

# Die Anfänge der Stadt Leipzig

Karlheinz Blaschke

Für eine deutsche Großstadt ist es eine Seltenheit, dass sich ihr Alter auf Jahr und Tag genau festlegen lässt. Es käme auf das sog. Gründungsjahr an, um das im allgemeinen ein regelrechter Kult getrieben wird, obwohl sich kaum für eine Stadt ihre eigentliche „Gründung“ exakt feststellen lässt. Die Städte sind erfahrungsgemäß aus frühen Vorgängersiedlungen „entstanden“, so dass ein tatsächliches genaues Gründungsdatum nicht nachzuweisen ist. Man muss sich deshalb mit dem Zeitpunkt der urkundlich belegten oder erzählenden Ersterwähnung zufrieden geben. Damit kann die Zeit angegeben werden, an dem der Ort zum ersten Male in der schriftlichen Überlieferung auftritt und als geschichtliche Größe tatsächlich greifbar wird. Dabei handelt es sich in der Regel um Zufälligkeiten. Dieser Fall trifft auf die Burg Leipzig zu, denn ihre schriftlich festgehaltene Ersterwähnung zum 20. Dezember 1015 ergibt sich aus der zufälligen Tatsache, dass an diesem Tag der Meißener Bischof Eid in Leipzig verstorben ist und dieses Ereignis notiert wurde.

Anstelle des naheliegenden Begriffs der Entstehung wird hier von den „Anfängen“ gesprochen. Damit soll deutlich gemacht werden, dass die Stadt Leipzig nicht auf eine Planung oder den Willen einer herrschaftlichen Gewalt zurückgeht. Noch vor dem Stadtbrief des Markgrafen Otto, der auf die Zeit zwischen 1150 und 1170 gewirkt hat, gab es hier die Nikolaikirche, deren Gründung in das spätere 12. Jahrhundert festzulegen ist. Sie gehört folglich auf jeden Fall in die Zeit vor Markgraf Otto. Sie ist damals mit der zugehörigen Kaufmannssiedlung erbaut worden und dann in die neu entstehende Stadt als Stadtkirche eingegangen. Es gibt keinerlei Hinweise auf einen „Stadtgründer“ oder ein Gründungskonsortium wie in anderen deutschen Städten. Leipzig wurde auf einen Anfang hin „zubereitet“, noch bevor ein Markgraf hätte eingreifen können. Leipzig wurde nicht „gemacht“, es hat sich selbst gemacht. Ein „auctor“, ein „Macher“, lässt sich nicht feststellen.

Zwischen dem Brühl und der von Südosten aus Grimma ankommenden Fernstraße bot sich ein günstiger Bauplatz für die Kaufmannssiedlung an, die sich zur Stadt ausweiten konnte. In diesen Vorgang griff der Markgraf ein, indem er der entstehenden Stadt das Stadtrecht verlieh. Ob diese Verleihung aus einem herrschaftlichen Willen des Markgrafen oder einem Ersuchen der sich bildenden Bürgergemeinde entsprang, muss eine offene Frage bleiben. Damit fügte er sie in eine feste Ordnung feudaler Herrschaft und in das damals übliche System ein, mit dem die werdende Stadt notwendiger Weise rechtsfähig wurde. Auf jeden Fall wurde Leipzig den anderen Städten der Zeit gleichgestellt und erhielt seine rechtliche Anerkennung. Neben die ältere Stadt der Salzproduktion an der Saale trat die jüngere Stadt der Distribution von Waren an einem Straßenkreuz.

Für die Anfänge der Stadt Leipzig wird in den zuletzt veröffentlichten Forschungsergebnissen die Anlehnung an eine Burg angeführt, an die sich in der zugehörigen Burgsiedlung im Suburbium Handwerker angesiedelt hätten.<sup>1</sup> Ein anderes Siedlungszentrum habe im Bereich um die frühere Peterskirche im Süden der Petersstraße gelegen, während an der Nordwestecke der Stadt bei der Jakobskirche ein dritter Ansatzpunkt der städtischen Entwicklung gelegen habe. Das weitere Wachstum habe von der Lage im Kreuzungsbereich zweier überregional wichtiger Handelswege profitiert, nämlich von der via regia und der via imperii, für die allerdings ein Beweis fehlt. Darüber hinaus habe der wettinische Markgraf Otto im Bereich südlich der Nikolaikirche zwischen 1150 und 1170 eine Neustadt gegründet, für die ein Nachweis noch erbracht werden muss. Er habe das Stadtgebiet „zur Bebauung ausgeteilt“ und den Bewohnern das Stadtrecht von Halle und Magdeburg verliehen.

In diesem Forschungsbericht ist der Hinweis auf die grundlegende Arbeit von Herbert Kias über „Das alte Leipzig in archäologischer Sicht“<sup>2</sup> und der Blick auf den allgemeinen Wissensstand über die Frühgeschichte der Stadt

<sup>1</sup> Enno Bünz, Leipzig original. Stadtgeschichte vom Mittelalter bis zur Völkerschlacht, in: Katalog zur Dauerausstellung des Stadtgeschichtlichen Museums Leipzig, Teil I, hg. von Volker Rodekamp, Altenburg 2006, S. 50; vgl. auch den Beitrag von Enno Bünz in diesem Heft.

enthalten. Die Darlegungen von Küas weisen in sorgfältiger Kleinarbeit den Weg auf die Frühzeit der Stadt bis zur Gründung der Nikolaikirche im 12. Jahrhundert. Die archäologischen Untersuchungen im Stadtgebiet von Leipzig wurden von Friedemann Winkler fortgesetzt.<sup>3</sup> Der Bericht von Enno Bünz gibt den bekannten Rahmen über die Anfänge der Stadt zu erkennen. Nach Gerhard Billig bestand der Anfang Leipzigs in einer herrschaftlichen deutschen Burg aus der zweiten Hälfte des 10. Jahrhunderts, die zum Jahre 1050 erstmals urkundlich erwähnt wurde.<sup>4</sup> Dabei bleiben manche Fragen zur Stadtentstehung offen, wie es in der Kürze des dargestellten Textes nicht anders sein kann. Es kommt somit darauf an, weitere Tatsachen durch Quellenbelege aufzudecken und in den allgemeinen Forschungsstand zur Stadtgeschichte einzubringen.

Das betrifft vor allem die seit dem späten 19. Jahrhundert vorliegenden Erkenntnisse des belgischen Historikers Henri Pirenne, der in seinem gewichtigen Aufsatz von 1883/85 der europäischen Stadtgeschichtsforschung eine neue Richtung gegeben hat.<sup>5</sup> Sie besteht namentlich darin, die Entstehung der europäischen Stadt auf Frühformen bürgerlich-städtischen Lebens zurückzuführen, in denen nicht von „Stadtgründung“ gesprochen werden kann. Damals waren die Kaufmannssiedlungen eine allgemeine Erscheinung an denjenigen Stellen, an denen die reifen, entwickelten Städte emporwuchsen. Vor die „Gründung“ setzte Pirenne die „Entwicklung“, womit er die Mehrstufigkeit des Städtewesens als die Norm für die „Entstehung“ darstellte. Damit hat er den Typus der Kaufmannssiedlung aufgebracht, der sich seitdem als begriffsbildend erwiesen hat. Die europäische Stadt ist somit nicht als fertiges Ergebnis eines herrschaftlichen Willens vom Himmel gefallen, sondern organisch gewachsen, wie es sich an vielen Beispielen gezeigt hat. Die Bedeutung eines „Städtegründers“ trat dadurch in den Hintergrund, weil auf dem Wege zur „fertigen“ Stadt zunächst nach der Vorform der Kaufmannssiedlung gefragt werden musste. Das zeigte sich auch in der Entstehung der sächsischen Städte, in deren Kreis die Stadt Leipzig aufwuchs. Es lässt sich an einigen Einzelfällen nachweisen.

Wegen der Bedeutung des neuen Forschungsansatzes wird hier auf diese Frage eingegangen.

Für die Anfänge der Stadt Chemnitz gilt die Siedlung im Tal des Chemnitzbaches, wo die Fernstraße von Leipzig über Altenburg in das

gerade für die Besiedlung erschlossene Neuland vorstieß, um von dort über Zschopau auf die Höhe des Erzgebirges bei Reitzenhain nach Böhmen zu gelangen. In Chemnitz bildete sich eine Kaufmannssiedlung mit Nikolaikirche, an die sich dann die Stadt mit einer Johanneskirche und dem abschließenden Bau einer Jakobuskirche anschloss.<sup>6</sup>

Für die Stadt Dresden ergibt sich eine Entwicklung von der im Elbtal für die Bewohner der Landparochie angelegten Frauenkirche St. Marien bis zum Bau der Nikolaikirche, der späteren Kreuzkirche, mit der die Stadtgeschichte ansetzte.<sup>7</sup>

In Görlitz war für die Frühzeit der Stadt die umfangreiche Kaufmannssiedlung mit der Nikolaikirche jenseits der Neiße maßgebend, auf die erst am Flussübergang um die Peterskirche die Entwicklung der Stadt begann.<sup>8</sup>

In Bautzen entstand zunächst die für den ganzen Landbezirk zuständige Johanniskirche (der Vorgänger der heutigen Petri-Kirche), auf die erst später die auf beherrschender Höhe gelegene Nikolaikirche folgte. Ihre eindrucksvolle Ruine hat sich bis heute erhalten.<sup>9</sup>

In Meißen liegt abseits von Burg und Dom im Triebischtal die Kaufmannssiedlung mit der Nikolaikirche, die als Vorstufe für die Entstehung der Stadt anzusehen ist.<sup>10</sup>

In dem benachbarten thüringischen Gebiet bietet die Stadt Jena mit ihrer Kaufmannssiedlung um die Kirche St. Nikolai einen Vergleich, aus dem erst mit der späteren Anlage der Michaelskirche die Stadt hervorgegangen ist.<sup>11</sup>

Mit diesen Verweisen auf sechs mitteldeutsche Städte erhebt sich die Frage nach einer entsprechenden Entwicklung von Leipzig, denn es ist nicht denkbar, dass an einem so bedeutenden Handelsplatz eine Stadtentwicklung ohne Vorstufe in Gang gekommen sein sollte. Hier ist der Vergleich mit der Dresdner Stadtkirche zum hl. Kreuz lehrreich, die ursprünglich wie jene in Leipzig dem hl. Nikolaus geweiht war. In Dresden bietet ein Blick auf die Unregelmäßigkeit in der Stadtanlage einen guten Ansatzpunkt für die frühe Entwicklung, denn der schiefe Grundriss mit einer aus dem Plan der neu entstehenden Stadt hinauslaufenden Straße war genau auf die alte Frauenkirche gerichtet, die auch weiterhin für die Bewohner der Neustadt zuständig blieb. Diese auffällige Beobachtung bietet auch für die Leipziger Nikolaikirche einen Aufschluss. Ein sehr zuverlässiger Stadtplan aus dem Jahre 1713 von August Nienborg ergibt nämlich die Tatsache, dass von der ostwestlich verlaufenden Grimmaischen Straße



Blatt aus dem Nienborgschen Atlas der Stadt Leipzig von 1713.

nördlich der Nikolaikirche drei Straßen abzweigen, in denen die Abstände der Häuser voneinander deutlich geringer als in den übrigen Stadtteilen sind.<sup>12</sup> Es handelt sich um die Westseite der Ritterstraße, um beide Seiten der Nikolaistraße und um die Ostseite der Reichsstraße. Damit sind drei Häuserblöcke mit den zugehörigen Teilen des Brühls betroffen, die auffällig aus dem gesamten Stadtplan herausfallen. Der Grundriss einer Stadt ist ihre älteste Urkunde. Darin werden alle Schritte aufbewahrt, die sie in ihrer Entwicklung durchgemacht hat.

Für diese Tatsache gibt es keine andere Erklärung als die hier angebotene. Der am Ende des 19. Jahrhunderts um die Begründung der sächsischen Landesgeschichtsforschung hoch verdiente Karl Lamprecht ist des historischen Materialismus bezichtigt worden, weil er den Vergleich zwischen verschiedenen Städten mit verwandten Erscheinungen als Forschungsmethode genutzt hatte. Dieser Weg hat sich mittlerweile als unverzichtbar und außerordentlich nützlich erwiesen. Mit seiner Hilfe ist es im vorliegenden Falle möglich, einen Sinn in die Deutung der unterschiedlichen Abmessungen zu legen, die in der Siedlungsgeschichte auftre-

ten. Es hat sich gezeigt, dass beim Bau von Siedlungen Haus- und Hofbreiten mit genormten Maßen verwendet worden sind, so dass sie bei der Aufklärung unterschiedlicher Größen im Siedlungswesen dienen können. Hier kommt es darauf an, alle sich bietenden Möglichkeiten zur Unterscheidung von Bauteilen in städtischen Häusern und dörflichen Höfen zu nutzen. Dabei stößt man gelegentlich auf abseits liegende und merkwürdig erscheinende Tatsachen, die sich aber bei genauem Hinsehen als weiterführend erweisen. Die Forschung hat die Aufgabe, jedem derartigen Verdacht nachzugehen und angemessene Erklärungen anzubieten.

Die Leipziger Nikolaikirche steht am Anfang eines Häuserblocks mit auffallend schmalen Hausbreiten rechts und links der Nikolaistraße. Auch im westlich anschließenden Block zeigt sich an der Ostseite der Reichsstraße die gleiche Erscheinung, während an der linken Seite wieder die üblichen Hausbreiten auftreten. Damit schält sich nördlich der Kirche entlang der Ritterstraße, der Nikolaistraße und der Reichsstraße unter Einschluss der angrenzenden Teile des Brühls ein eigener Bereich der Stadtanlage heraus. Es kann kein Zweifel

- 2 Herbert Küas, Das alte Leipzig in archäologischer Sicht, Berlin 1976.
- 3 Friedemann Winkler, Leipzigs Anfänge. Bekanntes, Neues, offene Fragen (Leipziger Hefte 12), Beucha 1998.
- 4 Die Urkunden Heinrichs III., hrsg. von Harry Bresslau und Paul F. Kehr, Berlin 1931, Nr. 254; dazu auch: Gerhard Billig, Die Burgwardorganisation im obersächsisch-meißnischen Raum. Archäologisch-archivalisch vergleichende Untersuchungen, Berlin 1989, S. 158.
- 5 Henri Pirenne, Les villes et les institutions urbaines, in: Revue Historique 53 (1893), S. 52-83 ; 55 (1895), S. 1-76.
- 6 Karlheinz Blaschke/ Uwe Ulrich Jäschke, Nikolaikirchen und Stadtentstehung in Europa, Berlin 2013, S. 57; Manfred Kobuch, Die Anfänge der Stadt Chemnitz, in: Arbeits- und Forschungsberichte zur sächsischen Bodendenkmalpflege 26 (1983), S. 139-162; Derselbe, Noch einmal: Die Anfänge der Stadt Chemnitz, in: Zur Entstehung und Frühgeschichte der Stadt Chemnitz. Kolloquium des Stadtarchivs Chemnitz, 24. April 2002. (Aus dem Stadtarchiv Chemnitz, Heft 6), Chemnitz 2002, S. 26-35.
- 7 Blaschke/Jäschke, Nikolaikirchen (wie Anm. 6), S. 57.
- 8 Ebd., S. 61.
- 9 Ebd., S. 103.
- 10 Ebd., S. 167.
- 11 Karlheinz Blaschke, Neue Erkenntnisse zur Entstehung der Stadt Jena, in: Blätter für deutsche Landesgeschichte 148 (2012), S. 97-118.
- 12 Hans August Nienborg, Nienborgscher Atlas 1713. Deskription über die Grundlegung und in richtigen Abriss gebrachte berühmte Handelstadt Leipzig (Neudruck: Sächsische Akademie der Wissenschaften, Berlin 1997).



daran bestehen, in diesem Teil der Stadtanlage die frühe Kaufmannssiedlung zu sehen, denn eine andere Ursache für diese auffallende Erscheinung wäre schwer zu erklären. Es kann sich folglich im Falle von Leipzig nicht um eine bewusste, planmäßige „Gründung“, sondern nur um eine Entwicklung handeln. Um die Nikolaikirche herum ist dann die neue Stadt angelegt worden. Wo allerdings der in der bisherigen Literatur gelegentlich erwähnte Neumarkt als der im Städtebau übliche Platz unterzubringen sein soll, bleibt völlig ungewiss. Einen als Ergänzung notwendigen Altmarkt gibt es in der ganzen Stadtanlage nicht. Beim Neumarkt kann es sich nur um eine Erfindung jüngster Stadtplanforschung und um eine künstliche Konstruktion handeln, die in der traditionellen Arbeit an der topographischen Erklärung der Stadt Leipzig nirgendwo aufgetreten ist. Als Ergebnis dieser widerspruchsvollen Beobachtungen muss die Feststellung dienen, dass die Bebauung der Leipziger Altstadt nicht in einer einheitlichen Planung geschehen ist, sondern in zeitlich verschiedenen Abschnitten zu Wege gebracht wurde.

Die Deutung der innerstädtischen Straßennamen in Leipzig enthält ihre Schwierigkeiten mit der Benennung des Alten und des Neuen Neumarktes. Hier kann es sich nur um Teilstücke der vom Nordteil ausgehend fortgeführten Nikolai- und der Reichsstraße gehandelt haben. Dass die von Nord nach Süd durchgehende Reichsstraße südlich der Grimmaischen Straße als Neumarkt bezeichnet wurde, kann nur als Umbenennung im Anschluss an eine neue Funktion verstanden werden, wobei die Straße verbreitert wurde, um ihr einen annähernd platzartigen Anschein zu verschaffen. In jedem Falle handelt es sich aber doch wohl um einen verändernden Eingriff in die ursprünglich beabsichtigte Gestalt der Straßenführung. Auch das übrige Straßennetz in der Leipziger Altstadt zeigt mit seinen kleinen, schmalen Nebengässchen Anlässe zu kritischen Anfragen an ein klar durchgeführtes geometrisches Prinzip.

Von der Grimmaischen Straße zweigen südlich der Nikolaikirche zwei als „Der Alte“ und „Der Neue Neumarkt“ bezeichnete Straßen nach Süden ab, die in ihrer topographischen Gestalt keine Spur von einem Markt oder gar einem Marktplatz zeigen. Es muss sich hier um zwei ganz normale Altstadtstraßen handeln, die für den neuen Zweck als „Markt“ verwendet wurden. Dabei kann der „alte Neumarkt“ mit seiner schmalen Breite nicht als echter Markt und schon gar nicht als Marktplatz angesehen werden. An dieser Stel-

le zeigt der Leipziger Stadtplan schlecht erklärable Ortsbezeichnungen, die noch durch die versetzte Einmündung der Reichsstraße in den Brühl erschwert werden.

Bei den bisherigen Erörterungen war die Reichsstraße als Parallele zur Nikolaistraße aufgetreten. Sie gehört zum alten Bestand der Leipziger Altstadtstraßen und drängt nach einer Erklärung, denn es entsteht die Frage, welche Rolle „das Reich“ inmitten der Stadt Leipzig gespielt haben soll. Die Bezeichnung für diese Straße ist keine bloße sprachliche Verzierung, sie hat vielmehr ihre tiefe Bedeutung im praktischen Leben und im Wachstum der Stadt. Im nördlichen Teil der Altstadt finden sich nebeneinander von Ost nach West die Ritterstraße, die Nikolaistraße, die Reichsstraße und der Marktplatz. Dieser Bereich kann als der eigentliche Stadtkern angesehen werden. Am Ostrand der Stadt im markgräflichen Teil waren die Ritter angesiedelt, daneben wurde von den Fernhändlern die Nikolaistraße angelegt. Sie verlief neben der Reichsstraße auf königlichem Grund und Boden, bis westlich davon der Markt als Mittelpunkt des städtisch-bürgerlichen Lebens folgte. Aus seiner Nordostecke entsprang die Katharinenstraße mit ihrer am Ende stehenden Katharinenkirche, über deren Funktion es keine Nachricht gibt.<sup>13</sup> In der Fortsetzung der Reichsstraße nach Norden läuft außerhalb der ursprünglichen Anlage die Gerberstraße, die zum unmittelbaren Vorfeld der Stadt gehört.<sup>14</sup> Sie mündet in die Eutritzscher Straße, von der bald darauf die Gohliser Straße abzweigt. Sie geht in die Lindenthaler Straße über, um schließlich in die Landsberger Straße einzugehen. Damit ist die große Fernstraße erreicht, die dann über Zörbig, Köthen und Calbe/Saale nach Magdeburg gelangt. Mit dieser Linie ist die von Leipzig aus nordwärts führende Fernstraße gekennzeichnet. Sie hat sich bis heute im nördlichen Teil des Leipziger Straßennetzes erhalten.

In der Gegenrichtung mündet die Leipziger Reichsstraße zunächst in die Zeitzer und danach in die Südstraße, von der am Connewitzer Kreuz als dem alten Grenzzeichen des Leipziger Stadtrechts die Bornaer Straße abzweigt. Auf ihr erreicht der Fernverkehr die Stadt Borna mit der sehr beachtenswerten Kunigundenkirche außerhalb der Stadtanlage, deren Patrozinium erst nach dem Tode der hl. Kunigunde im Jahre 1200 verliehen worden sein kann. Sie hat wohl erst danach ihre vorher anzunehmende Widmung an den hl. Nikolaus aufgegeben. In Borna führt das Reichentor zur Reichengasse, die in der älteren Fachliteratur

13 Vgl. aber den Beitrag von Enno Bünz in diesem Heft.

14 Hierzu Küas, *Das alte Leipzig* (wie Anm. 2), S. 243 und passim.

15 August Schumann, *Staatslexikon von Sachsen*, Bd. 14, Zwickau 1827, S. 587.

16 Ebd., Bd. 9, Zwickau 1822, S. 112.



als die schönste Gasse der Stadt bezeichnet wurde. Vor dem Reichtor stand einst ein Schloss.<sup>15</sup> Da ein Reichtor beim Eintritt in eine wenig bedeutende Stadt kaum einen Sinn gibt, kann wohl auf ein ehemaliges „Reichstor“ geschlossen werden, das an der von Leipzig hier ankommenden Reichsstraße gelegen war.

Die Fernstraße ging von hier über Altenburg nach Chemnitz, wo im Jahre 1136 das Benediktiner-Kloster in der Nähe der Kaufmannssiedlung gestiftet wurde. Von der nächst gelegenen Stadt Zschopau erreichte die Fernstraße in Reitzenhain die Landesgrenze nach Böhmen, wohin die in Leipzig wohlbekannte Reitzenhainer Straße führte. Damit gewinnt die Reichsstraße inmitten von Leipzig ihre überregionale Bedeutung auf der Strecke nach Prag.<sup>16</sup>

Nach Westen war von Leipzig aus die Frankfurter Straße gerichtet, wobei es zu beachten ist, dass eine 300 km entfernte Stadt zur

Benennung der Straße diente. Das wirft ein Licht auf die weitreichenden Beziehungen der Stadt. Wenn eine aus Leipzig wegführende Straße nach Frankfurt am Main benannt wurde, so ergibt sich daraus die Tatsache, dass sie auch in dieser Richtung vielfach befahren wurde und die Fuhrleute und Reisenden beim Verlassen von Leipzig sich über ihr Ziel im Klaren waren.

Wenn man eine historisch-landeskundliche Arbeit unter den Gedanken „im Anfang war die Straße“ stellt, wie es hier geschieht, dann muss man an dieser Voraussetzung festhalten und den Straßenverlauf in seiner Beständigkeit ernst nehmen. Eine Landstraße ist keine ewige Einrichtung, aber eine Erscheinung von langer Dauer, die durch die fortwährende Nutzung „eingefahren“ wird. Das Leipziger Straßennetz ist südlich der Altstadt bis nach Connewitz im Laufe der umwälzenden Stadtplanung des 19.

**Skizze über das mittelalterliche Straßenkreuz in Sachsen als Grundlage für die Anfänge der Stadt Leipzig.**

Entwurf: Karlheinz Blaschke  
Zeichnung: Uwe Ulrich Jäschke,  
HTW Dresden

Jahrhunderts völlig umgestaltet worden, so dass erst wieder südlich vom Connewitzer Kreuz die gewachsene Verkehrsordnung für die weitere Forschung verwendet werden kann.

Die eben genannte Frankfurter Straße lenkt den Blick auf den westöstlich gerichteten Hauptverkehrsstrom, der für die Stadt Leipzig als maßgeblich angesehen wurde. An ihr erstreckte sich die *via regia*, die „königliche Straße“ oder „hohe Straße“ von Frankfurt nach Breslau.<sup>17</sup> Sie trug ihren Namen von der Tatsache, dass sie unter dem Recht des deutschen Königs stand. Sie lässt sich im mitteldeutschen Gebiet von Nordhausen über Leipzig und Bautzen bis nach Görlitz verfolgen, wo sie zum Jahre 1071 unter der Botmäßigkeit des deutschen Königs bezeugt wird. Bei den sehr gründlichen archäologischen Forschungen zur Entwicklung der Stadt Leipzig, die von Herbert Küas ausgeführt worden sind, spielt die *via regia* als Hauptachse eine tragende Rolle.<sup>18</sup> Die Entfernung von Leipzig nach Frankfurt am Main beträgt in der Luftlinie 300 km. Das dürfte mehr sein als die übliche Entfernung, die gemeinhin zwischen benachbarten Städten bestand, die mit aufeinander bezogenen Straßennamen verbunden waren. So kann schon im Mittelalter in Leipzig die Fernstraße nach Frankfurt am Main eine geläufige Richtung im Fernverkehr bezeichnet haben und entsprechend genutzt worden sein. Sie deckt sich mit der schon genannten *via regia*.

Die kreuzende Nordsüdstraße ist dagegen in der Fachliteratur weniger aufgefallen, obwohl sie schon zum Jahre 973 als der Reiseweg des im Auftrag des Kalifen von Cordoba von Magdeburg nach Prag reisenden jüdischen Händlers Ibrahim ibn Jakub in eine überregionale Bedeutung gelangt ist. Die dazu neueste Arbeit liegt von Konstantin Hermann und André Thieme vor.<sup>19</sup> Diese Fernstraße ist wegen ihrer internationalen Stellung im Laufe der Jahrhunderte zu beachten. Bei der Herausbildung der Stadt Leipzig im 12. Jahrhundert war sie wichtig. Denn in jener Zeit führte die als Reichsstraße bezeichnete Verkehrslinie von Norden nach Süden genau durch die Stadt, in der sie bis zum heutigen Tag neben der Nikolaistraße und dem Altmarkt einen festen Platz einnimmt. Man sollte sich davor hüten, einer einzelnen Stadt eine einzigartige, überragende Bedeutung beizumessen, aber im Falle von Leipzig liegt der Nachweis in Gestalt der Straßenzüge doch wohl klar.

Die Straßenverbindung von Sachsen nach Böhmen ist – abgesehen von einigen von Ger-

hard Billig veranlassten Arbeiten – von der sächsischen Landesgeschichtsforschung vernachlässigt worden. Sie ist in der jüngeren Neuzeit einseitig auf die Elbe-Linie gelegt worden, auf der das starke Gewicht der Hauptstadt Dresden und die unmittelbare Beziehung nach Prag auf dem Elbe-Moldau-Weg im Vordergrund standen. Sie wird jetzt durch einen Blick von der böhmischen Seite aufgenommen, wie er neuerdings von der tschechischen Landesgeschichte gepflegt wird.<sup>20</sup> Von Prag gingen wichtige Überlandwege nach Sachsen. Zum Jahre 1420 wird hier für die böhmische Grenzstadt Komotau eine deutsche Stadtbevölkerung mit einer tschechischen Minderheit und für die Mitte des 15. Jahrhunderts eine Mehrzahl deutscher Dörfer in deren Umgebung festgestellt.<sup>21</sup> Für die böhmische Stadt Brüx mit ihrer Lage zwischen den sächsischen Bergstädten und Prag wird eine „strategische Lage“ zwischen diesen Städten, besonders mit Freiberg dargelegt.<sup>22</sup> Zu Anfang des 16. Jahrhunderts habe es in der Stadt eine sprachlich gemischte Bevölkerung mit deutscher Mehrheit gegeben. Für die böhmische Stadt Laun werden die ersten Kolonisten aus Sachsen vermutet, doch habe die Stadt stets ihren tschechischen Charakter bewahrt.<sup>23</sup>

Diese hier gekennzeichneten Beziehungen können noch durch die allgemeinen Regeln unterstrichen werden, wie sie für die Frühzeit der Stadtentstehung von Henri Pirenne als gültig beschrieben wurden. Seine Erkenntnisse konnten sich jedoch wegen der politisch-ideologischen Spannungen um den Ersten Weltkrieg zwischen Deutschland und der westeuropäischen Wissenschaft nicht auswirken. Das reiche Wissen des Belgiers Pirenne ist dabei für die deutsche Forschung verloren gegangen und auch unter Rudolf Kötzschke und Walter Schlesinger nicht aufgenommen worden. Es bestand vor allem darin, die Herausbildung der europäischen Stadt nicht in einer vermeintlichen Stadtgründung, sondern in der Stadtentwicklung zu verstehen. An diesem Gegensatz hat sich namentlich Walter Schlesinger abgearbeitet und sich nachdrücklich für die Stadtgründung ausgesprochen. Die jahrzehntelangen Erfahrungen in seiner Heimatstadt Glauchau sind ihm ergebnislos geblieben, in deren wohlbekanntem Stadtgrundriss eine Kaufmannssiedlung ganz im Sinne von Pirenne zum Greifen nahe offen liegt. Eben dort wurde trotz der von Schlesingers Lehrer Rudolf Kötzschke bis zuletzt angemahten Beachtung der Flurnamen die leicht erschließbare Nikolaikirche mit einem

Niklasberg und einer Niklaswiese nicht erkannt.

Nach dieser Erfahrung muss für Leipzig von der Mehrstufigkeit der Stadtentwicklung ausgegangen werden. Das machte die Entdeckung einer Kaufmannssiedlung als Vorstufe der Stadtentstehung notwendig. Die dazu gehörenden Voraussetzungen sind in den bereits genannten Einzelfällen für Chemnitz, Görlitz, Dresden, Bautzen, Meißen und Jena beschrieben worden.

Die Leipziger Kaufmannssiedlung, die in zeitlicher Hinsicht vor der Entstehung der Stadt anzusetzen ist, lag auf dem Gebiet der künftigen Stadt und ist im Zuge des städtischen Wachstums in ihr aufgegangen. Der im Jahre 1713 angelegte Nienborgsche Atlas von Leipzig gibt in größter Genauigkeit den topographischen Befund über die damalige Stadt wieder. Die Stadtkirche St. Nikolai ist demzufolge über ihre damals bereits erreichten Abmessungen nicht mehr hinausgewachsen. Sie stellt den Kern der Stadt Leipzig dar.

Für die Entstehung der Stadt gibt es folglich drei feste Bezugspunkte, von denen der eine an der von Herbert Küas archäologisch nachgewiesenen Fläche um den Eselsmarkt am nordwestlichen Rande der Altstadt und damit im Zuge der *via regia* zu suchen ist. Der andere hatte an der Nordsüdstraße neben der Reichsstraße seinen Platz. Auch an dieser Beobachtung wird es deutlich, dass die Stadt Leipzig nicht durch einen herrschaftlichen Willen „gegründet“ worden ist, sondern ihre „Entstehung“ sich aus dem Zusammentreffen geographischer und wirtschaftlicher Ursachen erklären lässt. Der dritte Punkt lag am südlichen Ende der Petersstraße im Bereich der dortigen Peterskirche. Die „Reichsstraße“ stellt bis zum heutigen Tage ein untrügliches Zeichen für diese Feststellung dar. Sie kann fortan als „*via principum*“, als Straße der Fürsten, bezeichnet werden, denn in ihrem Verlauf von Magdeburg bis Prag liegen die Herrschaftsgebiete von vier deutschen Reichsfürsten: des Erzbischofs von Magdeburg, des Fürsten von Anhalt, des Kurfürsten von Sachsen und des Königs von Böhmen. So hatten im Unterschied zur *via regia*, zur königlichen Straße unter einer einzigen Hoheit, mehrere Reichsfürsten an ihr Teil. Das rechtfertigt ihre Benennung als Fürstenstraße. Im Unterschied zu dieser Fernstraße stellt die Reichsstraße innerhalb der Stadt Leipzig ein kurzes Stück dar, dessen Name alle stadtplanerischen und politischen Umbrüche überstanden und damit eine gewisse „Heiligung“ erlangt hat. Sie ist sogar von unterschiedlichen parteipoli-

tischen Richtungen respektiert worden. Mit dieser im 11./12. Jahrhundert geschehenen Festlegung hat die Stadt Leipzig eine Gestalt erhalten, von der aus sie eine kräftige Entwicklung erleben konnte.

Nördlich hinter der Nikolaikirche ist im Nienborgschen Atlas ein „Brunn“ eingetragen, womit die Wasserversorgung als ein zentraler Faktor im Leben der jungen Stadt erscheint. Es ist zu vermuten, dass diese Tatsache noch in die Zeit der Kaufmannssiedlung zurückreicht. Für die ganze Anlage mit ihren nahezu hundert Häusern an Nikolai-, Ritter- und Reichsstraße mit dem querstehenden Teil des Brühl war eine angemessene Trinkwasserquelle unerlässlich. Dafür war ein weiter Raum freigelassen.

Der Blick auf den Stadtplan zeigt ohne Zweifel eine Querteilung der Stadtanlage in einen Nord- und einen Südteil, die beide durch die Grimmaische Straße getrennt werden. Der nördliche Teil umfasst die Stadtpfarrkirche St. Nikolai, den Markt mit dem Brühl und die Stadtteile um das ehemalige Franziskanerkloster, die durch die Forschungen von Herbert Küas in den Vordergrund des archäologischen Interesses geraten sind. Die Grimmische Straße trennt zwei Stadtteile, zwischen denen es keine Verbindung der Straßennamen gibt. So liegt die Vermutung nahe, sie seien zu getrennten Zeiten und aus unterschiedlichen Antrieben entstanden. Aus dem nördlichen Teil, der im Anschluss an die *via regia* bis zur Grimmaischen Straße aufwuchs, wurde die Nikolaistraße nach Süden als „der Alte Neumarkt“, die Reichsstraße als „der Neue Neumarkt“ weitergeführt, bis dann westlich davon „der Markt“ angelegt wurde. Das ist gewiss eine nicht alltägliche Konstruktion mit der topographischen Trennung von Stadtkirche und Markt, die sich aber aus der ungewöhnlichen Art der Stadtentstehung ergibt, die nicht auf einer bewussten Planung beruhte. Die genau zum Markt führende Grimmaische Straße rückt die Stellung der Stadt in das mitteldeutsche System der Fernstraßen, in dem Grimma einen führenden Platz einnahm. Der Verfasser und ungemein kenntnisreiche Herausgeber des Staatslexikons von Sachsen August Schumann schrieb im Jahre 1816: „Grimma war für Sachsen einst das Leipzig des Mittelalters, ein Haupthandelsort, dessen nachheriger Verfall zur Aufnahme Leipzigs nicht wenig beigetragen hat.“<sup>24</sup>

Zur Zeit des Nienborgschen Atlas führte die Grimmische Straße in ihrer alten Breite nur bis zum Markt, die Fortsetzung ging als sch-

17 Beatrix Reißig, Beiträge zur Geschichte des Handels und Warenverkehrs auf der hohen Landstraße in den Wettinischen Landen bis ins 16. Jahrhundert, Leipzig 1938.

18 Küas, Das alte Leipzig (wie Anm. 2).

19 Konstantin Hermann/André Thieme, Sächsische Geschichte im Überblick, Leipzig 2013, S.11.

20 Handbuch der historischen Stätten. Böhmen und Mähren, hrsg. von Joachim Bahlcke/Winfried Eberhard/Miloslav Polívka, Stuttgart 1998.

21 Ebd., S. 282.

22 Ebd., S. 79.

23 Ebd., S. 320.

24 August Schumann, Staatslexikon von Sachsen, Bd. 3, Zwickau 1816, S. 444.



males Thomaspässchen bis zur Klosterstraße weiter, ohne einen Ausgang nach Westen zu finden. Der von Osten am Markt angekommene Fernverkehr wurde damals in einer schräg abgewinkelten Führung durch die Neustraße (heute Hainstraße) zum Eselsplatz als dem alten Leipziger Hauptplatz weitergeführt. Das kann keine ursprüngliche Planung gewesen sein. Die von Osten mächtig in die Stadt eingetretene Grimmische Straße endete nahezu wie in einer Sackgasse am Marktplatz. Die im Jahre 1212 gestiftete Thomaskirche lag am Westrande der Altstadt abseits vom alten innerstädtischen Verkehr. Abgesehen von der jüngeren Thomaskirche vollzog sich demzufolge die Weiterentwicklung der Stadt südlich der Grimmaischen Straße, wo auch die Pleißenburg angelegt wurde.

Es liegt nahe, die Erbauung der jüngeren Thomaskirche ein ganzes Stück von der ursprünglichen Stadtkirche St. Nikolai entfernt als einen notwendigen Schritt zum Ausbau der größer werdenden Stadt aufzufassen. Sie wäre dann die zweite Stadtkirche innerhalb von Leipzig für den südlich der Grimmaischen Straße gelegenen Stadtteil gewesen. Man sollte die Entstehung einer Stadt während des 12. Jahrhunderts als einen lebendigen Vorgang verstehen, der sich den wechselnden Bedürfnissen des städtischen Lebens in seiner Ausdehnung anpasste. Die Nikolaistraße als ein früherer Ansatz aus der Zeit der Kaufmannssiedlung wurde über die Grimmaische Straße hinweg nach Süden in das emporwachsende städtische Gefüge einbezogen (Alter Neumarkt), während die ebenso verlängerte Reichsstraße in gleicher Weise verlängert wurde. Dabei wurde von Anfang an die Straße den Anforderungen eines Marktes entsprechend breiter gehalten (Neuer Neumarkt). Der Stadtplan von Nienborg zeigt in seiner topographischen Genauigkeit diesen Sachverhalt eindeutig an. Ein alter Stadtplan muss als Widerspiegelung eines lebensvollen Gefüges gesellschaftlicher Beziehungen verstanden werden, dem mit einigem Geschick und Klugheit wesentliche Auskünfte über die vergangene Wirklichkeit zu entnehmen sind. Der Siedlungsplatz Leipzig ergab sich aus seiner geographischen Lage in der mitteldeutschen Landschaft, in der vor allem die seit Urzeiten hier zusammenlaufenden Fernwege eine wichtige Rolle spielten.

Wenn man die Grimmaische Straße als die starke Trennungslinie zwischen dem früheren nördlichen und dem jüngeren südlichen Teil der Stadt Leipzig gelten lässt, dann fällt die geradlinige Weiterführung der Nikolaistraße

als Alter Neumarkt und der Reichsstraße als Neuer Neumarkt ins Gewicht. Beide Straßen sind offensichtlich als organische und funktionale Fortsetzungen der beiden im nördlichen Teil gelegenen Straßen betrachtet worden. Besonders für den Neuen Neumarkt als Verlängerung der alten Reichsstraße und als Bestandteil der Nord-Süd-Fernstraße muss es zu einer Neubenennung dieses Teiles der durchgehenden Straße gekommen sein. Hier sind zwei einfache Straßenabschnitte in den Rang von Märkten „erhoben“ worden, wozu sie in ihrer Gestalt in keiner Weise geeignet waren. Auch darin zeigt sich eine Unstimmigkeit mit den herkömmlichen, funktional begründeten Bezeichnungen. An diesen Beobachtungen wird deutlich, dass die Entwicklung der Leipziger Altstadt nicht vom ursprünglichen Straßennetz abgelesen werden kann. Leipzig ist nicht nach einem vorgefassten Plan „gegründet“ worden. Es hat sich unter den jeweils sich ändernden Bedingungen entwickelt.

Eine weitere Abweichung von dem zu erwartenden regelmäßigen Netz der innerstädtischen Straßen ergibt sich entlang des Brühls. Diese Straße unterscheidet sich in ihrer auffallenden Breite von den übrigen Straßen der Altstadt. Das kann wohl nur mit ihrer alten Bedeutung als der seit Urzeit feststehenden West-Ost-Fernstraße *via regia* zu erklären sein. Die von Süden kommende Nikolaistraße endet hier vollständig, die Reichsstraße geht versetzt durch den Brühl und entspricht damit nicht der von einer Fernstraße zu erwartenden Geradlinigkeit. Daran zeigt sich die schon genannte organische Weiterentwicklung des Stadtplans, die sich nach zeitbedingten Wechselfällen richtete.

Wenn es gestattet ist, in die hier angestellten Überlegungen ein Stück Phantasie einzubringen, dann wäre der gesamte Ost-West-Verkehr auf der *via regia* aufzurollen. Die aus Schlesien über die Oberlausitzer Drehscheibe Görlitz ankommende Straße konnte sich bis an die Elbe auswirken. Dort löste sich der Verkehr aber in mehrere Flussübergänge zwischen Meißen und Belgern auf, von denen die Fuhrleute je nach Lage der Dinge verschiedene Möglichkeiten zur Weiterfahrt nach Westen nutzen mussten. Die Mulde wurde dabei an den festen Straßenbrücken in Grimma und Eilenburg überschritten, bis sich die geschlossene *via regia* wieder in Leipzig zusammenfand. Der an sich naheliegende Übergang über die Mulde bei Wurzen konnte wegen des Mangels an einer Brücke nicht in Anspruch genommen werden.

#### Autor

Prof. Dr. Karlheinz Blaschke  
Moritzburg