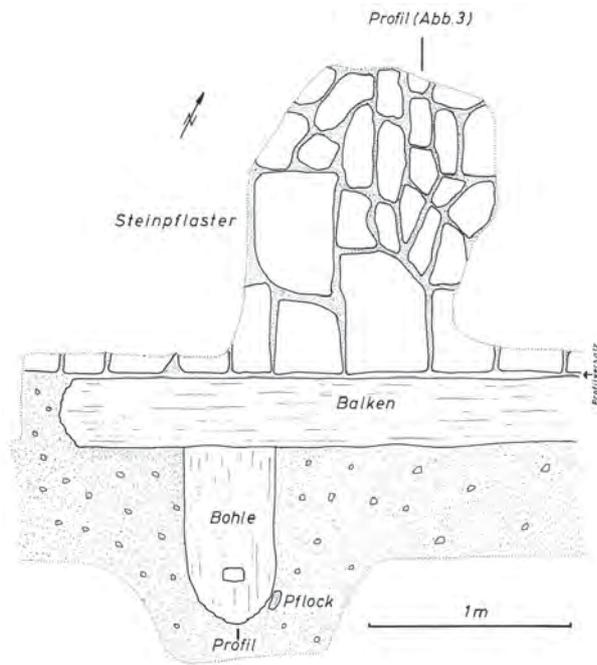
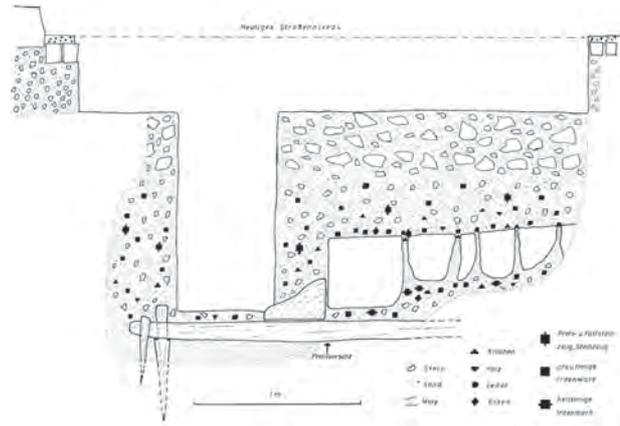
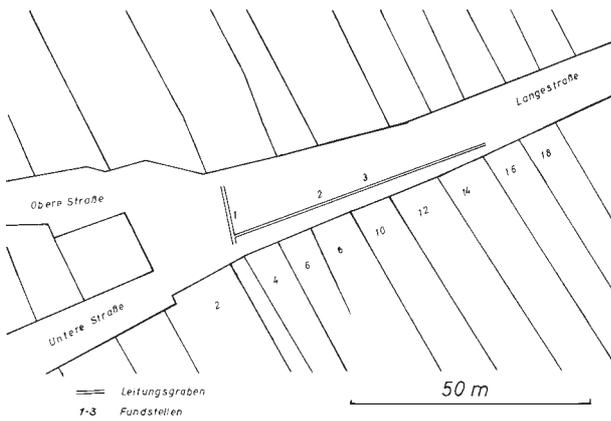


Abb. 17. Straßenbefunde von 1237/1238 und hölzerne Wasserleitung von 1266 in Adelebsen, Landkreis Göttingen (nach Schröder 1987)

sierung der teilweise auf feuchtem Untergrund angelegten Straße, der Leitlinie des damit indirekt archäologisch wohl bereits nachweisbaren neuen Marktes an der Burg und des hierher umgeleiteten Fernweges. Ähnlich wie in Corvey besteht das Pflaster aus hochkant gestellten, in diesem Falle überwiegend sogar noch größeren und zumeist blockförmigen, seltener plattigen Buntsandsteinen. Soweit erkennbar ist die Struktur des Pflasters allerdings weniger regelmäßig als in Corvey (Abb. 17). Die Kantensteine des Pflasters am Straßenrand sind besonders sorgfältig bearbeitet und großformatig (z. B. 58 mal 38 mal 43 cm). Die Straßendecke steigt zur Mitte hin leicht an. An einer Stelle konnte die Brei-

te des Pflasters mit etwa 6,3 bis 6,8 m ermittelt werden, wobei zu berücksichtigen ist, dass der Katasterplan dort bereits eine platzartige Verbreiterung, den Markt, zeigt.

Es ist durchaus wahrscheinlich, dass die Lange Straße annähernd im gesamten Ortsbereich von Adelebsen gepflastert war, also auf schätzungsweise etwa 400 Länge – eine höchst beachtliche und kostenintensive Maßnahme, die für den Wohlstand von Ortsherren und Einwohnern im 13. Jahrhundert spricht. Neben der Straße ist stellenweise eine Wasserleitung aus annähernd quadratischen Eichenbohlen von ca. 30 cm Kantenlänge mit etwa 10 cm breiter Laufgrinne dokumentiert, die mit Bohlen abgedeckt war. Die

1266 datierte Leitung besaß Abzweige zu den Privatgrundstücken. Eine ähnlich aufwendige neue Infrastrukturalternative von Straßen und Wasserzuführungen legte man in Adelebsen erst im späten 19. Jahrhundert wieder an. Zeitlich gehören die aufwendigen Ausbaumaßnahmen in Adelebsen genau in die Zeit als die Welfen ihre Schwächeperiode überwandten (Erhebung von Herzog Otto dem Kind in den Reichsfürstenstand 1235) und ab etwa 1254 zunehmend mit

Nachdruck gegen die ihnen nicht botmäßigen Grafen im mittleren und südlichen Niedersachsen voringen, zu denen die Dasseler gehörten. Den neuen Herren ergebene, an sich weniger bedeutende Angehörige des alt eingesessenen Adels, wie die Edelherrn von Plesse oder die von Adelebsen, konnten sich auf die Dauer besser behaupten als die mächtigeren Grafen und Herren, was auch ihren Märkten und Städten zugute kam.

#### AUSBLICK

Abschließend sei noch angemerkt, dass vor 30 bis 40 Jahren die frühen Straßenbefunde des 9./10. Jahrhunderts in Höxter noch ziemlich isoliert in Mitteleuropa dastanden. Inzwischen mehren sich in vielen Orten Deutschlands und Europas positive Aufschlüsse zum mittelalterlichen Straßenbau, insbesondere in Städten. Aber selbst in ländlichen Siedlungen fehlt es keineswegs an geschotterten Straßen. In die Zeit um 1000 reicht etwa ein schmaler geschotterter Weg in der Dorfsiedlung Gutingi (Göttingen) zurück (Arndt, Ströbl 2005), und auch aus Süddeutschland liegen zunehmend Befunde vor. Vermehrt gibt es nicht nur in Magdeburg, sondern beispielsweise auch in der Dorfwüstung Marsleben bei Quedlinburg oder in der Wüstung Balhorn (Paderborn, hier die Trasse des Hellweges) eindrucksvolle geschotterte Straßentrassen aus der Zeit um 1150 bis 1250 (Dresely, Meller 2006).

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass feste Straßenbeläge im Untersuchungsgebiet bereits im 8./9. Jahrhundert belegt sind, und vor allem im 13. Jahrhundert eine weite Verbreitung fanden. Damals war der Standard des Straßenbaus mancherorts besonders hoch entwickelt. Ähnliche Straßenbauleistungen vollbrachte in der weiteren Region erst

das spätere 18. und 19. Jahrhundert. Unser bei nüchterner Betrachtung von wenigen isolierten und durchaus diskussionswürdigen Schriftquellen ausgehendes stereotypes Bild von den Schmutz starrenden, grundlosen, schlammigen und stinkenden, gänzlich oder weitgehend unbefestigten mittelalterlichen Straßen ist somit vielleicht nicht immer völlig falsch, aber doch ganz erheblich zu modifizieren und partiell zu revidieren. Insbesondere das 13. Jahrhundert sah in Mitteleuropa nach den mühsam gewonnenen Ergebnissen der Mittelalterarchäologie vor allem in den Städten großartige Leistungen im Straßenbau, auch im östlichen Mitteleuropa. Die spätromanischen und frühen gotischen Dome und Klöster, Burgen, Kirchen und Häuser waren somit selbst in kleinen Märkten und Städten, mitunter auch in Dörfern, in eine erstaunlich hoch stehende Infrastruktur des öffentlichen Raumes eingebunden – von der wir noch vor wenigen Jahrzehnten, vor Beginn der Etablierung der Mittelalterarchäologie – nichts oder nur wenig ahnten. Dieser Durchbruch neuer Erkenntnis ist das Ergebnis jahrzehntelanger archäologischer Feldarbeit, gewonnen aus zahlreichen im Einzelnen oft äußerst unspektakulären und geradezu unscheinbaren Befunden.

#### DANKSAGUNG

Mein Dank gilt allen, die unsere Arbeit in Nienover während meiner Tätigkeit am Seminar für Ur- und Frühgeschichte der Georg-August Universität in Göttingen wie auch späterhin an der Martin-Luther Universität in Halle ermöglicht und unterstützt haben. An erster Stelle ist neben der Deutschen Forschungsgemeinschaft (Förderung 2000 bis 2007) die LEADER+ Region Weserbergland-Solling und die Bundesanstalt, jetzt Bundesagentur für Arbeit mit den Agenturen Göttingen, Uslar und Holzminden zu nennen. Weitere Hilfen verdanken wir unter anderem dem Landkreis Northeim, der Stadt Uslar, den Sparkassen Göttingen und Northeim, der Volksbank Solling sowie der Stiftung der Universität Göttingen.

Die Aufarbeitung der Befunde und Funde im Rahmen der inzwischen weitgehend abgeschlossenen Dissertationsprojekte von Sonja König, Thomas Küntzel und Ralf Mahytka förderte dankenswerterweise das Niedersächsische Ministerium für Wissenschaft und Kunst. Für ihre außerordentlich konstruktive Kooperation und mannigfaltige Hilfen sind wir Prof. Dr. Hans-Rudolf Bork, Mitarbeitern und Studenten des Instituts für Geographie und Geoökologie der Universität Potsdam bzw. nunmehr des Zentrums Ökologie der Universität Kiel sehr verbunden. Weiterhin war die Unterstützung des Natur-Kulturhistorischen Dreiländerbundes Weserbergland unter der höchst engagierten Leitung von Jürgen Koch seit

2005 eine unverzichtbare Grundlage unserer Arbeit im Gelände. An den Grabungen in Nienover nahmen, z. T. in verantwortlicher Position als Schnittleiter,

zahlreiche tschechische und polnische Studenten bzw. junge Absolventen, insbesondere vom Archäologischen Institut der Universität Breslau, teil.

## LITERATUR

- Alpei C.  
1990 *Geschichte Adelebens und Lödingsens*. Göttingen.
- Arndt B., Ströbl A.  
2005 *Gutingi – Vom Dorf zur Stadt: neueste Ergebnisse der stadarchäologischen Arbeit*, Göttingen.
- Bork H.-R., van Dorsten P., Erber A., Korbmacher R.  
1997 *Wirkungen des Menschen auf die Landschaftsentwicklung an der Stadtwüstung Nienover im Solling*. Göttinger Jahrbuch 45, 1997, 230–235.
- Czypull B., Küntzel T.  
2005 *Durch Land und Zeit. Bilder und Texte zum Wandel des Landschaftsbildes seit der Eiszeit am Beispiel von: Rammelsberg und Goslar, Seeburger See, Wesertal bei Corvey – Bilder und Texte aus Südniedersachsen*, Holzminden.
- Denecke D.  
1969 *Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegforschung im Raum zwischen Solling und Harz. Ein Beitrag zur Rekonstruktion der mittelalterlichen Kulturlandschaft*. Göttinger Geographische Abhandlungen t. 54. Göttingen.
- Dörries H.  
1929 *Entstehung und Formenbildung der niedersächsischen Stadt*. Stuttgart.
- Dresely V., Meller H.  
2006 *Archäologie XXL: Archäologie an der B 6n im Landkreis Quedlinburg*. Archäologie in Sachsen-Anhalt, Sonderband 4, Halle 2006.
- Geschichtlicher Atlas von Hessen  
1960 ff. Hessisches Landesamt für Geschichtliche Landeskunde (Hrsg.), *Geschichtlicher Atlas von Hessen*, begründet von E. E. Stengl, bearbeitet von F. Uhlhorn (Marburg 1960 ff.).
- Günther K.  
1989 *Territorialgeschichte der Landschaft zwischen Diemel und Oberweser vom 12. bis zum 16. Jahrhundert*, Diss. phil. Marburg 1959, Schriftenreihe des Arbeitskreises für Heimatgeschichte t. 9. Neudruck Immenhausen 1989.
- Haase C.  
1965 *Die Entstehung der westfälischen Städte. Veröffentlichungen des Provinzialinstituts für Westfälische Landes- und Volkskunde* t. 1,11. 2. berichtigte Auflage Münster.
- Hävernick W.  
1930 *Der Kölner Pfennig im 12. und 13. Jahrhundert. Periode der regionalen Pfennigmünze*. Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beiheft 18 Stuttgart.
- Heege A.  
2002 *Einbeck im Mittelalter*, Studien zur Einbecker Geschichte t. 17. Oldenburg/Oldenburg.
- Jöns H., Lüth. F. (Hrsg.)  
2005 *Archäologie unter dem Straßenpflaster. Stadtarchäologie in Mecklenburg Vorpommern*, Landesausstellung Rostock.
- Kleinau H.  
1967–1968 *Geschichtliches Ortsverzeichnis des Landes Braunschweig*. Veröffentlichungen der Historischen Kommission Niedersachsens t. 30,1–3. Hildesheim.
- Koch M., König A., Stephan H.-G.  
2006 *Höxter und Corvey*. In: W. Ehbrecht (Hrsg.), *Westfälischer Städteatlas*, Lieferung IX, Blatt 4. Münster.
- König A., Rabe H., Streich G.  
2003 *Höxter. Geschichte einer westfälischen Stadt* t 1. *Höxter und Corvey im Früh- und Hochmittelalter*, Hannover.
- König S.  
2005/2009 *Die Stadtwüstung Nienover im Solling. Auswertung der archäologischen Funde der Ausgrabungen 1996–2001*, Diss. phil. (Göttingen 2005) – Druck: *Die Stadtwüstung Nienover im Solling. Studien zur Sachkultureiner hochmittelalterlichen Gründungsstadt im südlichen Niedersachsen*. Materialhefte zur Ur- und Frühgeschichte Niedersachsens t. 39. Rahden / Westfalen 2009.
- Krabbe J.  
2005 *Karte des Sollings von 1603*, herausgegeben und eingeleitet von H.-M. Arnholt, K. Casemir, U. Ohanski. Veröffentlichungen der historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen t. 225. Hannover.
- Kruppa N.  
2002 *Die Grafen von Dassel (1097–1337/38)*. Veröffentlichungen des Instituts für Historische Landesforschung der Universität Göttingen t. 42. Bielefeld.
- Kühlhorn E.  
1994–1996 *Die mittelalterlichen Wüstungen in Südniedersachsen*. Veröffentlichungen des Instituts für historische Landesforschung der Universität Göttingen t. 34,1–3. Bielefeld.
- Küntzel T.  
2004 *Zwischen Landgrenze und äußerer Befestigung. Städtische Landwehren des Mittelalters im südlichen Niedersachsen*. Göttinger Jahrbuch 52, Göttingen 2004, 31–62.  
2005 *Keller des 13. Jahrhunderts in der Stadtwüstung Nienover*. In: *Forum Urbes medii aevi* t. 2. Brno, S. 184–201.  
2005a *Die Stadtwüstung Nienover im Solling. Auswertung der Befunde zu Stadtopographie, Hausbau und Stadtbefestigung der Grabungen 1996–2001*, phil. Diss. Göttingen.  
im Druck *Die Stadtwüstung Nienover im Solling. Auswertung der Befunde zur Stadtopographie, Hausbau und Stadtbefestigung im 13. Jahrhundert*. Materialhefte zur Ur- und Frühgeschichte Niedersachsens t. 40. Rahden / Westfalen 2010.

- Letzner J.  
 1596 *Dasselische und Einbeckische Chronica. Das ist: Historische Beschreibung der Uralten Graffen und Herrn zu Dassel [...] Deßgleichen auch des Sollinger waldes und [...] der beyden Stedte, Dassel, und Einbeck, der fürnembsten Clöster [...].* Erfurt.
- Mundhenke H.  
 1941 *Das Patrimonialgericht Adelebsen. Ein Beitrag zur historischen Geographie des Fürstentums Göttingen.* Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen t. 2,18. Göttingen.
- Schröder E.  
 1987 *Ein mittelalterliches Straßenpflaster in Adelebsen.* Göttinger Jahrbuch t. 33, S. 61–70.
- Schwinges R. C. (Hrsg.)  
 2007 *Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter.* Vorträge und Forschungen t. 66, Ostfildern.
- Seeger H.-J.  
 1926 *Westfalens Handel und Gewerbe vom 9. bis zum Beginn des 14. Jahrhunderts mit besonderer Berücksichtigung der kleinen Städte und des platten Landes Münster,* Berlin.
- Stephan H.-G.  
 1973 *Archäologische Beiträge zur Frühgeschichte der Stadt Höxter.* Münstersche Beiträge zur Ur- und Frühgeschichte t. 3. Münster.
- 1997 *Stadtwüstungen in Mitteleuropa. Ein erster Überblick.* In: G. De Boe, F. Verhaeghe (Hrsg.) *Urbanism in Medieval Europe. Papers on the „Medieval Europe Brugge 1997“ Conference* t. 1. Brügge, S. 329–360.
- 2000 *Studien zur Siedlungsentwicklung und -struktur von Stadt und Kloster Corvey (800–1670). Eine Zusammenschau auf der Grundlage der archäologischen und historischen Quellen.* Göttinger Schriften zur Ur- und Frühgeschichte t. 26, 1–3. Neumünster.
- 2001 *Nienover. Burg und Stadtwüstung im Solling (Süd-niedersachsen).* In: J. Piekalski, H.-G. Stephan, K. Wachowski (Hrsg.), *Neue Forschungen zur Archäologie des Mittelalters in Schlesien und Niedersachsen.* Monographie archeologiczne t. 8. Wrocław, S. 11–70.
- 2002 *Die Stadtwüstungen Corvey und Nienover. Archäologische Monumente der Stadt-, Landes- und Reichsgeschichte im Weserbergland.* In: H. Steuer, G. Biegel (Hrsg.), *Stadtarchäologie in Norddeutschland westlich der Elbe.* Zeitschrift für Archäologie des Mittelalters, Beiheft 14. Bonn, S. 237–259.
- 2007 *Fächerübergreifende Untersuchungen an der mittelalterlichen Dorfwüstung Winnefeld im Solling. Beiträge zur Erforschung der Kulturlandschaftsentwicklung und des ländlichen Kirchenbaus im Weserbergland.* Nachrichten aus Niedersachsens Urgeschichte 76, Stuttgart 2007, 199–205.
- 2010 *Der Solling im Mittelalter. Archäologie, Geschichte und Landschaftsentwicklung am Solling. Forschungen zur Siedlungs- und Kulturlandschaftsentwicklung an Oberweser und Leine und zur Geschichte der Grafen von Dassel und Nienover,* in Druckvorbereitung für 2010.
- 2010a *Zur Siedlungsentwicklung von Helmarshausen im Mittelalter. Ottonischer Königs- und Adelshof, Reichskloster, Markt, Altstadt und Stadtwüstung Alt-Köln.* Archäologie und Geschichte. Offa (im Druck).
- Stoob H.  
 1966 *Vom Städtewesen im oberen Weserlande.* In: H. Stoob (Hrsg.), *Kunst und Kultur im Weserraum 800–1600,* t. 1. Beiträge zur Geschichte und Kunst. Münster, S. 203–213.
- 1970 *Doppelstädte, Gründungsfamilien und Stadtwüstungen im engrischen Westfalen.* In: H. Stoob (Hrsg.), *Kunst und Kultur im Weserraum 800–1600,* t. 3. Ostwestfälisch-weserländische Forschungen zur geschichtlichen Landeskunde. Münster, S. 113–148.
- Streich G.  
 1996 *Historisch-Landeskundliche Exkursionskarte von Niedersachsen I : 50.000, Blatt Höxter.* Veröffentlichungen des Instituts für Historische Landesforschung der Universität Göttingen t. 2,13. Bielefeld.
- 1997 *Historisch-Landeskundliche Exkursionskarte von Niedersachsen I : 50.000, Blatt Holzminden.* Veröffentlichungen des Instituts für Historische Landesforschung der Universität Göttingen t. 2,15. Bielefeld.
- Teuber  
 2009 *S. Teuber, Einbeck – Petersilienwasser. Befunde und Bauungsstrukturen des 13. bis 20. Jahrhunderts.* Materialhefte zur Ur- und Frühgeschichte Niedersachsens 41, Rahden/Westfalen 2009.

---

Prof. Dr. Hans-Georg Stephan  
 Institut für Kunstgeschichte und Archäologien Europas  
 Professur für Archäologie des Mittelalters  
 und der Neuzeit  
 Martin-Luther Universität Halle-Wittenberg  
 Halle (Saale)