

Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

Ursprung und Entwicklung der Städte Tirols im Mittelalter

Oelberg, Margarete

Innsbruck, 1934

Die geographische Bedingtheit der Stadt

Die geographische Bedingtheit der Stadt.

Es gab eine Zeit, in der Wissenschaftler die geographische Lage einer Stadt als das Primäre, daraus alles andere abzuleiten möglich sei, ansprachen. Diese Denkart war eine natürliche Folge rationalistischer und materialistischer Anschauung. Heute wissen wir, Lage, Klima und die sonstigen äusseren Verhältnisse sind immer nur Gegebenheiten, Möglichkeiten, die zu benützen oder unerkannt verkümmern zu lassen ganz in der Hand des Menschen liegt. Auf das Volk, das einen Raum besiedelt, auf seine natürliche Kraft und Unverbrauchtheit, auf seinen Instinkt, Möglichkeiten zu erkennen und auszuwerten und auf Grund seiner natürlichen Lage neue anzubahnen, auf alle diese Fähigkeiten kommt es in erster Linie an. Sie wirksam zu machen ist Sache des Volkes und seines Führers. Es wird freilich niemand den Einfluss der Naturgegebenheiten leugnen. Aber sie sind nur eine Komponente unter vielen und so wenig man sie vernachlässigen darf, so wenig darf man sie auch unterschätzen. Meine Arbeit soll, soweit es möglich ist, die einzelnen Faktoren aufzeigen, die fördernden oder hemmenden Einfluss auf die Städteentwicklung nehmen.

Es wird sich auch hier zeigen, dass es vielfach unmöglich ist, die verschiedenen Einwirkungen reinlich zu scheiden und lebendig Gewordenes ohne Gefahr für das Ganze zu zergliedern. Dieser Mangel wird dauernd an der Arbeit sichtbar werden. Die starke gegenseitige Verflechtung und Durchdringung macht ein gewaltsames Auseinanderreißen oft notwendig und wird den Eindruck von Stückwerk nur verstärken. Dieser Schattenseite bin ich mir wohl bewusst.

Die Struktur eines Landes ist ein sehr wesentlicher Faktor in der Beurteilung der wirtschaftlichen Tätigkeit seiner Bevölkerung. Tirol als Gebirgsland hat seine besonderen Voraussetzungen und ist in seinen Möglichkeiten in vieler Hinsicht stark beschränkt und gehemmt. Ein grosser Teil des Landes geht als Fels- und Gletschergebiet der Wirtschaft überhaupt verloren. Nur wenige Täler sind breit und fruchtbar, eine grosse Anzahl schmal mit rasch ansteigenden Hängen, die wenig Möglichkeit zur Bebauung geben, eher für Viehzucht nutzbar sind. Dazu kommen noch die zahlreichen Almen, die allein durch Viehtrieb wirtschaftliche Verwendung finden können. In der Natur des Gebirgslandes liegt auch die verkehrshemmende Wirkung begründet. An einzelne Täler und Pässe ist aller Verkehr gebunden. Tirol ist durch die Richtung Nordsüd beherrscht. Das Inn- und Eisacktal, durch den niederen Brennersattel verbunden, beherrscht das ganze Land. Von Westen und Osten münden die Täler und vermitteln den Verkehr. Die ländlichen Siedlungen suchen sich Plätze möglichst auf sonnigem Hang, hoch und geschützt, mit Wiesen und Ackerland umgeben, ganz anders die Städte. Das erste Augenmerk gilt bei den meisten der Welt-

verkehrslage; fast alle sind an den grossen Handelsstrassen zu finden. Viel weniger wird auf die Umgebung Rücksicht genommen. Das liegt in der Landschaft und der relativen Bedürfnislosigkeit des Gebirgsbauern begründet. Nur schwer wird sich eine zentrale Marktlage finden lassen, am ehesten wo ^{dort,} einige fruchtbare gut besiedelte Täler zusammentreffen. Es liegt in der Eigenart des Landes, dass Verkehrsstrasse und Sammlung der Täler zusammentreffen. Das karge Gebirgsland weist für eine mittelalterliche Stadt wenig andere Möglichkeiten auf als den Handel; und zwar nicht so sehr den Handelsverkehr mit der Landbevölkerung, als den allgemeinen Durchgangsverkehr als Vermittlerin von Süden und Norden. Wenige Städte des Gebirges könnten, wie es in ebener Gegend möglich ist, nur von Verkehr und Austausch zwischen städtischer und ländlicher Produktion ihr Genüge finden; dazu ist ein weites Hinterland mit vielfachen Bedürfnissen und ein finanziell gutgestelltes Bauerntum nötig. Weder die Umgebung ist in entsprechender Menge gegeben, noch die Kaufkraft einfacher Gebirgsbauern. Dieser wechselseitige Handel fällt also in grossem Umfang aus, ganz unmöglich hier einer Stadt eine so grosse Einflussphäre wirtschaftlicher Art geben zu können. Das Zusammentreffen mehrerer Täler bringt für die Stadt nicht nur Sammlung, sondern auch Stauungspunkte des Verkehrs. Solche Lage ist jedenfalls die beste, sie fördert den Handel mit dem umgebenden Land und ist zugleich ein Zentrum für den grossen Welthandel und Weltverkehr. Vielfach muss sich die Stadt aber mit einer der beiden Möglichkeiten begnügen. Dabei wird meist der allgemeine Weltverkehr bevorzugt, denn die Versorgung der kargen Gebirgstäler und verhältnismässig bedürfnislosen Gebirgsbauern bietet nicht genug Anreiz und Lebens-

möglichkeit für eine Stadt. Freilich ist dadurch ein Grössteil der Städte und Städtchen stark vom allgemeinen Wirtschafts- und Verkehrsumfang abhängig geworden, seine nachteiligen Folgen zeigen sich an den Tiroler Städtchen besonders ausgeprägt. Sobald der Verkehr abliess und auch andere Formen annahm, standen eine Anzahl der Städte ohne richtiger Betätigung dar. Eine Umstellung auf andere Gebiete war schwierig. So geschah es, dass Städtchen, wie Sterzing, Klausen, Brunnek, Glurns und auch Meran, ihrer Existenzgrundlage eigentlich beraubt wurden. Sie fristeten ein kärgliches Leben weiter, stellten sich stark auf Landwirtschaft um, von einer Weiterentwicklung aber konnte keine Rede mehr sein. Mit Ausnahme von Bozen ging es allen südtirolischen Städtchen so. Brixen hatte seine besondere Prägung als Bischofssitz. Auch im nordtirolischen Teil ging es nicht besser. Innsbruck spürte ja von der Wirtschaftsveränderung am Ausgang des Mittelalters nicht viel. Es hatte seine politische Bedeutung als Residenzstadt des Landesfürsten und damit einen mächtigen Auftrieb erhalten. Die ehemals bayrischen Städtchen, besonders Rattenberg beginnen nach der kurzen Blüte durch den Bergbau einen Dornröschenschlaf. Erst der neuesten Zeit blieb die Erweckung durch den Aufschwung des Fremdenverkehrs vorbehalten.

Die ältesten und wichtigsten Städte sind Bozen und Meran. Besonders Bozen schon durch seine Lage in altem Kulturgebiet an der Grenze zweier Nationen ist durch Kampf und Mut und Arbeitsfreude grossgeworden. Nicht wie das nahe Meran durch herzogliche Gunst mehr oder weniger künstlich grossgezogen; im Gegenteil, es lief oft genug Gefahr zwischen bischöflicher und weltlicher Macht zerrieben zu werden. Aber es hatte

sich den Mut und die Ausdauer seiner Väter, die das Land einnahmen und gegen Langobarden und Slawen behaupteten, bewahrt. Ihr Volksbewusstsein blieb auf vorgeschobenen Posten wach, auch später gegen italienische Invasionsversuche und jeder hofft und weiss, es wird auch in seiner heutigen schweren Probe sein Deutschtum bewahren, allen Schandtaten italienischer Bevölkerungspolitik zum Trotz.--Seine Lage ist eine denkbar glückliche. Einerseits hat es verhältnismässig rege Wirtschaftsbeziehungen mit seiner unmittelbaren Umgebung, zugleich aber ist es ein Mittelpunkt im Nordsüdverkehr. Für das umgebende Land ist es Sammelpunkt zweier wichtiger Täler des Eisack- und Etschtals, die von Nordosten und von Nordwesten einmünden, dazu als drittes noch das Sarntal vom Norden kommend. Alle drei sind dichtbesiedelte, fruchtbare Täler. Etsch und Eisack vereinigen sich hier zum Laufe nach Süden und erzeugen damit die verkehrsfördernde Nordsüdverbindung, gleichzeitig die Verbindung zweier so verschiedener Welten. Italien mit seinem wirtschaftlichen Vorsprung und als Zentrum des Mittelmeerhandels, Deutschland im allmählichen Aufstieg begriffen, sich langsam in Handel und Verkehr eingliedernd bis es im ausgehenden Mittelalter selbst Zentrum des Handels wird und sich das Schwergewicht von Italien auf Deutschland wendet. Es waren also wirklich sehr günstige Momente, die auch erkannt und nach Kräften ausgewertet wurden.

Gewissermassen ein Gegenstück dazu ist Meran. Am Eingang ins Vintschgau gelegen, nahe der Mündung des Passeiertales. Auch hier eine gute zentrale Lage für den Lokalverkehr und eine verbindende Kraft für den italienischen Handel nach Westdeutschland. Das ausschlaggebende Moment aber war der gräfliche landesfürstliche Hof, ohne dem es niemals grössere

Bedeutung erlangt hätte; Dazu war Bozen zu nahe und vorherrschend. Wie Bozen die wirtschaftliche Führung übernimmt, so Meran die politische. Seine handelspolitische Wirkungskraft muss es aber nahezu ganz an Bozen abgeben. Es ist doch nur eine Verkehrslinie zweiten Grades über Meran nach Westdeutschland. Seine Lage am Küchlberg an der Mündung eines grossen wichtigen Tales, oftmals von der Passer zerstört und bedroht, hält das Volk doch nicht davon ab, den Platz zu behaupten. Von rein geographischen Gesichtspunkten aus ist der Ort nicht gerade besonders glücklich gewählt. Doch kommt es der Bevölkerung in erster Linie auf die wirtschaftlichen Notwendigkeiten an, Schwierigkeiten des Geländes finden niemals hohen Grad der Berücksichtigung. Auch bei anderen Städten findet sich immer wieder die Tendenz der Wirtschaft und den Vorteil des Verkehrs den Vorrang zu geben. Wie die dörfliche Siedlung die Lage nach bestimmten Gesichtspunkten zu Gunsten des Ackerbaues auswählte und vielmehr auf die geographischen Gegebenheiten Rücksicht nehmen musste, so ist die Stadt in hohem Grade von vielen geographischen Vor- und Nachteilen unabhängiger.

Als geistiger Mittelpunkt und frühester Kulturträger ist Brixen zu nennen. Es kann auch den Anspruch erheben, nicht nur ältester, sondern ältester deutscher Stadt- und Kulturträger in Tirol genannt zu werden. Denn mit der Loslösung des Bistums von Aquilaa und der Vereinigung mit Salzburg war seine deutsche Mission für Südtirol gewährleistet. In einer Zeit, wo Kloster und Klerus noch die einzige geistig und kulturell tragende Schicht ist, hat diese Massnahme grosse Tragweite und Bedeutung. Seine Lage ist insoweit als gut zu bezeichnen, da es ja in einem dichtbesiedelten Teil des

Eisacktales liegt und dass für den Verkehr sehr bedeutende Pustertal mit seinen Nebentälern hier einmündet. Der wirtschaftliche Schwerpunkt liegt also für Brixen im Osten, ausserdem hat es seinen Anteil am Nordsüdverkehr, aber von grosser Wichtigkeit wird dieser nie, dazu liegt Bozen zu nahe und nördlicher auch Sterzing, das am Fuss zum Brenner-anstieg, mehr Anreiz für den Verkehr gibt. Es wird kein Handelsstädtchen, sondern bleibt in erster Linie die bischöfliche Residenz und damit zugleich auch Verwaltungszentrum für alle bischöflichen Besitzungen und Gebiete.

Das bischöfliche Städtchen Klausen, das seine Existenz ebenfalls auf den Nordsüdverkehr gründet, bei dessen Wegfall es dann auch seine Bedeutung verlor, hatte auch als Wegsperre Geltung. Denn an dieser Enge war der Weg leicht für jeden zu sperren und damit war auch seine strategische Bedeutung gegeben. Für den Durchzugsverkehr war es aber auch leicht hier eine Art Stauungspunkt zu schaffen und die Waren durch die Stadt zu leiten. Obwohl es von Bozens Nähe stark gehemmt wird und noch mehr von der Nachbarschaft Brixens hat es sich doch für die Zeit des blühenden Handelsverkehrs gut behauptet. Auch ein Bergbaubetrieb gab dem Städtchen, wenn auch nur kurze Zeit, starke Lebensimpulse. Jedenfalls ist die Klausen unter Säben, wie sie in der Schenkungsurkunde des Noritals an den Bischof 1027 genannt wird, schon früh eine geschätzte Gegend. Der Bischof begünstigte es und förderte seine Entwicklung zur Stadt sehr.

Bei der anderen bischöflichen Gründung sind vor allem wirtschaftliche und machtpolitische Bestrebungen Pate gestanden. Das Bistum brauchte für seinen ausgedehnten Besitz im Pustertal

einen zusammenfassenden Mittelpunkt, gleichzeitig auch einen festen Stützpunkt, um gegen die immer stärkere Macht der Grafen erfolgreich bestehen zu können. Daneben wurde das Städtchen auch ein Zentrum des östlichen Handels und ein Sammelpunkt für den Marktverkehr dieses grossen Tales. Seine Lage ist auch geschickt und mit gutem Blick gewählt worden. Nahe den Mündungen der beiden wichtigsten Nebentäler, in einer Talweitung wurde die Siedlung angelegt. Seinen Aufschwung erreicht es als einzige Verbindung mit dem östlichen Tirol und Lienz. Es stellt somit die Ostverbindung schlechthin dar.

Die Eisackschlucht erweitert sich vor dem Aufstieg zum Brenner zu einem weiten Talkessel mit starken Vernäurungen, von der Wissenschaft als ein verlandetes Seebecken bezeichnet. Am Rande dieser Talweitung, auf einigermassen trockenem Boden, entstand Sterzing. Hier galt Wirtschaft und Verkehr weit wichtiger als gesichertes Wohnen. In erster Linie ist der Anstieg zum Brenner auf der Nordsüdverkehrsstrasse, der eine Rast und Übernachtung hier wünschenswert erscheinen liess. Doch ist auch der lokale Verkehr hier gut ausgeprägt. Besonders für den Westen, weniger beherrschend für den Osten, laufen die Täler hier strahlenförmig zusammen. Einige gut gangbare Pässe, von denen der wichtigste der Jaufen ist, der einen unmittelbaren Übergang zum Etschtal herstellt, vermitteln die Verbindung mit den anderen tirolischen Gebieten. Somit ist Sterzing ein wichtiger Ausgangspunkt für Handel und Wirtschaft und auch strategisch hat es einige Bedeutung als Beherrscherin wichtiger Passzüge.

Zwei Städtchen bleiben im südlichen Tirol noch zu besprechen. Das westlichste ist Glurns. Als einziger Rast- und

Durchgangsort im Vintschgau , an der Abbiegung der Etsch von seinem Nordsüdrichtung in die Ostwestrichtung , liegt es vor dem Aufstieg zum Reschenpass. Es hat eine annähernd ähnliche Stellung für das Vintschgau, wie Brunneck fürs Pustertal; doch ist das Vintschgau nicht mit grösseren und wichtigeren Nebentälern versehen, nur das Münstertal trifft hier mit dem Etschtal zusammen. Seinen ganzen Handel erhält es von Norden und Osten; gegen Westen fehlt jede lebhaftere Verbindung, hohe Gebirge bilden einen natürlichen Abschluss. Für den Verkehr ist auch die Abzweigung über das Wormser-Joch und den Ofenpass wichtig.

Lienz als das östlichste Städtchen Tirols liegt nahe dem Zusammenfluss von Isel und Drau, am westlichen Ende der grossen Ebene. Seine einzige Verbindung mit Tirol bildet das Pustertal. Zugleich vermittelt es auch die Verbindung mit dem Tauernweg. Für seine Umgebung hat es eine gute zentrale Lage und hat seine Bedeutung auch als Vermittlerin des Verkehrs mit dem Görzergebiet. Im 13. Jahrhundert wird es in Bezug auf Verkehr und Wirtschaft ein wichtiger Vorort der Grafschaft Görz, die das Pustertal und Drautal bis Spittal umfasste.

Von den nordtirolischen Städtchen ist als weitaus wichtigstes und ältestes Innsbruck zu nennen. Nordtirol wird in seiner Richtung und Bedeutung vom Inn bestimmt. Er gibt die Richtung an für den Verkehr und daher auch für die Wirtschaft. Durch die bequeme Verbindung nach Süden über den Brennerpass und weiter durch das Eisacktal, nach Norden aber ohne Hindernisse ins Alpenvorland führend, erweist er sich als das den Verkehr beherrschende Element. Kein Wunder, dass sich an seinen Ufern alle Städte konzentrieren. Vor dem Brenneranstieg in weitem

Talkessel liegt Innsbruck, ein Stauungs- und Sammelpunkt für allen Nordsüdverkehr. So sehr es für den Weltverkehr begünstigt ist, so sehr ist es arm an ländlicher Umgebung, die einen Marktverkehr beleben und gegenseitige Befruchtung bringen könnte. In dieser Hinsicht ist es eine der ärmsten Städte, denn der Umkreis ist zum Grossteil Fels- und Waldboden und nur wenige, wenn auch bedeutende Dörfer fallen in seine Einflussphäre. Es ist darin viel schlechter daran als Bozen, das sonst keine so gute Lage wie Innsbruck hat und doch für lange Zeit den wirtschaftlichen Vorrang behält¹⁾. Eine Handelsstadt braucht ein genügend grosses Aufnahme- und abgabefähiges Hinterland als Ausgangspunkt und Rückhalt für seine Handelsstellung. Innsbruck aber blieb sehr stark von seiner Umgebung unabhängig wie wenig andere Städte. Dazu kommt noch die Nähe Halls, das ein gut Teil seiner Umgebung für sich in Anspruch nimmt. Ursprünglich war ja der Aufgabenkreis beider Städte abgegrenzt, mit dem starken Aufschwung Halls aber wird es bald zu einer nicht zu unterschätzenden Konkurrenz für Innsbruck.

Vielfach versucht Hall den Verkehr und Warentransport an sich zu ziehen und über Hötting und das Mittelgebirge zur alten Römerstrasse zu lenken, damit Innsbruck im Bogen umgehend. Doch solchen Versuchen gegenüber war Innsbruck doch stark genug, sich zu behaupten. Endgültig entschieden war Innsbrucks Vorrang als es zur landesfürstlichen Residenz erhoben wurde. Nicht nur, dass dadurch der Stadt die wirtschaftliche Krise des ausgehenden Mittelalters nur wenig spürbar wurde und seine Entfaltung keine wesentliche Einbusse erlitt, erlangte es auch durch die Eingliederung nach Österreich sein

1) Bobek, S. 220ff.

besondere verbindende Stellung zwischen Westen und Osten. Das war ja auch der Grund der Residenzverlegung von Meran nach dem nördlichen Innsbruck. Damit verlor freilich Meran seine Bedeutung und jeden weiteren Entwicklungssantrieb. Auch Bozen geht aus der wirtschaftlichen Krise stark geschwächt hervor. Der Nachlass des italienisch-deutschen Verkehrs und die andere Organisation der Wirtschaft, die jetzt nicht mehr auf die grossen Märkte und Messen als Warenaustausch-Gelegenheit angemessen ist, sondern sich auf das Prinzip der Geldwirtschaft umstellt, bringt Bozen grosse Verluste ohne irgendwelchen Ersatz dafür zu bieten, wie ~~im~~ Innsbruck durch die Hofhaltung erhielt. Hall aber begnügt sich mit der Schifffahrt. Ihr verdankt es ein Grossteil seines wirtschaftlichen Aufschwunges. Nur bis hieher war der Inn für grössere Schiffe fahrbar, so wurde es zum wichtigsten Getreideumschlagplatz. In erster Linie hat aber auch die Saline zu seiner Entfaltung und Güte beigetragen. Beides zusammen erklärt erst sein Erstarken und seine wirtschaftliche Macht und Selbständigkeit. Salzbergwerk und Kopfstation der Schifffahrt lassen aber auch schon die Bedeutung seiner ~~geographischen~~ Lage erkennen. Das günstige Zusammentreffen des Salzfundes an der bedeutendsten Handelsstrasse des Landes geben die Grundlagen und wirtschaftliche Voraussetzung für eine städtische Siedlung.

Von geringer wirtschaftlicher Bedeutung ist Rattenberg. Hier steht der strategische Moment in der Zeit als Grenzstadt im Vordergrund. Leicht ist hier der Inn für Schiff und Strasse zu sperren. Für den Verkehr ist es eines der Durchzugstädtchen wie auch Klausen. Als Übernachtungs- und Rastplatz und als Anlegeplatz für Fische erlangt es seine

Bedeutung und erschöpft sich auch darin. Für den lokalen Verkehr ist es als Sammelplatz wirksam.

Kufstein ist in seiner Lage am Übergang des Inntals in die Ebene und als Flussüberquerung viel wichtiger. Es ist ein alter Warenumschlagplatz. Durch seine strategische Bedeutung und verkehrswirtschaftlich günstige Lage entwickelt sich die Siedlung zur Stadt. Umschlagplatz bedeutet aber auch immer Stauungs- und Sammelpunkt und als solcher sind ihm auch genug Entwicklungsmöglichkeiten gegeben.

Kitzbühel fällt etwas aus dem Rahmen der besprochenen Städte heraus. Es ist das einzige tirolische Städtchen, das nicht unmittelbar vom grossen Nordsüdverkehr lebt, sondern die Vermittlerrolle zwischen Salzburg und Tirol einnimmt. Seine Lage nahe dem Aufstieg zum Pass Thurn gibt ihm wohl auch einige verkehrsgeographischen Bedeutung. Im übrigen ist es auf den Verkehr mit den umgebenden Landbezirken angewiesen.